

Recente ontwikkelingen in de veiligheid van snorfietzers

D-95-14

Drs. P.C. Noordzij

Leidschendam, 1995

Stichting Wetenschappelijk Onderzoek Verkeersveiligheid SWOV

Documentbeschrijving

Rapportnummer: D-95-14
Titel: Recente ontwikkelingen in de veiligheid van snorfietsers
Auteur(s): Drs. P.C. Noordzij
Projectnummer SWOV: 71.208

Trefwoorden: Moped, moped rider, injury, fatality, danger, safety, Netherlands
Projectinhoud: In deze notitie wordt nagegaan wat de gevolgen voor snorfietsers zullen zijn als eventueel de helmplicht wordt ingevoerd of de snorfiets de status van bromfiets zal krijgen.

Aantal pagina's: 11
Prijs: f 15,-
Uitgave: SWOV, Leidschendam, 1995

Stichting Wetenschappelijk Onderzoek Verkeersveiligheid SWOV



Stichting
Wetenschappelijk Onderzoek
Verkeersveiligheid
SWOV

Postbus 1090
2260 BB Leidschendam
Duindoorn 32
telefoon 070-3209323
telefax 070-3201261

Inhoud

1.	<i>Inleiding</i>	4
2.	<i>Ontwikkelingen</i>	5
3.	<i>Maatregelen</i>	7
4.	<i>Conclusies</i>	9

Afbeeldingen

1. Inleiding

Sinds enkele jaren neemt het gebruik van de snorfiets toe. De indruk bestaat dat het gebruik vooral toeneemt onder jongeren. Bovendien zijn er aanwijzingen dat veel van deze jongeren hun snorfiets opvoeren en veel te hard rijden. Volgens de regels rijden zij zonder helm. Deze ontwikkeling heeft gevolgen voor het aantal slachtoffers, dat ook toeneemt.

De minister van Verkeer en Waterstaat heeft aangekondigd ook snorfietsers te willen verplichten een helm te dragen. De redenering is dat snorfietsen die worden opgevoerd, of kunnen worden opgevoerd, in feite bromfietsen zijn en dus ook zo moeten worden behandeld. Van verschillende kanten is bezwaar geuit tegen dit voornemen, omdat geen uitzondering wordt gemaakt voor goedwillende snorfietsers. In deze notitie wordt nagegaan wat er bekend is over het probleem en de mogelijke oplossingen.

2. Ontwikkelingen

Om de ontwikkeling van het aantal slachtoffers onder berijders van snorfietsen na te gaan, is gebruik gemaakt van het BIS-V. Hierin wordt onderscheid gemaakt tussen slachtoffers die zijn overleden, in het ziekenhuis zijn opgenomen of minder ernstig zijn verwond. *Afbeelding 1* toont de ontwikkeling vanaf 1980 voor verschillende leeftijdsgroepen. Te zien is dat er vanaf ongeveer 1985 een geleidelijke toename is van het aantal slachtoffers in de leeftijdsgroepen vanaf 25 jaar. Naarmate de afloop ernstiger is komt de nadruk meer op de groep 65+. Bij overleden slachtoffers is deze groep veruit in de meerderheid. In 1994 waren drie van de vijf overleden snorfietsers 65 jaar of ouder.

Een tweede ontwikkeling vanaf 1990 is een zeer sterke toename van slachtoffers in de leeftijd van 15 tot 25 jaar. Dit gaat vooral op voor niet-overleden slachtoffers. Van de ziekenhuisgewonden was in 1994 bijna de helft jonger dan 25 jaar, bij de minder ernstig gewonden was het zelfs 70%.

Enkele jaren geleden is al melding gemaakt van deze ontwikkeling (Noordzij & Mulder, 1992). Toen werd gevonden dat landelijk gezien het aantal slachtoffers onder snorfietsers vooral toenam bij vijftien- tot zestienjarigen; die toename ging in Amsterdam nog veel sneller. Die groei werd in de eerste plaats toegeschreven aan een toename in gebruik van de snorfiets, met als verklaring daarvoor: het aanbod van aantrekkelijke modellen, het ontbreken van de verplichting tot het dragen van een helm en (voor een kleine groep) de mogelijkheid het voertuig eenvoudig op te voeren. Vanuit Amsterdam meldde de politie een verontrustende toename van het gebruik van opgevoerde snorfietsen.

Kort geleden is onderzoek gedaan naar het bezit en gebruik van brom- en snorfietsen (zie Noordzij, 1993). Het aantal snorfietsen in Nederland werd voor 1993 geschat op ruim 80.000, de Spartamet niet meegerekend. Ruim een derde hiervan werd gebruikt door berijders van 15-25 jaar, de helft daarvan (ruim 13.000) door zestien- en zeventienjarigen. Bij dat onderzoek leken snorfietsen nog niet vaak te worden opgevoerd, wat wel het geval was met bromfietsen met versnelling. Van de zestien- en zeventienjarigen met een bromfiets met versnelling, gaf bijna één op drie toe de bromfiets te hebben opgevoerd. Hoe het op dit moment is gesteld met het bezit en opvoeren van snorfietsen is niet bekend.

In *Afbeelding 2* is een splitsing gemaakt van de slachtoffers binnen de leeftijdsgroep 15-25 jaar. Deze gegevens komen uit de bestanden van AVV-BG, waarover de SWOV de beschikking heeft. Duidelijk is te zien dat de aantallen vooral snel toenemen bij zestien- en zeventienjarigen, bij de zestienjarigen nog meer dan bij de zeventienjarigen. Met deze cijfers is niet uit te maken of het gebruik bij jongeren van zestien en zeventien zoveel meer is toegenomen, of dat het risico van gebruik voor hen zoveel hoger is dan voor andere leeftijden.

In het onderzoek van 1993 zijn voor verschillende groepen bestuurders van brom- en snorfietsen risico's (per afgelegde afstand) berekend om betrokken te raken bij ernstige ongevallen (dat wil zeggen met dodelijke

afloop of in ziekenhuis opgenomen). Daaruit kwam onder meer dat het risico van zestien- en zeventienjarigen, ongeacht het soort brom- of snorfiets, twee tot drie maal hoger was dan voor de leeftijd van 18-50 jaar. Het risico van de leeftijdsgroep zestien-en zeventienjarigen met een opgevoerde bromfiets met versnelling, bleek vier tot vijf maal hoger dan van hun leeftijdgenoten met niet opgevoerde brom- of snorfiets.

De snelle toename van het aantal zestien- en zeventienjarige slachtoffers is dus tenminste gedeeltelijk het gevolg van een hoger risico in vergelijking met andere leeftijden, waarbij niet uitgesloten kan worden dat dit weer gedeeltelijk het gevolg is van het gebruik van opgevoerde snorfietzen. Voor de rest is de snelle toename het gevolg van een toenemend gebruik.

De stand van zaken in 1994 was als volgt:

- 25 overleden snorfietzers, waarvan zes van 15-25 jaar, waarvan vier respectievelijk één in de leeftijd van zestien en zeventien jaar;
- 285 snorfietzers opgenomen in ziekenhuis, waarvan 137 van 15-25 jaar, waarvan 44 respectievelijk 34 in de leeftijd van zestien en zeventien jaar;
- 1.167 minder ernstig gewonde snorfietzers, waarvan 774 van 15-25 jaar, waarvan 267 respectievelijk 165 in de leeftijd van zestien en zeventien jaar.

Bovenstaande gevallen zijn gemeld door de politie. Sinds kort is er een registratie van slachtoffers van verkeersongevallen bij een steekproef van Eerste-Hulpafdelingen van ziekenhuizen: VIPORS (onderdeel van het PORS van SCV). De aantallen voor 1994 die volgens deze registratie geschat kunnen worden zijn:

- 1.500 gewonde snorfietzers, waarvan 780 van 15-25 jaar, waarvan 210 respectievelijk 150 in de leeftijd van zestien en zeventien jaar.

3. Maatregelen

De snorfiets werd in 1975 ingevoerd, tegelijkertijd met de verplichting voor bromfietzers om een helm te dragen. De snorfiets was dus bedoeld voor berijders die geen helm wilden dragen en in ruil daarvoor minder snel konden rijden. De snorfiets ging daarmee weer in de richting van het oorspronkelijke beeld van een bromfiets: ontstaan als fiets met hulpmotor. De Spartamet die sinds een aantal jaren op de markt is voldoet weer geheel aan dit beeld. In 1993 bleken er 74.000 Spartamets in gebruik te zijn in Nederland; bijna evenveel als andere snorfietsen. Meer dan de helft van de berijders van een Spartamet was vijftig jaar of ouder. Het aantal ernstige ongevallen van de Spartamet-rijder was gering en dus het risico enkele malen lager dan voor leeftijdgenoten op andere brom- of snorfietsen. Intussen zijn er ook andere merken met een dergelijk model.

Om het aantal slachtoffers onder snorfietsers terug te dringen ligt het dus voor de hand de kenmerken en daarmee de gebruiksmogelijkheden van het voertuig aan te pakken. Het zou ingrijpend zijn om zodanige eisen aan de snorfiets te stellen dat alle snorfietsen feitelijk weer fietsen met hulpmotor worden. Minder ingrijpend zou het zijn als tenminste wordt gezorgd dat snorfietsen niet meer opgevoerd worden en feitelijk niet harder kunnen dan de voorgeschreven snelheid van 25 km/uur. Meer of minder ingrijpend heeft betrekking op wat er aan het snorfietspark zou moeten veranderen. Welke maatregelen daarvoor in aanmerking komen blijft nog te bezien, evenals de bijkomende gevolgen voor het gebruik van de snorfiets. De gevolgen voor het aantal slachtoffers worden hieronder behandeld.

N.B. Bij de berekeningen wordt gebruik gemaakt van de verhoudingen in risico's tussen groepen brom- en snorfietsers uit het onderzoek in 1993. Dat waren risico's om als bestuurder betrokken te raken bij een ernstig ongeval, terwijl het hier gaat om risico's om (als bestuurder of passagier) zelf ernstig gewond te worden. Maar de onderlinge verhoudingen van de risico's zullen daardoor niet veel anders zijn.

Het risico voor het rijden op een snorfiets is enkele malen hoger dan voor een Spartamet. Van de 300 ernstig gewonde snorfietsers per jaar zouden er daarom bij het vervangen van de bestaande snorfietsen door fietsen met hulpmotor ruim 200 bespaard worden. Het is echter te betwijfelen of de huidige snorfietsers de keus zouden maken voor een fiets met hulpmotor. Overigens zou ook het vervangen van bromfietsen door fietsen met hulpmotor een forse besparing van ernstig gewonden geven.

Het voorstel van de minister houdt in dat de huidige snorfiets behandeld gaat worden als bromfiets. Dat zou betekenen dat zij een helm gaan dragen, wat het risico met enkele tientallen procenten verlaagt. Het opvoeren wordt hiermee niet tegengegaan. De maatregel komt juist in aanmerking omdat dat niet lijkt te lukken. Alleen het dragen van de helm zou zestig tot negentig ernstig gewonden besparen. Maar er is dan geen reden meer de maximumsnelheid van 25 km/uur aan te houden. Het verhogen van de maximumsnelheid van 25 naar 40 km/uur heft de besparing van de helm weer op. Misschien dat niet alle huidige berijders van een niet-opgevoerde snorfiets dat alsnog zullen doen. In de toekomst

ligt het voor de hand dat alleen nog bromfietsen met een maximumsnelheid van 40 km/uur gekocht gaan worden. De winst moet dus vooral komen van snorfietsen die al worden opgevoerd.

Bij wijze van voorbeeld is te berekenen hoe groot die winst is. Het is niet bekend hoeveel snorfietsers op dit moment hun voertuig hebben opgevoerd. Als alle zestien- en zeventienjarigen de snorfiets zouden hebben opgevoerd, zou de besparing in 1994 als gevolg van de helm vijftien tot 25 ernstig gewonden zijn geweest.

Uit oogpunt van veiligheid is er geen goede reden de fiets met hulpmotor als bromfiets te behandelen. Gezien het kleine aantal slachtoffers zou het dragen van een helm een zeer geringe winst geven. Als het aanleiding geeft tot het overgaan op een echte bromfiets, dan zou dat zelfs nadelig uitwerken op het aantal slachtoffers.

Wat er werkelijk zou gebeuren op korte en lange termijn is moeilijk in te schatten. Een deel van de huidige gebruikers zal kiezen voor de bromfiets, een deel voor de fiets met hulpmotor en een deel zal helemaal afzien van een brom- of snorfiets. Voor de toekomst zou het kunnen betekenen dat het aantal fietsen met hulpmotor iets meer toeneemt dan zonder deze maatregel zou gebeuren. De gebruikers zullen naar alle waarschijnlijkheid vooral ouderen en (in mindere mate) volwassenen zijn. Volgens het voorstel vallen de overige snorfietsen dan onder de bromfietsen. Waarschijnlijk zal op termijn het aantal bromfietsen minder zijn dan dat aantal plus bromfietsachtige snorfietsen zonder deze maatregel. De huidige snorfietsen worden immers voor een deel gekozen omdat er geen helm hoeft te worden gedragen. De sterke groei van het aantal zestien- en zeventienjarige slachtoffers wordt daarmee afgeremd.

Ook voor het doeltreffend tegengaan van het opvoeren van de snorfiets kan een berekening gemaakt worden. Met ongeveer tachtig ernstig gewonde snorfietsers van zestien en zeventien jaar zou in het eerdere voorbeeld (alle snorfietsen opgevoerd) de besparing ongeveer 65 ernstig gewonden zijn geweest.

Als er doeltreffende maatregelen zijn tegen het opvoeren van snorfietsen, dan zijn die ook toe te passen op bromfietsen. Bij het onderzoek van 1993 is berekend dat dit een besparing zou kunnen leveren van ruim 200 ernstige ongevallen met zestien- en zeventienjarigen per jaar. Overigens is in 1993 ook berekend dat een besparing van ruim 700 ernstige ongevallen het resultaat zou zijn als er gezorgd kon worden dat het risico van zestien- en zeventienjarige brom- en snorfietsers gelijk zou zijn aan dat van iets oudere berijders. Daaruit blijkt dat andere leeftijdgebonden oorzaken dan het opvoeren een aanzienlijk probleem vormen. Voor dit probleem zou het ingrijpend en doeltreffend zijn de minimumleeftijd voor het rijden op een brom- en snorfiets te verhogen naar achttien jaar. De besparing daarvan zou ruim 1.000 ernstige ongevallen per jaar bedragen. Bij dit aantal is er geen rekening gehouden met ongevallen als gevolg van gebruik van vervangende vormen van vervoer.

4. Conclusies

De snelle toename sinds 1990 van het aantal gewonde snorfietzers is reden voor grote zorg. Het zijn vooral snorfietzers in de leeftijd van 15 tot 25 jaar en daarbinnen vooral de leeftijden zestien en zeventien jaar. De snelle toename bij deze leeftijden is gedeeltelijk het gevolg van een hoger risico dan andere leeftijden. Cijfers over het opvoeren van snorfietzen zijn niet bekend, maar het mag zeker niet worden uitgesloten dat dit tegenwoordig vaak gedaan wordt.

Berekend is wat de besparing aan slachtoffers of ongevallen kan zijn als gevolg van diverse maatregelen. Daaruit blijkt dat het behandelen van de bromfietsachtige snorfiet als bromfiets op dit moment een bescheiden besparing van ernstige slachtoffers oplevert. De besparing wordt in de toekomst groter, omdat de maatregel een rem vormt op de groei van het gebruik van bromfietsachtige snorfietzen.

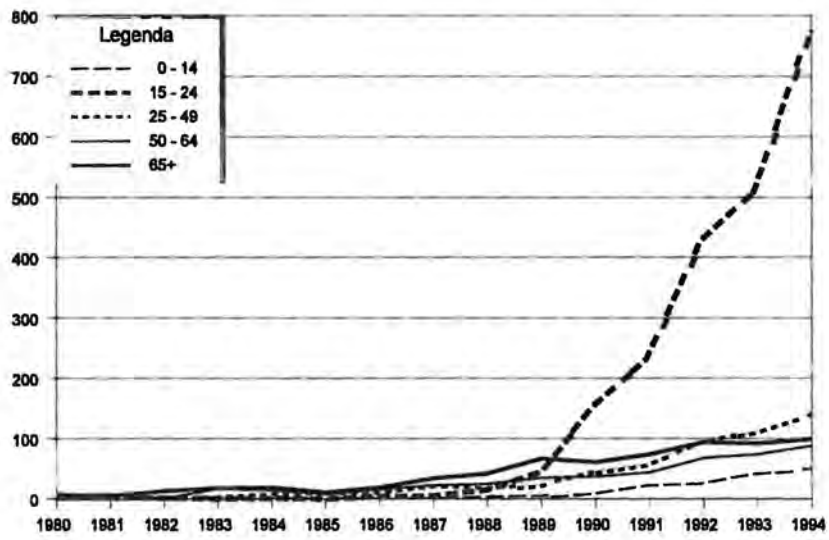
Het vervangen van de snorfiet door een fiets met hulpmotor zou een grotere besparing van slachtoffers geven, als tenminste alle snorfietzers deze overstap zouden maken. Dat laatste is echter niet waarschijnlijk. Goed beschouwd omvat deze maatregel ook de eerder genoemde (behandelen van bromfietsachtige snorfietzen als bromfiets).

Of dit in werkelijkheid geregeld kan worden is nog de vraag. Zo moet nog blijken of, binnen de nationale en internationale regelgeving, de fiets met hulpmotor de plaats kan innemen van de huidige snorfiet en of de bromfietsachtige snorfiet kan verdwijnen. In ieder geval zou daarvoor een overgangsperiode nodig zijn.

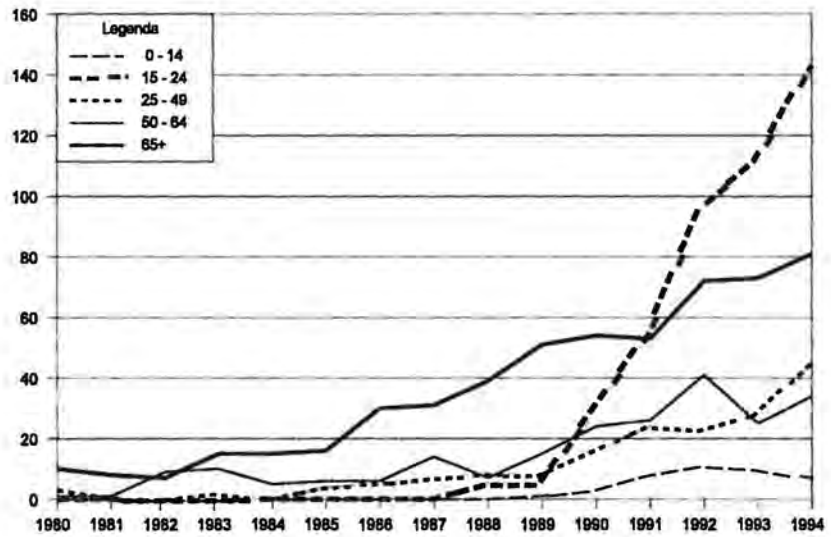
Er wordt een wezenlijker bijdrage geleverd aan het verhogen van de veiligheid van brom- en snorfietzers door het opvoeren doeltreffend tegen te gaan. Een andere maatregel die een grote besparing van slachtoffers kan geven is het verminderen van het hoge risico van zestien- en zeventien-jarigen door een grondige opleiding. Misschien moet zelfs gedacht worden aan het verhogen van de minimumleeftijd voor bromfietsers van zestien naar achttien jaar. Hoe meer brom- of snorfietzers overstappen op een fiets met hulpmotor, hoe groter de besparing van slachtoffers. De fiets met hulpmotor zou dus aantrekkelijker gemaakt kunnen worden ten koste van de bromfiets.

Ook hier is het de vraag of in werkelijkheid zulke maatregelen beschikbaar zijn, waarbij het er vooral om gaat voldoende maatschappelijke steun te verkrijgen.

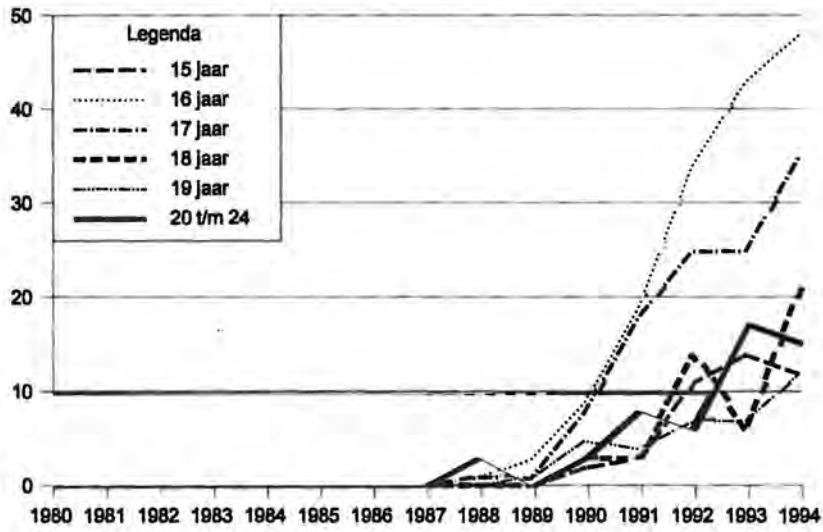
Afbeeldingen



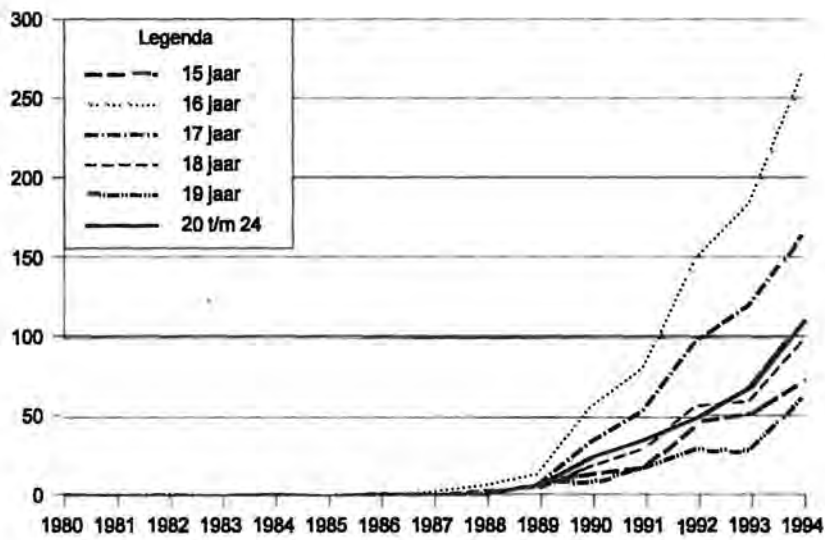
Afbeelding 1a: *Slachtoffers snorfiets (overig) naar jaar en leeftijd*



Afbeelding 1b: *Slachtoffers snorfiets (ernstig) naar jaar en leeftijd*



Afbeelding 2a: Slachtoffers snorfiets (ernstig) naar jaar en leeftijd



Afbeelding 2b: Slachtoffers snorfiets (overig) naar jaar en leeftijd