

Vooronderzoek invoering bromfietscertificaat

Een studie naar de invoering van een theorie-examen voor het bromfietscertificaat

R-95-65

Drs. D.M. Wijnolst

Leidschendam, 1995

Stichting Wetenschappelijk Onderzoek Verkeersveiligheid SWOV

Documentbeschrijving

Rapportnummer: R-95-65
Titel: Vooronderzoek invoering bromfietscertificaat
Ondertitel: Een studie naar de invoering van een theorie-examen voor het bromfietscertificaat
Auteur(s): Drs. D.M. Wijnolst
Onderzoeksmanager: Drs. P.C. Noordzij
Projectnummer SWOV: 52.186
Projectcode opdrachtgever: HVVL 95.115
Opdrachtgever: De inhoud van dit rapport berust op gegevens verkregen in het kader van een project, dat is uitgevoerd in opdracht van de Adviesdienst verkeer en Vervoer van Rijkswaterstaat.

Trefwoorden: Moped, motorcyclist, behaviour, age, accident rate, experience (human), skill (road user), driver training, fatality, driving test, driving licence, accident prevention, cost, Netherlands.

Projectinhoud: Personen die de zestienjarige leeftijd bereiken en een brom- of snorfiets willen berijden, zullen vanaf 1 juni 1996 een theorie-examen moeten afleggen. Dit rapport gaat in op de vraag hoe het staat met het huidige kennisniveau onder de jonge bromfietzers. Ook is onderzocht hoe de effecten van invoering van het theorie-examen in kaart te brengen zijn, en welke mogelijkheden er bestaan om het examen uit te breiden met een praktijkgedeelte.

Aantal pagina's: 32 pp. + 1 pp.
Prijs: f 20,-
Uitgave: SWOV, Leidschendam, 1995

Stichting Wetenschappelijk Onderzoek Verkeersveiligheid SWOV



Stichting
Wetenschappelijk Postbus 1090
Onderzoek 2260 BB Leidschendam
Verkeersveiligheid Duindoorn 32
SWOV telefoon 070-3209323
telefax 070-3201261

Samenvatting

Per 1 juni 1996 wordt het bromfietscertificaat ingevoerd. Personen die vanaf die datum de zestienjarige leeftijd bereiken en een brom- of snorfiets willen berijden, zullen voor een theorie-examen moeten slagen om dit certificaat in bezit te krijgen. Dit rapport richt zich op de volgende vragen:

1. Hoe staat het met het huidige kennisniveau onder de jonge bromfietsers?
2. Hoe zijn de effecten van invoering van het certificaat in kaart te brengen?
3. Welke mogelijkheden bestaan er voor uitbreiding van het bromfietscertificaat met een praktijkgedeelte?

Om een indruk te krijgen van het kennisniveau van de huidige bromfietsers is een kennismeting gedaan onder 300 jonge bromfietsers door middel van een dia-serie, ontwikkeld door het CBR (snorfietsers zijn bij deze steekproef niet betrokken, omdat tijdens het onderzoek nog niet bekend was dat het certificaat ook voor de snorfiets zou gelden).

Uit de kennismeting blijkt dat de meeste jongeren onvoldoende verkeerskennis hebben om voor het theorie-examen te slagen. Inzichts vragen leveren minder problemen op dan bordenkennis en voorrangsregelingen. De resultaten zullen vergeleken worden met een kennismeting die gehouden zal worden één jaar na invoering van het theorie-examen voor de brom- en snorfiets.

De kennismeting vormt niet het enige toetsinstrument; de invoering van het theorie-certificaat zal op meer aspecten worden geëvalueerd. Een opzet is gemaakt om dit één jaar na invoering van het theorie-examen te doen aan de hand van ongevallencijfers onder jonge brom- en snorfietsers. Tegelijkertijd wordt een enquête uitgezet onder de jonge brom- en snorfietsers waarin hen gevraagd wordt naar de voorbereiding op het theorie-examen en de overwegingen voor aanschaf van een brom- of snorfiets.

Aan de hand van de huidige vrijwillige bromfietscursussen zijn de mogelijkheden bekeken voor uitbreiding van het theorie-examen met een praktijkgedeelte.

Kennis over de inhoud van een praktijk-examen is al aanwezig, evenals de meeste randvoorwaarden. Het is dan ook mogelijk een praktijkgedeelte op te nemen in het examen voor de bromfiets. Wel bestaat er onduidelijkheid over de kosten van een dergelijk praktijk-examen, zowel voor de organisatie ervan als voor de consument. Verder dient er, wanneer de bromfietser-in-spe reeds voor de zestiende verjaardag kan beginnen met de cursus en daarbij op de openbare weg gaat rijden, aandacht gegeven te worden aan de regelgeving.

Voor de mogelijke effecten van de invoering van een praktijk-examen voor de bromfiets is de situatie in Duitsland beschouwd, waar al jaren het praktijk-examen voor de bromfiets bestaat. Gekeken is naar de ongevals-betrokkenheid van bromfietsers rond de periode van invoering van het praktijk-examen in Duitsland. Ook recente ongevallencijfers, waaruit blijkt dat de situatie voor bromfietsers in Duitsland een stuk veiliger is dan in Nederland, zijn in het onderzoek betrokken. Deze gegevens lijken de wenselijkheid van invoering van een praktijkgedeelte voor het bromfiets-examen te ondersteunen.

Summary

Preliminary study regarding the introduction of a moped certificate

As of June 1, 1996, the moped certificate will be introduced. Persons who from that date attain the age of sixteen and wish to ride a moped or cycle with auxiliary motor will have to pass a theory exam in order to obtain this certificate. This report is aimed at the following questions:

1. What is the current level of knowledge amongst young moped riders?
2. How can the effects of the introduction of the certificate be charted?
3. What possibilities exist for expansion of the moped certificate with a practical section?

In order to gain an impression of the level of knowledge amongst current moped riders, an exploration was performed amongst 300 young moped riders using a slide series developed by the Driver and Vehicle Licensing Centre CBR (cycles with auxiliary motors are not involved in this random sample, because during the study it was not yet known that the certificate would also apply to this category).

The knowledge measurement showed that most youngsters' understanding of the traffic process is inadequate to pass the theory exam. Questions based on insight offer fewer problems than those requiring knowledge of road signs and priority rules.

The results will be compared with a knowledge measurement performed one year after introduction of the theory exam for the moped and cycle with auxiliary motor.

The knowledge measurement will not be the only assessment instrument; the introduction of a theory certificate will be evaluated on several aspects. A plan has been drawn up to perform such an evaluation one year after introduction of the theory exam, based on accident figures amongst young moped riders. At the same time, a survey will be conducted amongst young moped riders, asking them about their preparation for the theory exam and whether they are planning to purchase a moped or cycle with auxiliary motor.

Based on current voluntary moped courses, the possibilities have been investigated for expansion of the theory exam with a practical section. Knowledge about what the practical exam entails is already present, and most of the preliminary conditions are also understood. It would therefore be possible to include a practical section in the moped exam. However, there is some uncertainty about the costs of such a practical exam, both with respect to the organisation and for the consumer. In addition, if the potential moped rider can already commence the course and therefore drive on the public highway prior to reaching the age of sixteen, the implications for the relevant regulations as they currently apply should be considered.

To assess the potential effect of the introduction of a practical exam for the moped, the situation in Germany was considered, where the practical exam for the moped has been in operation for many years. The accident involvement of moped riders around the time when the practical exam was first introduced in Germany was examined. Also included in the study are recent accident figures which show that the situation for moped riders in Germany is far safer than the situation in the Netherlands. These data would seem to support the desirability of incorporating a practical section in the moped exam.

Inhoud

<i>Voorwoord</i>	6
1. <i>Inleiding</i>	7
2. <i>Kennismeting onder jonge bromfietzers</i>	9
2.1. De steekproef	9
2.2. Analyse (non)respons	9
2.3. Resultaten	10
3. <i>Opzet voor nameting en evaluatie theorie-examen</i>	13
3.1. Voorbereiding theorie-examen	13
3.2. Kennis verkeersregels	14
3.3. Ongevalsbetrokkenheid	15
3.4. Overstap van brom- naar snorfiets	15
4. <i>Invoering praktijk-examen voor de bromfiets</i>	17
4.1. Verschillen tussen huidige en toekomstige situatie	17
4.1.1. Benadering doelgroep	18
4.1.2. Kosten van de cursus	18
4.1.3. Kosten voor de consument	18
4.2. Aandachtspunten bij invoering van het praktijk-examen voor de bromfiets	19
4.2.1. Leeftijd bromfietser	19
4.2.2. Bevoegdheid rij-instructeur	19
4.2.3. Afname examen	20
4.3. Praktijk-examen in het buitenland	20
4.4. Ongevallencijfers Duitsland en Nederland vergeleken	22
4.4.1. Ongevallencijfers bromfietzers rond invoering praktijk-examen in Duitsland	22
4.4.2. Ongevallen 1994 per vervoerwijze	23
4.4.3. Gewonden per vervoerwijze over de leeftijdsgroepen	23
4.4.4. Doden per vervoerwijze over de leeftijdsgroepen	26
5. <i>Conclusies en aanbevelingen</i>	29
<i>Literatuur</i>	31
<i>Bijlage</i>	33

Voorwoord

Per 1 juni 1996 wordt het theoriecertificaat voor de bromfiets en snorfiets ingevoerd. Momenteel wordt aan personen die een bromfiets of snorfiets willen besturen alleen de eis gesteld dat zij minstens zestien jaar zijn. De grote onveiligheid van brom- en snorfietsers, met name onder jongeren, was aanleiding om een theorie-examen voor te schrijven. Personen die vanaf 1 juni 1996 zestien jaar worden, zullen voor dit examen moeten slagen om het bromfietscertificaat in handen te krijgen en een bromfiets of snorfiets te mogen besturen. Personen die vóór die datum de zestienjarige leeftijd reeds hebben bereikt, kunnen het certificaat via het CBR opvragen zonder een theorie-examen af te leggen.

De Adviesdienst Verkeer en Vervoer heeft de SWOV gevraagd onderzoek te verrichten naar de effecten van invoering van dit theorie-examen.

De vraagstelling heeft in de eerste plaats betrekking op wat de invoering van het certificaat oplevert en in de tweede plaats op de aanvullende waarde van een praktijkgedeelte. De onderzoeksdoelstellingen zijn aldus:

1. Inzicht in de effecten van invoering van het bromfietscertificaat; zowel (a) inhoudelijk (kennisdoelstellingen), als (b) afgeleide of neven-effecten.
2. Inzicht in eventuele meerwaarde (inhoudelijk) en haalbaarheid (praktisch) van uitbreiding van het bromfietscertificaat met een praktijkelement.

1. Inleiding

Al lange tijd is bekend dat de bromfiets het meest gevaarlijke voertuig is in Nederland. Vooral onder de jongeren vallen relatief veel slachtoffers. Deze situatie was aanleiding om te bezien op welke manier maatregelen zijn te nemen om deze onveiligheid in het verkeer te verkleinen.

Eén van de mogelijkheden is in te spelen op de verkeerseducatie. Bij de jongeren lijkt hiermee een grote winst te behalen. Om die reden is gekozen voor invoering van een certificaat voor de brom- en snorfiets. Personen die na 1 juni 1996 de zestienjarige leeftijd bereiken en een brom- of snorfiets willen berijden, zullen eerst een theoretisch examen moeten afleggen.

Voor de evaluatie van deze maatregel kan door middel van een voor- en nameting bekeken worden of het verkeerskennisniveau van de jongeren daadwerkelijk vooruitgegaan is.

In dit rapport wordt ingegaan op de volgende drie aspecten:

1. de resultaten van de voormeting van de verkeerskennis onder jonge bromfietzers;
2. een opzet voor de evaluatie van de invoering van het bromfietscertificaat, waaronder de nameting van de verkeerskennis;
3. de mogelijkheden van een praktijkgedeelte voor het bromfietscertificaat.

Om na te kunnen gaan of de kennisdoelstellingen worden bereikt met invoering van het bromfietscertificaat, dient vóór de invoering van het certificaat een meting te worden uitgevoerd onder bromfietzers die op dit moment juist zestien jaar zijn geworden. Voor de kennismeting wordt een landelijk representatieve steekproef genomen van beginnende bromfietzers; van deze groep wordt de huidige verkeerskennis getoetst.

De kennismeting heeft plaatsgevonden in samenwerking met het CBR, om de toets zoveel mogelijk overeenkomst te laten hebben met de daadwerkelijke toetsing voor het bromfietscertificaat per 1 juni.

Snorfietsers zijn bij de steekproef niet betrokken, omdat tijdens het onderzoek nog niet bekend was dat het certificaat ook voor de snorfiets zou gelden. Hoewel de problematiek dus feitelijk een certificaat voor brom- en snorfietsers betreft, wordt in dit rapport gesproken van het bromfietscertificaat.

De resultaten van de kennismeting zijn beschreven in hoofdstuk 2.

In hoofdstuk 3 wordt de opzet van de evaluatie van invoering van invoering van het bromfietscertificaat uitgewerkt. Behalve de nameting komen daarin ook de neveneffecten aan de orde. De effecten zullen afhankelijk zijn van politietoezicht op het certificaat. Daarom wordt ook de mate van controle door de politie in de evaluatie opgenomen.

De mogelijkheden van de invoering van een *praktijk*-examen voor bromfietzers zijn uitgewerkt in hoofdstuk 4. Om inzicht te krijgen in de eventuele meerwaarde en haalbaarheid van een dergelijke uitbreiding van het bromfietscertificaat, is aangegeven waaruit een praktischelement kan bestaan en welke aspecten daarbinnen prioriteit zouden moeten hebben.

Voor dit onderdeel van het onderzoek zijn bestaande praktijkopleidingen op vrijwillige basis als referentiepunt genomen. Hiertoe zijn experts benaderd die betrokken zijn geweest bij de opzet van bromfietscursussen en de uitvoering ervan.

Ook is ingegaan op aspecten als praktische uitvoerbaarheid, juridische implicaties en kosten voor de consument. In dat kader is gekeken naar vergelijkbare examens in het buitenland en de bijbehorende regelgeving. Aanvullend is een vergelijking gemaakt van de risico's van de bromfiets met de situatie in Duitsland, waar al een praktijk-examen voor de bromfiets bestaat.

2. Kennismeting onder jonge bromfietzers

Om het effect van de invoering van het theoriecertificaat voor bromfietzers te meten, is een voormeting gehouden onder jonge bromfietzers, in de leeftijd van zestien en zeventien jaar. Omdat bij aanvang van onderhavig onderzoek het theoriecertificaat alleen voor bromfietzers en niet voor snorfietzers ingevoerd zou worden, zijn alleen de jongeren die in het bezit zijn van een *bromfiets* betrokken in het onderzoek. Eerst wordt in kaart gebracht hoe de steekproef samengesteld is, waarna de resultaten van de kennismeting worden besproken.

2.1. De steekproef

Het oorspronkelijke plan was om alleen zestienjarige bromfietzers in het onderzoek te betrekken. Gezien de geringe trefkans op scholen en de opgang van de snorfiets, is echter van de leeftijdsbeperking afgezien. Wel is in de resultaten onderscheid gemaakt naar leeftijdsgroep.

Zesentwintig scholen, verspreid over Nederland, zijn per brief benaderd met het verzoek medewerking te verlenen aan een kennismeting onder de bromfietzende scholieren. Vervolgens is met alle scholen telefonisch contact opgenomen om nadere afspraken te maken, onder meer over het ophangen van een deelname-formulier waarop de jongeren zich konden inschrijven.

Of en in hoeverre schooldirecties hun medewerking verlenen, blijkt sterk te variëren. Op scholen waar een lesuur ingeroosterd werd voor de testafname, was een hoge respons van de jongeren. Op scholen waar de test in de pauze afgenomen werd was de opkomst wisselend. Sommige scholen wilden wel meewerken, maar zegden dit later weer af doordat te weinig (minder dan tien) jongeren zich hadden ingeschreven voor de test. Ook waren er scholen die geheel niet voor medewerking aan dit onderzoek voelden.

2.2. Analyse (non)respons

Van de zesentwintig scholen zijn uiteindelijk dertien scholen bezocht voor de kennismeting. Dit betekent een responspercentage van 50%.

Vier scholen bleken in eerste instantie al niet bereid mee te werken met het onderzoek. De meest genoemde reden hiervoor was dat betreffende school geen belangstelling had voor het onderzoek, of geen kans zag hiervoor tijd vrij te maken. Deze scholen zeiden overspoeld te worden door aanvragen mee te werken aan een of ander onderzoek.

Daarnaast waren er negen scholen die in eerste instantie wel hun medewerking verleenden, maar waarbij zich te weinig leerlingen inschreven voor de test. In drie van die scholen was zelfs na extra inspanning van de docenten te weinig animo.

In totaal zijn er 306 jongeren benaderd, waarvan 192 zestienjarigen. In onderstaande tabel is de verdeling te zien over de leeftijd.

Leeftijd	Aantal respondenten
16 jaar	192
17 jaar	114
Totaal	306

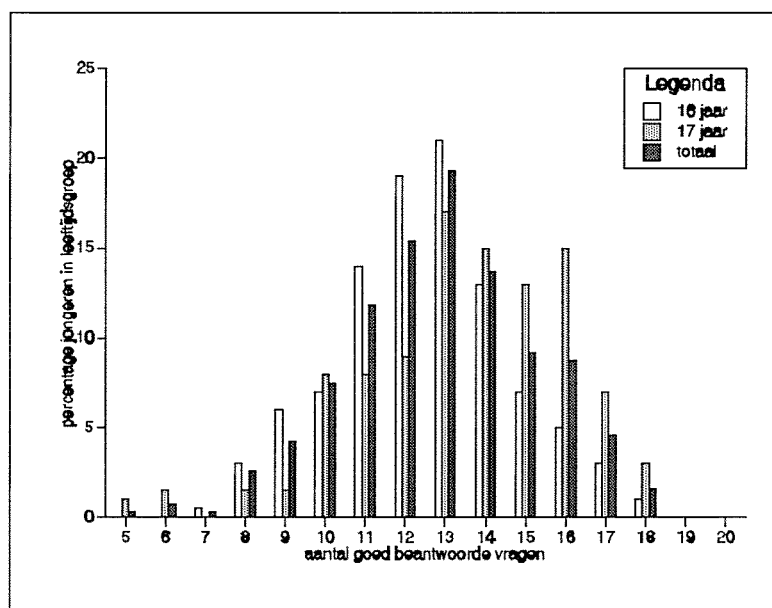
Tabel 1. Jongeren die betrokken zijn bij de kennismeting, naar leeftijd.

Oorspronkelijk was het de bedoeling 500 respondenten te betrekken in het onderzoek. Berekend is of de conclusies uit de huidige steekproef minder goed te generaliseren zijn dan die uit een steekproef bestaande uit 500 respondenten. Het verschil bleek zodanig verwaarloosbaar dat ervoor gekozen is het bij de huidige steekproefgrootte te laten.

2.3. Resultaten

De kennismeting is uitgevoerd met behulp van een test die door het CBR ontwikkeld is en gelijkenis vertoont met het theorie-examen zoals het in 1996 zal worden ingevoerd.

In onderstaande grafiek staat weergegeven hoeveel vragen de jongeren goed beantwoord hebben, uitgesplitst naar leeftijd.



Afbeelding 1. Aantallen goed beantwoorde vragen, naar leeftijd van de respondenten.

De grafiek geeft de percentages weer van de hoeveelheid jongeren die de aangegeven hoeveelheid vragen goed beantwoord hebben. In totaal bestaat de test uit twintig vragen. De meeste jongeren beantwoordden tussen de tien en vijftien vragen goed. Volgens de norm van het CBR, geslaagd bij minimaal zeventien goede antwoorden, zouden slechts weinigen het certificaat in handen krijgen.

Deze resultaten behoeven op zichzelf geen verwondering te wekken. Juist de indruk die bestaat dat het met de verkeerskennis onder jonge bromfietzers slecht gesteld is, vormt immers de aanleiding voor de invoering van het theoriecertificaat. Voor zover bekend heeft deze groep jongeren zich niet voorbereid op een dergelijke test. De verwachting is dan ook dat de resultaten na invoering van het certificaat beter zullen zijn. De opzet voor de nameting zal in het volgende hoofdstuk uitgewerkt worden.

In de *Bijlage* is een tabel te vinden waarin per vraag de percentages staan weergegeven hoeveel jongeren die vraag goed beantwoord hebben. Deze percentages verschaffen inzicht in de verkeerskennis van de jongeren op dit moment. Dit wordt hieronder nader toegelicht.

Vragen 12, 14 en 15 beantwoordt bijna iedereen goed. Deze vragen zijn dan ook geen echte 'weetjes', maar toetsen meer het verkeersinzicht. Eén ervan laat een dia zien waarbij de bromfiets links van een auto staat opgesteld voor een gesloten spoorwegovergang. De vraag is of je zo veilig weg kan rijden (nee).

Een andere dia laat een rotonde zien waar een vrachtwagen overheen rijdt, met een bromfietser die vlak naast de vrachtwagen rijdt. De vraag is of de vrachtwagenchauffeur je zo kan zien - het antwoord is nee.

De laatste dia laat een weg buiten de bebouwde kom zien, waarop zich een bromfietser bevindt die op het punt staat een fietser in te halen. Vanuit tegengestelde richting komt een auto aanrijden. De vraag is of je op dit moment de fietser mag inhalen. Ook hier is het antwoord nee. Het lijkt erop dat het met het verkeersinzicht bij de jonge bromfietzers goed gesteld is.

De vragen waar de jongeren de meeste moeite mee hebben, zijn vragen 1, 2, 4, 18 en 20. In drie gevallen betreft het bordenkennis. Het lijkt erop dat verwarring er de oorzaak van is dat een groot aantal jongeren de vraag fout beantwoordt.

De eerste vraag betreft een bord 'verboden in te rijden voor motorfietsen'; de verwarring die deze vraag oproept bestaat erin dat de motorfiets voor een brommer wordt aangezien.

In het tweede geval is het gebodsbord waarbij het verkeer rechtdoor dient te gaan in het geding. De vraag is of men daar rechtsaf mag slaan.

Het gebodsbord wordt door veel respondenten aangezien voor het bord voor éénrichtingsverkeer. Bovendien wekt de toevoeging 'behalve voor fietsers' waarschijnlijk verwarring.

Het derde geval betreft het bord voor een niet-verplicht fietspad. De vraag is of men op de rijbaan mag rijden. Dit is wel het geval, maar de meeste jongeren denken van niet.

Vraag 1 werd het minst vaak goed beantwoord. Dit heeft waarschijnlijk te maken met de vraagstelling. De vraag luidt of het beter is de bandenspanning te meten nadat men al enige tijd heeft gereden. De bedoeling van de vraag is dat men dient te weten dat je je bandenspanning in elk geval moet meten *voordat* je gaat rijden (dus het antwoord is nee). De meeste jongeren interpreteerden de vraag echter dat je *ook* de bandenspanning moet meten nadat je al enige tijd hebt gereden, waarop ze de vraag bevestigend beantwoordden.

De laatste vraag waarop minder dan de helft van de jongeren het goede antwoord gaf, is de vraag of men 40 km/uur mag rijden. Op de dia is een gemeentebord te zien met daarbij een snelheidslimiet van 60 km/uur. De jongeren worden waarschijnlijk in verwarring gebracht door het laatstgenoemde bord, waardoor men de vraag bevestigend beantwoordt. Binnen de bebouwde kom geldt voor de bromfiets echter een snelheidslimiet van 30 km/uur.

Op twee andere vragen wist ongeveer tweederde van de jongeren het goede antwoord; deze betreffen voorraangsregelingen. De eerste vraag gaat over de speciale voorraangsregeling in een woonerf. Alle verkeer van rechts heeft voorrang, dus ook de brommer die van rechts komt aanrijden op een auto. De tweede vraag betreft een rechtdoorgaande voetganger die voorrang heeft op de rechtsafslaande bromfietser.

Conclusie:

- Slechts 5% van de jonge bromfietzers zou op dit moment slagen voor het theorie-examen;
- Regel- en bordenkennis levert meer problemen op dan vragen over verkeersinzicht.

3. Opzet voor nameting en evaluatie theorie-examen

Al jaren blijkt uit verschillende cijfers dat met name jonge, onervaren bromfietzers grote kans lopen bij een ongeval betrokken te raken. Dit kan toegeschreven worden aan het leeftijdspecifieke gedrag, maar ook aan het feit dat de kennis over verkeersregels te wensen over laat.

Om deze kennisleemte te beïnvloeden, zal het theoriecertificaat worden ingevoerd. De bedoeling is dat de doelgroep beter bekend raakt met de verkeersregels. Dit kan vervolgens leiden tot meer verantwoord gedrag in het verkeer, hetgeen uiteindelijk een vermindering teweeg kan brengen van slachtoffers onder jonge bromfietzers.

Om op voorhand een idee te krijgen van hoe de jongeren tegenover de invoering van het theoriecertificaat staan, kan gekeken worden naar de resultaten naar enkele vragen die hierover zijn gesteld in de HBSC-enquête. Dit is een enquête waarin onder meer gevraagd wordt naar alcoholgebruik en wijze van deelname aan het verkeer. Daaronder zijn ook enkele vragen over de bromfiets opgenomen.

Uit de enquête bleek dat rond zestienjarige leeftijd ongeveer de helft van de jongeren bromfiets rijdt of zegt dit te gaan doen. Binnen deze groep bestaat een lichte neiging het theoriecertificaat 'niet nodig' te oordelen. Dit impliceert dat de jongere bromfietser negatief staat tegenover de invoering van het bromfietscertificaat. Op zichzelf is dat niet verwonderlijk. Wanneer men van plan is de bromfiets te gaan berijden, wil men niet gehinderd worden door een theorie-examen.

Uit de enquête-gegevens kan afgeleid worden dat men waarschijnlijk zo min mogelijk moeite zal willen doen voor het behalen van het certificaat. In de enquête die na invoering van het certificaat ter evaluatie zal worden gehouden, dient daarom de gedegenheid van de voorbereiding bevestigd te worden.

Omdat een eventuele verandering in daadwerkelijk gedrag moeilijk vast te stellen is, zal de evaluatie zich op de volgende aspecten richten:

1. Hoe bereiden jongeren zich voor op het examen?
2. Is hun verkeersinzicht en hun kennis over de verkeersregels en verbeterd?
3. Is de betrokkenheid van jonge brom- en snorfietzers bij ongevallen verminderd?
4. Is er sprake van een vlucht naar de snorfiets?

3.1. Voorbereiding theorie-examen

Tussen de jongeren die examen zullen doen voor het bromfietscertificaat bestaan waarschijnlijk grote verschillen in de mate van voorbereiding. Het is mogelijk ter voorbereiding een vrijwillige cursus te volgen, maar er zullen ook jongeren zijn die proberen met zo min mogelijk voorbereiding het certificaat in handen te krijgen. De gedegenheid van de voorbereiding kan van invloed zijn op de kennis over verkeersregels die op langere termijn beklijft.

Om inzicht te krijgen in het optreden van dergelijke effecten, zal tegelijk met de afname van de nameting in een enquête aan de jongeren gevraagd worden naar de manier waarop zij zich voorbereid hebben voor het

theorie-examen. Aan de hand hiervan kan, samen met gegevens over het moment waarop zij het theorie-examen hebben afgelegd, gekeken worden of er een verband is aan te tonen met hun kennis over verkeersregels voor de bromfiets.

3.2. Kennis verkeersregels

Ten aanzien van het tweede punt, de kennis over de verkeersregels, is een simpele nameting te houden met dezelfde test op - bij voorkeur dezelfde - middelbare scholen, onder een nieuwe populatie jonge bromfietzers. Omdat pas na de voormeting bekend werd dat het theoriecertificaat ook voor de snorfietzers zal gelden, zijn alleen bromfietzers in de voormeting betrokken. Zodoende moet bij de nameting duidelijk onderscheid worden gemaakt tussen brom- en snorfietzers, opdat de vergelijking met de voormeting optimaal te maken is.

Al één jaar na invoering kan onderzoek gedaan worden onder jonge brom- en snorfietzers om een effect te meten. Doordat de schoolvakantie rond dit tijdstip valt, zal de nameting pas gedaan kunnen worden in september/ oktober 1997. Belangrijk is daarbij van dezelfde test gebruik te maken als in de voormeting, om een optimale vergelijking te kunnen maken. Bij nameting zou eventueel ook gedacht kunnen worden om gebruik te maken van de resultaten van de daadwerkelijke theorietoets van het CBR zoals die per 1 juni ingevoerd zal worden. Verschillende redenen kunnen echter genoemd worden om hiervan af te zien.

Ten eerste bestaat de werkelijke toets uit vijftig vragen, terwijl de gebruikte toets uit twintig vragen bestaat. Dit kan problemen opleveren bij de vergelijking.

Ten tweede is de voormeting gehouden onder de al bromfietzende jongeren. Belangrijk is om onder een vergelijkbare groep jongeren de nameting te houden. Gezien het feit dat het CBR jongeren zal toetsen die nog geen bromfiets rijden, gaat de vergelijking mank.

Bovendien kan bij een nameting onder de al bromfietzende jongeren nagegaan worden in hoeverre de verkeerskennis structureel is vergroot. Het is mogelijk dat de jongeren proberen met zo minimaal mogelijke inzet het theoriecertificaat in handen te krijgen, waardoor enkele maanden na de toets de opgedane kennis alweer weggezakt is.

In deze materie kan inzicht verkregen worden door in de kennis-nameting te vragen naar de hoeveelheid tijd die verstreken is tussen de theorietoets van het CBR en het moment van kennis-afname.

Niet alleen kan gekeken worden naar significante verschillen tussen de zestienjarigen in de voormeting en zestienjarigen in de nameting, ook kunnen deze verschillen afgezet worden tegen de zeventienjarigen. Deze hebben dan immers geen examen hoeven doen, waardoor het enige verschil tussen de leeftijdsgroepen het examen is. Eventuele verschillen in toename van verkeerskennis kunnen dan terecht toegeschreven worden aan de invoering van het theorie-examen.

Leeftijdsgroep	Voormeting verkeerskennis 1995	Nameting verkeerskennis 1997
16-jarigen	A1	B1
17-jarigen	A2	B2

Tabel 2. *Onderzoeksdesign ter evaluatie theoriecertificaat.*

Toets 1: Is het kennisniveau van zestienjarigen in de nameting (B1) hoger dan in de voormeting (A1)?

Toets 2: Is het verschil in kennisniveau van zestienjarigen in de voor- en nameting (verschil A1-B1) groter dan het verschil in voor- en nameting bij zeventienjarigen (A2-B2)?

3.3. Ongevalsbetrokkenheid

Ten aanzien van het derde punt, de ongevalsbetrokkenheid, kunnen ongevallencijfers van voor en na invoering van het theorie-examen met elkaar worden vergeleken. Extra aandacht zal hierbij geschonken moeten worden aan de snorfiets, die in populariteit zeer snel toeneemt. Het theoriecertificaat wordt ook voor de snorfiets verplicht gesteld. Hoewel ongevallencijfers over de snor- en bromfietsers de laatste jaren nogal grillig van aard zijn, lijkt een 2*2 *design* het meest te voldoen om de ontwikkeling in ongevallen in beeld te krijgen (zie onderstaande tabel). Hieruit is wellicht ook af te leiden welke invloed het verschil in snelheid heeft op de ongevallen.

	Voormeting 1995	Nameting 1997
Bromfietsers	betrokkenheid ongevallen	betrokkenheid ongevallen
	doden/gewonden	doden/gewonden
Snorfietsers	betrokkenheid ongevallen	betrokkenheid ongevallen
	doden/gewonden	doden/gewonden

Tabel 3. *Onderzoeksdesign ongevalsbetrokkenheid.*

Wel dient bij de evaluatie van deze ongevalgegevens rekening gehouden te worden met andere ontwikkelingen die invloed kunnen hebben op de onveiligheid voor bromfietsers. Te denken valt aan een regeling voor bromfietsers op de rijbaan of de nieuwe anti-opvoerbepalingen die zijn overeengekomen in de Interne Marktraad van de Europese Unie.

3.4. Overstap van brom- naar snorfiets

Om een mogelijke overstap van brom- naar snorfietsers in beeld te krijgen, kunnen verkoopcijfers vergeleken worden. De vraag die hierbij gesteld moet worden is of er een duidelijke kentering is waar te nemen in de aankoop van brom- en snorfietsen.

Aanvullend kan een enquête gehouden worden onder jongeren, waarin naar hun motivatie voor de aankoop van een brom- of snorfiets wordt gevraagd. Het is van belang te weten of de personen die zestien jaar worden en zonder invoering van dit certificaat een brom- of snorfiets zouden gaan berijden, dit ook doen nu ze verplicht worden een examen af te leggen. Wanneer ze dit niet doen, is de volgende vraag wat ze daarvoor in de plaats doen.

Ook kan in deze enquête gevraagd worden naar de wijze van voorbereiding op het theorie-examen. Er zijn momenteel cursussen op vrijwillige basis. Deze combineren theorie- en praktijklessen. Volgen de aanstaande brom- en snorfietsers deze cursussen? En gaan zij daarbij ook het praktijkgedeelte volgen of valt dit deel weg in de nieuwe situatie? Verder is het gewenst te weten hoe degenen die examen willen doen zonder een cursus te volgen, zich hierop voorbereiden. Hiermee wordt getracht inzicht te krijgen in de mate van gedegenheid van voorbereiding.

De enquête kan al direct na de invoering van de certificaat-verplichting gehouden worden, zodat snel inzicht verkregen kan worden in het gedrag van de jongeren. Een alternatief is de enquête te koppelen aan de nameting.

Als gevolg van de reorganisatie van twee jaar geleden, èn als gevolg van de lage prioriteit die de politie geeft aan de verkeerszaak in het algemeen, is het goed mogelijk dat de politie weinig zal controleren op bezit van het theoriecertificaat op de brom- en snorfiets. Het is belangrijk stil te staan bij de vraag wat de gevolgen hiervan kunnen zijn. Het is mogelijk dat, wanneer jongeren merken dat de pakkans erg laag is, men het erop waagt zonder theoriecertificaat de brom- of snorfiets te berijden. Ook dit is een aspect dat in de evaluatie opgenomen dient te worden.

Bij navraag terzake bij het Politie Verkeers Instituut bleek dat met name de status van het bromfietscertificaat vragen opwerpt. Mensen die de zestienjarige leeftijd al bereikt hebben vóór 1 juni 1996, kunnen het certificaat immers opvragen zonder hiervoor een examen te doen. Men vraagt zich af welke meerwaarde het certificaat dan heeft. De verwachting is dat men op de werkvloer onder andere om deze reden weinig prioriteit zal geven aan controle op het certificaat. Waarschijnlijk zal er alleen aandacht aan gegeven worden wanneer dit van bovenaf opgelegd wordt.

Behalve de invoering van het theorie-examen bestaat ook de mogelijkheid een *praktijk*-examen voor de brom- en snorfiets in te voeren. Deze mogelijkheid wordt in het volgende hoofdstuk nader uitgewerkt.

4. Invoering praktijk-examen voor de bromfiets

In dit hoofdstuk worden de mogelijkheden beschreven van de invoering van een praktijkdeel ter aanvulling op het theorie-examen voor de bromfiets in Nederland. Aangezien het certificaat nu ook voor de snorfiets ingevoerd wordt, geldt het hiernavolgende tevens voor de snorfiets.

Allereerst wordt gekeken naar de huidige situatie, waarin vrijwillige bromfietscursussen bestaan. Hiertoe zijn verschillende actoren in het veld benaderd om hun zienswijze hierop weer te geven. Daaronder zijn mensen van het CBR, VVN, Bovag, ROV, Innovam en een verzekeringsmaatschappij. Ook zijn bromfiets-instructeurs benaderd. Bezien wordt of deze bestaande cursussen een basis kunnen bieden voor de invoering van het praktijk-examen. Verschillende aandachtspunten die hierbij een rol spelen, worden apart behandeld.

Vervolgens wordt een beschrijving gegeven van de situatie in Duitsland, waar al een praktijk-examen voor de bromfiets bestaat. Om inzicht te krijgen in de gevolgen van zo'n praktijk-examen op de ongevallencijfers onder de bromfietsende jongeren, worden cijfers tussen Duitsland en Nederland met elkaar vergeleken.

4.1. Verschillen tussen huidige en toekomstige situatie

Momenteel bestaan er vrijwillige bromfietscursussen van Veilig Verkeer Nederland (VVN), waarvan het praktijk-examen varieert van zuivere voertuigbeheersing tot het afleggen van een route in het verkeer. Uit onderzoek, gedaan door het VSC (M. Wierda, K.A. Brookhuis en I.N.L.G. van Schagen, 1988), blijkt dat een training in basisvaardigheden een hoog rendement kan opleveren.

Een praktijk-examen dat zich alleen richt op voertuigbeheersing wordt echter niet aangeraden, omdat dit kan leiden tot overmoedig gedrag van de beginnende bromfietser. Ervaren bromfietsers onderscheiden zich van beginnende bromfietsers doordat ze meer kennis lijken te hebben over het moment waarop ze snelheid terug moeten nemen. Hierbij wordt van de assumptie uitgegaan dat bromfietsers doorgaans harder rijden dan 30 km/uur.

De praktijkopleiding dient daarom ingebed te zijn in een theoretische opleiding, waarin nadruk ligt op onderwerpen als risico-perceptie en factoren die de risico perceptie reguleren. Op die manier kan een bromfietsrijopleiding ontstaan die het beoogde rendement zal opleveren.

De positieve invloed van de huidige VVN-cursussen lijkt ondersteund te worden door het feit dat verzekeringsmaatschappijen premiekorting geven op bromfietsers die een VVN-cursus 'Veilig Brommen' hebben gevolgd. In 1993 werd door Univé gesignaleerd dat het aantal schades bij certificaathouders van de VVN-cursus 30% lager was dan de overige bromfietsverzekerden (Verkeerskunde, 1993 nr. 7/8). Voor verzekeraars is dit voldoende grond om een lagere premie voor deze groep mensen aan te bieden. Het is echter ook goed mogelijk dat mensen die deze cursus volgen uit zichzelf al veiliger verkeersgedrag vertonen.

Hoewel de inhoud van deze praktijkcursussen goed gebruikt kan worden voor een praktijk-examen in de toekomst, zijn er andere, veelal organisatorische aspecten die zullen veranderen wanneer het praktijk-examen voor de bromfiets verplicht wordt gesteld. Aspecten die hier aan de orde gesteld zullen worden, zijn:

- benadering van de doelgroep;
- kosten van de cursus;
- kosten voor de consument.

4.1.1. *Benadering doelgroep*

De huidige situatie is gericht op het werven van cursisten. Het ROV Brabant heeft een brochure samengesteld waarin de organisatie van vrijwillige lokale bromfietscursussen wordt beschreven. Hierin wordt gesteld dat in de praktijk weinig aanmeldingen binnenkomen als de werving via scholen gebeurt, omdat jongeren tegenover de leeftijdsgenoten niet graag erkennen een dergelijke cursus nodig te hebben. Wel is samenwerking met scholen aan te raden als de school bereid is de cursus in het lesprogramma op te nemen. Ook wordt benadering via het bevolkingsregister van de gemeente aangeraden. Aanvullend daarop kan gedacht worden aan advertenties in plaatselijke weekbladen, aanplakbiljetten bij fietsenzaken en huis-aan-huis-bladen.

De zojuist beschreven situatie zal danig veranderen wanneer een praktijk-deel voor het bromfietscertificaat verplicht wordt gesteld. De benadering van de doelgroep is dan met name van belang voor de organisatie van de cursus. Een groepscursus zou in samenwerking met scholen kunnen worden opgezet. Voorts zouden bepaalde lessen op school op de cursus kunnen aansluiten, zodat onderwijs en opleiding elkaar versterken.

4.1.2. *Kosten van de cursus*

De kosten van de huidige cursus 'Veilig Brommen' variëren van 1.100 tot 1.500 gulden. De cursus bestaat uit ongeveer twaalf tot zestien lessen, gegeven aan een groep van vijftien tot twintig cursisten. Voor het grootste deel worden deze cursussen door ROV's gesubsidieerd, meestal in het kader van de actie - 25%.

De verwachting bij verschillende actoren is, dat deze kosten zullen veranderen wanneer het praktijk-examen verplicht gesteld zal worden. Ten eerste zullen de totale kosten voor de cursus lager kunnen liggen door de concurrentie die binnen de rijkschoolwereld zal ontstaan.

Ten tweede dient momenteel lesruimte beschikbaar gesteld te worden wat extra kosten met zich mee kan brengen.

Ten derde worden ook kosten gemaakt op het gebied van werving van de jonge bromfietzers. Deze laatste kosten zullen in de nieuwe situatie danig verminderen omdat het vrijwillige aspect vervalt. Kosten voor het werven van cursisten zullen zich dan vooral voordoen in de concurrentie tussen rijkschoolhouders, maar deze zullen doorgaans niet doorberekend worden aan de cursist.

4.1.3. *Kosten voor de consument*

De kosten voor de consument zijn op dit moment 25 tot 65 gulden vanwege het vrijwillige karakter. Deze kosten zullen zeker hoger komen te liggen dan de huidige wanneer de subsidie wordt stopgezet. De cursus is

immers min of meer noodzakelijk om voor het examen te kunnen slagen. Hierdoor wordt de drempel voor de aanschaf van een bromfiets flink verhoogd.

4.2. Aandachtspunten bij invoering van het praktijk-examen voor de bromfiets

Behalve bovengenoemde verschillen tussen de huidige en toekomstige situatie, zijn er nog enkele punten waarmee rekening gehouden dient te worden wanneer een praktijk-examen zal worden ingevoerd. Dit zijn:

- de leeftijd van de bromfietser bij het afnemen van het examen;
- de bevoegdheid van rij-instructeurs;
- de afname van het examen zelf.

4.2.1. *Leeftijd bromfietser*

Een mogelijk nadeel voor de bromfietser bij de invoering van een praktijk-examen, is dat er een zekere tijd overheen gaat voordat men bevoegd is een bromfiets te berijden. Wanneer men ook pas met een cursus mag beginnen op zestienjarige leeftijd, wordt het tijdsbestek tussen het daadwerkelijk berijden van een brommer en het moment waarop men een rijbewijs mag halen voor de auto, aanzienlijk verkort.

Een mogelijkheid om dit probleem te ondervangen, is om de cursus te laten beginnen vlak voor de zestiende verjaardag, zodat het examen vlak na het bereiken van de zestienjarige leeftijd afgenomen kan worden. Ook kan, conform de Duitse situatie, gekozen worden voor de mogelijkheid het examen één maand voor de zestiende verjaardag af te laten nemen. Het certificaat kan dan worden uitgereikt op de dag waarop de minimumleeftijd wordt bereikt. Wel dient in dit geval aandacht gegeven te worden aan de regelgeving hieromtrent, zoals het berijden van de bromfiets op de openbare weg tijdens een cursus voordat de bevoegde leeftijd is bereikt. De enige beperking die hierbij een rol speelt is de wetstekst over de leeftijd van de bromfietser: WVR art 101, lid 1 en 2 van het verkeersreglement.

4.2.2. *Bevoegdheid rij-instructeur*

Momenteel wordt door Innovam te Nieuwegein bevoegdheid afgegeven voor bromfiets-instructeurs. Dit is een instructeursbewijs voor het geven van bromfiets-rijonderricht in het algemeen, wat dus normaal gesproken een theorie- en praktijkgedeelte inhoudt. Wel bestaat er in de regelgeving ten aanzien van het bromfietscertificaat een beperking tot alleen een theoriegedeelte, wat kan betekenen dat hierdoor de beperking ook doorwerkt naar de instructeursbevoegdheid.

Een belangrijk verschil tussen het examen voor deze bevoegdheid en het examen voor bevoegdheid tot het geven van rijonderricht voor andere voertuigen, is dat de instructeurs-in-spe geen rijproef hoeven af te leggen.

Onlangs bleek dat voor het examen voor het bromfietsinstructeursbewijs slechts weinigen geslaagd zijn. Omdat de indruk bestaat dat degenen die zich voor dit examen hebben opgegeven, zeer gemotiveerde en bekwame rij-instructeurs zijn, heeft Innovam onderzocht in hoeverre het examen herzien dient te worden. Dit bleek nauwelijks het geval. Ondanks het

geringe aantal geslaagden is de verwachting dat er in juni 1996 voldoende bevoegde rij-instructeurs in het land zijn.

4.2.3. *Afname examen*

Aan het CBR is de vraag voorgelegd hoe zij de afname van het praktijk-examen voor de bromfiets praktisch ingevuld zien. In de meest ideale situatie zien zij een praktijk-afname waarbij de examinerator op de bromfiets achter de geëxamineerde aanrijdt. Het is echter ook goed mogelijk de geëxamineerde een vastgestelde route af te laten leggen, waar op bepaalde punten observanten zijn opgesteld om het rijgedrag van de bromfietser te beoordelen.

De examinerator dient een bevoegdheid te hebben. Een persoonlijke mededeling in dit verband van één van de medewerkers van het CBR was, dat het niet direct noodzakelijk is voor het examinerschap *apart* mensen op te leiden, zoals dat voor afnemen van het praktijk-examen rijbewijs A en B gebeurt. De (door Innovam bevoegde) bromfietsinstructeurs kunnen zelf het praktijk-examen afnemen, zij het onder (regelmatig) toezicht van een neutrale instantie die tevens zorgt voor de afgifte van de certificaten. Ook dient er een zekere controle te zijn over de uitgifte van bromfiets-certificaten.

4.3. **Praktijk-examen in het buitenland**

Bij navraag welke regelingen er in de andere landen van Europa zijn met betrekking op de bromfiets en een praktijk-examen hiervoor, blijkt alleen Duitsland al langere tijd een regeling hiervoor te hebben. In deze paragraaf wordt daarom wat dieper ingegaan op hoe deze regeling eruit ziet en wat er bekend is van de gevolgen van deze regelgeving.

Men onderscheidt in Duitsland verschillende klassen van motorvoertuigen. Vergelijkbaar met de Nederlandse *bromfiets* is klasse vier:

Klasse vier zijn kleine motorfietsen (mokicks) en fietsen met een hulpmotor (mopeds). Voor beide categorieën is de limiet van de motorcapaciteit 50 cc en de maximumsnelheid 50 km/uur. Mopeds verschillen van mokicks in het feit dat zij pedalen hebben (zoals bij een fiets).

De toegestane maximumsnelheid was 40 km/uur. Op 1 april 1986 is dit verhoogd naar 50 km/uur om het voor moped- en mokick-rijders mogelijk te maken zich beter aan te passen aan het stadsverkeer. 'Oude' motorfietsen kunnen ook opgevoerd worden. De minimumleeftijd voor een klasse 4 rijbewijs is zestien jaar.

Om een rijbewijs in het bezit te krijgen, dient men aan de volgende voorwaarden te voldoen:

- er dient een test afgenomen worden waaruit blijkt dat de aanvrager bekend is met de principes van energie-bewust rijden (A);
- er dient aangetoond te worden dat onderricht is gevolgd in het nemen van noodmaatregelen bij ongelukken (bij het rijbewijs voor de auto dient een EHBO-cursus te zijn gevolgd) (B);

- er mag geen enkele aanwijzing zijn dat men ongeschikt is voor het berijden van motorvoertuigen (C);
- er dient aangetoond te worden dat rij-instructie is gevolgd voor de relevante klasse bij een rijsschool (D);
- men dient zijn geschiktheid te tonen in een theorie- en praktijktest (E).

Test A wordt parallel met de rijgeschiktheidstest (E) afgenomen. Men moet voor beide testen slagen voor het rijbewijs.

De rij-instructie (D) dient een minimum aantal van twaalf dubbele lessen te beslaan. Bij de aanvraag dienen de bewijsstukken voor B en C te zijn bijgevoegd. De rijgeschiktheid (E) wordt getoetst door middel van een theorie- en praktijktoets. Deze toetsen dienen pas aangevraagd te worden als de rij-instructeur van mening is dat de cursist voldoende geschikt is. De praktijktoets kan alleen afgenomen worden als men voor het theorie-examen is geslaagd.

De rijgeschiktheidstoets kan worden afgelegd vóór de minimumleeftijd is bereikt. Het theoriegedeelte mag niet eerder dan drie maanden voor deze minimumleeftijd worden afgelegd, het praktijkgedeelte niet eerder dan één maand voor het bereiken van de minimumleeftijd. Het rijbewijs kan niet eerder worden uitgereikt dan de dag waarop de aanvrager de minimumleeftijd bereikt. De administratieve autoriteiten zijn bevoegd hier uitzonderingen op te maken als er goede reden voor is. Het theoriecertificaat is een jaar geldig in het geval men niet voor het praktijk-examen slaagt.

Naast de regels voor het rijbewijs voor de bromfiets zijn er speciale regelingen voor de mofas, vergelijkbaar met de Nederlandse *snorfiets*.

Gemotoriseerde eenzits-fietsen (mofas) zijn fietsen met hulpmotor die een maximumsnelheid hebben van 25 km/uur en een maximum motorsnelheid tot 4800 rpm. Speciale kinderzitjes voor kinderen jonger dan zeven jaar mogen wel aanwezig zijn.

De minimumleeftijd voor het berijden van de mofa is vijftien jaar. In het geval dat een kind wordt vervoerd dient men minimaal zestien jaar te zijn. Bij het berijden van een mofa dient men een test certificaat bij zich te dragen. Dit certificaat is niet gelijkwaardig aan het rijbewijs maar is een vereiste voor het rijden met de mofa op de openbare weg. Het dient daarom bij zich gedragen te worden en getoond te worden aan controleerders wanneer daarnaar gevraagd wordt.

Om in het bezit te komen van het certificaat voor de mofa dient de aanvrager aan te tonen een cursus hiervoor gevolgd te hebben. Het examen hoeft niet door een erkend expert of examinerator afgenomen te worden, maar door de instanties die de cursussen verzorgen. De test bestaat uit een theoretisch examen. Qua inhoud en methode is het afgestemd op de theoretische geschiktheidstoets voor de andere klassen motorvoertuigen. Het certificaat wordt uitgereikt door de examinerende instantie.

Samengevat kan gesteld worden dat in Duitsland meer vereisten voor de brom- en snorfiets zijn ingesteld dan tot nu toe in Nederland. Om te zien welke invloed dit heeft op de verkeersveiligheid van de bromfietzers, wordt in de volgende paragraaf ingegaan op de ongevals cijfers van Duitsland en Nederland.

4.4. Ongevallencijfers Duitsland en Nederland vergeleken

Om inzicht te krijgen in mogelijke effecten van de verschillen in regelingen voor de bromfiets op de ongevals cijfers, zijn deze cijfers van Duitsland en Nederland met elkaar vergeleken. Binnen deze paragraaf wordt dat op verschillende manieren gedaan, om een zo compleet mogelijk beeld te krijgen.

Allereerst worden de ongevallencijfers van bromfietzers in Duitsland weergegeven rond het tijdstip van invoering van het praktijk-examen voor de bromfiets aldaar. Dit kan een indicatie zijn van de effecten die de invoering van een praktijk-examen in Nederland zullen hebben.

Vervolgens worden de ongevallencijfers per 1 miljoen inwoners weergegeven over het jaar 1994. Dit om een betere vergelijking te maken tussen de landen. Ook ontstaat er een beeld van de verdeling van ongevallen over de verschillende vervoermiddelen. Na de correctie naar mate van gebruik ontstaat de tabel waaruit de relatieve (on)veiligheid van voertuigen per land af te lezen is.

Omdat het hier vooral om de jonge bromfietzers gaat, worden de verdelingen van ongevallen per vervoerwijze over de leeftijdsgroepen van Duitsland en Nederland naast elkaar vergeleken. Dit wordt op twee manieren gedaan: op basis van aantallen gewonden en op basis van aantallen doden. Beide Nederlandse grafieken worden gecorrigeerd naar het aantal voertuigen.

4.4.1. Ongevallencijfers bromfietzers rond invoering praktijk-examen in Duitsland

Onderstaand zijn de cijfers van aantal doden en gewonden weergegeven voor de bromfiets in Duitsland voor de jaren 1969 tot en met 1977. In die periode is het praktijk-examen voor de bromfiets in Duitsland ingevoerd. Uit de cijfers is een daling in het aantal doden en gewonden te zien vanaf 1969 en een stijging vanaf 1974.

Jaartal	Aantal doden en gewonden
1969	14.992
1970	13.701
1971	13.178
1972	12.386
1973	10.762
1974	11.200
1975	11.853
1976	13.473
1977	15.629

Tabel 4. Aantallen verkeersslachtoffers in Duitsland, 1969-1977.

De lichte daling zou kunnen worden toegeschreven aan de invoering van het bromfiets-examen. De latere stijging zou verklaard kunnen worden uit een toename van het totale aantal bromfietsen, aangezien dit de absolute cijfers van ongevallen zijn in die periode.

Om meer inzicht te krijgen in de relatieve (on)veiligheid van de bromfietser in Duitsland wordt in de volgende paragrafen dieper ingegaan op ongevallencijfers van verschillende vervoerswijzen. Ook wordt de situatie in Nederland daarnaast gelegd.

4.4.2. Ongevallen 1994 per vervoerwijze

	Dodens per 1 miljoen inwoners		Gewonden per 1 miljoen inwoners	
	Duitsland	Nederland	Duitsland	Nederland
Fiets	10,1	17,4	914	752
Brommer	2,7	6,1	201	632
Motor	11,5	7,3	471	197
Auto	73,3	40,0	4056	1265

Tabel 5. *Ongevallencijfers 1994 per 1 miljoen inwoners.*

Omdat bovenstaande tabel nog niet is gecorrigeerd naar aantal voertuigen, zijn hieronder gewonden-cijfers van Duitsland en Nederland naast elkaar gelegd per 1.000 voertuigen.

In Duitsland blijkt de motor ten opzichte van de personenauto en de bromfiets het meest onveilige voertuig te zijn. De brommer (mofa/moped) is wel gevaarlijker dan de auto, maar niet in de verhouding die in Nederland bestaat tussen de auto en de brommer.

In Nederland is de auto het meest veilige vervoermiddel met drie gewonden per 1.000 voertuigen, terwijl de brommer als zeer onveilig vervoermiddel te boek staat met ruim 21 gewonden per 1.000 voertuigen.

	Duitsland	Nederland
Brommer	9,9	21,3
Motor	18	9,9
Auto	8,3	3

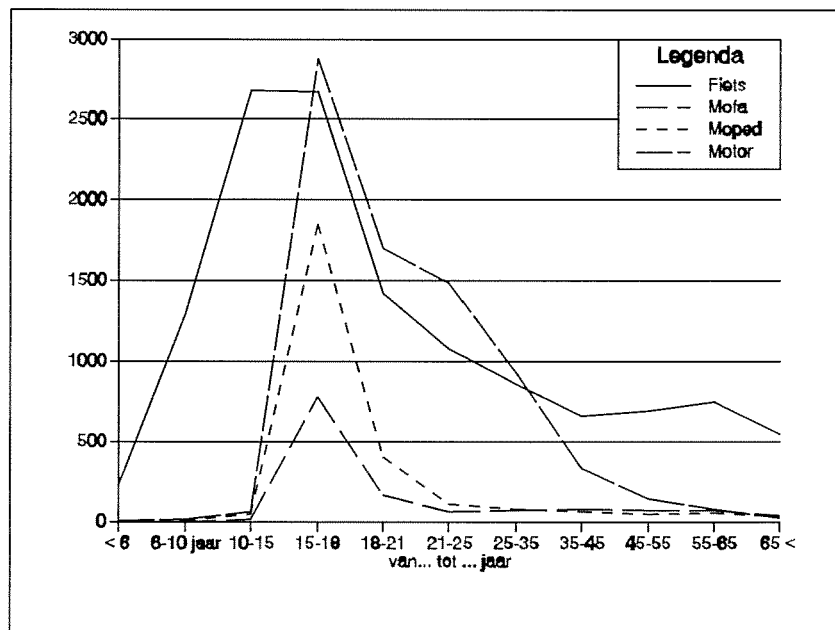
Tabel 6. *Gewonden per 1.000 voertuigen 1994.*

4.4.3. Gewonden per vervoerwijze over de leeftijdsgroepen

Onderstaand zijn de grafieken van de verdeling van ongevallen over de leeftijdsgroepen van Duitsland en Nederland weergegeven. Enkele opval-

lende verschillen komen hieruit naar voren. De eerste is dat in Duitsland voor alle tweewielers de piek ligt op de vijftien- tot achttienjarigen, terwijl in Nederland de pieken voor elke vervoerwijze bij een andere leeftijdsgroep liggen.

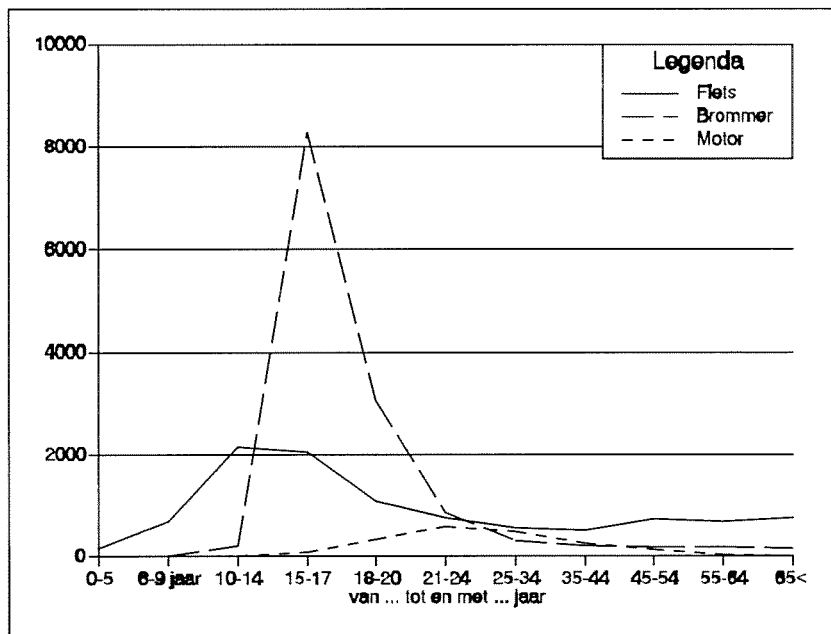
Verder valt in de Duitse grafiek op dat de piek voor de motoren ook in de leeftijdsgroep van vijftien- tot achttienjarigen ligt. Deze is te verklaren uit het feit dat in Duitsland een tussencategorie bestaat, de 'lichte' motoren, met een motorcapaciteit tussen de 50 en 80cc en een maximumsnelheid van 80 km/uur. Voor deze motoren mag men al vanaf zestien jaar een rijbewijs halen. Deze categorie is in Duitsland het minst veilige vervoermiddel in de leeftijdsgroep van vijftien tot vijfentwintig jaar.



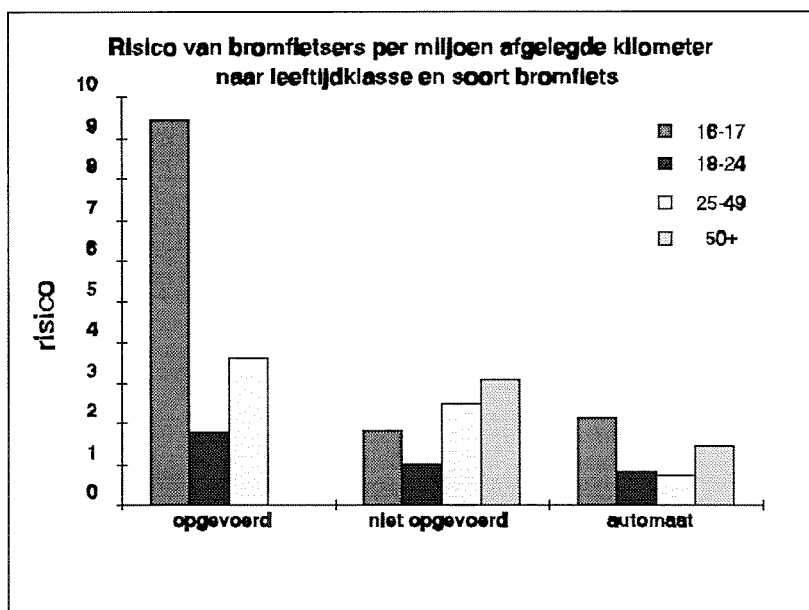
Afbeelding 2. Gewonden in Duitsland naar verkeersdeelnemer per leeftijdsgroep (per 1 miljoen inwoners van die leeftijdsgroep).

Ook komt duidelijk in de Duitse grafiek naar voren dat bij een hogere maximumsnelheid van de tweewieler het aantal gewonden aanzienlijk toeneemt.

In Nederland ligt deze verhouding duidelijk anders. De meeste fietsongevallen vinden plaats tussen het tiende en achttiende levensjaar. In de leeftijdsgroep van vijftien tot zeventien jaar is de bromfiets het voertuig waarbij de meeste gewonden vallen. Een duidelijk verschil met de Duitse grafiek is dat in Duitsland onderscheid wordt gemaakt tussen mofas (die een maximumsnelheid van 25 km/uur hebben), mopeds (maximumsnelheid is 50 km/uur) en motoren (waaronder de lichte motoren die bereiden kunnen worden vanaf zestien jaar en een maximumsnelheid van 80 km/uur hebben).



Afbeelding 3. Gewonden in Nederland naar verkeersdeelnemer per leeftijdsgroep (per 1 miljoen inwoners van die leeftijdsgroep).



Afbeelding 4. Risico van bromfietzers per miljoen afgelegde kilometer naar leeftijdsklasse en soort bromfiet (bron: Noordzij, 1993).

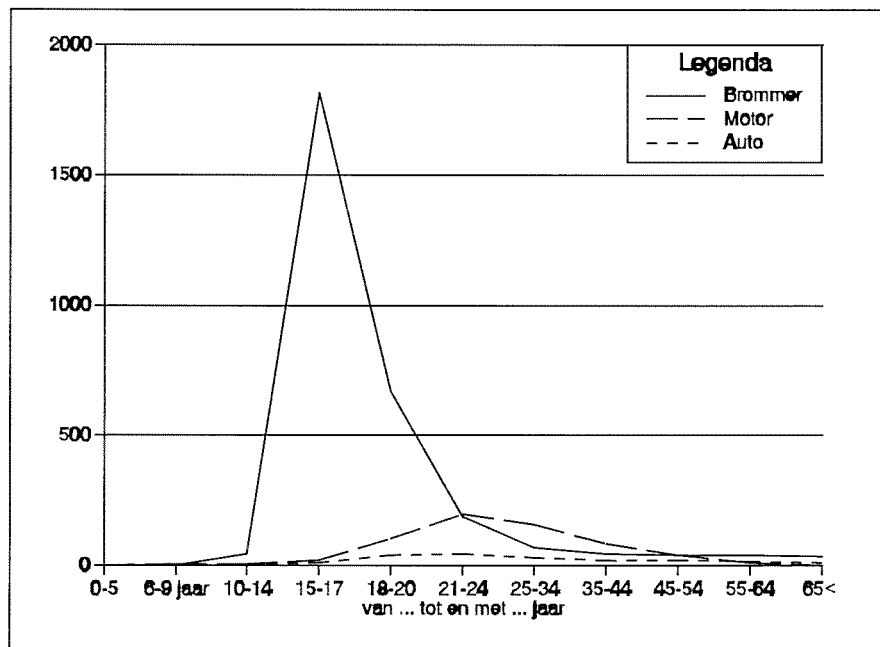
In Nederland worden de snor- en bromfietsen onder één noemer gevat; ook veel opgevoerde bromfietsen behoren tot deze categorie. In een recent SWOV-rapport (Noordzij, 1993) is het risico berekend van de verschillende bromfietsen. In bovenstaande afbeelding zijn de resultaten van de risicoberekening weergegeven.

Uit de grafiek valt af te lezen dat de opgevoerde brommers, die mogelijk met de Duitse categorie 'lichte motorfiets' zijn te vergelijken, het grootste risico hebben, vooral onder de zestien- en zeventienjarigen. Dit impliceert dat de Nederlandse grafiek wellicht zeer veel gelijkenis met de Duitse

grafiek zal vertonen indien bij de bromfietsongevallen ook onderscheid gemaakt wordt naar maximumsnelheid.

In de leeftijd vanaf vijftientig jaar komt de fiets als minst veilige vervoermiddel naar voren. Hierbij moet bedacht worden dat de cijfers niet zijn gecorrigeerd naar mate van gebruik. Hier is bewust voor gekozen om een vergelijking te kunnen maken met de Duitse grafiek, die deze correctie ook niet bevat.

Om toch inzicht te krijgen in de relatieve (on)veiligheid van de verschillende voertuigen in Nederland, is de gecorrigeerde tabel onderstaand weer gegeven, waarbij de auto in plaats van de fiets is opgenomen. De onveiligheid van de brommer komt hier nog schrijnender naar voren dan al het geval was. Ook is te zien dat de motor vanaf 21- tot 45-jarige leeftijd de rol van de brommer overneemt van meest onveilige vervoermiddel.

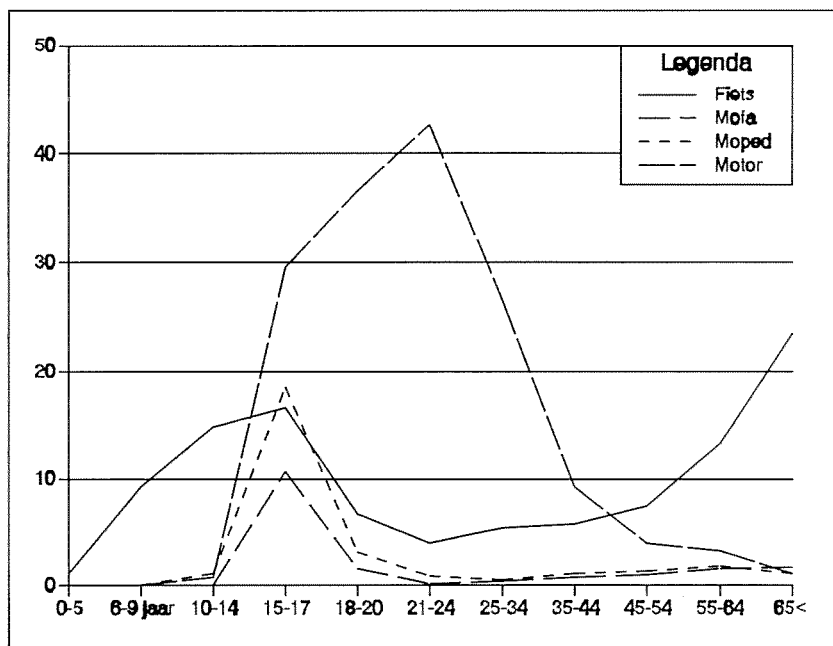


Afbeelding 5. Aantallen gewonden in Nederland per leeftijdsgroep (per 1 miljoen inwoners van die leeftijdsgroep) per 1.000 voertuigen.

4.4.4. Doden per vervoerwijze over de leeftijdsgroepen

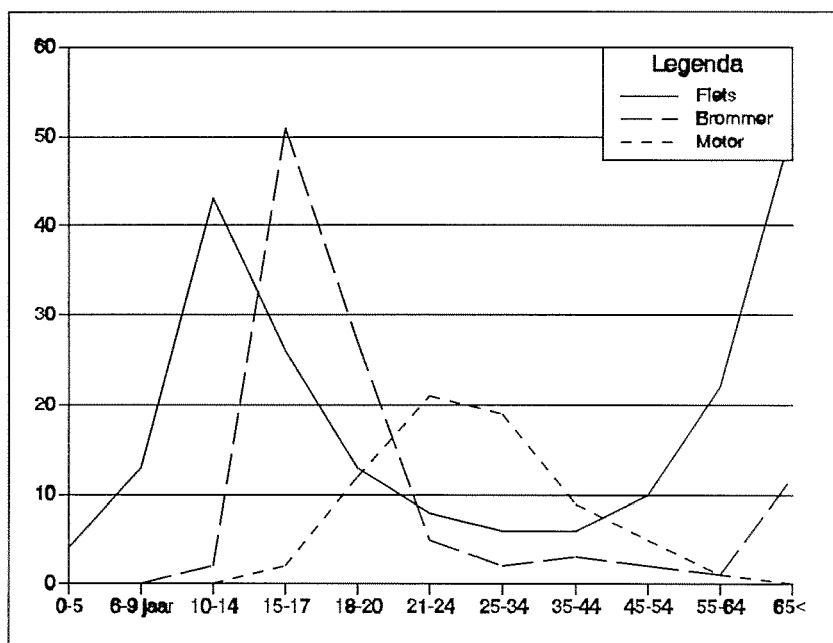
De hoeveelheid gewonden geeft een ruwe indicatie van de verschillen tussen Duitsland en Nederland. Een nauwkeuriger vergelijking is te maken op basis van het aantal doden, aangezien daarvan een meer eenduidige registratie bestaat.

Onderstaand zijn de grafieken van aantal doden per 1 miljoen inwoners van Nederland en Duitsland te vinden, uitgesplitst naar leeftijdsgroep.



Afbeelding 6. Aantal doden in Duitsland per vervoerwijze per 1 miljoen inwoners, naar leeftijdsgroep.

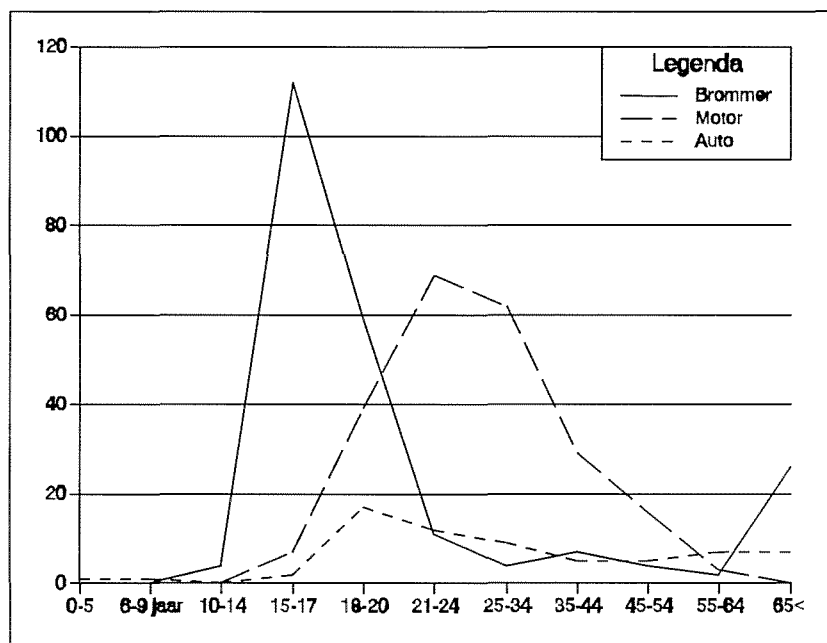
Ook uit deze grafieken blijkt dat in Duitsland de pieken meer op één leeftijdsgroep vallen dan in Nederland. Wel komt in Duitsland de motor als bijzonder onveilig naar voren, in vergelijking met de andere twee-wielers in de leeftijdsgroep van 15- tot 44-jarigen.



Afbeelding 7. Aantal doden in Nederland per vervoerwijze per 1 miljoen inwoners, naar leeftijdsgroep.

In Nederland zijn de pieken op verschillende leeftijdsgroepen te vinden. Voor tien- tot veertienjarigen is de fiets het meest gevaarlijke voertuig,

voor vijftien- tot zeventienjarigen is het de bromfiets, en voor 21- tot 44-jarigen de motor. Onderstaand is ook de grafiek te vinden van het aantal doden, gecorrigeerd naar aantal voertuigen. De fiets wordt hierin niet opgenomen, aangezien hun aantal niet wordt geregistreerd.



Afbeelding 8. Aantal doden in Nederland per vervoerwijze per 1 miljoen inwoners, naar leeftijdsgroep, per 100.000 voertuigen.

Vergeleken met de grafiek die het aantal gewonden weergeeft, is uit deze grafiek duidelijker het onderscheid tussen de verschillende voertuigen af te lezen. Hoewel nog niet is gecorrigeerd naar het aantal verreden kilometers, is wel te zien dat de brommer en motor aanmerkelijk gevaarlijker zijn dan de auto. In de leeftijdsgroep van vijftien- tot twintigjarigen is de brommer het meest onveilig en vanaf 21-jarige leeftijd is de motor gevaarlijker. Bij 65-plussers blijkt de brommer wederom een onveilig vervoermiddel.

5. Conclusies en aanbevelingen

De kennismeting wijst uit dat de meeste bromfietsende jongeren te weinig afweten van de verkeersregels. Inzichts vragen lijken minder problemen op te leveren dan voorrangregelingen en bordenkennis.

Wat de opzet voor de evaluatie betreft lijkt een nameting gecombineerd met een aanvullende vragenlijst de meest efficiënte oplossing. De nameting dient uitgevoerd te worden onder de reeds brom- en snorfietsende jongeren, één jaar na invoering van het theorie-examen. In de vragenlijst kan gevraagd worden naar de wijze van voorbereiding voor het theorie-examen en naar een motivering van de keuze om een brom- of snorfiets te berijden. Daarbij dient ook naar ervaringen met politiecontrole gevraagd te worden.

In de nameting wordt ook de analyse van ongevallencijfers opgenomen, waarbij met name aandacht gegeven dient te worden aan de (verschillen in) ontwikkeling bij brom- en snorfietzers. De nieuwe anti-opvoerbepalingen kunnen hierop van invloed zijn; hiermee dient bij de nameting rekening gehouden te worden. Ook dient er gecorrigeerd te worden voor andere beleidsontwikkelingen, zoals de maatregel 'bromfiets op de rijbaan'.

In Duitsland bestaat een uitgebreidere regelgeving op het gebied van brom- en snorfietzen dan in Nederland. Over het algemeen blijkt in Nederland de veiligheid van de bromfiets ten opzichte van de veiligheid van andere voertuigen, een stuk geringer dan in Duitsland. Gevoegd bij de bevinding dat in Nederland bromfietscursisten minder schade claimen bij verzekeringsmaatschappijen, is dit een aanwijzing dat een praktijk-examen wel degelijk zinvol is. Ook uit theoretisch oogpunt verdient het aanbeveling theorie en praktijk te integreren.

Over het algemeen lijkt toevoeging van een praktijkgedeelte aan het theorie-examen geen problemen op te leveren. De instructeurs die momenteel de bevoegdheid krijgen voor het geven van cursussen voor het theorie-examen kunnen tevens ingezet worden voor praktijkcursussen. In de meeste gevallen is een praktijkopleiding al aanwezig in de vorm van vrijwillige cursussen via Veilig Verkeer Nederland, en hebben de - in de toekomst bevoegde - bromfiets-instructeurs al ervaring in het geven van deze cursussen.

Ook het afnemen van het bromfiets-rijexamen zou door deze instructeurs verzorgd kunnen worden, zij het dat hierop regelmatig toezicht gehouden dient te worden met het oog op de kwaliteitsbewaking. Uitgifte van het rij-certificaat dient ook met de nodige zorgvuldigheid te gebeuren.

Naar Duits voorbeeld zou het bromfiets-rijexamen afgenomen kunnen worden vlak vóór de zestiende verjaardag, waarbij het certificaat pas op deze datum uitgereikt wordt. Wel dient de regelgeving aangepast te worden wanneer het praktijk-examen een onderdeel bevat waarbij de jongere een route in het verkeer af moet leggen. Daarbij gaat het met name om de deelname aan het verkeer op de bromfiets vóór de zestien-

jarige leeftijd is bereikt. Het theorie-examen dient hieraan vooraf te gaan, zoals het geval is bij het rijexamen voor de auto.

Een praktijk-examen alleen is niet een afdoende oplossing voor het hoge ongevallenprobleem onder jonge bromfietzers. Extra aandacht dient gegeven te worden aan de opgevoerde brom- en snorfietzen, die een groot aandeel hebben in het aantal ongevallen onder jonge brom- en snorfietzers. Beheersing van dit probleem lijkt minstens zo belangrijk te zijn als aanpassing van de bromfiets-rijbevoegdheid onder jongeren, wil men de veiligheid van de bromfietsende jeugd vergroten. Daartoe zijn nieuwe anti-opvoerbepalingen overeengekomen in de Interne Marktraad van de Europese Unie. Of deze bepalingen effect hebben - en zo ja, welk effect, kan ook in de evaluatie worden opgenomen.

Controle door politie op het bromfietscertificaat (zowel het theorie-certificaat als een aanvullend praktijkdeel) dient wel met de invoering ervan gecombineerd te worden. De kans is anders groot dat jongeren zonder certificaat de bromfiets gaan berijden.

Nagegaan dient te worden in hoeverre het politie-apparaat prioriteit zal geven aan het toezicht op de bromfietsende jongeren - zowel op het punt van de controle op het bezit van het bromfietscertificaat, als op het punt van de opvoer-problematiek.

Literatuur

Noordzij, P.C. (1993). *Ongevallen van brom- en snorfietzers*. R-93-59. SWOV, Leidschendam.

Wierda, M., Brookhuis, K.A. & Schagen, I.N.L.G. van (1988). *De bromfietstaak empirisch onderzocht; Effecten van snelheid en ervaring*. VK 88-22. Rijksuniversiteit Groningen, Verkeerskundig Studiecentrum, Haren.

Bijlage

Dianummer	% jongeren goed beantwoord
1	21
2	34
3	72
4	32
5	75
6	84
7	71
8	85
9	71
10	89
11	72
12	92
13	71
14	94
15	90
16	58
17	65
18	39
19	85
20	40

Tabel 7. *Percentages van jongeren die vragen van de test goed hebben beantwoord.*