

Evaluatie bromfiets-theoriecertificaat

Een onderzoek naar de korte-termijneffecten van de invoering van het theoriecertificaat

R-98-5

Drs. D.A.M. Twisk, drs. F.D. Bijleveld & drs. C.M. Gundy

Leidschendam, 1998

Stichting Wetenschappelijk Onderzoek Verkeersveiligheid SWOV

Documentbeschrijving

Rapportnummer:	R-98-5
Titel:	Evaluatie bromfiets-theoriecertificaat
Ondertitel:	Een onderzoek naar de korte-termijneffecten van de invoering van het theoriecertificaat
Auteur(s):	Drs. D.A.M. Twisk, drs. F.D. Bijleveld & drs. C.M. Gundy
Onderzoeksmanager:	Drs. P.C. Noordzij
Projectnummer SWOV:	52.187, 52.188, 52.189
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.
Trefwoord(en):	Moped, moped rider, driving test, driving licence, driver training, adolescent, comprehension, enforcement (law), legislation, evaluation (assessment), Netherlands.
Projectinhoud:	In dit rapport worden de resultaten beschreven van de evaluatie van de invoering van het bromfiets-theoriecertificaat. De evaluatie was gericht op de bedoelde, maar ook op de onbedoelde (neven)effecten van de invoering.
Aantal pagina's:	78 + 15 blz.
Prijs:	f 30,-
Uitgave:	SWOV, Leidschendam, 1998

Samenvatting

In dit rapport worden de resultaten beschreven van de evaluatie van de invoering van het bromfiets-theoriecertificaat. Sinds 1996 dient elke bromfietser in het bezit te zijn van een theoriecertificaat. Met deze maatregel wordt beoogd dat (met name) jonge brom- en snorfietzers beter voorbereid aan het verkeer deelnemen. De evaluatie was gericht op de bedoelde, maar ook op de onbedoelde (neven)effecten van de invoering.

Per maand worden gemiddeld 6.500 theorie-examens voor aankomende bromfietzers afgenomen. De invoering van het theoriecertificaat heeft, zoals verwacht, geleid tot een sterke en substantiële verbetering van kennis van en inzicht in het verkeer. Er is een algemene verbetering van de slaagpercentages in de periode juni 1996 tot juni 1997. Gemiddeld slaagt 47% van de examenkandidaten voor het examen.

De kandidaten voor het bromfiets-examen zijn vooral jongeren die net zestien jaar zijn, en die vaak een VBO- en MAVO-opleiding volgen. Velen zijn al vóór het theorie-examen in het bezit van een bromfiets. Toch is het niet zo dat ze dan ook 'rucksichtloos' rijden. De genoemde redenen voor deze 'voorzichtigheid' zijn vooral het risico om een flinke boete te krijgen en de problemen met de verzekering waardoor ze geen uitkering krijgen. De problemen die ze eventueel met ouders krijgen, spelen geen enkele rol.

Voorbereiding op het examen

Van de examenkandidaten heeft 25-29% op een of andere manier een theorie-opleiding gevolgd. Het zijn vooral de lager opgeleiden (VBO) die kiezen voor een theorie-opleiding (38%); van de VWO/HAVO-kandidaten kiest slechts 17% voor een theorie-opleiding. De meest genoemde reden om te kiezen voor een theorie-opleiding is de verwachting dat men gemakkelijker zal slagen; veiligheidsoverwegingen spelen geen enkele rol. De keuze voor een specifieke rijkschool heeft vooral te maken met de afstand er naartoe (dichtbij) en de goede naam. Opleidingskosten spelen een minimale rol.

Zestig procent van de kandidaten komt voor de eerste keer op het examen. Kandidaten die een theorie-opleiding hebben gevolgd, hebben een hogere slaagkans (14% meer) dan kandidaten zonder theorie-opleiding. De uitslag van het bromfietsexamen is gedeeltelijk afhankelijk van een algemene factor 'schoolopleiding'. Een theorie-opleiding heeft echter een toegevoegde waarde voor alle groepen leerlingen, ongeacht examenpoging, geslacht en schoolopleiding.

De huidige theorie-opleiding blijkt onvoldoende aan te sluiten bij de mogelijkheden en behoeften van VBO- en MAVO-leerlingen.

Neveneffecten

Uit het onderzoek is gebleken dat het rijden zonder certificaat minder vaak voorkomt dan werd aangenomen. Er is sinds de invoering van het bromfietscertificaat geen grote verandering opgetreden in het aandeel jongeren dat een snor- of bromfiets zegt te bezitten. Het feit dat de animo van jongeren om een praktijkcursus 'bromfietsen' te volgen vrijwel nihil is, wordt gezien als een rechtstreeks gevolg van de invoering van een bromfietscertificaat.

Summary

Evaluation of the moped theory certificate

This report describes the results of evaluating the introduction of the moped theory certificate. Since 1996, every mopedist has been required to possess a theory certificate. This measure is intended to better prepare riders of mopeds and low-speed mopeds (especially the younger ones) to participate in traffic. The evaluation had focused on the intended as well as the unintended side effects of introducing this measure.

An average of 6,500 theory exams for prospective mopedists are administered every month. As expected, the introduction of the theory certificate has led to a considerable improvement in knowledge of, and insight into, traffic. During the period from June 1996 to June 1997, there has been a general improvement in the percentages of those who have passed the exams. An average of 47% of the exam candidates are passing the exams. Candidates for the moped exams are primarily young people who have just passed their 16th birthday and who are often involved in lower level courses of secondary education. Many of them have had a moped even before they have taken the theory exam. Nevertheless, it is untrue that they operate their mopeds in an inconsiderate manner. The reasons mentioned for this caution are linked primarily to the risk of receiving a heavy fine as well as the lack of insurance benefits. Any problems they might have with parents play no role whatsoever.

Preparation for the exams

Of all the exam candidates, 25 to 29% have taken a theory course. Those with the least education (being involved in the lowest level of secondary education) are more likely (38%) to have taken these theory courses; among those involved in pre-university education and higher general secondary education, only 17% have taken a theory course. The most frequently mentioned reason for taking a theory course is the expectation that it will then be easier to pass the exam; safety considerations play absolutely no role. The choice of a particular driving school is based primarily on its distance from home (preferably close) and its good name. Costs for the course are only a minor consideration.

Sixty percent of the candidates arriving at the exam are coming for the first time. Candidates who have taken a theory course have a 14% better chance of passing the test than candidates who have not taken such a course. The outcome of the moped exams depends partially on a general factor: the level of education being followed by the candidate. Having taken a theory course, however, provides all groups of students - regardless of the number of times they have taken the exam, their gender, and their level of education - with added value. The current theory course does not appear to fit the abilities or fill the needs of students following lower level courses of secondary education.

Side effects

Research has shown that riding a moped without a certificate occurs less frequently than had been supposed. Since the introduction of the moped certificate, there has been no great change in the percentage of young people that say they possess a moped or low-speed moped. The fact that the eagerness of young people to take a practical course in moped operation is almost non-existent is seen to be a direct result of introducing a moped certificate.

Inhoud

1.	<i>Inleiding</i>	7
1.1.	Achtergrond	7
1.2.	Doel van het onderzoek	7
1.3.	Opbouw van het rapport	8
2.	<i>Van wetgeving tot examenvraag</i>	10
2.1.	Inhoud van de wet	10
2.2.	Theorieprocedure	10
2.3.	Het examen	12
2.4.	Toekomstige ontwikkelingen ‘Bromfiets op de rijbaan’	12
2.5.	Conclusies	13
3.	<i>Ervaringen</i>	14
3.1.	Algemeen	14
3.2.	Regionale organen	14
3.3.	De opleiding	17
3.4.	Het exameninstituut	18
3.5.	Conclusies	18
4.	<i>Kennis over en acceptatie ten tijde van invoering (theorie)certificaat</i>	20
4.1.	Inleiding	20
4.2.	Evaluatie-onderzoek overheidsvoorlichting	20
4.3.	Bekendheid	20
4.4.	Acceptatie van de maatregel	21
4.5.	Conclusie	22
5.	<i>Het bezit van het (theorie)certificaat en politietoezicht</i>	25
5.1.	Algemeen	25
5.2.	Bezit	25
5.3.	Politietoezicht: aandeel geverbaliseerde certificaat-overtredingen	27
5.4.	Conclusies	28
6.	<i>Push- en pull-maatregelen rond het certificaatbezit</i>	31
6.1.	Verzekeringsclausules	31
6.2.	Handhaving	33
6.3.	Sociale controle	33
6.4.	Invloed op brom- en snorfietsbezit	33
6.5.	Conclusies	34
7.	<i>Kennismeting van bromfietskandidaten: voor- en nastudie</i>	35
7.1.	Algemeen	35
7.2.	Uitvoering	35
7.3.	Resultaten	35
7.4.	Conclusies	37
8.	<i>Ontwikkeling van de slaagpercentages</i>	38
8.1.	Algemeen	38
8.2.	Aantal examens	38
8.3.	Examenresultaat	39

8.4.	Ontwikkeling van slaagpercentages naar onderwerp	40
8.5.	Conclusies	46
9.	<i>Achtergronden van bromfietstkandidaat en examenuitslag</i>	47
9.1.	Inleiding	47
9.2.	Verwerking	47
9.3.	Resultaten	48
10.	<i>Inzicht- en kennisvragen: verschil in voorbereiding?</i>	67
10.1.	Inleiding	67
10.2.	De dataset	67
10.3.	Methode	67
10.4.	Resultaten	69
10.5.	Conclusies	70
11.	<i>Conclusies en aanbevelingen</i>	71
11.1.	Conclusies	71
11.2.	Aanbevelingen	74
	<i>Literatuur</i>	77
	<i>Bijlage 1 t/m 3</i>	79

1. Inleiding

Om de effecten van de invoering van het bromfietstheoriecertificaat vast te kunnen stellen, is een evaluatiestudie uitgevoerd. Het theoriecertificaat kan verkregen worden na het succesvol afleggen van een theorie-examen. Met de invoering wordt beoogd dat met name de jonge brom- en snorfietsers beter voorbereid, en daardoor veiliger aan het verkeer zal deelnemen.

In dit rapport worden de uitkomsten van deze evaluatie beschreven.

De evaluatie had betrekking op het proces (op wat voor manier is het certificaat ingevoerd en wat zijn de ervaringen?) en het produkt (wat is de invloed van de invoering op de kennis en het inzicht van de bromfietskandidaat?). Deze studie heeft zich niet gericht op de vraag of de invoering heeft geleid tot een meer veilig verkeersgedrag van de bromfietsers.

1.1. Achtergrond

Op 1 juni 1996 is hoofdstuk 6 van de Wegenverkeerswet 1994 (WVW) in werking getreden. De rest van deze wet geldt al sinds 1 januari 1995. Hoofdstuk 6 van de WVW gaat over de invoering van een bromfietscertificaat en een nieuw rijbewijs, met als doel verbetering van de verkeersveiligheid. De volgende regelingen worden hiervoor getroffen:

- Invoering van een verplicht bromfietscertificaat voor alle brom- en snorfietsrijders, dus ook spartametrijsers, en bestuurders van een brommobiel (zie Rijbewijzer nr. 4, 1976).
- Wie op of na 1 juni 1996 zestien jaar wordt, en brommer of snorfiets wil gaan rijden, moet een theorie-examen afleggen.
- Wie voor 1 juni al zestien jaar of ouder is, hoeft geen theorie-examen te doen en kan het bromfietscertificaat tegen betaling aanvragen. Tijdens de behandeling van de WVW 1994 in de Tweede kamer, is besloten dat er niet getornd mag worden aan reeds verworven rechten van de bromfietsers (Beleidsnota Bromfiets/snorfiets, juni 1994, blz. 24).
- Alleen houders van een rijbewijs zijn vrijgesteld van de certificaatplicht.
- Het bromfietscertificaat heeft niet dezelfde status als een rijbewijs. Het is niet mogelijk het certificaat weer in te trekken en het bevat geen praktijkement.

1.2. Doel van het onderzoek

Doelstellingen van het onderzoek zijn:

Inzicht geven in de effecten van de invoering van het verplichte theorie-examen, onder te verdelen in: procesmatige effecten (hoe wordt het uitgevoerd), inclusief afgeleide effecten en neveneffecten, en inhoudelijke effecten (kennisdoelstellingen).

De onderzoeksactiviteiten bestonden uit de volgende onderdelen:

Proces

1. Het documenteren van de ervaringen met de uitvoering van hoofdstuk 6 van de WVW aangaande de verplichtstelling van een theorie-examen voor zestienjarigen. Er wordt gekeken naar de ervaringen van onder andere de rij scholen, het exameninstituut, de politie (handhaving), VVN en ROV's. Verder wordt gekeken naar de effecten van de overheids-

- voorlichting, de interesse in de 'vrijwillige' praktijkcursus, en naar het beleid van de verzekeringsmaatschappijen (ongevalsregistratie).
2. Een inhoudsanalyse van de vertaling van de wettelijke eisen in exameneisen en examenvragen.
 3. Het verzamelen van indicaties voor het feitelijke certificaatbezit en het rijden zonder geldig certificaat bij de groep die examenplichtig is.
 4. Vaststellen van de voorbereidingswijze en motieven van kandidaten, aan de hand van een enquête.

Resultaat

5. Het vaststellen van de ontwikkeling van kennis en inzicht, op basis van CBR-examenresultaten en in relatie tot de voormeting (zie Wijnolst, 1995).
6. Het vaststellen van de invloed van voorbereidingswijze op de examen-uitslag.

1.3. **Opbouw van het rapport**

Het rapport is als volgt opgebouwd:

In hoofdstuk 2 wordt beschreven hoe de inhoud van de wet vertaald is in examenvragen. Daarna worden de ervaringen van relevante actoren met de invoering van het theoriecertificaat beschreven. Hierbij is het wel van belang in gedachte te houden dat het hier gaat over ervaringen van actoren, en dat de gegevens subjectief, kwalitatief van aard zijn (hoofdstuk 3). Hoofdstuk 4 bevat de uitkomsten van een evaluatie-onderzoek over de gevoerde voorlichtingscampagne van de overheid. Aan de hand van de conclusies over deze campagne worden toekomstige voorlichtingsactiviteiten besproken. In hoofdstuk 5 worden schattingen van het feitelijk certificaatbezit en van het illegaal bromfietsrijden gepresenteerd. Dit gebeurt op grond van verschillende onderzoeken. Hoofdstuk 6 bevat een analyse van de werkzaamheid van verschillende push- en pull-factoren op het certificaatbezit en op het volgen van een professionele bromfietscursus.

Om vast te kunnen stellen in welke mate de invoering van het bromfietscertificaat heeft geleid tot toegenomen kennis en inzicht bij bromfietzers, zijn verschillende analyses uitgevoerd. Een ervan is gebaseerd op een voor- en nastudie. Om een indruk te krijgen van het oorspronkelijke kennisniveau van de bromfietzers, werd in 1995 onder driehonderd jonge bromfietzers een zogenaamde nulmeting uitgevoerd met behulp van een diaserie (ontwikkeld door het CBR). In hoofdstuk 7 wordt het kennisniveau van de bromfietser met een theoriecertificaat vergeleken met het kennisniveau van jonge bromfietzers ten tijde van de nulmeting.

In hoofdstuk 8 wordt op een andere wijze toename van kennis en inzicht in kaart gebracht. Dit hoofdstuk bevat analyses van de ontwikkeling in slaagpercentages naar de 24 kennisdomeinen die in het CBR-examen onderscheiden worden.

Om te kunnen begrijpen op wat voor wijze de bromfietskandidaat zich op het examen voorbereidt en vooral ook welke motieven schuilgaan achter keuzes met betrekking tot het illegaal rijden, het gebruik van de bromfiets en het al dan niet kiezen voor een theorie-opleiding, is een enquête uitgevoerd onder examenkandidaten. De resultaten hiervan worden weergegeven in hoofdstuk 9.

Met de invoering van het bromfietstheorie-examen is, meer nog dan in het verleden, getracht om verkeersinzicht te testen. Om na te gaan of het volgen van een theorie-opleiding met name een gunstig effect heeft op het beantwoorden van de inzichtvragen is een analyse uitgevoerd om een verband te kunnen leggen tussen de wijze van examenvoorbereiding en het beantwoorden van kennis- dan wel inzichtvragen. De uitkomsten van deze analyse worden beschreven in hoofdstuk 10.

Hoofdstuk 11 ten slotte, bevat de conclusies en aanbevelingen.

2. Van wetgeving tot examenvraag

In dit hoofdstuk wordt nagegaan hoe het ‘proces van wetgeving tot examenvraag’ feitelijk heeft plaatsgevonden en hoe knelpunten daarin zijn opgelost. Bovendien wordt nagegaan of er in het licht van de voorgenomen veranderingen voor de bromfietser in het verkeer (startvariant ‘Duurzaam-Veilig, Bromfiets op de rijbaan’), aanvullende eisen of een andere invulling zullen moeten komen van opleidingsinhoud en exameneisen.

2.1. Inhoud van de wet

In de wet zijn de volgende eisen met betrekking tot het bromfietscertificaat vastgelegd:

- Kennis van en inzicht in wettelijke regels (WVW, RVV, BABW, Voertuigreglement, Wet aansprakelijkheidsverzekering motorvoertuigen (art. 1).
- Kennis van en inzicht in verkeersrisico’s (art. 2):
 - het belang van oplettendheid en houding ten opzichte van mede-weggebruikers;
 - het effect van de toestand van de bestuurder op het verkeersgedrag;
 - de wegligging, remgedrag en volgafstand bij verschillende weg- en weersomstandigheden;
 - de weers- en wegomstandigheden en het tijdstip op de dag/nacht;
 - inhaalmanoeuvres en opspattend slijk/water en de voorzorgsmaatregelen;
 - het effect van de wind op koers houden;
 - kenmerken van wegcategorieën en hun regels;
 - de eigen onervarenheid en kwetsbare verkeersdeelnemers;
 - kenmerken van andere voertuigen en het gezichtsveld van bestuurders.
- Kennis van de gedragslijn bij ongevallen (art. 3).
- Kennis van milieuconsequenties van voertuig(onderdelen) en rijstijl.
- Het ontdekken van defecten aan de bromfiets die relevant zijn voor de veiligheid en het milieu.
- Het afwegen van eigen belang en belangen van de andere verkeersdeelnemers.
- Elementaire beginselen van voertuigbediening.

Voor een gedetailleerde regeling zie *Regeling eisen bromfietsexamen* (Staatscourant 101, 30 mei 1996).

Het CBR neemt het examen af en verstrekt het bromfietscertificaat. De Rijksdienst voor het Wegverkeer heeft een register aangelegd van bromfietscertificaten en is verantwoordelijk voor het beheer van dit register. Bij een overtreding kan de politie de Rijksdienst voor het Wegverkeer benaderen om vast te stellen of de bromfietser daadwerkelijk in het bezit is van een (geldig) bromfietscertificaat.

2.2. Theorieprocedure

Om de kloof tussen de wettelijke omschrijving van de exameneisen en de uiteindelijke examenvragen te dichten, is de *Theorieprocedure Bromfiets* opgesteld (Zeilstra et al., 1993). Deze theorieprocedure is opgesteld door bureau Traffic Test, na consultatie van deskundigen in het veld. De procedure heeft geen officiële status, en is door een commerciële

uitgever gepubliceerd. Het kan gebruikt worden als een hulpmiddel. De exacte functie van de theorieprocedure wordt in de volgende paragraaf verder toegelicht.

2.2.1. *Functie en inhoud van de theorieprocedure*

“De theorieprocedure bestaat uit korte en bondige omschrijvingen van kennisaspecten zoals die per examenthema zijn te formuleren. De omschrijving dient aan te geven om welke relevante kennis het gaat; bovendien dient de omschrijving het beoogde kennisdomein nader af te bakenen. De functies van een omschrijving zijn:

- hulpmiddel bij het vastleggen van de inhoud van een opleiding;
- neerslag van de beoogde leerresultaten en als zodanig hulpmiddel bij het construeren van een meetinstrument;
- communicatiemiddel tussen exameninstanties en opleidingsverantwoordelijken enerzijds, en exameninstanties en cursisten anderzijds.

De theorieprocedure heeft dus een drieledige functie:

1. Ontwikkeling van examenvragen.
2. Ontwikkeling van opleiding en leer- en lesmaterialen.
3. Referentie bij examens.”

(Zeilstra et al., 1993, blz. 2)

Om draagvlak voor de inhoud van de theorieprocedure te bewerkstelligen, is overleg gepleegd met inhoudsdeskundigen en praktijkexperts. Hierbij is gezocht naar een compromis tussen datgene wat alle betrokkenen en partijen willen en voor mogelijk achten. Om dit compromis te bereiken is het ontwikkelingstraject in drie gespreksronden uitgevoerd.

In de eerste ronde zijn in hoofdlijnen de te onderscheiden thema's op volledigheid en beleidsrelevantie gecontroleerd.

In de tweede gespreksronde is samen met deskundigen per deelonderwerp de inhoud van de kennisaspecten geconcretiseerd.

In de derde ronde is geverifieerd of er voldoende maatschappelijk draagvlak was voor de inhoud van de theorieprocedure.

Inhoud

De verkeerstaak van de bromfietser is uitgangspunt voor de inhoud van de theorieprocedure. In de uitvoering van deze taak worden drie niveau's onderscheiden, te weten:

- gedragskeuzen voorafgaand aan verkeersdeelneming;
- gedragskeuzen tijdens verkeersdeelneming;
- gedragskeuzen na verkeersdeelneming.

2.2.2. *Relatie met de wettelijke exameneisen*

De theorieprocedure en de wettelijke exameneisen zijn in wisselwerking met elkaar ontwikkeld. Voorafgaand aan het totstandkomen van de theorieprocedure, bestond in hoofdlijnen reeds overeenstemming over de inhoud van de exameneisen. Wat toen nog ontbrak, was een meer gedetailleerde uitwerking van deze inhoud. Door de gespreksronden die plaatsvonden in het kader van de theorieprocedure werd het allengs duidelijk welke gedetailleerde invulling van de wettelijke exameneisen wenselijk was.

De ontwikkeling van wettelijke exameneisen en de theorieprocedure heeft op bepaalde punten dus parallel in de tijd plaatsgevonden met de uitwisseling van informatie.

2.3. **Het examen**

Voordat het examen van start ging in juni 1996, is een proefexamen gemaakt en afgenomen, waarbij de betrouwbaarheid van het instrument is beoordeeld. Hieruit bleek dat zestig à zeventig vragen nodig zijn voor een voldoende betrouwbaar examen.

De uiteindelijke CBR-examenvragen zijn gebaseerd op de inhoud van de theorieprocedure en de relevante wetgeving zoals RVV en het voertuigreglement. Het examen is op dezelfde manier ingericht als de overige theorie-examens in Nederland.

Momenteel worden in het CBR-examen vijftig dia's vertoond; de vragen hierbij worden mondeling gesteld. De kandidaat kan antwoorden door het indrukken van de toetsen met 'ja' of 'nee'. De kandidaat dient 45 vragen van de vijftig goed te hebben om te slagen voor het examen. Op grond van eerder onderzoek is vastgesteld dat het huidige aantal van vijftig vragen een voldoende betrouwbaar examen oplevert.

In het examen wordt geen ordening gemaakt van het relatieve belang van de vragen. Wel is impliciet een weging aangebracht in het belang van de vragen, door het aantal vragen per onderwerp vast te stellen. Van de vijftig vragen worden er:

- Maximaal vijf gesteld over EHBO en milieu.
- Maximaal vijf over verkeersinzicht, wegkenmerken, andere verkeersdeelnemers, gevaarstelling, enzovoort. Overigens wordt in de overige vragen getracht op impliciete wijze inzicht te toetsen.

De vijftig examenvragen kunnen binnen 25 onderwerpen worden ondergebracht. Indien een kandidaat zakt, wordt achterop zijn uitslagformulier aangegeven bij welke onderwerpen de fouten zaten. De hoeveelheid vragen per onderwerp, wordt door het exameninstituut bepaald.

Het bromfietsexamen wordt uitgevoerd door het Centraal Bureau voor Rijvaardigheidsbewijzen (CBR). Het examen kan op ongeveer dertig examencentra worden afgenomen. De rijsschool kan leerlingen opgeven voor het examen, maar de leerling zelf kan dat ook rechtstreeks doen zonder tussenkomst van een rijsschool.

2.4. **Toekomstige ontwikkelingen 'Bromfiets op de rijbaan'**

In de startvariant van 'duurzaam-veilig' wordt aanbevolen om in veel gevallen binnen de bebouwde kom de bromfiets op de rijbaan te laten rijden. Zowel in de theorieprocedure, als in het examen is nog geen rekening gehouden met deze nieuwe maatregel. Om na te kunnen gaan of deze maatregel een belangrijke bijstelling vraagt, zou eerst een analyse uitgevoerd moeten worden, waarbij wordt vastgesteld welk gedrag van de bromfietser in welke omstandigheid als wenselijk en veilig wordt gezien. Daarna kan worden nagegaan welke extra of andere kennis, inzicht en vaardigheid van de bromfietser gevraagd wordt. Dit kan dan in de exameneisen worden opgenomen. Hier wordt dus aanbevolen om bij de voorbereiding van de

invoering van de startvariant ook de exameneisen voor bromfietzers te betrekken.

2.5. Conclusies

- De wettelijke exameneisen vragen kennis en inzicht in verkeersregels en andere wettelijke bepalingen. Ook wordt nadrukkelijk aandacht besteed aan milieu-aspecten, handelingen bij ongevallen, en risicovolle factoren.
- De inhoud van de opgestelde *Theorieprocedure Bromfiets* sluit hier vrijwel naadloos op aan. Deze inhoud is tot stand gekomen op basis van gesprekken met experts.
- De exameneisen moeten aansluiten bij nieuwe ontwikkelingen, zoals die nu in 'duurzaam-veilig' voorzien worden. Als de maatregel 'Bromfiets op de rijbaan' extra of andere kennis en vaardigheden zou vragen dan nu het geval is, dienen de exameneisen aangepast te worden.

3. Ervaringen

3.1. Algemeen

Vertegenwoordigers van instellingen die een rol spelen bij de uitvoering van de wet, of inzicht hebben in de effecten van de wet (BOVAG, CBR, politie, VVN) zijn geïnterviewd. In de volgende paragrafen worden deze ervaringen weergegeven. Opgemerkt dient te worden dat het hier vaak om indrukken gaat die vooralsnog niet gekwantificeerd kunnen worden. Hierdoor kunnen de resultaten van dit hoofdstuk in tegenspraak zijn met bijvoorbeeld uitkomsten van de enquête (zie hoofdstuk 8). Als dit het geval is, dan zal een toelichting op deze discrepantie volgen.

Aandachtspunten bij de interviews zijn:

- de reactie van betrokkenen (ouders en jongeren) op de veranderingen in de wetgeving, en de bekendheid van de nieuwe regelingen;
- voldoende opleidingscapaciteit;
- de interesse voor vrijwillige praktijkcursussen in de regio;
- de invloed van de invoering van het certificaat op het toezichtsniveau;
- positieve en negatieve neveneffecten.

3.2. Regionale organen

Alle regionale organen werden telefonisch geïnterviewd na toezending van een enquêteformulier.

Een aantal regionale organen is zeer actief geweest op het gebied van de bromfietsopleiding. Deze initiatieven werden reeds ontplooid vóór het invoeren van het verplichte theoriecertificaat. Veelal maakte men daarbij gebruik van de bestaande bromfietscursus van VVN. Ook werd bij gemeenten interesse gewekt voor een actieve opstelling via de stimuleringsregeling. Dit leidde ertoe dat de gemeenten de cursussen subsidieerden en inwoners die ouder waren dan vijftien jaar aanschreven om hen te informeren over de bromfietscursus en de verkeersveiligheid. De aantrekkelijkheid van de cursussen werd verder vergroot door een korting op de bromfietsverzekeringspremie af te spreken met een verzekeringsmaatschappij.

Deze ontwikkeling wordt doorkruist door twee wettelijke maatregelen:

- De invoering van de WRM '93; de VVN-bromfietsinstructeurs moesten een examen afleggen om in het bezit te komen van het wettelijk verplichte instructiebewijs voor de bromfiets.
- De invoering van het verplichte theoriecertificaat.

Tekort aan instructeurs

Om toch te zorgen voor voldoende gekwalificeerde bromfietsinstructeurs, heeft een aantal regionale organen aantrekkelijke regelingen aangeboden aan instructeurs, zoals:

- Het afsluiten van een financieel gunstig kwantum-contract bij een opleidingsinstituut. Het instituut dat de bromfietscursus verzorgt, biedt de cursus in de eigen regio aan.
- Het subsidiëren van opleiding en examengelden.

Het is niet duidelijk of er momenteel nog een tekort is aan bromfiets-instructeurs. De regionale organen hebben geen zicht op de wensen van leerlingen en de problemen die zij hebben om een goede, gekwalificeerde instructeur te vinden.

Voorts heeft geen enkele instantie in de regio zicht op hoeveel en welke instructeurs in het bezit zijn van een bromfiets-instructeursdiploma.

Innovam geeft weliswaar de diploma's af, maar verstrekt geen gegevens aan derden over de identiteit van de persoon die het certificaat heeft gehaald. Dat kan ook niet, omdat zij in het register enkel vastleggen *wie* een bromfiets-certificaat heeft gehaald en niet *waar* deze persoon woonachtig en werkzaam is.

In de praktijk betekent dit dat noch regionale organen noch gemeenten leerlingen op het spoor kunnen zetten van gekwalificeerde instructeurs. Aangezien het niet mogelijk en effectief is om via Innovam werkzame bromfietsinstructeurs op te sporen, lijkt het meer een taak van de ROV's (eventueel in samenwerking met Innovam) om zo'n overzicht te gaan maken.

Innovam liet weten dat op 31 mei 1997 door hen in totaal 718 instructeursbewijzen zijn afgegeven. Dit betekent echter niet dat deze bromfiets-instructeurs ook 'praktiserend' zijn en tegelijk bromfietscursussen geven. Een aantal van hen heeft ervoor gekozen om een 'nieuwe' bevoegdheid te halen om daarmee de applicatieverplichting weer vijf jaar te kunnen opschuiven, zonder de bedoeling te hebben van de bromfietsinstructiebevoegdheid gebruik te maken. In het motivatie-onderzoek onder examen-kandidaten zal nagegaan worden of het voor leerlingen moeilijk is geweest om, indien zij dat wensten, een cursus te gaan volgen.

Invoering theoriecertificaat

Door de invoering van het theoriecertificaat heeft met name het enthousiasme voor de praktijkopleiding een flinke deuk opgelopen:

- De samenwerking met de gemeenten is onder druk komen te staan, doordat de gemeenten geen noodzaak meer zagen om zelf actief kandidaat-bromfietsers te benaderen; tevens verviel de grond om financieel te ondersteunen. Men meende dat met de invoering van de wettelijke theorieverplichting de opleiding van bromfietsers voldoende gegarandeerd werd.
- De animo om nog een praktijkmodule te volgen is vrijwel tot nul gereduceerd.

Initiatieven

Men probeert langs vele wegen opnieuw inhoud te geven aan de praktijkmodule. Om dit te bewerkstelligen wordt alleen het praktijkgedeelte gesubsidieerd door de gemeente. Jongeren schrijven dan in op een pakket en ontvangen alleen de subsidie wanneer ze ook het praktijkgedeelte volgen. Probleem hierbij is dat de motivatie van de jongeren zeer gering is. Ook de reductie op de verzekeringspremie lijkt voor de jongeren onvoldoende reden om toch een praktijkopleiding te volgen. Momenteel wordt nagegaan of men via een korting op de toekomstige autoverzekering meer bereidheid kan creëren.

Ouders

Ouders lijken de meest bepalende factor te zijn bij de keuze van jongeren om ook daadwerkelijk een cursus gaan volgen. Ook het CBR deelt deze ervaring: zij merken op dat de zestienjarigen nog weinig zelf-initiatief

nemen in bijvoorbeeld het kiezen van een rijsschool, het aanmelden, en vragen om informatie. Het zijn vooral de ouders die dit doen. Dit zou betekenen dat de voorlichtingsactiviteiten niet alleen gericht moeten worden op de potentiële bromfietzers, maar ook op de ouders van deze bijna zestienjarigen.

Voorlichting

Vooraf de regionale organen die reeds vóór de invoering van het theoriecertificaat een zeer actief bromfietsbeleid voerden, hebben veel extra voorlichtingsactiviteiten ontplooid in de richting van:

- de gemeenten, over de inhoud van de wettelijke regeling;
- de instructeurs, om de relatie met de 'eigen' bromfietscursussen te verduidelijken;
- scholen, om leraren en verkeersveiligheidscoördinatoren te informeren.

Veel betrokkenen toonden zich ongelukkig met de overheidsvoorlichting (Postbus 51). Het belangrijkste kritiekpunt betrof de 'toonsetting'; ten onrechte werd de indruk gewekt dat het bromfietsexamen 'gemakkelijk' zou zijn. De eerste examenuitslagen lieten zien dat het overgrote deel van de kandidaten de zwaarte van het examen schromelijk had onderschat. Dat dit te maken had met de slechte voorbereiding van de kandidaten, bleek wel uit het feit dat een instructeur - na een grondige voorbereiding - in staat bleek 70% van zijn leerlingen te laten slagen.

Knelpunt

Een aantal ROV's en rijsscholen noemden de wettelijke leeftijdsgrens van zestien om deel te mogen nemen aan het examen, een knelpunt.

Dit bemoeilijkt namelijk de 'planning' van de cursus. Jongeren willen immers zodra ze zestien zijn op een brommer rijden. Bovendien moet de cursus passen in alle overige activiteiten die de jongere heeft. Er zijn aanwijzingen dat jongeren moeite hebben een cursus in te plannen; ze geven dan ook de voorkeur aan cursussen die in de vakantie vallen. Deze 'vakantiecursussen' zijn alleen aantrekkelijk wanneer direct daarna ook het examen afgenomen wordt.

Om te voorkomen dat de jongeren al gaan brommer rijden voordat ze werkelijk zestien jaar zijn, zou het certificaat pas afgegeven moeten worden, wanneer ze zestien worden.

Aanleiding voor samenwerking rijsscholen - Voortgezet Onderwijs

In een aantal regio's is de invoering van het bromfiets-theoriecertificaat aanleiding geweest voor scholen voor voortgezet onderwijs om activiteiten rond verkeerseducatie te ontplooiën. In Zuid-Holland bijvoorbeeld worden via de scholen zes theorielessen en twee praktijklessen gegeven door de Stichting Verkeerseducatie Zuid-Holland (erkende rij-instructeurs). De indruk bestaat dat dit vooral aanslaat bij het Voortgezet Beroeps-onderwijs en het Speciale Voortgezette Onderwijs. Het is namelijk een praktische activiteit die aansluit bij de belevingswereld van deze leerlingen. Soortgelijke ervaringen zijn ook opgedaan bij de VEVO-projecten in Zeeland en Limburg.

Toezicht

Iedere bromfietser die door de politie wordt aangehouden en niet in het bezit is van een bromfietscertificaat, loopt het risico een boete van f 110,- te moeten betalen. Geen van de regionale organen heeft de indruk dat de invoering van het (theorie)certificaat heeft geleid tot meer toezichts-inspanningen door de politie. Er is wel gesuggereerd dat de invoering van het certificaat de toezichthoudende taak van de politie zou vergemakkelijken. De indruk bestaat echter dat dit in de praktijk nog niet heeft geleid tot een stringenter toezicht op bromfietzers.

Uit verschillende bronnen komt naar voren dat jongeren de certificaatplicht aan hun laars zouden lappen. Als voorbeeld wordt dan het aantal jongeren genoemd dat zelf met een brommer naar het examen centrum komt en bij een negatieve uitslag even vrolijk weer op de bromfiets huiswaarts keert. De politie zelf meldt dat zij in de eerste maanden weinig gecontroleerd heeft, om een soepele overgang naar het certificaatbezit te realiseren. De controle werd in de eerste maanden ook bemoeilijkt doordat de RDW een achterstand had bij het invoeren van de certificaathouders in het register. Hierdoor was het voor de politie niet mogelijk ter plekke te controleren op het bezit van het certificaat. Er zijn weinig gegevens bekend over het bezit van het bromfietscertificaat. In het volgende hoofdstuk zal op basis van een aantal studies een schatting gemaakt worden van het bezit.

3.3. De opleiding

Een aantal rij scholen is gevraagd naar hun ervaringen met het lesgeven aan kandidaat-bromfietzers.

Motief

Rij scholen bieden de opleiding aan omdat ze hopen dat deze bromfiets-kandidaten in de toekomst naar de rij school terugkeren om daar hun auto-rijopleiding te volgen. De bromfietscursus zelf kan amper kostendekkend worden gegeven, aangezien de groepen veelal klein zijn en de kosten van de opleiding zelf voor de jongere een belangrijk struikelblok kunnen zijn. Als de kosten van de bromfietsopleiding te hoog worden in verhouding tot de examenkosten, kiest de leerling er eerder voor de gok te wagen en maar een extra examen te riskeren. Met het lage toezichtsniveau hoeft 'zakken voor een examen' niet te betekenen dat je geen brommer kan rijden; en met de geringe wachttijden kan je zeker binnen een week weer examen doen. De rij scholen noemen dit ook wel het 'casino'-effect. Volgens de instructeurs worden de examenkosten van f 50,55 op de koop toe genomen.

Het is gewenst het gebruik van het examen als 'casino' te ontmoedigen. Hoe vaak jongeren 'bewust gokken' is op dit moment niet bekend. Dit zal in het motivatie-onderzoek aan de orde komen (zie hoofdstuk 9).

Inhoud

Rij scholen vinden de zestienjarige bromfietskandidaat een geheel 'andere' leerling dan de achttienjarige B-theorie-cursist. Allereerst wordt opgemerkt dat de animo om theorielessen te nemen bij zestienjarigen geringer is. Eén van de rij scholen heeft de indruk dat slechts 20% van de zestienjarige bromfietskandidaten naar de theorielessen komt, terwijl dat bij de B-kandidaat van achttien zo'n 70% is. Hieruit blijkt wel dat het veel moeilijker

is om op dit moment de bromfietstkandidaat 'binnen' te halen. Als ze komen, zijn ze vrijwel altijd door hun ouders gestuurd.

Wanneer een bromfietscursist begint aan de cursus, zijn ze onrustig en slecht geconcentreerd. Het is dan ook moeilijk om hun aandacht vast te houden. De toelichting van de docent op de leerstof is onontbeerlijk; voor deze groep is het nog (te) moeilijk om uit een boek te leren.

Het werken aan de veiligheidsmotivatie is de belangrijkste activiteit, evenals de examenvorbereiding.

Omdat deze leeftijdsgroep anders in elkaar zit, is door een rijsschoolhouder gesuggereerd om aspirant-bromfietsinstructeurs ook een soort praktijkstage te laten lopen in het voortgezet onderwijs en het beroepsonderwijs. Juist daar leren ze hoe je het beste met deze leeftijdsgroep om kunt gaan.

3.4. **Het exameninstituut**

Ook het exameninstituut heeft de ervaring dat de zestienjarige cursisten een geheel andere groep is dan de achttienjarige B-theorie-examenkandidaten. Opvallend is bijvoorbeeld de belangrijke rol die ouders nog blijken te spelen. Het zijn vooral de ouders die informatie aanvragen in plaats van de jongeren zelf. Ook vragen de ouders veelal toelichting op de examenuitslag. Vaak worden de kandidaten door hun ouders naar het examen gebracht. De jongeren zelf zijn lawaaiig en uitgelaten, mogelijk omdat ze nog niet goed met spanning om kunnen gaan en omdat ze niet willen laten merken dat zij het examen serieus nemen.

3.5. **Conclusies**

De hier geformuleerde conclusies zijn gebaseerd op ervaringskennis (c.q. indrukken). In de volgende hoofdstukken zullen gekwantificeerde gegevens gepresenteerd worden. Als de ervaringen in tegenspraak lijken te zijn met de objectieve gegevens, dan wordt hiervan melding gemaakt en wordt verwezen naar het betreffende hoofdstuk.

- De invoering van het theoriecertificaat heeft tot verwarring geleid onder rijsscholen, burgers en gemeenten, enzovoort.
- De bestaande bromfietscursussen zijn in eerste instantie vrijwel 'droog gevallen'. Er is geen animo meer voor. De praktijkmodule wordt nauwelijks meer gevolgd en de korting op de verzekeringspremie is niet aantrekkelijk genoeg.
- De indruk bestaat dat theorie-opleidingen bij rijsscholen amper worden gevolgd. Jongeren bereiden zich veelal voor met een theorieboek. Overigens blijkt uit het enquête-onderzoek (zie hoofdstuk 9) dat 30% van de kandidaten toch op een of andere manier een theorie-opleiding volgt. Dat is hoger dan door de actoren vermoed werd.
- De slaagpercentages zijn laag. Jongeren nemen de gok en zien er niet tegenop om meer dan eens examen te doen (het 'casino-effect'). Overigens blijkt deze strategie (als deze al door een grote groep bromfietskandidaten wordt aangehangen) niet produktief te zijn. De slaagkans neemt immers niet toe bij een toenemend aantal pogingen (zie de uitkomsten uit het motievenonderzoek, hoofdstuk 9).

- In een aantal provincies wordt getracht de bromfietsopleiding nieuw leven in te blazen, bijvoorbeeld door samenwerking met scholen, gemeenten en rij-instructeurs.
- De invoering van het certificaat heeft volgens de regionale organen niet geleid tot een toename in politietoezicht op bromfietzers. Overigens lijkt het certificaatbezit hoger te zijn dan hier door de actoren werd verwacht. Tussen de 90 en 95% van de jongeren bezit een certificaat (zie hoofdstuk 5).

4. Kennis over en acceptatie ten tijde van invoering (theorie)certificaat

4.1. Inleiding

Bij de ingang van de nieuwe maatregel is een uitgebreide campagne gevoerd met als doel informatie te geven over de invoering van het bromfietscertificaat. De informatie had ook betrekking op de inhoud van het examen, en de regelingen die gelden. Om dit doel te bereiken werden spotjes op de televisie uitgezonden, informatie-bulletins naar rijsscholen en gemeenten (de rijbewijzer) gestuurd en folders beschikbaar gesteld. In dit hoofdstuk wordt beschreven hoe groot de bekendheid van de doelgroepen was met de maatregel ten tijde van de invoering.

4.2. Evaluatie-onderzoek overheidsvoorlichting

Het evaluatie-onderzoek *Bromfietscertificaat en het Nieuw rijbewijs* over de communicatie rondom het bromfietscertificaat is uitgevoerd door het Bureau Research en Marketing (1996). Het onderzoek bestond uit een nul- en een effectmeting. In het onderzoek zijn vier doelgroepen benaderd:

- Nederlanders van twaalf tot twintig jaar, onder te verdelen in de volgende leeftijdsgroepen:
 - twaalf tot zestien jaar;
 - zestien tot twintig jaar *zonder* brommer;
 - zestien tot twintig jaar *met* brommer.
- Rijschoolhouders en rij-instructeurs.
- Verkeerscoördinatoren bij de politie.
- Balie-ambtenaren Burgerzaken.

4.3. Bekendheid

4.3.1. De bekendheid van jongeren met de wetgeving

Het onderzoek onder jongeren (*Tabel 1* in de bijlage aan het eind van dit hoofdstuk) laat zien dat vooral de jongeren ouder dan zestien jaar weten dat het bromfietscertificaat verplicht is. Het is duidelijk te zien dat de zestien- tot twintigjarige *bromfietsers* nu goed weten (93%) dat een certificaat verplicht is en dat zij dat eenvoudig kunnen kopen. Dit is de bepaling in de wet die voor hen het meest relevant is.

Dit geldt echter niet voor de twaalf- tot vijftienjarigen. Voor hen zijn vrijwel alle onderdelen van de wet relevant. Het overzicht laat echter zien dat de kennis op bepaalde onderdelen beperkt is. Zij weten wel dat voor het bromfietscertificaat alleen een theorie-examen nodig is, maar zij weten niet dat deze regel alleen voor personen die zestien jaar zijn, geldt (49%). Bovendien is een groot aantal andere relevante details - zoals de regeling voor de snorfiets - hen ontgaan.

Hoewel hieruit blijkt dat er grote hiaten zijn in het kennisniveau van de twaalf- tot vijftienjarigen, betekent dit niet dat de kandidaat-bromfietsers in deze groep onvoldoende geïnformeerd zijn, immers:

- Deze groep twaalf- tot vijftienjarigen is niet onderverdeeld in potentiële bromfietzers en niet-bromfietzers. Uit *Tabel 3* (in de bijlage aan het eind van dit hoofdstuk) blijkt dat 69% van de jongeren uit de leeftijdsgroep twaalf tot vijftien jaar van plan is een bromfiets aan te schaffen. Slechts een relatief klein deel hiervan zal daadwerkelijk op zestienjarige leeftijd bromfiets gaan rijden.
- Twaalfjarigen zijn nog vier jaar verwijderd van het moment dat zij brommer mogen rijden. Op een mensenleven is vier jaar een te overziene tijdsperiode, maar voor deze leeftijdsgroep is dit een tijdsbestek waarin alles anders wordt en het leven op zijn kop komt te staan. Zestien jaar worden is voor een twaalfjarige een realiteit die moeilijk is voor te stellen. Een bromfietscertificaat is dan ook maar een klein onderdeel van al die ingewikkelde en niet te overziene veranderingen die nog komen gaan. Dit geldt natuurlijk niet voor die twaalfjarigen voor wie brommer-rijden een diep gekoesterde wens is.

Conclusie

Jongeren in de leeftijdsgroep twaalf tot vijftien, blijken slecht geïnformeerd te zijn over de invoering van het bromfietscertificaat. Het lijkt echter niet efficiënt om nog meer voorlichtingsinspanningen te richten op deze leeftijdsgroep. Het is belangrijker om ouders te informeren, omdat zij mogelijk een sturende invloed hebben op de aanschaf van een bromfiets, het volgen van een opleiding en het ondergaan van het examen. In het motievenonderzoek zal nagegaan worden of ouders inderdaad die invloed hebben (zie hoofdstuk 9). Mocht dit het geval zijn, dan verdient het aanbeveling na te gaan of ouders voldoende toegang hebben tot de noodzakelijke informatie.

4.3.2. *Bekendheid van instellingen met de regeling*

Ervan uitgaande dat personen die werkzaam zijn als rij-instructeur, verkeersveiligheidscoördinatoren bij gemeenten en ambtenaren, zich beroepsmatig bezig houden met zaken rond verkeer, verkeersveiligheid en opleidingen, dan is het opmerkelijk dat sommige onderdelen van de wet slecht bekend zijn (zie *Tabel 2* in bijlage aan het eind van dit hoofdstuk). De percentages spreken voor zich, en reflecteren de ervaringen van de ROV's. De ROV's melden immers (zie hoofdstuk 3) dat er zowel bij rijsscholen als gemeenten veel verwarring is geweest over de feitelijke invulling van de certificaateis.

4.4. **Acceptatie van de maatregel**

4.4.1. *Jongeren*

Een relatief groot aandeel jongeren (ongeveer 60%) meent dat bromfietzers de verkeersregels wel zouden kennen. Ook vinden zij dat bromfietzers geen riskant gedrag vertonen. Groter nog is hun onderkenning van het belang van het kennen van de verkeersregels voor de veiligheid. Hieruit blijkt wel dat jongeren geen inzicht hebben in de abominabele regelkennis van bromfietzers. En dat een eventuele afwijzing van het belang van het examen niet komt door de afwijzing van verkeersregels, maar door een overschatten van hun eigen regelkennis.

Onduidelijk is de betekenis van de 29% van de jongeren die wel zegt brommer te gaan rijden, maar niet van plan is een examen te halen. Dit kan een afwijzing van het examen betekenen, maar het kan ook het gevolg zijn

van een kennisleemte. Immers, een groot deel van deze twaalf- tot vijftienjarigen wist niet dat voor een snorfiets ook een certificaat vereist was. Overigens dient het percentage van 69% (het aantal jongeren dat aangeeft bromfiets te willen gaan rijden) met een korreltje zout genomen te worden. Wanneer we kijken naar het huidige bromfietsbezit, dan ligt dit percentage zeker onder de 25%.

4.4.2. *Rijscholen*

Rijscholen hebben een helderder beeld van de bromfietsproblematiek dan de jongeren zelf. Zij hechten echter minder waarde aan regelkennis als voorwaarde voor verkeersveiligheid.

4.5. **Conclusie**

- De leeftijdsgroep twaalf- tot vijftienjarigen was bij invoering onvoldoende bekend met de details van de wetgeving.
- De details van de wet waren bij aanvang onvoldoende bekend bij relevante actoren.
- Zestien- tot twintigjarige bromfietsers bleken de best geïnformeerde weggebruikers te zijn.

Bijlage hoofdstuk 4: kennis en acceptatie

Kennis onder jongeren van de verschillende onderdelen van de wetgeving rond het bromfietscertificaat	12-15 %	16-20 met bromfiets %	16-20 zonder bromfiets %
Slagen voor theorie voldoende voor certificaat	80	79	75
Je kunt lessen volgen bij rijsschool	66	71	77
Ouder dan 16 jaar dan certificaat 'kopen'	60	93	75
Vanaf 1 juni certificaat verplicht	63	79	70
Certificaat <i>niet</i> gebruiken voor identificatie	55	64	64
Geen praktijkexamen nodig	41	71	64
Certificaatplicht ook voor snorfiets	47	83	53
< 16 jaar theorie-examen bij CBR voorwaarde	49	64	45
Theorielessen zijn niet verplicht	22	51	46
Steekproefomvang (n)	116	111	115

Tabel 1. *Overzicht van het percentage jongeren dat kennis heeft van de verschillende onderdelen van de wetgeving rond het bromfietscertificaat (gemodificeerd naar het onderzoek van Research en Marketing).*

	Rijsschool	Ambtenaar	Verkeerscoördinator
Slagen voor theorie voldoende voor certificaat	85	89	95
Je kunt lessen volgen bij rijsschool	95	90	95
Ouder dan 16 jaar dan certificaat "kopen"	96	92	100
Vanaf 1 juni certificaat verplicht	93	88	95
Certificaat <i>niet</i> gebruiken voor identificatie	64	100	75
Geen praktijkexamen nodig	85	89	95
Certificaatplicht ook voor snorfiets	88	69	88
< 16 jaar theorie-examen bij CBR voorwaarde	37	43	40
Theorielessen zijn niet verplicht	79	69	80
Docenten dienen WRM-bevoegd te zijn	94	?	?
Steekproefomvang (n)	86	51	20

Tabel 2. *Overzicht van het percentage actoren dat kennis heeft van de verschillende onderdelen van de wetgeving rond het bromfietscertificaat. (Gemodificeerd naar het onderzoek van Research en Marketing)*

Meningen van jongeren over de bromfiets-problematiek	12- 15	16-20 met bromfiets	16-20 zonder bromfiets
Bromfietzers kennen verkeersregels niet	33	58	57
Vooraf jonge bromfietzers hebben riskant gedrag	47	47	59
Meer kennis van regels leidt tot meer veiligheid	87	73	84
Van plan brom(snor) fiets te rijden of misschien	* 69		
Steekproefomvang	116	111	115
* waarvan 71% van plan is examen te doen			

Tabel 3. *Meningen van jongeren over de bromfietsproblematiek.*

Meningen van rij scholen over de bromfietsproblematiek	Rijschool
Bromfietsers kennen de verkeersregels niet	89
Voor al jonge bromfietsers vertonen riskant gedrag	86
Meer kennis van regels leidt tot meer veiligheid	66
Steekproefomvang	86

Tabel 4. *Meningen van rij scholen over de bromfietsproblematiek.*

5. Het bezit van het (theorie)certificaat en politietoezicht

5.1. Algemeen

Of er een positieve werking uitgaat van het bromfietscertificaat, is natuurlijk afhankelijk van de mate waarin bromfietzers zich ook aan de certificaatplicht houden. Tot op heden zijn er geen landelijke gegevens beschikbaar over het aandeel bromfietzers dat feitelijk in het bezit is van een certificaat. Wel zijn een aantal verschillende brongegevens beschikbaar die weliswaar hun eigen beperkingen kennen, maar samen een indruk kunnen geven van het feitelijke certificaatbezit onder bromfietzers en snorfietzers. In dit hoofdstuk zal op grond van deze bronnen een uitspraak gedaan worden over het certificaatbezit.

De verschillende bronnen zijn:

- Door bromfietzers zelf opgegeven bezit of voornemen een certificaat aan te schaffen (enquête-evaluatie onderzoek R&M).
- Politie-onderzoek (gegevens van de Verkeerspolitie Amstelland).
- Door bromfietzers in het verkeer gerapporteerd bezit (SWOV-onderzoek naar helmdracht).

Voorts is van belang na te gaan in welke mate de politie optreedt tegen bromfietzers zonder certificaat. Op basis van de politieregistratie (in de regio Noord Limburg) wordt een schatting gegeven van processen-verbaal voor het niet-bezitten van een certificaat als aandeel van het totaal aantal verbaalen voor bromfietzers.

5.2. Bezit

5.2.1. *Schattingen op grond van enquête (R&M)*

Bij de rapportage van dit onderzoek is geen onderscheid gemaakt tussen het theoriecertificaat en het gekochte certificaat. Ook is geen uitsplitsing gemaakt naar leeftijd.

Tabel 5 (zie bijlage aan het eind van dit hoofdstuk) laat zien dat slechts 12% *niet* van plan is een certificaat aan te vragen en dat 4% nog geen beslissing heeft genomen. Gezien de vraagstelling is het onduidelijk of deze 12% echt weigeraars zijn of dat het ook bromfietzers betreft die niet certificaatplichtig zijn, omdat zij reeds een ander rijbewijs hebben, of er een zullen bezitten op korte termijn.

Als deze 12% echt weigeraar is, de 4% zonder mening negatief gaat besluiten, en de 10% die het wel van plan is aan te vragen het uiteindelijk niet doet, dan is de schatting dat minimaal 74% van de zestien- tot twintigjarige bromfietzers een certificaat heeft.

5.2.2. *Schattingen op grond van staandehouding langs de weg (SWOV)*

Bij een onderzoek naar het dragen van helmen, zijn bromfietzers (steekproefomvang $n = 240$) staandegehouden in de periode augustus t/m december 1996. In dit onderzoek is ook gevraagd naar het bezit van een

bromfietscertificaat en of de bromfietsers deze bij zich hadden. Onderscheiden naar leeftijd, is 45% van alle bromfietsers in de leeftijdscategorie zestien tot zeventien jaar.

Alle leeftijden bromfietsers

Over de gehele meetperiode (augustus t/m december 1996) bleek 84% van de bromfietsers een bromfietscertificaat te bezitten. Vrouwen bezitten iets vaker het certificaat dan mannen (respectievelijk 86% en 83%).

Een uitsplitsing naar leeftijd laat zien dat de zestien- tot zeventien- en achttien- tot negentienjarigen gemiddeld over de gehele meetperiode genomen een bijzonder hoog bezit (95%) van het bromfietscertificaat hebben. De cijfers over de groep van achttien jaar en ouder zijn niet exact te interpreteren, omdat niet naar rijbewijsbezit is gevraagd. Degenen die in het bezit zijn van een auto- of motorrijbewijs hoeven namelijk niet over een bromfietscertificaat te beschikken.

Aangezien het bromfietscertificaat met ingang van 1 juni 1996 verplicht is geworden, was te verwachten dat er een invloed van tijd is. Het certificaatbezit nam in de periode augustus 1996 t/m december 1996 toe van 73% naar 95% (Schoon & Varkevisser, 1997).

Behalve het bezit, is ook gevraagd of men het bromfietscertificaat bij zich had. Dit was volgens zeggen bij 85% van de bromfietsers het geval.

Zestien- tot zeventienjarige bromfietsers

Dit is een bijzondere groep, aangezien de eerder genoemde verstoringe variabele 'ander rijbewijs' hierbij geen rol speelt. In deze leeftijdsgroep kan het immers niet voorkomen dat iemand van de certificaatplicht is vrijgesteld omdat hij reeds een ander rijbewijs bezit.

Ook is deze leeftijdsgroep bijzonder, omdat zich hierin ook de jongeren bevinden die het certificaat alleen maar via een theorie-examen hebben kunnen verkrijgen. Daarom worden de gegevens voor deze leeftijdsgroep nader geanalyseerd in deze paragraaf.

Van de 109 gecontroleerde zestien- tot zeventienjarigen zeiden slechts vijf jongeren dat zij geen certificaat hadden. De regionale verschillen daarbij zijn gering. Ook blijkt er bijna geen periode-effect te zijn. In alle perioden van de laatste vier maanden van 1996 is volgens dit SWOV-onderzoek het certificaatbezit bijzonder hoog geweest. Op de vraag of ze het certificaat ook bij zich hebben, antwoordt elke jongere in deze leeftijdsgroep bevestigend.

Conclusie

- 95% van de zestien- tot zeventienjarigen is in het bezit van een bromfietscertificaat.

Beperkingen van het SWOV-onderzoek:

- Het is alleen uitgevoerd onder *bromfietsers*.
- Men heeft het certificaat niet hoeven tonen, dus het bewijs voor de bewering ontbreekt.

5.2.3. *Gegevens certificaatbezit Amsterdam en omstreken*

Vanaf 1 juni 1996 zijn tijdens brom/snorfietscontroles, gecoördineerd door de Verkeerspolitie Amsterdam/Amstelland, de bestuurders direct gecontroleerd op het bezit van het bromfietscertificaat. Bij overtredingen

werd waarschuwend opgetreden. Vanaf 1 september 1996 werden de bestuurders geverbaliseerd.

Uit dit overzicht blijkt dat zeker 73% van de bromfietzers in Amsterdam het certificaat bij zich heeft. Dat aandeel is in 1997 zelfs hoger, namelijk 82%. Deze aantallen wijken niet sterk af van het onderzoek van de SWOV.

5.2.4. Conclusie

Geen van de onderzoeken maakt het mogelijk om harde uitspraken te doen voor heel Nederland en daarbij ook nog een onderscheid te maken naar een certificaat behaald na een theorie-examen en een gekocht certificaat. Als we echter een voorzichtige schatting maken, dan kan gesteld worden dat minimaal 75% van alle snor- en bromfietzers in het bezit is van een certificaat. Dit bezit is naar alle waarschijnlijkheid nog hoger in de leeftijdsgroep zestien tot zeventien jaar. Het bezit zal mogelijk (SWOV-onderzoek) meer dan 90% zijn.

In ieder geval laten deze getallen schattingen zien waaruit blijkt dat het rijden zonder certificaat niet die omvang aan lijkt te nemen als weleens werd gevreesd.

5.3. Politietoezicht: aandeel geverbaliseerde certificaatovertradingen

Veel politieregio's registreren geverbaliseerde overtradingen in de database Tobias. Tobias maakt het mogelijk om per voertuigcategorie de verbalen die in een bepaalde periode zijn uitgeschreven te totaliseren. In deze paragraaf zijn als demonstratie de Tobias-gegevens van de politieregio Limburg-Noord geanalyseerd.

5.3.1. Geverbaliseerde certificaatovertradingen in relatie tot alle bromfietzverbalen

Tabel 5.1 laat zien dat er 'stevig' gecontroleerd is in het laatste half jaar van 1996. Deze controles hebben vooral geleid tot verbalen voor het niet dragen van de helm en voor mankementen aan het voertuig. Dit is in totaal 75% van de uitgeschreven processen-verbaal. Van de geverbaliseerde overtradingen heeft 3% betrekking op het certificaat.

Regio Limburg - Noord	Aantal	%
Verzekering	84	4,37
Voertuig	452	23,49
Regels verkeer	262	13,62
Geen helm	1.013	52,65
Snelheid	27	1,40
Certificaat	62	3,22
Rest	24	1,25
Totaal	1.924	100

Tabel 5.1. Het aantal verbalen voor het niet in het bezit hebben van een bromfietzcertificaat als aandeel van het totaal aantal processen-verbaal uitgeschreven aan bromfietzers in het laatste half jaar van 1996 in de politieregio Noord-Limburg.

Conclusie

Het Tobias-systeem (demonstratie politieregio Limburg-Noord) laat zien dat de processen-verbaal vooral worden uitgeschreven voor het niet dragen van een helm en voor voertuigmankementen (zoals opvoeren brommer).

5.4. Conclusies

- Hoewel diverse actoren melden dat de certificaatplicht aan de laars wordt gelapt, zijn er indicaties dat dit in de praktijk meevalt: minimaal 75% van de bromfietzers bezit het certificaat. Bij zestien- tot zeventienjarige bromfietzers is dit zelfs 90% of meer. Geen van de afzonderlijke onderzoeken is echter voldoende robuust om deze conclusie te kunnen trekken. Het beeld dat uit deze onderzoeken tesamen naar voren komt, wijst wel in deze richting.
- Dit gunstige beeld kan in de toekomst natuurlijk in negatieve zin veranderen. Momenteel kan het merendeel van de bromfietzers op vrij eenvoudige wijze het certificaat 'kopen'. Zij hoeven niet door een examen heen te komen om het certificaat te bemachtigen. Het is te verwachten dat het aandeel jongeren dat het certificaat pas krijgt na een theorie-examen, zal toenemen. Het is de vraag of zij dan ook deze moeite zullen nemen. De conclusie is dan ook dat de huidige schattingen op zichzelf niet voldoende zijn om ook voor de toekomst gunstige certificaatpercentages te verwachten.

Bijlage hoofdstuk 5: certificaatbezit en politietoezicht

Certificaatbezit	%
Heeft reeds aangevraagd	73%
Verkregen na theorie-examen	1%
Niet van plan aan te vragen	12%
Wel van plan aan te vragen	10%
Weet niet	4%

Tabel 1. *Uitkomst van het evaluatie-onderzoek van R&M gehouden onder zestien- tot twintigjarige brom- en snorfietsers (augustus september 1996), naar het bezit en verwachte bezit van bromfietscertificaten.*

Maand	Aantal bestuurders	Bezit certificaat (%)
Augustus	45	73
September	63	81
Oktober	46	87
November	49	86
December	37	95
Totaal	240	84

Tabel 2. *Percentage certificaatbezitters naar periode.*

Regio	Ja	Nee	Eindtotaal
Noord	25	0	25
Oost	28	2	30
West	20	2	22
Zuid	31	1	32

Tabel 3. *Het bezit van het bromfietscertificaat bij zestien- tot zeventien-jarigen naar regio.*

Weeknummer	Ja	Nee	Eindtotaal
Week 36 (september)	17	0	17
Week 39	24	2	26
Week 42 (oktober)	20	0	20
Week 47 (november)	24	3	27
Week 50 (december)	19	0	19

Tabel 4. *Het bezit van het bromfietscertificaat bij zestien- tot zeventien-jarigen naar periode.*

Certificaatbezit onder brom- en snorfietsers in Amsterdam	1 juni - 31dec. 1996		jan. - 4 juni 1997	
	aantal	%	aantal	%
Geen overtreding	612	73	546	82
Niet in bezit hebben	202	24	?	0
Niet bij zich hebben	21	25	109	16
Totaal	835	100	665	100

Tabel 5. *Het certificaatbezit onder brom- en snorfietsers in Amsterdam, onderverdeeld in twee perioden.*

1996	Totaal geverbaliseerd	Geen certificaat	%
juni	262	1	0,38
juli	330	1	0,3
augustus	333	2	0,6
september	405	23	5,68
oktober	239	12	5,02
november	185	8	4,32
december	170	15	8,82
totaal	1924	62	3,22

Tabel 6. *Het aantal certificaatverbalen als aandeel van totaal aantal aan bromfietsers uitgeschreven verbalen per maand in de regio Noord-Limburg.*

6. Push- en pull-maatregelen rond het certificaatbezit

6.1. Verzekeringsclausules

6.1.1. *Achtergrond*

Bromfietsverzekeringen zijn voor de verzekeraars service-producten. Dit betekent dat de verzekeraars omwille van een compleet verzekeringspakket bromfietsverzekeringen aanbieden, om zo de klant van dienst te zijn. Als produkt op zichzelf is de bromfietsverzekering voor de verzekeraars niet interessant, aangezien er weinig aan verdiend wordt. De bromfiets(er) is een slecht risico. Dit verklaart ook waarom er zo weinig inspanningen zijn van de zijde van de verzekeraars om bromfietsers aan te trekken en waarom er zo weinig aantrekkelijke voorwaarden gecreëerd worden.

Bromfietsers zijn voor verzekeringsmaatschappijen aantrekkelijker wanneer ze toekomstige autoverzekeringnemers worden. Om dit te bewerkstelligen, worden aantrekkelijke voorwaarden gecreëerd voor de autoverzekering. Een aantal verzekeringen biedt de mogelijkheid van ‘no-claim opbouw’ in de bromfietsverzekering. Dit betekent dat schadevrije jaren die met een bromfietsverzekering zijn opgebouwd, overgenomen kunnen worden voor een auto- of motorverzekering (Unigarant). De auto/motorverzekering moet dan binnen een jaar na het beëindigen van de bromfietsverzekering ingaan. Het maximum aantal schadevrije jaren dat kan worden overgenomen is drie. Deze gegevens worden niet op persoonsnaam geschreven, maar op adres en polisnummer van de bromfietsverzekering.

De verzekeringskortingen zijn niet gebaseerd op risico-berekeningen. Deze kunnen namelijk niet gemaakt worden, omdat het voertuig verzekerd wordt en de naam van de eigenaar *niet* genoteerd wordt. De bromfietsverzekering geldt immers voor een jaar en blijft automatisch doorlopen, ook wanneer de bromfiets wordt doorverkocht. Voor de verzekeraars bestaat dus geen enkele garantie dat er een koppeling blijft bestaan tussen degene die de verzekering afsluit en het voertuig. Dit gaat veranderen wanneer de bromfiets voorzien wordt van een kenteken. Pas dan wordt het voor verzekeraars mogelijk activiteiten te ontwikkelen in de richting van de verzekeringshouder.

Type verzekering

De meeste bromfietsers sluiten alleen een WA-verzekering af (schatting: tussen de 85% en 95%). De casco-verzekering is zeer prijzig, vooral als deze ook diefstal dekt: een jaarpremie bedraagt zeker 33% van de dagwaarde van het voertuig.

6.1.2. *Acceptatie*

Elke bromfiets of snorfiets dient verzekerd te worden om de Wettelijke Aansprakelijkheid te dekken. De verzekering wordt afgesloten op het voertuig en niet op de bestuurder. Hierdoor is de vraag naar het bezit van een bromfietscertificaat voor de afgifte van de polis niet relevant. Wel blijken verzekeraars slechte risico's af te weren: ze verzekeren niet de ‘bedrijfsbromfiets’ of de ‘pizza-bromfiets’.

6.1.3. *Uitsluitingsgronden schade-uitkering*

In de voorlichting rondom het theoriecertificaat wordt melding gemaakt dat het niet hebben van een certificaat van invloed kan zijn op de uitkering in geval van schade. Dit betekent in het geval van een WA-aansprakelijkheidsuitkering dat de verzekeringsmaatschappij de schade aan derden rechtstreeks vergoedt, maar dat de kosten of een deel daarvan op de verzekeringshouder zullen worden verhaald.

Het Verbond van Verzekeraars meldt dat momenteel nog geen enkele verzekeringsmaatschappij de schade heeft verhaald bij het 'niet in het bezit hebben van een bromfietscertificaat'. Dit heeft ook te maken met de controle op het certificaatbezit: deze is zeer tijdrovend.

Voor verzekeringsmaatschappijen betekent deze controle dat zij de ongevalsbetrokken bromfietser zelf moeten gaan vragen naar het bezit van een echt bromfietscertificaat.

De reden voor deze tijdrovende controle is dat op het Europese schade-formulier (waarvan de opmaak en de vragen aan strenge beperkingen gebonden zijn) de categorie 'certificaat' nog niet is opgenomen. Daarin wordt alleen gevraagd naar het rijbewijsnummer. Het is volgens het Verbond van Verzekeraars niet mogelijk om alleen voor Nederland een wijziging in dit formulier aan te brengen. De kracht van dit formulier is immers dat het in alle landen van Europa hetzelfde is, zodat er geen taalbarrières optreden bij het invullen van het formulier. Momenteel wordt op Europees niveau overleg gevoerd over wijzigingen; invoering zal echter nog jaren op zich laten wachten.

Bij de politieregistratie van ongevallen met bromfietsen, wordt ook opgenomen (niet systematisch) of de berijder een certificaat bezat. Als uit het proces-verbaal blijkt dat er geen certificaat was, wordt het verhaal van de schade voor de verzekeringsmaatschappij een stuk gemakkelijker.

6.1.4. *Kortingsregelingen*

Welke kortingen worden toegepast op de premies, in relatie tot preventieve maatregelen (bijvoorbeeld het volgen van een praktijkcursus)?

De verzekeringsmaatschappij Univé biedt 25% korting op de premie voor personen die een bromfietscursus met praktijkmodule hebben gevolgd. In 1993 werd door Univé gesignaleerd dat het aantal schades bij deelnemers aan de VVN-cursus 30% lager was dan de overige bromfietsverzekerden (Verkeerskunde, 1993 nr. 7/8). Overigens is deze evaluatie niet verder openbaar gemaakt en zijn er geen achtergrondgegevens beschikbaar.

De indruk bestaat dat deze korting onvoldoende aantrekkelijk is voor bromfietzers om bijvoorbeeld extra lessen te gaan nemen. Dit zou betekenen dat aantrekkelijke verzekeringsvoorwaarden niet leiden tot het gewenste 'verkeersveiligheidsresultaat'. Dit kan onder meer komen doordat jongeren niet zelf de premie betalen en de premiebetalende ouders onvoldoende op de hoogte zijn van de voorwaarden.

6.2. Handhaving

Objectieve landelijke gegevens over handhavingsinspanning in termen van aantal gecontroleerde voertuigen/bestuurders of aantal politietoezicht-uren ontbreken vooralsnog.

Uit het motivatie-onderzoek (zie hoofdstuk 9) blijkt dat jonge bromfietzers toch beducht zijn voor de politie en bang zijn voor problemen met de verzekering als ze een ongeval krijgen. Toch weerhoudt dit hen er niet van om zonder certificaat te rijden. Zij doen dit mogelijk op zo'n manier dat de betrappingskans (politie) en de kans op een ongeval (problemen met de verzekering) voor hun gevoel klein zijn, door bijvoorbeeld alleen te rijden op achteraf-weggetjes, bij weinig verkeer, enzovoort.

6.3. Sociale controle

6.3.1. Ouders

Gezien de belangrijke rol die ouders op deze leeftijd spelen, zijn de volgende vragen van belang: vervullen de ouders ook een toezichthoudende rol, en zo nee, hoe kan die rol gestimuleerd worden? Er zijn geen bronnen beschikbaar die bij kunnen dragen aan een antwoord op deze vragen.

6.3.2. Vriendenkring

Behalve van de ouders, gaat er voor zestienjarigen vooral een grote invloed uit van de vriendenkring. Er is een vrijwel dagelijks contact op school en regelmatig contact in het uitgaanscircuit. Het is te verwachten dat via deze contacten veel informatie uitgewisseld wordt over het brommer rijden en alles wat daarmee samenhangt. Dit bleek bijvoorbeeld bij de eerste bromfietsexamens. Deze werden vlak voor de vakanties afgenomen en hadden vrij negatieve resultaten tot gevolg. Zodra de scholen weer begonnen, namen de slaagpercentages met grote sprongen toe (bron: CBR). Door deze intensieve contacten is te verwachten dat elke ervaring van elk individu uit de vriendengroep uitgebreid besproken wordt, en daardoor in impact wordt versterkt. Het is dan ook te verwachten dat ervaringen met regelingen rond schade-uitkeringen en ervaringen met de politie als een lopend vuurtje rond gaan. Omgekeerd betekent dit ook dat de ervaring van het ongestraft regels overtreden ook 'uitvergroot' wordt in de groep. Hieruit kan geconcludeerd worden dat een confrontatie met de consequenties 'van regelovertrekend gedrag' juist in deze leeftijdsgroep - door de versterkende werking van de vriendengroep - zeer effectief kan zijn. Overigens blijkt uit het motivatie-onderzoek (zie hoofdstuk 9) dat het rijden zonder certificaat door jongeren niet wordt gezien als de 'sociale norm'. Veel jongeren denken dat dit maar weinig gebeurt en ook dat het onverstandig is om zonder certificaat te rijden.

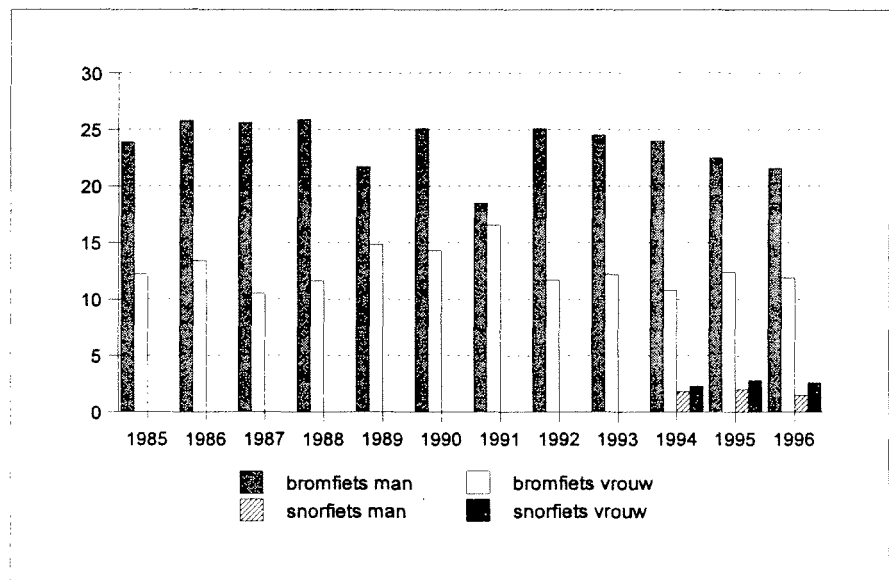
6.4. Invloed op brom- en snorfietsbezit

In het Onderzoek Verplaatsings Gedrag(OVG) wordt aan elke respondent de vraag gesteld welke voertuigen hij bezit/gebruikt (CBS). In deze paragraaf zullen de gegevens over brom(snor)fietsbezit uit het OVG over de periode 1986-1996 worden gepresenteerd, waarbij een onderscheid wordt gemaakt

naar sekse en leeftijd. Tevens zal voor de volledigheid de vervoersprestatie van deze voertuigen (ook op basis van OVG) worden gepresenteerd.

Afbeelding 6.1 laat zien dat er geen grote verschuivingen zijn opgetreden in het aandeel jongeren van vijftien tot zeventien jaar dat een brom/snorfiets bezit. Mogelijk is er sprake van een lichte afname, maar deze is dan nog niet statistisch significant.

Overigens was niet te verwachten dat als het theoriecertificaat een afschrikkende werking zou hebben, dat effect pas vanaf juni 1996 merkbaar zou zijn. Dat is een relatief korte periode. Voorts zouden verschuivingen tussen snor- en bromfiets eerder aan de orde kunnen zijn, vanwege het convenant dat het ministerie van Verkeer en Waterstaat afgesloten heeft met de branche-organisaties, waardoor - in ruil met het niet opleggen van een helmplicht voor snorfietsers - alleen nog opvoerbestedinge snorfietsen worden verkocht.



Afbeelding 6.1. *Bezit brom/snorfiets onder jongeren van vijftien tot zeventien jaar over de periode 1985-1996.*

6.5. Conclusies

- Verzekeringsmaatschappijen kunnen (binnen de nu geldende regelingen) geen actieve rol spelen in het tegengaan van het rijden zonder certificaat.
- De nu geboden kortingen op de premie lijken onvoldoende aantrekkelijk om een praktijkcursus te gaan volgen. Er zou nagegaan moeten worden op welke wijze deze aantrekkelijkheid vergroot kan worden. Wel is uit de enquête onder bromfietskandidaten gebleken, dat personen die een theoriecursus hebben gevolgd, eerder van plan zijn een praktijkcursus te volgen, in vergelijking met personen die geen theorieles gevolgd hebben.
- Ouders kunnen wellicht een grotere rol spelen dan nu het geval is.
- De invloed van de vriendengroep kan positief aangewend worden om bijvoorbeeld een praktijkcursus te stimuleren.
- Er is geen grote verandering in het aandeel jongeren dat een snor- of bromfiets zegt te bezitten.

7. Kennismeting van bromfietskandidaten: voor- en nastudie

7.1. Algemeen

Het bromfiets-theoriecertificaat is ingevoerd om kennis en inzicht van bromfietsers in het verkeer te vergroten. Dit was nodig omdat - zoals ook uit een voorstudie bleek - bromfietsers een zeer hoge ongevalsbetrokkenheid hadden en daarbij ook tekortkomingen toonden in de meest elementaire kennis over het verkeer (Wijnolst, 1995). Om na te kunnen gaan in welke mate de invoering van het examen feitelijk zou leiden tot een verbetering, werd een voorstudie (Wijnolst, 1995) en nastudie (deze studie) uitgevoerd. De uitkomsten van de nastudie en de verschillen met de voorstudie worden in dit hoofdstuk gerapporteerd.

7.2. Uitvoering

In een eerdere studie in 1995 is de kennis van de toepassing van verkeersregels aan de hand van CBR-vragen gemeten onder middelbare scholieren (Wijnolst, 1995). De leerlingen die de toets maakten, waren brom- of snorfietsers, alhoewel dat natuurlijk niet objectief kon worden vastgesteld. Overigens hadden deze jongeren zich niet voorbereid op een bromfiets-theorie-examen.

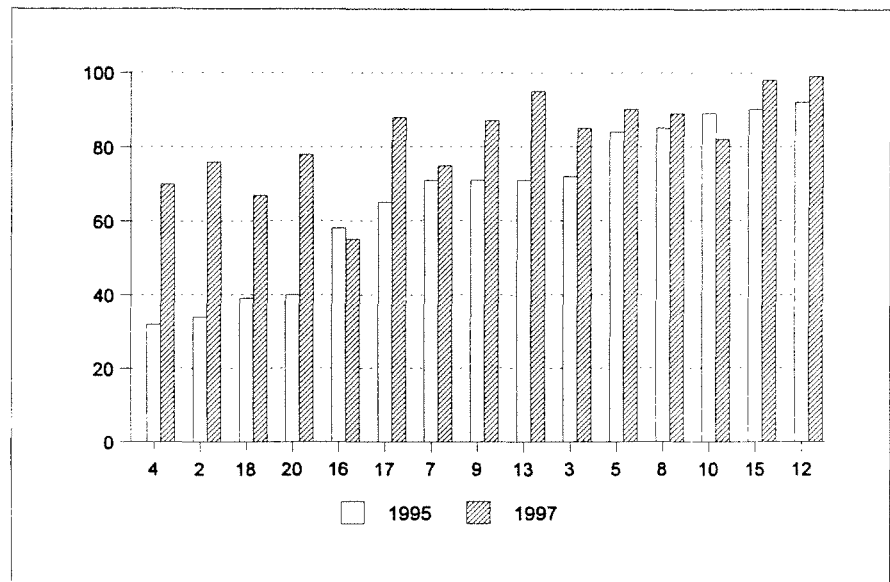
In deze studie zijn de scores op de verschillende vragen uit de studie van Wijnolst (voorstudie) vergeleken met dezelfde of soortgelijke vragen zoals die nu in het officiële CBR-examen zijn opgenomen.

Van de oorspronkelijke twintig vragen die in de voorstudie zijn gebruikt, zijn er uiteindelijk vijftien opgenomen in het huidige examen. Vijf vragen maken geen onderdeel meer uit van de huidige examens. De voor- en nastudie is dus uitgevoerd met vijftien vragen.

In de voorstudie werden de vragen afgenomen onder 306 scholieren. In de nameting werden de vragen voorgelegd aan ten minste 1.622 examen-kandidaten voor het bromfiets-theoriecertificaat.

7.3. Resultaten

Afbeelding 7.1 en *Tabel 7.1* laten de verschillen per vraag zien tussen de twee meetmomenten.



Afbeelding 7.1. Overzicht van het percentage correcte antwoorden per vraag in de voor- en nastudie (resp. 1995, 1997). De nummers komen overeen met de nummering zoals die in de voorstudie is aangehouden.

Nr	betekenis	1995	1997	statistisch significant	
4.	betekenis bord d4: gebod tot het volgen van rijrichting op bord aangegeven met als onderbord: uitgezonderd fietsers	32	70	ja	1995 kleiner dan kans
2.	betekenis bord c11: gesloten voor motorfietsen	34	76	ja	1995 kleiner dan kans
18.	maximumsnelheid bromfietser binnen de bebouwde kom 30 km/uur	39	67	ja	1995 kleiner dan kans
20.	mogen rijden op de rijbaan, als bij fietspad bord g13 is geplaatst: onverplicht fietspad	40	78	ja	1995 kleiner dan kans
16.	niet verplicht voorrang te verlenen aan auto van links binnen erf	58	55	nee	
17.	bij rechts afslaan rechtdoorgaande voetganger voor laten gaan	65	88	ja	
7.	voorrang verleggen, auto van links op t-splitsing	71	75	nee	
9.	mogen parkeren van bromfietser op trottoir	71	87	ja	
13.	niet verplicht voorrang te verlenen aan fietser van links	71	95	ja	
3.	betekenis van bord b7, stop, verleen voorrang aan bestuurders op kruisende weg	72	85	ja	
6.	helm moet passend zijn en niet te ruim	84	90	ja	
8.	met juiste tussenruimte langs geparkeerde auto's rijden	85	89	nee	
10.	verbod uiterst links voorsorteren op weg met verkeer in beide richtingen	89	82	ja	verkeerde richting
15.	inhalen fietser op smalle weg terwijl tegenligger (auto) nadert	90	98	ja	
12.	links opstellen naast auto bij gesloten spoorweg om vervolgens weg te rijden	92	99	ja	

Tabel 7.1. Overzicht van het percentage correcte antwoorden per vraag in de voor- en nastudie (respectievelijk 1995, 1997). De nummers komen overeen met de nummering zoals die in de voorstudie is aangehouden.

De hypothese is: bromfietskandidaten die zich voorbereid hebben op het theorie-examen, hebben een betere kennis van de regels en een beter inzicht in het verkeer.

Over het algemeen wordt deze hypothese bevestigd. Op de meeste vragen is een significante en substantiële verbetering in de regelkennis waar te nemen. Een klein aantal vragen vertoont geen statistisch significante verandering.

Bij sommige vragen is geen verbetering in de regelkennis opgetreden. Dit komt doordat de score op de voormeting al zeer hoog was (vraag 8) en we hier mogelijk met een plafond-effect te maken hebben. Voor twee vragen geldt dit niet; deze vragen gaan allebei over voorrang (vraag 7 en 16).

Vooral de vraag die over de voorrangssituatie op erven gaat, blijkt voor de examenkandidaten moeilijk te zijn. De vraag over het voorsorteren (vraag 10) wordt door de examenkandidaten zelfs statistisch significant slechter beantwoord.

Ook is het interessant dat de successcore voor vier vragen in mei 1995 onder de 50% lag. Dit is dus nog slechter dan je zou verwachten van een kandidaat die in zijn geheel geen kennis heeft van het gebied waar de vraag over gaat. Met andere woorden, dat is een slechtere score dan wanneer de vraag totaal onbegrijpelijk zou zijn voor de kandidaat (bijvoorbeeld in het Russisch) of over een onderwerp ging waar hij geen kennis van kon hebben (bijvoorbeeld het exacte aantal bomen in het Leidse Hout). De score zou dus kunnen indiceren dat de vraag misleidend is of het kennisgebied niet relevant is.

De sterke verbeteringen die te zien zijn bij de nameting wijzen erop dat er waarschijnlijk toch geen sprake is van misleidende vragen of irrelevante kennisgebieden. Immers, dan zou ook een goed voorbereide kandidaat niet begrijpen waar de vraag over ging, of de stof in het geheel niet bestudeerd hebben.

7.4. Conclusies

- De invoering van het theoriecertificaat heeft - zoals verwacht - geleid tot een sterke en substantiële verbetering van kennis van en inzicht in het verkeer. Op dit punt heeft het theoriecertificaat dus een toegevoegde waarde.

8. Ontwikkeling van de slaagpercentages

8.1. Algemeen

Het resultaat van het examen is voor een groot deel afhankelijk van de grondigheid waarmee de kandidaat zich op het examen heeft voorbereid. Om een goede voorbereiding te realiseren, is het nodig dat de kandidaat een goed inzicht heeft in wat er op welke manier van hem verwacht zal gaan worden op het examen.

Bij een nieuw examen voor een 'nieuwe' doelgroep is het voor zowel de instructeurs als de kandidaten onzeker hoe het examen eruit zal zien. Ook is niet bekend waar de knelpunten precies zullen zitten. Naarmate vaker examen is gedaan en de instructeur heeft gezien waar het mis gaat, zal de opleiding en/of de kandidaat zich beter gaan voorbereiden.

Op grond van deze redenering is te verwachten dat slaagpercentages aanvankelijk laag zullen zijn, maar dat door het 'collectieve' leerproces de slaagpercentages door de tijd heen zullen toenemen. Als dat niet het geval is, dan zijn er andere factoren die het examenresultaat beïnvloeden, zoals: de instructeur en/of kandidaat kan zich niet goed voorbereiden, er is iets mis met het examen, of er is iets structureel mis in de afstemming tussen examen en opleiding/voorbereiding.

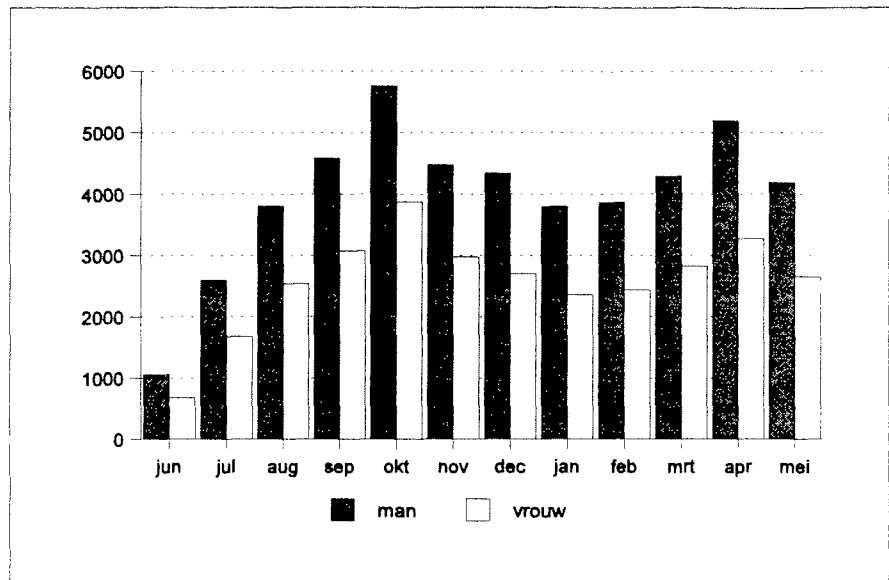
In dit hoofdstuk wordt nagegaan hoe de slaagpercentages zich ontwikkeld hebben (§ 8.3). Ook komt de omvang van de feitelijk afgenomen examens aan bod. Dit laatste om een beeld te krijgen van de 'bromfiets-examenmarkt' (§ 8.2). Verder zijn de ontwikkelingen per examenonderwerp geanalyseerd. Het examen bestaat uit 24 onderwerpen en per onderwerp is nagegaan of, en in welke mate, de succespercentages toegenomen zijn (§ 8.4).

De analyses van de slaagpercentages zijn uitgevoerd met data van het CBR en beslaan de periode juni 1996 tot mei 1997.

8.2. Aantal examens

Afbeelding 8.1 laat zien dat meer mannen (61%) dan vrouwen (39%) een theorie-examen doen voor de bromfiets. In totaal werden 79.060 examens afgenomen in de periode juni 1996 tot mei 1997. Dat zijn er zo'n 6.500 per maand.

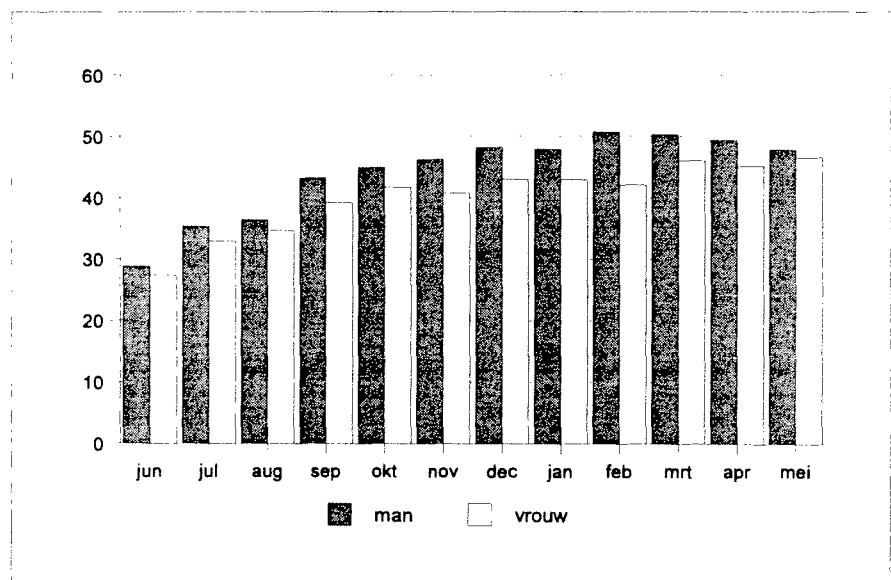
Op grond van deze examens werden 34.719 bromfietscertificaten afgegeven. Dit laat zien dat meer dan de helft van de examenpogingen niet tot het gewenste resultaat hebben geleid.



Afbeelding 8.1. Aantal examens in de periode 1 juni 1996 t/m 1 mei 1997.

Voor een evaluatie van het resultaat van de invoering op ongevalsniveau blijkt het nog veel te vroeg te zijn. Vrijwel alle bromfietzers hebben inmiddels wel een certificaat, maar de meesten hebben dat verkregen op basis van aanvraag (dus gekocht). Dit zijn er 334.240. De overige bromfietzers (34.719) hebben dat certificaat gekregen na succesvol afronden van het bromfietstheorie-examen. Dat is zo'n 10% van alle certificaathouders.

8.3. Examenresultaat



Afbeelding 8.2. Slaagpercentage per maand onderscheiden naar geslacht.

Afbeelding 8.2 laat zien dat er een sterke toename is in het slaagpercentage: van een magere 28% in mei 1996 naar 47% in mei 1997. Er zijn kleine verschillen in slaagpercentage tussen mannen en vrouwen (mannen hebben over het algemeen een hoger slaagpercentage dan vrouwen), maar het ‘overall’ patroon is hetzelfde bij de beide geslachten.

De feitelijke verschillen tussen de geslachten zijn dus klein. Gemiddeld is het slaagpercentage van vrouwen in de beschreven periode 40% en dat van mannen 44%. Wanneer we kijken naar mei 1997, dan zien we dat in die maand mannen een slaagkans hebben van 48% en vrouwen een slaagkans van 46%. In die maand is het verschil slechts 2%. Hieruit kan geconcludeerd worden dat de verschillen tussen de seksen marginaal zijn.

Als we de slaagpercentages van het bromfietsexamen vergelijken met die van het B-theorie-examen, dan blijkt dat hier de successcore wat hoger is, namelijk: 55%. Dit betekent dat de zestienjarige bromfietser wat slechter presteert, maar weliswaar toch niet sterk afwijkt van de achttienjarige B-kandidaat.

8.4. **Ontwikkeling van slaagpercentages naar onderwerp**

8.4.1. *Data-analyse*

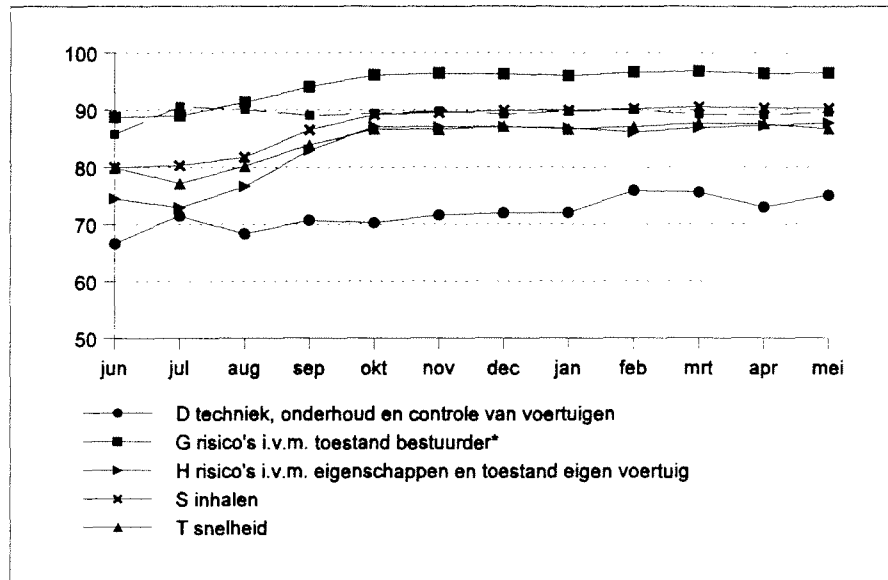
Het CBR-examen bestaat uit 24 onderwerpen waarover vragen worden gesteld. Aangezien het examen uit vijftig vragen bestaat, zullen per onderwerp gemiddeld twee vragen worden gesteld. In de praktijk kan het voorkomen dat een onderwerp helemaal niet aan de orde komt in een examen. Het succes per kandidaat per onderwerp is door het CBR geregistreerd. In deze paragraaf worden de ontwikkelingen per subtest over de periode juni 1996 en mei 1997 beschreven en geanalyseerd. Om de ontwikkelingen inzichtelijk te maken, worden de subtesten onderscheiden naar mate van toename per maand.

In de volgende paragrafen volgt een analyse die onderscheid maakt naar:

- toename;
- stilstaand;
- afname.

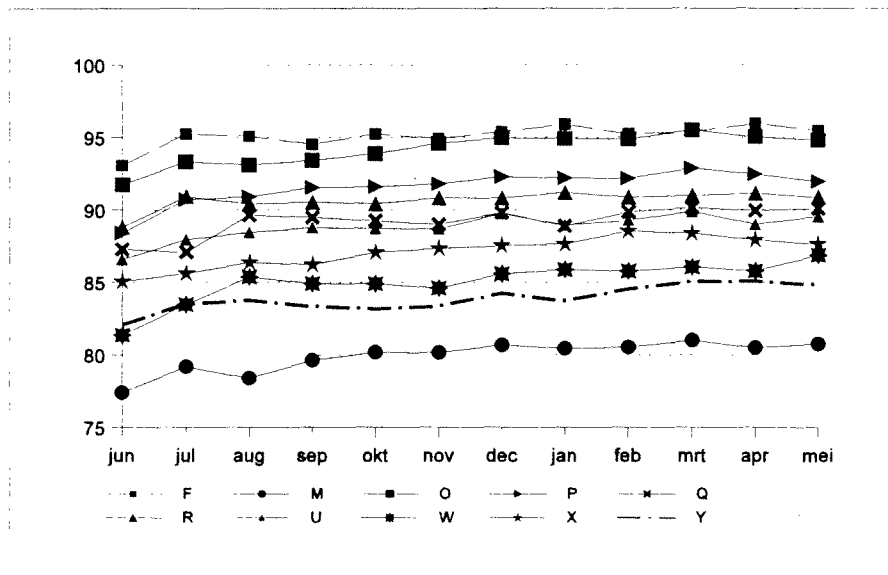
8.4.2. *Toename > 1%*

Afbeelding 8.3 laat de onderwerpen zien waarvan de resultaten met meer dan 1% per maand toenemen. Opmerkelijk is de ontwikkeling van het onderwerp ‘techniek, onderhoud en controle van voertuigen’. Hoewel de resultaten beter worden, blijft het in dit blok van onderwerpen de laagste score houden met 70%.



Afbeelding 8.3. Overzicht van examenonderwerpen (in de periode juni 1996 t/m mei 1997) waarvan de resultaten in de studieperiode met meer dan 1% per maand zijn verbeterd. (* = vermoeidheid, rij-ervaring, lichamelijke en geestelijke gesteldheid, alcohol en medicijnen).

8.4.3. Toename 0,2% per maand



Afbeelding 8.4. Overzicht van examenonderwerpen waarvan de resultaten in de studieperiode met meer dan 0,2% per maand zijn verbeterd.

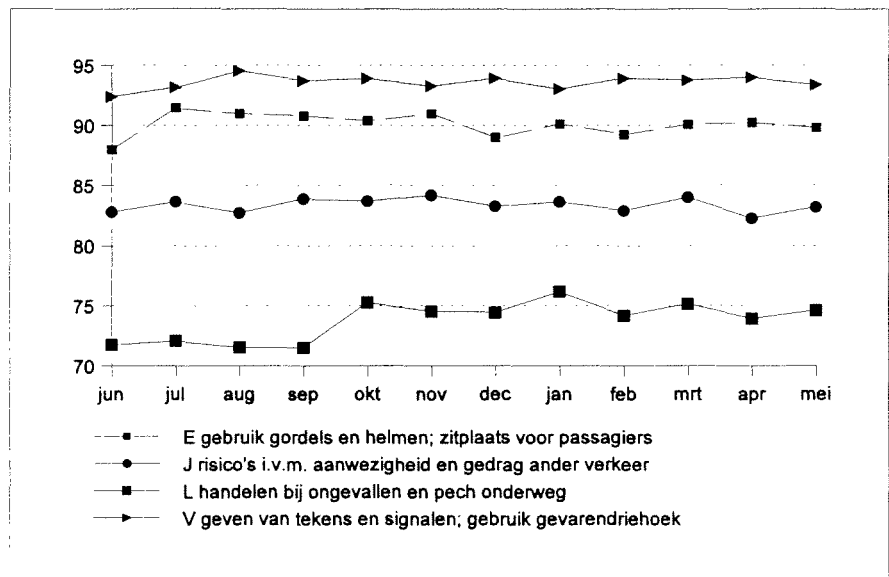
- F = milieubewust/energiezuinig rijden
- M = voor laten gaan kruispunten (voorrang)
- O = voor laten gaan van blinden, invaliden en voetgangers
- P = voor laten gaan van voorrangvoertuigen, militaire kolonnes en trams
- Q = uitvoeren van/voor laten gaan bij bijzondere manoeuvres
- R = plaats op de weg en voorsorteren
- U = stilstaan en parkeren
- W = gebruik van lichten

X = verkeersborden
Y = verkeerslichten en aanwijzingen

Afbeelding 8.4 geeft de ontwikkelingen weer van de examenresultaten van de onderwerpen die op een statistisch significante wijze met 0,2% zijn toegenomen in het afgelopen jaar. Het zijn onderwerpen die reeds in de beginperiode een hoog slaagpercentage kennen (zoals milieu en voor laten gaan gehandicapten en voetgangers). Er zijn echter ook onderwerpen bij die in het begin een laag scoringspercentage hadden. De belangrijkste daarvan is 'voor laten gaan op kruispunten' (voorrang).

8.4.4. *Gelijkblijvers*

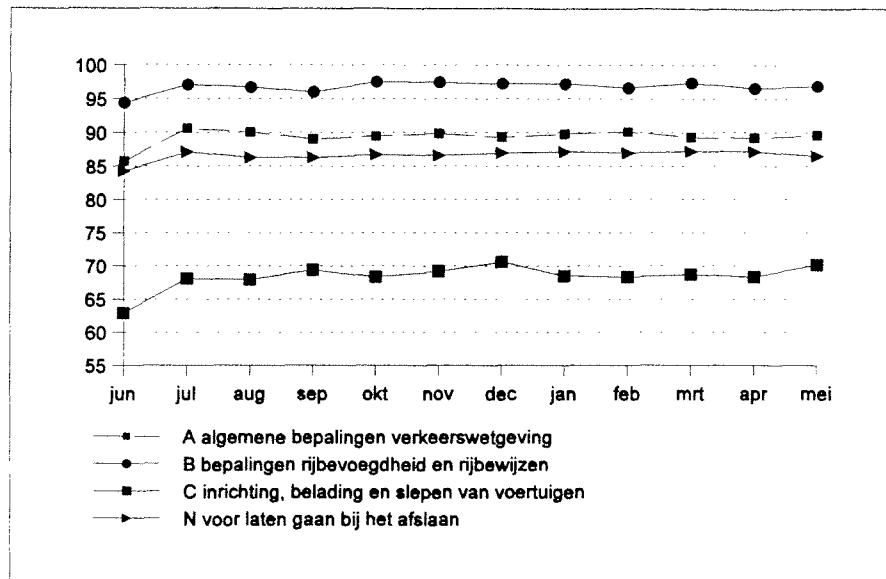
Afbeelding 8.5 geeft de onderwerpen weer die in het geheel geen ontwikkeling vertonen. Deels wordt dat verklaard door het hoge succespercentage (zie bijvoorbeeld 'geven van tekens en signalen en gebruik gordels en helmen'). Opmerkelijk is het onderwerp 'handelen bij ongevallen en pech': dit was een lage score die dus in het geheel niet verbeterd.



Afbeelding 8.5. Examenonderwerpen waarvan de scores in de studieperiode niet zijn verbeterd.

8.4.5. *Eerste maand verbeteraars*

Afbeelding 8.6 geeft de onderwerpen weer waarvan de resultaten vooral in de eerste maanden zijn verbeterd, maar daarna geen enkele ontwikkeling hebben ondergaan. Natuurlijk komt dat voor een deel doordat het hoge 'scoorders' zijn. Dit geldt echter niet voor het onderwerp 'inrichten, beladen en slepen van voertuigen'; het hoort bij de lage scoorders die zich weliswaar in de eerste maand verbeteren, maar daarna op dat lage niveau blijven hangen.

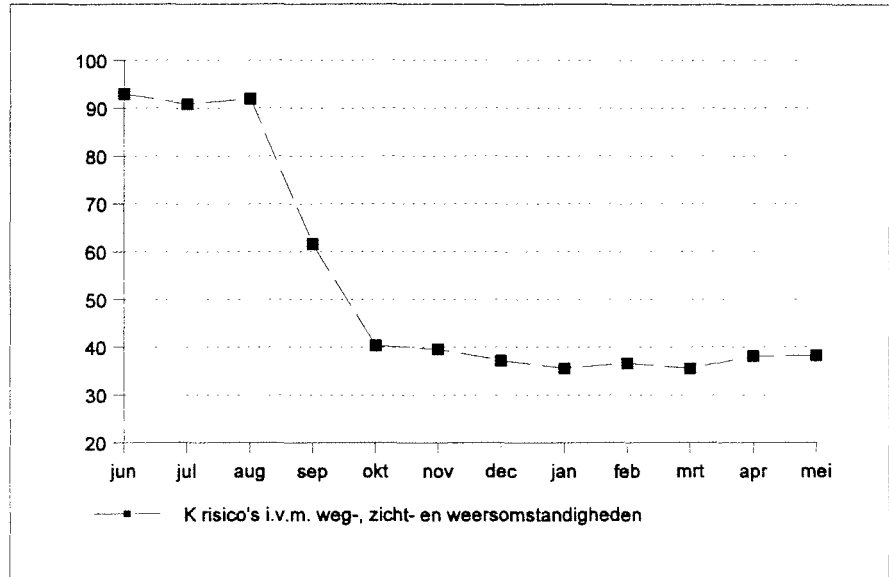


Afbeelding 8.6. Examenonderwerpen waarbij alleen in de eerste maand een verbetering is opgetreden.

8.4.6. Verslechtering

In Afbeelding 8.7 wordt het onderwerp weergegeven dat als enige gedurende het jaar verslechtert: 'risico in verband met zicht en weersomstandigheden'. Opmerkelijk is dat het onderwerp in het begin een hoog succespercentage had. Daarna (in augustus 1996) is het echter gekelderd naar een succespercentage van 40%. Daarmee is het van één van de beter scorende onderwerpen veranderd in het slechtst scorende onderwerp.

Deze verandering is het gevolg van het inbrengen van een andere foto over hetzelfde onderwerp 'remmen'. Door een 'onduidelijke' foto gaven de kandidaten eerst per ongeluk het goede antwoord. Door de foto te wijzigen worden de kandidaten nu op hun feitelijke kennis getest (zo wordt verondersteld). Toen pas bleek dat de kennis over dit onderwerp onvoldoende was. Dit voorbeeld geeft aan hoe belangrijk het is te blijven onderzoeken of de vraag en het antwoord in het examen wel correct (betrouwbaar) de feitelijke kennis van de kandidaat 'aftapt'.



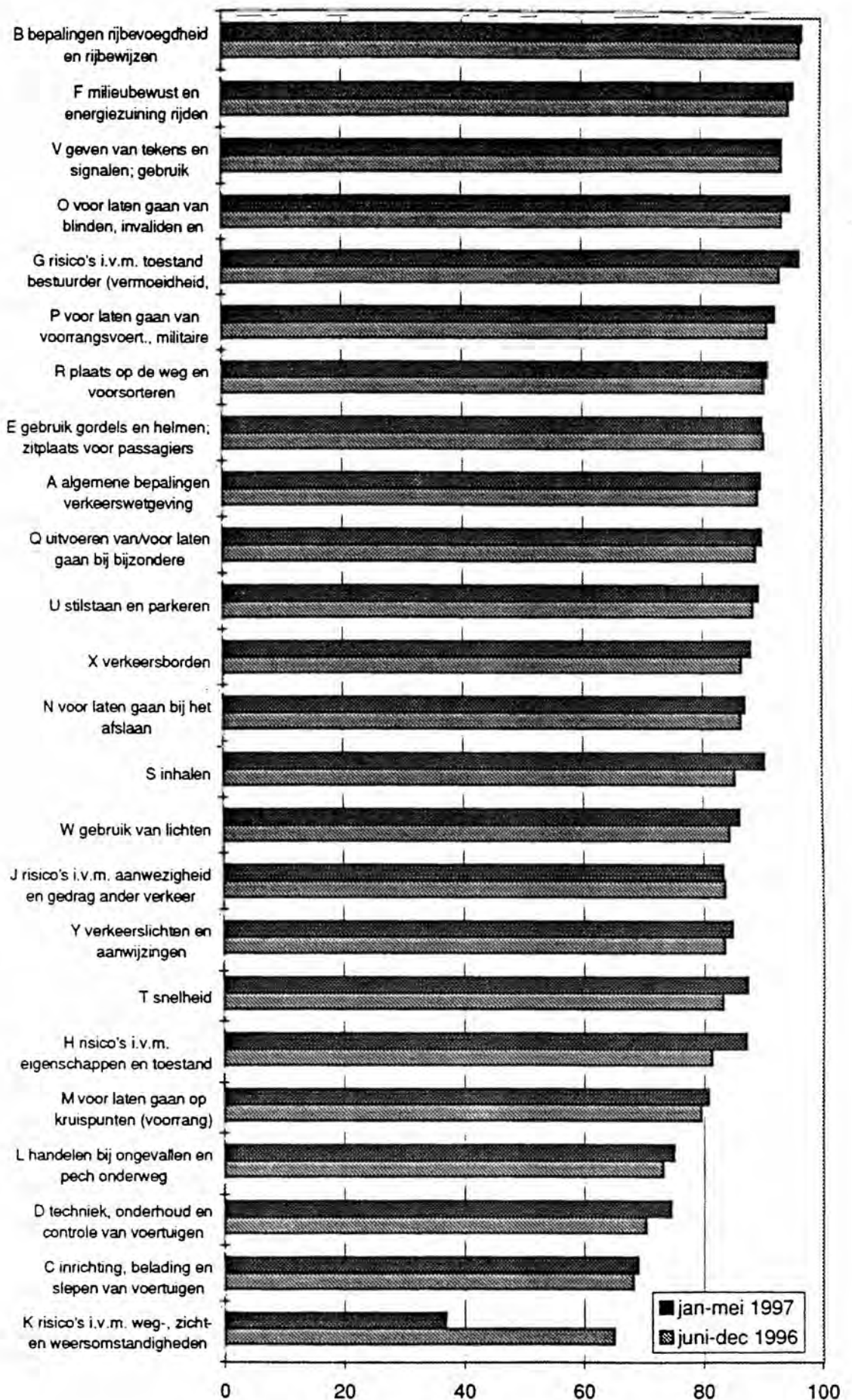
Afbeelding 8.7. Examenonderwerpen die in de studieperiode verslechterd zijn.

8.4.7. Gemiddeld succespercentage naar onderwerp

In *Afbeelding 8.8* worden de examenonderwerpen weergegeven in de periode juni t/m december 1996, geordend naar succespercentage. Ook is het succespercentage weergegeven in de periode januari 1997 tot mei 1997. Uit dit overzicht blijkt dat twintig onderwerpen een succespercentage hebben van 80% of meer. Vier onderwerpen hebben een lager slaagpercentage. Deze onderwerpen zijn:

- handelen bij ongevallen en pech;
- techniek, onderhoud en controle van voertuigen;
- inrichting, beladen en slepen van voertuigen;
- risico's in verband met weg-, zicht- en weersomstandigheden

Deze onderwerpen behoeven extra aandacht in de komende periode.



Afbeelding 8.8. Ontwikkeling van examenonderwerpen gerangordend naar slaagpercentage in de periode juni-dec 1996.

8.5. Conclusies

- Er is een algemene verbetering van de slaagpercentages in de periode juni 1996 tot juni 1997.
- Deze verbetering is ook zichtbaar bij de meeste examenonderdelen. De onderdelen die slecht scoren zijn:
 - handelen bij ongevallen en pech;
 - techniek, onderhoud en controle van voertuigen;
 - inrichting beladen en slepen van voertuigen;
 - risico's in verband met weg-, zicht- en weersomstandigheden.

9. Achtergronden van bromfietskandidaat en examenuitslag

9.1. Inleiding

De bedoeling van de nieuwe maatregel is dat jonge bromfietzers beter voorbereid zijn op het berijden van een bromfiets. Uiteraard is de examenuitslag een belangrijk middel. Tot op heden was echter niet bekend hoe en in welke mate kandidaten zich voorbereiden op dit examen. Bijvoorbeeld: Hoeveel kandidaten gaan nu feitelijk naar een rijsschool? Wat vonden zij daarvan? Vonden ze zelf dat ze iets geleerd hadden en had dat enig nut voor hen? Om hier inzicht in te krijgen is aan 1.127 kandidaten een vragenlijst voorgelegd.

Deze vragenlijst was gebaseerd op de uitkomsten uit de inventarisatieronde (zie hoofdstuk 2 t/m 6) en werd door een begeleidingsgroep beoordeeld op relevantie, vraagwijze en volledigheid. Deze vragenlijst is in *Bijlage 1* opgenomen.

Voorafgaand aan de bekendmaking van de uitslag, werd aan de theoriekandidaten na afloop van het bromfietstheorie-examen een vragenlijst voorgelegd. Deze vragenlijst werd in de beschikbare tijd (vijftien minuten) ingevuld. In de toelichting werd de kandidaat het volgende verteld: “Het bromfietscertificaat is pas ingevoerd. De minister van Verkeer en Waterstaat wil graag van jullie horen wat jullie ervaringen hiermee zijn.” Medewerking werd verder gestimuleerd door aan te geven dat het vragenformulier tevens een lot was waarmee automatisch deelgenomen werd aan een verloting van CD-bonnen. De vragenlijsten werden op diverse examenlocaties in de laatste twee weken van september afgenomen.

9.2. Verwerking

9.2.1. *Response percentage*

Bijna 100% van de kandidaten die de enquête kreeg voorgelegd, heeft deze ook ingevuld. Deze hoge responsepercentage is voornamelijk gehaald door de ‘setting’ waarin de vragenlijst werd afgenomen. De enquête is tijdens het examen voorgelegd, in de periode waarin de vragensessie is afgesloten en de kandidaten wachten op de uitslag. Ze wachten aan hun examentafels in het theorielokaal zelf. Dit betekent dat de antwoorden ‘heet van de naald’ zijn en dat de kandidaat ook zeer gemotiveerd is ‘zijn hart te luchten’.

9.2.2. *Kwaliteit van invullen van de enquête*

Essentieel bij de beantwoording van de enquête en de bijbehorende analyse is of de kandidaten correct de ‘routing’ hebben gevolgd waarin met name kandidaten onderscheiden werden naar het al dan niet volgen van een theorie-opleiding. Wij wilden zeker weten dat degenen die opgaven een theorie-opleiding gevolgd te hebben, dat ook daadwerkelijk hadden gedaan, en andersom.

Op grond van dit criterium werden, voor zover het mogelijk was, 126 van de 1.127 personen uit de analyse verwijderd. Zij werden geselecteerd voor de

beschrijving van de theoriegroep en de vergelijking naar wijze van voorbereiding. Van deze 126 personen waren er achttien die de vraag niet hadden ingevuld en 108 die de routing verkeerd hadden uitgevoerd. De personen die de routing verkeerd hadden uitgevoerd, zeiden geen theorieles gevolgd te hebben en toch beantwoordden ze vragen over het volgen van theorielessen (n = 89). Er waren ook kandidaten die aangaven *wel* theorielessen gevolgd te hebben, maar daarna redenen aanvoerden waarom ze *geen theorielessen* hadden gehad (n = 19). Al met al heeft 9% de routing mogelijk verkeerd uitgevoerd. Gezien het grote aantal kandidaten en het feit dat beide fouten in gelijke mate voorkomen, is de verwachting dat de uitval geen invloed heeft op de representativiteit van de resultaten. Al met al kan gesteld worden dat ook met deze 'uitval' het responsepercentage zeer hoog blijft.

Statistische analyse

De chi-kwadraattoets is gebruikt om de verbanden in de kruistabellen statistisch te toetsen. Als in de tekst melding wordt gemaakt van 'verschillen', dan betekent het dat deze statistisch significant zijn (alpha = 0,05 en een onderscheidend vermogen van boven de 99%).

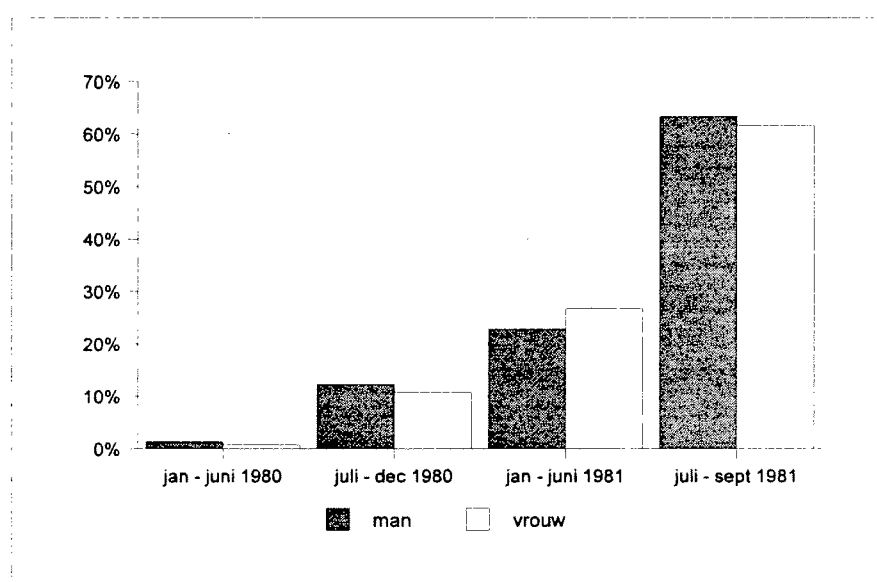
9.3. Resultaten

In de tekst hierna worden de belangrijkste resultaten vermeld. Voor een compleet overzicht van de antwoorden per enquêtevraag wordt verwezen naar *Bijlage 3*.

9.3.1. *Wie is de bromfietscertificaat-kandidaat?*

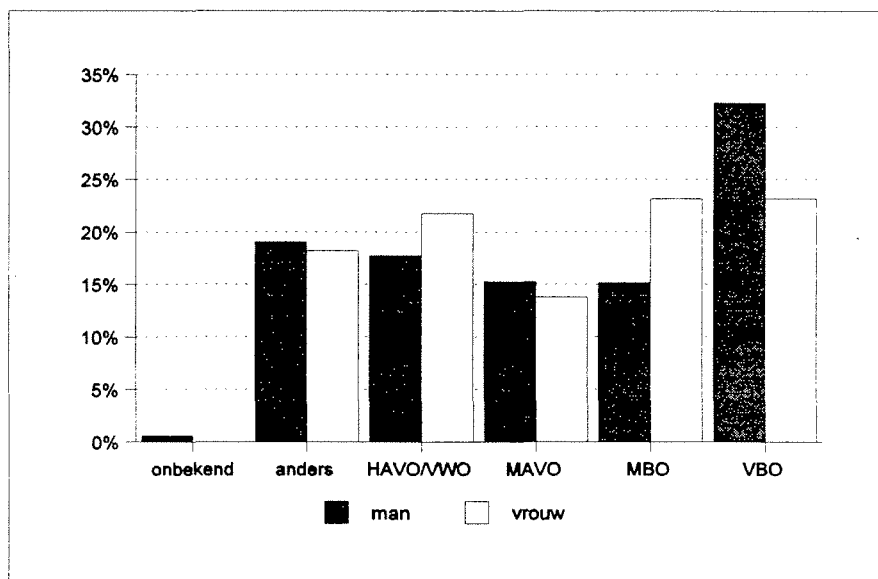
Leeftijd en geslacht

Het aandeel jongens onder de bromfiets-examenkandidaten is 61%. Van de bromfietskandidaten doet 62% bromfietsexamen binnen 2,5 maand na de dag dat ze zestien jaar zijn geworden. Hierin is geen belangrijk onderscheid te zien tussen de geslachten (zie *Afbeelding 9.1*).



Afbeelding 9.1. *Bromfietskandidaten verdeeld naar geslacht en geboortedatum.*

Schoolopleiding

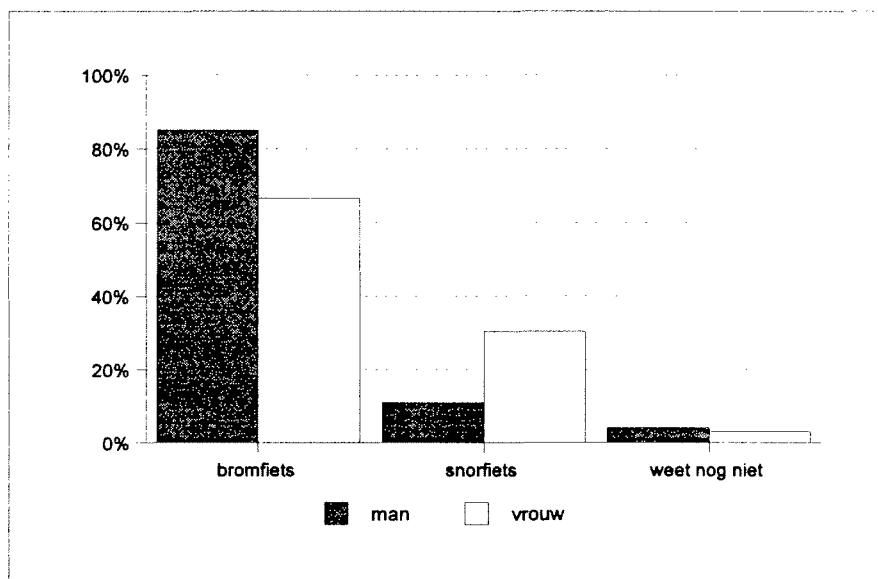


Afbeelding 9.2. Bromfietskandidaten naar geslacht en schoolopleiding.

Bromfietsers zijn in het algemeen gelijk verdeeld over de verschillende schooltypen, met uitzondering van het VBO (zie Afbeelding 9.2). Bijna 30% van de bromfietsers is VBO-leerling. Wanneer we kijken naar seksverschillen, dan wordt dit aandeel nog groter. Van de mannelijke examenkandidaten gaat 32% naar het VBO. Een ander opmerkelijk verschil tussen jongens en meisjes zit in de groep leerlingen van MBO: bijna een kwart van de vrouwen gaat naar het MBO; bij de mannen is dat slechts 15%.

Voorkeur voor brom- of snorfiets

Bij de jongeren bestaat een duidelijke voorkeur voor de bromfiets; 78% zegt op een bromfiets te willen gaan rijden.



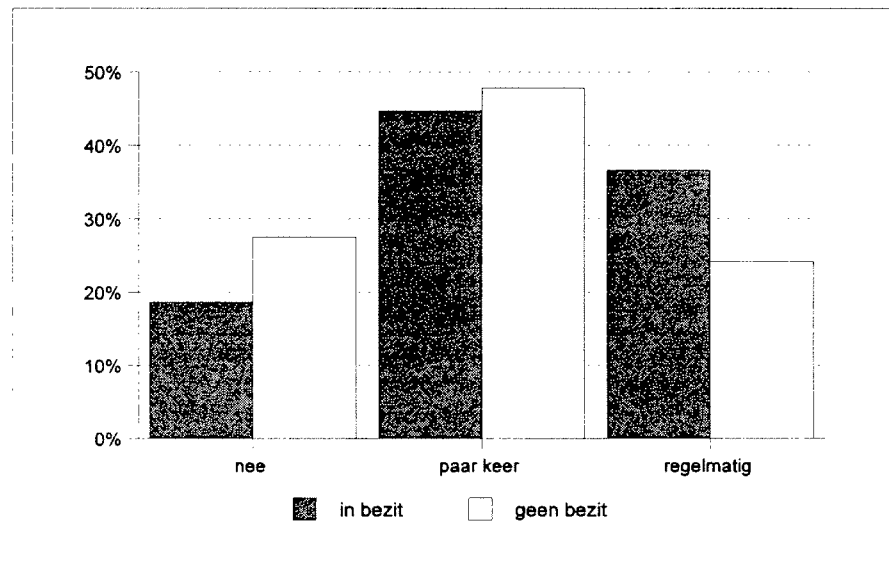
Afbeelding 9.3. Voorkeur voor brom of snorfiets naar geslacht.

Overigens is hier wel sprake van een sekseverschil. Meisjes geven duidelijk vaker de voorkeur aan een snorfiets dan jongens. Deze voorkeuren zijn reeds voor het examen in daden omgezet; 82% van de examenkandidaten heeft reeds een brom- of snorfiets in de schuur staan, voordat zij het certificaat gehaald hebben. Dit geldt voor zowel jongens als meisjes.

9.3.2. Bromfietsbezit en rij-ervaring voor het examen

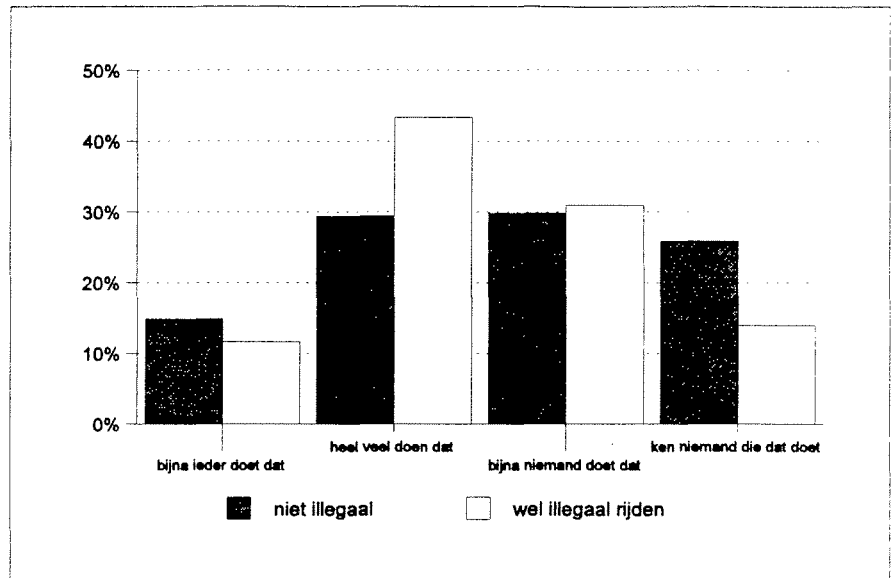
Veel bromfietsen zijn ook al voor het examen gebruikt: 34% van de kandidaten heeft ‘regelmatig’ brommer gereden voor het examen; 45% heeft dat een aantal malen gedaan. De ‘onthouders’ vormen een minderheids-groep. Slechts 20% zegt nooit te hebben gereden. Hierin is geen verschil tussen jongens en meisjes.

Weliswaar spreekt hierbij het bezit van een brom- of snorfiets een rol, maar deze rol is niet doorslaggevend. Van de jongeren zonder bromfiets blijkt een kwart toch regelmatig gereden te hebben.



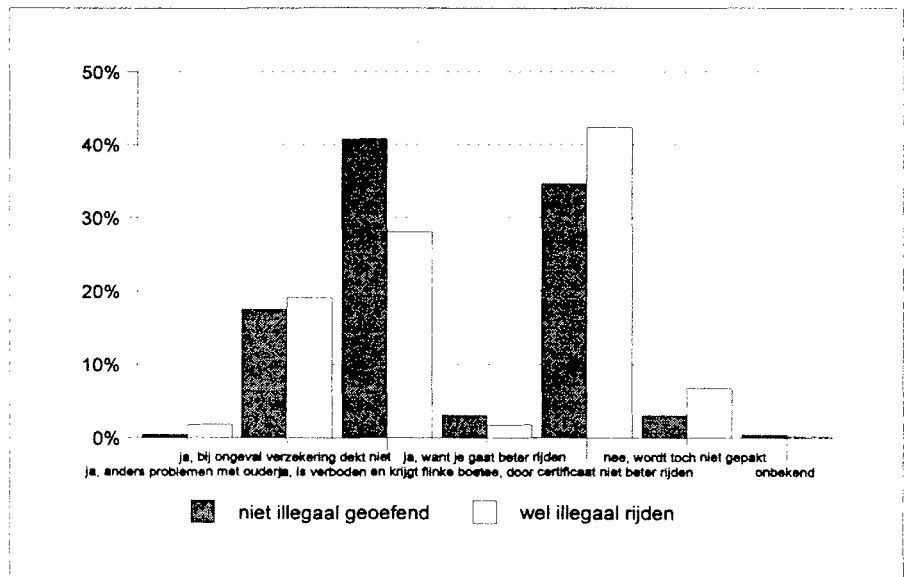
Afbeelding 9.4. Het illegaal rijden onderscheiden naar personen in het bezit van een brom/snorfiets of zonder.

Om te weten of hier sprake is van een soort groepsnorm, in de zin van ‘je hoort er niet bij als je het niet doet’, is hen gevraagd een inschatting te maken van de mate waarin het rijden zonder certificaat nu eigenlijk voorkomt. 52% meent dat bijna iedereen of ten minste heel veel jongeren zonder certificaat rijden, terwijl 47% denkt dat bijna niemand dat doet. Dit laatste percentage is veel hoger dan je op basis van hun eigen gedrag zou vermoeden. Blijkbaar wordt het ‘onrechtmatig oefenen’ toch minder in het openbaar gedaan en toch nog ervaren als iets waarmee je moet oppassen en niet mee te koop moet lopen. Het lijkt dus niet zozeer een soort sociale norm te zijn om zonder certificaat brommer te rijden.



Afbeelding 9.5. De sociale norm onderscheiden naar wel en niet illegaal rijdende brom/snorfietsers.

Wanneer onderscheid wordt gemaakt naar wel of niet illegaal rijden (zie Afbeelding 9.5), dan blijkt dat van de jongeren die zonder certificaat rijden, toch nog zo'n 45% van mening is dat niemand anders of bijna niemand anders zonder certificaat rijdt. Dit wijst weer in de richting dat hier geen sprake is van een groepsnorm waarin het 'normaal' gevonden wordt dat je voorafgaand aan het examen rijdt. Bijna de helft van de jongeren rijdt zonder certificaat, maar zij denken dat ze tot de minderheid behoren.



Afbeelding 9.6. Overwegingen van jongeren om al dan niet illegaal te rijden onderscheiden.

De reden dat jongeren het niet nodig vinden om eerst een certificaat te halen, is dat ze van mening zijn dat ze door het halen van dat certificaat toch *niet*

beter gaan rijden. Jongeren die reeds zonder certificaat reden, zijn die mening wel vaker toegedaan dan jongeren die dat niet hebben gedaan. De belangrijkste reden om desondanks ‘voorzichtig’ te zijn met het illegaal rijden, is de angst voor politie en de boete die daarbij hoort. Deze angst komt bij beide groepen voor, maar is wel sterker bij jongeren die nog nooit illegaal hebben gereden (*Afbeelding 9.6*).

Het gehele patroon wijst erop dat voor alle examenkandidaten de ‘pakkans’ een belangrijk motief is om de wet met de nodige voorzichtigheid te overtreden.

Ouders blijken hierbij geen enkele rol te spelen. De verzekering en het niet dekken van de schade, samen met de politie en de boete, blijken de belangrijkste afschrikkers te zijn.

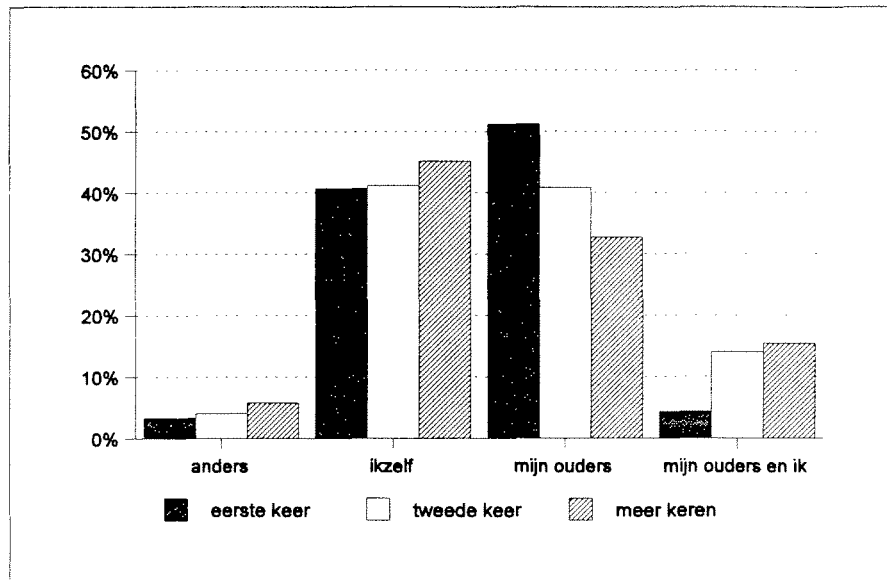
9.3.3. De voorbereiding op het examen

Een kwart van de kandidaten heeft theorieles gevolgd, maar het merendeel (61%) van de kandidaten heeft zich zelfstandig voorbereid met behulp van een boek. Een heel klein deel heeft de gok genomen en heeft noch boeken bestudeerd, noch lessen gevolgd (*Tabel 9.1*).

Vorbereidingswijze	Aantal	Percentage
Geen boek en geen lessen	18	1,60%
Zelf theorieboek, geen lessen	690	61,22%
Onbekend	126	11,18%
Wel theorielessen	293	26,00%
Eindtotaal	1127	100,00%

Tabel 9.1. *Wijze van voorbereiding door kandidaten.*

De kosten van het examen worden in 42% van de gevallen door de kandidaat zelf betaald. De ouders laten zich echter ook niet onbetuigd. Van de kandidaten meldt 45% dat de ouders de kosten op zich hebben genomen. Wel blijkt uit de categorie “anders...”, dat een substantieel deel van de kandidaten een soort overeenkomst gesloten heeft met hun ouders: de ouders betalen de kosten voor het eerste examen, maar als de kandidaat zakt, komen de kosten van de volgende examens geheel of ten dele voor rekening van de jongere zelf.



Afbeelding 9.7. De financier van examen onderscheiden naar examen-poging.

Afbeelding 9.7 laat zien dat bij latere examenpogingen de ouders inderdaad steeds minder bereid lijken om alle kosten voor hun rekening te nemen.

Overwegingen om geen theorieles te nemen	Aantal	Percentage
Anders	153	22,17%
Makkelijk om uit boek te leren	374	54,20%
Te duur	163	23,62%
Eindtotaal	690	100,00%

Tabel 9.2. Overwegingen om geen theorieles te nemen.

De examenkosten lijken geen belangrijk argument te zijn. Ongeveer een kwart van de kandidaten ziet om die reden van theorielessen af. Een belangrijker argument is het imago van het bromfietsexamen. Wat je aan kennis nodig hebt voor het examen zou gemakkelijk uit een boek te leren zijn.

9.3.4. Theorieles

Geschoond bestand

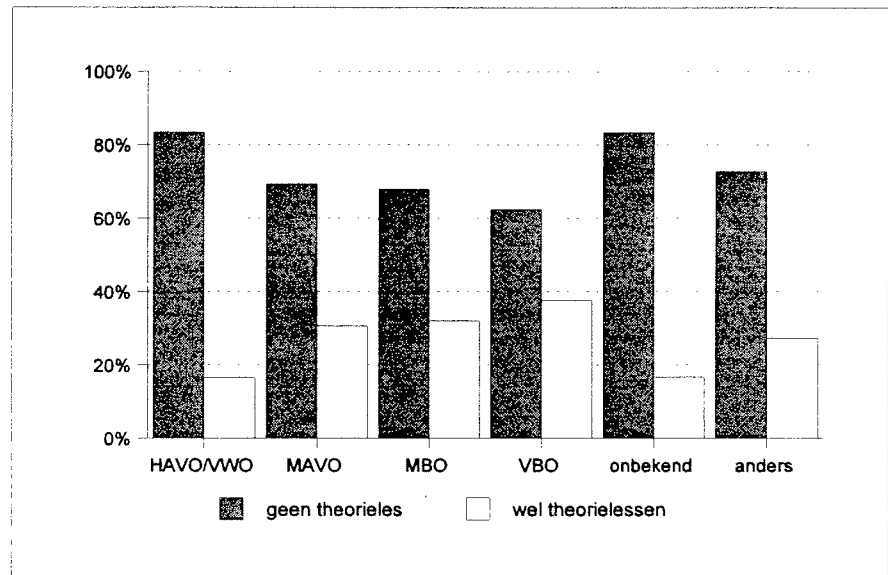
In de analyses over de wijze van voorbereiding en de vergelijkingen die daarbinnen gemaakt zijn, is uitgegaan van het ‘geschoonde’ bestand. Dat wil zeggen dat de analyses alleen betrekking hebben op die examenkandidaten van wie vrij zeker is dat ze ‘correct’ hebben aangegeven of ze theorieles hebben gevolgd of niet (zie § 9.1). Dit betekent dat er 708 kandidaten over blijven die geen theorieles hebben gevolgd en 293 kandidaten die aangeven wel theorieles te hebben gevolgd.

Selectieve deelname: wie kiest voor een theorie-opleiding?

Welke kenmerken hebben personen die kiezen voor een theorie-opleiding? Allereerst is gekeken naar de verdeling naar geslacht. Het blijkt dat er geen verschil is tussen de geslachten als het gaat om de keuze om al dan niet een theorie-opleiding te volgen.

Ook is er geen belangrijk verschil in het aantal examenpogingen dat men achter de rug heeft. Het is dus niet zo dat mensen die reeds een keer gezakt zijn en geen theorielessen gevolgd hebben, na dit falen alsnog kiezen voor een theorie-opleiding.

Ook bestaat er geen onderscheid in personen die aangeven al dan niet illegaal gereden te hebben. Er vanuitgaande dat de personen zonder bromfietservaring mogelijk de meest 'regel-volgende' categorie zijn, zou verondersteld kunnen worden dat zij vaker dan 'illegaal'-rijdende kandidaten een theorie-opleiding gevolgd hebben. Deze veronderstelling wordt hier dus niet bevestigd.



Afbeelding 9.8. Het aandeel theorie kandidaten onderscheiden naar schoolopleiding en wijze van voorbereiden op het theorie-examen.

Het belangrijkste onderscheid is 'vooropleiding', zoals blijkt uit Afbeelding 9.8.

Naarmate de vooropleiding lager is, kiezen meer personen voor een theorie-opleiding. Bij de VBO-kandidaten is dat percentage het hoogst: bijna 38%. Bij de HAVO/VWO-kandidaten is dat het laagst: 16%.

Reden voor deelname

De belangrijkste reden waarom men voor theorielessen kiest, is de verwachting dat men door het volgen van theorielessen een grotere kans van slagen heeft (55%). Bijna niemand meldt dat het ook wel eens van belang kan zijn voor de veiligheid (3%). Dwang van de ouders lijkt ook geen belangrijk argument te zijn (2%) (zie Tabel 9.3).

Overwegingen om wel theorieles te nemen	Aantal	Percentage
Geen ongeluk wil krijgen	9	3,07%
Grotere kans van slagen	163	55,63%
Moest van ouders	23	7,85%
Vond ik nuttig/leerzaam	98	33,45%
Eindtotaal	293	100,00%

Tabel 9.3. *Overwegingen om theorielessen te nemen.*

Bijna alle theorielessen worden bij een rijkschool genomen. Bijna geen van de kandidaten heeft zich via lessen op school voorbereid.

Waar gevolgd?	Aantal	Percentage
Onbekend	3	1,02%
Op rijkschool	286	97,61%
Op school	4	1,37%
Eindtotaal	293	100,00%

Tabel 9.4. *De instelling waarbij theorielessen is genomen.*

In bijna 60% van de gevallen hebben de ouders de theorielessen betaald. Toch blijkt dat ook een substantieel deel van de leerlingen (36%) de kosten uit eigen zak betaald.

Wie betaalt	Aantal	Percentage
Anders	14	4,78%
Ikzelf	106	36,18%
Mijn ouders	145	49,49%
Mijn ouders en ik	28	9,56%
Eindtotaal	293	100,00%

Tabel 9.5. *Door wie worden de theorielessen betaald?*

Driekwart van de leerlingen heeft minder dan tien uur theorielessen gevolgd. Meer dan zestien uur theorieles komt bijna niet voor.

Aantal uren theorie les	Aantal van resultaat	Percentage kolom
1 - 5	88	30,03%
6 - 10	136	46,42%
11 - 15	41	13,99%
16 - 20	11	3,75%
21 - 30	5	1,71%
> 30	7	2,39%
Onbekend	5	1,71%
Eindtotaal	293	100,00%

Tabel 9.6. *Het aantal uren theorieles.*

De kosten (inclusief examengeld) liggen onder de f 200,-.

Opmerkelijk is dat leerlingen melding maken van theoriecursussen die minder dan f 50,- kosten. Dat zou betekenen dat voor deze leerlingen de cursus bijna gratis is. Dit kan inderdaad het geval zijn; een aantal leerlingen heeft namelijk aangegeven dat hun cursus door anderen is betaald, bijvoorbeeld door een rijwielhandelaar of school.

Kosten theorieles in guldens	Aantal	Percentage
1-50	27	9,22%
51-100	74	25,26%
101-150	74	25,26%
151-200	75	25,60%
201-300	15	5,12%
> 300	8	2,73%
Onbekend	20	6,83%
Eindtotaal	293	100,00%

Tabel 9.7. *De kosten verbonden aan een theorie-opleiding (inclusief examengeld).*

Deze kosten lijken echter niet de belangrijkste factor te zijn om voor een rijjschool te kiezen. Uit *Tabel 9.8* blijkt dat de goede naam van de rijjschool en het feit dat deze in de buurt is, de belangrijkste factoren zijn om voor een rijjschool te kiezen. Meer dan 78% van de theorieleerlingen noemt een van deze twee redenen.

Overwegingen keuze voor de rijjschool	Aantal	Percentage
Anders	59	20,14%
Bewering goede rijjschool	96	32,76%
Dichtbij huis	134	45,73%
Goedkope rijjschool	2	0,68%
Onbekend	2	0,68%
Eindtotaal	293	100,00%

Tabel 9.8. *Overwegingen om voor een bepaalde rijjschool te kiezen.*

Opmerkelijk is de bijna onverdeeld positieve waardering van de lessen: 88% van de leerlingen vindt dat de lessen nuttig waren en dat zij er veel van opgestoken hebben. Minder dan 3% vond de lessen ronduit overbodig.

Waardering van de lessen	Aantal	Percentage
Anders	28	9,56%
Nuttig, veel van opgestoken	258	88,05%
Overbodig, wist alles al	7	2,39%
Eindtotaal	293	100,00%

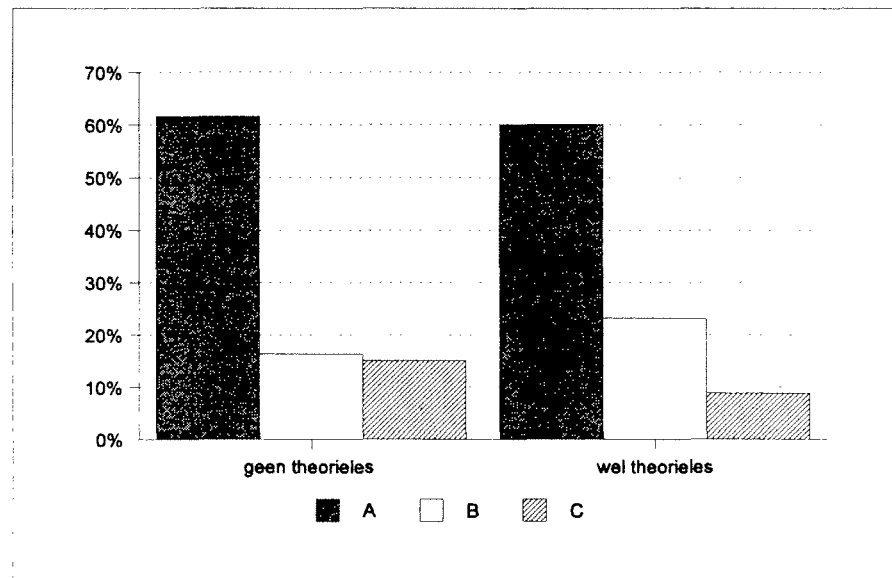
Tabel 9.9. *Waardering voor de lessen.*

Deze positieve waardering vindt ook zijn weerslag in de intentie van de leerlingen om weer voor dezelfde rijkschool te kiezen wanneer ze zich voor een andere rijbewijscategorie gaan voorbereiden. Bijna 85% is van plan dit bij dezelfde rijkschool te gaan doen.

Opnieuw kiezen	Aantal	Percentage kolom
Ja	249	84,98%
Nee	38	12,97%
Onbekend	6	2,05%
Eindtotaal	293	100,00%

Tabel 9.10. *Het voornemen om bij een volgend examen weer voor dezelfde rijkschool te kiezen.*

9.3.5. *Vergelijking van twee voorbereidingswijzen (theorieles of alleen boek)*



Afbeelding 9.9. *Keuze van boek onderscheiden naar voorbereidingswijze.*

Studiemateriaal

Een belangrijk kenmerk waarmee de voorbereiding kan worden vergeleken, is het type boek dat is gebruikt. Uit *Afbeelding 9.9* blijkt dat de meeste kandidaten ongeacht de wijze van voorbereiding gebruik hebben gemaakt van boek A.

Intentie om praktijkles te volgen

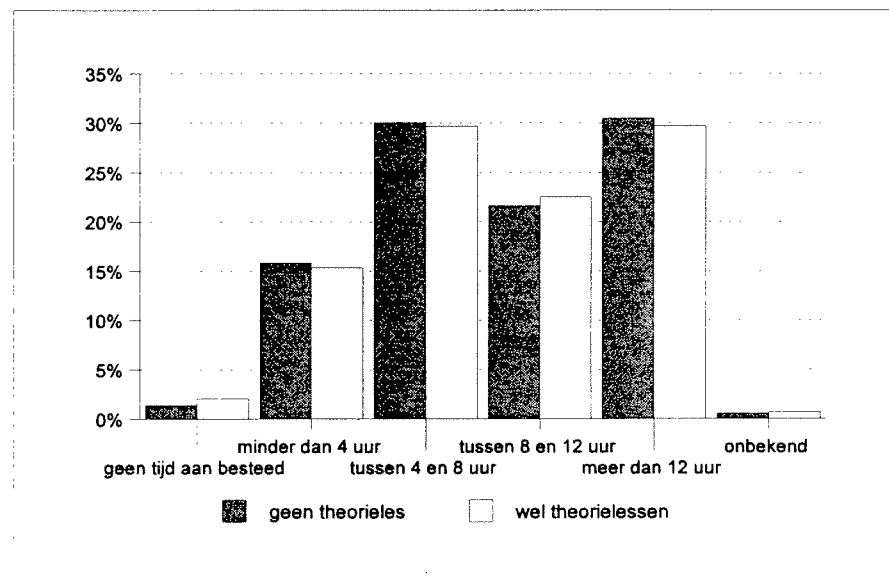
Jongeren die een theorieles gevolgd hebben, zijn eerder geneigd om ook een praktijkles te volgen dan jongeren die geen theorieles gevolgd hebben. De conclusie dat de theorieles hier de oorzaak van is, gaat echter niet op. Het kan immers evengoed zo zijn dat hier sprake is van een selecte groep die op grond van andere kenmerken (bijvoorbeeld een hoger veiligheidsbewustzijn) aan dit soort cursussen deelneemt.

	Geen theorieles	Wel theorieles
Voornemens praktijklessen te volgen	1,98%	9,90%
Niet voornemens praktijklessen te volgen	94,77%	89,08%

Tabel 9.11. *Intentie om praktijklessen te volgen onderscheiden naar voorbereidingswijze.*

Aantal uren voorbereiding/huiswerk

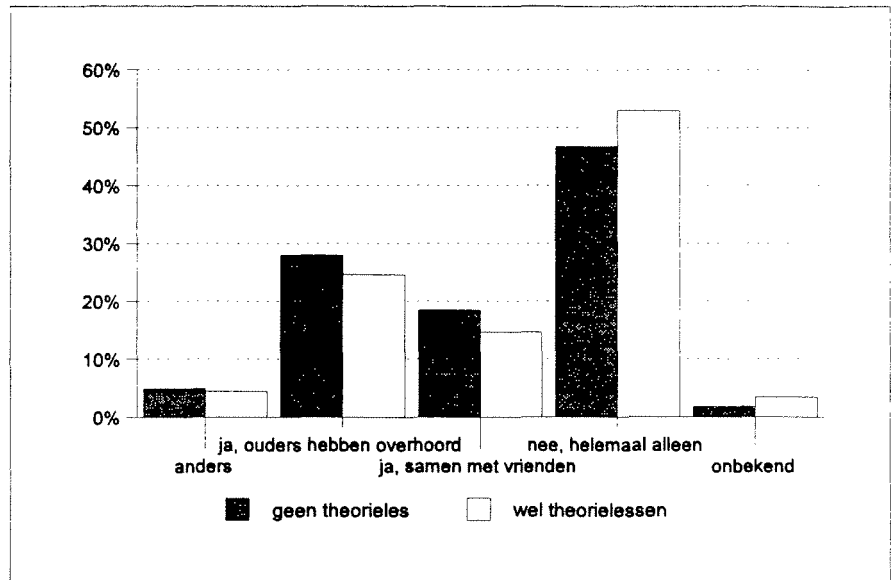
Afbeelding 9.10 laat het aantal uren zien dat men heeft besteed aan het voorbereiden op het theorie-examen. Voor de kandidaten die ook nog theorieles hebben gehad, zijn dit de 'huiswerkuren'.



Afbeelding 9.10. *Het aantal huiswerkuren ter voorbereiding onderscheiden naar wijze van voorbereiding.*

Ongeveer de helft van de leerlingen heeft meer dan acht uur huiswerk gemaakt. Opmerkelijk hierbij is dat er geen noemenswaardig verschil is tussen het al dan niet volgen van theorieles.

Bijna de helft van de kandidaten heeft zich zonder hulp van anderen voorbereid. De andere helft heeft zich laten overhoren door ouders (28%) of vrienden (17%).

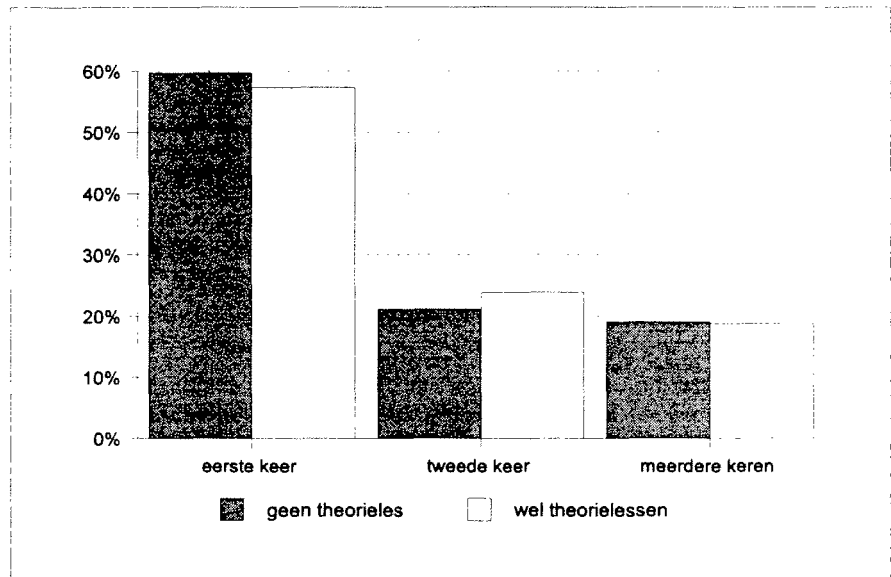


Afbeelding 9.11. *Ondersteuning tijdens de voorbereiding onderscheiden naar voorbereidingswijze.*

9.3.6. *Het examen*

Examenpoging en verwachting

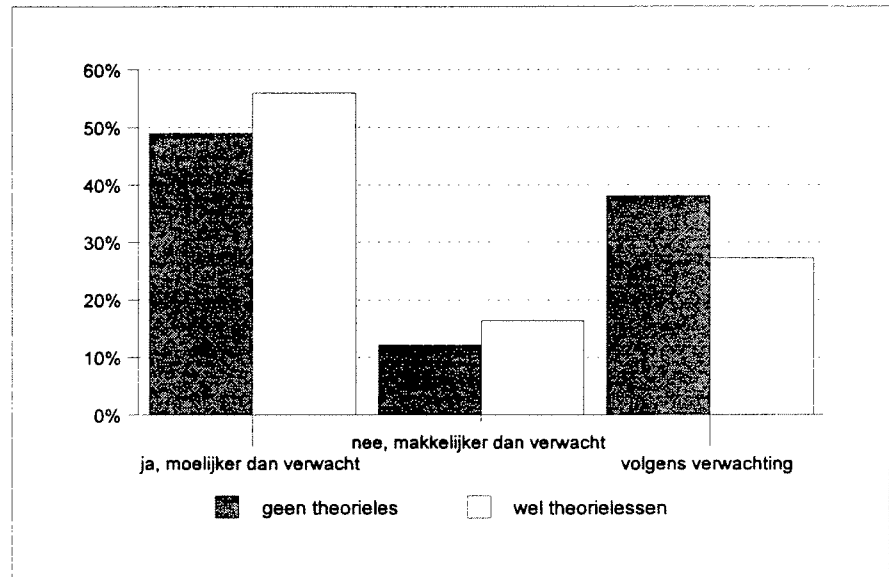
De meeste kandidaten kwamen voor de eerste keer op het examen (60%). Er is geen belangrijk verschil te zien tussen kandidaten die een theorieopleiding gevolgd hebben en degenen die dat niet gedaan hebben.



Afbeelding 9.12. *Het aantal examenpogingen onderscheiden naar voorbereidingswijze.*

Voor beide groepen geldt dat ongeveer de helft van de kandidaten het examen moeilijker vond dan ze van tevoren hadden verwacht.

Ook is het opmerkelijk dat jongeren die wel theorielessen gevolgd hadden vaker meldden dat ze het moeilijker vonden dan de jongeren die geen theorieles volgden. Ze geven minder vaak aan dat het examen daadwerkelijk zo was als ze verwacht hadden. Blijkbaar is het na het volgen van theorielessen nog steeds moeilijk om een voorstelling te maken van het examen en de zwaarte daarvan.



Afbeelding 9.13. De waardering van de zwaarte van het examen onderscheiden naar voorbereidingswijze.

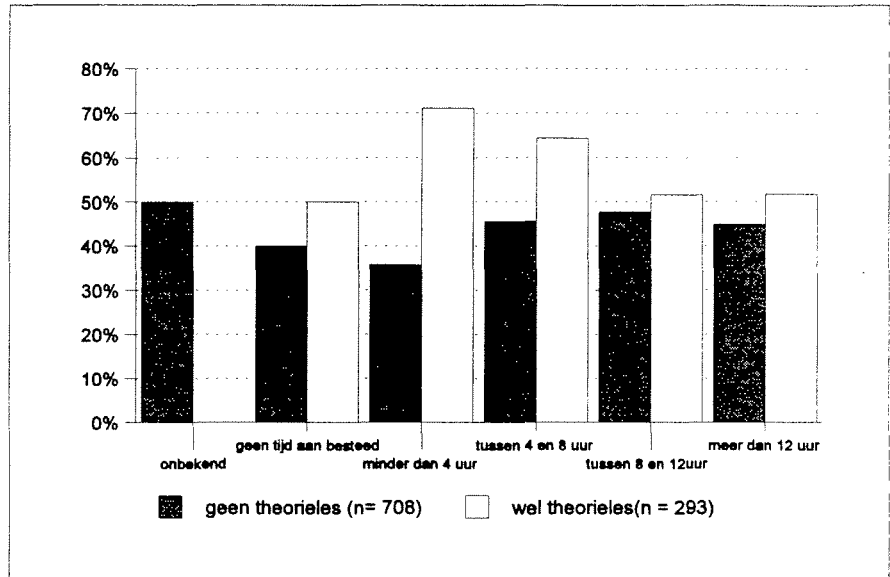
Examenresultaat

Jongeren die een theoriecursus volgden, hebben een hoger slaagpercentage dan jongeren die geen theoriecursus gevolgd hebben.

Resultaat	Geen theorieles (n = 708)	Wel theorieles (n = 293)
Gezakt	55,79%	41,98%
Geslaagd	44,21%	58,02%

Tabel 9.12. Slaagpercentage naar voorbereidingwijze.

De hoogste slaagkans hebben jongeren die zowel naar een theoriecursus zijn geweest en zich ook thuis voldoende hebben voorbereid. De hoogste slaagpercentages komen voor bij de jongeren die theorieles hebben gevolgd en minder dan vier uur huiswerk hebben gemaakt. Meer dan 70% van deze groep slaagt. Overigens is het niet zo dat huiswerkinvestering en opbrengst recht evenredig zijn. Jongeren die meer dan acht uur huiswerk maken naast hun theoriecursus, lijken daar weinig meer van te profiteren. Mogelijk is dit een speciale groep, die moeilijk leert.



Afbeelding 9.14. Examenresultaat (slaagpercentage) naar voorbereidingswijze en aantal uren huiswerk.

Motief voor voorbereidingswijze en examenresultaat

Overwegingen wel theorie les te nemen (n = 293)	Geslaagd	Eindtotaal
Geen ongeluk wil krijgen	44,44%	9
Grotere kans van slagen	55,83%	163
Moest van ouders	56,52%	23
Vond ik nuttig/leerzaam	63,27%	98

Tabel 9.13. Motief om theorieles te nemen en examenresultaat.

De hoogste slaagpercentages hebben jongeren die voor een theorie-opleiding kozen omdat ze die nuttig en leerzaam vonden (63%). Dit is ook het motief dat het meest intern is, dat wil zeggen vanuit de motivatie van de persoon zelf uitkomt. Alle andere motieven, zoals dwang van ouders, dwang vanuit het examen, zijn meer of minder extern van aard. Het is aannemelijk dat de leerlingen die intern gemotiveerd waren ook het best opgelet hebben tijdens de les, en daardoor beter gepresteerd hebben.

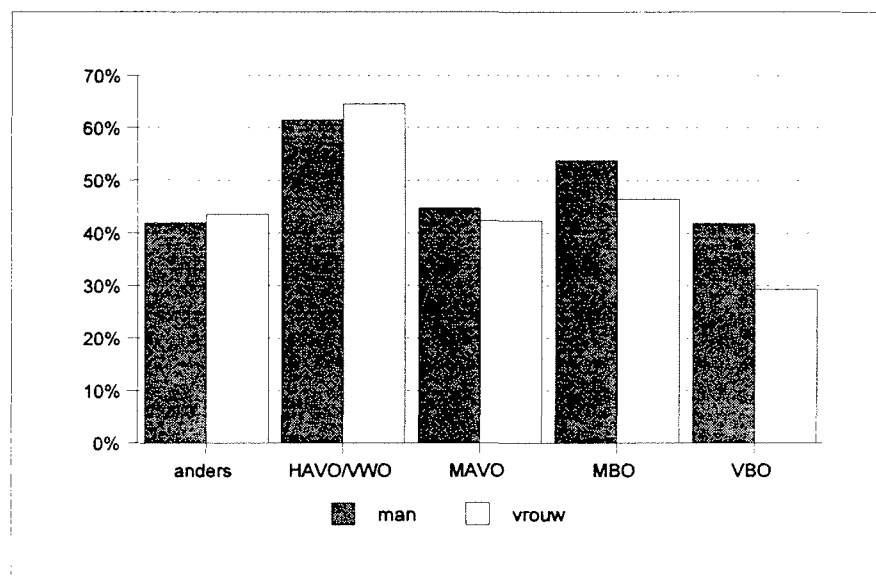
Geen theorieles, motief en resultaat

Degenen die aangegeven hebben dat het examen gemakkelijk uit een boekje te leren was, en daarom geen theorieles gevolgd hebben, blijken dat toch niet goed in te schatten. Zij hebben weliswaar een iets hoger slaagpercentage dan degenen die op grond van andere motieven de cursussen afwezen, maar als groep hebben ze een 9% lager slaagpercentage dan de theoriecursisten.

Overwegingen <i>geen</i> theorieles te nemen (n = 690)	Geslaagd	Eindtotaal
Anders	39,87%	153
Makkelijk om uit boek te leren	49,20%	374
Te duur	39,26%	163

Tabel 9.14. *Motief om geen theorieles te nemen en examenresultaat.*

Schoolopleiding en resultaat



Afbeelding 9.15. *Slaagpercentage naar opleiding en geslacht.*

Uit *Afbeelding 9.15* blijkt duidelijk de invloed van vooropleiding op het slaagpercentage. Verschillen tussen seksen worden duidelijk bij de VBO-leerlingen: de vrouw heeft daar een veel lager slaagpercentage dan de mannelijke examenkandidaat. De verschillen in de overige opleidingscategorieën zijn minder groot. De man presteert over het algemeen beter, met uitzondering van de HAVO/VWO-kandidaat. Daar presteert de vrouw marginaal beter dan de man.

Voorspelling van examenresultaat

In welke mate komen de slaagpercentages overeen met de verwachtingen? In de enquête is de jongeren gevraagd naar de kans van slagen. Wanneer wij deze antwoorden vergelijken met de feitelijke uitslag, dan zien we dat slechts 55% de uitslag correct voorspelt. Dit betekent dat bijna de helft van de kandidaten na het examen geen correcte inschatting kan maken van zijn prestatie.

	Feitelijk gezakt		Feitelijk geslaagd	
	n	%	n	%
Verwacht geslaagd	233	20,67%	286	25,38%
Verwacht gezakt	334	29,64%	211	18,72%

Tabel 9.15. *Verwacht en feitelijk examenresultaat.*

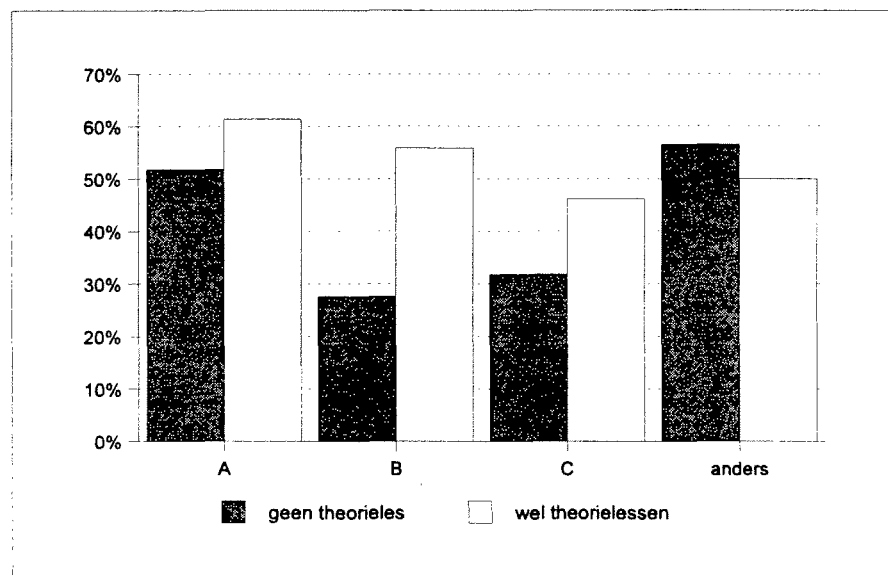
Slaagkans en examenpoging

Wanneer we het resultaat combineren met de examenpoging, dan blijkt dat er geen effect uigaat van het aantal pogingen op het slaagpercentage. Bij elke poging zakt 50-55% van de kandidaten. Dit betekent dat het herhaalde malen examen doen, geen goede leermethode is.

Poging (n = 1127)	Geslaagd
Eerste keer (n = 666)	46,85%
Tweede keer (n = 250)	48,80%
Meerdere keren (n = 208)	44,23%

Tabel 9.16. *Slaagkans naar examenpoging.*

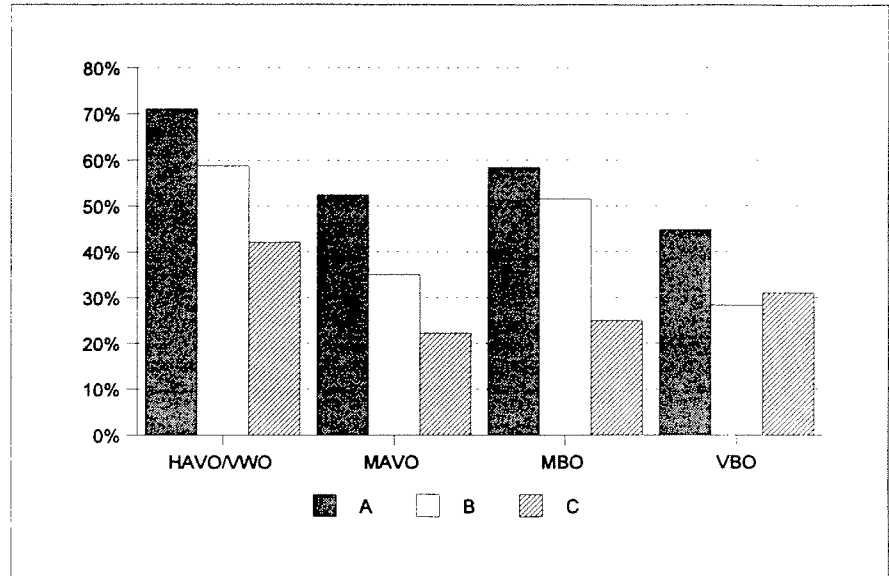
Materiaal en examenresultaat



Afbeelding 9.16. *Examenresultaat onderscheiden naar het gebruikte boek en de voorbereidingswijze.*

Er zijn wel degelijk verschillen in het resultaat, afhankelijk van het materiaal dat bij de voorbereiding is gebruikt. Het belangrijkste verschil is dat sommige boeken het goed doen in combinatie met theorielessen, maar als zelfstandig boek beneden de maat blijven. Dit geldt vooral voor boek C. Boek A is het beste boek. Het wordt zowel in de theorielessen gebruikt als zelfstandig. Opmerkelijk is de categorie “anders...”. De succes-rate van deze voorbereiding overstijgt die van boek A en lijkt de beste ‘zelfstandige wijze’ van voorbereiden te betreffen.

De schoolopleiding blijkt geen belangrijke rol te spelen. Binnen elke school-categorie geldt dat boek A veel beter scoort dan de overige boeken, gevolgd door B en daarna C. Alleen bij het VBO is boek C ‘beter’ dan boek B.



Afbeelding 9.18. Slaagpercentage onderscheiden naar schoolopleiding en boek.

9.3.7. *Het verwachte bromfietsgebruik na het examen*

Gevraagd is naar de frequentie van het gebruik van de bromfiets/snorfiets en het doel. Het merendeel van de kandidaten zal de bromfiets gebruiken om naar school te gaan (71%). Opvallend is dat maar weinig jongeren aangeven de bromfiets te gaan gebruiken om uit te gaan. De reden hiervoor kan zijn (hoewel dit niet in de enquête is gevraagd) dat het gevaar van diefstal (vooral in de grote steden) extreem hoog is, en dat om die reden voor andere vervoerswijzen wordt gekozen, ook al is men in het bezit van een bromfiets.

9.3.8. *Welke factoren bepalen nu de slaagkans?*

In deze analyse is een klein aantal variabelen (en hun interacties) getoetst op hun verband met slaagkans. De variabelen zijn zo gekozen dat er op 'logische' gronden een relatie met slaagkans te verwachten is, dan wel uit de eerdere analyses een verband gevonden is (zie § 9.3.7).

Op deze wijze hebben we de slaagkans voorspeld met vier onafhankelijk variabelen:

- geslacht;
- aantal examenpogingen;
- schoolopleiding;
- wijze van voorbereiding (theorieles of alleen boek);
- de interacties tussen deze variabelen (bijvoorbeeld hoog opgeleide vrouwen die geen theorieles hebben gevolgd: hebben die een andere slaagkans dan laag opgeleide mannen met theorieles?).

Deze vijf-weg matrix leverde veel cellen met te weinig waarnemingen op. Dit is opgelost door cellen met te weinig gegevens samen te voegen en een aantal respondenten uit de analyse te verwijderen. De verwijderde cellen betroffen cellen met ontbrekende gegevens, en een cel met weinig voorkomende waarnemingen (namelijk: de achttien respondenten die noch een theorieles gevolgd hadden, noch een boek hadden gebruikt). Verder werd het aantal examenpogingen in twee categorieën onderverdeeld, namelijk: de

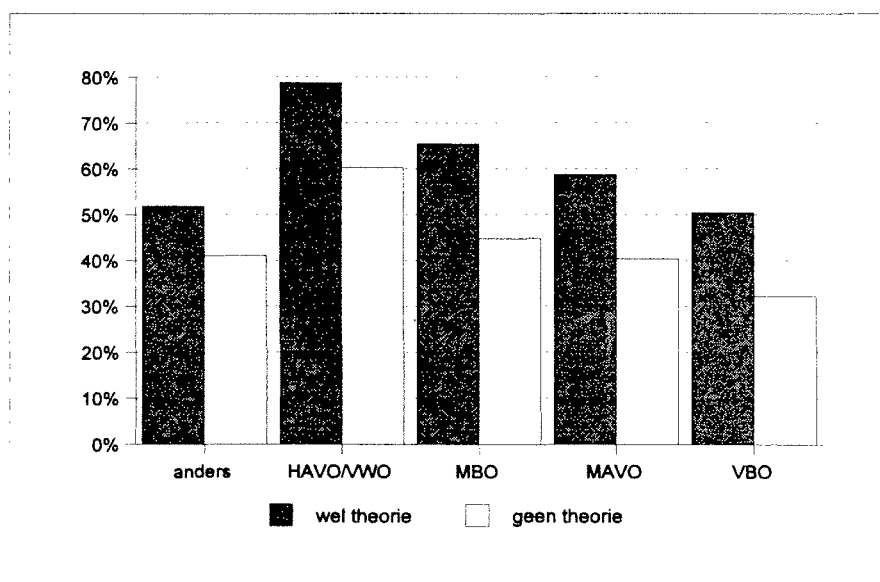
categorie ‘eerste poging’ en de categorie ‘meer pogingen’. Net als in de voorgaande analyses, zijn alle respondenten verwijderd van wie niet met zekerheid kon worden vastgesteld op welke wijze zij zich op het examen hadden voorbereid. Hierna bleven 974 respondenten voor de analyse over. Er is geen sprake van selectiviteit in de verwijderde groep.

De analyses werden met de SAS CATMOD-methode uitgevoerd. Dit is een algemeen statistisch programma voor het analyseren van verbanden in kruistabellen.

De resultaten laten zien dat er een duidelijk, en eenvoudig te interpreteren verband is tussen de genoemde variabelen en slaagkans (zie *Bijlage 3*). De ‘methode van voorbereiding’ en ‘opleiding’ waren de enige variabelen die ‘slagkans’ op een betrouwbare manier voorspelden (hoofdeffecten). Er waren geen interacties.

Deze bevindingen leiden tot de volgende conclusies (zie *Afbeelding 19*):

- In vergelijking tot het ‘slechts een boek bestuderen’, verhoogt het volgen van een theoriecursus de kans op slagen aanzienlijk.
- Examenkandidaten met een ‘hogere’ schoolopleiding hebben ook een aanzienlijk hogere slaagkans in vergelijking met kandidaten die een ‘lagere’ schoolopleiding volgen.



Afbeelding 9.19. Slaagpercentage naar schoolopleiding en voorbereidingswijze.

Deze factoren hebben geen interactie met ‘examenpoging’ en ‘geslacht’. Ook is er geen interactie tussen ‘opleidingsniveau’ en ‘wijze van voorbereiden’.

Dit betekent dat:

- Geen van de subgroepen meer of minder profiteren van het volgen van een cursus.
- Geslacht noch eerdere pogingen enig statistisch betrouwbaar verband hebben met ‘slagkans’.

Deze twee laatste bevindingen zijn opmerkelijk, gezien onze eerdere hypothesen. In concreto houdt dit in dat:

- De slaagpercentages van mannen en vrouwen in de populatie weliswaar verschillend zijn (in de grote aantallen zoals in hoofdstuk over ontwikkeling en slaagkans beschreven zijn), maar dusdanig klein zijn (een verschil tussen 2-4%) dat ze met onze steekproefomvang niet meer statistisch betrouwbaar te detecteren zijn.
- De strategie 'frequent examen doen om daar van te leren' niet werkt. De slaagkans wordt niet hoger. Dit geldt voor alle groepen (geslacht, opleiding en wijze van voorbereiden).

De conclusie is dat:

- Het succes op het bromfietsexamen deels afhankelijk is van een algemene factor, namelijk: intelligentie/opleiding.
- Het volgen van een theorie-opleiding een substantiële verbetering van de slaagkans oplevert. De omvang van de verbetering is voor alle school-opleidingscategorieën even groot.
- De theorie-opleiding *niet in staat is* te compenseren voor het nadeel voor jongeren met een relatief laag opleidingsniveau (VBO). Deze groep wordt ook na het volgen van een theorie-opleiding niet beter dan HAVO/VWO-kandidaten zonder theorie-opleiding.

10. Inzicht- en kennisvragen: verschil in voorbereiding?

10.1. Inleiding

Hoewel de vorm van het bromfietsexamen niet afwijkt van het theorie-examen B, is (meer dan in het verleden), getracht de kandidaten te toetsen op hun verkeersinzicht.

In dit examen zijn dan ook vragen opgenomen die alleen goed te beantwoorden zijn wanneer je goed op de hoogte bent van de achterliggende regels. Hiermee wordt gestreefd naar een meer fundamentele voorbereiding die verder gaat dan het leren van losse feitenkennis uit een ‘boekje’. In de praktijk betekent dit dat een persoon die zich bij een goede rijsschool voorbereidt, een grotere kans heeft dit soort vragen goed te beantwoorden, dan personen die dit doen door middel van een theorieboek.

In dit hoofdstuk wordt nagegaan of op grond van antwoordpatronen een onderscheid kan worden gemaakt tussen de vragen die gaan over ‘verkeersinzicht’ en de ‘kennisvragen’. Ook wordt onderzocht of er een effect bestaat van de voorbereidingswijze op de beantwoording van de inzichtvragen en de kennisvragen.

De vooronderstelling (hypothese) die in dit hoofdstuk getoetst wordt, is: *“Kandidaten die een theoriecursus hebben gevolgd ter voorbereiding op het bromfiets-theorie-examen, presteren bij inzichtvragen beter dan kandidaten die geen theorie-opleiding hebben gevolgd. Dit is in mindere mate het geval voor kennisvragen.”*

10.2. De dataset

Ter beantwoording van de onderzoeksvraag, zijn per examenkandidaat de gegevens uit de enquête gekoppeld aan het antwoordpatroon (antwoord per examenvraag) van diezelfde kandidaat. De sleutel voor deze koppeling was het registratienummer. Ten tijde van het onderzoek werden vier verschillende examenversies afgenomen. Deze examenversies bestonden uit vijftig vragen, waarvan slechts één van de vragen voorkwam in meer examenversies. Het CBR heeft zes vragen per examenversie aangewezen die specifiek het ‘inzicht’ zouden moeten toetsen; vijf vragen per examenversie zijn bestemd om vooral de kennis te toetsen. Geen van deze vragen kwam in meer examenversies voor.

Aangenomen is dat de kandidaten op basis van kans (min of meer) zijn toegewezen aan de examenversie. In de analyses is nagegaan of de examenversies in moeilijkheidsgraad van elkaar verschilden.

10.3. Methode

10.3.1. *Analyses met behulp van een gegeneraliseerd lineair model*

Als eerste stap is een analyse uitgevoerd voor zowel de kennis- als de inzichtvragen. Hierbij is aangenomen dat de *omstandigheden van de examenkandidaat* (aangegeven via de achtergrondvariabelen in de enquête)

de kans bepaalt of een kennis- of inzichtvraag goed wordt beantwoord. Tevens is aangenomen dat de kans om een inzichtvraag goed te beantwoorden ongeveer gelijk is voor alle inzichtvragen, met andere woorden men gaat er vanuit dat alle vragen even ‘moeilijk’ zijn.

Aangezien de achtergrondvariabelen uit de enquête alle categorisch (niet numeriek, maar in klassen verdeeld) van aard zijn, zal er uiteindelijk een bepaald aantal verschillende combinaties worden onderscheiden. Van al deze combinaties wordt één succeskans geschat voor zowel de kennis- als de inzichtvragen.

Iedere examenkandidaat kan nu worden gezien als een experiment, waarbij de kandidaat een bepaalde kans zou hebben om bijvoorbeeld een kennisvraag goed te beantwoorden. Laten we deze kans de *kenniscapaciteit van de kandidaat* noemen. Hoe groter de kans, hoe groter de capaciteit van de kandidaat om de kennisvragen goed te beantwoorden. Nu kunnen we vervolgens van elke kandidaat de kans berekenen om met zijn (geschatte) kenniscapaciteit, een vraag goed of fout te beantwoorden. Hoe groter deze kans is, hoe aannemelijker het is dat de ‘kenniscapaciteit’ correct is geschat. Bij de schattingen wordt gebruik gemaakt van een model. Dit model maakt gebruik van *die* vragen uit de achtergrond van de kandidaat die een rol blijken te spelen in de antwoordpatronen. Hetzelfde wordt gedaan voor de inzichtvragen. Uiteindelijk wordt op deze manier de *inzichtscapaciteit* van elke kandidaat geschat.

Vervolgens kan men de kans berekenen voor alle kandidaten samen. Dit is dus de kans dat de kandidaten zo scoren als ze hebben gedaan als een model ‘correct’ is. In feite is deze kans dus een functie van het model. In de verdere analyses worden - op basis van dit criterium - de modellen met elkaar vergeleken. Zo kan met behulp van een toets (de likelihood-ratiotoets geheten) worden onderzocht of een model *met* een bepaald achtergrondkenmerk significant beter past (een grotere kans heeft), dan een model *zonder* dat kenmerk.

10.3.2. Werkwijze

De in § 10.3.1. beschreven toets is als volgt toegepast:

- i) Eerst is een ‘groot’ model geschat waarin een a-priori relevant geachte groep variabelen is opgenomen, samen met al hun interacties.
- ii) Vervolgens is bij het laatste model voor *ieder* van deze componenten getoetst of ze een significante bijdrage leveren aan de ‘kenniscapaciteit’ c.q. ‘inzichtscapaciteit’. Dit wordt gedaan door het model *zonder* die component te schatten en de uitkomst te vergelijken met de uitkomst *met* die component.
- iii) De minst relevante component die niet significant is en ook niet in een interactie aanwezig is, wordt vervolgens uit het model weggelaten.
- iv) Als niet alle resterende componenten significant zijn wordt het resterende model weer behandeld als het ‘grote’ model in ii). Dit is het uitgekleden model. Dat wil zeggen: het is een model dat alleen bestaat uit componenten (achtergrondkenmerken) die van invloed zijn op de kenniscapaciteit.

Aan het nu ‘uitgeklede’ model worden telkens de a-priori niet relevant geachte componenten toegevoegd, om te controleren of niet ‘iets vergeten is’. Doordat een groot aantal toetsen is uitgevoerd, kunnen er bij toeval wel één of meer componenten significant zijn op een 5%-niveau; hier moet rekening mee worden gehouden. Men kan dus beter op een scherper niveau toetsen.

10.3.3. *A-priori geselecteerde achtergrondvariabelen*

De volgende achtergrondvariabelen zijn uiteindelijk in de analyses betrokken:

- *Vorbereitung examen.*
- *Schoolopleiding.* De schoolopleiding van de kandidaten kan van invloed zijn op het vermogen om inzicht- en kennisvragen te beantwoorden.
- *Geslacht en leeftijd* zijn waarschijnlijk van belang. De leeftijd van de kandidaat varieert in deze steekproef nauwelijks en wordt derhalve niet in het model opgenomen.
- *Leereffect van herhaalde examenpogingen.* Het is mogelijk dat een leereffect optreedt bij het afleggen van de examens. Daarom is ook deze variabele ‘meegenomen’.
- *Gebruikt materiaal (boek).* Het is eveneens mogelijk dat het gebruikte boek (of de daarin gebruikte leermethode) van invloed is op het vermogen de examenvragen juist te beantwoorden.
- *Examen-diaserie.* Ten slotte kan er een verschil bestaan tussen de diaseries die zijn gebruikt bij de examens.

10.4. Resultaten

10.4.1. *Basisanalyse*

Analyses van zowel de kennis- als de inzichtvragen leiden in grote lijnen tot hetzelfde model. Het *aantal* goed beantwoorde vragen kan goed worden verklaard uit de opleiding en de wijze van voorbereiden voor het examen, aangevuld met de combinatie van de diaserie met het gebruikte boek. In het geval van inzichtvragen wijkt vooral de examenversie 3 af. Bij de kennisvragen is dit effect minder duidelijk. Daar blijkt een - zij het minder opvallend - effect voor examenversie 4 te bestaan. Deze verschillen kunnen het gevolg zijn van verschillen tussen boeken en de manier waarop en de grondigheid waarmee bepaalde onderwerpen behandeld worden. Ook blijkt voor de inzichtvragen dat een *man* die voor de *eerste* keer examen doet een *grotere* kans heeft om *inzichtvragen* goed te beantwoorden dan de overige groepen.

Geen van de resterende variabelen heeft een belangrijke invloed op het aantal goed beantwoorde vragen. Weliswaar bestaat er wel een relatie tussen de categorie ‘denkt te zijn geslaagd’ en ‘mening examen’ en vraagpatronen. Deze items worden in het kader van de vraagstelling niet gezien als achtergrondvariabele. Deze geven immers een indruk van de toestand en de inschattingen van de kandidaat ten tijde van het examen, en hebben dus geen betrekking op de voorbereidingswijze.

Het effect van de voorbereidingswijze

Behalve deze conclusies, leveren zowel het model voor inzicht- als het model voor kennisvragen een schatting op voor het effect van het volgen

van de cursus. Hieruit blijkt dat qua waarde voor inzichtvragen wel een groter effect wordt geschat dan voor kennisvragen, maar dat dit effect niet statistisch significant is. Om dit resultaat nog extra te verifiëren is de volgende analyse uitgevoerd.

Verifiërende analyses: bijdrage voorbereidingswijze

Uit de analyses is met behulp van het gegeneraliseerde lineair model gebleken dat:

- het al dan niet volgen van de cursus;
 - het opleidingsniveau;
 - het gebruikte boekje;
 - de diaserie;
 - het al dan niet als man het examen voor het eerst afleggen;
- van belang is voor het verklaren van het totaal aantal juist beantwoorde vragen.

Het al dan niet volgen van een cursus blijkt echter - op grond van voorgaande analyses - *niet* van invloed te zijn op het aantal goed beantwoorde inzichtvragen in vergelijking tot de kennisvragen. In de nu volgende uiteenzetting wordt een controle op dit resultaat uitgevoerd.

Bij de analyses is men van het volgende uitgegaan. Indien het effect van de cursus significant zou verschillen tussen kennis- en inzichtvragen, dan zou de kruistabel-analyse, waarbij de aantallen goed (of fout) beantwoorde vragen voor kennis- en inzichtvragen, opgesplitst naar het wel of niet volgen van de cursus, naar verwachting een significant effect moeten aangeven. In deze analyse is voor iedere indeling naar een combinatie van de met behulp van het gegeneraliseerde lineair model geselecteerde achtergrondvariabelen, zo'n kruistabel-analyse uitgevoerd.

Dit houdt in: een analyse voor het totaal, een analyse per diaserie, een analyse per opleidingssoort, enzovoort, tot iedere combinatie in de fijnst gebruikte indeling. Bij geen enkele van deze toetsen is een significant verschillend effect aangetoond van het al dan niet volgen van de cursus. Zo is nogmaals gecorrigeerd voor versturende samenhangen tussen variabelen, zoals een selectieve deelname aan de cursus.

10.5. Conclusies

Uit de analyses met behulp van het gegeneraliseerde lineaire model is gebleken dat het volgen van de cursus een positief effect heeft op zowel de kans op het goed beantwoorden van de kennis- als de inzichtvragen. Dit effect is niet afhankelijk van de voorbereidingswijze. Dit betekent dat jongeren die een theoriecursus hebben gevolgd inzichtvragen verhoudingsgewijs *niet beter* beantwoorden dan jongeren die geen cursus hebben gevolgd. Dit laatste resultaat wordt ondersteund door de verifiërende analyses.

11. Conclusies en aanbevelingen

11.1. Conclusies

Van wettelijke eis naar examenvraag

- De wettelijke exameneisen vragen kennis en inzicht in verkeersregels en andere wettelijke bepalingen. Ook bestaat er een nadrukkelijke aandacht voor het milieu, handelingen bij ongevallen en risicovolle factoren.
- De inhoud van de opgestelde *Theorieprocedure Bromfiets* sluit hier vrijwel naadloos op aan. Deze inhoud is tot stand gekomen op basis van expertbevragingen.

Ervaringen met de invoering

- De invoering van het theoriecertificaat heeft tot verwarring geleid bij rij scholen, burgers en gemeenten.
- De bestaande bromfietscursussen zijn vrijwel ‘droog gevallen’; er is geen animo meer voor. De praktijkmodule wordt vrijwel niet meer gevolgd. De korting op de verzekeringspremie is onvoldoende aantrekkelijk om toch een praktijkmodule te volgen.
- In een aantal provincies wordt getracht de bromfietsopleiding nieuw leven in te blazen, bijvoorbeeld door samenwerking met scholen, gemeenten en rij-instructeurs.
- De invoering van het certificaat heeft volgens de regionale organen *niet* geleid tot een toename in politietoezicht gericht op bromfietzers.

Bekendheid met en acceptatie van de maatregel

- De leeftijdsgroep twaalf- tot vijftienjarigen is onvoldoende bekend met de details van de wetgeving. Onderzocht dient te worden of de voorlichting aan deze leeftijdsgroep deels via de ouders moet lopen.
- De details van de wet waren bij aanvang onvoldoende bekend bij relevante actoren.

Bezit van certificaat

- Hoewel diverse actoren meldden dat de certificaatplicht aan de laars wordt gelapt, zijn er indicaties dat dit in de praktijk meevalt. Geen van de afzonderlijke onderzoeken is echter voldoende omvangrijk om deze conclusie te kunnen trekken. Het beeld dat uit deze onderzoeken naar voren komt, wijst wel in de richting dat het certificaatbezit bijzonder hoog is.
- Uit de enquête onder de bromfiets-examenkandidaten blijkt dat velen aangeven eerder bromfiets te hebben gereden. Toch vinden de meeste jongeren het een riskante zaak, voornamelijk omdat ze bang zijn voor de mogelijke boete en het niet uitkeren door de verzekering bij een eventueel ongeval. Dit wijst erop dat de omvang van het aantal kilometers zonder bromfietscertificaat waarschijnlijk geringer is dan gevreesd wordt.

Push- en pull-factoren

- Verzekeringsmaatschappijen kunnen (binnen de nu geldende regelingen) geen actieve rol spelen in het tegengaan van het rijden zonder certificaat.
- De nu geboden kortingen op de premie lijken onvoldoende aantrekkelijk om jongeren over te halen een praktijkcursus te gaan volgen.

- De invloed van de vriendengroep kan positief aangewend worden om bijvoorbeeld een praktijkcursus te stimuleren.

Bromfietsbezit

- Er is sinds de invoering van het bromfietscertificaat geen grote verandering opgetreden in het aandeel jongeren dat een snor- of bromfiets zegt te bezitten.

Voor- en nastudie; kennis en inzicht

- De invoering van het theoriecertificaat heeft - zoals verwacht - geleid tot een sterke en substantiële verbetering van kennis van en inzicht in het verkeer. Er is dus op dit punt een toegevoegde waarde van het theoriecertificaat.

Slaagpercentages

- Er worden gemiddeld zo'n 6.500 examens per maand afgenomen. Er is een algemene verbetering in de slaagpercentages in de periode juni 1996 tot juni 1997. Gemiddeld slaagt 47% van de examenkandidaten voor het examen.
- Deze verbetering is ook zichtbaar bij de meeste examenonderdelen. De onderdelen waarop slecht gepresteerd wordt zijn:
 - handelen bij ongevallen en pech;
 - techniek, onderhoud en controle van voertuigen;
 - inrichting beladen en slepen van voertuigen;
 - risico's in verband met weg-, zicht- en weersomstandigheden.

11.1.1. *Bromfietskandidaten*

- Bromfietskandidaten zijn vooral jongeren die net zestien jaar zijn; ze gaan meestal naar het VBO en de MAVO. Zij gebruiken hun brom- of snorfiets voornamelijk om naar school te gaan. Het grootste aandeel is 'jongen'. Ze rijden het liefst op een bromfiets. In het algemeen kiezen meisjes ook vaker voor een bromfiets; ze kiezen echter wel eerder dan jongens voor een snorfiets. Dus de bromfiets is duidelijk favoriet.
- De meeste jongeren hebben reeds een brom- of snorfiets in de schuur staan voordat ze een bromfietscertificaat in de zak hebben. Hierin verschillen jongens en meisjes niet van elkaar.
- De meeste jongeren hebben al voor het examen op de bromfiets gereden. Dat geldt zowel voor jongeren die zeggen al een bromfiets te hebben, als voor jongeren die er (nog) geen hebben. Er is geen verschil tussen jongens en meisjes. Blijkbaar lenen ze een bromfiets om toch ervaring op te doen.

11.1.2. *Rijden zonder certificaat en pakkans*

- Hoewel de meeste jongeren vóór het behalen van het certificaat al rijden, is het niet zo dat ze dat 'rucksichtlos' doen. Het overgrote deel vindt het toch wel onverstandig om dit te doen. De redenen die genoemd worden, zijn vooral het risico om een flinke boete te krijgen en de problemen met de verzekering. De problemen die ze eventueel met ouders krijgen, spelen geen enkele rol.
- Er lijkt dus geen sprake te zijn van een groepsnorm in de zin van 'je hoort er niet bij als je gecertificeerd rijdt'. Het is eerder zo dat het lijkt te gaan om individuele beslissingen; meer in de zin van de 'verleiding niet kunnen weerstaan'.

- Veiligheid en gebrek aan vaardigheid spelen geen enkele rol bij de afweging om wel of niet zonder certificaat te rijden. Men verwacht niet dat het slagen voor het theorie-examen van invloed is op hun 'bromfietsvaardigheden'.
- Bij deze conclusie moet wel rekening gehouden worden met het feit dat het hier gaat om kandidaten die daadwerkelijk op het theorie-examen verschenen zijn. Onbekend is en blijft het aandeel bromfietzers dat 'niet van plan' is om een theoriecertificaat te halen, of in het geheel geen pogingen doet, of na enkele examenpogingen afgehaakt is en besloten heeft dan maar ongecertificeerd te rijden.

11.1.3. Voorbereiding

Selectieve deelname

- Er is een relatie tussen vooropleidingsniveau en deelname aan een theoriecursus. Het zijn vooral de lager opgeleiden (VBO) die kiezen voor een theorie-opleiding (38%), terwijl van de VWO/HAVO-kandidaten slechts 17% voor een theorie-opleiding kiest. Als je kijkt naar de totale groep theorie-examenkandidaten is 35% daarvan een VBO-leerling.
- Er is geen sprake van selectieve deelname naar geslacht, examenpoging en eerdere bromfietservaring.

De kandidaat met een theorie-opleiding

- 25-29% van de kandidaten heeft in een of andere vorm een theorie-opleiding gevolgd. De meest genoemde reden is de verwachting dat ze gemakkelijker zullen slagen. Veiligheidsoverwegingen spelen geen enkele rol. De opleiding hebben ze bij een rijkschool gedaan. De keuze voor een specifieke rijkschool heeft vooral te maken met de afstand (dichtbij) en de goede naam. Kosten van de opleiding lijken een minimale rol te spelen.
- De leerlingen hadden een onverdeeld positieve mening over de kwaliteit van de lessen en ook over de rijkschool zelf.

De kandidaat zonder theorie-opleiding

- De kandidaat zonder theorie-opleiding heeft zich vooral met behulp van een boek voorbereid. Kosten spelen een marginale rol bij deze keuze. De belangrijkste reden voor de keuze van voorbereiden met een boek, is de verwachting dat men het examen gemakkelijk kan halen. Opmerkelijk is een flink aantal kandidaten die aangeeft:
 - dat bromfietscursussen niet gegeven werden in de buurt of op een termijn dat het hen uitkwam;
 - onbekend was met de mogelijkheid om theorielessen te kunnen volgen.

11.1.4. Vergelijking naar voorbereidingswijze

- De meeste leerlingen hebben een bepaald boek (boek A) gekozen. Daarin is geen verschil tussen personen die wel of geen theorieles gevolgd hebben.
- De meeste leerlingen hebben meer dan vier uur huiswerk gemaakt. Daarin is geen groot verschil tussen theorieleerlingen en 'boekleerlingen'.
- Iets meer dan de helft van de leerlingen heeft zich laten overhoren door ouders of vrienden. Hierin is geen verschil tussen de twee groepen.

11.1.5. *Het examen*

- 60% van de kandidaten komt voor de eerste keer op het examen. Hierin kan je geen verschil zien naar soort voorbereidingswijze.
- De helft van de jongeren vond het examen moeilijker dan verwacht. Dit kwam bij de theoriekandidaten vaker voor dan bij de boekkandidaten.
- Theoriekandidaten hebben een hogere slaagkans (14% punten meer) en dit verschil was nog groter als men ook nog huiswerk had gemaakt (36% punten verschil). Kandidaten die menen dat “het gemakkelijk uit een boekje is te leren”, blijken zowel hun eigen capaciteiten als de complexiteit van het examen verkeerd in te schatten.
- Personen die vooral naar een theoriecursus gaan omdat ze dat interessant en nuttig vinden, hebben de hoogste slaagkans.
- Na afloop van het examen hebben kandidaten over het algemeen geen goed beeld over hun feitelijke prestatie. Iets meer dan de helft kan de uitslag correct voorspellen.
- Leerlingen die boek A hebben gebruikt, hebben een grotere slaagkans dan de leerlingen die de andere boeken hebben gebruikt. Het is niet zo dat de nadelige resultaten van de boeken B en C gecompenseerd worden wanneer ook theorielessen gevolgd worden. Weliswaar scoren de leerlingen daarna hoger en wordt het verschil met het resultaat van boek A kleiner, maar het verschil blijft bestaan, ook wanneer gecorrigeerd wordt voor schoolopleiding. Hieruit kan geconcludeerd worden dat er grote kwaliteitsverschillen tussen de boeken bestaan.

11.1.6. *Factoren die van invloed zijn op slaagkans*

- Het succes op het bromfietsexamen is deels afhankelijk van een algemene factor ‘schoolopleiding’. Voorts geldt dat een theorie-opleiding een toegevoegde waarde heeft voor alle groepen leerlingen. Dus ongeacht examenpoging, geslacht en schoolopleiding.
- De theorie-opleiding blijkt onvoldoende aan te sluiten bij de mogelijkheden en behoeften van leerlingen van de VBO en MAVO, terwijl 35% van alle theorie-kandidaten momenteel VBO-leerling is. De meisjes met een VBO-opleiding hebben de slechtste examenresultaten, en profiteren onvoldoende van een theorie-opleiding.

11.1.7. *Voorbereiding van invloed op de beantwoording van kennis- en inzichtvragen?*

- Kandidaten die een theoriecursus hebben gevolgd ter voorbereiding op het theorie-examen bromfiets, *presteren* op zowel kennisvragen als inzichtvragen *beter* dan kandidaten die geen theorie-opleiding hebben gevolgd.
De verwachting dat er sprake zou zijn van een *extra* voorsprong van de theorie-opleidingskandidaten op de niet-theorie-opleidingskandidaten wanneer het gaat om correcte beantwoording van inzichtsvragen, werd in dit onderzoek *niet* bevestigd.

11.2. **Aanbevelingen**

Het algemene kennisniveau van bromfietzers is toegenomen na het invoeren van het bromfiets-theoriecertificaat. Ongeveer een kwart van de kandidaten gaat ter voorbereiding van het examen naar de rijkschool en blijkt hiervan ook te profiteren. Dit is een gunstige ontwikkeling, omdat de rijkschool-

houders nu de kans krijgen in een direct contact met de kandidaat zowel aan kennis en inzicht, maar ook aan houding en veiligheidsmotivatie te werken. Het gunstige slaagresultaat van theorieleerlingen kan dan ook gebruikt worden in de voorlichting om meer leerlingen naar de rijsschool te krijgen. Elke leerling kan hiervan profiteren, ongeacht zijn schoolopleiding of eerdere examenpogingen. Verder kan in de voorlichting duidelijk gemaakt worden dat het 'herhaald' examen als voorbereiding op het examen een weinig kosteneffectieve strategie is. Leerlingen blijken bij herexamens niet succesvoller te zijn dan leerlingen die voor het eerst naar het bromfiets-examen gaan.

Een aandachtspunt is wel de relatief povere resultaten van de VBO-leerling en dan in het bijzonder de VBO-meisjes. Terwijl deze groep ongeveer éénderde uitmaakt van de bromfietspopulatie en ook het vaakst het theorie-lokaal bevolkt, weet de theorie-opleiding hen niet goed voor te bereiden. Hun slaagkans ligt ook na het volgen van een theorie-opleiding zo rond de 50%!

Nu zou gesteld kunnen worden dat dit komt doordat het examen te moeilijk is voor deze categorie jongeren. Hoewel dit niet uit te sluiten is, wordt er vooralsnog van uitgegaan dat het examen zo is ingericht dat *noodzakelijk geachte kennis en inzicht* gevraagd worden. Dan is het zaak dat de rij-instructeur ervoor zorgt dat via een didactische aanpak, deze noodzakelijke kennis en inzicht overgedragen worden. Juist ook voor deze groep.

Er liggen dus goede kansen bij de rijsschoolwereld om jonge bromfietzers op te leiden. De jongeren uit dit onderzoek waren onverdeeld positief over de kwaliteit van de gevolgde lessen. En ook was het overgrote deel van plan opleidingen voor volgende rijbewijzen bij de betreffende rijsschool te gaan volgen. Als je dit koppelt aan de bevinding dat een groep jongeren niet wist dat er theorielessen aangeboden werden, of dat ze aangaven dat wel te weten, maar dat in hun buurt daartoe geen mogelijkheid bestond, dan kan geconcludeerd worden dat er een markt open ligt. Hier kan ook een rol weggelegd zijn voor de ROV's in hun voorlichtingstaak naar de doelgroep toe. De doelgroep die benaderd kan worden, zijn de jongeren zelf, maar ook de ouders. De ouders zijn immers vaak de geldschieter voor het opleidings-/examentraject, en hebben daarmee een belangrijke sleutel in handen. Jongeren zelf vinden de mening van hun ouders niet zo belangrijk. Ze laten zich niet bewust en moedwillig sturen. Een zetje in de goede richting kan echter wel via de ouders op een subtiele wijze gestimuleerd worden.

Voorwaarde is dan wel dat de ROV's weten naar welke rijsscholen verwezen kan worden. Nu is het zo dat de ROV's geen overzicht hebben van de gecertificeerde bromfietsinstructeur in de eigen regio. Laat staan dat er een beeld bestaat van de dekking over de verschillende locaties.

Dit is wel een belangrijke randvoorwaarde. Willen de rijsscholen de leerlingen in hun theorielokaal krijgen, dan moeten ze zorgen dat ze in de buurt van de leerling gevestigd zijn, een 'goede naam' hebben, en dat ze de cursus vrijwel per direct kunnen aanbieden.

Een meer algemeen discussiepunt dat aansluit bij de slaagpercentages, is de relevantie van kennis en inzicht voor veilige verkeersdeelname. Ook bij de jongeren die nu slagen, blijft natuurlijk de vraag bestaan of ze de inzichten en kennis die ze op theoretisch (cognitief) niveau hebben geleerd, ook tijdens de verkeersdeelname kunnen toepassen. Het gaat immers om de

toepassing die bijdraagt aan veiligheid. Dus niet alleen kennis en inzicht op zichzelf.

Hoe dat uitpakt voor de verschillende groepen zoals die hier de revue hebben gepasseerd, is niet te voorspellen.

Literatuur

Anon (1990). *Continu Rijopleidingsonderzoek 1990; HVV-gedeelte*. TT90-21. Traffic Test, Veenendaal.

Roelofs, E.C. & Veling, I.H.(1991). *Continu Rijopleidingsonderzoek 1991; HVV-gedeelte*. TT91-37. Traffic Test, Veenendaal.

Zeilstra, M. I, Nagele R.C. & Vissers J.A.M.M. (1993). *Theorieprocedure voor het bromfietscertificaat*. TT93-31. Traffic Test, Veenendaal.

R&M Research and Marketing B.V. (1996). *Effectmeting evaluatieonderzoek communicatie Bromfietscertificaat en Nieuw Rijbewijs; Rapport 1: Tekstmatig verslag en verantwoording*. Heerlen.

Schoon, C.C. & Varkevisser C.A. (1997). *Veldmeting naar het (verkeerd) gebruik van de bromfietshelm*. D-97-9. SWOV, Leidschendam.

Wijnolst, D.M. (1995). *Vooronderzoek invoering bromfietscertificaat*. R-95-65. SWOV, Leidschendam.

Bijlage 1 t/m 3

1. *Enquête bromfiets-theoriecertificaat*
2. *Slaagpercentages voorspeld voor geslacht, schoolopleiding, studiemethode en examenpoging*
3. *Antwoorden per enquêtevraag*

Het bromfietscertificaat is pas ingevoerd. De minister van Verkeer en Waterstaat wil graag van jullie horen wat jullie ervaringen zijn hiermee. Daarvoor is deze enquête.

De meeste vragen kan je beantwoorden door het aankruisen van een vakje. Het is de bedoeling dat je één antwoord per vraag geeft. Alleen als er staat 'meer antwoorden mogelijk', kan je meer dan één vakje aankruisen.

1. De hoeveelste examenpoging is dit?
 1. eerste keer
 2. tweede keer
 3. meer, namelijkkeer

2. Waar ga je op rijden?
 1. bromfiets
 2. snorfiets
 3. weet ik nog niet

3. Heb je al een brom- of snorfiets?
 1. nee
 2. ja, ik heb een bromfiets
 3. ja, ik heb een snorfiets

4. Heb je voor het theorie- examen al brom/snorfiets gereden?
 1. nee
 2. een paar keer
 3. regelmatig

5. Ken je jongeren die geen bromfietscertificaat willen halen en toch brommer rijden?
 1. bijna iedereen doet dat
 2. heel veel doen dat
 3. bijna niemand doet dat
 4. ik ken niemand die dat doet

6. Vind je het beter pas brom/snorfiets te rijden als je een theoriecertificaat hebt? (maximaal 2 hokjes aankruisen) :
1. nee, want je wordt toch niet gepakt
 2. nee, want door dit certificaat ga je toch niet beter rijden
 3. ja, want het is verboden en je krijgt een flinke boete
 4. ja, want als je een ongeluk krijgt, dekt de verzekering de schade niet
 5. ja, want ik krijg dan problemen met mijn ouders
 6. ja, want je gaat beter rijden
7. Waarvoor ga je de bromfiets of snorfiets het meest gebruiken?
1. om naar school te gaan
 2. om naar het werk te gaan
 3. om uit te gaan
 4. anders, namelijk.....
8. Hoeveel kilometer ga je per dag rijden op je bromfiets/snorfiets?
..... kilometer
9. Wie betaalt de kosten voor het examen?
1. ikzelf
 2. mijn ouders
 3. mijn ouders en ik ieder een deel
 4. anders, namelijk
10. Hoe heb je je op het theorie-examen voorbereid?
1. Ik heb zelf uit een theorieboek geleerd en ik heb *geen* theorielessen gevolgd
(**ga verder naar vraag 11**)
 2. Ik heb theorielessen gehad (**ga verder naar vraag 12**)
 3. Ik heb *geen* boek gebruikt en *geen* theorielessen gehad (**ga verder naar vraag 22**)
11. Waarom heb je geen theorielessen genomen (**beantwoordt deze vraag en ga daarna verder naar vraag 20**)?
1. ik vond theorielessen te duur
 2. ik vond het niet nodig omdat het gemakkelijk uit een boek te leren is
 3. anders, namelijk
12. Waarom heb je theorielessen gevolgd?
1. moest van mijn ouders
 2. vond ik nuttig je leert meer
 3. je hebt een grotere kans van slagen
 4. omdat ik geen ongeluk wil krijgen

13. Waar heb je de theorieles gevolgd?
1. op school
 2. bij een rijsschool
14. Hoeveel uren theorielessen heb je in totaal gevolgd?
.....uren
15. Hoeveel moest je voor die theoriecursus in totaal betalen? (let op: samen met examenkosten)
.....
16. Wat vond je van de lessen?
1. nuttig, ik heb er veel van opgestoken
 2. overbodig, ik wist alles al
 3. anders, namelijk.....
17. Wie heeft de lessen betaald?
1. ikzelf
 2. mijn ouders
 3. ik en mijn ouders ieder een deel
 4. anders, namelijk.....
18. Waarom heb je voor je rijsschool gekozen?
1. dichtbij huis
 2. ze zeggen dat het een goede rijsschool is
 3. het is een goedkope rijsschool
 4. anders, namelijk
19. Zou je die rijsschool weer kiezen als je je auto- of motorrijbewijs gaat halen?
1. ja, omdat
 2. nee, omdat

20. Welk boek heb je gebruikt? (zie voorbeeld)



A



B



C

1. A.
2. B.
3. C.
4. anders, namelijk

21. Waarom heb je voor dit boek gekozen? (meer antwoorden mogelijk)

1. het was de enige
2. op aanraden van de rijschool
3. omdat het lekker dun was
4. omdat het de goedkoopste was
5. omdat er veel examenvragen in zaten
6. omdat het uitgebreid op de onderwerpen in ging

22. Hoeveel tijd heb je thuis aan het theorie-examen besteed?

1. geen tijd aan besteed (ga door naar 24)
2. minder dan 4 uur
3. tussen de 4 en 8 uur
4. tussen de 8 en 12 uur
5. meer dan 12 uur

23. Ben je daarbij nog geholpen?

1. nee, ik deed het helemaal alleen
2. ja, samen met vrienden geoefend
3. ja, mijn ouders hebben me overhoord
4. anders, namelijk.....

24. Ga je nog praktijklessen voor de bromfiets volgen?
1. ja, omdat
 -
 -
 -
 -
 -
 -
 -
 -
 -
25. Denk je dat je geslaagd bent?
1. ja
 2. nee
26. Was het examen moeilijk?
1. ja, het was moeilijker dan ik had verwacht
 2. nee, het was gemakkelijker dan ik had verwacht
 3. het was zoals ik het had verwacht
27. Wat is je geboortedatum?
- dag maand jaar
28. Geef aan of je een man of een vrouw bent:
1. man
 2. vrouw
29. Op welke school zit je?
2. VBO
 3. MAVO
 4. HAVO/VWO
 5. MBO
 7. anders, namelijk.....

Vergeet niet de laatste bladzijde in te vullen!

30. Hoe heet je? (in blokletters)

voorletters:

achternaam:

telefoon:

31. Op welke datum heb je dit examen gedaan?

dag maand

32. In welke plaats heb je het examen gedaan

Je kunt de ingevulde vragenlijst teruggeven in de bijgevoegde envelop. Je maakt kans op een cd-bon. Je formulier wordt automatisch je lot. Na de loterij worden de telefoonnummers en namen vernietigd.

Bijlage 2

Slaagpercentages voorspeld voor geslacht, schoolopleiding, studiemethode en examenpoging

ANALYSIS-OF-VARIANCE TABLE

Source	DF	Chi-Square	Prob
INTERCEPT	1	694.57	0.0000
eerdere pogingen	1	0.08	0.7829
methode voorbereiding	1	20.11	0.0000*
poging * voorbereiding	1	2.95	0.0858
schoolopleiding	4	31.62	0.0000*
poging * schoolopleiding	4	3.54	0.4717
voorbereiding * school	4	3.06	0.5482
poging * methode * school	4	0.37	0.9847
geslacht	1	1.67	0.1965
poging * geslacht	1	1.00	0.3165
methode * geslacht	1	0.14	0.7089
poging * metho * geslacht	4	0.04	0.8396
school * geslacht	4	3.61	0.4617
poging * school * geslacht	4	4.34	0.3624
metho * school * geslacht	4	2.94	0.5675
pog * metho * scho * gesl	4	6.17	0.1871
RESIDUAL	0		

poging = een of meer pogingen?
 methode = methode voorbereiding (theorie of alleen boek)
 school = school-opleiding
 geslacht = geslacht

Bijlage 3

Antwoorden per enquêtevraag

	AANTAL	
	abs.	%
RESULT		
O	600	53
V	527	47

1. Aantal examens	AANTAL	
	abs.	%
onbekend	3	0
eerste keer	666	59
tweede keer	250	22
meerdere keren	208	18

2. Waar ga je op rijden	AANTAL	
	abs.	%
onbekend	3	0
bromfiets	875	78
snorfiets	207	18
weet nog niet	42	4

3. Bezitbrom/snorfiets	AANTAL	
	abs.	%
onbekend	3	0
nee	207	18
bromfiets	731	65
snorfiets	186	17

4. Voor theorie-examen gereden	AANTAL	
	abs.	%
onbekend	4	0
nee	228	20
paar keer	509	45
regelmatig	386	34

5. Geen certificaat, toch rijden	AANTAL	
	abs.	%
onbekend	4	0
bijna ieder doet dat	139	12
heel veel doen dat	455	40
bijna niemand doet dat	345	31
ken niemand die dat doet	184	16

7. Gebruik bromfiets	AANTAL	
	abs.	%
onbekend	7	1
naar school	805	71
naar werk	117	10
voor uitgaan	50	4
anders	148	13

8. Kilometrage/dag	AANTAL	
	abs.	%
onb./n.v.t.	137	12
1- 9	101	9
10-14	156	14
15-19	110	10
20-24	163	14
25-29	98	9
30-40	228	20
41-50	81	7
51-100	45	4
> 100	8	1

9. Kosten examen	AANTAL	
	abs.	%
onbekend	8	1
ikzelf	468	42
mijn ouders	511	45
mijn ouders en ik	96	9
anders	44	4

10. Voorbereiding examen	AANTAL	
	abs.	%
onbekend	126	11
zelf theorieboek, geen lessen	690	61
wel theorielessen	293	26
geen boek en geen lessen	18	2

11. Geen lessen, omdat:	AANTAL	
	abs.	%
onbekend	126	11
te duur	163	14
makkelijk om uit boek te leren	374	33
anders	153	14
nvt	311	28

12. Theorielessen gevolgd, omdat:	AANTAL	
	abs.	%
onbekend	126	11
moest van ouders	23	2
vond ik nuttig/leerzaam	98	9
grotere kans van slagen	163	14
geen ongeluk wil krijgen	9	1
nvt	708	63

13. Waar lessen gevolgd	AANTAL	
	abs.	%
onbekend	128	11
op school	4	0
op rijkschool	287	25
nvt	708	63

14. Aantal lessen	AANTAL	
	abs.	%
onbekend	130	12
1-5	88	8
6-10	136	12
11-15	42	4
16-20	11	1
21-30	5	0
> 30	7	1
nvt	708	63

15. Kosten theorielessen	AANTAL	
	abs.	%
onbekend	145	13
1- 50	27	2
51-100	74	7
101-150	74	7
151-200	76	7
201-300	15	1
> 300	8	1
nvt	708	63

16. Mening over lessen	AANTAL	
	abs.	%
onbekend	125	11
nuttig, veel van opgestoken	259	23
overbodig, wist alles al	7	1
anders	28	2
nvt	708	63

17. Wie betaalde de lessen?	AANTAL	
	abs.	%
onbekend	128	11
ikzelf	95	8
mijn ouders	162	14
mijn ouders en ik	15	1
anders	19	2
nvt	708	63

18. Waarom rijnschool gekozen?	AANTAL	
	abs.	%
onbekend	127	11
dichtbij huis	134	12
bewering goede rijnschool	96	9
goedkope rijnschool	2	0
anders	60	5
nvt	708	63

19. Deze school ook voor auto/motorles	AANTAL	
	abs.	%
onbekend	131	12
ja	250	22
nee	38	3
nvt	708	63

20. Welk boek?	AANTAL	
	abs.	%
onbekend	132	12
A	613	54
B	184	16
C	135	12
anders	45	4
nvt	18	2

22. Tijd besteed aan theorie-examen	AANTAL	
	abs.	%
onbekend	14	1
geen tijd aan besteed	20	2
minder dan 4 uur	171	15
tussen 4 en 8 uur	332	29
tussen 8 en 12 uur	244	22
meer dan 12 uur	346	31

23. Daarbij hulp gehad	AANTAL	
	abs.	%
onbekend	31	3
nee, helemaal alleen	534	47
ja, samen met vrienden	193	17
ja, ouders hebben overhoord	313	28
anders	56	5

24. Intentie om Praktijklessen te volgen	AANTAL	
	abs.	%
volgen		
onbekend	38	3
ja	53	5
nee	1036	92

25. Denkt te zijn geslaagd	AANTAL	
	abs.	%
onbekend	63	6
ja	519	46
nee	545	48

26. Mening examen	AANTAL	
	abs.	%
onbekend	12	1
ja, moeilijker dan verwacht	585	52
nee, makkelijker dan verwacht	155	14
volgens verwachting	375	33

27a. Geboortejaar	AANTAL	
	abs.	%
0	60	5
70	1	0
80	136	12
81	929	82
82	1	0

28. Geslacht	AANTAL	
	abs.	%
onbekend	11	1
man	688	61
vrouw	428	38

29. Welke school	AANTAL	
	abs.	%
onbekend	11	1
VBO	324	29
MAVO	165	15
HAVO/VWO	215	19
MBO	203	18
anders	209	19