

LET OP

Deze SWOV-factsheet is gearchiveerd en wordt niet meer bijgewerkt.
Actuele SWOV-factsheets vindt u op swov.nl/factsheets.

SWOV-Factsheet

De categorie A1 (tot 125 cc) van het nieuwe motorrijbewijs

Samenvatting

De nieuwe rijbewijscategorie A1 is geldig voor motoren met een cilinderinhoud van maximaal 125 cc. Volgens de nieuwe Europese richtlijn voor rijbewijzen is de minimumleeftijd voor deze categorie 16 jaar, maar mogen de lidstaten de minimumleeftijd ook op 17 of 18 jaar stellen. In Nederland is de minimumleeftijd voor deze categorie op dit moment 18 jaar. Bij een verlaging van de minimumleeftijd in Nederland wordt een toename van het aantal slachtoffers verwacht. Deze verwachting wordt ondersteund door de ervaringen in Duitsland, dat in de jaren negentig een verlaging van de minimumleeftijd voor lichte motoren heeft doorgevoerd. Ook wordt, op basis van resultaten uit Duitsland, een toename van het aantal slachtoffers verwacht wanneer men in Nederland met alleen een B-rijbewijs (voor personenauto's) een 125cc-motorfiets mag berijden.

Achtergrond en inhoud

In 2006 is een nieuwe Europese richtlijn aangenomen voor het rijbewijs (EU, 2006). De richtlijn gaat over gemotoriseerde tweewielers met het A1-, A2- en A-rijbewijs voor motorrijders en het AM-rijbewijs voor brom- en snorfietsers. De richtlijn stelt dat met een A1-rijbewijs vanaf 16 jaar op een lichte motorfiets (met een cilinderinhoud van maximaal 125 cc en 11 kW) mag worden gereden. In Nederland was dit tot dusver 18 jaar. De lidstaten zijn vrij om de ondergrens voor deze categorie op 16, 17 of 18 jaar te stellen. Hiernaast kunnen lidstaten zelf bepalen of iemand met alleen een B-rijbewijs (voor personenauto's) op een 125cc-motorfiets mag rijden. Meestal worden daar dan wel restricties aan verbonden, zoals een verplichte praktische training en een minimum aantal jaren B-rijbewijsbezit. In 2013 wordt de nieuwe richtlijn van kracht en dienen Nederland en andere lidstaten de minimumleeftijd te hebben vastgesteld. In deze factsheet wordt ingegaan op de verwachte gevolgen voor de verkeersveiligheid wanneer de leeftijd van het A1-rijbewijs wordt verlaagd, en wanneer mensen met een B-rijbewijs wordt toegestaan op een 125cc-motorfiets te rijden.

Welke rijbewijscategorieën komen er voor motorfietsen?

Onderstaand schema geeft een overzicht van de nieuwe rijbewijscategorieën voor motoren in de Europese richtlijn: A1, A2 en A. De aanvangsleeftijd van het A1-rijbewijs heeft consequenties voor de aanvangsleeftijd van de categorieën A2 en A - zie *Tabel 1*. Een aanvangsleeftijd van 17 jaar is niet opgenomen, maar die houdt het midden tussen de aanvangsleeftijden 16 en 18 jaar.

Rijbewijs-categorie	Motorfietscategorie	Aanvangsleeftijd als A1 op 16 jaar wordt gesteld	Aanvangsleeftijd als A1 op 18 jaar wordt gesteld
A1	Cilinderinhoud: max. 125 cc Motorvermogen: max. 11 kW Specifiek vermogen: max. 0,1 kW/kg	16 jaar	18 jaar
A2	Motorvermogen: max. 35 kW (is nu 25 kW) Specifiek vermogen: < 0,2 kW/kg Mag niet zijn afgeleid van motor > 70 kW	18 jaar	20 jaar
A	Onbeperkt	24 jaar (indien al in bezit van A1- of A2-rijbewijs: 20 jaar)	24 jaar (indien al in bezit van A1- of A2-rijbewijs: 22 jaar)

Tabel 1. *Rijbewijscategorieën voor motoren in de Derde Rijbewijs Richtlijn* (EU, 2006: [2006/126/EG](http://eur-lex.europa.eu/LexUri.do?uri=CELEX:2006L0126:DOC)).

In de tabel is te zien dat het handhaven van de aanvangsleeftijd voor het A1-rijbewijs op 18 jaar wel gevolgen zal hebben voor de zwaardere categorieën. Hier mag men straks op latere leeftijd mee starten ten opzichte van de huidige situatie. Zo mag men straks vanaf 20-jarige leeftijd de A2-categorie berijden (dit is nu 18 jaar) en vanaf 24 jaar direct de 'A onbeperkt' (dit is nu 21 jaar).

Welke leeftijdscategorieën voor A1 zijn er momenteel in de diverse Europese landen?

Voor de meeste Europese landen is de A1-categorie niet nieuw. In 2004 heeft de SWOV een vragenlijstonderzoek uitgevoerd waarop veertien Europese landen informatie hebben ingestuurd (Schoon, 2004). Denemarken en Nederland waren de enige landen die geen A1-categorie kenden. Acht van de twaalf overige landen, waaronder Duitsland, Frankrijk en Zweden, hadden voor de A1-categorie een minimumleeftijd van 16 jaar. Oostenrijk, België en Zwitserland hadden 18 jaar, en alleen Engeland hanteerde een minimumleeftijd van 17 jaar.

Wat zijn de risico's voor verschillende vervoerswijzen en leeftijdsgroepen?

Het overlijdensrisico van bestuurders van gemotoriseerde tweewielers is in Nederland duidelijk hoger dan het overlijdensrisico van fietsers. Dat geldt zowel voor brom- en snorfietsers als voor motorrijders (zie ook de SWOV-factsheets [Motorrijders](#) en [Brom- en snorfietsers](#)). De risico's verschillen voor verschillende leeftijdsklassen (zie *Tabel 2*). Het risico voor de jongste groepen is duidelijk hoger dan dat van de daaropvolgende leeftijdsgroepen. Vanaf een leeftijd van 50 jaar begint het risico weer te stijgen, om vanaf 60 jaar bij de brom- en snorfietsers en bij de fietsers zelfs met een factor 4 à 5 te stijgen (zie de SWOV-factsheet [Ouderen in het verkeer](#)).

Vervoerswijze (bestuurders en passagiers)	0-17 jaar	15-17 jaar	18-29 jaar	30-39 jaar	40-49 jaar	50-59 jaar	60+ jaar
Fietsers	8	--	7	5	6	9	42
Brom- en snorfietsers	--	80	62	41	35	48	292
Motor- en scootrijders	--	--	121	72	50	55	64

Tabel 2. Het risico (aantal geregistreerde doden per miljard reizigerskilometer) van bestuurders en passagiers van fietsen en gemotoriseerde tweewielers per leeftijdscategorie gemiddeld per jaar over de periode 2000 t/m 2009 (bron: *lenM* en *CBS*).

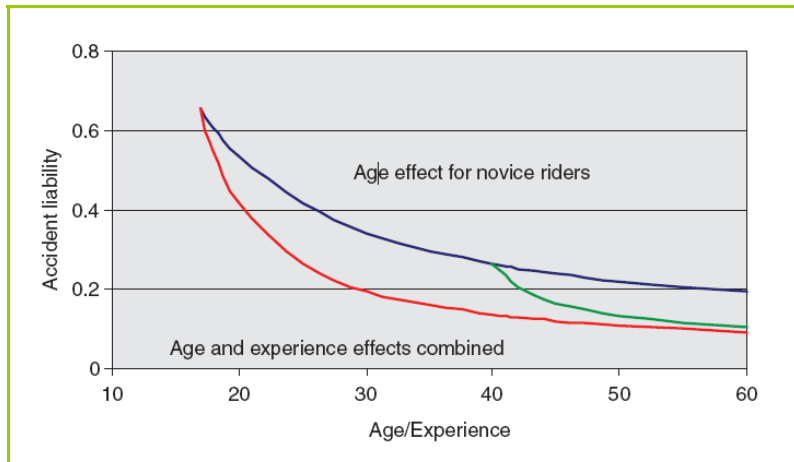
Wat is de relatie tussen leeftijd en ervaring?

Voor de daling van het ongevalsrisico van gemotoriseerde verkeersdeelnemers naarmate ze ouder worden zijn in het algemeen twee clusters van oorzaken aan te wijzen. In de eerste plaats is het aanvangsrisico lager naarmate men op een hogere leeftijd voor het eerst gemotoriseerd aan het verkeer deelneemt. Als men ouder wordt, verliest men de 'wilde haren': men neemt minder risico's en is minder geneigd de eigen rijvaardigheid te overschatten. In de tweede plaats daalt het ongevalsrisico naarmate men meer rijervaring opdoet. Door meer rijervaring verwerft men namelijk meer vaardigheden zoals een betere risicoperceptie en het vermogen om relevante verkeerssituaties te beoordelen. Onderzoek onder jonge automobilisten laat zien dat ongeveer 60% van hun risico bepaald wordt door een gemis aan ervaring en ongeveer 40% door leeftijdsgebonden factoren (Maycock et al., 1991; Vlakveld, 2005), zie de SWOV-factsheet [Jonge beginnende automobilisten](#).

Ook onder motorrijders is de relatie tussen leeftijd, ervaring en ongevallen onderzocht. In 2002 is in Engeland een uitgebreid onderzoek uitgevoerd waarin 30.000 vragenlijsten voor motorrijders zijn uitgezet (Sexton et al., 2004). Hiervan zijn 11.360 ingevuld. Gezamenlijk hadden deze motorrijders 1.495 ongevallen gehad. Een statistisch model werd gebruikt om het ongevalsrisico te berekenen. Daaruit bleek dat de leeftijd van de motorrijder de belangrijkste indicator voor een hoog ongevalsrisico was: jonge bestuurders hadden een grotere kans op een ongeval. Rijervaring had ook een effect – hoe meer ervaring, hoe kleiner de kans op een ongeval. Kortom, waar bij jonge automobilisten het hoge risico eerder wordt veroorzaakt door gebrek aan rijervaring (zie vorige alinea), is het bij jonge motorrijders vooral de jonge leeftijd die het hoge ongevalsrisico verklaart. Baughan et al. (2005) verklaren deze resultaten met de hypothese dat bij toenemende rijervaring op de motor de vaardigheden wel toenemen, maar dat motorrijders dit meteen tenietdoen door grotere risico's te nemen.

Motorrijders met een 125cc-motor in het Verenigd Koninkrijk bleken (na een correctie voor gereden afstand, leeftijd en rijervaring) 15% meer kans op een ongeval te hebben dan motorrijders met zwaardere motoren. De letselernst was bij ongevallen met 125cc-motoren wel geringer dan bij zwaardere motoren (Sexton et al., 2004). In diezelfde studie is voor bestuurders van een motorfiets tot 125 cc ook de relatie tussen aanvangsleeftijd en ervaring geïllustreerd (zie *Afbeelding 1*). De bovenste curve geeft alleen het risico (accident liability) gekoppeld aan leeftijd. Bij 17 jaar (de minimumleeftijd in Engeland) is deze het hoogst. Naarmate men op oudere leeftijd begint met motorrijden, is het

aanvangsrisico lager. Beide onderste curves geven het effect van ervaring bij de aanvangsleeftijden 17 en 40 jaar. In beide gevallen daalt het ongevalsrisico met ervaringsjaren; na zo'n tien jaar wordt nog maar nauwelijks verkeersveiligheidswinst geboekt met toenemende ervaring.



Afbeelding 1. Illustratie van de relatie tussen ongevalsrisico, leeftijd en ervaring voor motorrijders op een motorfiets tot 125 cc met een jaarlijkse mobiliteit van 7.500 km (Sexton et al., 2004).

Wat was het veiligheidseffect van de invoering van de A1-categorie in Duitsland?

In 1996 werd in Duitsland de A1-categorie ingevoerd. Vanaf de leeftijd van 16 jaar mocht op een 125cc-motorfiets worden gereden na het behalen van het motorexamen. In 1997 was van het hele park aan lichte motorfietsen 13% in het bezit van 16- en 17-jarigen. Echter, de betrokkenheid bij ongevallen van deze leeftijdsgroep bedroeg 44%: een overrepresentatie met een factor 3,4. Uit een enquête in 1998 onder eigenaren van 125cc-motorfietsen bleek dat de 16- en 17-jarigen minder reden dan ouderen (gemiddeld respectievelijk 4.035 km versus 4.870 km). De jongeren gebruikten de lichte motorfiets wat vaker voor het woon-werkverkeer dan de ouderen. Ze deden meer aan crossen en hard rijden (in bochten) en hadden meer groepsplezier dan de oudere leeftijdsgroepen (Schulz, 2000).

Een tweede Duitse ongevallenrapportage betreft de periode 1994-2000 (Assing, 2002). Voor diverse leeftijdsklassen is het aantal overleden motorrijders per 100.000 motorfietsen bepaald. De groep van 16 en 17 jaar bereed een motorfiets met een cilinderinhoud tot 125 cc. Deze groep had verreweg het hoogste risico: ruim 150 doden per 100.000 motorfietsen tegen ongeveer 75 doden per 100.000 motorfietsen bij de groepen 18-21 en 21-25 jaar.

Welke mobiliteitseffecten kan een verlaging van de leeftijd van 18 naar 16 jaar voor de A1-categorie hebben?

Naast leeftijd en ervaring heeft ook de mobiliteit haar invloed op de verkeersveiligheid. Hierin kunnen verschuivingen optreden wanneer de leeftijd voor het rijden op een motorfiets in Nederland eventueel verlaagd wordt van 18 jaar (de huidige situatie) naar 16 jaar (voor de 125cc-categorie). Van Norden & Schoon (2009) noemen de volgende potentiële verschuivingen in mobiliteit:

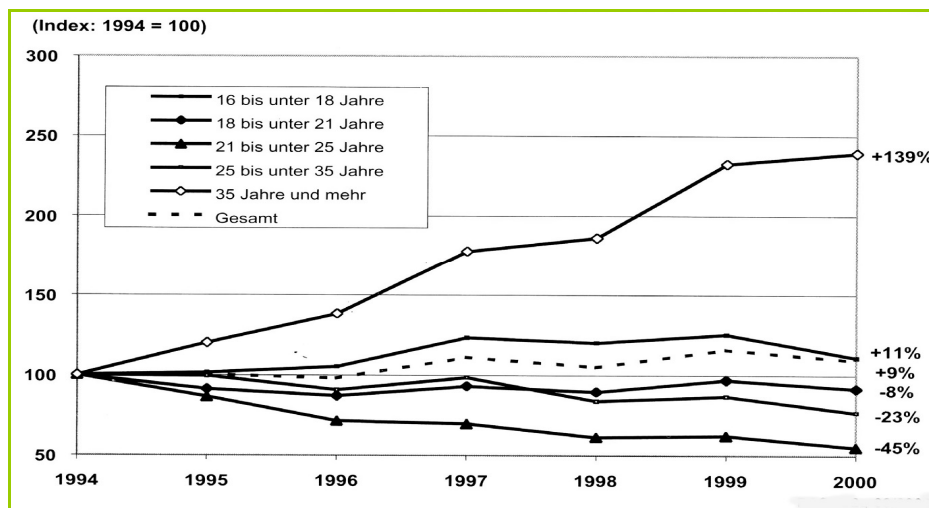
- Een aantal 16- en 17-jarigen die nu op een bromfiets rijden, zal overstappen op een motorfiets. Deze jongeren zullen een uitgebreidere opleiding moeten volgen (A1-rijbewijs) dan voor de bromfiets (AM-rijbewijs). Echter, vanwege de hogere snelheid die op een 125cc-motorfiets kan worden gereden is te verwachten dat het risico van 16- en 17-jarige motorrijders hoger is dan van 16- en 17-jarige bromfietzers. Dit zou leiden tot meer slachtoffers. Wel leidt de ervaring die een motorrijder opdoet als 16- en 17-jarige tot een verlaging van het risico op hogere leeftijd. Dit zou leiden tot minder slachtoffers. Of meer ervaring opweegt tegen een jongere beginleeftijd is moeilijk te schatten en sterk afhankelijk van de hoeveelheid ervaring die is opgedaan.
- Een (naar verwachting kleine) groep 16- en 17-jarigen die in de oude situatie geen brom- of snorfiets hadden maar gebruikmaakten van de fiets of het openbaar vervoer, zal overstappen op een motorfiets. Aangezien het ongevalsrisico van motorfietzers aanzienlijk hoger is dan van fietzers en passagiers van het openbaar vervoer, zou dit leiden tot meer slachtoffers.
- De gereden afstand zal toenemen omdat men met een 125cc-motorfiets meer kilometers zal maken dan men met een bromfiets zou hebben gedaan. Een grotere afgelegde afstand leidt tot meer slachtoffers.

- Het aantal motorrijders van 18 jaar en ouder zal toenemen doordat de 18-jarige al beschikt over een motorfiets en daardoor op latere leeftijd naar de auto overstapt. Gezien het grote risicoverschil tussen motorfiets en auto zal dit leiden tot meer slachtoffers.

Wanneer de minimumleeftijd voor het berijden van een motorfiets wordt verlaagd, is per saldo dus een toename van het aantal verkeersslachtoffers te verwachten. Het is moeilijk deze toename in aantallen te schatten.

Wat is het effect van het rijden op een 125cc-motorfiets met alleen een autorijbewijs?

In veel Europese landen mag iemand met een B-rijbewijs op een 125cc-motorfiets rijden. Hier is dan geen apart A-rijbewijs voor nodig. In Duitsland is dit vanaf februari 1996 het geval, zij het alleen voor de groep die vóór 1980 het B-rijbewijs had gehaald. Assing (2002) heeft gekeken naar het effect hiervan. Er was sprake van een forse toename van het aantal motorfietsbezitters van 35 jaar en ouder; van ca. 750.000 in 1994 naar ruim 2 miljoen in 2000. Een deel van deze toename schrijft Assing toe aan de populariteit van de 125cc-klasse. De algehele toename in motorfietsbezit ging gepaard met een duidelijke toename van het aantal ongevallen met letsel onder de motorrijders van 35 jaar en ouder (zie de bovenste curve in *Afbeelding 2*). Overigens verklaart Assing deze toename van het aantal letselongevallen onder motorrijders van 35 jaar en ouder met de groei van het aantal motorfietsen (meer motorfietsen = meer ongevallen). Voor wat betreft het risico (aantal ongevallen per 100.000 motorfietsen), bleek de jongste groep motorrijders (16 tot 18 jaar) het hoogste risico te hebben.



Afbeelding 2. De ontwikkeling van het aantal letselongevallen onder motorrijders voor diverse leeftijdsklassen in Duitsland in de periode 1994 t/m 2000, met als index het jaar 1994 = 100 (Assing, 2002).

Conclusie

Naar verwachting zal een verlaging van de minimumleeftijd voor het berijden van een (lichte) motor van 18 naar 16 jaar een aantal verschuivingen in de mobiliteit teweegbrengen en daarmee van invloed zijn op de verkeersveiligheid. We noemen ten eerste de verschuiving van relatief veilige vervoerswijzen als de fiets en het openbaar vervoer naar de relatief onveilige motor. Daarnaast is de actieradius van een motorrijder aanzienlijk hoger dan die van een fietser of bromfietser. Dit zou er gemakkelijk toe kunnen leiden dat 16- en 17-jarigen langere afstanden gaan rijden als zij een motorfiets tot hun beschikking krijgen. En het rijden van meer kilometers leidt tot meer ongevallen, zeker als dat gebeurt op een voertuig met een naar verhouding hoog risico op ernstig letsel.

Uit diverse onderzoeken blijkt dat het risico van jonge motorrijders in vergelijking met oudere motorrijders extra hoog is. Dat komt niet alleen door een gebrek aan ervaring maar ook door leeftijdsgebonden aspecten als een hogere risicoacceptatie en overschatting van de eigen vaardigheden. De leeftijdsgebonden factoren verklaren ongeveer 40% van het hoge ongevalsrisico van jonge (auto)bestuurders en zullen sterker spelen bij 16- en 17-jarigen dan bij 18- en 19-jarigen. Aan de andere kant zal de ervaring die een motorrijder opdoet als 16- en 17-jarige vermoedelijk leiden tot een verlaging van het risico op hogere leeftijd. Hierdoor is een gunstige ontwikkeling te verwachten voor

de groep motorrijders van 18 jaar en ouder. Per saldo verwachten wij echter een toename van het aantal verkeersslachtoffers als de minimumleeftijd voor het rijden op een 125cc-motorfiets wordt verlaagd van 18 naar 16 jaar. De ervaringen in Duitsland, waar in 1996 een leeftijdsverlaging werd doorgevoerd, bevestigen deze verwachting. Daar bleek inderdaad een duidelijke overrepresentatie van 16- en 17-jarigen op een 125cc-motorfiets onder de betrokkenen bij een ongeval. Er zijn geen redenen om aan te nemen dat dat voor de Nederlandse situatie anders zal zijn. In welke mate de verkeersveiligheid in absolute zin zal verslechteren is lastig te bepalen, omdat niet bekend is hoeveel jongeren in Nederland daadwerkelijk gebruik gaan maken van de mogelijkheid een 125cc-motorfiets te berijden

In veel Europese landen mag iemand met een B-rijbewijs op een 125cc-motorfiets rijden. Hier is dan geen apart A-rijbewijs meer voor nodig, maar bijvoorbeeld wel een korte training. In Duitsland is het verkeersveiligheidseffect daarvan onderzocht. Daar bleek dat deze mogelijkheid gepaard ging met een forse toename van het aantal motorfietsen bij mensen van 35 jaar en ouder en eveneens met een duidelijke toename van het aantal letselgevallen onder deze groep motorrijders. Er zijn geen duidelijke redenen om aan te nemen dat dit in Nederland anders zou zijn.

Publicaties en bronnen

Assing, K. (2002). [Schwerpunkte der Unfälle von Motorradfahrern. \(Focuses on motorcycle accidents\).](#) In: Safety environment future IV; Proceedings of the 4th International Motorcycle Conference, München, 16-17 September 2002. IfZ Forschungshefte Zweiradsicherheit No. 10, p. 41-53.

Baughan, C., Sexton, B. & Elliot, M. (2005). [Motorcyclists' accident risk: results from a new survey. Paper presented at the seminar Behavioural Research in Road Safety 2004.](#) TRL Staff Papers PA/SE/4107/04, Transport Research Laboratory TRL, Crowthorne.

EU (2006). [Richtlijn 2006/126/EG van het Europees Parlement en de Raad van 20 december 2006 betreffende het rijbewijs.](#) Official Journal of the European Union, L 403/18, 30 december 2006.

Maycock, G., Lockwood, C.R. & Lester, J.F. (1991). [The accident liability of car drivers.](#) Research Report 315. Transport and Road Research Laboratory TRRL, Crowthorne.

Norden, Y., van & Schoon, C.C. (2009). [Verkeersveiligheidsgevolgen van verlaging van de minimumleeftijd van de categorie A1-motor naar 16 of 17 jaar; Notitie d.d. 19 mei 2009 aan het Ministerie van Verkeer en Waterstaat.](#) R-2009-16. SWOV, Leidschendam.

Schoon, C.C. (2004). [Traffic legislation and safety in Europe concerning the moped and the A1 category \(125 cc\) motorcycle.](#) R-2004-10. SWOV, Leidschendam.

Schulz, U. (2000). [Zur Unfallverwicklung 16- und 17-jähriger Leichtkraftradfahrer und die motivationalen und einstellungsmässigen Hintergründe.](#) In: Safety environment future III; Proceedings of the International Motorcycle Conference, München, 11-12 September 2000. IfZ Forschungshefte Zweiradsicherheit No. 9, p. 35-52.

Sexton, B., Baughan, C., Elliott, M. & Maycock, G. (2004). [The accident risk of motorcyclists.](#) Prepared for the Department for Transport, Road Safety Division. TRL Report No. 607. Transport Research Laboratory TRL, Crowthorne.

Vlakveld, W.P. (2005). [Jonge beginnende automobilisten, hun ongevalsrisico en maatregelen om dit terug te dringen; Een literatuurstudie.](#) R-2005-3. SWOV, Leidschendam.