

Methode voor de monitoring van helmgebruik door bromfietzers

J.K. Batstra & ing. C.C. Schoon

R-2000-23

Methode voor de monitoring van helmgebruik door bromfietzers

Pretest van observaties en interviews in het kader van de evaluatie van geïntensiveerd politietoezicht in het verkeer

Documentbeschrijving

Rapportnummer: R-2000-23
Titel: Methode voor de monitoring van helmgebruik door bromfietzers
Ondertitel: Pretest van observaties en interviews in het kader van de evaluatie van geïntensiveerd politietoezicht in het verkeer
Auteur(s): J.K. Batstra & ing. C.C. Schoon
Onderzoeksmanager: Drs. D.A.M. Twisk
Projectnummer SWOV: 51.174
Opdrachtgever: Openbaar Ministerie, College van Procureurs-Generaal, Parket-Generaal, Bureau Verkeershandhaving

Trefwoord(en): Method, surveillance, continuous, interview, police, crash helmet, use, moped, moped rider, evaluation (assessment), Netherlands.
Projectinhoud: In acht Nederlandse politieregio's is in 1999 gestart met een aangescherpt politietoezicht op een goed gebruik van de bromfietshelm. Om de effecten van dit geïntensiveerde toezicht te meten wil men het gebruik van bromfietshelmen monitoren vóór en ná de invoering van het geïntensiveerde politietoezicht. Voorafgaand aan de eigenlijke monitoring zijn in een vooronderzoek de onderzoeksopzet en de methode van observaties en interviews getest. In dit rapport wordt verslag gedaan van dit vooronderzoek.

Aantal pagina's: 24 + 22 blz.
Prijs: f 22,50
Uitgave: SWOV, Leidschendam, 2000

Samenvatting

Het Openbaar Ministerie (OM) heeft zich tot doel gesteld naast het toezicht op rijsnelheid ook het politietoezicht op alcoholgebruik, gordelgebruik, en helmgebruik door bromfietzers te stimuleren. In acht Nederlandse politie-regio's is medio 1999 gestart met een aangescherpt politietoezicht op een goed gebruik van de bromfietshelm. Om de effecten van dit geïntensiverde toezicht te meten dient men het helmgebruik te monitoren door nulmetingen en nametingen uit te voeren. Het OM heeft de SWOV gevraagd om een onderzoeksopzet voor de nulmeting te maken en deze te testen. In dit rapport wordt verslag gedaan van dit vooronderzoek, dat in april 1999 is uitgevoerd.

Allereerst is vastgesteld op welke aspecten van veilig helmgebruik de politie zou kunnen controleren. De monitoring is vervolgens getest met aandacht voor:

- observaties op afstand versus helmcontrole en interviews;
- methode van staandehouding;
- samenstelling en grootte van het interviewteam;
- lengte en bruikbaarheid van de vragenlijst;
- betrouwbaarheid van de uitkomsten;
- efficiëntie en kosten van de totale monitoring.

Daarnaast is in dit vooronderzoek aandacht besteed aan mogelijkheden om bromfietsen correct te identificeren. Een snelle selectie van bromfietzers op straat gaat aan de hand van de gele bromfietsplaat of bromfietssticker. Een probleem hierbij is echter dat bromfietzers zich met een oranje plaat als snorfietser kunnen 'vermommen' om de helmdraagplicht te ontduiken.

In dit vooronderzoek bleek een kleine 20% van de 'snorfietzen' eigenlijk bromfietsen met een oranje plaat te zijn. Andere manieren om de identiteit van de brom- of snorfietz vast te stellen bleken echter lastig of onbruikbaar te zijn. Hieruit is geconcludeerd dat bij de nulmeting de identiteit van de brom- of snorfietz niet kan worden onderzocht en dat alleen bromfietsen met een gele plaat voor de monitoring in aanmerking kunnen komen.

Voor de monitoring van (goed) helmgebruik zijn naar aanleiding van dit vooronderzoek onder andere de volgende aanbevelingen gedaan:

- Gebruik de uitgebreide vragenlijst en pas de geteste versie nog op enkele punten aan. Een lange vragenlijst bleek slechts weinig meer tijd te vergen dan een korte versie.
- Zet per locatie één enquêteur in. Het bleek mogelijk te zijn om een enquêteur passerende bromfietzers te laten observeren en tegelijkertijd een interview af te laten nemen.
- Gebruik een actieve methode van staandehouding. Op locaties zonder druk autoverkeer stopten bromfietzers vaak niet uit eigen beweging voor rood licht.
- Verricht de observaties en interviews bij voorkeur alleen tijdens de spitsuren. Gemiddeld over de gehele dag bleek het aantal bromfietzers gering te zijn.

Summary

Method for the monitoring of helmet use by mopedists; pretest of observations and interviews within the framework of an evaluation of intensified police traffic surveillance

The Public Prosecutor's Office ('Openbaar Ministerie' OM), apart from the surveillance of driving speeds, set itself the goal of stimulating also the surveillance of the use of alcohol, seatbelts, and moped helmets. In mid 1999, a start was made of an intensified police surveillance of the correct use of moped helmets, in eight Dutch police regions. To measure the effects of such an intensified surveillance, it was necessary to conduct before-and-after measurements. The OM asked SWOV to produce a research design for the base measurement. This report deals with this pretest, which has been carried out in April 1999.

First of all, those aspects of safe helmet use that the police could control were determined. Then the monitoring was tested with attention to:

- observations, at a distance, versus helmet control and interviews;
- the method of halting mopedists;
- composition and size of the interviewers team;
- length and practicability of the questionnaire;
- validity of the results;
- efficiency and costs of the total monitoring.

This pretest also paid attention to the possibilities of identifying mopedists correctly. A rapid selection on the roads uses the yellow moped plate or sticker. However, there is the problem of mopedists 'disguising' themselves as light-mopedists (and thus avoiding the obligation to wear a helmet) by using an orange light-moped plate.

In this pretest, slightly less than 20% of the 'light-mopedists' were actually mopedists with an orange plate. Other methods of distinguishing 'real' from 'disguised' mopedists were either awkward or unuseable. In the pretest it was therefore concluded that a distinction between mopedists and light-mopedists cannot be made, and that only those mopedists with a yellow plate can be used for the monitoring.

As a result of the pretest of monitoring correct helmet use, among other things, the following recommendations were made:

- Use a detailed questionnaire and make small adjustments to the tested questionnaire. It appeared that a long questionnaire only requires a little more time than a short one.
- Use one interviewer per location. It appeared possible for one person to observe passing mopedists and conduct interviews simultaneously.
- Use an active means of stopping mopedists. At locations without busy car traffic, mopedists often did not stop at red traffic lights of their own accord.
- Conduct preferably the observations and interviews during the rush hours. During the whole day, there were, on an average, too few mopedists.

Inhoud

| | | |
|---------|--|----|
| 1. | Inleiding | 6 |
| 2. | Opzet | 8 |
| 2.1. | Veldmeting helmgebruik | 8 |
| 2.2. | Identificatie van brom- en snorfietsen | 9 |
| 3. | Uitvoering | 11 |
| 3.1. | Enquêtes helmgebruik | 11 |
| 3.2. | Enquêtes bromfietsidentificatie | 11 |
| 4. | Resultaten | 12 |
| 4.1. | Metingen helmgebruik | 12 |
| 4.1.1. | Type bromfiets | 12 |
| 4.1.2. | Kenmerken van berijders | 12 |
| 4.1.3. | Helmgebruik | 13 |
| 4.1.4. | Type en conditie helm | 13 |
| 4.1.5. | Ritlengte | 14 |
| 4.1.6. | Meningen over het helmgebruik | 15 |
| 4.1.7. | Bromfietscertificaat | 15 |
| 4.1.8. | Politietoezicht | 16 |
| 4.1.9. | Lengte van het enquêteformulier | 16 |
| 4.1.10. | Interraterbetrouwbaarheid | 16 |
| 4.1.11. | Teamcombinaties | 16 |
| 4.2. | Bromfietsidentificatie | 17 |
| 5. | Evaluatie | 19 |
| 5.1. | Vooronderzoek helmgebruik | 19 |
| 5.2. | Vooronderzoek bromfietsidentificatie | 20 |
| 6. | Conclusies en aanbevelingen | 21 |
| 6.1. | Conclusies | 21 |
| 6.2. | Aanbevelingen | 22 |
| | Literatuur | 24 |
| | Bijlagen 1 t/m 7 | 25 |

1. Inleiding

Het Openbaar Ministerie (OM) heeft zich tot doel gesteld naast het toezicht op rijsnelheid ook het politietoezicht op alcoholgebruik, gordelgebruik, en helmgebruik door bromfietzers te stimuleren. In acht Nederlandse politieregio's worden regioplannen voor verkeershandhaving opgesteld die in de loop van 1999-2000 uitgevoerd dienen te worden. In opdracht van het OM houdt het Bureau Verkeershandhaving van het Openbaar Ministerie (hierna afgekort als BVOM) zich bezig met de voorbereiding en uitwerking van deze regioplannen. Onderdeel van elk regioplan vormt de monitoring door middel van metingen van het verkeersgedrag waarop het toezicht zich richt.

De eerste stap in de monitoring van het helmgebruik door bromfietzers is een eerste meting daarvan, de zogenaamde nulmeting. Deze dient om het feitelijke gebruik van de helm vast te stellen, voordat het geïntensiveerde politietoezicht plaatsvindt. Na de nulmeting zal het politietoezicht geïntensiveerd worden. Vervolgens kan via een herhaalde meting van het bromfietshelmgebruik (de 'nameting') worden nagegaan of er verbetering in het gebruik is opgetreden. Voor zover mogelijk moet daarbij ook worden nagegaan of veranderingen in gebruik te maken hebben gehad met alternatieve ontwikkelingen, buiten het politietoezicht om. Tevens moet worden nagegaan of verschillende manieren van toezicht in de acht politieregio's hebben geleid tot verschillende resultaten in het helmgebruik en hoe dit zou kunnen worden verklaard.

Ten behoeve van de nulmeting heeft de SWOV een *vooronderzoek* verricht om de methode van monitoring te testen en eventueel bij te stellen. Dit rapport doet verslag van het vooronderzoek.

Het veilig gebruik van bromfietshelmen is op een aantal primaire aspecten wettelijk vastgelegd. Volgens de RVV 1990, artikel 60, moet:

- de helm gedragen worden;
- de helm met een sluiting deugdelijk zijn vast gemaakt;
- de helm goed passen (mag niet te ruim zijn);
- de helm voorzien zijn van een goedkeuringsmerk.

Om tenminste deze wettelijke bepalingen te kunnen controleren kan niet volstaan worden met observaties op afstand maar dienen de bromfietzers staande gehouden te worden. En wanneer dit eenmaal gebeurt zou met wat extra metingen en een interview ook op secundaire veiligheidsaspecten van het helmgebruik gecontroleerd kunnen worden, zoals:

- de helm moet goed op het voorhoofd zitten;
- de helm mag niet beschilderd of met stickers beplakt zijn;
- het helmoppervlak mag geen inkervingen of andere beschadigingen hebben;
- de helm mag niet eerder in een ongeval mechanisch contact hebben gehad.

Uit dit vooronderzoek moet blijken of het meten van deze secundaire aspecten van helmgebruik consequenties heeft voor de efficiëntie en de kosten van de totale monitoring. Daarvoor wordt zowel een lange als een

korte vragenlijst getest. Ook moet blijken wat de optimale grootte van het interviewteam is om een bepaald aantal bromfietzers te kunnen controleren. Wat betreft de methode moet uit het vooronderzoek blijken of er voldoende respons is, welke methode van staandhoudingen het beste gevolgd kan worden en wat de interviewduur per bromfietser is. Ook wordt in dit vooronderzoek getest of het vragenformulier bruikbaar is. Er zal nagegaan worden of de vragen goed begrepen worden, of de betrouwbaarheid van de metingen voldoende hoog is en of deze vergelijkbaar is voor verschillende interviewers.

De selectie van bromfietzers zal plaatsvinden aan de hand van de gele bromfietsplaat of bromfietssticker. Een apart probleem hierbij is dat bromfietsen 'vermomd' kunnen zijn als snorfiets om daarmee de helmdraagplicht te ontduiken. Dit gebeurt door een bromfiets uit te rusten met een oranje plaat (van een snorfiets) in plaats van met een gele. Daarom is in het vooronderzoek tevens nagegaan of het met beperkte inspanning mogelijk is om het voertuig correct te identificeren. Hiertoe zijn met afzonderlijke metingen diverse manieren uitgetest: de controle op de in het frame ingeslagen voertuigcode, het verzekeringsbewijs van de brom- of snorfiets en rechtstreekse ondervraging.

Van de nulmeting, die gebruik heeft gemaakt van de aanbevelingen uit dit vooronderzoek, is verslag gedaan door Goldenbeld & Batstra (2000).

2. Opzet

Het vooronderzoek richtte zich op twee aspecten:

1. het testen van de methode van monitoren van (goed) helmgebruik;
2. het vinden van een methode van identificatie van brom- en snorfietsen.

2.1. Veldmeting helmgebruik

Om vast te stellen hoe het gesteld is met het gebruik van de bromfietshelm en de attitude van de bromfietsberijders, dienen vragen beantwoord te worden door de bromfietsbestuurders. Er zijn twee vragenlijsten ontworpen: een lange en een korte vragenlijst (zie *Bijlage 1*). Met deze lijsten kan bepaald worden welke vragen gesteld moeten worden om de noodzakelijke informatie te verkrijgen, maar ook wat de enquêteduur is in relatie tot de bereidheid van de bromfietsers om alle vragen te beantwoorden.

Er is gebruikgemaakt van vier teams die op verschillende locaties stonden. De omvang van de teams varieerde, zodat bekeken kon worden wat het meest efficiënte aantal enquêteurs zou zijn. Er zijn twee teamcombinaties getest:

1. Een combinatie met één of meer enquêteurs die tegelijkertijd al het passerende brom- en snorfietsverkeer moesten tellen en tevens de enquêtes moesten afnemen bij de bromfietsbestuurders die aangehouden werden.
Bij dit vooronderzoek is een *controleteller* aan deze combinatie toegevoegd met als oogmerk om de telresultaten van de enquêteur(s) te kunnen controleren. De controleteller maakte gebruik van een apart telformulier (zie *Bijlage 2*).
2. Een combinatie die bestond uit twee enquêteurs en één aparte teller, in totaal dus drie mensen per team. De enquêteurs hoefden alleen maar te interviewen. De teller hoefde alleen het brom- en snorfietsverkeer dat beide enquêteurs passeerde te tellen. Ook hier werd gebruikgemaakt van het telformulier van *Bijlage 2*.

De meetlocaties zijn door de SWOV geselecteerd, soms in overleg met de plaatselijke politie. Er is gezocht naar drukke kruispunten met verkeerslichten, zodat de bromfietsers makkelijk staande gehouden konden worden en we verzekerd zouden zijn van genoeg aanbod van bromfietsverkeer. Naast toepassing van bovengenoemde twee teamcombinaties is per locatie nog gevarieerd in het aantal enquêteurs. Op twee locaties zijn dubbele interviews afgenomen om de betrouwbaarheid van de meetmethode te kunnen vaststellen.

De betrouwbaarheid

Omdat het hier om een voorbereiding op een grootschalig onderzoek gaat, diende de betrouwbaarheid van de meetmethode, dit wil zeggen van de vragenlijst en de enquêteurs, te worden vastgesteld. De methode die hierbij doorgaans wordt gehanteerd is de zogenoemde 'interraterbetrouwbaarheid'. Voor de bepaling van deze betrouwbaarheid is een tweede enquêteur

ingeschakeld (de interrater), die hetzelfde interview (dezelfde vragenlijst) nog eens voor de tweede keer afneemt aan een ondervraagde. Een maat voor de interraterbetrouwbaarheid is de proportie-overeenstemming tussen de ingevulde vragenlijsten. Deze wordt berekend door het aantal antwoorden waarin overeenstemming bestaat te delen door het totaal aantal antwoorden. Door dit getal met 100 te vermenigvuldigen krijgen we het percentage overeenstemming.

Deze score moet echter worden gecorrigeerd voor de kans dat men hetzelfde invult zonder echte overeenstemming; er is dan bij toeval overeenstemming. Een overeenstemmingsmaat waarbij gecorrigeerd wordt voor deze toevalsovereenstemming is de coëfficiënt kappa (κ). Volgens de methode van Cohen wordt de κ als volgt berekend: het verschil tussen de proportie-overeenstemming en de proportie-toevalsovereenstemming wordt gedeeld door het verschil tussen de proportie bij volledige overeenstemming en de proportie-toevalsovereenstemming. De waarden van Cohen's kappa kunnen liggen tussen de -1 en de 1. Als de waarde 0 is wordt de overeenstemming beschouwd als toeval. Als de waarde 1 is, is er volledige overeenstemming. Een waarde van -1 duidt op compleet tegengestelde waarnemingen. Waarden boven de 0,60 worden doorgaans als voldoende gezien.

Om een goed beeld te krijgen van de betrouwbaarheid moet ten minste 15% van het totaal aantal metingen dubbel worden uitgevoerd. Hierover kan dan de interraterbetrouwbaarheid worden berekend.

2.2. Identificatie van brom- en snorfietsen

Een manier om brom- of snorfietsen correct te identificeren is via de code van de typegoedkeuring. Deze is 'ergens' op de brom- of snorfiets te vinden. Het is ook mogelijk dat op het verzekeringsbewijs van de tweewieler is vermeld of er sprake is van een brom- of snorfiets. Echter niet alle ondervraagde eigenaren zullen dit verzekeringsbewijs bij zich hebben, ondanks dat dit verplicht is.

Behalve via registratie van de code door inspectie van het voertuig of het verzekeringsbewijs, kan tijdens de meting ook via rechtstreekse ondervraging worden geprobeerd om achter de identiteit van het voertuig te komen. Men moet er echter rekening mee houden dat met name de eigenaren die de bromfiets van een oranje snorfietsplaat hebben voorzien, geneigd zullen zijn om verhullende of oneerlijke antwoorden te geven op vragen over het type voertuig.

Code van de typegoedkeuring

De code van de typegoedkeuring bevindt zich vaak vlakbij het framenummer. Maar ook het framenummer blijkt in de praktijk niet altijd even gemakkelijk op te sporen om verschillende redenen:

- Het framenummer en de code kunnen bij diverse voertuigen lastig te vinden zijn omdat de plaats ervan niet vastligt. Vaak kan de eigenaar van het voertuig daarbij ook niet helpen omdat hij dit zelf niet weet. Het framenummer is dan door de verkoper op het verzekeringsbewijs ingevuld zonder dat de eigenaar een idee heeft waar het nummer staat.

- Het nummer en de code kunnen moeilijk leesbaar zijn omdat ze zich aan de onderkant van het frame bevinden, of omdat ze zich diep in het frame bevinden, of omdat er vuil of roest in de buurt zit.
- Het nummer en de code kunnen verhuld worden door paneeltjes/plaatjes die eerst losgeschroefd dienen te worden.

De politie lost dit soort problemen op door een technisch onderzoek aan de bromfiets in te stellen en specialisten eraan te zetten. Zelfs dan kan het een tijd duren voordat de brom- of snorfiets is geïdentificeerd. De weerbaarheid van de huidige praktijk moge blijken uit de volgende citaten uit het rapport Van der Meer (1998) van de Politie Amsterdam-Amstelland:

“De controle-ambtenaar diende in bepaalde gevallen met behulp van gereedschap eerst enkele onderdelen te verwijderen voordat het goedkeurnummer zichtbaar werd.”

“Een enkele fabrikant/importeur verkeerde, ten onrechte, in de veronderstelling dat het goedkeurmerk voortaan op een sticker op het frame kon worden aangebracht. Meermaals werden er bromfietsen aangetroffen zonder die sticker. Nader onderzoek leerde dan dat de eigenaar zijn scooter met een hogedrukreiniger had gewassen.... De statusbepaling (brom- of snorfiets) had vervolgens nogal wat voeten in de aarde.”

“Indien een (frame)nummer, waarin kennelijk veranderingen zijn aangebracht, wordt aangetroffen, kan de Technische Recherche door middel van etsen trachten het oorspronkelijke nummer zichtbaar te maken.”

Al met al zullen verschillende identificatiemethoden (opsporen code aan het voertuig, inzien verzekeringsbewijs, rechtstreekse vraagstelling) worden uitgetest om te vaststellen of de identificatie van het voertuigtype tijdens veldonderzoek is uit te voeren. Voor de vraagstellingen wordt verwezen naar het enquêteformulier ten behoeve van de bromfietsidentificatie (*Bijlage 3*).

3. Uitvoering

3.1. Enquêtes helmgebruik

De metingen van het (juiste) helmgebruik hebben plaatsgevonden op dinsdag 20 april 1999. Een overzicht van de verschillende locaties met de teamverdeling en de meettijden is terug te vinden in *Bijlage 4*.

De feitelijke metingen zijn als volgt uitgevoerd. Aan de bestuurder van de bromfiets, die moest stoppen voor het verkeerslicht, werd gevraagd aan de enquête deel te nemen. Daarna werd de gehele enquête afgenomen. Twee teams gebruikten het uitgebreide formulier en twee teams het korte. Op beide formuliersoorten werd de begin- en eindtijd van de enquête genoteerd.

Van de eventuele rijder werd alleen het geslacht, leeftijd, het al dan niet dragen van een helm en het al dan niet vastmaken van de kinbandsluiting vastgesteld.

Zodra de enquête werd beëindigd werd de eerstvolgende bromfietser gevraagd aan de enquête deel te nemen. Alleen bij de teams met een extra medewerker voor de interraterbetrouwbaarheid, werd aan de bestuurders gevraagd of ze er bezwaar tegen hadden om dezelfde vragen nog eens te beantwoorden bij een andere enquêteur. Vervolgens ging de extra enquêteur opnieuw een enquête afnemen en kon de 'gewone' enquêteur de volgende bromfietser vragen aan de enquête deel te nemen. Er werden geen beloningen uitgedeeld voor het meewerken aan het onderzoek, omdat er genoeg respons werd verwacht.

Om te voorkomen dat de proefpersonen problemen zouden krijgen wanneer ze te laat zouden binnenkomen bij bijvoorbeeld een schoolles, waren er 'te-laat-kom-briefjes' gemaakt (zie *Bijlage 5*). Deze briefjes geven in het kort de reden van de vertraging en het doel van het onderzoek.

Na de meetdag vond er een evaluatie plaats met de enquêteurs. Zo kon worden vastgesteld hoe de gevolgte opzet heeft gewerkt.

3.2. Enquêtes bromfietsidentificatie

De identificatie van de brom- of snorfiets betrof een afzonderlijk onderzoek met bijzondere waarnemers (ex-politiemensen). Er zijn twee teams gevormd. Elk team bestond uit een technicus (de ex-politiemensen) en een interviewer. De locaties betroffen voor het ene team diverse gemeenten in de omgeving van Haarlem en voor het andere team Lelystad en gemeentes ten oosten daarvan (Urk, Ermelo, Zwolle, Apeldoorn).

De metingen zijn in de periode van 12 tot 19 april 1999 uitgevoerd.

4. Resultaten

4.1. Metingen helmgebruik

Van het totaal aantal waargenomen bromfietzers met gele plaat (N = 394) hadden 46 bromfietzers geen helm op; dit is 11,7%. Het percentage bestuurders dat geen helm droeg was 9%, het percentage rijders dat geen helm droeg was 45% (N = 10).

Van de 142 bestuurders en 8 rijders van bromfietsen met een gele plaat die aan de enquête deelnamen, hadden er 14 geen helm op, dit is 9,3 %. Uitgesplitst naar bestuurders en rijders was dit respectievelijk 7,7% en 62,5%.

Op basis van deze gegevens over helmgebruik, kan worden vastgesteld dat de *bestuurders* die meewerkten aan het interview een goede steekproef vormden van de totale populatie bromfietzers. De *rijders* lijken een minder goede steekproef van de populatie te vormen, maar hierbij moet opgemerkt worden dat het slechts om een zeer kleine steekproef gaat.

In totaal is er in vier verschillende gemeenten gemeten. De resultaten van het aantal geënquêteerde bromfietzers zonder helm, uitgesplitst naar gemeente, zijn te vinden in *Tabel 1*.

| Gemeente | Aantal geënquêteerden (incl. rijders) | Bromfietzers zonder helm | |
|------------|--|--------------------------|------------|
| | | Aantal | Percentage |
| Leiden | 55 | 3 | 5,5 |
| Zoetermeer | 36 | 5 | 13,9 |
| Rijswijk | 5 | 0 | 0 |
| Den Haag | 54 | 6 | 11,1 |
| Totaal | 150 | 14 | 9,3 |

Tabel 1. *Helmgebruik van geënquêteerde bromfietzers per gemeente.*

4.1.1. Type bromfiets

In totaal had 44,9% van de ondervraagden een scootermodel bromfiets. 12,7 % van de scootermodel-rijders had geen helm op. 35,7% van de ondervraagden had een automaat-bromfiets, van deze bestuurders had 5,9 % geen helm op. Slechts 7,7 % van de ondervraagden had een bromfiets met een versnelling. Hiervan hadden alle bestuurders een helm op.

4.1.2. Kenmerken van rijders

Van de ondervraagde mannelijke bestuurders droeg 8,8% geen helm. Van de ondervraagde vrouwelijke bestuurders droeg 2,7% geen helm.

Van de bestuurders die geen helm droegen viel 72,7% in de leeftijdscategorie 15-20 jaar; 18,2% viel in de leeftijdscategorie 20-40 jaar. De overige 9,1% was 40 jaar of ouder.

4.1.3. Helmgebruik

In een voorgaand onderzoek (Schoon & Varkevisser, 1997) is er een vergelijking getrokken tussen de resultaten van dat onderzoek, uitgevoerd in de tweede helft van 1996, en een gelijksoortig onderzoek uitgevoerd in 1984 (Huijbers & Verhoef, 1987). In *Tabel 2* worden de huidige resultaten vergeleken met deze voorgaande resultaten.

| | 1999 | 1996 | 1984 |
|-----------------------------|-------|------|-----------------|
| Geen helm op | 7,7% | 1,5% | 0% |
| Geen kinband vastgemaakt | 19,7% | 17 % | 15% |
| Kinband met te veel speling | 25,8% | 23 % | 59% |
| Helm niet goed op voorhoofd | 4,3% | 9% | _ ¹⁾ |

1) In 1984 werd deze vraag niet gesteld.

Tabel 2. *Verkeerd helmgebruik door bromfietsbestuurders in 1999, 1996 en 1984.*

Uit deze gegevens blijkt dat het percentage bromfietsbestuurders dat geen helm op heeft flink is gestegen. Ook het verkeerd gebruik van de kinband is iets gestegen, maar dit laatste kan te maken hebben met de enquête-technische uitvoering. Het bleek namelijk dat veel bromfietzers na staande gehouden te zijn, direct hun helm afzetten. De speling diende dan in tweede instantie vastgesteld te worden. Hier hebben we van geleerd. Dit betekent dat bij de nulmeting de waarnemingen zodanig moeten worden georganiseerd, dat de speling wordt vastgesteld voordat de helm wordt afgezet.

Bij de gegevens in de *Tabellen 2 t/m 5* moet worden opgemerkt dat in dit vooronderzoek uit 1999 een kleinere steekproef is gehanteerd dan in de metingen in beide eerdere jaren. Deze cijfers zijn daardoor alleen bruikbaar als indicatie voor de trend in het helmgebruik. Met de eigenlijke nulmeting, die in 1999 na dit vooronderzoek is uitgevoerd, is een betere vergelijking mogelijk (Goldenbeld & Batstra, 2000).

4.1.4. Type en conditie helm

De gegevens over het type helm en het type sluiting worden in *Tabel 3* weergegeven.

| | 1999 | 1996 | 1984 |
|---------------|-------|------|------|
| Type helm | | | |
| Integraalhelm | 84,1% | 88% | 67% |
| Jethelm | 13,6% | 10% | 22% |
| Overig | 2,3% | 2% | 11% |
| Type sluiting | | | |
| Drukknop | 81,7% | 75% | 8% |
| Roller | 15,3% | 23% | 83% |
| Overig | 3,1% | 2% | 9% |

Tabel 3. *Type helm en type sluiting van de helm in 1999, 1996 en 1984.*

Ondanks dat er in 1996 een stijging was in het gebruik van integraalhelmen ten opzichte van 1984, lijkt het erop alsof het gebruik van de integraalhelm minder wordt en het gebruik van de jethelm meer wordt. Als type sluiting blijft de drukknop groeien. De rollersluiting blijft in gebruik afnemen.

In *Tabel 4* wordt een overzicht gegeven van de conditie van de helm.

| | 1999 | 1996 | 1984 |
|---|-------|------|------|
| Ouderdom helm > 4 jaar | 29,2% | 35% | 36% |
| Helm zonder goedkeurlabel | 13,2% | 7% | 19% |
| Helm geverfd of beplakt met stickers | 27,7% | 10% | 30% |
| Helmoppervlak met veel beschadigingen | 10,4% | 4% | 19% |
| Helm heeft bij ongeval mechanisch contact gehad | 31,3% | 11% | 17% |

Tabel 4. *Conditie van de helm in 1999, 1996 en 1984.*

Afgezien van de ouderdom van de helm, die wel blijft afnemen, lijkt het alsof er minder zorgvuldig met de helm wordt omgegaan dan in 1996. Van de geobserveerde helmen was er niet een bij die door de eigenaar was geverfd, alle veranderingen die waren aangebracht waren door middel van stickers aangebracht. Ruim 60% van de ondervraagde bestuurders met helm op was de eerste eigenaar van de helm.

Bij de ondervraagde bestuurders die een helm droegen werd vastgesteld wat de kleur van de helm was. In 41,7% van de gevallen was dit een donkere kleur; in 1996 was dit bij 55% het geval.

63,8 % van de ondervraagde bestuurders met een helm op had ook een vizier. Bij 6,3% van de gedragen helmen was dit vizier donker getint.

4.1.5. *Ritlengte*

In de beide vragenlijsten is ook gevraagd naar de totale ritlengte van opstapplaats naar eindbestemming en of deze weg binnen de bebouwde kom of buiten bebouwde kom werd afgelegd.

De gemiddelde ritlengte die werd afgelegd was 10,5 km. In 53,5% van de gevallen werd deze afstand hoofdzakelijk binnen de bebouwde kom gereden. In 21,1% van de gevallen werd deze vooral buiten de bebouwde kom afgelegd en in 25,4% werd deze afstand voor een min of meer gelijk deel binnen en buiten de bebouwde kom afgelegd. Als de ritlengte geheel binnen de bebouwde kom werd afgelegd, had 14,7% van de bestuurders geen helm op. Als de rit buiten de bebouwde kom werd afgelegd of zowel binnen als buiten de bebouwde kom, dan was het helmgebruik 100%.

4.1.6. *Meningen over het helmgebruik*

Een aantal meningen over het helmgebruik zijn weergegeven in *Tabel 5*.

| Mening | 1999 | 1996 | 1984 |
|---|-------|-----------------|-----------------|
| Als niet verplicht, wel dragen | 51,1% | 78% | 51% |
| Bekeuring voor (dragen) helm | 25% | 30% | 17% |
| Bij kinband te los kans klein dat helm afvliegt | 60,7% | 45% | - ¹⁾ |
| Waarom geen helm? | | | |
| Te warm | 6,7% | - ²⁾ | - ¹⁾ |
| Knelt te veel | 13,3% | - ²⁾ | - ¹⁾ |

1) Deze gegevens zijn in 1984 niet gevraagd.

2) Deze gegevens zijn in 1996 niet gevraagd.

Tabel 5. Meningen van de bestuurders over het helmgebruik.

De positieve houding ten opzichte van het dragen van een helm indien dit niet verplicht zou zijn, daalt weer. Slechts de helft van de ondervraagden zou in dat geval een helm dragen.

Bij de vraag of een agent een bekeuring zou kunnen geven omdat de helm niet in orde is, was een tweede vraag opgenomen die naar de reden vroeg waarom een bekeuring zou kunnen worden gegeven. Deze vraag werd alleen gesteld aan de mensen die '(waarschijnlijk) wel' antwoordden. 23,1% van deze mensen antwoordden dat het merk niet goedgekeurd is. 7,7% noemde de beschadiging van het oppervlak.

De kans dat de helm afvliegt bij een ongeval als de kinband niet goed vastgemaakt is, wordt door 60,7% van de mensen klein geacht. Dit is een groter percentage dan in 1996.

De subjectieve pakkans voor het rijden zonder helm werd door 41,2% als klein ervaren, terwijl 45,1% deze kans groot acht. De hoogte van de bekeuring wordt in het merendeel van de gevallen (67,3%) tussen de 71 en de 100 gulden geschat. Dit komt overeen met de werkelijke boete.

4.1.7. *Bromfietscertificaat*

Omdat het bromfietscertificaat per 1 juni 1996 verplicht is geworden, is het meest reëel om de huidige gegevens te vergelijken met de gegevens van december 1996. Op dat moment was 95% van de bestuurders in bezit van een bromfietscertificaat; in 1999 was dit slechts 75%.

Vrouwen bezitten vaker het bromfietscertificaat (78,6%) dan mannen (73,7%).

Over de verdeling naar leeftijd kan worden gezegd dat van het aantal personen dat geen certificaat heeft 23,1% tussen de 15 en de 20 jaar is, 53,8% van de personen tussen de 20 en de 40 jaar is en 23,1% ouder is dan 40 jaar. Hierbij moet opgemerkt worden dat iedereen die op 1 juni 1999 21 jaar of ouder is, geen theorie-examen hoeft te doen en het certificaat gewoon mag ophalen. De personen die in bezit zijn van een rijbewijs, hoeven geen bromfietscertificaat te hebben. Naar het bezit van een rijbewijs is echter niet gevraagd. Het kan dus zo zijn dat de personen die 18 jaar of ouder zijn geen certificaat hebben, maar wel een rijbewijs.

4.1.8. *Politietoezicht*

Om een indruk te krijgen van de ervaringen van bromfietzers met politietoezicht werd er gevraagd of ze iets gemerkt hebben van politietoezicht en zo ja, wat. 54,9% van de ondervraagden had iets gemerkt van politietoezicht. Hiervan noemde 70% de snelheidscontrole, 3,3% de bromfiets-(voertuig)controle, 6,7% de helmcontrole, 10% de aandacht die in de media aan de bromfiets werd geschonken en 10% noemde overige aspecten. Het blijkt dus dat met name de snelheidscontroles worden opgemerkt.

Opmerkelijk is dat veel bromfietzers zeggen iets gemerkt te hebben van politietoezicht. In verband met de nulmeting is het wenselijk om het antwoord op deze vraag nader uit te werken naar de gemeentes waar deze enquêtes zijn verricht.

4.1.9. *Lengte van het enquêteformulier*

Om te kijken welke vragenlijst, de korte of de uitgebreide, beter bevalt is onder andere gekeken naar de gemiddelde duur van de vragenlijst. Voor de korte vragenlijst was dit gemiddeld 2 minuten en 7 seconden. Voor de lange vragenlijst was de duur gemiddeld 4 minuten en 42 seconden.

4.1.10. *Interraterbetrouwbaarheid*

Uit de analyses met betrekking tot de interraterbetrouwbaarheid bleek dat de betrouwbaarheid ongeveer 0,9 is. Deze waarde komt ruim boven de grens van 0,6 uit, die als ondergrens wordt gesteld. De metingen die verricht zijn door de enquêteur komen dus voor een groot deel overeen met de metingen die verricht werden door de interrater. Uit analyse van de gegevens waarbij de waarneming van de enquêteur niet overeenkomen met de waarnemingen van de interrater, blijkt dat met name de vraag over de sluiting van de kinband verschillend wordt gescoord. In § 4.1.3 is dit al behandeld: de helm werd te snel afgezet, hetgeen in vervolgonderzoek moet worden voorkomen.

4.1.11. *Teamcombinaties*

De beide teamcombinaties zijn met elkaar vergeleken. Daarbij was vooral belangrijk hoe de resultaten waren van de enquêteurs die tegelijkertijd interviews afnamen en passanten telden en observeerden. Daarvoor zijn de tellingen van de enquêteur en de controleteller met elkaar vergeleken (zie *Bijlage 6*).

Uit deze vergelijking blijkt dat de enquêteur veel langskomend verkeer mist, maar dat de verhouding helmdragers/niet-helmdragers ongeveer gelijk is. Hieruit kan geconcludeerd worden dat deze 'missings' aselekt zijn. Een enquêteur is dus in staat om naast het afnemen van de vragenlijst het overige bromfietsverkeer te turven. Wel dient aan de enquêteur duidelijk gemaakt te worden dat meer aandacht voor de passanten nodig is. De telling en observatie van de passanten moet als hoofdtak worden gezien en de enquêtes als secundaire taak. Bij de controles tijdens de metingen dient hierop toegezien te worden.

4.2. Bromfietsidentificatie

Een apart deel van dit vooronderzoek vormde de identificatie van de brom- of snorfietsen. Naast vragen over de bromfietsidentiteit, werden meer algemene vragen gesteld zoals geslacht, leeftijd en bezit en aanwezigheid van het bromfietscertificaat. Het formulier dat hierbij is gebruikt staat in *Bijlage 3*.

De technische enquêteurs maakten gebruik van een boekje met typegoedkeurnummers naar merk en type brom- en snorfietsen. Dit boekje wordt ook door de politie gebruikt. Het bevat naast de codes ook de vindplaats van de codes.

Soms moesten er onderdelen van de bromfiets verwijderd worden om de code te kunnen vaststellen. Dit werd vaak niet gedaan om schade aan het voertuig te voorkomen. In Hoofdstuk 5 wordt hier verder op ingegaan. In totaal zijn 85 tweewielers met een oranje plaat staande gehouden en ondervraagd. In *Tabel 6* staan de staande gehouden aantallen verdeeld naar type en regio.

| | Noord-Holland | Midden- en Oost-Nederland | Totaal |
|---------------|---------------|---------------------------|--------|
| 'Snorfietsen' | 34 | 44 | 78 |
| Spartamets | 3 | 4 | 7 |
| Totaal | 37 | 48 | 85 |

Tabel 6. *Aantal tweewielers met oranje plaat betrokken bij de enquête.*

De waarnemers hadden al snel in de gaten dat het weinig zin had Spartamets bij het onderzoek te betrekken daar dit -van huis uit- geen bromfietsen zijn. Ze zijn daar toen ook mee gestopt. In de verdere uitwerking zijn de in de *Tabel 6* opgenomen Spartamets wel meegenomen bij algemene aspecten zoals bezit en aanwezigheid van het bromfietscertificaat.

In *Tabel 7* staat de belangrijkste uitkomst van dit vooronderzoek naar bromfietsidentificatie, namelijk het aandeel 'als snorfiets vermomde' bromfietsen.

| | Noord-Holland | Midden- en Oost-Nederland | Totaal | |
|----------------------------|---------------|---------------------------|--------|-----|
| | | | Aantal | % |
| Bromfiets met oranje plaat | 6 | 8 | 14 | 18 |
| Echte snorfiets | 28 | 36 | 64 | 82 |
| Totaal | 34 | 44 | 78 | 100 |

Tabel 7. *Aandelen echte snorfietsen en bromfietsen met een oranje plaat.*

Van de 64 'echte' snorfietsers had 30% geen bromfietscertificaat. Van de snorfietsers die wel een bromfietscertificaat hadden, had 40% dit certificaat niet bij zich. Alle ondervraagden die van tevoren zeiden dat ze het bromfietscertificaat bij zich hadden, konden het ook daadwerkelijk tonen.

Van de veertien 'vermomde' bromfietzers zijn enkele kenmerken in *Tabel 8* samengebracht.

| | Aantal |
|---|--------|
| Model bromfiets | |
| Scooter | 7 |
| Normaal | 7 |
| Geslacht berijder | |
| Vrouw | 2 |
| Man | 12 |
| Leeftijd berijder | |
| 16-17 jaar | 6 |
| 18-20 jaar | 3 |
| Ouder dan 20 jaar | 5 |
| Heeft berijder bromfietscertificaat? | |
| Ja | 6 |
| Nee | 8 |
| Heeft berijder verzekeringsbewijs bij zich? | |
| Ja | 4 |
| Nee | 10 |
| Wie heeft de oranje plaat gemonteerd? | |
| Berijder zelf | 8 |
| Een ander | 6 |

Tabel 8. Kenmerken van als snorfiets vermomde bromfietsen en hun berijders.

Het verschijnsel om de bromfiets als snorfiets te vermommen blijkt gelijk te zijn verdeeld over het scooter- en het normaal model. Mannen maken er zich vaker schuldig aan dan vrouwen. Relatief vaak (57%) beschikt men niet over een bromfietscertificaat.

De vier getoonde verzekeringsbewijzen zijn nader bekeken op de aanduiding van het type brom-/snorfiets: 2x de vermelding van een snorfiets, 1x die van een bromfiets en 1x geen aanduiding. Dus zelfs het verzekeringsbewijs bevat in twee gevallen een onjuiste opgave.

Van alle 85 ondervraagden hadden slechts 31 (36%) het verzekeringsbewijs bij zich. De volgende vermeldingen zijn daarop aangetroffen (dus inclusief de vier bromfietsen met oranje snorfietsplaat):

- snorfiets: 25
- bromfiets: 1
- geen aanduiding: 5

Er blijkt relatief vaak geen type brom- of snorfiets op het verzekeringsbewijs vermeld te staan, namelijk 5 van de 31 keer.

5. Evaluatie

5.1. Vooronderzoek helmgebruik

Uit de evaluatie van de meetdag bleek dat niet alles zo verliep als was gepland.

De enquêteurs zouden een schriftelijke instructie van de SWOV thuisgestuurd krijgen van het bemiddelingsbureau. Dit was echter niet gebeurd. Hierdoor duurde de instructie aan het begin van de meetdag erg lang en werden er instructies vergeten.

Ook de meetdag zelf duurde erg lang, met name omdat het totale aantal bromfietzers minder was dan verwacht en omdat de piekuren van het aantal passerende bromfietsen korter duurden dan verwacht. Er werd een extra pauze ingelast in de meetperiode van 15:00 uur tot 18:00 uur.

De lay-out van de vragenlijst was niet zo helder, omdat het niet duidelijk was waar de enquêteur feitelijk moest beginnen met het invullen. Dit bleek uit het feit dat vragen per ongeluk werden overgeslagen.

In de instructie voor de SWOV-medewerkers was niet opgenomen dat de vragenlijsten gecontroleerd moesten worden en daardoor kwam men er vaak te laat achter dat een vraag werd overgeslagen.

Ook de opmerking na vraag 15, dat nu de helm afgezet mag worden, was overbodig. De meeste bestuurders deden meteen de helm al af, voordat er een vraag gesteld was.

Van de 'te-laat-kom-briefjes' werd wel gebruik gemaakt maar niet heel veel. Voor sommige scholieren was het zeker een goed middel om ze over de streep te trekken. Voor de nulmeting wordt aanbevolen de briefjes weer te gebruiken.

Veel bromfietzers bleken door rood licht te rijden, vooral als er geen druk autoverkeer was. Als ze al op de kruispunten stopten was dit niet altijd voor de verkeerslichten maar op een plaats daar voorbij, om over te kunnen steken zodra de laatste auto gepasseerd was.

Bij het testen van de verschillende teamcombinaties van enquêteurs bleek dat te veel enquêteurs op één locatie minder gewenst was. Wanneer er weinig aanbod van bromfietzers was zochten ze met elkaar afleiding, waardoor men minder alert was op het detecteren van in de verte naderende bromfietzers.

Wanneer de enquêteur tegelijkertijd interviewde en telde miste hij wel langskomend verkeer. Uit de cijfers bleek echter dat deze 'missings' aselekt waren. Het aantal kenmerken dat per passant geobserveerd en geregistreerd moest worden was evenwel te veel. Dit kan en moet minder worden. Verder zal in het vervolg de enquêteur erop gewezen moeten worden dat de hoofdtak is om het helmgebruik onder passanten te registreren.

Het bleek lastig te zijn om vast te stellen of er sprake was van een brom- of snorfiets als de gele of oranje indicatie klein was. Het is mogelijk dat de enquêteurs de rubriek 'geen gele of oranje plaat' hebben gebruikt voor het geval men niet wist of het een brom- of snorfiets was. Dit is het gevolg van een onjuiste instructie.

Vooral in Den Haag bleken nogal wat brom- en snorfietsen zonder gele of oranje plaat rond te rijden. Deze vielen evenwel buiten de enquête.

5.2. Vooronderzoek bromfietsidentificatie

Uit de evaluatie van de bromfietsidentificatie kwamen de volgende bevindingen.

Vaak kwam het voor dat 'snorfietsers' niet wilden stoppen na het geven van een stopaanduiding of al ruim van te voren een andere route namen. Het vermoeden van de enquêteurs was dat er dan iets niet klopte (opgevoerd zijn, in het geheel geen plaat, enzovoort).

Het zoeken naar de code van de typegoedkeuring lieten de berijders toe, mits er geen onderdelen verwijderd hoefden te worden. Wanneer er 'gesleuteld' moet worden, bijvoorbeeld als klepjes verwijderd moeten worden, verleende de berijder nauwelijks medewerking. Ook de enquêteurs wilden liever niet gaan 'sleutelen' om schade aan het voertuig te voorkomen. Ze beschikten namelijk niet over deugdelijk gereedschap.

6. Conclusies en aanbevelingen

6.1. Conclusies

Er bleek gemiddeld over de gehele meetdag een gering aanbod te zijn van bromfietzers op de diverse locaties. In de spitsuren was het aantal bromfietzers hoger.

Op locaties zonder druk autoverkeer was de roodlichtdiscipline van bromfietzers matig tot slecht. Als ze al op de kruispunten stopten was dit niet altijd voor de verkeerslichten maar op een plaats daar voorbij, om over te kunnen steken zodra de laatste auto gepasseerd was.

Het bleek mogelijk om een enquêteur tegelijkertijd enquêtes te laten afnemen en tellingen en observaties van passanten te laten verrichten. Weliswaar mist de enquêteur daarbij ook passanten, maar uit de verhouding niet-helmdragers/ helmdragers blijkt dat dit wel aselekt gebeurt.

Het uitgebreide enquêteformulier vergt gemiddeld ongeveer 2½ minuten meer dan het ingekorte formulier.

De helm werd vaak heel snel na staandehouding afgezet, zodat de mate van speling van de kinband achteraf vastgesteld diende te worden.

Het bleek lastig te zijn om vast te stellen of er sprake was van een brom- of snorfiets als er een *kleine* gele of oranje indicatie was aangebracht.

Het is mogelijk dat de enquêteurs de rubriek 'geen gele of oranje plaat' hebben gebruikt voor het geval men niet wist of het een brom- of snorfiets was. Dit is het gevolg van een onjuiste instructie.

Vooral in Den Haag bleken nogal wat brom- en snorfietsen zonder gele of oranje plaat rond te rijden. Deze vielen evenwel buiten de enquête.

Een kleine 20% van de 'snorfietsen', uitgerust met een oranje plaat, bleken *bromfietsen* te zijn. Dit is erg veel; ook door de politie Amsterdam-Amstelland is een dergelijk aandeel vastgesteld tijdens controles (Van der Meer, 1998).

De brom- of snorfietsidentificatie is technisch gezien lastig. Wanneer er 'gesleuteld' moet worden, bijvoorbeeld als klepjes verwijderd moeten worden, verleent de berijder nauwelijks medewerking.

Het is niet mogelijk om de identiteit van brom- of snorfiets vast te stellen aan de hand van het verzekeringsbewijs. Veel brom- en snorfietsers hebben deze niet op zak. Ook staat op relatief veel verzekeringsbewijzen geen type brom- of snorfiets vermeld.

Alle berijders van een 'vermomde' bromfiets logen bij ondervraging over de identiteit van hun voertuig.

6.2. Aanbevelingen

De volgende aanbevelingen kunnen worden geformuleerd voor de monitoring van het helmgebruik en voor de daarvoor noodzakelijke identificatie van bromfietsen.

Helmgebruik

Verricht de metingen bij voorkeur alleen tijdens de spitsuren: 's morgens van 7.30 uur tot ongeveer 10.00 uur en 's middags van 15.00 uur tot 18.00 uur. 's Ochtends dient op een andere locatie gemeten te worden dan 's middags.

Zet per locatie één enquêteur in, die tevens tellingen onder passanten verricht. Maak in de instructie duidelijk dat het tellen van de passanten als hoofdtaak gezien dient te worden. Deze aanbeveling volgt uit het feit dat a) het aanbod van bromfietzers niet continu is, b) de 'missings' niet select zijn en c) de kosten van de monitoring zo bespaard kunnen worden.

Gebruik een actieve methode voor staandehouding. Als een bromfietser nadert, maak dan ruim van tevoren kenbaar dat hij dient te stoppen. Blijf daarbij op het voetpad staan. Het wordt ten zeerste afgeraden om op het laatste moment een bromfietser tot stilstand proberen te brengen.

Gebruik bij voorkeur het uitgebreide enquêteformulier.

Pas het enquêteformulier nog op enkele punten aan. De mate van speling van de kinband dient als eerste genoteerd te worden. Indien een vraag naar het bromfietscertificaat in de vragenlijst wordt opgenomen, vraag dan ook naar het bezit van een rijbewijs.

Breng bij de instructie van enquêteurs tenminste drie zaken duidelijk over:

1. Vraag de bromfietser eerst om de helm op te laten; de helm kan af nadat de speling van de kinband is vastgesteld.
2. De eerste taak is om de passanten te tellen, de tweede om de enquête af te maken; dit brengt het aantal tellingen op een hoger niveau zonder dat dit ten koste gaat van de kwaliteit van de enquête.
3. Tel een passant niet mee als men niet weet of het een brom- of snorfietser is.

Overweeg om tijdens de nulmeting tellingen te verrichten van de aantallen brom- en snorfietzen zonder gele of oranje plaat.

Bovenstaande aanbevelingen zijn als aanvulling aan de oorspronkelijke meetinstructie toegevoegd (zie *Bijlage 7*).

Bromfietsidentificatie

Het blijkt niet doenlijk te zijn om tijdens de reguliere metingen van het helmgebruik de identiteit van de brom- of snorfiets vast te stellen. Dit is in principe politiewerk. Wel wordt aandacht gevraagd voor de problematiek op de volgende punten:

- 'vermomde' bromfietsen (de bromfietsen met een oranje plaat);
- brom- en snorfietsen geheel zonder plaat;
- brom- en snorfietsen met strips in geel of oranje die dermate klein zijn dat identificatie op afstand nauwelijks mogelijk is. Dit punt is ook van belang bij de controle van bromfietsen nu ze op de rijbaan moeten rijden.

Literatuur

Goldenbeld, Ch. & Batstra, J.K. (2000). *Gebruik van de bromfietshelm in Nederland in de zomer van 1999; Observatie- en interviewstudie in acht Nederlandse politieregio's, uitgevoerd als nulmeting voor de evaluatie van geïntensiveerd politietoezicht in het verkeer*. R-2000-8. Stichting Wetenschappelijk Onderzoek Verkeersveiligheid SWOV, Leidschendam.

Huijbers, J.J.W. & Verhoef, P.J.G. (1987). *Helmen van bromfietzers: veilig en onveilig gebruik*. R-87-6. Stichting Wetenschappelijk Onderzoek Verkeersveiligheid SWOV, Leidschendam.

Meer, J.J. van der (1998). *Evaluatie brom-/snorfietscontrole 1997*. Bureau Ondersteuning Dienst Verkeerspolitie Amsterdam-Amstelland.

Schoon, C.C. & Varkevisser, G.A. (1997). *Veldmeting naar het (verkeerd) gebruik van de bromfietshelm. Resultaten van observaties naar helmgebruik en enquêtes over helmen, het bromfietscertificaat en snelheden bromfietsen; onderzoek uitgevoerd in de tweede helft van 1996*. D-97-9. Stichting Wetenschappelijk Onderzoek Verkeersveiligheid SWOV, Leidschendam.

Bijlagen 1 t/m 7

- Bijlage 1. *Lange en korte vragenlijst over helmgebruik*
- Bijlage 2. *Telformulier*
- Bijlage 3. *Enquêteformulier voertuigidentificatie*
- Bijlage 4. *Meetlocaties, teamverdeling en meettijden*
- Bijlage 5. *Te-laat-kom-briefje*
- Bijlage 6. *Tellingen door enquêteurs en controletellers*
- Bijlage 7. *Instructies voor de enquêteurs*

Bijlage 1

Lange en korte vragenlijst over helmgebruik

HELMGEBRUIK (formulier A, LANG)

| | | | | | | | | |
|-----------------------------|------------------------|-------------|------------|-------------|---------------------------|-------------|------------|-------------|
| SNORFIETS (oranje plaat) | BROMFIETS (gele plaat) | | | | BR/SNORFIETS (geen plaat) | | | |
| | bestuurder | | bijrijder | | bestuurder | | bijrijder | |
| | helm ja | helm nee | helm ja | helm nee | helm ja | helm nee | helm ja | helm nee |
| | | | | | | | | |

| | | |
|---------|--|--|
| form.nr | | |
| | | |

| | | | | | | | | |
|------------------|---|---------------------------|--|-------------------|-------------|------------------|---------|------|
| ALGEMEEN | 1 | Datum: | | | | | | |
| | 2 | Locatie: | | | | | Code: | |
| | 3 | Weer: | 1. droog | | 2. neerslag | | 3. mist | |
| | 4 | Begintijd enquête: | | | | uur | | min. |
| VOERTUIG | 5 | Type bromfiets | 1. scootermodel 2. automaat 3. versnelling | | | | | |
| BERIJDERS | | | BESTUURDER | | | BIJRIJDER | | |
| | 6 | Geslacht | 1. man | 2.vrouw | 10 | 1. man | 2.vrouw | |
| | 7 | Leeftijd (in jaren) | jaar | | 11 | jaar | | |
| | 8 | Dragen helm | 1. ja | 2. nee > vr 27 | 12 | 1. ja | 2. nee | |
| | 9 | Sluiting kinband | 1. vast | 2. los | 13 | 1. vast | 2. los | |

VERDER GAAN MET DE BESTUURDER!!

| | | | | | | |
|-----------------------|----|-----------------------------|------------------|---------------|-----------------|--|
| SLUITING | 14 | Type sluiting | 1. drukknop | 2.roller | 3.overig | |
| | 15 | Speling | 1. niet over kin | 2.over kin | 3. n.v.t. | |
| | 16 | Zit helm goed op voorhoofd? | 1. ja <3 cm | 2. nee > 3 cm | | |
| HELM AFZETTEN! | | | | | | |
| HELM | 17 | Soort helm | 1. integraal | 2. jet | 3.overig | |
| | 18 | Kleur helm | 1. licht | 2. middel | 3. donker | |
| LABEL | 19 | Goedkeurlabel | 1. ja | 2. nee | | |
| OVERIG | 20 | 1e Eigenaar helm | 1. ja | 2. nee | | |
| | 21 | Verandering helmoppervlak | 1. niet | 2. geverfd | 3. stickers | |
| | 22 | Beschadiging oppervlakte | 1. niet | 2.matig | 3. veel | |
| | 23 | Ouderdom helm |jaar | | (onbekend = 99) | |
| | 24 | Ongeval, mechanisch contact | 1. ja | 2. nee | | |
| | 25 | Aanwezigheid vizier | 1. ja | 2. nee | | |
| | 26 | Zo ja: "getintheid" | 1. helder | 2. matig | 3. donker | |
| | 27 | Totale ritlengte |KM | | | |
| | 28 | Bibeko/Bubeko (grotendeels) | 1. binnen | 2. buiten | 3. fifty/fifty | |

verder met vraag 29 of 30 of 31 (z.o.z.)

HELMGEBRUIK

| SNORFIETS (oranje plaat) | BROMFIETS (gele plaat) | | | | BR/SNORFIETS (geen plaat) | | | |
|-----------------------------|------------------------|-------------|------------|-------------|---------------------------|-------------|------------|-------------|
| | bestuurder | | bijrijder | | bestuurder | | bijrijder | |
| | helm ja | helm nee | helm ja | helm nee | helm ja | helm nee | helm ja | helm nee |
| | | | | | | | | |

A1. ATTITUDE VRAGEN

| | | | | |
|-----------|--|---------------------------------------|--------------------------------------|--|
| 29 | (indien van toepassing) Waarom draagt u op dit moment geen helm? | | | |
| | 1. Vergeten | 2. Te warm | 3. Knelt teveel | 4. Anders, nl: |
| 30 | (indien van toepassing) U heeft uw kinband niet/te los vastgemaakt. Hoe groot schat u de kans dat de helm bij een botsing van uw hoofd zal vliegen? | | | |
| | 1. Groot | 2. Middelmatig | 3. Klein | 4. Weet niet |
| 31 | Als het dragen van een helm <i>niet</i> verplicht zou zijn, zou u dan niet of wel een helm dragen? | | | |
| | 1. Niet | 2. Waarschijnlijk niet | 3. Waarschijnlijk wel | 4. Wel 5. Weet niet |
| 32 | Heeft u een bromfietscertificaat? (hoeft niet getoond te worden) | | | |
| | 1. Nee | 2. Ja | | |
| 33 | Stel dat ik een politie agent was, zou ik u dan een bekeuring kunnen geven omdat uw helm niet in orde is? | | | |
| | 1. Niet -> vraag 35 | 2. Waarschijnlijk niet -> vraag 35 | 3. Waarschijnlijk wel -> vraag 34 | 4. Wel -> vraag 34 5. Weet niet -> vraag 35 |
| 34 | (indien wel of waarschijnlijk wel) Waarom? | | | |
| | 1. Merk niet goedgekeurd | 2. Beschadiging oppervlak | 3. Anders nl: | |
| 35 | Hoe groot is volgens u de kans op een bekeuring bij het rijden zonder helm? | | | |
| | 1. Groot | 2. Klein | 3. Weet niet | |
| 36 | Hoe hoog is volgens u de bekeuring die u kunt krijgen voor het rijden zonder helm? | | | |
| | 1. 0-30 gulden | 2. 31-70 gulden | 3. 71-100 gulden | 4. 101 gulden-hoger |
| 37 | Heeft u iets gemerkt van politie toezicht op bromfietzers? | | | |
| | 1. Nee -> vraag 39 | 2. Ja -> vraag 38 | | |
| 38 | (indien wel) Wat? | | | |
| | 1. Snelheids controle | 2. Bromfiets (voertuig)controle | 3. Helmcontrole | 4. Aandacht in de media 5. Anders nl: |
| 39 | Eindtijd: Uur Min. | | | |

HELMGEBRUIK (formulier B, KORT)

| | | | | | | | | |
|-----------------------------|------------------------|-------------|------------|-------------|---------------------------|-------------|------------|-------------|
| SNORFIETS (oranje plaat) | BROMFIETS (gele plaat) | | | | BR/SNORFIETS (geen plaat) | | | |
| | bestuurder | | bijrijder | | bestuurder | | bijrijder | |
| | helm ja | helm nee | helm ja | helm nee | helm ja | helm nee | helm ja | helm nee |
| | | | | | | | | |

| | | |
|---------|--|--|
| form.nr | | |
| | | |

| | | | | | | | | |
|------------------|---|---------------------------|--|-------------------|------------------|---------|---------|--|
| ALGEMEEN | 1 | Datum: | | | | | | |
| | 2 | Locatie: | | | | Code: | | |
| | 3 | Weer: | 1. droog | | 2. neerslag | | 3. mist | |
| | 4 | Begintijd enquête: | | uur | | min. | | |
| VOERTUIG | 5 | Type bromfiets | 1. scootermodel 2. automaat 3. versnelling | | | | | |
| BERIJDERS | | | BESTUURDER | | BIJRIJDER | | | |
| | 6 | Geslacht | 1. man | 2.vrouw | 10 | 1. man | 2.vrouw | |
| | 7 | Leeftijd (in jaren) | jaar | | 11 | jaar | | |
| | 8 | Dragen helm | 1. ja | 2. nee > vr 27 | 12 | 1. ja | 2. nee | |
| | 9 | Sluiting kinband | 1. vast | 2. los | 13 | 1. vast | 2. los | |

VERDER GAAN MET DE BESTUURDER!!

| | | | | | | |
|-----------------------|----|-----------------------------|------------------|--------|------------|----------------|
| SLUITING | 14 | Type sluiting | 1. drukknop | | 2.roller | 3.overig |
| | 15 | Speling | 1. niet over kin | | 2.over kin | 3. n.v.t. |
| HELM AFZETTEN! | | | | | | |
| HELM | 17 | Soort helm | 1. integraal | | 2. jet | 3.overig |
| LABEL | 19 | Goedkeurlabel | 1. ja | 2. nee | | |
| OVERIG | 27 | Totale ritlengte |KM | | | |
| | 28 | Bibeko/Bubeko (grotendeels) | 1. binnen | | 2. buiten | 3. fifty/fifty |

| | | | | | | | |
|--|--|--|-----|--|------|--|--|
| ATTITUDE VRAGEN | 29 | (indien van toepassing) Waarom draagt u op dit moment geen helm? | | | | | |
| | 1. Vergeten 2. Te warm 3. Knelt te veel 4. Anders, nl: | | | | | | |
| | 30 | (indien van toepassing) U heeft uw kinband niet / te los vastgemaakt. Hoe groot schat u de kans dat de helm bij een botsing van uw hoofd zal vliegen? | | | | | |
| 1. Groot 2. Middelmatig 3. Klein 4. Weet niet | | | | | | | |
| 31 | Als het dragen van een helm niet verplicht zou zijn, zou u dan niet of wel een helm dragen? | | | | | | |
| 1. Niet 2. Waarschijnlijk niet 3. Waarschijnlijk wel 4. Wel 5. Weet niet | | | | | | | |
| 39 | Eindtijd enquête: | | uur | | min. | | |

Bijlage 2

Telformulier

Zie ommezijde.

Bijlage 3

Enquêteformulier voertuigidentificatie

Onderzoek onder snorfietsers, onderzoeksnr. 51.174, april 1999

Introductie

Wij zijn van een onderzoeksbureau en willen een paar dingen over uw snorfiets weten. Wij vragen geen namen en dergelijke, alles blijft anoniem.

1. Aanvangstijd enquête: _____ uur _____ min.

De eerste vraag:

2. *Is dit een snorfiets of een bromfiets*

¹ een snorfiets ² een bromfiets

3. *Mag deze meneer even naar de code van de snorfiets kijken?*

¹ ja ² nee

4. (zelf invullen) type snor- of bromfiets

¹ scootermodel ² normaal model ³ fiets met hulpmotor (Spartamet e.d.)

5. *Is deze snorfiets van u zelf?*

¹ ja ² nee

6. *Hoe oud is de snorfiets?* _____ jaar oud

7. *Heeft u een bromfietscertificaat?*

¹ ja ² nee

8. *Heeft u dit certificaat bij u?*

¹ ja ² nee ---> verder naar vraag 10

9. *Mag ik het certificaat even zien?*

¹ inderdaad aanwezig ² niet aanwezig

10. *Heeft u (wel/ook) een verzekeringsbewijs bij u?*

¹ ja ² nee ---> verder naar punt 12

11. *Staat op dit verzekeringsbewijs of het een snorfiets of bromfiets is?*

¹ ja, een snorfiets ² ja, een bromfiets ³ geen nadere aanduiding

Gegevens technisch onderzoek (opgave van de technisch onderzoeker)

12. Code is een _____ ---> Nagaan codelijst

13. Techn. onderzoeker: het is een: ¹ snorfiets --> verder naar 17 ² bromfiets ---> verder naar 14

14. *Het is een bromfiets. Eigenlijk had er een gele plaat op moeten zitten. Wat zijn de voordelen van de oranje plaat?*

¹ geen helm dragen ² anders: _____

15. *Wat zijn de nadelen?*

¹ geen ² weet niet ³ anders: _____

16. *Heeft u zelf de oranje plaat gemonteerd?*

¹ ja ² nee ----> Wie? _____

17. *Nu voor de statistiek de laatste vraag: wat is uw leeftijd?* _____ jaar

18. Geslacht (zelf invullen)

¹ vrouw ² man

19. Beëindiging enquête: _____ uur _____ min.

Bedankt voor uw medewerking

Bijlage 4

Meetlocaties, teamverdeling en meettijden

Zie ommezijde.

| | 07.00-07.30 | 07.30-09.00 | 09.00-09.15 | 09.15-10.30 | 10.30-12.00 | 12.00-14.30 | 14.30-15.00 | 15.00-18.00 |
|----------|-----------------------------------|-----------------------------|-------------|--------------------------------|--------------|--|-------------|-------------|
| | instructie | meting | pauze | meting | verplaatsing | meting | pauze | meting |
| TEAM I | 5 man Den Haag school+5 loc | school 4E + 1T | | loc.1 2E + 1T loc.2 1E + 1T | | loc.3 2E + 1T loc.4 1E = loc.5 1E = | | idem |
| TEAM II | 4 man Leiden 3 locaties | loc.1 2E + 1T + 1 Inter. | | idem | | loc.2 1E))=1T loc.3 1E) + 1 Inter. | | idem |
| TEAM III | 5 man Den Haag 3 locaties | loc.6 3E +1T + 1 Inter. | | idem | | loc.7 2E + 1T + 1 Inter. | | idem |
| TEAM IV | 2 man Den Haag 3 locaties | loc.9 1E + 1T | | idem | | Loc.10 1E + 1T | | idem |

Bijlage 5

Te-laot-kom-briefje

De volgende tekst werd op SWOV-briefpapier meegegeven aan proefpersonen die door hun medewerking aan de enquête te laat op school zouden komen.

Leidschendam, april 1999

Geachte mevrouw/mijnheer,

De Stichting Wetenschappelijk Onderzoek Verkeersveiligheid SWOV is in opdracht van het Openbaar Ministerie bezig met een onderzoek naar het gebruik en het goed gebruik van bromfietshelmen. Hierbij wordt onder andere gekeken of een helm gedragen wordt en of hij goed gedragen wordt. Tevens ondervragen wij de bromfietzers over hun attitude ten opzichte van het helmgebruik.

Leerlingen van uw school werken aan dit onderzoek mee. Het kan voorkomen dat zij hierdoor enkele minuten van de les verzuimen. We danken u voor uw begrip daarvoor. Mocht u vragen hebben, dan kunt u contact opnemen met de afdeling Voorlichting en Publiciteit van de SWOV.

Met vriendelijke groeten,

[Handtekening]

Bijlage 6

Tellingen door enquêteurs en controletellers

| Locatie | | Bestuurder | | | | | | Bijrijder | | | | | |
|-------------------------|-------------|------------|-----|-------|----------|-----|-------|-----------|-----|-------|----------|-----|-------|
| | | helm ja | | | helm nee | | | helm ja | | | helm nee | | |
| | | CT | Enq | diff. | CT | Enq | diff. | CT | Enq | diff. | CT | Enq | diff. |
| Leiden | | | | | | | | | | | | | |
| 101 | 07.35-09.00 | 48 | 24 | 24 | 5 | 4 | 1 | | | | | | |
| | 09.15-10.30 | 8 | 2 | 6 | | | | | | | | | |
| 102 | 12.00-14.30 | 35 | 4 | 31 | 1 | 0 | 1 | | | | 1 | 0 | 1 |
| | 15.00-16.30 | 21 | 5 | 16 | 1 | 0 | 1 | | | | | | |
| | 16.45-18.00 | 9 | 2 | 7 | 1 | 0 | 1 | 3 | 1 | 2 | | | |
| 103 | 12.00-14.30 | 12 | 3 | 9 | | | | 0 | 1 | -1 | | | |
| | 15.00-16.30 | | | | 1 | 0 | 1 | | | | | | |
| | 16.45-18.00 | 3 | 0 | 3 | | | | | | | | | |
| Totalen Leiden | | 136 | 40 | 96 | 10 | 4 | 6 | 3 | 2 | 1 | 1 | 0 | 1 |
| Den Haag | | | | | | | | | | | | | |
| 400 | 08.00-09.00 | 3 | 0 | 3 | 4 | 0 | 4 | | | | 1 | 0 | 1 |
| 401 | 09.15-10.30 | 8 | 1 | 7 | | | | 1 | 0 | 1 | | | |
| 402 | 09.15-10.30 | | | | | | | | | | | | |
| 403 | 09.15-10.30 | 7 | 0 | 7 | 1 | 0 | 1 | | | | | | |
| | 12.00-14.30 | 18 | 6 | 12 | 4 | 0 | 4 | 1 | 0 | 1 | 1 | 0 | 1 |
| | 15.00-18.00 | 9 | 2 | 7 | 4 | 0 | 4 | | | | | | |
| 404 | 09.15-10.30 | 8 | 0 | 8 | | | | 2 | 0 | 2 | | | |
| Totalen Den Haag | | 53 | 9 | 44 | 13 | 0 | 13 | 4 | 0 | 4 | 2 | 0 | 2 |
| TOTAAL | | 189 | 49 | 140 | 23 | 4 | 19 | 7 | 2 | 5 | 3 | 0 | 3 |

Tellingen verricht door de enquêteurs (Enq) en controletellers (CT) onder bromfietsen met een gele plaat in Leiden en in Den Haag.

Het percentage niet-helmdragers onder het totale aantal bestuurders is volgens de controletellers 10,8%, volgens de enquêteurs 7,5%.

Het percentage niet-helmdragers onder het totale aantal bijrijders is volgens de controletellers 30%, volgens de enquêteurs 0%.

Bijlage 7 Instructies voor de enquêteurs

1. ALGEMEEN

Enquête-dagen: dinsdag 20 april 1999
woensdag 21 april 1999 (reserve dag)

werktijden:

| | |
|---------------|-----------------------|
| 07.00 - 07.30 | instructie |
| 07.30 - 09.00 | meting |
| 09.00 - 09.15 | pauze |
| 09.15 - 10.30 | meting |
| 10.30 - 12.00 | verplaatsing en pauze |
| 12.00 - 14.30 | meting |
| 14.30 - 15.00 | pauze |
| 15.00 - 18.00 | meting |

* De enquête wordt gehouden onder bestuurders en duo- passagiers (ook kinderen) van bromfietsen. De selectie is gebaseerd op de **gele** bromfietsplaat of sticker.

* Met de enquête beginnen zodra het verkeerslicht op rood springt en zich een bromfiets aandient (denk erom dat het verkeer volledig stil staat).

* Neem de enquête niet op het rijwielpad af, maar op het trottoir.

* Breng het overige verkeer niet in gevaar.

* Draag altijd het veiligheidsvest!

2. INTRODUCTIE

Vertel kort dat dit een vragenlijst is opgesteld door de Stichting Wetenschappelijk Onderzoek Verkeersveiligheid en dat het zal gaan over helmgebruik. Vertel dat het afnemen van de vragen een paar minuten duurt, dat de geënquêteerde een briefje mee kan krijgen waarop staat dat hij heeft meegewerkt aan een onderzoek en daarom eventueel te laat is en dat hij/ zij aan mag geven als de vraag onduidelijk is of niet wordt begrepen. Vermeld ook dat de anonimiteit gewaarborgd wordt.

3. ENQUÊTEFORMULIER

De meeste antwoorden kunnen omcirkeld worden.

Per enquête wordt één formulier gebruikt. Schrijf zo netjes mogelijk, omdat het formulier als ponsconcept gebruikt wordt.

Het enquêteformulier bestaat uit 9 HOOFDDELEN

Telvakken
Algemene gedeelte
Voertuig
Berijders
Sluiting
Helm

Label
Overig
Attitude

TELVAKKEN

Het gebruik van de telvakken wordt uitgelegd op de dag van de meting tijdens de instructie.

ALGEMEEN GEDEELTE

Elk formulier moet worden doorgenummerd. Dit kan in het Form. Nr. Hokje rechtsboven op het enquête formulier.

Een deel van de gegevens kan van tevoren ingevuld worden, zoals datum en locatie nummer. Aanvang (en einde) van de enquête volgens de 24- uurstelling aangeven.

VOERTUIG

Indien een scootermodel, kan dit direct worden omcirkeld. Is het een ‘normaal’ model dan zijn er twee mogelijkheden: een automaat of een versnelling. Dit moet aan de bestuurder worden gevraagd. In totaal wordt bij deze vraag dus maar één cirkel gezet.

BERIJDERS

Indien er een duo- passagier aanwezig is, voor die gene alleen vragen 10 t/m 13 invullen.

SLUITING

Vraag 9. De categorie “los” wordt omcirkeld als de beide gordeleinden **niet** met elkaar verbonden zijn.

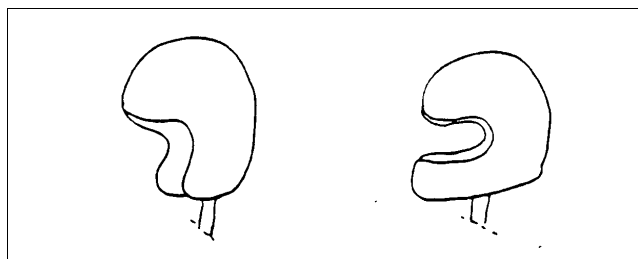
Vraag 15. Er is sprake van te veel **speling** indien de kinband over de kin heen voor de mond kan worden geschoven (geënquêteerde zelf laten doen).

Vraag 16. De voorkant van de helm moet op de hoogte van de wenkbrauwen zitten. Als meer dan drie centimeter boven de wenkbrauwen zichtbaar is (dit zijn ongeveer 2 vingers naast elkaar), dan is de helm te ver achterover gekanteld.

-----> De geënquêteerde wordt nu verzocht de helm af te zetten.

HELM

Vraag 17. Zie voorbeelden:



Jethelm

Integraalhelm

LABEL

Vraag 19. Goedgekeurde helmen zijn voorzien van een goedkeurlabel. Het label zal meestal wit zijn, al kunnen oudere modellen nog een gele of een oranje label hebben. Het label kan ook in de vorm van een sticker zijn bevestigd. Waar het precies bevestigd is verschilt per helm. In ieder geval staat er een E in een cirkel op met daarachter een nummer.

OVERIG

Vraag 22. De volgende indeling wordt gehanteerd:
Niet: geen of enkele krassen
Matig: het gehele oppervlak is bekrast
Ernstig: oppervlaktelaag is er op minstens één plaats af.

Vraag 24. Er wordt **niet** gevraagd of de geënquêteerde een ongeval heeft gehad, maar of de helm tijdens een ongeval gedragen werd en de helm toen een klap heeft gemaakt. Met mechanisch contact wordt bedoeld of de helm wel eens een harde klap heeft gehad door bijvoorbeeld het vallen op de grond.

Vraag 27. De totale rit lengte is van het moment van opstappen tot de eindbestemming (dus *niet* tot de enquête plaats).

Vraag 28. Hier wordt gevraagd of het grootste gedeelte van de totale rit lengte zoals gespecificeerd bij vraag 27 zich binnen de bebouwde kom (**bibeko**) zal plaatsvinden of buiten de bebouwde kom (**bubeko**). Of ongeveer fifty- fifty.

ATTITUDE VRAGEN (antwoorden omcirkelen, mogelijkheid 'anders' wel invullen)

Bij vraag 29 beginnen als: de bestuurder geen helm op heeft.
Bij vraag 30 beginnen als: de bestuurder de kinband niet of te los heeft vastgemaakt.
Bij vraag 31 beginnen als: de bestuurder een helm opheeft die goed is vastgemaakt.

Let erop dat naast vragen 29 en 30 ook vragen 34 en 38 vervolgvragen zijn en misschien niet gevraagd hoeven te worden.

Vraag 36. De hoogte van een bekeuring voor het rijden zonder helm is 90 gulden. Mocht de geënquêteerde hiernaar vragen, dan kunt u dit antwoord pas geven **nadat** de geënquêteerde de vraag heeft beantwoord.

-----> bedank de geënquêteerde voor de medewerking.

Vergeet niet de eindtijd te noteren!

Aanvulling meetinstructie t.b.v. de nulmeting juli 1999

Voor de nulmeting en de nameting moet de instructie aan de enquêteurs met de volgende punten worden aangevuld.

Enquêtetijdstippen

Er wordt gemeten in de ochtend- en de avondspits. De tijden hiervoor zijn:

‘s morgens van 7.30 uur tot 10.00 uur en ‘s middags van 15.00 uur tot 18.00 uur.

‘s Ochtends dient op een andere locatie gemeten te worden dan ‘s middags.

1. Bestudeer de instructie al vóór de meting.
2. Maak van elke meetlocatie een schetsje van de plaats van staandehoudingen; dit kan behulpzaam zijn bij een eventuele vervolgmeting.
3. Verricht in de eerste plaats de tellingen van de passanten; dit is de hoofdtaak. Het interview zelf is van secundair belang.
4. Verricht geen telling wanneer niet vastgesteld kan worden wat voor identificatieplaat op het voertuig zit.
5. Als (van verre) een bromfiets met een helmdrager nadert, maak dan ruim van tevoren kenbaar dat u verlangt dat hij stopt. Blijf hierbij op het voetpad staan. Dit kenbaar maken kan geschieden door een soort van stopteken te geven.
6. Van de weigeraars moet geregistreerd worden wat het geslacht en de geschatte leeftijd is en of de weigeraar een helm droeg of niet. Indien mogelijk dienen nog meer gegevens genoteerd te worden.
7. Aan het begin van het interview moet duidelijk gezegd worden dat de helm opgelaten moet worden. Zo kunnen de gegevens over de sluiting van de kinband en de juiste positie van de helm (al dan niet achterover gekanteld) goed waargenomen worden.
8. Controleer de formulieren en kijk of alles is ingevuld na afloop van de enquête, of op een moment dat het even rustig is.
9. Houd rekening met verschillende weersomstandigheden bij de keuze van je kleding.