

COMMENTAAR OP HET ONTWERP VOOR EEN NIEUWE CATEGORIE-INDELING VAN  
TWEEWIELERS

Een notitie

R-90-32

Ing. J.A.G. Mulder

Leidschendam, 1990

Stichting Wetenschappelijk Onderzoek Verkeersveiligheid SWOV

VOORWOORD

In deze notitie geeft de SWOV, daartoe in staat gesteld door een bijdrage van de Nederlandse Vereniging van Automobiellassuradeuren NVVA, commentaar op een ontwerp voor een nieuwe categorie-indeling van gemotoriseerde tweewielers. Deze notitie geeft een aantal overwegingen die relevant zijn voor de veiligheid, maar bevat geen afgerond voorstel. Dit laatste is slechts mogelijk als de uitgangspunten voor een categorie-indeling nauwkeurig zijn gedefinieerd.

## INLEIDING

Er zijn redenen om middelen van vervoer in categorieën in te delen. Vooropgesteld dat men bepaalde middelen van vervoer wil toelaten en de uitvoering en het gebruik aan bepaalde eisen onderhevig wil laten zijn, zal vervolgens ook de controle op de gestelde eisen daarvan het gevolg moeten zijn. Dit pleit ervoor dat de categorieën op een logische wijze op elkaar volgen en op een logische wijze van elkaar te onderscheiden zijn. Ook voor andere weggebruikers is het belangrijk te weten met welk soort voertuig men van doen heeft omdat hierover verwachtingen over het gedrag kunnen worden afgeleid. Het deelnemen aan het verkeer is een proces van voortdurend waarnemen, beslissen en handelen. In zulk een proces is het van belang dat men verwachtingen kan hebben over de positie en beweging van anderen.

Bij een categorie-indeling van tweewielers ligt het voor de hand per categorie in toenemende zwaarte eisen te stellen aan die eigenschappen van bestuurder, voertuig of omgeving die relevant worden verondersteld voor de veiligheid. Uit de literatuur blijkt dat dit voor de bestuurder leeftijd, rijopleiding en ervaring zijn. Voor het voertuig is dat voornamelijk het prestatievermogen met als exponenten het motorvermogen, de cilinderinhoud, het gewicht en de snelheid, alsmede andere technische aspecten zoals de beremming, de verlichting en de herkenbaarheid. Voor de omgeving: de voorangsregeling, de maximum snelheid en de plaats op de weg. In verband met het opdoen van ervaring moeten de eisen ook zodanig zijn dat een soepele overgang van de ene naar de volgende categorie mogelijk is.

#### VOORBEELDEN UIT HET BUITENLAND

Beperken we ons mede uit overwegingen van harmonisatie tot de Europese landen, dan blijkt dat er tussen landen ten aanzien van tweewielers verschillen zijn in het aantal klassen dat is toegelaten, de toegestane snelheid, de minimum leeftijd van de bestuurder, de helmdraagplicht, het al dan niet benodigd zijn van een rijbewijs, de aanwezigheid van pedalen of voetsteunen, de wieldiameter en de plaats op de weg. De meest uitgebreide regelgeving is op dit moment aanwezig in de Bondsrepubliek Duitsland. Naast de Moped waarvoor een rijbewijs vereist is, maar die verder grote overeenkomst vertoont met de Nederlandse bromfiets (ook wat betreft leeftijd, snelheid en helmdraagplicht) bestaan er de Mofa, de Mokick en de Lichtmofa. De Mokick onderscheidt zich alleen van de Moped doordat in plaats van pedalen voetsteunen zijn toegestaan. De Mofa heeft een lager maximum snelheid van 25 km/uur, helmdraagplicht en een minimum leeftijd van 15 jaar. Bestuurders (na 1965 geboren), moeten beschikken over een Mofa-rijbewijs of over enig ander rijbewijs van onverschillig welke klasse. Het Mofa-rijbewijs kan worden behaald na een theoretische en praktische opleiding. Deze verplichting geldt niet voor personen die voor 1965 zijn geboren. Naast de Mofa bestaat nog de Lichtmofa met een maximum snelheid van 20 km/uur en zonder helmdraagplicht. Hij lijkt daarmee op snorfiets, maar voor het besturen ervan gelden dezelfde eisen als voor de Mofa. Een voordeel boven de snorfiets is dat de voorgeschreven wielmaat groter is.

Voor wat betreft motorfietsen gold tot voor enige jaren dat 16-jarigen slechts motorfietsen van 80 cc inhoud mochten besturen, terwijl een theorie- en praktijktest vereist was. 18 jaar en ouderen dienden een theorie- en praktijktest af te leggen op een motorfiets met minimaal 27 pk (400-500 cc) en een massa van 150 kg, alvorens iedere andere motorfiets te mogen besturen. Deze regeling is inmiddels veranderd: alle beginnende motorrijders mogen, nadat zij hun rijbewijs hebben gehaald, twee jaar rijden op een motorfiets met een vermogen van maximaal 27 pk. Na deze periode moet nogmaals examen worden afgelegd.

De huidige wetgeving in Duitsland, zeker waar het die voor motorfietsen betreft, is louter gebaseerd op de zorg om de betrokkenheid bij ongevallen van jonge, onervaren bestuurders die voertuigen met groter vermogen gaan besturen. In verschillende landen, ook buiten Europa, is die combinatie onderwerp van onderzoek geweest. Het bekende onderzoek lijkt stevast tot

bekende, meer triviale conclusies te leiden: hoe jeugdiger, hoe meer onervaren; hoe meer onervaren hoe hoger het risico. En ook: hoe groter de cilinderinhoud hoe meer ervaren men moet zijn voor het besturen van het voertuig; hoe meer onervaren men is, hoe hoger het risico.

Wat meer uitgebreide regelgeving ten aanzien van motorfietsen bestaat ook in Groot-Brittannië. Aanvankelijk mochten leerling-motorrijders geen motorfietsen besturen met een cilinderinhoud die groter was dan 250 cc. Later werd de minimum leeftijd verhoogd van 16 tot 17 jaar. In 1981 werd vereist dat motorrijders een voorlopig rijbewijs moesten hebben voordat - na twee jaar - de officiële rijtest kon worden afgelegd. In die proefperiode gold tevens een maximum cilinderinhoud van 250 cc. In 1983 werd die laatste eis veranderd in 125 cc.

## EUROPESE HARMONISATIE

In een rapport van een Expert groep van de Europese gemeenschap over de verkeersonveiligheid in de EG-landen wordt geconstateerd dat over de gehele gemeenschap gemiddeld 17% van de doden valt in de categorie gemotoriseerde tweewielers (7,6% bromfiets, 9,4% motorfiets). Voor alle landen wordt geconstateerd dat het risico sterk toeneemt met toenemend motorvermogen. Dit bevestigt nog eens de in de literatuur gevonden onderzoekresultaten.

De Expert groep constateert tevens dat de categorie-indeling van gemotoriseerde tweewielers in de lidstaten onderling aanzienlijk verschilt en acht het wenselijk een termijn te stellen voor harmonisatie. Er zouden drie grote categorieën moeten worden onderscheiden:

- bromfietsen, kleine cilinderinhoud (<50 cc), lage snelheid (<50 km/uur)
- motorfietsen met cilinderinhoud <400 cc
- motorfietsen met cilinderinhoud >400 cc

De eerste twee categorieën kunnen zelf weer in twee worden onderverdeeld. Verschillende principes zouden kunnen worden gehanteerd om het rijden ermee toe te laten. Daarbij schijnt het in de eerste plaats wenselijk uit te gaan van het volgende:

- het mag niet mogelijk zijn een motorvoertuig te besturen zonder een minimum aan opleiding en een toetsing van de ervaring of, op zijn minst, van de kennis;
- het toelaten tot motorfietsen >400 cc dient beperkt door de verplichting tot het minimaal twee jaar hebben van een rijbewijs voor de naast lagere categorie;
- voor de toelatingseisen voor de andere categorieën dient te worden uitgegaan van een progressief rijbewijs, bijvoorbeeld gebaseerd op het Engelse voorbeeld. Nader zou moeten worden vastgesteld wat de minimale toelatingsleeftijd voor elke categorie is en of rekening moet worden gehouden met ervaring die op een bromfiets is opgedaan.

Hoewel deze voorstellen nog redelijk vaag zijn is er toch weer in terug te vinden wat in bepaalde landen aan de wieg van een categorie-indeling heeft gestaan en wat ook uit de literatuur als belangrijk naar voren komt.

## DE VOORGESTELDE CATEGORIE-INDELING

De voorgestelde indeling betreft vijf categorieën gemotoriseerde tweewielers. Deze indeling zou daarmee in overeenstemming zijn met het voorstel van de EG-expert groep. In de tabel zijn de kenmerken van de verschillende categorieën samengevat. De fiets - als niet gemotoriseerde tweewieler - valt hier buiten beschouwing.

In het licht van hetgeen reeds is beschreven vallen bij deze indeling de volgende kanttekeningen te maken.

### Leeftijd, ervaring en bekwaamheid

Voor de fiets (met hulpmotor) wordt evenals nu geen leeftijdsgrens gesteld. Voor de bromfiets blijft de minimum leeftijd op 16 jaar, zij het dat in tegenstelling tot nu een theoriecertificaat wordt vereist. Voorts wordt voor deze categorie de maximum snelheid op 30 km/uur gesteld. De opeenvolging van deze twee categorieën lijkt daarmee een logische: de omstandigheden waaronder kan worden gereden blijven beperkt, de snelheid blijft gematigd en als eerste stap naar verdere ervaring en bekwaamheid wordt een proeve van kennis verlangd. Een logische voortzetting van die gedachte is in de eisen voor de daaropvolgende categorieën niet meer terug te vinden. Het lijkt alsof wordt voorgesteld dat jongeren dan 16 jaar kunnen - weliswaar met rijbewijs - een lichte motorfiets besturen met een maximum snelheid van 70 km/uur, terwijl ouderen dat mogen zonder rijbewijs. 18 jaar en ouderen kunnen - weliswaar met rijbewijs maar zonder verplicht gestelde voorafgaande ervaring in een lagere categorie - terecht op een motorfiets tot maximaal 500 cc. Zowel de leeftijdopbouw als het opdoen van ervaring en bekwaamheid in de verschillende categorieën lijken hiermee niet evenwichtig te zijn verdeeld en vooral dit laatste lijkt niet overeen te stemmen met de gedachten die in het kader van de Europese harmonisatie zijn uitgesproken.

Ook is niet duidelijk of, voorzover binnen de bebouwde kom gereden wordt, nog lagere maximum snelheden kunnen gelden.

### Plaats op de weg

Met uitzondering van de laagste categorieën is de plaats van de tweewieler niet op het rijwielpad. Juist op dit moment is discussie gaande over de plaats van de huidige bromfiets op de weg en wordt daarnaar onderzoekgedaan. Voor uitspraken over dit punt zouden de onderzoekresultaten moeten worden afgewacht.

### Helmdraagplicht

Voor alle voorgestelde categorieën met uitzondering van de fiets met hulpmotor wordt de helmdraagplicht voorgesteld. Op zich is dit toe te juichen; ook bij de introductie van de snorfiets zijn er stemmen opgegaan om voor deze voertuigen de helm verplicht te stellen met het oog op een voorspelbaar positief resultaat. Een dergelijke verplichting nu zou op weerstand kunnen stuiten.

### Kentekenplicht

Het verplicht stellen van een kenteken, zeker waar dit gecombineerd wordt met verplicht rijbewijsbezit, kan behulpzaam zijn bij de handhaving van de gestelde regels. Controle daarvan, maar ook van andere gestelde regels, zou echter een taakverzwaring van het controle-apparaat kunnen betekenen. Dit pleit er eens te meer voor dat een opeenvolging van toenemende zwaarte in categorieën niet alleen logisch moet zijn, maar ook als logisch moet worden ervaren.

### Herkenbaarheid

In het voorstel is niet opgenomen hoe de verschillende categorieën uiterlijk onderscheiden zijn en als zodanig herkenbaar zijn voor medeweggebruikers.



TENSLOTTE

Om tot verantwoorde uitspraken over een nieuwe categorie-indeling te komen zullen allereerst de te hanteren uitgangspunten nauwkeurig moeten worden geformuleerd. Vervolgens zullen schattingen moeten worden gemaakt over de toename van de mobiliteit en van eventuele verschuivingen in het gebruik. Eerst dan zullen de gevolgen voor de verkeersveiligheid beter kunnen worden beschreven. De discussie over een nieuwe categorie-indeling zal echter niet alleen vanuit een oogpunt van verkeersveiligheid moeten worden gevoerd. Naast de genoemde mobiliteitsaspecten zullen daarbij zeker ook milieu- en handhavingsaspecten moeten worden betrokken.

LITERATUUR

- Mulder, J.A.G. (1987). Naar een nieuwe categorie-indeling voor tweewielers; Een overzicht van de situatie en een literatuurstudie naar de mogelijkheden van een categorie-indeling ter verbetering van de veiligheid. R-87-22. SWOV, 1987. (Met literatuurlijst).
- L'insecurité routière dans la Communauté Européenne: Constat et propositions. (Concept).

CATEGORIE	UITVOERING	BIJZONDERHEDEN
Rijwiel met hulpmotor	Spartamet e.d.	Toegestaan op rijwielpad. Geen helmplicht. Geen rijbewijs. Geen kentekenplicht. "Opzittenden" als bij fiets.
Bromfiets	Automaat Snorfiets	Toegestaan op rijwielpad. Helmplicht. Geen duo-passagier >10 jaar. Kentekenplicht. Minimum leeftijd 16 jaar. Rijbevoegdheid op basis theorie-examen. Max. 30 km/uur.
Motorrijwiel Categorie 1	Lichte motorfiets *) tot 50 cc  *) = bromfiets met versnelling	Provinciale wegen (niet op rijwielpad en snelweg). Helmplicht. 16- en 17-jarigen mogen geen duo-passagier meevoeren. Kentekenplicht. Max. 70 km/uur. Theoretisch en praktisch examen rijbewijs (voor degenen die nu jonger zijn dan 16 jaar).
Motorrijwiel Categorie 2	50 tot 500 cc	Provinciale- en snelwegen. Helmplicht. Kentekenplicht. Theoretisch en praktisch examen rijbewijs. Duo-passagier wel toegestaan. Minimum leeftijd 18 jaar. Normaal toegestane rijsnel- heden.
(Nog nader te bespreken)		
Motorrijwiel Categorie 3	Vanaf 500 cc	Zie onder categorie 2. Vanaf 21 jaar.