

Jonge brom- en snorfietsers: kan hun ongevalskans sterk omlaag?

Ing. C.C. Schoon & dr. Ch. Goldenbeld

R-2003-13

Jonge brom- en snorfietsers: kan hun ongevalskans sterk omlaag?

Effecten van maatregelen en draagvlak daarvoor onder jongeren en organisaties

Documentbeschrijving

Rapportnummer:	R-2003-13
Titel:	Jonge brom- en snorfietsers: kan hun ongevalskans sterk omlaag?
Ondertitel:	Effecten van maatregelen en draagvlak daarvoor onder jongeren en organisaties
Auteur(s):	Ing. C.C. Schoon & dr. Ch. Goldenbeld
Projectnummer SWOV:	30.503
Projectcode opdrachtgever:	DGP/W&V/112424
Opdrachtgever:	Dit project werd mede gefinancierd door het Ministerie van Verkeer en Waterstaat, Directoraat-Generaal Personenvervoer.
Trefwoord(en):	Moped rider, adolescent, moped, safety, efficiency, prevention, fatality, severity (accident, injury), public support, Netherlands.
Projectinhoud:	In de nota <i>Veilig, wat heet veilig?</i> wordt onder andere aangegeven dat de verhoging van de leeftijdsgrens van 16 naar 18 jaar voor het rijden op een brom- of snorfiets ons jaarlijks 35 doden zal besparen. In dit rapport is nagegaan hoe realistisch deze maatregel is in termen van acceptatie door de jeugd, hun ouders en de branche. En wat de besparing zou zijn als we minder vergaande maatregelen zouden treffen.
Aantal pagina's:	44 + 3
Prijs:	€ 11,25
Uitgave:	SWOV, Leidschendam, 2003

Samenvatting

Met de nota *Veilig, wat heet veilig?* heeft de SWOV eind 2001 aangegeven hoe het jaarlijks aantal verkeersslachtoffers aanzienlijk omlaag gebracht zou kunnen worden. Deze voorstellen waren te beschouwen als aanvulling op de voorstellen zoals ontwikkeld in het toenmalige Nationaal Verkeers- en Vervoersplan (NVVP) van het Ministerie van Verkeer en Waterstaat.

In *Veilig, wat heet veilig?* wordt onder andere aangegeven dat de verhoging van de leeftijdsgrens van 16 naar 18 jaar voor het rijden op een brom- of snorfiets ons jaarlijks 35 doden zal besparen. Het Ministerie van Verkeer en Waterstaat vroeg de SWOV na te gaan hoe realistisch deze maatregel is in termen van acceptatie door de jeugd, hun ouders en de branche. En wat de besparing zou zijn als we minder vergaande maatregelen zouden treffen.

Bezit en gebruik brom- en snorfiets

Een kwart van de jongeren van 16-17 jaar heeft een brom- of snorfiets. Hierop wordt eenderde van het totaal aantal reizigerskilometers van de brom- en snorfiets afgelegd. Toch heeft de brom- of snorfiets slechts een aandeel van 13% in de meestgebruikte vervoermiddelen onder de 16-18-jarigen. Deze staat daarmee op de derde plaats, na de fiets (aandeel 49%) en het openbaar vervoer (20%).

Effect van maatregelen

In totaal zijn zes maatregelen doorgerekend op hun effecten. Voor een deel zijn dit minder vergaande maatregelen ('*Scenario 1*'), die er vooral op zijn gericht de snelheden van de brom- en snorfiets te beheersen. Voor een ander deel zijn het de vergaande maatregelen uit *Veilig, wat heet veilig?*, waaronder de leeftijdsverhoging naar 18 jaar.

Daar door diverse maatregelen beperkingen in brom- en snorfietsgebruik worden opgelegd, zullen er verschuivingen in de wijze van vervoer optreden. Voor de mate waarin dit gebeurt zijn aannamen gedaan, omdat empirische gegevens ontbreken. De effectberekeningen zijn daarom globale schattingen.

Hiermee rekening houdend, kunnen de volgende besparingen in slachtoffer-aantallen worden gegeven ten opzichte van het aantal slachtoffers dat onder brom- en snorfietsers en hun tegenpartij in 2000/2001 is gevallen:

- '*Scenario 1*' (met o.a. de invoering van een kenteken voor brom- en snorfietsen en een adequate manier van handhaven):
19 doden en 540 ziekenhuisgewonden (reductie van 17%)
- 'Leeftijdsgrens naar 18 jaar':
44 doden en 1650 ziekenhuisgewonden (reductie van 40 resp. 50%)
- Beide maatregelen samen (met correctie voor overlap):
55 doden en 1900 ziekenhuisgewonden (reductie van 50 resp. 60%).

Deze besparingen vallen hoger uit dan in voorgaande SWOV-berekeningen, waarover is gerapporteerd in de *Verkeersveiligheidsanalyse van het concept-NVVP* en *Veilig, wat heet veilig?* Daarvoor zijn twee oorzaken aan te wijzen. In de eerste plaats is nu ook het aantal bespaarde slachtoffers onder de tegenpartij van brom- en snorfietsers meegerekend. In de tweede plaats is nu aangenomen dat bij de leeftijdsverhoging naar 18 jaar, 50% van de 18-24-jarigen geen brom- of snorfiets meer zal rijden; dit was 10% in het rapport *Veilig, wat heet veilig?*.

Andere maatregelen, zoals de afschaffing van de scooter-snorfiets en de helmdraagplicht voor jonge snorfietsers besparen 'slechts' enkele doden.

Draagvlak jongeren

Het onderzoek naar draagvlak onder jongeren heeft de SWOV laten uitvoeren door Young Works, een bureau voor jongerencommunicatie in Amsterdam. Daarin zijn jongeren (zowel uit de stad als van het platteland) gevraagd naar hun ideeën over het gebruik van brom- en snorfiets, en over de meest ingrijpende maatregel: verhoging van de minimumleeftijd van 16 naar 18 jaar. In oktober 2002 vond zowel een kwalitatief als een kwantitatief onderzoek plaats. Het kwalitatieve onderzoek bestond uit vier gesprekspanels: twee panels in Amsterdam en twee panels in Amersfoort en omstreken. Het kwantitatieve onderzoek was een onderdeel van het onderwijsproject 'Codename Future', waarbij 637 respondenten een vragenlijst invulden.

Het kwalitatieve onderzoek en het kwantitatieve onderzoek stemmen overeen in de bevinding dat er een gematigd positief draagvlak is voor het verhogen van de minimumleeftijd voor bromfietsers naar 18 jaar. Het kwalitatieve onderzoek maakt duidelijk dat de eerste reactie op de maatregel onder jongeren een fel 'nee' zal zijn, en dat jongeren pas na herhaalde uitleg over het verband tussen de maatregel en voorkómen van ernstige ongevallen geneigd zijn om genuanceerder over de maatregel na te denken. Het kwantitatieve onderzoek geeft aan dat meer dan de helft van de jongeren niet direct afwijzend staat tegenover de maatregel. Ook is gevonden dat 10 km afstand tot school een kritische grens is waarboven de wens tot brommerrijden vooral bij jongens sterk toeneemt, en dat vaak een praktische reden genoemd wordt voor het brommerrijden. Het kwalitatieve onderzoek geeft echter aan dat zelfs als in eerste instantie pragmatische redenen worden genoemd, vaak toch een echte noodzaak ontbreekt en dat de 'fun' van het brommerrijden het belangrijkste motief is.

Tegenover het gematigd positieve draagvlak staat dat een deel van de jongeren zeer moeilijk te overtuigen zal zijn van het verband tussen de maatregel en het voorkómen van ernstige ongevallen, met name ook als hun ouders dat verband niet zien. Bovendien zegt een aanzienlijk deel van de jongeren toch illegaal brommer te zullen gaan rijden.

Draagvlak ouders

Ook het draagvlak onder ouders is door Young Works gepeild. De ouders zijn in meerderheid voor het verhogen van de leeftijd naar 18 jaar. Ze geven aan dat jongeren op hun 18e meer verantwoordelijkheidsgevoel hebben dan op hun 16e. Een beperkt aantal ouders zegt er niet van overtuigd te zijn dat de verhoging van de leeftijd van 16 naar 18 zoveel slachtoffers scheelt.

Draagvlak onder maatschappelijke en brancheorganisaties

Alle ondervraagde organisaties - Politie Amsterdam-Amstelland, 3VO, ANWB, BOVAG en RAI Vereniging - zijn voorstander van alle maatregelen van 'Scenario 1' (kentekening en dergelijke). De kentekening van brom- en snorfietsen dient zo snel mogelijk ingevoerd te worden.

De organisaties ANWB, BOVAG en RAI Vereniging zijn tegenstander van verdergaande maatregelen zoals de leeftijdsverhoging tot 18 jaar. De politie Amsterdam-Amstelland en 3VO tonen zich voorstander, waarbij 3VO de leeftijd voor snorfietsers op 16 jaar zou willen houden, onder de voorwaarde dat het technisch onmogelijk is de motor van een snorfiets op te voeren.

Summary

Young mopedists and light-mopedists: can their accident chance be greatly reduced? Effects of measures and support for them among the young and organizations

In the report of late 2001 *Safe, What is Safe?*, SWOV indicated how the annual number of traffic casualties could be reduced considerably. These proposals were to be regarded as an addition to the proposals as were developed in the then National Traffic and Transport Plan of the Ministry of Transport.

In *Safe, What is Safe?*, we, among other things, indicated that raising the minimum age for riding a (light-)moped from 16 to 18 would save 35 road deaths a year. The Ministry of Transport asked SWOV to examine how realistic this measure is, as far as acceptance by the young, their parents, and the trade is concerned. Also; what would be the savings of taking less far-reaching measures.

Possession and use of (light-)mopeds

A quarter of the 16-17 year olds has a (light-)moped. On these, a third of all (light-)mopeds kilometres are travelled. However, the (light-)moped accounts for only 13% of the most frequently used mode of transport by the 16-18 year olds. It takes third place after the bicycle (49% share) and public transport (20%).

Effects of measures

A total of six measures have been calculated for their effects. Some of these are less far-reaching measures (*Scenario 1*), that are mainly aimed at controlling (light-)moped speeds. The other measures are the far-reaching ones from *Safe, What is Safe?*, among others, raising the minimum age to 18.

Because some of the measures impose limitations in the use of (light-)mopeds, there will be shifts in the modal split. Because empirical data does not exist, assumptions have been made to determine the extent in which this will happen. The thus calculated effects are, therefore, approximate estimates.

Taking this into account, the following savings in casualty numbers can be estimated in comparison with the number of (light-)moped casualties and their crash opponents in 2000/2001:

- 'Scenario 1' (with, among others, the introduction of a registration number for (light-)mopeds and an adequate means of enforcement);
19 deaths and 540 in-patients (a reduction of 17% and 16% resp.)
- 'Minimum age to 18 years';
44 deaths and 1650 in-patients (a reduction of 40% and 50%, resp.)
- Both measures together (with correction for overlap):
55 deaths and 1900 in-patients (a reduction of 50% and 60%, resp.).

These savings are greater than in earlier SWOV calculations. They were reported in *A road safety analysis of the preliminary National Traffic and Transport Plan*, and *Safe, What is Safe?* There are two reasons for this. In the first place, the numbers spared among the crash opponents of the

(light-)mopeds have been added. In the second place, it is now assumed that by raising the minimum age to 18, 50% of the 18-24 age group will no longer ride a (light-)moped; this was 10% in the report *Safe, What is Safe?*. Other measures, such as abolishing the scooter-shaped light-moped and obligatory helmet use for young light-mopedists 'only' save a few deaths.

Youth support

SWOV commissioned Young Works (an agency for youth communication in Amsterdam) to carry out the study of support among the young. The young, both urban and rural, were asked about their ideas of (light-)moped use, and about the most radical measure – raising the minimum age from 16 to 18. A quantitative as well as a qualitative study took place in October 2002. The qualitative study consisted of four discussion panels: two in Amsterdam and two in Amersfoort and surroundings. The quantitative study was part of the education project *Codename Future* in which 637 respondents completed a questionnaire.

The results of the qualitative and quantitative studies are in agreement that there is a slightly positive support for raising the minimum age for mopedists to 18. The qualitative study shows clearly that the initial reaction of the youth will still be a strong 'no', and that they are only inclined to think carefully about it after repeated explanation about the relation between the measure and preventing serious accidents. The quantitative study shows that more than half of the youth are not directly dismissive about the measure. It was also found that living 10 kilometres from school is a critical boundary, above which the wish to (light-)moped to school increases greatly, especially among the boys; a practical reason is often given for this. However, the qualitative study indicates that, even if initially pragmatic reasons are given, there is often no real necessity, and the 'fun' element in (light-)mopeding is the most important motive.

Opposing the slightly positive support, some of the youths will be very difficult to convince of the relation between the measure and prevention of serious accidents, especially if their parents also do not see it. In addition, a considerable share of the youths says that they will then ride their (light-)mopeds illegally.

Parent support

Young Works also measured the support among parents. A majority of them is in favour of raising the minimum age to 18. They say that the youth at 18 has a greater feeling of responsibility than at 16. A small number of parents said they were not convinced that raising the age from 16 to 18 would save so many casualties.

Support among social and trade organizations

All organizations questioned – the Amsterdam-Amstelland Police, the Traffic Safety Association 3VO, the Royal Tourist Association ANWB, the Garage Association BOVAG, and the RAI Association – are supporters of all measures in *Scenario 1* (vehicle registration etc.). The registration of mopeds and light-mopeds should be introduced as quickly as possible. The ANWB, BOVAG, and RAI are opposed to far-reaching measures such as raising the minimum age to 18. The Amsterdam-Amstelland Police is a supporter. 3VO is of the opinion that the consequences of such a measure should be examined carefully once again: are there any good alternatives for this group?

Inhoud

Voorwoord	9
1. Inleiding	11
1.1. Doel van het onderzoek	11
1.2. Scenario's van maatregelen	11
1.3. Aanpak doorrekening scenario's	12
1.4. Aanpak draagvlakonderzoek	13
1.5. Opbouw van dit rapport	14
1.6. Plan 17 van het Ministerie van Verkeer en Waterstaat	14
2. Aantal slachtoffers in het nul-scenario	15
3. Bezit en gebruik van brom- en snorfiets	17
3.1. Bezit	17
3.2. Gebruik	17
4. Effecten van maatregelen	19
4.1. Scenario 1	19
4.1.1. Nadere uitwerking maatregelen	19
4.1.2. Doorrekening effecten van maatregelen	20
4.2. Scenario 2 (Veilig-wat-heet-veilig-scenario)	22
4.2.1. Nadere uitwerking maatregelen	22
4.2.2. Doorrekening van effecten van maatregelen	22
4.3. Overzicht van het effect van de maatregelen	24
5. Draagvlak onder jongeren en hun ouders	27
5.1. Uitvoering	27
5.2. Uitkomsten	28
6. Mening van organisaties	35
6.1. Overlegorgaan Verkeersveiligheid over de praktijkopleiding voor bromfietzers	35
6.2. Standpunten Politie Amsterdam-Amstelland	35
6.3. Standpunten 3VO	36
6.4. Standpunten ANWB	37
6.5. Standpunten RAI Vereniging	38
6.6. Standpunten BOVAG	39
7. Conclusies	40
Literatuur	43
Bijlage 1 Leefstijfsverdeling verkeersslachtoffers onder brom- en snorfietsers (1997-2001)	45
Bijlage 2 Risicocijfers voor diverse vervoerswijzen naar leeftijdsgroepen (1995-1997)	47

Voorwoord

In de nota *Veilig, wat heet veilig?* (Wegman, 2001) heeft de SWOV aangegeven hoe het jaarlijks aantal verkeersslachtoffers aanzienlijk omlaag gebracht zou kunnen worden. Deze voorstellen waren te beschouwen als aanvulling op de voostellen zoals ontwikkeld in het toenmalige Nationaal Verkeers- en Vervoersplan (NVVP) van het Ministerie van Verkeer en Waterstaat. In de genoemde nota schatte de SWOV dat het jaarlijkse aantal verkeersdoden circa 700 lager zou kunnen zijn.

De SWOV-voorstellen zijn in vijf hoofdlijnen samen te vatten:

1. verkrijgen van een groter maatschappelijk draagvlak voor de uitvoering van een duurzaam-veilig beleid;
2. snellere voltooiing van een duurzaam-veilig wegennet en een kwalitatief betere uitvoering;
3. extra inzet op snelheidsbeheersing;
4. verbeteringen aan voertuigen en toepassing van Intelligente Transport Systemen;
5. extra aandacht voor categorieën verkeersdeelnemers met hoge risico's (beginnende bestuurders, gemotoriseerde tweewielers).

In reactie op dit rapport en in het bijzonder op de bovengenoemde hoofdlijnen heeft het Ministerie van Verkeer en Waterstaat de SWOV uitgenodigd de aanbevelingen verder uit te werken, te onderbouwen en te toetsen op haalbaarheid. Hiertoe heeft de SWOV een groot aantal onderzoeksvragen geformuleerd en voorgelegd aan een begeleidingscommissie voor dit (vervolg)onderzoek. Deze lijst is opgenomen in Brouwer (2003). In een discussie met deze commissie zijn criteria opgesteld hoe te kiezen uit de lange lijst van mogelijke onderzoeken. Deze criteria zijn een potentiële bijdrage aan de verkeersveiligheid, maatschappelijke kosten, verwachte maatschappelijke weerstanden, mogelijkheden voor fasering, overlap met lopende activiteiten.

Vooruitlopend op de definitieve keuze zijn voor een eerste fase van de uitwerking van de nota *Veilig wat heet veilig?* drie onderwerpen gekozen:

1. Infrastructuur: welke knelpunten zijn er bij verhoging van het tempo om tot een duurzaam-veilige infrastructuur en een betere kwaliteit te komen, en hoe zouden die knelpunten op te lossen zijn?
2. Snelheidslimieten: welke mogelijkheden kunnen de komende jaren worden benut om te komen tot snelheidsbeheersing?
3. Jonge brom- en snorfietsers: hoe is het relatief grote aantal ongevallen ingrijpend te verlagen?

De drie bovengenoemde onderwerpen zijn in 2002 nader uitgewerkt en de eerste resultaten uit deze onderzoeken zijn in december 2002 op het jubileumcongres van de SWOV in Den Haag gepresenteerd. Het onderhavige rapport is een van de vijf rapporten die in de eerste fase van de uitwerking zijn geschreven:

- *Financiering van duurzaam-veilige regionale weginfrastructuur.*
Mr. P. Wesemann (R-2003-9)

- *Kwaliteitsaspecten van duurzaam-veilige weginfrastructuur*. Ir. A. Dijkstra (R-2003-10)
- *Op weg naar een 'Nationaal Programma Veilige Bermen'*. Ing. C.C. Schoon (R-2003-11)
- *Technologieën voor snelheidsbeheersing*. Dr. M. Wiethoff (R-2003-12)
- *Jonge brom-en snorfietsers: kan hun ongevalskans sterk omlaag?* Ing. C.C. Schoon & dr. Ch. Goldenbeld (R-2003-13).

We verwachten met deze rapporten een bijdrage te leveren aan de discussies over mogelijke verdere verbeteringen van de verkeersveiligheid. In 2003 zal de SWOV over deze vijf onderwerpen een samenvattende rapportage schrijven. Een rapport waarin de SWOV een visie geeft over snelheidsbeheersing zal later verschijnen. Dit onderwerp is opgenomen in het SWOV-programma 2003-2006 (SWOV-rapport R-2003-18).

We danken de leden van de begeleidingscommissie voor hun commentaar op eerdere concepten van deze rapportage.

Ir. F.C.M. Wegman,
Directeur

1. Inleiding

Dit onderzoek speelt zich af rond de vraag hoe het relatief grote aantal slachtoffers onder jonge brom- en snorfietsers sterk te verlagen is. Een ingrijpende maatregel hiervoor is de verhoging van de leeftijdsgrens voor het rijden op een brom- of snorfiets van 16 naar 18 jaar. De SWOV-nota *Veilig, wat heet veilig* stelt onder andere deze maatregel voor, en op basis van de ongevallencijfers van 1998 is berekend dat hiermee 35 doden kunnen worden bespaard (Wegman, 2001).

Juist vanwege het feit dat de maatregelen uit *Veilig, wat heet veilig?* maatschappelijk gezien gevoelig liggen, heeft het Ministerie van Verkeer en Waterstaat de SWOV gevraagd om het draagvlak voor de maatregelen onder de diverse geledingen in de maatschappij nader te beschouwen. Ook werd gevraagd naar een nadere uitwerking van de verkeersveiligheids-effecten, in vergelijking met die bij eventuele minder vergaande maatregelen.

1.1. Doel van het onderzoek

Het doel van het onderzoek is tweërlei:

1. bepalen van het verkeersveiligheidseffect van de ingrijpende maatregelen voor brom- en snorfietsers uit *Veilig, wat heet veilig?*, en vergelijking met minder vergaande maatregelen;
2. peilen van het draagvlak van met name de maatregel om de aanvangsleeftijd voor het rijden op een brom- of snorfietsers te verhogen naar 18 jaar.

1.2. Scenario's van maatregelen

Voor bepaling van de verkeersveiligheidseffecten is ervoor gekozen om de maatregelen in twee scenario's onder te brengen, en deze met elkaar te vergelijken. Het eerste scenario bevat een verzameling minder vergaande maatregelen, afkomstig uit onder andere het concept-NVVP en een SWOV-advies (Schoon, 2002; zie achtergrond Scenario 1). Het tweede scenario bevat de verdergaande maatregelen uit *Veilig, wat heet veilig?* De maatregelen in beide scenario's zijn hieronder weergegeven.

Scenario 1

1. invoering van een kenteken, inclusief keuring/sanering van het oude bromfietspark;
2. introductie van nieuwe snelheidslimieten voor bromfietsers binnen de bebouwde kom;
3. verbetering van de opvoerbestedigheid;
4. verkeerstoezicht en sancties (helmdragen, opgevoerde brom- en snorfietsen, rijsnelheden);
5. educatie en voorlichting.

Scenario 2 (*Veilig, wat heet veilig*)

6. praktijkopleiding en -examen voor bromfietsers;
7. helmdragen door jonge snorfietsers;
8. afschaffen van de snorfiets, behalve de fiets met hulpmotor (zoals de Spartamet);

9. verhoging van de leeftijdsgrens naar 18 jaar om op de brom- en snorfiets te mogen rijden.

N.B. Aanvankelijk bevatte het eerste scenario ook maatregel 6: 'praktijkexamen bromfiets'. Op 15 oktober 2002 heeft het Overlegorgaan Verkeersveiligheid de Minister van Verkeer en Waterstaat geadviseerd over deze maatregel. Het Overlegorgaan als geheel kon geen positief advies over het praktijkexamen voor de bromfiets uitbrengen. In de onderhavige studie is deze maatregel daarom in het tweede scenario ondergebracht. Inmiddels is door het Overlegorgaan Verkeersveiligheid een wat genuanceerder standpunt geformuleerd tijdens de behandeling van het Rapport over de Rijbewijsrevolutie op 23 januari 2003 en 20 februari 2003. In *Paragraaf 6.1* gaan we hierop nader in.

Achtergrond Scenario 1

Het SWOV-advies dat onder andere ten grondslag ligt aan Scenario 1 is in 2002 aan het Ministerie van Verkeer en Waterstaat uitgebracht. Naar aanleiding van een vraag van Team Alert verscheen dit *Advies over (verhoging van) rijnsnelheden van bromfietzers als gevolg op de maatregel 'Bromfiets op de rijbaan'* (Schoon, 2002). Hierin wordt specifiek op de verhoging van rijnsnelheden ingaan, maar daarnaast op diverse andere maatregelen ter reductie van het aantal slachtoffers onder brom- en snorfietsers.

Het SWOV-advies luidt als volgt:

Advies 1. Stel voor bromfietzers binnen de bebouwde kom twee snelheidsregimes in:

- in 30 km/uur-gebieden en op bromfiets-/fietspaden een limiet voor bromfietzers van 30 km/uur;
- op 50 km/uur-wegen een limiet voor bromfietzers van 50 km/uur.

Advies 2. Zorg dat bij de invoering van het kenteken voor bromfietzen en de sanering van het oude park de constructiesnelheid van bromfietzen wordt geformaliseerd op 49,5 km/uur. Deze snelheid is in overeenstemming met de dagelijkse praktijk die inhoudt dat bromfietzen af-fabriek worden afgeleverd met 49,5 km/uur

Advies 3. Kies de invoering van kentekens voor brom- en snorfietsen als moment om de nieuwe limieten zoals genoemd onder advies 1 en 2 te introduceren. Daar op dat moment het oude brom-/snorfietspark wordt gesaneerd, is het tevens zaak die situatie te consolideren. Geadviseerd wordt vroegtijdig een samenhangend pakket van activiteiten te ontwikkelen om gedragsverandering onder bromfietzers te bewerkstelligen: educatie, praktijkopleiding voor bromfietzers, voorlichting, verbetering van opvoerbestedigheid, kentekening, sanering van het bromfietspark, en verkeerstoezicht. Dit pakket moet zodanig worden samengesteld dat de subjectieve pakkans voor de bromfietser zo groot mogelijk is, zodat met een minimale politie-inzet kan worden volstaan.

1.3. **Aanpak doorrekening scenario's**

De effecten van de maatregelen uit de twee scenario's zijn door de SWOV berekend met dezelfde methodiek als in de *Verkeersveiligheidsanalyse van het concept-NVVP* (Schoon, 2000).

Van de maatregelen is berekend welke aantallen doden en ziekenhuisgewonden worden bespaard ten opzichte van een zogenoemd 'nul-scenario', wanneer er geen maatregelen worden getroffen. Hiervoor zijn de referentiejaren 2000 en 2001 gekozen.

Bij de doorrekening van bromfietsmaatregelen in de *Verkeersveiligheidsanalyse van het concept-NVVP* (Schoon, 2000) en *Veilig, wat heet veilig?* (Wegman, 2001) was 1998 als referentiejaar genomen. Sindsdien is er echter een duidelijke ontwikkeling in het aantal slachtoffers onder brom- en snorfietsers geweest, mede ten gevolge van de maatregel 'Bromfiets op de rijbaan' (ingegaan in december 1999). Dit pleit voor de referentiejaren 2000 en 2001.

Bij de doorrekening van de maatregelen dient rekening gehouden te worden met verschuivingen in de wijze van vervoer. Immers, als belemmeringen worden opgelegd voor het gebruik van de brom- of snorfiets, kan worden overgestapt naar de fiets waarvan het verkeersrisico verdisconteerd moet worden. Ook zullen er bijvoorbeeld consequenties zijn voor het bromfietsgebruik door 18-jarigen, en leeftijdsgroepen daarboven, als 16- en 17-jarigen geen bromfiets meer zullen aanschaffen.

Bij de berekeningen in dit rapport ontkomen we er dus niet aan bepaalde aannamen te doen; sommige daarvan zijn zeker speculatief. In dit verband moeten de doorrekeningen dan ook als exercities gezien worden die een orde van grootte van het effect van bepaalde maatregelen aangeven. Maatregelen die hoog scoren kunnen worden onderscheiden van maatregelen met een gering effect.

In dit stadium is de kosteneffectiviteit van de maatregelen niet ingeschat. Met name de schatting van sommige kosten van de maatregel 'leeftijdverhoging naar 18 jaar' zoals de verschuiving naar een andere wijze van vervoer en de consequenties voor de reistijd, is bijzonder lastig.

1.4. Aanpak draagvlakonderzoek

De peiling naar draagvlak onder jongeren en hun ouders is door de SWOV uitbesteed aan het bureau Young Works. Het Ministerie van Verkeer en Waterstaat heeft hiertoe de SWOV opdracht gegeven.

Young Works heeft nagegaan of er draagvlak is voor de meest ingrijpende maatregel van beide scenario's: de verhoging van de leeftijdsgrens van 16 naar 18 jaar voor het rijden op een brom- en snorfiets (maatregel 9 van het tweede scenario). Vragen die spelen zijn:

- Waarom kiezen jongeren voor een brom- of snorfiets?
- Wat gaan 16- en 17-jarigen doen als ze geen bromfiets meer mogen rijden?
- Hoe zit het met de appreciatie van deze ingrijpende maatregel?
- Hoe denken hun ouders over de (on)veiligheid van hun kind(eren) als brom- en snorfietsberijder, en hoe denken ze over de verhoging van de leeftijd naar 18 jaar?

Bij dit onderzoek is onderscheid gemaakt naar stedelijke en landelijke gebieden.

De SWOV zelf heeft de mening van diverse (maatschappelijke) organisaties gepeild over de maatregelen van beide scenario's. Deze organisaties zijn de Politie Amsterdam-Amstelland, Verenigde Verkeers Veiligheids Organisatie

3VO en Koninklijke Algemene Nederlandse Toeristenbond ANWB, en de brancheorganisaties RAI Vereniging en BOVAG.

1.5. **Opbouw van dit rapport**

Dit rapport vervolgt in *Hoofdstuk 2* met de huidige verkeersonveiligheid onder brom- en snorfietsers (het 'nul-scenario') en bespreekt het huidige bezit en gebruik van brom- en snorfietsen in *Hoofdstuk 3*.

De effecten van de maatregelen in Scenario's 1 en 2 worden berekend in *Hoofdstuk 4*, waarna een presentatie volgt van het onderzoek naar draagvlak onder jongeren en hun ouders in *Hoofdstuk 5* en de (maatschappelijke) organisaties in *Hoofdstuk 6*. *Hoofdstuk 7* bevat de conclusies.

1.6. **Plan 17 van het Ministerie van Verkeer en Waterstaat**

Na de totstandkoming van dit rapport is de discussienota Rijbewijsrevolutie door het Ministerie van Verkeer en Waterstaat uitgebracht. In deze nota staat onder meer de leeftijdsverhoging van 16 naar 17 jaar voor het rijden op een brom- en snorfiets (Plan 17). Dit is een afgezwakte vorm van de maatregel in het voorliggend rapport waar sprake is van een leeftijdsverhoging naar 18 jaar. De discussienota Rijbewijsrevolutie is op 24 juni 2003 in de vaste commissie voor Verkeer en Waterstaat besproken. De verwachting is dat de Kamer rond 1 oktober 2003 een update van het beleid zal ontvangen over onder meer de bromfietsveiligheid.

2. Aantal slachtoffers in het nul-scenario

Als 'effect' van het nul-scenario (geen maatregelen) is het gemiddelde jaarlijkse aantal slachtoffers van de jaren 2000 en 2001 genomen. Hiervoor zijn twee argumenten:

1. *Samenvoeging van twee jaar*

Voor de samenvoeging van twee jaren is gekozen om fluctuaties uit te middelen. De analyse richt zich namelijk op vrij kleine leeftijdsklassen en daarnaast blijkt uit de analyse van cijfers over de jaren 1997 t/m 2001 dat sprake is van forse jaarschommelingen, met name onder de aantallen doden (zie *Tabel 2.1*).

2. *De jaren 2000 en 2001*

De keuze voor juist de jaren 2000 en 2001 is ingegeven door de wens om het effect van de maatregel 'bromfiets op de rijbaan' (ingegaan in december 1999) volledig mee te nemen. Een eerste analyse op basis van de cijfers van 2000 toonde aan dat het aantal bromfiets-letselgevallen met 15% is gedaald (AVV, 2001). Daarnaast is er waarschijnlijk nog jaarlijks een effect van het bromfietscertificaat dat in juni 1996 is ingevoerd: een reden om zo recent mogelijke jaren te kiezen.

Tabel 2.1 geeft een idee van de ontwikkeling in slachtofferaantallen over de laatste vijf jaar. Een uitgebreide tabel met een nadere verdeling naar leeftijdsklassen is opgenomen in *Bijlage 1*.

Jaar	Bromfietsers		Snorfietsers	
	Doden	Zh-gewonden (opgehoogd)	Doden	Zh-gewonden (opgehoogd)
1997	67	2371	21	472
1998	79	2616	10	400
1999	86	2766	21	351
2000	85	2334	22	343
2001	66	2335	12	371

Tabel 2.1. Aantal slachtoffers onder brom- en snorfietsers (bron, AVV/BG). Het aantal geregistreerde ziekenhuisgewonden is opgehoogd met factor 1,3 ter correctie van de onderregistratie.

Wanneer we de slachtoffercijfers van de jaren 2000/2001 vergelijken met die van 1999 (*Tabel 2.1*), dan valt het volgende op:

- In 2000 zien we bij de bromfietsers geen daling van het aantal doden ten opzichte van 1999, maar wel van het aantal ziekenhuisgewonden (reductie van 16%, die overeenkomt met de AVV-analyse van 'bromfiets op de rijbaan'). Bij de snorfietsers is het verschil tussen 1999 en 2000 gering.
- In 2001 is er een duidelijke daling van het aantal doden ten opzichte van 2000, onder zowel brom- als snorfietsers (reductie van resp. 22% en

zelfs 45%). Dit terwijl het aantal ziekenhuisgewonden onder bromfietzers gelijk is gebleven en onder snorfietzers licht is gestegen (8%).

De verwachting was echter dat in 2000 een daling van zowel het aantal doden als ziekenhuisgewonden zou plaatsvinden en dat deze in 2001 zou stabiliseren. Het is nog onduidelijk waarom de daling in het aantal doden zo is vertraagd.

In *Tabel 2.2* zijn de jaargemiddelden van 2000 en 2001 gegeven.

Jaar	Bromfietzers		Snorfietzers	
	Doden	Zh-gewonden (opgehoogd)	Doden	Zh-gewonden (opgehoogd)
2000-2001	76	2335	17	357

Tabel 2.2. Aantal slachtoffers als jaargemiddelden over de jaren 2000 – 2001 (Bron: AVV/BG).

3. Bezit en gebruik van brom- en snorfiets

3.1. Bezit

Aan de hand van demografische gegevens en een enquête onder bromfietsbezitters (Bos & Schoon, 1998) is vastgesteld dat een kwart van de jongeren van 16-17 jaar een brom- of snorfiets heeft (*Tabel 3.1*). Ter vergelijking zijn hier de 18-24-jarigen aan toegevoegd. Van deze groep heeft 8% een brom- of snorfiets. Aangezien door Bos & Schoon cijfers van de jaren 1994-1996 zijn gebruikt, heeft ook het inwoneraantal betrekking op deze jaren.

Leeftijdsgroep	Aantal inwoners (gem. 1994-1996)	Aantal brom- en snorfietsen	Brom-/snorfietsbezit
16-17 jaar	365.710	92.845	25,4%
18-24 jaar	1.522.165	122.905	8,1%

Tabel 3.1. *Bezit brom- en snorfietsen naar leeftijdsklassen 1994-1996 (bron: CBS, Bos & Schoon, 1998).*

3.2. Gebruik

Er worden hier twee aspecten van gebruik onderscheiden: het aantal reizigerkilometers per leeftijdscategorie en het gebruik van de brom- en snorfiets ten opzichte van andere wijzen van vervoer.

Leeftijdscategorie	Snorfiets	Bromfiets	Totaal	
			Absoluut	Percentage
0-14 jaar	2	10	12	0%
15-17 jaar	129	1027	1156	32%
18-19 jaar	69	574	643	18%
20-29 jaar	111	535	646	18%
30-39 jaar	68	269	337	9%
40-49 jaar	93	253	346	10%
50-64 jaar	114	154	268	7%
65 jaar en ouder	124	54	178	5%
Totaal	710	2876	3586	100%

Tabel 3.2. *Jaarkilometrages (miljoen reizigerskms) op een brom- en snorfiets (OVG-cijfers gesommeerd over de 1995-1997).*

Uit de cijfers van *Tabel 3.2* blijkt dat de 16- en 17-jarigen eenderde van het aantal reizigerskilometers met brom-/snorfietsen voor hun rekening nemen.

Maar in deze leeftijdscategorie blijkt het gebruik van de brom- en snorfiets ten opzichte van de andere wijzen van vervoer gering te zijn. De cijfers in *Tabel 3.3* komen uit een NIPO-/Team-Alert-enquête, gehouden in februari/maart 2002 onder jongeren in de leeftijdscategorie van 16-25 jaar

(NIPO, 2002). De cijfers hebben betrekking op een steekproef van 624 jongeren, waarvan er 194 tot de leeftijdsklasse van 16-18 jaar behoorden. De jongeren werden gevraagd naar hun meestgebruikte vervoermiddel (zie *Tabel 3.3*).

Vervoerswijze	Aandeel in % (multiple gebruik)	Gerelateerd aan 100%
Fiets	73%	49%
Auto	13%	9%
Openbaar vervoer	30%	20%
Lopen	13%	9%
Brom-/snorfiets	19%	13%
Motor	1%	1%
Totaal	149%	100%

Tabel 3.3. De meestgebruikte vervoermiddelen door jongeren in de leeftijdsklasse van 16-18 jaar (N=194); bron: NIPO, 2002.

Uit *Tabel 3.3* blijkt dat de brom- en snorfiets een aandeel van 13% hebben in alle genoemde, meestgebruikte wijzen van vervoer van de 16-18 jarigen. Dit percentage is aan de lage kant. Dit komt onder meer omdat alleen naar het gebruik is gevraagd, en niet naar de omvang in de verkeersprestatie.

4. Effecten van maatregelen

4.1. Scenario 1

4.1.1. Nadere uitwerking maatregelen

De vijf maatregelen in dit scenario worden hieronder toegelicht. Tussen de maatregelen onderling is er veel wederzijdse beïnvloeding.

Maatregel 1. Invoering kentekening incl. keuring/sanering van het oude bromfietspark.

Als brom- en snorfietsen een kenteken voeren is de handhaving eenvoudiger; ingeschat wordt dat de politie-inzet wordt uitgebreid, dan wel dat de inzet effectiever is. Beter toezicht zal plaats (kunnen) vinden op onder meer snelheid, roodlichtnegatie, helmdragen (bestuurders en passagiers), opgevoerd zijn, en verwisseling van gele bromfietsplaatjes door oranje. Hiervan mag een reductie in slachtofferaantallen worden verwacht.

Als met de kentekening het oude brom-/snorfietspark wordt gekeurd en gesaneerd, zal er een forse reductie van het aantal opgevoerde brom- en snorfietsen optreden (samenhang met maatregel 3). Hiervan is afzonderlijk veiligheidswinst te verwachten. Echter, alleen met een effectief handhavingsbeleid (maatregel 4) kan een laag percentage opgevoerde brom- en snorfietsen worden bestendig.

Deze maatregel hangt dus samen met maatregelen 3 en 4.

Maatregel 2. Introductie nieuwe snelheidslimieten voor bromfietzers binnen de bebouwde kom.

Op zich is van deze maatregel geen extra veiligheidswinst te verwachten.

Immers:

- De meeste bromfietzers rijden al 50 km/uur (of sneller); het effect van de maatregel 'bromfiets op de rijbaan' is al verdisconteerd in de lagere slachtofferaantallen van 2000 en 2001 die als referentiejaar zijn gekozen;
- De bromfietzers die nu sneller rijden dan 50 km/uur worden 'afgevangen' met maatregel 1, waar ook het veiligheidseffect is verdisconteerd.

Maatregel 3. Verbetering van de opvoerbestedigheid

Dit is een Europese maatregel waarvan pas effect kan worden verwacht als deze voor nieuwe bromfietsen is ingevoerd. De huidige anti-opvoerregeling is niet effectief gebleken (Van den Berg & Gevers, 2001). Hiervan is inmiddels ook de EU doordrongen, getuige het feit dat in juli 2002 door de EU offertes zijn gevraagd voor onderzoek om tot betere regelgeving te komen. Van Nederlandse zijde heeft NEA Transportonderzoek en -opleiding op de tender gereageerd; TNO en de SWOV zijn eventuele partners van NEA in dit onderzoek.

Behalve door sanering van het oude park ten tijde van de invoering van het kenteken, kan het opvoeren worden tegengegaan door maatregelen op diverse fronten:

- betere regelgeving;
- een verkoopverbod op opvoerdelen;

- aanpak dealers die zich aan het opvoeren schuldig maken (zelfregulering door de branche en/of bijvoorbeeld de 'Franse' aanpak)¹⁾
- controle in het verkeer en sancties op overtreders.

1) In juli 2002 zijn in Frankrijk negen bromfietsdealers veroordeeld wegens het opvoeren van bromfietsen. De rechtbank gaf aan dat de dealers het leven van bromfietzers en dat van andere weggebruikers in gevaar hebben gebracht door bromfietsen die niet waren ontworpen voor hoge snelheden, op te voeren.

Maatregel 4. Verkeerstoezicht en sancties (rijsnelheden, roodlichtnegatie, helmdragen, opgevoerde brom- en snorfietsen).

Het effect van politietoezicht kan worden vergroot door de uitvoering van een samenhangend pakket van activiteiten om gedragsverandering onder bromfietzers te bewerkstelligen. Dit pakket moet zodanig worden samengesteld dat de subjectieve pakkans voor de bromfietser zo groot mogelijk is, zodat met een minimale politie-inzet kan worden volstaan. Door de kentekening is ook toezicht mogelijk met camera's (rood licht, snelheid).

Maatregel 5. Educatie en voorlichting.

Het meten van het effect van *educatie* is moeilijk. Dit heeft een enquête onder leerlingen uit het middelbaar onderwijs enkele jaren geleden nog weer eens aangetoond (Politie Amsterdam-Amstelland, 1993). Ondanks een intensieve campagne van de Politie Amsterdam/Amstelland begin jaren 90 (voorlichting op scholen, bromfietscontroles en dergelijke) waren de resultaten als erg mager te bestempelen.

Bij de introductie van nieuwe maatregelen is uiteraard *voorlichting* noodzakelijk. Bij de doorrekening van het effect van maatregelen wordt ervan uitgegaan dat de invoering van maatregelen gepaard gaat met voorlichting. Bij de doorrekening van maatregelen is het effect van voorlichting verdisconteerd in het effect van de betreffende maatregelen.

Samengevat komen van Scenario 1 de maatregelen 1/3 en 4 voor doorrekening in aanmerking:

- 1/3. Reductie van aantal opgevoerde brom- en snorfietsen door keuring/sanering van het oude bromfietspark.
- 4. Toename van handhaving/politie-inzet.

4.1.2. Doorrekening effecten van maatregelen

De bij de doorrekening vermelde aantallen doden en ziekenhuisgewonden zijn jaarcijfers als jaargemiddelde over de jaren 2000/2001. De aantallen ziekenhuisgewonden betreffen de opgehoogde (werkelijke) aantallen in verband met onderregistratie.

1/3. Reductie aantal opgevoerde brom- en snorfietsen

Aanname voor de berekening: vooralsnog wordt er mee gerekend dat driekwart van het huidige aantal brom- en snorfietsen als direct gevolg van de kentekening en politiecontroles daadwerkelijk niet meer zal zijn opgevoerd.

Omvang slachtoffers: 93 doden en 2691 ziekenhuisgewonden onder brom- en snorfietsers en 18 doden en 602 ziekenhuisgewonden onder de tegenpartij van brom- en snorfietsers.

Reductie: 17 doden en 494 ziekenhuisgewonden.

Toelichting

Effectiviteit maatregel: 20%

Er is geen onderzoek bekend naar de effectiviteit van maatregelen om het opvoeren tegen te gaan. Wel is door de SWOV vastgesteld dat bepaalde typen brom- en snorfietsen een hoger risico op een letselongeval hebben (Bos, 1999).

	Bromfiets met versnelling	Overige bromfietsen	Snorfiets	Fiets met hulpmotor	Gemiddeld
Risico	1,13	0,16	0,21	0,09	0,19

Tabel 4.1. Aantal ernstig gewonde of overleden bestuurders naar type brom- of snorfiets, per 100.000 afgelegde kilometers in 1997/1998.

Uit Tabel 4.1 blijkt dat de bromfiets met versnelling, waarvan wordt aangenomen dat deze meer is opgevoerd, een aanzienlijk hoger risico heeft dan overige typen bromfietsen. Ditzelfde geldt ook voor de snorfiets ten opzichte van de fiets met hulpmotor. Uit Schoon & Custers (2001) blijkt bovendien dat er een forse onderregistratie is van opgevoerde brom- en snorfietsen die betrokken zijn bij een ongeval.

Geschat is dat de maatregel om het opvoeren van brom- en snorfietsen tegen te gaan, een effectiviteit heeft van 20%. Gezien de cijfers in Tabel 4.1 is dit reductiepercentage eerder een onderschatting dan een overschatting.

Penetratiegraad (omvang van niet-opgevoerd zijn): 75%

Mochten in de toekomst ondersteunende maatregelen effect hebben (zie lijstje hierna), zal het percentage van 75% kunnen toenemen c.q. zal dit percentage kunnen worden bestendigd.

Ondersteunende maatregelen:

- betere Europees anti-opvoerregelgeving;
- een verkoopverbod op opvoeroonderdelen;
- aanpak dealers die zich aan het opvoeren schuldig maken (zelfregulering door de branche en/of optreden door de rechter).

4. Toename handhaving/politie-inzet

Aanname voor de berekening: Door een intensievere handhaving als gevolg van de kentekening kan effectiever worden opgetreden tegen de volgende overtredingen: snelheid, roodlichtnegatie en helmdragen. Dit resulteert in minder slachtoffers onder brom- en snorfietsers.

Voor de controle op snelheid en roodlichtnegatie wordt ervan uitgegaan dat dit met camera's plaatsvindt. Deze camera's staan op locaties waar snelverkeer rijdt, en derhalve heeft deze vorm van handhaving alleen betrekking op bromfietsers. Controle op het helmdragen betreft ook alleen berijders van bromfietsen (en hun passagiers).

4a. Effect toezicht op snelheid van brom- en snorfietsers

Bij de doorrekening van maatregel 1 is ervan uitgegaan dat de meeste brom- en snorfietsen niet meer opgevoerd zijn. De constructiesnelheden zijn (teruggebracht op) 45 resp. 25 km/uur. Dit betekent dat in hoofdzaak alleen bromfietsers in 30 km/uur-gebieden en op fietspaden binnen de bebouwde kom een snelheidsovertreding kunnen maken. Dit zijn echter locaties waar niet direct politiecontroles zijn te verwachten. Vooralsnog wordt het effect van *toezicht op snelheid* op nul gesteld.

Reductie: 0 doden en 0 ziekenhuisgewonden

4b. Effect toezicht op roodlichtnegatie door bromfietsers

Omvang slachtoffers: 9 doden en 70 ziekenhuisgewonden onder de eigen groep en onder de tegenpartij van bromfietsers als gevolg van het negeren van rood licht door bromfietsers.

Reductie: 0 doden en 2 ziekenhuisgewonden.

Toelichting

Effectiviteit maatregel: 10% (gebaseerd op effect voor motorvoertuigen; zie NVVP-onderzoek; Schoon, 2000).

Penetratiegraad (omvang camera's op door verkeerslichten geregelde kruispunten): 25%
De toezichtprojecten van het Openbaar Ministerie voorzien in de plaatsing van camera's op 600 à 700 kruisingen (NVVP-onderzoek). Geschat wordt dat eenzelfde aantal camera's ook al vóór de toezichtprojecten was geplaatst. In heel Nederland staan circa 5300 verkeerslichtinstallaties, hetgeen betekent dat de omvang in controle betrekking heeft op ca. 25% van de verkeerslichten geregelde kruispunten.

4c. Effect toezicht op helmdragen door bromfietzers

Omvang slachtoffers: 76 doden en 2334 ziekenhuisgewonden onder bromfietzers.

Reductie: 2 doden en 53 ziekenhuisgewonden.

Toelichting

Effectiviteit helm: 25% (buitenlands onderzoek; Huijbers & van Kampen, 1985).

Penetratiegraad (draagpercentage in 2001): 91%

Met NIPO-metingen in opdracht van het Bureau Verkeershandhaving van het Openbaar Ministerie is in 2001 het helmdraagpercentage van bromfietzers gemeten. 92,6% onder bestuurders en 77% onder passagiers droeg een helm. 11% van de bromfietzers had een passagier. Het draagpercentage als gewogen gemiddelde is daarmee 91%. Aangenomen wordt dat met intensief toezicht het draagpercentage en het correcte gebruik (weer) op 100% kan worden gebracht. Als de helm correct wordt gedragen (met kinband en deze niet te los) mag met een effectiviteit van 40% gerekend worden voor doden en 30% voor ziekenhuisgewonden.

4.2. Scenario 2 (Veilig-wat-heet-veilig-scenario)

4.2.1. Nadere uitwerking maatregelen

De maatregelen in Scenario 2 hebben één ding gemeen: zij grijpen in op het aantal brom- en snorfietzers dat aan het verkeer zal deelnemen. Wel is er een duidelijk onderscheid in de mate waarin bepaalde (leeftijds)groepen brom- en snorfietzers worden getroffen. Daartoe is het noodzakelijk voor alle maatregelen een differentiatie naar leeftijdsklassen te maken. Ook kan dan worden gerekend met de verschillen in risico die er tussen de diverse leeftijdsklassen bestaan. Voor een overzicht van risicocijfers (het aantal doden en ziekenhuisgewonden per miljoen gereden kilometers) wordt verwezen naar *Bijlage 2*.

In oplopende mate waarin bepaalde (leeftijds)klassen worden getroffen, komen de volgende maatregelen aan bod:

6. praktijkopleiding en -examen voor bromfietzers;
7. helmdragen door jonge snorfietzers;
8. afschaffen van de snorfiet (behalve de fiets met hulpmotor);
9. verhoging van de leeftijdsgrens naar 18 jaar om op de brom- en snorfiet te mogen rijden.

De maatregelen worden afzonderlijk doorgerekend, nog geen rekening houdend met het effect van de maatregelen van Scenario 1. Bij de sommatie van maatregelen dient rekening gehouden te worden met overlap. Hier gaan we in *Paragraaf 4.3* nader op in.

4.2.2. Doorrekening van effecten van maatregelen

6. Praktijkopleiding en -examen voor brom- en snorfietzers

Aanname voor de berekening: De effecten van het praktijkexamen op ongevalsbetrokkenheid is niet direct te schatten; aangenomen is een effect

van 10%, waarin een drempel voor toetreding van nieuwe brom- en snorfietsers is verdisconteerd.

Omvang slachtoffers: 30 doden en 1177 ziekenhuisgewonden onder 16- en 17-jarige bestuurders en passagiers van brom- en snorfietsen en onder de tegenpartij van brom- en snorfietsers.

Reductie: 3 doden en 118 ziekenhuisgewonden.

Toelichting

Aangenomen wordt dat het leereffect vooral van belang is voor 16- en 17-jarig brom- en snorfietsers.

Effectiviteit maatregel: 10%

Penetratiegraad: 100% (alle 16- en 17-jarige brom- en snorfietsers vallen onder deze maatregel)

7. Helmdragen door jonge snorfietsers

Aanname voor de berekening: Aangenomen wordt dat 25% van de snorfietsers op de snorfiets zal blijven rijden en een helm zal gaan dragen. 60% van de snorfietsers zal kiezen voor de bromfiets en de resterende groep van 15% zal kiezen voor de fiets of het openbaar vervoer.

Omvang slachtoffers: 2 doden en 115 ziekenhuisgewonden onder 16-24-jarige bestuurders van snorfietsen en hun passagiers.

Reductie: 1 dode en 27 ziekenhuisgewonden.

Toelichting

Als 'jong' is arbitrair gekozen voor de leeftijdscategorie van 16-24 jaar.

Effectiviteit maatregel: 23% als gewogen gemiddelde voor onderstaande drie categorieën.

- Voor de 25% van de snorfietsers die op een snorfiets zal blijven rijden is gerekend met een helmeffectiviteit van 25% (Huijbers & van Kampen, 1985).
- Voor de 60% van de snorfietsers die kiest voor de bromfiets wordt gerekend met een voor deze leeftijdscategorie iets lager risico (factor 1,1) dan dat van de snorfiets.
- Voor de resterende groep van 15% die kiest voor de fiets of het openbaar vervoer geldt een risico voor de leeftijdscategorie van 16-24 jaar dat ca. factor 15 lager ligt.

8. Afschaffen van de snorfiets (m.u.v. de fiets met hulpmotor)

Met de introductie van de scooter is er nauwelijks nog verschil tussen brom- en snorfietsen. Ook het nieuwe EU-reglement maakt geen duidelijk onderscheid meer. Dit pleit voor twee duidelijke categorieën: de bromfiets (met een helmdraagplicht) en de fiets met hulpmotor (met een motorblok van beperkte cilinderinhoud, een frame met trappers, geen helmdraagplicht). Bij afschaffing van de snorfiets blijft de 'echte' fiets met hulpmotor -zoals de Spartamet- over).

Aanname voor de berekening: Aangenomen wordt dat 75% van de snorfietsers zal kiezen voor de bromfiets en 25% voor de fiets of het openbaar vervoer.

Omvang slachtoffers: 8 doden en 321 ziekenhuisgewonden onder snorfietsers in de leeftijdscategorie t/m 64 jaar en onder hun tegenpartij.

Reductie: 1 dode en 35 ziekenhuisgewonden.

Toelichting

Aangenomen is dat de gebruikers van de fiets met hulpmotor vooral boven de 65 jaar zijn. Op deze groep, waaronder veel slachtoffers vallen (10 doden en 74 ziekenhuisgewonden), heeft de maatregel dan ook geen betrekking.

Effectiviteit maatregel: 11% als gewogen gemiddelde voor onderstaande twee categorieën:

- De 75% van de snorfietsers die kiest voor de bromfiets, heeft te maken met een risico voor de leeftijdsgroep 16-64 jaar dat ongeveer een factor 1,2 hoger ligt dan dat van de snorfiets.
- De 25% van de snorfietsers die kiest voor de fiets of het openbaar vervoer valt in een risicoklasse die voor de leeftijdscategorie van 16-64 jaar ca. factor 15 lager ligt.

9. Op de brom- en snorfiets mag pas vanaf 18 jaar worden gereden.

Dit is de meest ingrijpende maatregel die niet alleen van invloed is op de 16- en 17-jarigen maar ook de leeftijdscategorieën daarboven. Immers als men op 16 of 17-jarige leeftijd geen brom- en snorfiets heeft aangeschaft, zal een behoorlijk aandeel van de 18-jarigen en leeftijdsgroepen daarboven geen brom- of snorfiets meer aanschaffen.

Aanname voor de berekening:

Het maken van een inschatting is speculatief, maar voor de doorrekening nemen we aan dat alle 16- en 17-jarigen overstappen op de fiets en het OV. Verder schatten we in dat 50% van de 18- t/m 24-jarigen geen brom- of snorfiets meer zal rijden maar zal kiezen voor de fiets/OV (20%), de personenauto (20%) en de motorfiets (10%).

Boven de 24 jaar t/m 64 jaar zal 10% geen brom- en snorfiets meer gaan rijden. De groep van 65 jaar en ouder rijdt voornamelijk op een fiets met hulpmotor; hierop heeft de maatregel geen betrekking.

De differentiatie houdt in dat voor elke leeftijdsgroep een afzonderlijke berekening gemaakt dient te worden.

Omvang slachtoffers:

- Leeftijd t/m 17-jarige brom- en snorfietsers en hun tegenpartij:
34 doden en 1356 ziekenhuisgewonden
- 18- t/m 24-jarige brom- en snorfietsers en hun tegenpartij:
23 doden en 771 ziekenhuisgewonden
- 25- t/m 64-jarige brom- en snorfietsers en hun tegenpartij:
26 doden en 920 ziekenhuisgewonden.

Reductie: 44 doden en 1668 ziekenhuisgewonden.

De reductie is als volgt opgebouwd:

- 16-17-jarigen: 32 doden en 1261 ziekenhuisgewonden
- 18- t/m 24-jarigen: 10 doden en 324 ziekenhuisgewonden
- 25- t/m 64-jarigen: 2 doden en 83 ziekenhuisgewonden.

Toelichting

Alternatieve wijzen van vervoer / de effectiviteit van de maatregelen:

- Alle 16-17-jarige brom- en snorfietsers stappen over naar de fiets en het OV waarvan voor deze leeftijdscategorie het risico factor 15 lager ligt. De effectiviteit voor deze leeftijdsgroep bedraagt hiermee 93%
- Voor 50% van de 18- t/m 24-jarige brom- en snorfietsers verandert er niets. Van de andere 50% stapt 20% over op de fiets en het OV (met een risico dat voor deze groep factor 13 lager ligt), 20% stapt over op de personenauto (met een risico dat voor deze groep factor 23 lager ligt) en 10% stapt over op de motorfiets (met een risico dat voor deze groep factor 2 lager ligt). De 'gewogen' effectiviteit voor de 18- t/m 24-jarige brom- en snorfietsers bedraagt 42%.
- 10% van de 25- t/m 64-jarige brom- en snorfietsers stapt over op de fiets en het OV (met een risico dat voor deze groep factor 10 lager ligt). De effectiviteit voor de 25- t/m 64-jarige brom- en snorfietsers komt hiermee uit op 9%.

4.3. Overzicht van het effect van de maatregelen

In *Tabel 4.2* is het overzicht van slachtofferreducties door de maatregelen gegeven. In eerste instantie zijn de effecten apart weergegeven, als zou elke maatregel afzonderlijk en onafhankelijk van een andere worden ingevoerd.

Uit *Tabel 4.2* is op te maken dat de maatregelen uit Scenario 1 goed scoren; van de maatregelen uit Scenario 2 (het 'Veilig wat heet veilig'-scenario) doet dit alleen de maatregel 'leeftijd naar 18 jaar'.

Zoals gesteld is er de nodige overlap tussen de maatregelen. Om de feitelijke verkeersveiligheidswinst vast te stellen, moeten we hiervoor corrigeren. Bij de correctie hanteren we de zogenoemde 'productregel', die er per saldo

op neerkomt dat 'afpellend' wordt gerekend: wat met maatregel A wordt bespaard, wordt in mindering gebracht op de omvang in aantal slachtoffers waarop maatregel B betrekking heeft.

Voor Scenario 1 zijn de besparingen door beide maatregelen getotaliseerd en is op de beschreven wijze voor overlap gecorrigeerd (Tabel 4.3). De overlap in effect van Scenario 1 plus Scenario 2 zou dus ook in opeenvolgende stappen (per maatregel uit Scenario 2) berekend moeten worden. Echter, gezien de 'geringe' besparingen door de maatregelen 6 t/m 8, is de grootte van de correctie door overlap te verwaarlozen. We beperken ons daarom tot de overlap van het saldo-effect van Scenario 1 met dat van Maatregel 9 'verhoging leeftijd naar 18 jaar' (Tabel 4.4).

Maatregelen	Slachtofferreducties			
	Doden		Zh-gewonden	
	sub-totaal	totaal	sub-totaal	totaal
Scenario 1				
1/3. Reductie opvoeren		17		494
4. Toename handhaving		2		55
* snelheid	0		0	
* rood licht	0		2	
* helmdragen	2		53	
Scenario 2 (Veilig wat heet veilig)				
6. Praktijkopleiding/-examen		3		118
7. Helmplicht jonge snorfietsers		1		27
8. Afschaffen snorfiets		1		35
9. Verhoging leeftijd naar 18 jaar		44		1668
* 16-17-jarigen	32		1261	
* 18-24-jarigen	10		324	
* 25-64-jarigen	2		83	

Tabel 4.2. *Het effect van alle doorgerekende maatregelen afzonderlijk.*

Scenario 1	Reductie doden	Reductie zh-gewonden
Maatregel 1/3. Reductie opvoeren	17	494
Maatregel 4. Toename handhaving	2	55
Totaal	19	550
Correctie voor overlap	0	10
Saldo besparing	19	540

Tabel 4.3. *Slachtofferreducties bij de afzonderlijke maatregelen in Scenario 1 en de totale reductie, waarbij is gecorrigeerd voor overlap tussen beide maatregelen.*

	Reductie doden	Reductie zh-gewonden
Scenario 1	19	540
Maatregel 9. Verhoging leeftijd naar 18 jaar	44	1668
Totaal	63	2208
Correctie voor overlap	8	274
Saldo besparing	55	1934

Tabel 4.4. *Slachtofferreducties bij Scenario 1 en Maatregel 9 afzonderlijk, en de totale reductie, waarbij is gecorrigeerd voor overlap tussen de maatregelen.*

Indien we beide resultaten afzetten tegen het 'nul-scenario' (gemiddeld aantal slachtoffers over 2000/2001), geeft dit de reductiepercentages als in Tabel 4.5.

Scenario's	Aantal doden	Aantal zh-gewonden
Nul-scenario	111	3293
Besparing Scenario 1	19	540
→ reductiepercentage	17%	16%
Besparing Scenario 1 + 'verhoging leeftijd 18 jaar'	55	1934
→ reductiepercentage	50%	59%

Tabel 4.5. *Het effect van maatregelen ten opzichte van het nul-scenario, uitgedrukt in het reductiepercentage.*

Als bovenstaande slachtofferbesparingen vergeleken worden met die uit voorgaande SWOV-rapporten (*Verkeersveiligheidsanalyse van het concept-NVVP* en *Veilig, wat heet veilig?*) vallen ze nu hoger uit. Een belangrijke verklaring is dat nu ook het aantal bespaarde slachtoffers onder de tegenpartij van brom- en snorfietsers is meegerekend. Daarnaast is nu aangenomen dat 50% van de 18-24-jarigen geen brom- of snorfiets meer zal rijden, terwijl dit in een vorige berekening op 10% is gesteld.

5. Draagvlak onder jongeren en hun ouders

De meest ingrijpende maatregel van beide scenario's is de maatregel 'verhoging leeftijd van 16 naar 18 jaar voor het rijden op een brom- en snorfiets' (Maatregel 9 van Scenario 2). Van deze maatregel is nagegaan of er draagvlak voor is, zowel onder jongeren als onder hun ouders.

De SWOV heeft Young Works, bureau voor jongerencommunicatie in Amsterdam, opdracht gegeven voor een onderzoekstraject onder jongeren. De belangrijkste onderzoeksvraag was: Hoe kijken jongeren in Nederland (zowel in stad als op het platteland) naar het gebruik van brommer/scooter en wat zijn voor hen de belangrijkste (negatieve) gevolgen van een eventuele verhoging van de minimumleeftijd van 16 naar 18 jaar?

In dit hoofdstuk wordt achtereenvolgens ingegaan op de uitvoering en methode van onderzoek, de resultaten en de belangrijkste conclusies. Voor een uitgebreide rapportage, zie Young Works (2002).

5.1. Uitvoering

Het onderzoek bestond uit een kwalitatief (gesprekspanel) en een kwantitatief deel (vragenlijst).

Kwalitatief panelonderzoek

In oktober 2002 werden vier gesprekspanels georganiseerd onder 16-19-jarigen die met elkaar in gesprek gingen over hoe zij kijken naar het gebruik van de brommer. Gaat het om 'fun'-aspecten of om noodzakelijk gebruik? Wat vinden jongeren van het verhogen van de leeftijd om brommer te mogen rijden van 16 naar 18 jaar? Ook werd er naar de mening van de ouders gekeken.

De jongeren, evenveel meisjes als jongens, kwamen bijeen in Amsterdam en Amersfoort. Twee panels (ca. 7-8 personen) bestonden uit jongeren die een brommer bezitten en twee uit jongeren die geen brommer hebben. In Amsterdam woonden alle panelleden binnen een straal van tien kilometer van hun opleiding of werk. De jongeren die deelnamen aan de panels in Amersfoort wonen meer dan tien kilometer van hun school of werk af. Het merendeel van deze groepen woont in dorpen buiten Amersfoort (plattelandsgebieden). Het opleidingsniveau van de deelnemers loopt van vmbo tot hbo. Een klein aantal jongeren volgt geen opleiding meer, maar werkt.

De panelgesprekken verliepen volgens een trechtermodel: eerst een brede oriëntatie waarna het onderwerp werd verengd tot de leeftijdsverhoging tot 18 jaar. In sociaal wetenschappelijk onderzoek is dit een gangbare aanpak. Vooraf en tijdens discussies die volgens dit stramien verlopen, wordt door de discussieleider informatie verstrekt, en de discussieleider stuurt het gesprek langzamerhand in de richting van het feitelijke onderwerp. Bij alle panels werd steeds gekeken naar de mening van de jongeren zelf, maar ook werd regelmatig gevraagd naar situaties in hun directe omgeving of hoe zij de mening en het gedrag van leeftijdsgenoten inschatten (vrienden en

klasgenoten). Na een voorstelronde werd de jongeren gevraagd naar algemene informatie als de afstand naar school of werk, hoeveel een brommer kost en hoe men afstanden aflegt. Vervolgens werd gevraagd naar de motivatie van het hebben van een brommer. Waarom rijden zij wel of niet een brommer? Daarna volgde de veiligheidsbeleving van brommers onder de panelleden. Door de gespreksleider werd informatie verschaft over het hoge risico van het rijden op een brom- en snorfiets. Hierna werd hun mening gevraagd over het voornemen om de leeftijd van brommerrijders te verhogen. Vervolgens werden de enquêteformulieren die de ouders hadden ingevuld nagelopen. Ten slotte mochten de jongeren hun advies aan de Minister geven en aangeven wat volgens hen nu echte pijnpunten rond de leeftijdsverhoging zijn.

Kwantitatief onderzoek

Naast het kwalitatieve panelonderzoek werd onder een jongere doelgroep een aanvullende kwantitatieve meting gedaan naar het imago van brommers/scooters en de toekomstige brommerwens. Via het onderwijsproject 'Codename Future', werd in de periode van 14 tot en met 31 oktober 2002 een brede groep van 1234 jongeren van 13-16 jaar een korte vragenlijst voorgelegd. Hiervan gaven 637 jongeren aan mee te willen werken aan het onderzoek, een respons van 52%, hetgeen vergeleken met andere enquêtes hoog is. Voor het onderhavige onderzoek is dit aantal ook ruim voldoende om een goede indicatie te krijgen van het draagvlak voor de maatregel en de alternatieven die jongeren noemen voor de brommer.

'Codename Future' is een onderwijsmethode waarmee jongeren in het voortgezet onderwijs (VMBO/havo/vwo) op projectbasis werken binnen verschillende schoolvakken. In een projectperiode loggen de jongeren gemiddeld twee à drie keer per week in op hun eigen digitale dossier, dat 'Codename Future' online verzorgt. Alvorens aan hun digitale project te beginnen, kregen de leerlingen die in de onderzoeksperiode hebben ingelogd, de mogelijkheid om op vrijwillige basis vijf meerkeuzevragen te beantwoorden voor het SWOV-onderzoek. Deze waren:

1. Hoeveel kilometer woon jij van school?
2. Ben jij van plan om vanaf je 16e een bromfiets, een snorfiets of een scooter te gaan rijden?
3. Als je straks een brommer, een snorfiets of scooter wilt hebben, wat is daarvoor de belangrijkste reden?
4. De Minister van Verkeer heeft een idee om de minimumleeftijd voor het rijden van een bromfiets, snorfiets of scooter te verhogen van 16 naar 18 jaar. Als dit gebeurt, hoe ga jij dan vanaf je 16e naar school (wat het meest voorkomt)?
5. De verwachting is dat deze maatregel per jaar 1250 ernstig gewonden en 30 verkeersdoden kan voorkómen. Wat vind je van deze maatregel van de Minister?

5.2. Uitkomsten

Kwalitatief onderzoek

Noodzaak van het brommerrijden

Er waren bij de panels geen jongeren die echt in de problemen zouden komen door de maatregel om de leeftijd voor het brommerrijden te verhogen

naar 18 jaar. Wel ziet de groep (potentiële) brommergebruikers dat hun iets zou worden afgenomen, waar ze heel erg naar uitkijken of heel veel plezier aan beleven. In eerste instantie verwarren de jongeren dit plezier (het fun-aspect) met de noodzaak van brommergebruik. Jongeren die geconfronteerd werden met het idee om de minimumleeftijd voor brommerrijden te verhogen, reageerden in eerste instantie zeer emotioneel, met een fel 'nee', zowel brommerrijders als niet-rijders. Zij ervaren brommerrijden op 16-jarige leeftijd als een verworven recht van hun leeftijdsgroep, of ze daar nu wel of niet gebruik van maken. De nieuwe maatregel gaf hen het gevoel dat hun (potentiële) vrijheid wordt ingeperkt en dat roept uiteraard verzet op.

Alle jongeren waren het erover eens dat de brommer slechts voor een heel klein groepje mensen echt noodzakelijk was: zieken die zich niet anders kunnen verplaatsen of die enkele jongere die zo afgezonderd woont dat een fiets en het openbaar vervoer geen uitkomst bieden. Na meermaals te herhalen dat de maatregel dertig levens en ongeveer 1250 zwaargewonden per jaar kan schelen, zagen de meeste jongeren toch wel iets in de leeftijdsverhoging. Ze begonnen er genuanceerder over te denken, ondanks het feit dat het ze veel plezier zou ontnemen.

Alternatieven voor de maatregel

Aan alle groepen werd ook gevraagd of ze betere maatregelen konden bedenken, als alternatief voor de verhoging van de minimumleeftijd. Met name de brommereigenaren hadden hier een aantal suggesties voor. Een veel genoemd alternatief was het invoeren van praktijklessen en een praktijkexamen voor brommerrijders. Het theorie-examen was lang niet voldoende; de jongeren vonden het examen veel te makkelijk.

Verder werden genoemd: meer controles op snelheidsovertredingen door brommerrijders, het tegengaan van opvoeren van brommers, het toestaan dat brommers met de snelheid van het autoverkeer meegaan en het verlagen van de minimumleeftijd voor snorfietsers tot 15 jaar (zodat men meer ervaring heeft voordat men op de brommer rijdt).

In de panelgesprekken werd ook ingegaan op veiligheid en veiligheidsbeleving van brommers en scooters bij de gebruikers en niet-gebruikers en bij hun ouders. Het viel op hoeveel overtredingen er door ouders en overheid getolereerd worden of waar nauwelijks tegen wordt opgetreden. Met name op het gebied van opgevoerde brommers en scooters lijkt een extreme situatie te bestaan (bijna alle brommers en scooters kunnen harder dan toegestaan).

Voorspelde problemen rondom de maatregel

Een realistisch probleem dat de jongeren aandragen is dat van het illegaal rijden. Als de leeftijd omhoog gaat, zullen jongeren onder de 18 toch brommerrijden. Veel jongeren gaven aan dat zelf ook te zullen gaan doen als ze te maken zouden krijgen met zo'n maatregel. Ook het feit dat een aantal panelleden ruim voor hun 16e al brommer reden, staft deze mening. Dit levert uiteraard gevaarlijke situaties op in het verkeer en kan betekenen dat er meer problemen ontstaan met onverzekerde jongeren die schade aanrichten.

Mening ouders

Een aantal ouders zou hun kind het liefst verbieden brommer te rijden. Meestal hebben ze die invloed niet op hun kinderen. Sommige ouders

stimuleren het dat hun kind brommer gaat rijden. Sommige ouders tolereren dat hun dochter of zoon voor hun 16e jaar op een brommer rijdt. Het overgrote deel van de ouders vond het invoeren van een leeftijdsverhoging naar 18 jaar een goed idee. Argumenten waren dat het veel ongevallen scheelt en dat iemand van 18 meer verantwoordelijk is dan iemand van 16. De ouders die het een slecht idee vonden, gaven het argument dat 'de een met 16 jaar verstandig is, de ander met 18 jaar nog niet'. De leeftijd maakte volgens hen niet zo veel uit; het zou met name om het verantwoordelijkheidsgevoel gaan.

Kwantitatief onderzoek

Steekproef

Tabel 5.1 geeft de samenstelling van de steekproef die de vragenlijst heeft ingevuld, onderscheiden naar leeftijd en naar geslacht. De totale groep is afkomstig van scholen uit heel Nederland. Het onderscheid stad en plattelandsgebied is hier niet als variabele meegenomen omdat het er vooral om gaat hoever leerlingen van school af wonen.

Aantal deelnemers onderzoek (absolute getallen)	Aantal in steekproef			Percentage in steekproef		
	Totaal	Jongens	Meisjes	Totaal	Jongens	Meisjes
13 jaar	109	58	51	17,1	9,1	8,0
14 jaar	80	34	46	12,6	5,3	7,2
15 jaar	312	68	244	49,0	10,7	38,3
16 jaar	46	22	24	7,2	3,5	3,8
< 13 jaar en >16 jaar (rest)	90	51	39	14,1	8,0	6,1
vmbo	507	183	324	79,6	28,7	50,9
havo/vwo	130	50	80	20,4	7,8	12,6
TOTAAL	637	233	404	100,0	36,6	63,4

Tabel 5.1. Samenstelling van de steekproef die de vragenlijst heeft ingevuld.

Opvallend is het hoge aandeel meisjes en vooral 15-jarige meisjes binnen de steekproef (15-jarige meisjes met een aandeel van 38%). Het is daarom gewenst bij de antwoorden op vragen van de vragenlijst een onderscheid tussen jongens en meisjes te maken. In de gevallen waar je een uitspraak wilt doen over 'de jongeren in de steekproef' zal de invloed van de respons van 15-jarige meisjes op de uitslag van de totale groep vastgesteld moeten worden. Zo nodig zal deze uitslag moeten worden gecorrigeerd.

Wens tot brommer rijden

Van de jongeren tussen de 13 en 16 jaar, die op dit moment nog geen brommer (mogen) hebben, antwoordde 48% op hun 16e brommer te willen gaan rijden. Bij jongens ligt dit percentage hoger dan bij meisjes (ca. 15%). Het percentage jongeren met een brommerwens is zo'n 20% hoger dan het werkelijke brommerbezit onder 16-jarigen (ca. 30%). Er zijn dus redenen waardoor ongeveer 20% van de jongeren met de wens brommer te rijden, die wens uiteindelijk niet omzetten in werkelijkheid. Uit het kwalitatieve

onderzoek weten we dat financiële beperkingen daar een grote rol bij spelen (“brommerrijden is nu eenmaal duur”).

Van degenen die tussen de 0 en 10 kilometer van school wonen, hadden ongeveer even veel jongeren wel als geen behoefte om brommer te rijden in de toekomst. Het valt op dat onder de jongens die méér dan 10 kilometer van school wonen, bijna 20% meer respondenten waren die wel een brommer willen hebben: 64%, tegen een gemiddeld niveau van 47% onder de jongens die tót 10 km van school wonen. Bij de meisjes die verder dan 10 kilometer van school wonen was de behoefte aan een brommer dezelfde als bij de groep die maximaal 10 kilometer van school woont. Blijkbaar is vooral onder jongens een afstand van 10 kilometer van huis naar school een soort kritische grens waarboven de brommerwens significant toeneemt.

Alternatieven voor het brommerrijden

Zoals te verwachten koos het grootste deel van de jongeren, die op hun 16e brommer willen gaan rijden, voor het alternatief van de fiets in het geval dat de minimumleeftijd verhoogd wordt naar 18 jaar (54%). Het openbaar vervoer is de tweede keus (40%). Afstand speelt hier een duidelijke rol. Naarmate jongeren verder van school wonen kiezen ze eerder voor het openbaar vervoer. Bij een afstand onder de 2 kilometer gaat 21% met het OV naar school (als alternatief voor de brommer) en boven de 10 kilometer is dat 61%. De toename van de keuze voor OV gaat ten koste van de fiets.

Motieven voor brommer rijden

Tabel 5.2 toont de motivatie van jongeren om brommer te rijden. 62% van de groep jongeren die op zijn 16^e brommer wil rijden antwoordde dat de reden hiervoor ‘praktisch’ is (omdat het nodig is om ergens te komen). 34% noemt als reden ‘fun’ (omdat het gewoon leuk is om brommer te rijden). Opmerkelijk is dat de jongeren in het kwalitatieve deel ook eerst beweerden dat ze niet zonder brommer konden, maar vervolgens ook toegaven dat ze het ook vooral brommer reden omdat ze het leuk vonden of omdat ze het teveel gedoe vonden op het openbaar vervoer over te stappen. Brommers bleken minder noodzakelijk dan ze zelf eerst dachten. Het blijkt dus dat het grootste deel van de jongeren die de intentie hebben brommer te gaan rijden, vindt dat ze dat gaan doen om praktische redenen. Slechts een enkeling wil ‘bij een groep horen’. Dit patroon is voor jongens en meisjes nagenoeg gelijk.

Reden bromfietsbezit	Jongens	Meisjes	Totaal (%)	Totaal (N)
Praktisch	59,9%	63,3%	62,0%	290
Fun	35,8%	33,1%	34,2%	160
Bij groep behoren	4,3%	3,6%	3,8%	18
Totaal aantal	N = 187 (100%)	N = 281 (100%)	100%	N = 468

Tabel 5.2. Reden voor bromfietsbezit voor 13-16-jarigen die op hun 16^e brommer willen gaan rijden.

Mening over de maatregel

De meningen van de jongeren over het voorstel om de leeftijd voor brommerrijden te verhogen naar 18 jaar, staan in Tabel 5.3 weergegeven. Het gaat hier om de som van de jongeren die hebben aangegeven dat ze

zelf brommer willen rijden (N=265) en de groep die geen brommer willen rijden (N=189). De (vele) jongeren die nog niet wisten of ze op een brommer zullen gaan rijden, is buiten beschouwing gelaten (N=183).

Nadat duidelijk was gemaakt dat de Minister van Verkeer en Waterstaat een idee heeft om de minimumleeftijd voor het rijden op een bromfiets, snorfiets of scooter te verhogen van 16 naar 18 jaar, werd de vraag gesteld:

De verwachting is dat deze maatregel per jaar 1250 ernstig gewonden en 30 verkeersdoden kan voorkomen. Ik vind deze maatregel van de minister:

De jongeren antwoordden zoals is aangegeven in *Tabel 5.3*.

Antwoord	Mening respondenten
Goed idee	33,7%
Matig idee	20,3%
Slecht idee	25,8%
Weet niet	20,3%
Steekproefgrootte	N = 454

Tabel 5.3. De meningen over de leeftijdsverhoging van 16 naar 18 jaar. De respondenten hadden aangegeven zelf wél, of juist niet brommer te willen gaan rijden.

Jongeren stonden niet direct afwijzend ten opzichte van het voorstel: 34% van de totale groep jongeren vond het een goed idee en 20% een matig idee. Bij elkaar geteld 54%. Benader je het van de 'afwijzende' kant door 'matig idee' op te tellen bij 'slecht idee', dan is de uitkomst 46%.

Zoals hiervoor is aangegeven, zijn 15-jarige meisjes oververtegenwoordigd in de steekproef, en zouden ze de uitkomst van *Tabel 5.3* dus behoorlijk beïnvloed kunnen hebben. Om deze invloed na te gaan is in *Tabel 5.4* de mening van de 15-jarige meisjes onderscheiden van de mening van de overige jongeren.

Antwoord	Mening 15-jarige meisjes	Mening alle respondenten excl. 15-jarige meisjes
Goed idee	37,6%	31,1%
Matig idee	14,4%	24,2%
Slecht idee	25,9%	25,6%
Weet niet	22,1%	19,0%
Steekproefgrootte	N = 181	N = 273

Tabel 5.4. De meningen van 15-jarige meisjes en de overige respondenten over de leeftijdsverhoging van 16 naar 18 jaar. De respondenten zijn dezelfde als in Tabel 5.3.

Indien we de antwoordmogelijkheden 'goed idee' en 'matig idee' ook nu weer bij elkaar optellen, komen we voor de 15-jarige meisjes uit op 52% en voor de overige respondenten op 55,3%. Bij benadering van de 'afwijzende' zijde (som van 'matig idee' en 'slecht idee') zijn de uitkomsten voor beide groepen respectievelijk 40,3 en 49,8%.

Wanneer we deze cijfers vergelijken met de uitslag in *Tabel 5.3*, kunnen we vaststellen dat de 15-jarige meisjes de uitkomst op de totale groep wel beïnvloeden, maar dat deze invloed gering is.

Ook is het interessant naar de verschillen te kijken tussen de groepen die aangaven later wel, of juist geen brommer te zullen gaan rijden. Ook nu maken we een verschil tussen jongens en meisjes, maar ook tussen de afstand tussen huis en school (zie *Tabel 5.5*). In deze tabel is geen leeftijdsverdeling opgenomen, aangezien er voor de variabele 'leeftijd' binnen de leeftijdsgroep 13-16 jaar geen grote verschillen aangetroffen zijn (niet getoond).

Het blijkt dat jongeren die van plan zijn om te gaan brommerrijden, minder positief waren over de maatregel dan jongeren die dat niet van plan zijn. 27% van de jongeren die het van plan zijn vond het een goed idee, tegen 43% uit de groep die niet van plan is brommer te rijden. Van deze laatste groep vond maar 11% de maatregel een slecht idee, terwijl bijna 25% het niet weet. In de groep die van plan is brommer te rijden wisten vooral meisjes niet zo goed wat ze ervan vinden (21%), terwijl 40% van de jongens het een slecht idee vond.

Meisjes waren iets meer geneigd om het terugdringen van slachtoffers zwaarder te laten wegen dan de brommerwens, maar de verschillen met jongens waren niet erg groot. De afstand waarop iemand van school woont, lijkt tot 10 kilometer geen duidelijke rol te spelen bij de mening over deze maatregel. Met name bij de groep jongeren die niet van plan waren brommer te rijden verschillen de meningen over de maatregel duidelijk afhankelijk van de afstand. Van de groep jongeren die niet brommer wil rijden, vond de groep die op meer dan 10 km afstand woonde de maatregel veel vaker een slecht idee (36%) dan de leerlingen die minder dan 10 kilometer van school woonden (gemiddeld 11% van de totale groep die niet van plan is brommer te rijden vond het een slecht idee). Waarschijnlijk kunnen zij zich de praktische of noodzakelijke argumenten voor brommerrijden vanaf 16 jaar beter voorstellen doordat zij ook te maken hebben met een grote reisafstand naar school.

De groep die van plan is brommer te rijden vindt de maatregel een	Jongens	Meisjes	< 2km	2-5 km	5-10 km	> 10 km	Totaal (%)	Totaal (N)
Goed idee	25,2%	28,5%	20,0%	29,2%	26,2%	35,6%	27,2%	72
Matig idee	23,4%	17,1%	23,8%	24,6%	14,8%	13,6%	19,6%	52
Slecht idee	40,2%	33,5%	31,3%	38,5%	41,0%	35,6%	36,2%	96
Weet niet	11,2%	20,9%	25,0%	7,7%	18,0%	15,3%	17,0%	45
Totaal aantal	N = 107	N = 158	N = 80	N = 65	N = 61	N = 59	N = 265	
De groep die niet van plan is brommer te rijden (=100) vindt de maatregel een	Jongens	Meisjes	< 2km	2-5 km	5-10 km	> 10 km	Totaal (%)	Totaal (N)
Goed idee	40,4%	43,8%	42,6%	48,3%	37,5%	39,3%	42,9%	81
Matig idee	25,0%	19,7%	27,9%	23,3%	20,0%	3,6%	21,2%	40
Slecht idee	9,6%	11,7%	6,6%	3,3%	12,5%	35,7%	11,1%	21
Weet niet	25,0%	24,8%	23,0%	25,0%	30,0%	21,4%	24,9%	47
Totaal aantal	N = 52	N = 137	N = 61	N = 60	N = 40	N = 28	N = 189	

Tabel 5.5. Oordeel van 13-16-jarigen over de maatregel om de leeftijdsgrens te verhogen naar 18 jaar.

6. Meningen van organisaties

Aan diverse organisaties is hun mening gevraagd over alle negen maatregelen binnen beide scenario's. Hierop is uitgebreid gereageerd. Deze peiling heeft plaatsgevonden op een moment dat de recente effect-schattingen van de maatregelen (*Hoofdstuk 4*) nog niet bekend waren. Bij de meningsvorming hebben deze organisaties daar dan ook geen rekening mee kunnen houden. Wel waren de organisaties doordrongen van het feit dat het risico onder 16- en 17-jarige brom- en snorfietsers groot is en dat de maatregelen mede op deze leeftijdscategorie van toepassing zijn.

De organisaties waaraan is gevraagd op de maatregelen te reageren zijn de Politie Amsterdam-Amstelland, 3VO, ANWB, RAI Vereniging en BOVAG. Deze organisaties zijn tevens vertegenwoordigd in het Overlegorgaan Verkeersveiligheid. Het advies over de praktijkopleiding voor bromfietsers dat dit orgaan aan de Minister van Verkeer en Waterstaat heeft uitgebracht, zal dan ook als eerste worden behandeld.

6.1. Overlegorgaan Verkeersveiligheid over de praktijkopleiding voor bromfietsers

Het Overlegorgaan Verkeersveiligheid heeft op 15 oktober 2002 een advies over de praktijkopleiding voor bromfietsers aan de Minister van Verkeer en Waterstaat uitgebracht. De helft van de deelnemers sprak zich positief uit over het voornemen tot de invoering van een praktijkexamen bromfiets. De andere helft van de deelnemers heeft kenbaar gemaakt dat het in dit stadium te ver gaat om onvoorwaardelijk een positief advies uit te brengen. Tijdens de behandeling van het *Rapport over de Rijbewijsrevolutie* door het OVV op 23 januari 2003 en 20 februari 2003 bleek inmiddels een ruime meerderheid van het overlegorgaan voorstander van de praktijkopleiding te zijn (OVV, 2003). BOVAG en RAI Vereniging tekenden hierbij wel aan dat zij de snorfiets nadrukkelijk uitsluiten van deze rijbewijsplicht.

6.2. Standpunten Politie Amsterdam-Amstelland

Onderstaande standpunten zijn afkomstig de Politie Amsterdam-Amstelland, Dienst Verkeerspolitie.

Scenario 1

1) Invoering van een kenteken inclusief keuring/sanering van het bestaande bromfietspark.

Volgens de politie heeft dit grote voordelen bij de handhaving.

2) Introductie nieuwe snelheidslimieten

De politie is ongelukkig met de huidige situatie die neerkomt op een gedoogbeleid.

3) Verbetering van de opvoerbestedigheid

Over het verkoopverbod op opvoersets merkt de politie op dat dit verbod in het Voertuigreglement is opgenomen. De Economische Controle Dienst zou hierop moeten toezien.

4) Uitbreiden en optimaliseren van verkeerstoezicht en handhaving

Als brom- en snorfietsen van kentekens zijn voorzien, is er ook controle met camera's mogelijk. De kentekenplaten zijn hierop getest.

5) Educatie en voorlichting

De politie is voorstander; zelf heeft de Politie Amsterdam-Amstelland begin van de jaren 90 op middelbare scholen veel aan educatie/voorlichting gedaan.

Scenario 2

7) Helmdragen door jonge snorfietsers

In 1992 heeft de Politie Amsterdam-Amstelland al bepleit dat *alle* snorfietsers een helm zouden moeten dragen. Ook bij een snelheid met 25 km/uur komen dodelijke ongevallen voor.

8) Het afschaffen van de snorfiets ('fietsen met hulpmotor' blijven over)

De politie ziet niet direct problemen.

9) Verhogen van de leeftijd voor het berijden van een bromfiets naar 18 jaar.

Gewaarschuwd wordt tegen illegaal rijden. De handhaving hoeft niet op problemen te stuiten daar brom- en snorfietsers een bromfietscertificaat met daarop de geboortedatum bij zich moeten dragen.

6.3. Standpunten 3VO

Scenario 1

1) Invoering van een kenteken inclusief keuring/sanering van het bestaande bromfietspark.

Hier is 3VO voorstander van.

2) Introductie nieuwe snelheidslimieten

Verhoging van de limiet voor bromfietsers binnen de bebouwde kom is voor 3VO bespreekbaar mits ook andere maatregelen worden doorgevoerd (praktijkexamen, kentekening).

3) Verbetering van de opvoerbestedigheid

Mee eens.

4) Uitbreiden en optimaliseren van verkeerstoezicht en handhaving

Mee eens.

5) Educatie en voorlichting

Er zit nu een gat tussen basisschool en opleiding voor bromfiets/auto. Educatie in het voortgezet onderwijs en de rijopleiding dienen bij elkaar te worden gebracht. Bijvoorbeeld: theorie- en praktijkles voor bromfiets laten plaatsvinden op school.

Scenario 2

7) Helmdragen door jonge snorfietsers

Geen voorstander. Beter is het inzetten op maatregel 3, aangevuld met optimaal toezicht op snelheid/opvoeren.

8) Het afschaffen van de snorfiets ('fietsen met hulpmotor' blijven over)

Geen voorstander van. Maatregelen die ervoor zorgen dat de snorfiets in de praktijk een snorfiets is (of weer wordt), hebben de voorkeur.

9) Verhogen van de leeftijd voor het berijden van een bromfiets naar 18 jaar.

3VO is er een voorstander van de leeftijd om een bromfiets te mogen berijden te verhogen naar 18 jaar. Wat de snorfietsers betreft heeft 3VO het standpunt dat de leeftijdsgrens op 16 jaar kan blijven, dit laatste onder de voorwaarde dat het technisch onmogelijk is de motor van een snorfiets op te voeren.

6.4. Standpunten ANWB

Bij haar standpuntbepaling maakt de ANWB een voorbehoud daar een onderzoek onder haar leden over brom- en snorfietsproblematiek in voorbereiding is. Hieruit zouden mogelijk gewijzigde inzichten kunnen ontstaan.

Verder ziet de ANWB beide scenario's niet als pakketten. Zij beoordelen de verschillende maatregelen op hun merites.

Scenario 1

1) Invoering van een kenteken inclusief keuring/sanering van het bestaande bromfietspark.

De ANWB vindt dat het kenteken voor brom- en snorfietsen op een zo kort mogelijke termijn ingevoerd dient te worden, maar dat de kosten voor de consument binnen aanvaardbare proporties moeten blijven.

2) Introductie nieuwe snelheidslimieten

De ANWB heeft zich, met de invoering van de maatregel 'Bromfiets op de rijbaan' al duidelijk uitgesproken als voorstander van aanpassing van het snelheidsregime rond de bromfiets. Hierbij wordt opgemerkt dat de *constructiesnelheid* van bromfietsen 45 km/uur is met een toegestane afwijking van 10%, zowel naar boven als naar beneden. Hierin moet geen aanleiding worden gevonden om de constructiesnelheid van bromfietsen ter discussie te stellen; die moet op 45 km/uur worden gehandhaafd.

3) Verbetering van de opvoerbestedigheid

a) Beter Europese regelgeving

Mee eens, zeker ten aanzien van het aanscherpen van regels voor brandstofverbruik en uitstoot van emissies.

b) Verkoopverbod op opvoersets

Een weinig realistisch voorstel dat in de praktijk niet uitvoerbaar is.

c) Sanctie tegen bedrijven die zich schuldig maken aan opvoeren

Een dergelijke maatregel is wellicht beter uitvoerbaar, maar nog altijd bijzonder gecompliceerd. Er zullen duidelijke criteria en duidelijke richtlijnen gemaakt moeten worden op grond waarvan kan worden vastgesteld of bedrijven daadwerkelijk 'schuldig' zijn. Van een dergelijke maatregel kan echter wel een voorbeeldwerking uit gaan.

4) Uitbreiden en optimaliseren van verkeerstoezicht en handhaving

Een goede zaak om regels die zijn vastgesteld ook daadwerkelijk te handhaven.

5) Educatie en voorlichting

Blijft een noodzakelijke component in het terugdringen van verkeersonveiligheid. De ANWB heeft een sterke voorkeur om een samenhangend en permanent educatietraject in te voeren dat aanvangt in het reguliere onderwijs. Tevens zouden modules zo moeten zijn opgebouwd dat het investeren in een deelopleiding, zoals bijvoorbeeld het halen van een bromfietscertificaat, voordeel biedt bij vervolgopleidingen (bijvoorbeeld het halen van een rijbewijs B).

Scenario 2

7) Helmdragen door jonge snorfietsers

Onwenselijk. De ANWB ziet liever aandacht voor preventie dan voor de gevolgen van een incident. Ook is de maatregel moeilijk te handhaven vanwege de leeftijdsgrens. Daarnaast vindt de ANWB dat er voor jongere bestuurders een helmvrije categorie gemotoriseerde tweewielers moet blijven bestaan.

8) Het afschaffen van de snorfiets ('fietsen met hulpmotor' blijven over)

Het verleden heeft geleerd dat een dergelijk restrictief beleid op het gebied van design niets uithaalt. In het gunstigste geval wordt het probleem verplaatst naar een andere voertuigcategorie of -soort.

9) Verhogen van de leeftijd voor het berijden van een bromfiets naar 18 jaar

Vanuit de behoefte van de gebruiker is dit een slechte maatregel. Bromfietsen vervullen juist in de leeftijd van 16 tot 20 jaar een belangrijke functie in de mobiliteit van die doelgroep. Alhoewel 60% van alle bromfietsberijders ouder is dan 25 jaar, zal een dergelijke maatregel enorme gevolgen hebben voor deze voertuigcategorie. Ook op latere leeftijd zal men minder snel gebruik gaan maken van de bromfiets omdat men minder bekend is met het fenomeen.

6.5. Standpunten RAI Vereniging

De RAI Vereniging toont zich voorstander van het uitvoeren van de maatregelen genoemd in **Scenario 1**. Twee maatregelen zou de RAI Vereniging graag wat explicieter verwoord willen zien.

3) Verbetering van de opvoerbestedigheid.

Aan deze maatregel zou de RAI Vereniging een restrictiever beleid ten aanzien van de branche gekoppeld willen zien. Indien bedrijven zich willens en wetens schuldig maken aan het opvoeren van brom- en snorfietsen voor het gebruik op de openbare weg, zouden sancties moeten volgen. Hierbij zouden zowel het Openbaar Ministerie als de branche zelf sancties moeten uitoefenen.

5) Educatie en voorlichting.

Met betrekking tot 'educatie' zou de RAI Vereniging willen toevoegen: leerlingen in het middelbaar onderwijs zouden vanaf de eerste klas voorbereid moeten worden op de gevaren in het verkeer en op de mogelijkheden op het gevaar te anticiperen.

Geen van de maatregelen in **Scenario 2** is voor de RAI Vereniging bespreekbaar. De RAI Vereniging stelt zich op het standpunt dat alle maatregelen binnen Scenario 1 zodanig moeten worden uitgevoerd, dat sprake is van een effectief beleid. Scenario 2 is dan niet meer in beeld. Daarnaast acht de RAI Vereniging een ongevalanalyse noodzakelijk om te bepalen wat de oorzaak is van ongevallen met brom- en snorfietsers, en welke partij daarbij het meest schuld draagt. De organisatie verwijst onder meer naar het Europees onderzoek MAIDS (Motor Accident In Depth Surveys) waar met name van Nederlandse zijde ook veel bromfiets-ongevallen bij betrokken zijn. De resultaten van dit onderzoek worden in het derde kwartaal van 2003 verwacht.

6.6. Standpunten BOVAG

In **Scenario 1** zitten volgens BOVAG goede elementen.

2) Invoering van een kenteken inclusief keuring/sanering van het bestaande bromfietspark.

Hiervan is BOVAG een groot voorstander. BOVAG ziet een dergelijke maatregel in feite als de 'moedermaatregel' van het bromfietsbeleid.

3) Verbetering van de opvoerbestedigheid

Ook hierin kan BOVAG zich vinden, met de aantekening dat een restrictiever beleid eerder bij het Openbaar Ministerie dient te liggen dan bij de branche zelf.

5) Educatie en voorlichting

BOVAG is voorstander van een vroeg begin op de basisscholen, waarna het een meer permanent karakter binnen het onderwijs dient te krijgen.

Scenario 2 wordt door BOVAG in z'n totaliteit afgekeurd en als niet werkbaar beschouwd. Evenals RAI Vereniging is BOVAG voorstander van een nadere ongevalanalyse. Verder stelt BOVAG dat verhoging van de bromfietsleeftijd leidt tot een grootschalig omzetverlies (OVV, 2003).

7. Conclusies

Effect van maatregelen in termen van besparing van aantal slachtoffers

Bij de doorrekening van rigoureuze maatregelen zoals de leeftijdsverhoging van 16 naar 18 jaar voor het rijden op een brom- of snorfiets, hebben we aannamen moeten maken over welk type vervoermiddel de ex-bromfietzers zullen kiezen. De effectberekeningen zijn daarom schattingen van de grootteorde van de maatreeleffecten.

Onder dit voorbehoud kan het volgende resultaat van de berekeningen worden gegeven.

Met de uitvoering van Scenario 1 (de invoering van een kenteken en een adequate manier van handhaving) wordt een slachtofferreductie bereikt van:

- 19 doden en 540 ziekenhuisgewonden (een daling van 17% ten opzichte de jaren 2000/2001).

Van de meer ingrijpende maatregelen levert alleen de verhoging van de leeftijdsgrens van 16 naar 18 jaar een grote besparing op:

- 44 doden en 1650 ziekenhuisgewonden.

Als deze maatregel samen met Scenario 1 wordt uitgevoerd is de besparing:

- 55 doden en 1900 ziekenhuisgewonden. Dit is een reductie van 50% in het aantal doden en 60% in het aantal ziekenhuisgewonden).

Hierbij is rekening gehouden met overlap tussen de maatregelen.

Andere maatregelen die ingrijpen op de mobiliteit scoren gering. De besparingen zijn:

- praktijkopleiding en -examen voor bromfietzers: 3 doden;
- helmdragen door jonge snorfietsers: 1 dode;
- afschaffen van de snorfiets: 1 dode.

Bezit en gebruik brom- en snorfiets

Met name de maatregelen van het 'Veilig, wat heet veilig'-scenario beïnvloeden de mobiliteit van de 16-17-jarigen. Nagegaan is hoe groot de groep is waarop de maatregelen betrekking hebben.

Gebaseerd op de periode 1994-1996 blijkt dat een kwart van de jongeren van 16-17 jaar een brom- of snorfiets heeft. Deze leeftijdscategorie neemt eenderde van het aantal reizigerskilometers die op de brom- en snorfiets wordt afgelegd voor haar rekening. Maar ten opzichte van andere 'meest gebruikte' vervoerswijzen door de 16-18-jarigen is het aandeel van de brom- en snorfiets gering. Zo staan de brom- en snorfiets met 13% op de derde plaats na de fiets (aandeel 49%) en het openbaar vervoer (20%). Dit percentage heeft betrekking op de keuze van deze vervoermiddelen en niet op het aantal daarmee afgelegde reizigerskilometers.

Draagvlak

Maatregelen die de mobiliteit beïnvloeden liggen gevoelig. Daarom is een draagvlakonderzoek onder de jeugd, hun ouders en diverse organisaties uitgevoerd.

Draagvlak jeugd

Met zowel een kwalitatief als kwantitatief onderzoek is het draagvlak onder jongeren onderzocht.

Het *kwalitatieve* onderzoek (panelgesprekken) maakt duidelijk dat de eerste reactie op de maatregel om de leeftijd naar 18 jaar te verhogen een fel 'nee' is. Pas na herhaalde uitleg over het verband tussen de maatregel en het voorkómen van ernstige ongevallen, zijn ze geneigd om genuanceerder over de maatregel na te denken.

Er blijft evenwel een groep jongeren die geen geloof hecht aan de cijfers, en het argument dat de maatregel levens scheelt halsstarrig opzij schuift. Dit geldt ook voor een aantal van hun ouders die hiermee hun kinderen ondersteunen. Deze groep is heel moeilijk te overtuigen van de feiten. Als de maatregel zou worden ingevoerd ligt met name op dit vlak het grootste communicatieprobleem: mensen moeten ervan overtuigd worden dat er een duidelijk verband is tussen de maatregel en het voorkómen van ernstige ongevallen.

Het *kwantitatieve* onderzoek (een vragenlijstonderzoek waar 637 jongeren aan hebben meegedaan) geeft aan dat meer dan de helft van de jongeren niet direct afwijzend staat tegenover de maatregel. Meisjes en jongens verschilden van elkaar in hun opvattingen. Jongens hadden een sterkere brommerwens, en stonden ook meer afwijzend ten opzichte van de maatregel de leeftijdsgrens te verhogen naar 18 jaar. De afstand tot school bleek pas vanaf 10 kilometer een rol te spelen bij de wens van jongeren brommer te gaan rijden; boven die afstand nam de brommerwens onder jongens sterk toe. Voor de variabele 'leeftijd' werden binnen de leeftijds-groep 13-16 jaar geen grote verschillen aangetroffen betreffende de wens tot brommer rijden, motieven daarvoor en mening over de maatregel.

Veel jongeren die aan de panelgesprekken hebben meegedaan ervaren alternatieve maatregelen als logischer, rechtvaardiger of plezieriger, zoals het invoeren van praktijklessen en een praktijkexamen, het tegengaan van opvoeren, het scherper controleren op feitelijk gereden snelheden van brommers.

Een realistisch probleem dat de jongeren aandroegen is dat van het illegaal rijden. Als de leeftijd omhoog gaat, zullen jongeren onder de 18 toch gaan rijden. Ook het feit dat een aantal panelleden al ruim voor hun 16e brommer reden, staft deze mening. Dit kan betekenen dat er meer problemen ontstaan met onverzekerde jongeren die schade aanrichten. Gezien de vele overtredingen (rijden zonder helm, opgevoerde brommers, rijden onder de 16 jaar) kan de vraag gesteld worden of de handhaving van de huidige wetgeving rond brommerrijden voldoende is en of die handhaving niet een veel groter probleem wordt zodra de groep 16-17-jarigen geen brommer meer mag rijden.

Draagvlak ouders

De ouders van de kinderen die aan de panelgesprekken hebben meegedaan zijn in meerderheid voor het verhogen van de leeftijd naar 18 jaar. Ze geven aan dat jongeren op hun 18e meer verantwoordelijkheidsgevoel hebben dan op hun 16e. Een beperkt aantal ouders zegt niet overtuigd te zijn dat het verhogen van de leeftijd zoveel slachtoffers scheelt.

Ook is gebleken dat veel ouders niet goed op de hoogte zijn van wat hun kind op zijn brom- of snorfiets doet, of ze willen het liever niet weten. Dit zal ook zijn invloed hebben op de manier waarop ouders tegen het brom- of snorfietsgebruik van hun kind aankijken.

Meningen organisaties

Alle ondervraagde organisaties (Politie Amsterdam-Amstelland, 3VO, ANWB, BOVAG en RAI Vereniging) zijn voorstander van de uitvoering van alle maatregelen van Scenario 1. Unaniem zijn ze van oordeel dat het onderdeel 'kentekening' binnen dit pakket snel ingevoerd moet worden. Politie Amsterdam-Amstelland geeft aan dat als brom- en snorfietsen van kentekens zijn voorzien, controle met camera's mogelijk is. Ook vindt de Politie Amsterdam-Amstelland dat de Economische Controle Dienst zou moeten toezien op het verkoopverbod op opvoersets.

De brancheorganisaties zijn voorstander van een restrictiever beleid ten aanzien van het opvoeren. De RAI Vereniging vindt hier een verantwoordelijkheid liggen voor de branche zelf, terwijl BOVAG vindt dat dat meer op de weg ligt van het Openbaar Ministerie.

Verder zijn alle organisaties voorstander van educatie in het voortgezet onderwijs, waaronder een inbedding van de praktijkopleiding in een systeem van permanente verkeerseducatie.

Geen van de maatregelen binnen Scenario 2 met de meer ingrijpende maatregelen is voor de ANWB, RAI Vereniging en BOVAG een optie. De andere organisaties hebben een genuanceerder standpunt. Bij de verhoging van de leeftijd voor het berijden van een bromfiets naar 18 jaar waarschuwt Politie Amsterdam-Amstelland tegen illegaal rijden; de handhaving hoeft niet op problemen te stuiten daar aan de hand van het bromfietscertificaat op geboortedatum kan worden gecontroleerd. Wat het helmdragen door *jonge* snorfietsers betreft, gaat de Politie Amsterdam-Amstelland een stap verder en pleit zij voor de helmdraagplicht voor *alle* snorfietsers.

3VO is een voorstander van de verhoging van de leeftijdsgrens naar 18 jaar; die voor snorfietsers kan op 16 jaar blijven.

Binnen het Overlegorgaan Verkeersveiligheid waar genoemde organisaties eveneens vertegenwoordigd zijn, is een ruime meerderheid voorstander van de praktijkopleiding voor bromfietsers.

Literatuur

- AVV (2001). *Monitoring Startprogramma Duurzaam Veilig. Verkeersveiligheidseffecten van de maatregel 'bromfiets op de rijbaan'*. Ministerie van Verkeer en Waterstaat, Adviesdienst Verkeer en Vervoer, Rotterdam.
- Berg, J. van de & Gevers, D.-J. (2001). *De effectiviteit van de EU-anti-opvoerregelgeving voor brom- en snorfietsen*. Afstudeerverslag van de HTS Autotechniek, Arnhem.
- Bos, J.M.J. (1999). *Verkeersonveiligheid van brom- en snorfietsers. Vergelijking van verschillende brom- en snorfietsmodellen*. R-99-18. SWOV, Leidschendam.
- Bos, J.M.J. & Schoon, C.C. (1998). *Schatting te verwachten aantal aanmeldingen voor een kenteken voor brom- en snorfietsen*. R-98-69. SWOV, Leidschendam.
- Brouwer, M. (2003). *'Veilig, wat heet veilig?': prioriteiten voor verder onderzoek; SWOV-voorstel voor de tweede fase van de uitwerking*. R-2003-14. SWOV, Leidschendam.
- Huijbers, J.J.W. & Kampen, L.T.B. van (1985). *Schatting van het effect van letselpreventiemaatregelen voor voetgangers, fietsers en bromfietsers bij botsingen met personenauto's*. R-85-36. SWOV, Leidschendam.
- NIPO (2002). *Jongeren & Verkeer; Een onderzoek naar verkeersveiligheid*. Rapport A-9556-7. NIPO, het marktonderzoekinstituut, Amsterdam.
- OVV (2003). *Rapport over de Rijbewijsrevolutie*. Adviesaanvraag over de discussienota 'De Rijbewijsrevolutie'. Data behandeling 23 januari 2003 en 20 februari 2003. Advies uitgebracht op 13 maart 2003. Overlegorgaan Verkeersveiligheid.
- Politie Amsterdam-Amstelland (1993). *Brom- en snorfietsproject 1991–1993: evaluatie*. Politie Amsterdam-Amstelland, Dienst Verkeerspolitie, Bureau Verkeerssurveillance, Amsterdam.
- Schoon, C.C. (2000). *Verkeersveiligheidsanalyse van het concept-NVVP; Deel 1: Effectiviteit van maatregelen*. D-2000-9 I. SWOV, Leidschendam.
- Schoon, C.C. & Custers, M. (2001). *Opgevoerde brom- en snorfietsen betrokken bij ongevallen. Interviewstudie naar de afhandeling van dergelijke ongevallen door politie en verzekeringsmaatschappijen*. D-2001-1. SWOV, Leidschendam.
- Schoon, C.C. (2002). *Advies over (verhoging van) rijnsnelheden van bromfietsers als gevolg op de maatregel 'Bromfiets op de rijbaan'*. D-2002-7. SWOV, Leidschendam.

Wegman, F.C.M. (2001). *Veilig, wat heet veilig? SWOV-visie op een nóg veiliger wegverkeer*. R-2001-28. SWOV, Leidschendam.

Young Works (2002). *Van 16 naar 18: kwalitatief onderzoek naar het draagvlak onder jongeren voor het verhogen van de minimumleeftijd voor scooters, brommers en snorfietsen van 16 naar 18 jaar. Met een aanvullende kwantitatieve meting onder 13–16-jarigen*. Young Works, Amsterdam.

Bijlage 1

Leeftijdsverdeling verkeersslachtoffers onder brom- en snorfietsers (1997-2001)

Jaar	Leeftijds- klasse slachtoffer	Bromfiets			Snorfiets		
		Overleden	Aantal zh-gewonden		Overleden	Aantal zh-gewonden	
			Geregistreerd	Opgehoogd (factor 1,3)		Geregistreerd	Opgehoogd (factor 1,3)
1997	0-15	0	91	118,3	2	23	29,9
	16-17	19	682	886,6	5	107	139,1
	18-24	20	520	676	1	78	101,4
	25-34	6	185	240,5	1	26	33,8
	35-49	6	156	202,8	3	37	48,1
	50-64	6	100	130	1	36	46,8
	65+	10	76	98,8	8	53	68,9
	lft onb	0	14	18,2	0	3	3,9
	Totaal	67	1824	2371,2	21	363	471,9
1998	0-15	1	105	136,5	0	13	16,9
	16-17	26	697	906,1	1	71	92,3
	18-24	28	602	782,6	2	70	91
	25-34	5	229	297,7	0	25	32,5
	35-49	5	205	266,5	1	42	54,6
	50-64	5	101	131,3	1	33	42,9
	65+	9	65	84,5	5	53	68,9
	lft onb	0	8	10,4	0	1	1,3
	Totaal	79	2012	2615,6	10	308	400,4
1999	0-15	1	116	150,8	0	13	16,9
	16-17	28	769	999,7	1	45	58,5
	18-24	15	610	793	2	58	75,4
	25-34	9	215	279,5	0	28	36,4
	35-49	10	209	271,7	2	44	57,2
	50-64	9	109	141,7	4	34	44,2
	65+	14	87	113,1	12	46	59,8
	lft onb	0	13	16,9	0	2	2,6
	Totaal	86	2128	2766,4	21	270	351
2000	0-15	6	106	137,8	0	11	14,3
	16-17	23	634	824,2	2	35	45,5
	18-24	21	487	633,1	0	44	57,2
	25-34	8	192	249,6	1	31	40,3
	35-49	5	196	254,8	4	41	53,3
	50-64	6	99	128,7	2	42	54,6

Jaar	Leeftijds- klasse slachtoffer	Bromfiets			Snorfiets		
		Overleden	Aantal zh-gewonden		Overleden	Aantal zh-gewonden	
			Geregistreerd	Opgehoogd (factor 1,3)		Geregistreerd	Opgehoogd (factor 1,3)
	65+	16	69	89,7	13	59	76,7
	lft onb	0	12	15,6	0	1	1,3
	Totaal	85	1795	2333,5	22	264	343,2
	2001	0-15	1	117	152,1	0	6
	16-17	20	717	932,1	0	48	62,4
	18-24	12	363	471,9	2	49	63,7
	25-34	6	185	240,5	0	29	37,7
	35-49	6	227	295,1	1	51	66,3
	50-64	7	93	120,9	1	44	57,2
	65+	14	75	97,5	8	54	70,2
	lft onb	0	19	24,7	0	4	5,2
	Totaal	66	1796	2334,8	12	285	370,5

Tabel B.1. Aantal slachtoffers onder berijders en passagiers van brom- en snorfietsen. Bron: SWOV-BIS-V; AVV – Verkeersongevallen en Netwerk.

Bijlage 2

Risicocijfers voor diverse vervoerswijzen naar leeftijdsgroepen (1995-1997)

Risico per vervoermiddel	Leeftijdsklasse										Totaal
	0-11	12-14	15-17	18-19	20-29	30-39	40-49	50-64	65+	onb.	
Fiets											
Doden/zh-gew.	709	834	685	292	881	690	894	1297	1906	50	8238
Reizigerskm (mln)	5009	4039	4096	2094	7068	8032	7234	7152	3925		48649
Risico	0,14	0,21	0,17	0,14	0,12	0,09	0,12	0,18	0,49		0,17
Snorfiets											
Doden/zh-gew.	8	35	378	146	129	62	89	132	221	9	1209
Reizigerskm (mln)		2	129	69	111	68	93	114	124		710
Risico		17,50	2,93	2,12	1,16	0,91	0,96	1,16	1,78		1,70
Bromfiets											
Doden/zh-gew.	24	107	2434	907	952	340	291	274	210	29	5568
Reizigerskm (mln)		10	1027	574	535	269	253	154	54		2876
Risico		10,70	2,37	1,58	1,78	1,26	1,15	1,78	3,89		1,94
Brom-/snorfiets											
Doden/zh-gew.	32	142	2812	1053	1081	402	380	406	431	38	6777
Reizigerskm (mln)		12	1156	643	646	337	346	268	178		3586
Risico		11,83	2,43	1,64	1,67	1,19	1,10	1,51	2,42		1,89
Motor/motorscooter											
Doden/zh-gew.	11	8	33	88	1201	966	462	185	22	12	2988
Reizigerskm (mln)		17	185	76	1353	1272	798	333	31		4065
Risico		0,47	0,18	1,16	0,89	0,76	0,58	0,56	0,71		0,74
Personenauto											
Doden/zh-gew.	476	128	343	778	5185	3024	1961	2106	1969	167	16137
Reizigerskm (mln)	33540	6038	5296	6632	76070	95466	86165	75852	30474		415533
Risico	-	0,02	0,06	0,12	0,07	0,03	0,02	0,03	0,06		0,04

Tabel B.2. *Risico: het aantal doden en ziekenhuisgewonden per miljoen reizigerskilometers. De tabelwaarden geven de sommatie over de jaren 1995-1997. Bron: SWOV - BIS-V; AVV/BG – Verkeersongevallen en Netwerk; CBS – OVG.*