

Brom- en snorfietsers

Samenvatting

Brom- en snorfietsers lopen een relatief groot risico om slachtoffer te worden van een ongeval. Dit komt met name door de hoge rijnsnelheid in verhouding tot de kwetsbaarheid van de berijders. Bromfietsers zijn verplicht een helm te dragen, maar snorfietsers niet. Daarnaast wordt een flink deel van de brom- en snorfietskilometers afgelegd door groepen met een verhoogd risico. Dit zijn met name jongeren (16-17 jaar, vooral bromfietsers) en ouderen (60+, vooral snorfietsers). In het (recente) verleden zijn diverse maatregelen genomen om de veiligheid van brom- en snorfietsers te vergroten (bromfiets op de rijbaan, opvoerbestedigheid, kentekenplicht, bromfietsrijbewijs). Van de meeste maatregelen is de effectiviteit niet onderzocht, alleen de maatregel Bromfiets op de rijbaan is geëvalueerd. Deze maatregel blijkt wel een gunstig effect te hebben gehad op het aantal brom- en snorfietsongevallen. Het aandeel opgevoerde brom- en snorfietsen is de laatste jaren wat gedaald, maar is met ongeveer 20% nog relatief hoog. De SWOV pleit ervoor om 100% gebruik van de bromfietshelm na te streven. Daarnaast bepleit de SWOV om van brom- en snorfietsen weer twee duidelijk te herkennen voertuigcategorieën te maken: de huidige bromfiets en de (oorspronkelijke) 'fiets met hulpmotor'.

Achtergrond

In Nederland wordt in verhouding met andere landen veel op brom- en snorfietsen gereden. Bestuurders van brom- en snorfietsen hebben echter een groot risico om bij een ongeval betrokken te raken. In deze factsheet zullen we nader ingaan op de oorzaken daarvan en op de maatregelen die genomen zijn – en nog mogelijk zijn – om deze ongevallen tegen te gaan.

Snelheidslimiet

Bromfietsen worden geleverd met een maximumsnelheid van 45 km/uur, de zogeheten constructiesnelheid. Snorfietsen hebben een constructiesnelheid van 25 km/uur¹. Volgens de huidige wetgeving is de plaats voor bromfietsers binnen de bebouwde kom op de weg (sinds 1999), met een snelheidslimiet van 45 km/uur (sinds maart 2008). Op fietspaden binnen de bebouwde kom en in 30km/uur-zones is de snelheidslimiet voor de bromfiets 30 km/uur. Buiten de bebouwde kom hoort de bromfiets op het fietspad te rijden, met een maximumsnelheid van 40 km/uur. Op de rijbaan buiten de bebouwde kom (als er geen fietspad aanwezig is) is de limiet 45 km/uur. De snorfiets hoort zowel binnen als buiten de bebouwde kom op het fietspad te rijden, met een maximumsnelheid van 25 km/uur. Vanaf 16 jaar mag men in Nederland op een brom- of snorfiets rijden. De brom- en snorfiets zijn hierdoor populaire vervoermiddelen onder jongeren die nog geen auto mogen rijden (16 en 17 jaar). Het dragen van een helm is verplicht voor berijders van bromfietsen, niet voor berijders van snorfietsen.

Mobiliteit

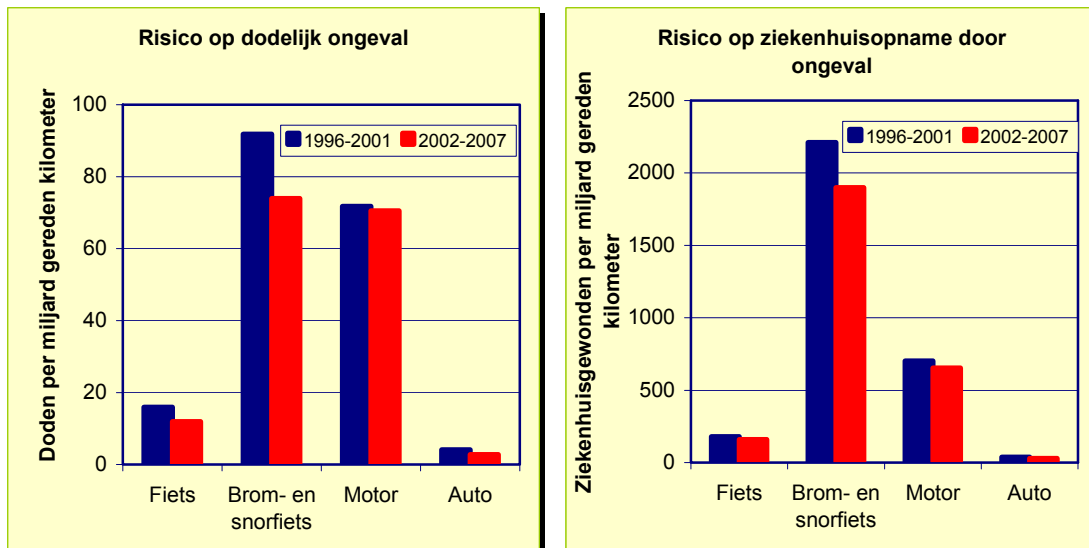
In 2007 waren er in Nederland 797.000 brom- en snorfietsen² met kenteken (bron: RDW) en 466.000 brom- en snorfietsbezitters (bron: Mobiliteitsonderzoek Nederland, MON). Dit verschil komt waarschijnlijk doordat de gegevens van MON voor deze groep voertuigbezitters niet geheel betrouwbaar zijn vanwege de geringe grootte van de steekproef. Daarnaast zijn er mensen die meer dan één brom- of snorfiets bezitten. De verkoop van nieuwe brom- en snorfietsen laat sinds 2005 een stijging zien: in 2007 zijn er in Nederland 28.942 bromfietsen en 28.485 snorfietsen verkocht (bron: BOVAG-RAI). Brom- en snorfietsers hebben in de jaren 2002 t/m 2007 gemiddeld 0,9 miljard kilometer per jaar gereden (0,2 miljard voor snorfietsers en 0,7 voor bromfietsers). Ter vergelijking: met de auto zijn in deze periode gemiddeld 138,8 miljard kilometer per jaar gereden, op de fiets 13,8 miljard kilometer en op de motor 1,1 miljard kilometer. Deze mobiliteitsgegevens zijn over deze periode 2002-2007 vrij constant geweest.

¹ Brommobielen vallen samen met de brom- en snorfietsen onder de RDW-categorie 'bromfietsen', maar worden in deze factsheet buiten beschouwing gelaten.

² In 2007 zijn 815.281 kentekens voor bromfietsen uitgegeven waarvan vermoedelijk ruim 18.500 voor brommobielen.

Hoe onveilig is het voor brom- en snorfietsers in het verkeer?

In de periode 2005 t/m 2007 zijn er jaarlijks gemiddeld 60 brom- en snorfietsers overleden en 1.632 in het ziekenhuis terechtgekomen als gevolg van een verkeersongeval. Van alle verkeersslachtoffers³ in deze periode was 17% een brom- of snorfietsers: ongeveer 0,5% is overleden en 16% is in een ziekenhuis opgenomen. Dit aandeel van 17% is hoog, aangezien in deze periode maar 0,5% van alle kilometers op de brom- of snorfiets werd afgelegd. *Afbeelding 1* laat dan ook zien dat de brom- en snorfietsers ten opzichte van andere vervoerswijzen een groot risico lopen om slachtoffer te worden van een ernstig ongeval. Wel is dit risico gedaald ten opzichte van de voorlaatste periode van zes jaar. Deze daling is vergelijkbaar met die bij de overige vervoerswijzen. Met name in 2004 is het aantal slachtoffers onder brom- en snorfietsers en verkeersdeelnemers in het algemeen fors gedaald. De daling in de periode 2001-2007 geldt voor alle leeftijdscategorieën.



Afbeelding 1. Het risico van fietsers, brom- en snorfietsers, motorrijders en automobilisten in de periodes 1996-2001 en 2002-2007 (aantal geregistreerde doden en ziekenhuisopnames per miljard reizigerskilometer afgelegd met het betreffende vervoermiddel). Bron: Ministerie van VenW - BRON.

Waar staat Nederland in internationaal perspectief?

In het SUNflower-project is de verkeersveiligheid van drie Europese landen met elkaar vergeleken, te weten Zweden, het Verenigd Koninkrijk en Nederland. Het blijkt dat in 2006 in Nederland 1,6 keer zoveel verkeersdoden zijn gevallen onder bromfietsers als in Zweden, en twee keer zoveel als in het Verenigd Koninkrijk. In Nederland is vooral het risico voor jonge bestuurders (15-17 jaar) relatief groot (vier keer zo groot als in Zweden). Dit laatste heeft waarschijnlijk te maken met het feit dat in Zweden het verkeer minder complex is (minder weggebruikers) en de bromfiets in de winter niet vaak gebruikt wordt (Wegman et al., 2006).

Welke kenmerken hebben ongevallen met brom- en snorfietsers?

Tegenpartij

Voor 52% van de ongevallen in 2005-2007 waarbij een brom- of snorfietsers slachtoffer was, was de tegenpartij een personenauto. Voor 9% was dit een bestelauto, voor 6% een fietser en voor 5% een andere brom- of snorfietsers.

De brom- of snorfietsers veroorzaken zelf ook slachtoffers. De meeste daarvan vallen onder fietsers (51% van alle slachtoffers onder de tegenpartij van ongevallen met brom- en snorfietsers). Daarnaast zijn brom- en snorfietsers en voetgangers relatief vaak slachtoffer van een ongeval met een (andere) brom- of snorfietsers (resp. 27% en 18%). In mindere mate worden bestuurders van auto's en bestelauto's slachtoffer: 3% en 0,3% van het totaal aantal slachtoffers onder de tegenpartij van een brom- of snorfietsers.

³ Met 'slachtoffers' worden in deze factsheet ernstige slachtoffers bedoeld, dit wil zeggen overleden of in het ziekenhuis opgenomen slachtoffers. Daarnaast is er geen onderscheid gemaakt tussen brom- en snorfietsers, aangezien dit onderscheid in de ongevallengegevens onbetrouwbaar is.

Toedracht

In 2005-2007 hadden de ongevallen met brom- of snorfietsers als slachtoffer de volgende belangrijke toedrachten: geen voorrang verlenen (31%), geen doorgang verlenen aan verkeer dat rechtdoor rijdt op dezelfde weg (18%) en de macht over het stuur verliezen (15%). Van de ongevallen waarbij brom- en snorfietsers slachtoffer waren, had 78% een andere verkeersdeelnemer als tegenpartij en was 22% een enkelvoudig ongeval (bijvoorbeeld in de sloot of tegen een lantaarnpaal rijden).

Bij 10% van de ongevallen met brom- of snorfietsers als slachtoffer had een van de partijen alcohol gebruikt. Van de ongevallen met slachtoffers onder overige verkeersdeelnemers was dit 7%. Brom- en snorfietsers zijn dus vaker dan andere verkeersdeelnemers slachtoffer in een alcoholongeval.

Locatie en moment van de dag

In 2005 -2007 gebeurde 73% van de ongevallen met brom- of snorfietsers als slachtoffer binnen de bebouwde kom; 27% gebeurde buiten de bebouwde kom. Binnen de bebouwde kom vallen de slachtoffers onder brom- en snorfietsers vaker op de kruispunten van wegen dan op de wegvakken (ongeveer 1,3 maal zoveel). Buiten de bebouwde kom vallen op de wegvakken juist meer slachtoffers onder brom- en snorfietsers (ongeveer 1,4 maal zoveel als op de kruispunten).

De meeste ongevallen met brom- en snorfietsers als slachtoffers gebeuren bij daglicht: 68%. Dit komt overeen met het percentage voor alle voertuigen (69%).

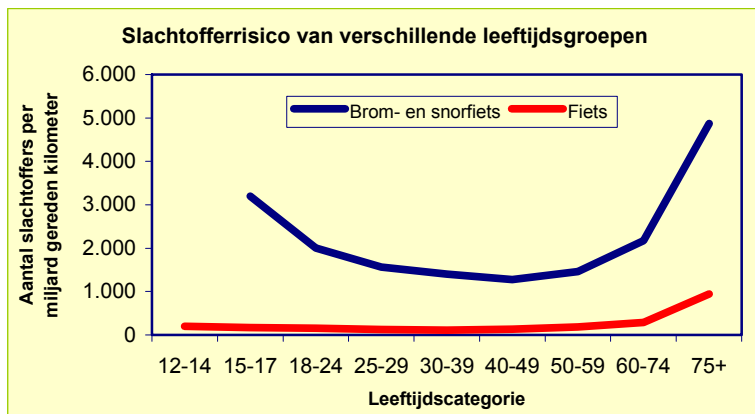
Waarvoor hebben brom- en snorfietsers een verhoogd risico op ongevallen?

De brom- en snorfietsers passen (evenals de motorrijders) eigenlijk niet in een duurzaam veilig verkeerssysteem. Dit komt doordat met name de bromfietser in verhouding tot de snelheid waarmee hij rijdt, kwetsbaar is in het verkeer. De snelheid van snorfietsers is weliswaar lager, maar het rijden zonder helm vergroot de kans op hoofdletsel. Verder wordt een aanzienlijk deel (ongeveer een derde) van de brom- en snorfietskilometers afgelegd door groepen die een verhoogd risico in het verkeer hebben.

Welke risicogroepen zijn er?

Binnen de groep brom- snorfietsers zijn er twee categorieën met een meer dan gemiddeld risico: jongeren en ouderen. Van de brom- en snorfietsers viel in de jaren 1996 t/m 2007 38% in de leeftijdscategorie van 15 t/m 17 jaar; van de overige vervoerswijzen was dat 3,8%. Deze jongeren legden echter ook een groot gedeelte van de brom- en snorfietskilometers af: 26%, terwijl van de reizigerskilometers met overige vervoerswijzen 2,5% door 15-17-jarigen werd afgelegd. De andere groep met hoger risico is 60 jaar of ouder. Zij maakten in de jaren 1996 t/m 2007 8% uit van de slachtoffers onder brom- en snorfietsers, terwijl ze 6% van de brom- en snorfietskilometers aflegden. Jongeren van 16-17 jaar rijden vooral op bromfietsen en de groep 60-plussers rijdt met name op snorfietsen.

Afbeelding 2 geeft het risico van de verschillende leeftijdsgroepen onder brom- en snorfietsers en onder fietsers. Brom- en snorfietsers lopen meer risico dan fietsers. Voor oudere fietsers en brom- en snorfietsers geldt dat ze meer risico lopen dan de jongere verkeersdeelnemers met hetzelfde vervoermiddel. Echter, waar jongeren een verhoogd risico hebben als brom- en snorfietsers, hebben ze dat niet als fietser.



Afbeelding 2. Het risico uitgezet tegen de leeftijd van de slachtoffers onder brom- en snorfietsers en die onder fietsers (aantal gereigstreepte doden plus ziekenhuisopnames per miljard afgelegde reizigerskilometer). Bron: Ministerie van VenW – BRON.

Jonge brom- en snorfietsers hebben een hoger risico doordat ze weinig ervaring hebben met het deelnemen aan het (gemotoriseerd) verkeer en met het besturen van een gemotoriseerd voertuig. Dit wordt versterkt doordat jongeren vaker hun eigen vaardigheden overschatten en de risico's van verkeersdeelname onderschatten (Goldenbeld & Houwing, 2001; SWOV-factsheet [Jonge beginnende bestuurders](#)). Hierdoor ontstaat risicovol gedrag. Jonge mannen lopen hierbij meer risico dan hun vrouwelijke leeftijdsgenoten, een mogelijke verklaring is dat zij hun eigen vaardigheden meer overschatten en geneigd zijn meer risico te nemen dan jonge vrouwen (Nyberg & Gregersen, 2007). Jonge fietsers hebben een minder hoog risico dan jonge brom- en snorfietsers omdat hun snelheid lager ligt en ze meer ervaring hebben als fietser. De meeste kinderen hebben immers al op jonge leeftijd in een veilige omgeving leren fietsen.

Bij de oudere verkeersdeelnemers speelt een heel andere problematiek. Zij zijn zich over het algemeen redelijk bewust van hun verminderende vermogens en zullen hun rijgedrag hierop aanpassen. Voor oudere automobilisten geldt bijvoorbeeld dat ze niet onder moeilijke omstandigheden (in de spits, met slecht weer of in het donker) de weg op gaan. Het grootste probleem zijn echter de gevolgen van een ongeval. Ouderen zullen door hun minder goede fysieke gesteldheid sneller ernstig letsel oplopen en hierdoor eerder ziekenhuisopname nodig hebben, maar ook eerder aan het letsel overlijden dan jongere mensen (Tabel 1; zie ook de SWOV-factsheet [Ouderen in het verkeer](#)). Daarnaast dragen ouderen minder vaak een helm omdat ze vaker op een snorfiets rijden.

	15-17 jaar	18-59 jaar	60 jaar en ouder
Doden	2%	3%	9%
Ziekenhuisgewonden	98%	97%	91%
Totaal	100%	100%	100%

Tabel 1. *Het aandeel doden en ziekenhuisgewonden onder brom- en snorfietssslachtoffers voor verschillende leeftijdsgroepen in 2005-2007. Bron: Ministerie van VenW – BRON.*

Welke wettelijke maatregelen zijn er in Nederland en welk effect hebben ze?

Helmplicht

Sinds 1974 is het voor bromfietsers verplicht om een helm te dragen tijdens het rijden; voor snorfietsers is dit niet verplicht. Het dragen van een helm voorkomt geen ongevallen, maar heeft een gunstige invloed op de ernst van het letsel. De kans op dodelijk letsel neemt af met 40% en de kans op ernstig letsel met 30% mits de helm correct gedragen wordt (zie de SWOV-factsheet [Bromfiets- en motorhelmen](#)). In 2007 droeg 92% van de bromfietsers een helm; dit percentage is de afgelopen jaren vrij constant gebleven (Henkens, Ermens & Hijkoop, 2007).

Bromfiets op de rijbaan

Uit het oogpunt van veiligheid wordt geprobeerd de bromfietsersnelheid zo veel mogelijk te laten aansluiten bij die van de overige gebruikers van hetzelfde rijgedeelte van de weg. In Duurzaam Veilig-terminen uitgedrukt, komt dit zowel de homogeniteit (van snelheid) als de voorspelbaarheid ten goede. Voor 1999 kwamen veel ongevallen voor op kruispunten doordat bromfietsers met een hogere snelheid dan verwacht op het fietspad reden en niet of te laat werden opgemerkt. Sinds 1999 behoort de bromfietsers daarom binnen de bebouwde kom op de rijbaan te rijden. Een jaar na de invoering van deze maatregel 'Bromfiets op de rijbaan' bleek het aantal ongevallen met brom- en snorfietsers binnen de bebouwde kom met 31% te zijn afgenomen. Ongeveer de helft hiervan (15%) was het gevolg van de maatregel (AVV, 2001); de andere helft (16%) van een algehele slachtofferdaling onder brom- en snorfietsers.

Tegengaan opvoeren

Een bromfiets heeft een constructiesnelheid van 45 km/uur, een snorfiets van 25 km/uur. In 2007 reed 22% van de staande gehouden brom- en snorfietsers op een opgevoerd voertuig. Dit percentage was even hoog als in 2006, maar wel lager dan in 2005 (28%) en in 2004 (31%). Deze cijfers zijn gebaseerd op ongeveer 15.000 rollenbankmetingen per jaar (bron: Bureau Verkeersveiligheid van het Openbaar Ministerie BVOM). De politie verricht deze metingen in het dagelijkse verkeer. Indien het aanbod brom- en snorfietsers niet groot is, kan de politie ze allemaal staande houden en is de controle daarmee aselekt. Bij een hoog aanbod is soms sprake van selectiviteit aangezien de voorkeur van de politie uitgaat naar overtreders. Dit laatste houdt dan in dat de percentages

opgevoerde brom- en snorfietsen voor de gehele populatie waarschijnlijk wat lager uitvallen dan de hier genoemde.

Het opvoeren van de brom- en snorfiets is vrij eenvoudig; opvoersetjes zijn via internet te koop en door een handige sleutelaar zelf te monteren. In 2004 is het *Akkoord Zelfregulering Bromfietsen inclusief Reclamecode* ondertekend door de RAI en BOVAG (BOVAG-RAI, 2004). Hiermee geeft de branche aan dat ze geen brom- en snorfietsen meer zullen opvoeren, de klanten actief zullen informeren over de wetgeving rondom opvoeren, en geen reclame zullen maken voor opvoersetjes. Daarnaast is overeengekomen dat in reclames brom- en snorfietsers altijd verkeersveilig in beeld zullen komen (met helm op en dergelijke). Een onafhankelijke evaluatie van dit convenant is er niet geweest. Wel hebben diverse controles door de RAI Vereniging in 2008, ertoe geleid dat enkele ondernemingen die het convenant schonden als lid van de RAI Vereniging c.q. BOVAG zijn geschrapt (RAI Vereniging, 2008).

Bromfietsrijbewijs

In 2006 is het bromfietscertificaat vervangen door het bromfietsrijbewijs. Het examen voor het rijbewijs is echter nog gelijk aan het examen van het certificaat, met enkel een theoriegedeelte. Vanaf 1 maart 2010 wordt hier een praktijkgedeelte aan toegevoegd, zoals beschreven in het *Strategisch Plan Verkeersveiligheid 2008-2020* van het Ministerie van Verkeer en Waterstaat (2008). Uit onderzoek is gebleken dat een korte rijopleiding het leerproces (voor veilige deelname aan het verkeer op de bromfiets) aanzienlijk kan versnellen (Goldenbeld, Houwing & De Craen, 2002). Daarbij heeft de invoering van een rijbewijs het voordeel dat het eenvoudiger wordt om straffen toe te kennen en dat er voor de beginnende bromfietsbestuurder, net als voor de automobilist, een puntenrijbewijs ingesteld kan worden.

In het *Strategisch Plan Verkeersveiligheid* staan verder onder andere plannen om voorlichting over verantwoord rijgedrag aan brom- en snorfietsers te geven.

Kentekenplicht

Sinds 1 januari 2007 dient iedere brom- en snorfiets een kenteken te hebben. De snorfietsen zijn hierdoor van de bromfietsen te onderscheiden doordat ze een blauw in plaats van een geel kentekenplaatje hebben. De verwachting is dat door de kentekening de handhaving van regelgeving gemakkelijker wordt en diefstal van de voertuigen moeilijker zal zijn. Het effect van de kentekenplicht op de verkeersveiligheid van brom- en snorfietsers is nog niet bekend.

Welke aanvullende veiligheidsmaatregelen zijn mogelijk?

In 2003 heeft de SWOV een onderzoek verricht naar de effectiviteit van aanvullende maatregelen voor brom- en snorfietsers (Schoon & Goldenbeld, 2003). Een groot veiligheidseffect kan verwacht worden als de leeftijdsgrens voor het gebruik van een bromfiets verhoogd wordt naar 18 jaar. Dit zou de jongere de kans geven om langer te sparen om op wat oudere leeftijd te kiezen voor een auto, al dan niet in combinatie met begeleid rijden vanaf 17 jaar. De minister van Verkeer en Waterstaat heeft deze maatregel afgezwakt en stelde in 2004 aan de Tweede Kamer voor om de aanvangsleeftijd op 17 jaar te stellen. Echter, de Kamer wees dit voorstel af aangezien dit de mobiliteit van 16-jarigen zou beperken.

Het dragen van een helm heeft een groot positief effect op de veiligheid van de bromfietser. Een streven naar 100% helmgebruik zal dus bijdragen aan de veiligheid. Ook voor snorfietsers zal het dragen van een helm positief bijdragen aan de reductie van hoofdletsel. Nader onderzoek kan uitwijzen wat de opbrengst van helmgebruik door snorfietsers zou zijn.

De Duurzaam Veilig-visie bepleit onder andere duidelijk herkenbare voertuigcategorieën. Hoewel er met de kentekening een beter onderscheid is gekomen tussen brom- en snorfietsen, is het onderscheid alleen zichtbaar aan de achterzijde van het voertuig. Dit maakt handhaving van helmgebruik en snelheid lastig. Daarom pleit de SWOV voor twee duidelijk te herkennen categorieën: de huidige bromfiets en de 'fiets met hulpmotor', zoals de snorfiets van oorsprong was bedoeld. Dit is een gemotoriseerde fiets met trappers en met een lichte motor die niet opgevoerd kan worden.

Conclusies

Het rijden op een brom- of snorfiets brengt een relatief hoog risico met zich mee om slachtoffer te worden van een ongeval. Dit komt met name door de rijnsnelheid van brom- en snorfietsen in combinatie met de kwetsbaarheid van de berijder. Brom- en snorfietsers zijn vaak slachtoffer van een personenauto, maar op hun beurt maken brom- en snorfietsers ook slachtoffers, vaak onder fietsers. Met name jongere en oudere brom- en snorfietsers hebben een verhoogd risico. Jongeren hebben minder ervaring in het rijden op een gemotoriseerd voertuig, zullen hun eigen rijvaardigheid vaker

overschatten en meer risico accepteren. Ouderen zijn over het algemeen voorzichtiger in het verkeer, maar zijn fysiek kwetsbaarder.

Een van de maatregelen die genomen zijn om de veiligheid van brom- en snorfietsers te vergroten is het rijden van bromfietsers binnen de bebouwde kom op de rijbaan. Daarnaast is er een verplicht kenteken voor de brom- en snorfiets en is een bromfietsrijbewijs ingevoerd. Er is niet veel onderzoek gedaan naar de effecten van deze maatregelen op de verkeersveiligheid, alleen de maatregel Bromfiets op de rijbaan is geëvalueerd. Hieruit bleek dat op de onderzochte wegen een deel van de afname in aantal ongevallen toe te wijzen is aan deze maatregel. Hoewel sprake is van een algemene daling van het risico onder brom- en snorfietsers, zien we deze daling ook bij andere categorieën weggebruikers. Het verbeteren van de opvoerbestedigheid heeft de laatste jaren enig effect gehad op het aantal opgevoerde brom- en snorfietsen op de weg, maar het aandeel opgevoerde brom- en snorfietsen bij politiemetingen is met ongeveer 20% nog relatief hoog.

De SWOV pleit voor een tweetal maatregelen die de veiligheid van brom- en snorfietsers zouden kunnen verhogen. Ten eerste 100% helmgebruik door bromfietsers nastreven door dit hoog op de agenda te plaatsen. Ten tweede van brom- en snorfietsen twee duidelijk te herkennen voertuig-categorieën maken: de huidige bromfiets en de 'fiets met hulpmotor' (de snorfiets zoals die oorspronkelijk bedoeld was).

Publicaties en bronnen

AVV (2001). [Evaluatie verkeersveiligheidseffecten 'Bromfiets op de rijbaan'](#). Directoraat-Generaal Rijkswaterstaat, Adviesdienst Verkeer en Vervoer AVV, Rotterdam.

BOVAG-RAI (2004). [Akkoord Zelfregulering Bromfietsen inclusief Reclamecode](#). 24 juni 2004. Stichting BOVAG-RAI, Amsterdam.

Goldenbeld, C. & Houwing, S. (2001). [De rijvaardigheid en trainbaarheid van jonge verkeersdeelnemers](#). R-2001-16. SWOV, Leidschendam.

Goldenbeld, C., Houwing, S., & de Craen, S. (2002). [De ontwikkeling van de rijvaardigheid van jonge bromfietsers](#). R-2002-10. SWOV, Leidschendam.

Henkens, N.C., Ermens, R.J.L. & Hijkoop, S. (2007). *Monitoring Bromfietsshelmen*. Grontmij, De Bilt.

Ministerie van Verkeer en Waterstaat (2008). [Strategisch Plan Verkeersveiligheid 2008-2020: van, voor en door iedereen](#). Ministerie van Verkeer en Waterstaat, 's-Gravenhage.

Nyberg, A. & Gregersen, N.P. (2007). *Practicing for and performance on drivers license tests in relation to gender differences in crash involvement among novice drivers*. In: Journal of Safety Research, vol. 38, p. 71-80.

RAI Vereniging (2008). *RAI Vereniging en BOVAG zeggen overtreders 'Bromfietsconvenant' de wacht aan*. In: RAI Voorrang, vol. 13, nr. 16, p. 2.

Schoon, C.C. & Goldenbeld, C. (2003). [Jonge brom- en snorfietsers: kan hun ongevalskans sterk omlaag?](#) R-2003-13. SWOV, Leidschendam.

Wegman, F., Eksler, V., Hayes, S., Lynam, D., Morsink, P. & Oppe, S. (eds.) (2006). [SUNflower+6. A comparative study of the development of road safety in the SUNflower+6 countries. Final report](#). SWOV, Leidschendam.