

(Bijdragenr. 27)

Eerste resultaten invoering bromfietspraktijkexamen

Willem Vermeulen
(werkzaam bij Dienst Verkeer en Scheepvaart, DVS)

Samenvatting

De bromfiets is de gevaarlijkste vervoerwijze. Het praktijkexamen van 1 maart 2010 zou jaarlijks een besparing van ongeveer 4 doden en 200 ziekenhuisgewonden opleveren. Reductie van het aantal jeugdige bromfietzers levert de grootste bijdrage. Deze was geschat op 10%. Nu blijkt dat er ruim 20% minder examens zullen worden afgelegd.

1. *Waarom een praktijkexamen*

Examinering om de onveiligheid van bromfietzers te beteugelen staat al meer dan 20 jaar op de beleidsagenda. Zoals bekend is de bromfiets, waartoe ook de snorfiets en de brommobiel worden gerekend, al jarenlang het gevaarlijkste vervoermiddel. Volgens de SWOV is het risico van bromfietzers om ernstig of dodelijk gewond te raken 60 keer zo hoog als dat van automobilisten als naar het kilometrage wordt gekeken. Er zijn in Nederland in totaal ruim 1 miljoen brom- en snorfietsen (iets meer snorfietsen dan bromfietsen), en ruim 20.000 brommobielen. Er is dus sprake van een substantieel probleem.

In 1996 werd het theoriecertificaat voor bromfietzers ingevoerd. Personen die na 1 juni 1980 waren geboren en die als bromfietser aan het verkeer wilden deelnemen moesten voortaan een theorie-examen afleggen. Dit bestaat uit 50 vragen waarvan er 44 goed moeten worden beantwoord.

Het theorie-examen leidde niet tot een substantiële daling van het aantal bromfietsslachtoffers. Uit verschillende studies is gebleken dat enkel kennis van de theorie weinig of geen bijdrage levert aan veiliger gedrag in het verkeer. Directe toetsing van gedrag in het verkeer zou meer waarde hebben voor de veiligheid. In de Kamer is regelmatig gedebatteerd over de invoering van het praktijkexamen; dit gebeurde al voor de invoering van het theorie-examen. Het heeft tot 1 maart 2010 geduurd voor het praktijkexamen daadwerkelijk is ingevoerd.

2. *Vorbereiding invoering praktijkexamen*

Bij de invoering van het praktijkexamen is niet over een nacht ijs gegaan. Vanaf 2005 is op initiatief van het Ministerie van (toen nog) Verkeer en Waterstaat een voorbereidingsgroep in het leven geroepen, om te helpen de contouren van het praktijkexamen uit te zetten. Daarbij speelde mee dat het examen wordt afgenomen bij personen die niet in het bezit zijn van een geldig ander rijbewijs (A of B). In eerste instantie werd overwogen om het bromfietsexamen af te leiden van het motorrijexamen. Dat laatste bestaat uit een theoriedeel, een praktijkdeel voertuigbeheersing (AVB) en een praktijkdeel verkeersdeelname (AVD). Uit studies bleek dat voertuigbeheersing juist bij jongeren een averechts effect kan hebben op de veiligheid, omdat bij grotere voertuigbeheersing de neiging bestaat meer risico te nemen. Voorgesteld werd om voertuigbeheersing niet apart te toetsen, maar mee te beoordelen in het praktijkdeel verkeersdeelname. Daarnaast werd door leden van de voorbereidingsgroep gewezen op het belang van een goede verkeersattitude, juist bij de jeugd. Overwogen werd daarom een onderdeel groepsdiscussie toe te voegen aan het examen. Bij dit onderdeel wisselen kandidaten onder deskundige begeleiding van gedachten over factoren die verantwoord en onverantwoord rijgedrag bewerkstelligen, en hoe met die factoren om kan worden gegaan. Omdat het onmogelijk is om voor deze discussie objectieve examennormen vast te stellen zou alleen beoordeeld kunnen worden of kandidaten actief deelnemen aan de groepsdiscussie. Het idee van een groepsdiscussie heeft het niet gehaald, omdat het bezwaarlijk als examen kan worden beschouwd. Wat bleef staan was een theorie-examen en het idee van een uitgebreid praktijkexamen. Onderdeel van het praktijkexamen zou een gesprek van de examinerator met de kandidaat zijn, waarin de kandidaat bewust wordt gemaakt van de

gevaaren van het bromfietsrijden en de verantwoordelijkheid voor de eigen veiligheid en die van anderen.

3. Politiek maatschappelijke realiteit

De blauwdruk van het praktijkexamen en de daarop volgende consultatie van het veld van rijsschoolhouders en examinatoren leverde op dat een serieus examen volgens de blauwdruk behoorlijk wat lessen zou vergen. Daardoor zou het totale traject, examen en lessen, op een bedrag van rond de € 1000 uitkomen. Dit is goedkoper dan het motorrijbewijs dat gemiddeld zo'n € 1500 kost.

Een voorstudie naar de deelname aan het praktijkexamen onder potentiële kandidaten (personen die nog niet in het bezit zijn van een ander rijbewijs) wees uit dat bij een dergelijk bedrag een groot deel van de jongeren afziet van het bromfietsrijbewijs. Nu bezit zo'n kwart van de 16- en 17 jarigen het bromfietsrijbewijs; bij een bedrag van 1000 euro zou dat worden gereduceerd tot minder dan 10%. Daarbij moet bedacht worden dat het overgrote deel van de jongeren dat bromfiets rijdt aangeeft dat vooral "fun" en "comfort" belangrijke redenen zijn om te bromfietsen. Slechts 10% van de jeugdige bromfietsers zegt echt niet zonder bromfiets of snorfiets te kunnen.

Het geschatte bedrag van het bromfietsexamen leidde in de maatschappij en de politiek tot commotie. Het bedrag werd door velen onacceptabel geacht, als een te grote inbreuk op de vrijheid van de jongere beschouwd, en niet in verhouding staan tot de financiële middelen waarover mensen die voor de bromfiets kiezen doorgaans beschikken.

Het examen, inclusief lessen moest goedkoper, dat was de uitkomst van een aantal Kamerdebatten. Er moest worden gestreefd naar een bedrag van maximaal € 390. De ministeriele opdracht werd nu om een opleiding en examen te construeren voor dat bedrag.

4. Het nieuwe praktijkexamen bromfiets

De opdracht om een opleiding en examen te maken voor een zeer beperkt bedrag heeft geleid tot een examen dat de kandidaat moet kunnen behalen na het volgen van 4 tot 6 uur praktijklessen. Het examen bestaat uit een theoriedeel en een praktijkdeel. Het praktijkdeel verschilt voor bromfiets en brommobiel.

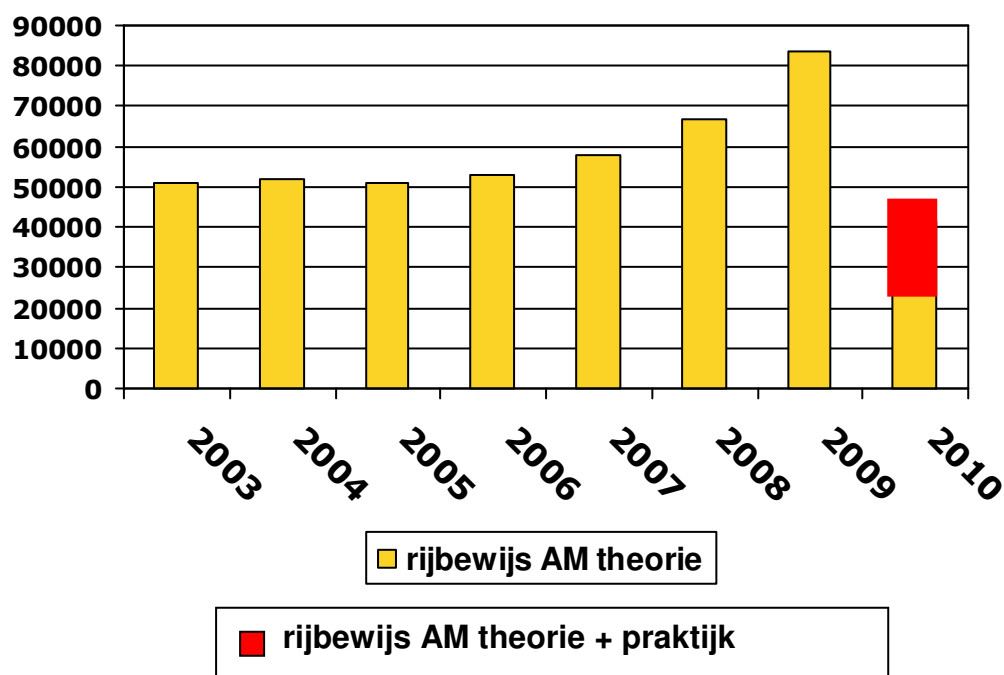
De volgende exameninrichting is gekozen:

1. Theorie-examen, dit mag sinds kort vanaf de leeftijd van 15½ jaar worden afgelegd. Het bestaat uit 50 vragen, waarvan er 44 correct moeten worden beantwoord.
- 2a. Praktijkexamen bromfiets. Dit duurt 45 minuten. Het bestaat uit een voor- en nagesprek, en een rit van 25 minuten. De examinator volgt de kandidaat op de bromfiets en geeft via een oortje aanwijzingen.
- 2b. Praktijkexamen brommobiel. Dit wordt afgenomen op een afgebakend terrein. De kandidaat moet 6 oefeningen doen uit een totaal van 11 mogelijke oefeningen. Daarvan moet hij of zij er 5 goed hebben. Elke oefening mag één keer worden herkanst. Het gaat om oefeningen zoals stoppen in de bocht met krachtig remmen (verplicht), vakparkeren, uitwijken, noodstop, fileparkeren, halve draai maken, achteruit rijden, of keren.

Het behalen van het brommobielexamen leidt tot rijbewijs AM4, en daarmee mag alleen brommobiel, en geen bromfiets of snorfiets worden gereden. Het slagen voor het bromfietsexamen (de snorfiets is op het examen niet toegestaan) leidt tot rijbewijs AM2. Daarmee mag ook brommobiel worden gereden.

5. Examenresultaten

In onderstaande grafiek staat het aantal geslaagde bromfietzers vanaf 2003:



Uit de grafiek blijkt dat tot 2007 het aantal personen dat het AM rijbewijs behaalde tamelijk constant is, ruim 50.000 per jaar. Met de “dreiging” van het praktijkexamen in het vooruitzicht zien we in 2008, en vooral in 2009 het aantal kandidaten enorm stijgen. Het gevolg is dat in 2010, met name na de invoerdatum van 1 maart, het aantal afgenomen examens enorm is gedaald. Daarbij heeft overigens ook het slechte weer in de laatste maanden van 2010 een rol gespeeld. Veel praktijkexamens zijn toen uitgesteld.

Dat betekent dat de cijfers van 2010 geen representatief beeld geven; bij de verwerking van gegevens is daar rekening mee gehouden.

Tot nu toe zijn er maar een beperkt aantal AM4 examens (brommobiel) afgenomen; het aantal geslaagden in 2010 bedraagt 87. Het aantal geslaagden in 2010 voor het nieuwe examen AM2 (bromfiets) bedraagt 20.015.

De slagingspercentages voor het eerste examen bedroegen:

- theorie-examen: 43%
- praktijkexamen AM2 (bromfiets): 77%
- praktijkexamen AM4 (brommobiel): 70%

Het gemiddelde aantal lessen voor het examen was voor de bromfiets 5 uur, en voor de brommobiel 8 uur. De gemiddelde kosten kwamen uit op 390 euro voor het bromfietsexamen.

Gezien het beperkte aantal afgenomen praktijkexamens, vooral voor de brommobiel, moeten deze cijfers met enige voorzichtigheid worden gehanteerd.

6. Effecten van het nieuwe examen, ex ante en ex post

Het praktijkexamen is, zoals gezegd ingevoerd om de veiligheid van bromfietzers te verhogen. Dat zou tot uiting moeten komen in cijfers over slachtoffers. Nu is er al jarenlang een trend dat het aantal slachtoffers onder vrijwel alle vervoerwijzen daalt; dit moet in de effecten van het examen worden meegewogen. Het gaat hier om effecten die worden veroorzaakt door generieke factoren zoals betere implementatie van duurzaam veilig maatregelen, betere bescherming van verkeersdeelnemers, enz. Daarnaast zijn er specifiek voor bromfietzers maatregelen getroffen die een positieve invloed hebben op het aantal slachtoffers. Dan kan worden gedacht aan bromfiets op de rijbaan in 1999 en aan rollerbankcontroles.

Rekening houdend met deze factoren is ex ante de reductie van het aantal slachtoffers door invoering van het praktijkexamen geschat op ongeveer 4 doden en 200 ziekenhuisgewonden per jaar. Daarbij zijn dempende effecten zoals meer illegaal bromfietsen en mitigatie van ongevallen naar andere vervoerwijzen, met name het fietsen, meegewogen.

Het grootste aandeel in de geschatte besparing wordt geleverd door de reductie van het aantal bromfietzers door het nieuwe examen. Op basis van vooronderzoek onder jongeren die van plan zijn het bromfietsrijbewijs te gaan halen, is bij een opleidings- en examenbedrag van 400 euro uitgegaan van een reductie van 10%.

De schatting leidt tot een besparing van 4 doden en 130 ziekenhuisgewonden per jaar. Andere vooraf geschatte factoren die bijdragen aan reductie van slachtoffers zijn de uitsteltijd, omdat het door de noodzaak twee examens af te leggen langer duurt voor er bromfiets gereden kan worden, en de betere rijvaardigheid.

Daar staat tegenover het meer illegaal bromfietsen en het meer fietsen in plaats van bromfietsen. De balans van al deze effecten was, zoals gezegd een geschatte besparing van 4 doden en 200 ziekenhuisgewonden per jaar.

Hoe staat het er nu voor?

Op dit moment is het praktijkexamen bijna anderhalf jaar geleden ingevoerd. De eerste resultaten ex post zijn van voorlopige aard. Er is nog geen analyse van de slachtoffercijfers over 2010 beschikbaar. Wel kan het volgende worden gezegd:

- De geschatte besparing door de genoemde uitsteltijd zal nauwelijks of niet optreden, omdat inmiddels is besloten dat het theorie-examen op een leeftijd van 15½ jaar mag worden afgelegd (was 16 jaar). Het praktijkexamen mag worden gedaan vanaf de dag dat men 16 jaar is geworden. Daardoor is de oude situatie (theorie-examen doen vanaf 16 jaar) hersteld.
- Over het illegaal bromfietsen zijn geen cijfers bekend, maar professionals in de praktijk (rijinstructeurs en politie) hebben de stellige indruk dat het illegaal bromfietsen toeneemt.
- Over de mitigatie-effecten van bromfietsen naar fietsen is nog niets bekend.
- Wat betreft het vaardigheidseffect van de opleiding en examen moet vooralsnog op indrukken van professionals in opleiding en examen worden afgegaan. Zowel instructeurs als examinatoren menen dat jongere bromfietzers nu een betere

voertuigbeheersing en beter rijgedrag vertonen dan voorheen. Ook de leerlingen zelf zijn van mening dat de lessen tot beter rijgedrag hebben geleid. Deze bevindingen zijn in overeenstemming met een onderzoek van de SWOV naar de effecten van een opleidingsexperiment voor bromfietzers in Leeuwarden. Hier bleek dat praktijklessen leiden tot beter verkeersinzicht en beter gedrag, en dit effect werd ook na het examen behouden.

- Het grootste effect is te verwachten van de reductie van het aantal jongeren dat examen doet. In de ex ante evaluatie was gerekend met een reductie van 10%. Op basis van de meest recente gegevens van het CBR ziet het er naar uit dat dit hoger zal uitvallen, boven de 20%. Daardoor zal de geschatte besparing zeker worden gehaald.

Meer definitieve uitspraken over de effecten zullen pas op langere termijn kunnen worden gedaan, als er meer gegevens zijn en andere trends ook beter kunnen worden meegenomen. Een gedegen effectevaluatie is over 3 jaar te verwachten.