

CONSULT ten behoeve van de Directie Verkeersveiligheid (DVV)

EVALUATIEONDERZOEK SNORFIETS, MOGELIJK OF NIET?

Een discussienota

R-76-39

Voorburg, mei 1976

Stichting Wetenschappelijk Onderzoek Verkeersveiligheid SWOV

INHOUD

Inleiding

1. Doel van het evaluatie-onderzoek

2. Beschikbaarheid van informatie
 - 2.1. Verkeersongevallen met snorfietsen
 - 2.2. Letselgegevens van snorfietsers
 - 2.3. Verkoop snorfietsen
 - 2.4. Parkcijfer snorfietsen
 - 2.5. Kenmerken, herkomst en expositiegegevens van snorfietsers
 - 2.6. Rij- en botseigenschappen van snorfietsen
 - 2.7. Verkeersregels en verkeersvoorzieningen voor snorfietsers
 - 2.8. Verkeersgedrag van snorfietsers

3. Samenvatting

4. Conclusies

5. Aanbevelingen

Bijlage I en II

INLEIDING

Eind december 1975 bracht de SWOV op verzoek van de minister van Verkeer en Waterstaat in de vorm van een consult haar visie omtrent de te verwachten consequenties van de eventuele invoering van de snorfiets voor de verkeersveiligheid ter kennis van de minister.

In verband met de hiervoor beschikbare tijd was voor het samenstellen van het consult over het algemeen slechts weinig informatie beschikbaar. Toch is in het consult getracht op basis van deze summiere gegevens een uitspraak te doen over de te verwachten invloed van de snorfiets op de verkeersveiligheid. Reeds toen bestond bij de DVV en SWOV de mening dat, mocht de snorfiets op de openbare weg worden toegelaten, er een onderzoek naar de werkelijke invloed op de verkeersveiligheid noodzakelijk zou zijn.

Toen vaststond dat de snorfiets er zou komen, heeft de DVV de SWOV verzocht na te gaan in hoeverre het mogelijk is een evaluatieonderzoek uit te voeren (zie Bijlage I). De resultaten van het evaluatieonderzoek zouden dan uiterlijk twee jaar na invoering van de snorfiets bekend moeten zijn. In deze nota zal worden aangegeven welke gegevens voor een dergelijk evaluatieonderzoek nodig zijn en in welke mate zij beschikbaar zijn. Tevens zal worden nagegaan welke consequenties de termijn waarbinnen het onderzoek uitgevoerd moet worden, voor de waarde van de resultaten heeft. Ten slotte worden aanbevelingen gedaan over de wijze waarop het evaluatieonderzoek het beste uitgevoerd kan worden.

1. DOEL VAN HET EVALUATIE-ONDERZOEK

Doel van het onderzoek is de absolute en relatieve veiligheid van de snorfietser vast te stellen teneinde te kunnen beoordelen of, en zo ja welke, aanvullende maatregelen ter verdere verhoging van de veiligheid van de snorfiets(er) gewenst zijn.

De resultaten van het evaluatie-onderzoek zouden uiterlijk 2 jaar na invoering van de snorfiets bekend moeten zijn (dus omstreeks 5 mei 1978).

2. BESCHIKBAARHEID VAN INFORMATIE

Voor het uitvoeren van het evaluatie-onderzoek zal het van primair belang zijn dat ongevalgegevens over snorfietzers beschikbaar zullen komen.

Voor het vaststellen van de relatieve veiligheid van de snorfietser zijn voorts gegevens nodig over het snorfietspark, over de expositie van de snorfietzers, over kenmerken van de berijders, enz. Daarnaast zal de relatieve veiligheid van de snorfietser moeten worden bezien in relatie tot die van de fietser en de bromfietser.

Uit het voorgaande kan geconstateerd worden dat voor een evaluatie-onderzoek zowel van de snorfiets als van de fiets en de bromfiets informatie noodzakelijk is over een groot aantal aspecten, te weten:

- verkeersongevallen
- letselgegevens snorfietzers
- verkoopcijfers van de snorfiets
- cijfers over snorfietspark
- kenmerken, herkomst en expositie van snorfietzers
- rij- en botseigenschappen van de snorfiets
- verkeersregels en verkeersvoorzieningen voor snorfietzers
- verkeersgedrag van de snorfietser.

In de volgende paragrafen zal aangegeven worden, in welke mate over bovengenoemde aspecten informatie verwacht mag worden.

Voor het onderzoek is het van belang een indruk te hebben van de omvang die het verschijnsel snorfiets in de komende jaren zal aannemen.

Hoewel het goed mogelijk is dat de verwachtingen die de SWOV in het consult over de snorfiets heeft neergelegd, van de werkelijke situatie zullen afwijken, is voor deze nota het SWOV-consult als uitgangspunt gehanteerd. Dit betekent dat het snorfietspark 1 jaar na de introductie op ca. 50.000 en 2 jaar erna op ca. 100.000 geraamd wordt. De verwachting is dan ook dat het aantal

verkeersslachtoffers onder de snorfietzers de komende jaren (statistisch gezien) gering in omvang zal zijn.

Indien later mocht blijken dat het aantal snorfietzers en ongevallen met snorfietzers kleiner of groter is dan verwacht werd, dan betekent dit in zijn algemeenheid dat ook de mogelijkheden voor het onderzoek kleiner, respectievelijk groter zullen zijn.

De wens dat de resultaten uiterlijk 2 jaar na invoering van de snorfiets bekend moeten zijn, heeft invloed op de lengte van de periode waarop de resultaten van het onderzoek betrekking zullen hebben.

Indien men rekening houdt met de tijd die nodig is voor de analyse, interpretatie en rapportage, dan betekent dit dat alleen gegevens kunnen worden verwerkt die tot eind 1977 beschikbaar komen. Voor de ongevallengegevens houdt dit in dat over iets meer dan 1 jaar volledige en betrouwbare gegevens beschikbaar zijn. Hierdoor zullen de resultaten van het evaluatie-onderzoek hoofdzakelijk betrekking hebben op het eerste "levensjaar" van de snorfiets en dus eigenlijk een weergave zijn van het inschakelverschijnsel. Dit treedt op in de periode dat de snorfietzers zelf en de overige categorieën verkeersdeelnemers nog niet aan de snorfiets gewend zijn.

2.1. Verkeersongevallen met snorfietzen

Het gemiddelde snorfietspark zal voor het 1ste jaar na de introductie ongeveer 25.000 bedragen. Bij een dergelijke omvang van het snorfietspark zullen er ongeveer 6 overleden en 225 gewonde snorfietzers te verwachten zijn.

Het is dan ook niet te verwachten dat aan de hand van de dodelijke ongevallen conclusies te trekken zijn over de (relatieve) veiligheid van de snorfietser. Statistisch gezien is er nl. alleen sprake van een significant verschil ten opzichte van de verwachting wanneer het aantal overleden snorfietzers kleiner is dan 2 of groter dan 10. Ook zal uitsplitsing van de gegevens over letselongevallen, bv. naar leeftijd, plaats, type ongeval

e.d., gezien de kleine aantallen veelal nauwelijks zinvol zijn.

Het gebruik van ongevallen met uitsluitend materiële schade moet met de grootst mogelijke voorzichtigheid gebeuren, omdat de politieregistratie niet volledig is. Ook is niet bekend of de onvolledigheid in de politieregistratie voor de verschillende categorieën tweewielers (fiets, snorfiets, bromfiets) gelijk in omvang is.

Een ander probleem is dat het gebruik van ongevallengegevens alleen zinvol is wanneer bij de ongevallenregistratie door de politie consequent onderscheid kan worden gemaakt tussen de snorfiets en de bromfiets. Het is dan ook gewenst, alvorens de ongevallengegevens te gaan analyseren, hierover inzicht te hebben. Ten aanzien van de verwerking is bekend dat in de codering van de VOR de snorfiets als afzonderlijke categorie is opgenomen. Ook zal het niet mogelijk zijn ongevallengegevens te verzamelen via een enquête onder snorfietsers, omdat dan een te groot aantal snorfietsers geënquêteerd zou moeten worden om aan voldoende aantallen ongevallen te komen.

Gezien het tijdstip waarop de resultaten bekend moeten zijn, moet er voorlopig vanuit worden gegaan dat voor het onderzoek niet meer dan over ca. 15 maanden ongevallengegevens met voldoende volledigheid en betrouwbaarheid beschikbaar zullen zijn.

2.2. Letselgegevens van snorfietsers

Volgens de Stichting Medische Registratie (SMR) zal het voor hen moeilijk zijn om een speciale snorfietscode in te voeren vanwege internationale afspraken ten aanzien van de zgn. "E-oorzaak van letsel" (indeling naar wijze van verkeersdeelname).

Men is wel bereid na een formeel verzoek aan het bestuur van de SMR na te gaan in hoeverre het mogelijk is vanaf 1 jan. 1977 de snorfietsers afzonderlijk te registreren.

Bij de registratie Ambulancevervoer door het Ministerie van Volksgezondheid en Milieuhygiëne worden de verkeersdeelnemers niet afzonderlijk geregistreerd. In hoeverre dit geldt voor plaatselijke registratie m.b.t. ambulancevervoer en patiënten, is bij de SWOV nog niet bekend.

Nagegaan moet worden of het mogelijk is via het statistiekformulier bij de politie van de gemeente waarin het betreffende ongeval heeft plaatsgevonden de naam en adres van het snorfiets-slachtoffer te achterhalen en op deze wijze van het slachtoffer enige informatie over opgelopen letsels te verkrijgen.

2.3. Verkoop snorfietsen

Zoals reeds in het SWOV-consult over de snorfiets is aangegeven bestaan er geen verkoopcijfers over het aantal tweewielers dat door de detailhandel aan de consument is verkocht. Dit zal ook voor de snorfiets gelden.

Wel mag verwacht worden dat de RAI over vertrouwelijke cijfers zal beschikken wat betreft 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 over het vermoedelijke aantal aan de consument verkochte snorfietsen.

Ook is na informatie gebleken dat noch de afdeling Handelsstatistiek van het CBS (voor in- en uitvoercijfers), noch de afdeling Productiestatistiek (voor de binnenlandse produktie) van plan is op eigen initiatief de snorfiets van de bromfiets te onderscheiden. In verband met internationale afspraken zal het moeilijk zijn de definitie te wijzigen.

2.4. Parkcijfer snorfietsen

De laatste jaren stelt het CBS het parkcijfer van bromfietsen vast op basis van het totale aantal bromfietsen dat bij het Waarborgfonds door verzekeringsmaatschappijen als verzekerd wordt opgegeven.

Het Waarborgfonds is, volgens zijn directeur, voorlopig niet van plan een onderscheid te maken tussen snorfiets en bromfiets. Ook de verzekeringsmaatschappijen zullen vermoedelijk geen onderscheid maken, aldus de NVVA.

De enige mogelijkheid om het snorfietspark vast te stellen is die waarbij gebruik wordt gemaakt van de vertrouwelijke, gefactureerde verkoopcijfers. Deze methode heeft echter het nadeel dat zij niet erg betrouwbaar is zonder kennis van:

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

In overleg met het Centraal Orgaan in de Tweewielerbranche, de Ned. Christ. Bond van Rijwielen- en Motorenhandelaren, en de RAI wordt thans onderzocht of het mogelijk is de detailhandel in te schakelen om:

- a. Inzicht te krijgen in de verkoop van snorfietsen aan de consument (eventueel steekproefsgewijs).
- b. Namen en adressen te krijgen van snorfietskopers (evt. steekproefsgewijs).

Ook de namen en adressen van snorfietskopers van het eerste uur moeten beschikbaar zijn, omdat het mogelijk is dat deze groep andere kenmerken en gebruiksdoeleinden heeft dan de groep die pas later een snorfiets koopt.

In verband hiermee moeten op korte termijn beslissingen genomen

worden om in de toekomst de huidige snorfietstekopers te kunnen enquêteren.

2.5. Kenmerken, herkomst en expositiegegevens van snorfietsters

In het expositie-onderzoek verkeersdeelnemers dat de SWOV aan het voorbereiden is, zal de snorfietster als afzonderlijke categorie worden opgenomen. Desondanks zal dit expositie-onderzoek te weinig informatie over de snorfietster opleveren omdat het aantal snorfietsters in de steekproef zeer gering zal zijn. Immers, na 1 jaar zullen er ongeveer 50.000 snorfietsters zijn onder ca. 10.000.000 personen van 16 jaar en ouder. Wil men van 500 snorfietsters informatie hebben, dan moeten bij een personensteekproef ongeveer 100.000 personen benaderd worden.

Uit het voorgaande is gebleken, dat er nauwelijks ergens iets geregistreerd wordt met betrekking tot de snorfietster (Waarborgfonds, Verzekeringsmaatschappijen, CBS).

Ook de methode waarbij gebruik gemaakt zou worden van door de kopers opgezonden garantiebewijzen, biedt weinig houvast, omdat:

1. Niet bij alle merken een dergelijke registratie van garantiebewijzen wordt toegepast
2. Gebleken is dat minder dan de helft van alle kopers zijn garantiebewijzen opstuurt.

2.6. Rij- en botseigenschappen van snorfietsters

In het SWOV-consult wordt er op gewezen dat bepaalde bij de snorfietster toegepaste constructievormen van invloed kunnen zijn op de bestuurbaarheid van de snorfietster en op de kans op letsel van de berijders.

De resultaten van een onderzoek naar de rij- en botseigenschappen zullen niet rechtstreeks aangeven welke bijdrage deze eigenschappen leveren aan de onveiligheid van de snorfietster.

Bij een aantal proefritten, door ANWB-medewerkers, met het prototype van de snorfiets was de indruk dat de bestuurbaarheid niet ideaal was.

In 1975 bracht het IZF rapport uit over een onderzoek naar de stabiliteits- en manoeuvreerbaarheidseigenschappen van tweewielers, dat was uitgevoerd in opdracht van de SWOV. In een veldonderzoek werden deze eigenschappen van een aantal verschillende fietsen en bromfietsen tijdens verschillende rijtaken vastgelegd.

Door ook bij een aantal snorfietsen deze eigenschappen vast te stellen kunnen de rij-eigenschappen van de snorfiets op een objectieve wijze vergeleken worden met die van fietsen bromfiets. Voorzover thans overzien kan worden, is het mogelijk een dergelijk onderzoek binnen de gestelde termijn uit te voeren.

Het open frame en de kleine diameter van de wielen van de snorfiets kunnen bij botsingen invloed hebben op de ernst van het letsel van de berijders. Zowel uit gesimuleerde als praktijkproeven, welke door het Transport and Road Research Laboratory (TRRL) uitgevoerd zijn, is gebleken dat bij lichte motoren met een benzinetank tussen het zadel en het balhoofd de bestuurder bij een frontale botsing een zodanige bewegingsrichting heeft dat het balhoofd en het stuur ontweken worden. Bij tweewielers met een open frame bleek dit niet het geval te zijn.

Door de kleine wieldiameter is bij de snorfiets het aangrijppunt lager dan bv. bij de bromfiets. Hierdoor kan de snorfiets in bepaalde situaties eerder over de kop slaan. Welke invloed dit op de afloop van het ongeval heeft, is de SWOV niet bekend. Nagegaan moet worden of de resultaten van de reeds bij het TRRL gehouden botsproeven met lichte motoren ook voor de Nederlandse bromfietsen gelden. Indien dit het geval is behoeft alleen een botsprogramma met snorfietsen uitgevoerd te worden.

2.7. Verkeersregels en verkeersvoorzieningen voor snorfietzers

Vooral nog is de snorfiets gelijkgesteld aan de bromfiets, met uitzondering van de maximumsnelheid van 20 km/u en de ontheffing van de verplichting tot het dragen van helmen voor de snorfietzers. Nagegaan moet worden in hoeverre afzonderlijke gemeenten de snorfiets toch op de niet-verplichte rijwielpaden zouden kunnen toelaten.

Ook wijzigingen in de gedragsregels en verkeersvoorzieningen voor andere categorieën verkeersdeelnemers kunnen invloed uitoefenen op de veiligheid van de snorfietser.

Eventuele wijzigingen in de toestand ná de introductie van de snorfiets zullen moeten worden bijgehouden (zowel kwantitatief als kwalitatief).

Evenals bij elk ander evaluatie-onderzoek het geval is, kunnen dergelijke wijzigingen het onderzoek verstoren en in het uiterste geval zelfs onmogelijk maken.

2.8. Verkeersgedrag van snorfietzers

Op een tweetal aspecten onderscheidt de snorfietser zich van de bromfietser, nl. de maximumsnelheid van 20 km/u en de ontheffing van de verplichting tot het dragen van een helm.

Vastgesteld moet worden hoe het snelheidsgedrag van de snorfietser zich in de praktijk zal ontwikkelen. Ook zal het van belang zijn het percentage helm dragers onder snorfietzers te volgen. Het dragen van een helm zal immers bij de snorfiets een belangrijke invloed hebben op ernst en aard van het letsel. Tenslotte is het van belang informatie te hebben over de bezetting (vervoer van passagiers) van de snorfiets.

Zowel het snelheidsgedrag, het dragen van een valhelm als de bezetting kunnen het beste door waarnemingen langs de weg gemeten worden.

Ook hier vormt het te verwachten kleine aantal snorfietzen een probleem. Bij metingen langs de weg zal per 40 à 50 bromfietzers slechts één snorfietser voorbij komen (bij een snorfietspark van ca. 50.000).

Er zullen dientengevolge lange meetperioden noodzakelijk zijn om voldoende aantallen snorfietzers te verkrijgen. Ook dan nog zullen door het beperkte aantal meetpunten de verkregen gegevens niet representatief zijn voor het landelijk beeld, doch slechts een indicatie ervoor zijn.

3. SAMENVATTING

- Een evaluatie-onderzoek waarvan de resultaten twee jaar na de introductie van de snorfiets beschikbaar moeten zijn, heeft hoofdzakelijk betrekking op het eerste "levensjaar" van de snorfiets en beschrijft dus uitsluitend het inschakelverschijnsel (wisselwerking tussen verkeersdeelnemers).

- Een consequente scheiding tussen brom- en snorfietsen bij de registratie van verkeersongevallen (politie) is een primair vereiste om ook maar iets over de veiligheid van de snorfiets te kunnen zeggen.

- In de periode waarop het evaluatie-onderzoek betrekking heeft, zullen er gemiddeld 25.000 snorfietsers op de weg zijn. Onder de snorfietsers zullen dan ongeveer 6 doden en 225 gewonden vallen.

- Gezien de verwachte geringe veranderingen zal het met ongeval-
lengegevens niet mogelijk zijn verschuivingen tussen de categorieën verkeersdeelnemers als gevolg van de introductie van de snorfiets te constateren (SWOV-consult snorfiets).

- Het is niet te verwachten dat van de gewond geraakte snorfietsers gegevens over de aard van het letsel en de letselernst beschikbaar komen.

- Met uitzondering van de, mogelijk vertrouwelijke, gefactureerde verkopen van de groothandel aan de detailhandel (RAI-cijfers) zullen er geen gegevens over produktie, invoer en uitvoer van de snorfiets beschikbaar komen (snorfiets wordt als bromfiets beschouwd).

Verkoopcijfers aan het publiek zullen, evenals bij de bromfiets, niet vastgesteld worden.

- Met de huidige registratiemethode zal het niet mogelijk zijn het snorfietspark vast te stellen, omdat bij de registrerende instantie (Waarborgfonds) geen verschil tussen bromfiets en snorfiets zal worden gemaakt.

Aan de hand van de RAI-verkoopcijfers is het voor de eerste jaren misschien mogelijk een parkcijfer te berekenen, voor de latere jaren is dit zonder aanvullende informatie niet mogelijk op een wijze die voldoende betrouwbaar is.

- Een enquête onder snorfietsers om aan expositiegegevens en kenmerken van snorfietsers te komen is alleen praktisch uitvoerbaar wanneer op eenvoudige wijze de namen en adressen van de snorfietsbezitters beschikbaar komen.

- Indien onder snorfietsers een enquête wordt gehouden om aan expositiegegevens te komen, zal voor de vergelijkbaarheid ook een zelfde enquête onder fietsers en bromfietsers moeten worden gehouden.

- Dank zij reeds bij bromfietsen en fietsen uitgevoerd onderzoek is het mogelijk om na onderzoek met snorfietsen de rij-eigenschappen van de snorfiets op een objectieve wijze te vergelijken met die van fietsen en bromfietsen. Of dit geldt voor de resultaten van een te houden onderzoek naar de botseigenschappen van de snorfiets moet nog nader onderzocht worden. In hoeverre eventuele verschillen de uiteindelijke onveiligheid beïnvloeden zal echter niet eenduidig vastgesteld kunnen worden.

- Veranderingen in verkeersregels en verkeersvoorzieningen kunnen van invloed zijn op de veiligheid van de snorfiets. Veranderingen gedurende het evaluatie-onderzoek zullen dan ook geregistreerd moeten worden.

- Gegevens over snelheidsgedrag, het dragen van helm en de bezetting van de snorfiets zullen verzameld moeten worden. Door

het te verwachten kleine aantal snorfietzen zullen veel of lange meetperioden noodzakelijk zijn om voldoende aantallen gegevens te verkrijgen.

4. CONCLUSIES

Geconstateerd moet worden dat het evaluatie-onderzoek alleen dan uitvoerbaar is wanneer:

- bij de registratie van verkeersongevallen consequent een scheiding wordt toegepast tussen de snorfiets en bromfiets;
- vanaf het eerste uur de namen en adressen van snorfietskopers beschikbaar komen, zodat de mogelijkheid bestaat om gegevens over expositie en persoonskenmerken te verkrijgen.
- het aantal snorfietsen en het aantal snorfietssslachtoffers in werkelijkheid niet beduidend lager zijn dan de in het SWOV-consult aangegeven te verwachten aantallen.

Het eerste punt is geheel afhankelijk van de wijze waarop de politie het statistiekformulier invult.

Voor het tweede punt is de medewerking van het Waarborgfonds of de detailhandel noodzakelijk. Technisch-organisatorisch gaat hierbij de voorkeur uit naar het Waarborgfonds.

Ten aanzien van het derde punt kan gesteld worden dat, wanneer het aantal snorfietsen, c.q. het aantal snorfietssslachtoffers beduidend beneden de verwachting blijft, de ongevalgegevens niet uitgesplitst kunnen worden (naar leeftijdscategorieën enz.).

Ook wanneer het onderzoek zich over een langere periode zou uitstrekken, biedt dit geen oplossing, omdat over de langere periode nauwelijks goede expositiegegevens te verkrijgen zijn.

Zelfs wanneer de snorfietsverkopen volgens de verwachting verkopen, zal een evaluatie-onderzoek waarbij de resultaten binnen twee jaar na de introductie van de snorfiets bekend zouden moeten zijn, van beperkte waarde zijn. Dit is een gevolg van het feit dat:

- het onderzoek hoofdzakelijk betrekking zal hebben op het eerste "levensjaar" van de snorfiets en dus uitsluitend een beschrijving is van het inschakelverschijnsel.
- het aantal snorfietssslachtoffers, statistisch gezien, nog te gering is om gedetailleerd onderzoek naar de relatieve onveiligheid van de snorfiets mogelijk te maken.

Een uiteindelijke beslissing over het al dan niet uitvoeren van een evaluatie-onderzoek moet dus afhankelijk gesteld worden van de toekomstige feitelijke aantallen snorfietzen en snorfietsslachtoffers.

Bij een te gering aantal slachtoffers voor een evaluatie-onderzoek zal nagegaan kunnen worden of het zinvol is de vermoedelijke relatieve onveiligheid van de snorfietzen te schatten aan de hand van informatie over de kenmerken van het gedrag van snorfietzers, de rij- en botseigenschappen van de snorfietzen, expositie en verkeersvoorzieningen.

5. AANBEVELINGEN

Geconstateerd is dat bij de verwachte ontwikkeling van het snorfietspark een evaluatie-onderzoek naar de onveiligheid van de snorfietser binnen de gestelde termijn slechts van beperkte waarde zal zijn.

Daarnaast is het, gezien de onzekerheden over de verkrijgbaarheid van de benodigde gegevens, niet uitgesloten dat een binnenkort te starten evaluatie-onderzoek voortijdig weer gestopt zal moeten worden.

Dit zou aanleiding kunnen zijn de start van het evaluatie-onderzoek te verschuiven naar een tijdstip waarop meer zekerheid is over de waarde van de resultaten van het evaluatie-onderzoek. Uitstel van de voorbereiding van het onderzoek is echter ongewenst, omdat enerzijds bepaalde gegevens uit de beginperiode van de snorfiets in een later stadium niet of nauwelijks meer achterhaald zouden kunnen worden en anderzijds geen betrouwbare informatie over de ontwikkelingen van het snorfietspark en het aantal slachtoffers onder de snorfietzers beschikbaar zou kunnen komen. Dit laatste omdat er dan nauwelijks registratie zal plaatsvinden.

Het verdient daarom aanbeveling het onderzoek te splitsen in twee fasen; de eerste fase zou zo spoedig mogelijk gestart moeten worden terwijl de uitvoering van de tweede fase afhankelijk wordt gesteld van de resultaten van de eerste fase.

De eerste fase, die grotendeels het karakter van een vooronderzoek zou krijgen, kan de volgende elementen bevatten:

a. onderzoek naar de mogelijkheden tot het verkrijgen van de gegevens die voor de tweede fase nodig zijn; met de betreffende instanties zal overleg gepleegd moeten worden om na te gaan welke (snorfiets)gegevens zij kunnen verstrekken en of zij ertoe gebracht kunnen worden onderscheid te maken tussen bromfiets en snorfiets;

b1. het volgen van de ontwikkeling van het snorfietspark; voorlopig kan worden volstaan met de verkoopaantallen waarbij de

verkoop door de detailhandel de meest geschikte informatie op korte termijn oplevert;

b2. het volgen van de ontwikkeling van de aantallen verkeersongevallen met, en slachtoffers onder snorfietzers; hierbij kan volstaan worden met de totale aantallen verkeersongevallen naar ernst en het aantal doden en gewonden;

c. het verzamelen van de gegevens die in een later stadium wellicht niet meer te achterhalen zijn; hierbij wordt met name gedacht aan de namen en adressen van snorfietzkopers, zodat de basis voor een (steekproef)enquête onder snorfietzberijders wordt gelegd;

d. het systematisch vastleggen van veranderingen in verkeersregels en verkeersvoorzieningen.

De eerste fase heeft betrekking op de periode mei '76 - mei '77; een rapport zou, althans in concept, ongeveer medio '77 gereed kunnen zijn. Op grond van de resultaten van dit onderzoek, vooral van de delen a en b, kan dan worden beslist of de uitvoering van de tweede fase zinvol is.

De tweede fase betreft het feitelijke onderzoek naar de absolute en relatieve onveiligheid van de snorfietz en snorfietzberijders; de belangrijkste onderdelen van dit onderzoek zouden kunnen zijn:

- het verzamelen van ongevalgegevens;
- het verzamelen van expositiegegevens en kenmerken van snorfietzers; daarvoor komt een enquête onder snorfietzers in de eerste plaats in aanmerking;
- het uitvoeren van observaties van snorfietzers waarmee een aantal zaken kunnen worden vastgesteld, zoals de gereden snelheden, de bezetting en het helmgebruik.

Deze tweede fase heeft betrekking op de periode van mei '76 - mei '78; de rapportage zou tegen het eind van 1978 gereed kunnen zijn.

De aanbevolen splitsing in twee fasen is in Bijlage II nog eens schematisch weergegeven. Deze splitsing brengt ten opzichte van de oorspronkelijk gedachte opzet de volgende vordelen met zich mee:

1. Het hoofdonderzoek (tweede fase) wordt pas uitgevoerd nadat gebleken is dat de benodigde gegevens beschikbaar zullen zijn en de ontwikkeling van het snorfietspark een dergelijk onderzoek rechtvaardigt.
2. De vaststelling van de onveiligheid van de snorfiets vindt plaats aan de hand van ongevalgegevens over een periode van 2 jaar; bij een constante groei van het aantal snorfietsen betekent dit dat er in die 2 jaar ca. vier keer zoveel geregistreerde slachtoffers te verwachten zijn als gedurende het eerste snorfietsjaar. Hierdoor, en door het feit dat de invloed van mogelijke inschakelverschijnselen relatief geringer zal zijn, zal de geldigheid van de resultaten sterk toenemen.
3. De voor het onderzoek belangrijke observaties kunnen grotendeels of geheel worden uitgesteld tot het tweede snorfietsjaar; als gevolg van het dan te verwachten grotere aantal snorfietsen zullen de waarnemingen minder kostbaar worden. Los van deze twee fasen kan het onderzoek naar de rij- en botseigenschappen van de snorfiets worden uitgevoerd.

Directie Verkeersveiligheid

's-Gravenhage - Kanaalweg 3 - Telefoon 070 - 51 42 71 - Postrekening 325280

Aan het Bestuur van de Stichting
Wetenschappelijk Onderzoek Ver-
keersveiligheid
Deernsstraat 1
VOORBURG

Uw brief van:

's-Gravenhage, 7 april 1976

Uw kenmerk:

Ons kenmerk: VV 20.322

toestel:

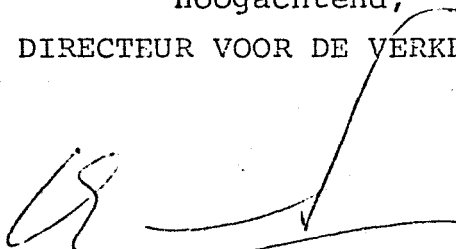
Onderwerp: Evaluatieonderzoek in-
zake snorfiets-----

Bijlage(n):

Binnenkort is de definitieve beslissing te verwachten omtrent het toelaten van de snorfiets op de openbare weg.

De introductie van deze nieuwe categorie bromfietsen zal consequenties kunnen hebben op de verkeersveiligheid. Een evaluatie van de invoering van de snorfiets zou derhalve gewenst zijn. Ik zou het zeer op prijs stellen indien u wilt nagaan in hoeverre het mogelijk is een evaluatieonderzoek in te stellen. Ik stel mij voor dat het resultaat van dit onderzoek uiterlijk 2 jaar na invoering van de snorfiets bekend zou moeten zijn.

Hoogachtend,
DE ADJ. DIRECTEUR VOOR DE VERKEERSVEILIGHEID,



B.W. Quist.

