

Kennis, gedrag en houding scooterrijders 2013

Gemeente Amsterdam, DIVV



Mare Veltman

Maandag 21 Oktober 2013

GEM-1325_MBS | 11270

Inhoudsopgave



1.	<u>Samenvatting en conclusies</u>	4
2.	<u>Onderzoeksopzet</u>	8
3.	<u>Uitgebreide Resultaten</u>	11
3.1	Kennis	11
3.2	Gepercipieerde pakkans	15
3.3	Snelheid / aanpassingen	17
3.4	Keuze snor- of bromfiets	19
3.5	Dragen van helm	20
3.6	Profiel	24



01

● Management Summary



Samenvatting en conclusies

Houding, gedrag en kennis scooterrijders



Harder rijden dan de maximumsnelheid lijkt een gewoonte te zijn onder scooterrijders. De meerderheid van de scooters kan harder dan is toegestaan en veel scooterrijders maken daar ook gebruik van. Hoewel er sprake is van hiaten in de kennis, is er zeker ook sprake van een positieve houding ten aanzien van hard rijden.

Houding

Veel scooterrijders zijn liefhebber van hard rijden. Snelheid is de belangrijkste reden om voor een bromfiets te kiezen in plaats van een snorfiets. Echter, voor veel bromfietzers is de maximaal toegestane snelheid niet voldoende waardoor twee derde deze wel eens overschrijdt.

Snorscooters zijn zeer populair, vooral omdat hiervoor geen helmplicht geldt. De gebruikers van dit voertuig nemen echter vaak geen genoegen met de maximum snelheid van 25 kilometer per uur. Vier van de tien snorfietzers hebben een ontgrensde of opgevoerde scooter en een even groot deel rijdt vaak of (bijna) altijd harder dan is toegestaan. Hierbij is er geen verschil tussen snorfietzers die vanwege het ontbreken van de helmplicht voor dit voertuig hebben gekozen of vanwege een andere reden.

Twee derde van alle scooterrijders rijdt wel eens te hard. De voornaamste reden is haast. De hardrijders geven verder als redenen dat ze beter mee willen komen met ander verkeer en dat iedereen het doet. Anticiperen op gedrag van anderen geldt dus als excuus voor het eigen gedrag. Dit geeft bovendien aan dat ze overschrijden van de maximumsnelheid als 'normaal' zien.

Pakkans

De meerderheid schat de pakkans voor verschillende overtredingen niet erg groot in. Hierbij is er geen significant verschil tussen degenen die in de voorgaande 12 maanden staande zijn gehouden door de politie of een andere handhaver en degenen die geen staandehouding hebben meegemaakt. De afschrikking van een staandehouding is op dit moment dus beperkt. In 2012 was de gepercipieerde pakkans voor het opvoeren van de scooter sterk toegenomen. Deze toename is inmiddels weer ongedaan gemaakt.

Overtredingen

Net als in 2012 bezit de meerderheid van de scooterrijders een voertuig dat harder kan dan is toegestaan. Dit geldt voor twee derde van de snorfietzers en de helft van de bromfietzers. De aanpassing van de scooter is vaak al bij aankoop van het voertuig geregeld: vier van de tien scooterrijders hebben hun scooter zo gekocht. Verder heeft een kwart zijn scooter laten aanpassen bij een dealer, reparateur of winkel. Omdat een aangepaste scooter verkregen kan worden bij erkende bedrijven kan de indruk ontstaan dat het om een standaard aanpassing gaat.

Samenvatting en conclusies

Houding, gedrag en kennis scooterrijders

Kennis

De meerderheid van de scooterrijders weet dat bromfietzers niet op het verplichte fietspad (G11) mogen. Dat bromfietzers verplicht zijn om op het (brom)fietspad (G12a) te rijden weet circa de helft van de brom- en snorfietzers.

Over de positie van snorfietzers bestaat onduidelijkheid zoals blijkt uit de vraag over de verbodsborden. Zo interpreteren veel scooterrijders het bromfietsstymbool niet als iets dat ook betrekking heeft op snorfietzen. Zo denken vier van de tien scooterrijders dat snorfietzers wel zijn toegestaan bij bord C13. Hierbij is er geen significant verschil tussen de perceptie van brom- en snorfietzers.

Het algemene verbodsbord C1 met onderbord 0101 geeft meer duidelijkheid dan bord C13, maar hierbij denken toch nog drie van de tien snorfietzers dat ze hier wél mogen rijden. Mogelijk brengt het fietssymbool hier verwarring, aangezien dit symbool bij G11 wel betrekking heeft op fietsers én snorfietzers en bij onderbord 0101 alleen op fietsers.

De plaatsing van een tweede onderbord waarin benadrukt wordt dat brom- én snorfietzers niet zijn toegestaan is dus een nuttige toevoeging. Hiermee is voor negen van de tien scooterrijders duidelijk dat ze hier niet mogen rijden.

Code	Bord	Betekenis
G12a		Verplicht fiets/bromfietspad Fietzers, snorfietzers en bromfietzers moeten hiervan gebruik maken.
G11		Verplicht fietspad (Snor)fietzers zijn verplicht om gebruik te maken van het pad.
G13		Onverplicht fietspad In tegenstelling tot op het verplichte fietspad mogen snorfietzen met ingeschakelde motor hier niet rijden.
C1		Gesloten in beide richtingen voor voertuigen, ruiters en geleiders van rij- of trekdieren of vee
C13		Gesloten voor bromfietzen, snorfietzen en gehandicaptenvoertuigen, met in werking zijnde motor
0101		Onderbord Geldt alleen voor fietsers

Samenvatting en conclusies

Houding, gedrag en kennis scooterrijders



Kennis (vervolg)

De kennis van de toegestane snelheid op verschillende weggedeelten is laag, zeker voor bromfietzers. In het onderzoek is gevraagd naar de kennis van de snelheid op fietspaden en rijbanen binnen en buiten de bebouwde kom. Slechts 3% van de bromfietzers en 36% van de snorfietzers weet de juiste maximaal toegestane snelheid op alle vier de voorgelegde weggedeelten. Mogelijk maken de scooterrijders niet van alle weggedeelten gebruik. Zo zijn bromfietzers meestal niet toegestaan op fietspaden binnen bebouwde kom en komen Amsterdamse scooterrijders wellicht niet vaak buiten de bebouwde kom. Dat neemt echter niet weg dat ze de regels wel zouden moeten kennen. Ten opzichte van de eerdere metingen is er geen duidelijke toe- of afname in kennis.

Effect helmplicht

Aan snorfietzers is de hypothetische situatie voorgelegd dat ze een helm zouden moeten dragen. Ongeveer een derde denkt dan over te stappen naar een bromfiets, nog eens een derde zou snorfiet blijven rijden (ondanks dat het grootste deel niet blij zou zijn met de helmplicht). Nog eens een kwart denkt geen brom- of snorfiet meer te zullen rijden. Uiteraard is er een verschil tussen voorgenomen (geclaimed) gedrag en werkelijk gedrag, maar mogelijk besluit een deel van de snorfietzers inderdaad om niet langer voor dit vervoermiddel te kiezen (bijvoorbeeld door hun snorfiet te laten omzetten naar een bromfiets). Op deze manier kunnen wellicht snorscooters van het fietspad verdwijnen (waarbij een deel zich dus als bromfietser naar de rijbaan zal verplaatsen).

Conclusies

De kennis van de scooterrijders schiet te kort. Borden worden niet juist geïnterpreteerd (vooral de status van de snorfiet bij een fiets- of bromfietsymbool geeft verwarring, wat een extra onderbord nuttig maakt) en maximum snelheden zijn niet altijd bekend. Het feit dat er te hard wordt gereden, heeft echter niet zozeer met een kennishiaat te maken. Veel scooterrijders geven namelijk ruiterslijk toe dat ze zich niet altijd aan de maximumsnelheden houden. Het te hard rijden lijkt gemeengoed te zijn, scooters zijn al bij aankoop aangepast en een excuus voor het overschrijden van de maximumsnelheid is 'dat iedereen dat doet'.

Mogelijk kan het invoeren van een helmplicht invloed hebben op de verkeersdruk door scooters op de fietspaden. Wanneer wordt gekeken naar geclaimed gedrag zou de helft van de snorfietzers mogelijk afscheid nemen van dit type voertuig. Een deel daarvan wil overstappen naar een bromfiets (en gaat dan naar de rijbaan) en een deel wil dan helemaal geen snor- of bromfiets meer rijden.

Aangezien het op basis van een korte enquête onder een relatief beperkte steekproef moeilijk is schattingen te maken van het daadwerkelijke gedrag, is het een overweging om kwantitatief en kwalitatief vervolgonderzoek te doen. Door middel van kwantitatief onderzoek onder scooterrijders (representatief voor Amsterdam of Nederland) zijn nauwkeuriger uitspraken mogelijk. Door middel van kwalitatieve diepte-interviews geven scooterrijders inzicht in hun daadwerkelijke overwegingen.



02. ●

Onderzoeksopzet



Onderzoeksopzet

Achtergrond, probleemstelling en doelstellingen

DIVV

De Dienst Infrastructuur Verkeer en Vervoer (DIVV) geeft de bereikbaarheid in en om Amsterdam gestalte middels de ontwikkeling van beleid en de realisatie en het beheer van infrastructuur. Hiertoe heeft de dienst een centrale regiefunctie. Daarmee is DIVV hét kenniscentrum van en voor Amsterdam op gebied van infrastructuur, verkeer en vervoer.

Scoterrijders

Een toenemende groep verkeersdeelnemers in Amsterdam zijn de scooterrijders. Uit cijfers van DIVV blijkt dat Amsterdammers momenteel circa 27.000 bromfietsen en 25.000 snorfietsen bezitten (Meerjarenplan Verkeersveiligheid 2012-2015). Het aantal bromfietsen is in de regio Amsterdam in de periode 2007–2009 met 32% toegenomen en het aantal snorfietsen met 103%. De opkomst van de scooter in de stad brengt de nodige problematiek met zich mee zoals een verslechtering van de verkeersveiligheid en hinder en overlast voor vooral fietsers.

Uit snelheidsmetingen blijkt dat 81% van de snorfietsers harder rijdt dan de maximumsnelheid van 25 km/u. Onder bromfietsers geldt dat 59% harder rijdt dan de maximumsnelheid van 45 km/u.

Het aantal ongevallen is hoog: 16% van het totaal aantal ernstig gewonden in Amsterdam in de periode van 2007 - 2009 is een brom- of snorfietsers, terwijl 1,5% van de verplaatsingen in Amsterdam met snor- of bromfiets wordt gedaan. (Bron: Pamflet Gemeente Amsterdam: Scooters en de verkeersveiligheid in Amsterdam, 28 januari 2013).

Probleemstelling

Wat is de huidige stand van zaken als het gaat om kennis, houding en gedrag van scooterrijders ten aanzien van verkeersregels (in het bijzonder de toegestane snelheid) en hoe verschilt dit ten opzichte van de 0 en 1-meting?

Doelstellingen

- Inzichtelijk maken van het huidige kennisniveau ten aanzien van de verkeersregels onder scooterrijders, afgezet tegen het kennisniveau tijdens de 0 en 1-meting;
- Inzicht bieden in de (veranderde) intrinsieke houding ten opzichte van het zich houden aan de verkeersregels;
- Vaststellen van de houding ten aanzien van het dragen van een helm (ook voor snorfietsers);
- Bepalen welk verkeersbord het meeste duidelijkheid geeft voor de verkeerssituatie in de tunnel van het Rijksmuseum;
- Inzicht bieden in het gedrag van scooterrijders en het eventueel maken van overtredingen;
- Het geven van enkele handreikingen voor de wijze waarop DIVV de communicatie gericht op scooterrijders kan optimaliseren.

Onderzoeksopzet

Aanpak



Populatie

De populatie bestaat uit berijders van brom- en snorfietsen in Amsterdam. Deze voertuigen hebben veelal het uiterlijk van een scooter. Vandaar dat we in het onderzoek spreken over 'scooters' als verzamelnaam.

Bromfietsen hebben een gele kentekenplaat, en een helmplicht. Snorfietsen hebben een blauwe kentekenplaat.

Steekproef

DIVV wenste een minimale netto steekproefomvang van N=240, net als in 2011 en 2012.

De steekproef is als volgt samengesteld:

	Aantal 2011	Aantal 2012	Aantal 2013
Snorfiets, bestuurder 16 of 17 jaar	35	22	27
Snorfiets, bestuurder 18 t/m 24 jaar	51	82	83
Snorfiets, bestuurder 25 jaar of ouder	50	51	50
Bromfiets, bestuurder 16 of 17 jaar	42	5	25
Bromfiets, bestuurder 18 t/m 24 jaar	52	43	34
Bromfiets, bestuurder 25 jaar of ouder	36	39	41
Totaal	266	242	260

Dataverzameling

Het onderzoek is middels face-to-face-enquêtes verricht die op verschillende locaties in Amsterdam zijn afgenomen (bijvoorbeeld op verschillende pleinen in het centrum, bij de pont naar Noord, in Amsterdam West, Zuid en Oost).

Periode van dataverzameling:

2011: do 8 (koopavond) t/m ma 12 september (incl. de zondag).

2012: do 13 t/m do 20 september (m.u.v. de zondag).

2013: vr 6 september (pilot) en wo 18 t/m vr 27 september (m.u.v. de zaterdag en zondag)

Vragenlijst

De vragenlijst bestaat uit de volgende onderwerpen:

- Profiel: leeftijd, geslacht, opleiding, rijbewijs, soort scooter
- Maximale snelheid en aanpassing
- Perceptie pakkans en staandhoudingen
- Kennis van verkeersregels (wegen en borden)
- Duidelijkheid van verkeersborden
- Begaan van overtredingen
- Houding ten opzichte van het dragen van een helm

Leeswijzer

In de grafieken staat door middel van + of – in de grafieken aangegeven of er significante verschillen zijn in een meting t.o.v. de meting daarvoor of tussen snor- en bromfietsers. Eventuele verschillen tussen de 0- en 1-meting *binnen* de categorie brom- of snorfietsers staan in de tekst vermeld, niet in de grafieken.



03

● Uitgebreide Resultaten

Meerderheid kent betekenis fietsbord voor bromfietsers

Niet meer dan de helft kent de juiste betekenis van het bromfietsbord



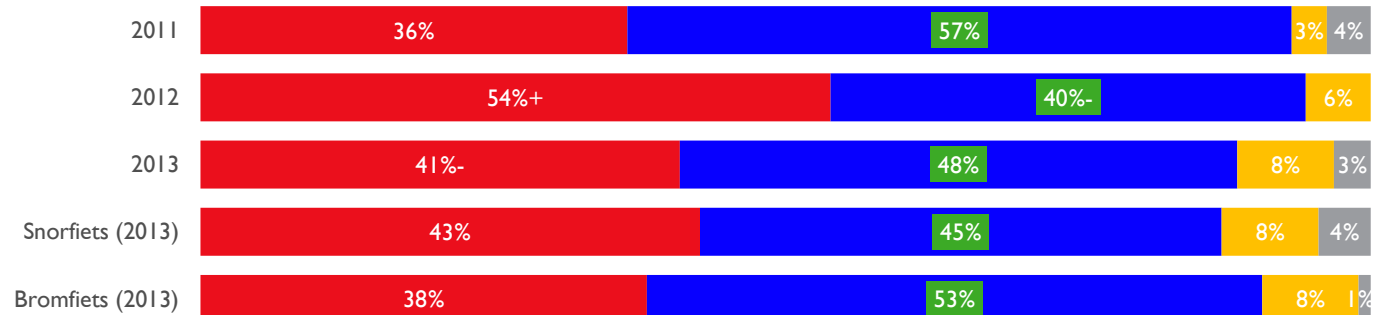
Zowel aan brom- als aan snorfietsers is de betekenis van beide borden gevraagd voor bromfietsers. Opvallend is dat er geen significant verschil is tussen beide groepen. Tijdens de vorige meting waren bromfietsers nog wel beter op de hoogte van de betekenis van de borden voor henzelf.

De betekenis van het fietsbord is veel beter bekend dan dat van het fiets/bromfietsbord. Een aanzienlijke groep denkt dat het gebruik van een (brom)fietspad met een dergelijk bord vrijblijvend is in plaats van verplicht.

Kennis betekenis voor bromfietsers van verkeersborden



Verplicht (brom)fietspad



Verplicht fietspad



■ Vrijblijvend gebruik ■ Verplicht gebruik ■ Bromfietsers niet toegestaan ■ Weet niet

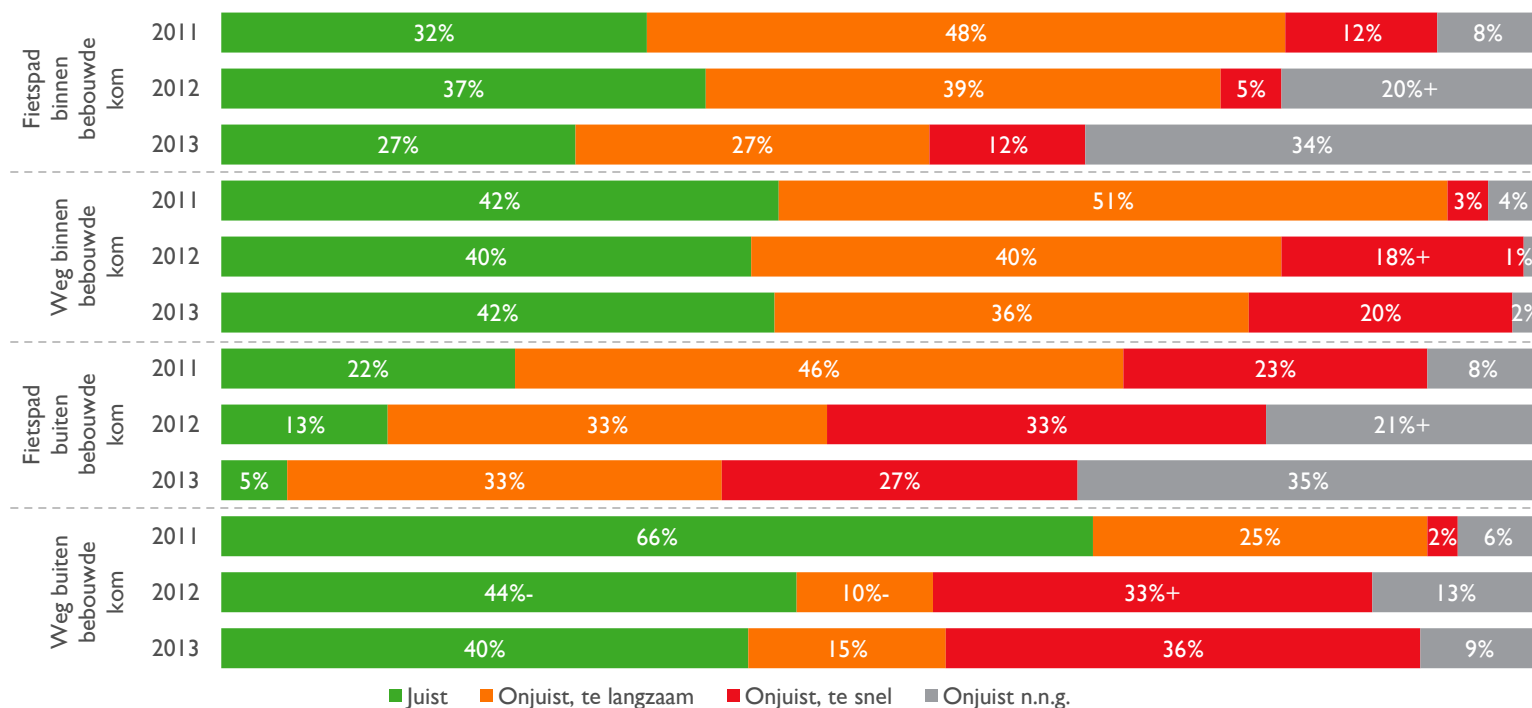
Bromfietzers onderschatten vaak de maximum snelheid

Met name op fietspaden weten bromfietzers niet hoe hard ze mogen rijden

Bromfietzers hebben te maken met verschillende maximumsnelheden, wat ertoe leidt dat minder dan de helft de juiste snelheid kent. Vooral op de (brom)fietspaden weet de grote meerderheid niet wat de juiste maximumsnelheid is, deels omdat ze denken dat ze hier helemaal niet mogen rijden.

	Maximumsnelheid bromfiet
Fiets- en bromfietspad binnen bebouwde kom	30 km/u
Rijbaan binnen bebouwde kom	45 km/u
Fiets- en bromfietspad buiten bebouwde kom	40 km/u
Rijbaan buiten bebouwde kom	45 km/u

Kennis snelheden voor bromfietzers op verschillende wegen



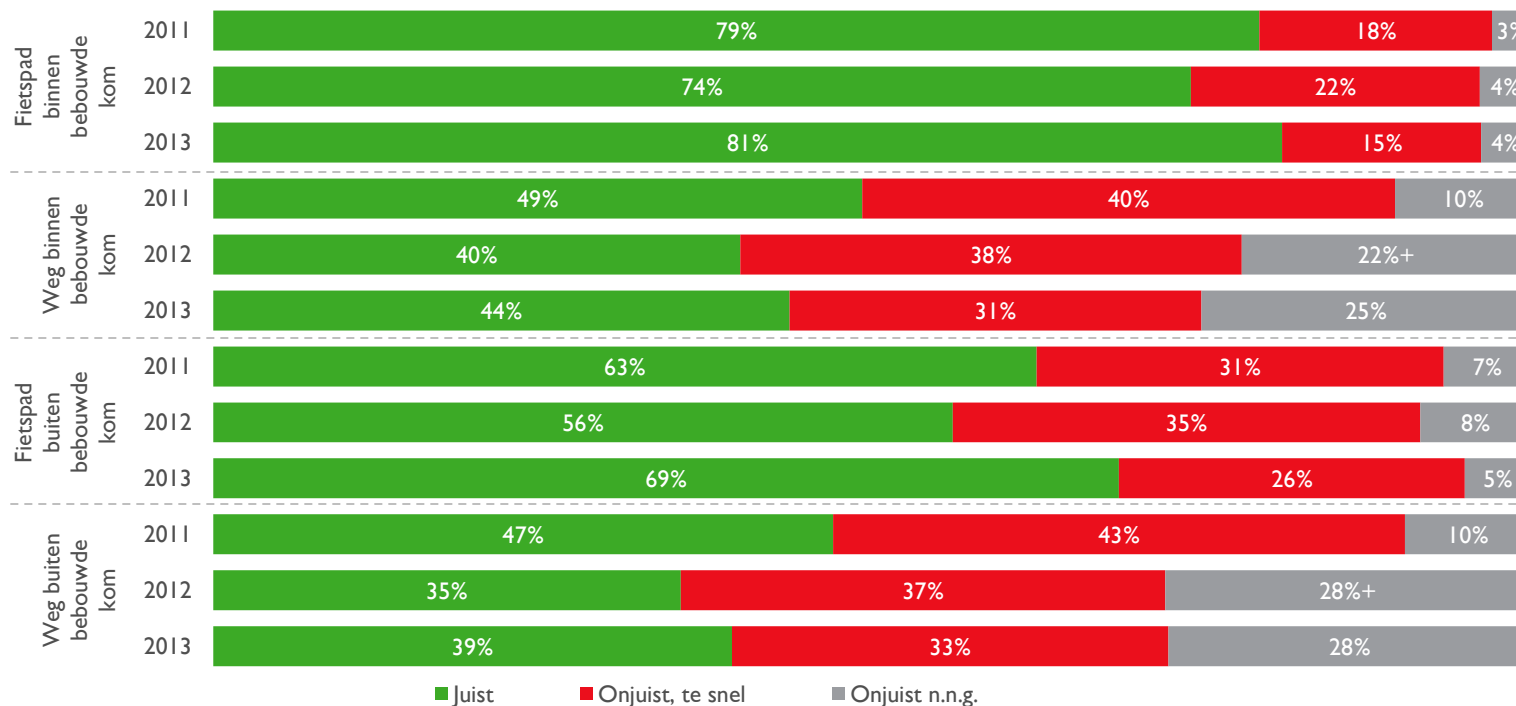
Eén op de vijf snorfietzers weet snelheid op fietspad niet

Op rijbanen is de meerderheid niet bekend met de juiste maximum snelheid

Hoewel voor snorfietzers overall dezelfde maximumsnelheid geldt, is de kennis voor diverse weggedeelten niet gelijk. Acht van de tien snorfietzers weten dat ze op het fietspad binnen de bebouwde kom 25 kilometer per uur mogen rijden. Dit betekent wel dat een vijfde niet bekend is met de juiste maximum snelheid.

	Maximumsnelheid snorfiets
Fiets- en bromfietspad binnen bebouwde kom	25 km/u
Rijbaan binnen bebouwde kom	25 km/u
Fiets- en bromfietspad buiten bebouwde kom	25 km/u
Rijbaan buiten bebouwde kom	25 km/u

Kennis snelheden voor snorfietzers op verschillende wegen







Dubbel onderbord scheidt duidelijkheid

Negen van de tien begrijpen betekenis van het verbodsbord met dubbel onderbord

Fietsers mogen gebruik maken van de onderdoorgang van het Rijksmuseum, brom- en snorfietzers moeten een andere route kiezen. Handhavers treffen nog steeds veel scooters aan, wat echter niet met het gebruikte bord te maken heeft aangezien de grote meerderheid de juiste betekenis van het bord kent.

Vooraf voor snorfietzers geeft het tweede onderbord dat benadrukt dat zij niet op het fietspad mogen rijden extra duidelijkheid. Van de snorfietzers vindt 59% het bord met de twee onderborden het duidelijkst, van de bromfietzers is dat 46%.

				
Alleen fietsers toegestaan	40%	50%	69%	92%
Fietsers + snorfietzers toegestaan	43%	40%	24%	2%
Fietsers +brom- + snorfietzers toegestaan	13%	5%	2%	0%
Anders, weet niet	4%	4%	5%	5%
Meest duidelijke dat pad alleen bestemd is voor fietsers*	9%	14%	14%	54%

* Horizontaal gepercentageerd, telt op tot 90% vanwege 10% 'weet niet'.

Gepercipieerde pakkans voor opvoeren weer afgenomen

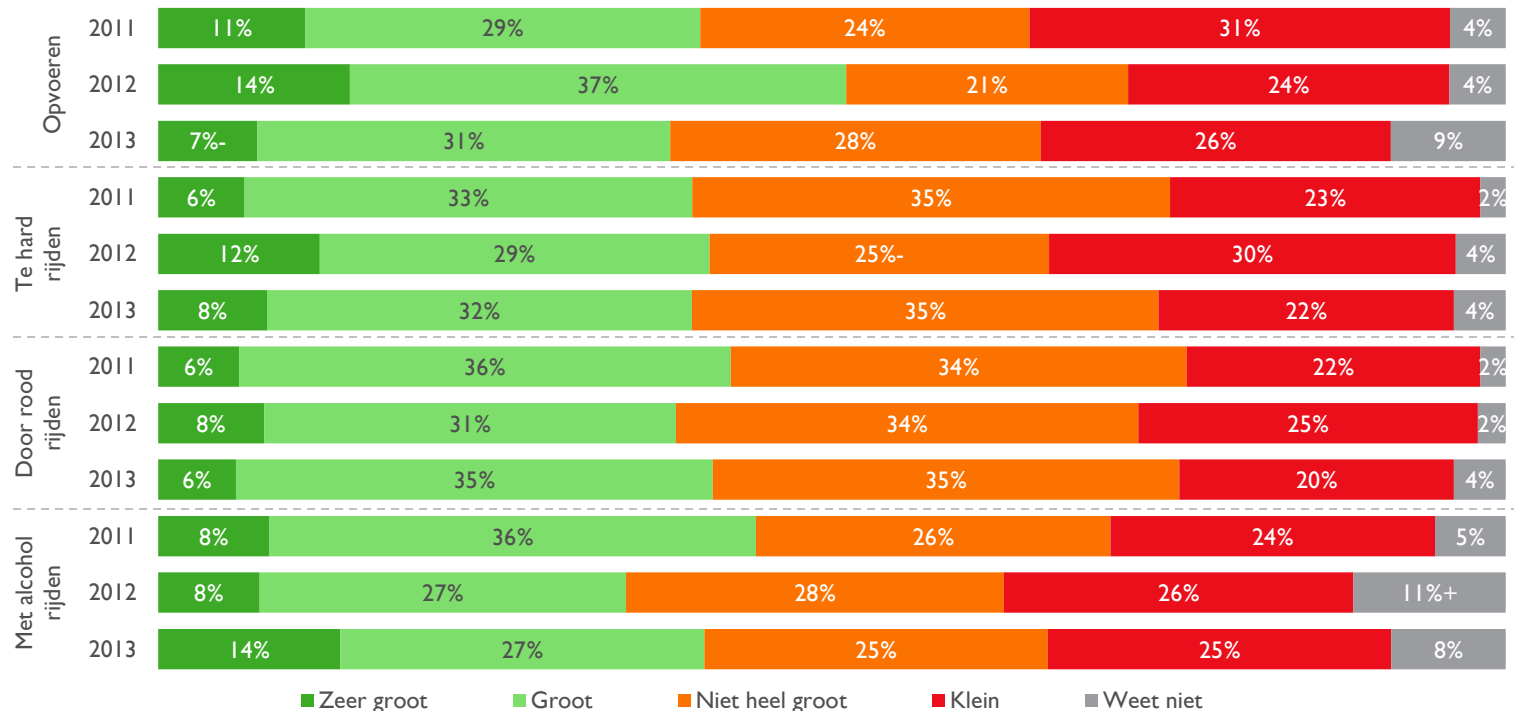
Minder dan de helft denkt dat de pakkans bij overtredingen (zeer) groot is



In 2012 was de gepercipieerde pakkans voor het opvoeren van het voertuig sterk toegenomen. Deze toename is inmiddels weer ongedaan gemaakt, waardoor nu meer dan de helft van de scooterrijders denkt dat de kans hiervoor te worden aangehouden (tamelijk) klein is.

Geen significante verschillen zijn gevonden tussen brom- en snorfietsers als het gaat om de kans die zij denken te maken om aangehouden te worden voor een overtreding.

Perceptie pakkans



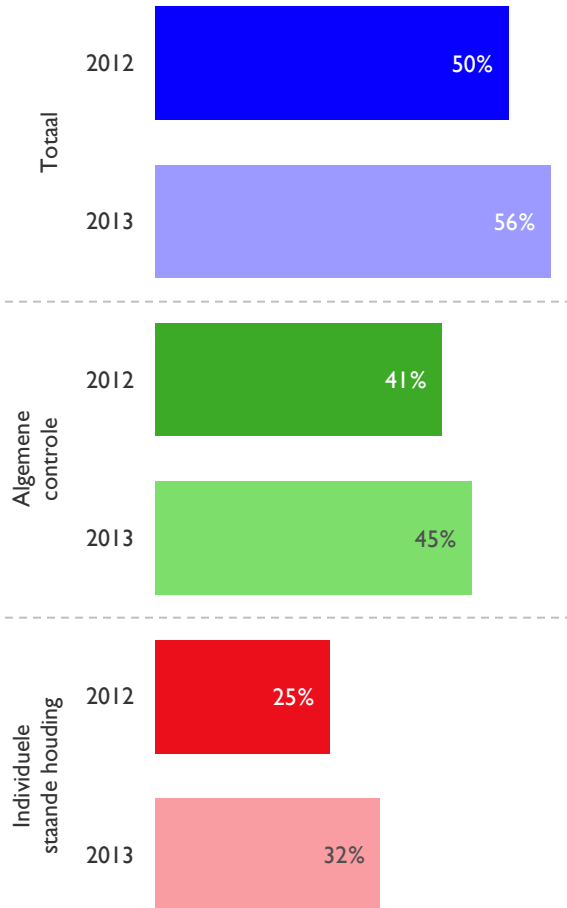
Basis: iedereen (2011 n=266, 2012 n=242, 2013 n=260)

De helft van de scootrijders is wel eens staande gehouden

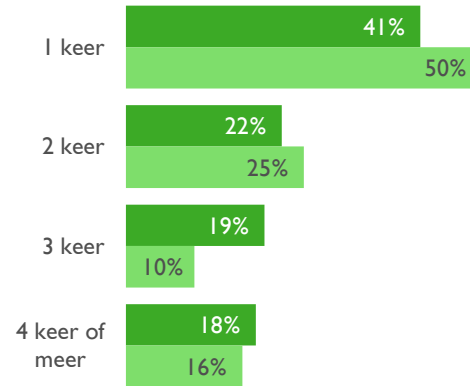
Meerderheid staandehoudingen is voor een algemene controle



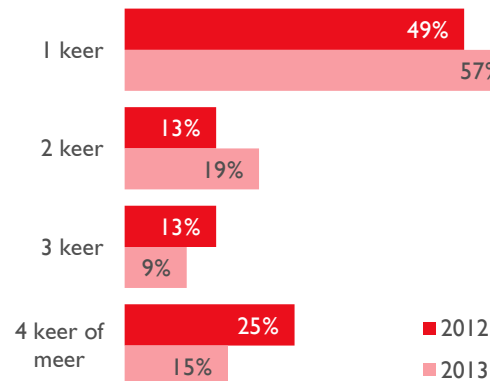
Staande houdingen



Aantal keer staande gehouden algemene controle



Aantal keer staande gehouden individuele controle



Scootrijders van 25 jaar of ouder zijn het minst vaak staande gehouden, dat geldt zowel voor algemene controle (33%) als voor individuele staandehoudingen (23%). Snorfietzers hebben vaker te maken gehad met een algemene controle (52%) dan bromfietzers (34%).

Zeker de helft van de individuele staande houdingen was niet met radar of een lasergun (“er kwam gewoon een agent naast me rijden”).

Middel individuele controle



Meerderheid scooters kan harder dan is toegestaan

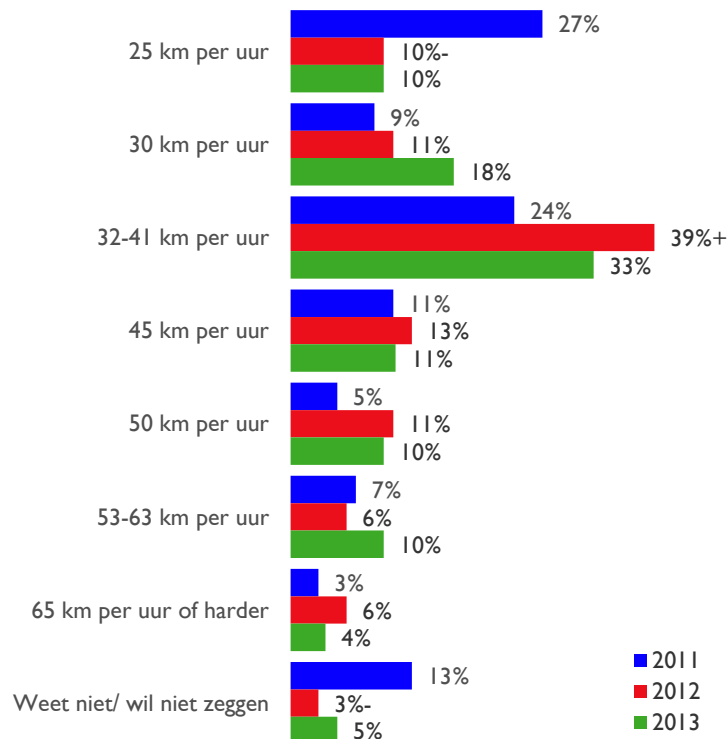
Snorfiets kan gemiddeld 41 km per uur en bromfiets 58 km per uur



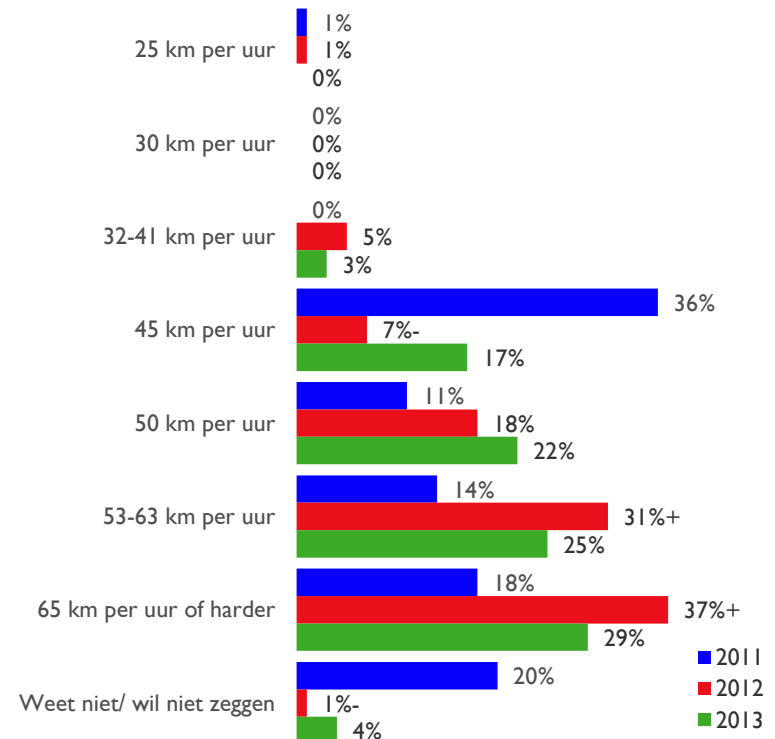
Twee derde van de snorfietsers en ruim de helft van de bromfietsers schat in dat zijn voertuig harder kan dan is toegestaan (hier gedefinieerd als minimaal 31 km p/u voor snorfietsen en 51 km p/u voor bromfietsen, waarbij boetes gelden bij rollerbankcontrole). Dit lijkt iets minder dan in 2012.

Slechts een klein deel van de scooterrijders kan of wil geen antwoord geven op deze vraag, wat aangeeft dat er geen taboe lijkt te rusten op het bezitten van een voertuig dat niet aan de regels voldoet.

Maximale snelheid snorfiets



Maximale snelheid bromfiets



Groot deel scooters heeft aanpassing om sneller te kunnen

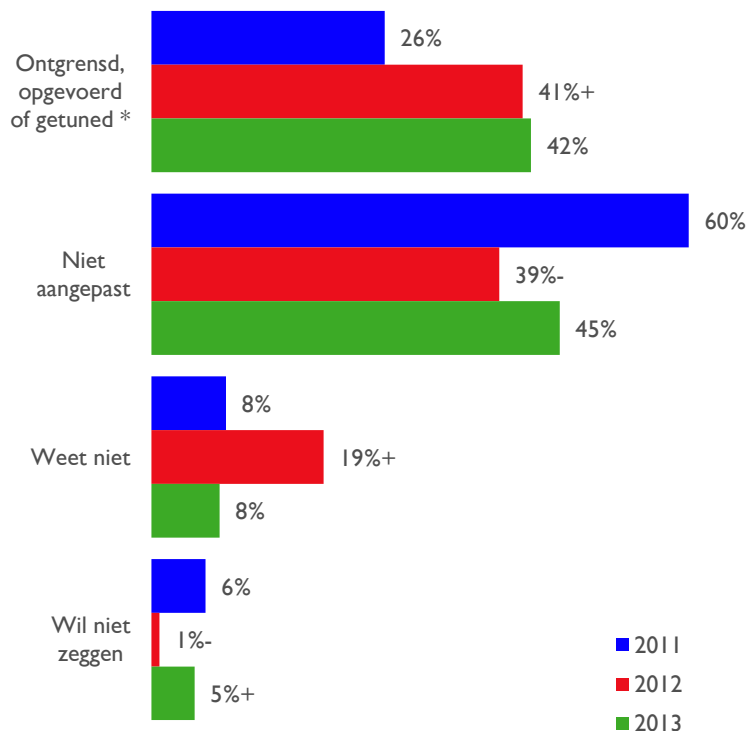
Opvoeren of ontgrenzen lijkt een standaard aanpassing te worden



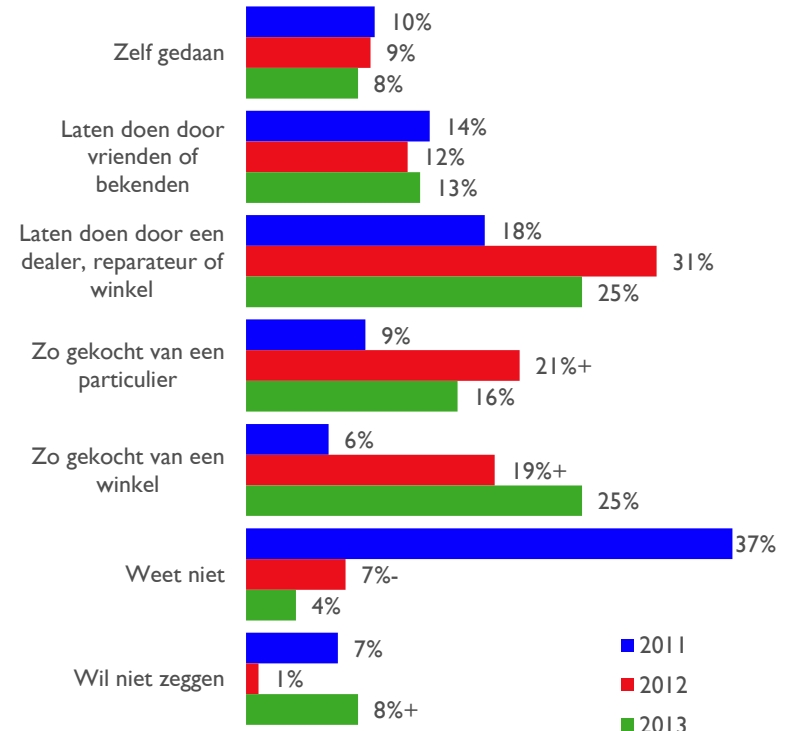
Het aandeel dat aangeeft een aangepaste scooter te hebben is even groot als het aandeel met een niet-aangepaste scooter. De rest weet niet of wil niet zeggen of de scooter is opgevoerd, ontgrensd of getuned.

Slechts een klein deel sleutelt zelf aan de scooter om de maximale snelheid te vergroten. Een aanzienlijk deel koopt een opgevoerde scooter bij een winkel of particulier. Dit gegeven lijkt te ondersteunen dat het opvoeren, tunen of ontgrenzen als standaard aanpassing wordt gezien.

Aanpassingen aan de scooter



Aanpassingen aan de scooter



Basis: iedereen (2011 n=266, 2012 n=242, 2013 n=260)

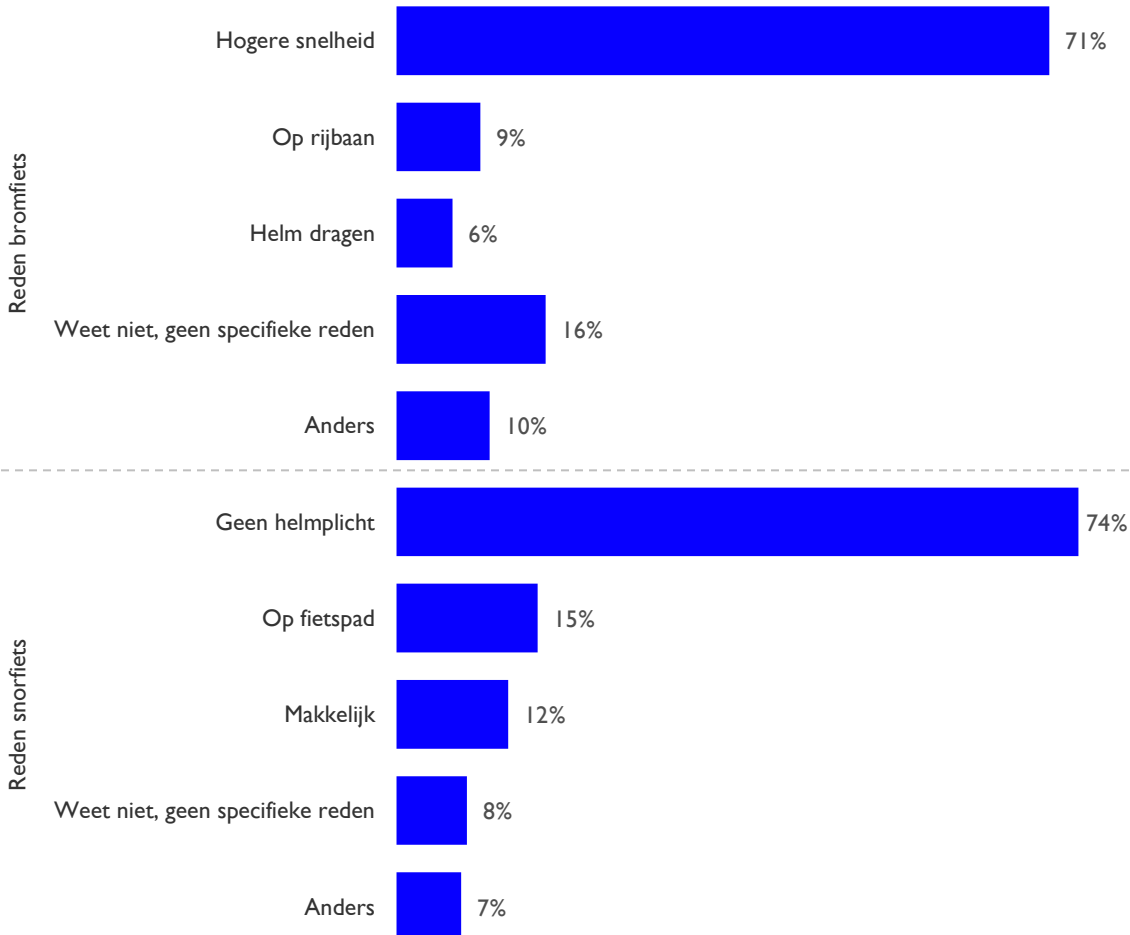
Basis: aangepast voertuig (2011 n=145, 2012 n=107, 2013 n=107)

Scooterrijders maken duidelijke keuze voor soort voertuig

Ontbreken van helmplicht is de belangrijkste reden om voor een snorfiets te kiezen



Geclaimed gedrag bij helmplicht voor snorfiets



Bromfietsers kiezen voor dit type voertuig omdat ze hiermee harder kunnen rijden dan met een snorfiets. Eén op de tien vindt het (daarnaast) een voordeel dat ze op de rijbaan mogen.

Enkele voorbeelden van uit de categorie 'anders' voor bromfietsers:

- "Leuk om te rijden."
- "Het gunstigst qua kosten."
- "Model."

Snorfietsers vinden het vooral belangrijk dat ze geen helm hoeven dragen. Daarnaast vindt een deel van de snorfietsers het een voordeel dat ze gebruik mogen maken van het fietspad in plaats van dat ze naast de auto's op de rijbaan moeten.

Enkele voorbeelden van uit de categorie 'anders' voor snorfietsers:

- "Niet zo hard."
- "Minder vaak aanhoudingen."
- "Minder regels en makkelijker rijden door Amsterdam."
- "Leuker, moderner."
- "Bromfiets is gevaarlijk."
- "Makkelijk en op het fietspad."

Bromfietzers dragen (bijna) altijd de verplichte helm

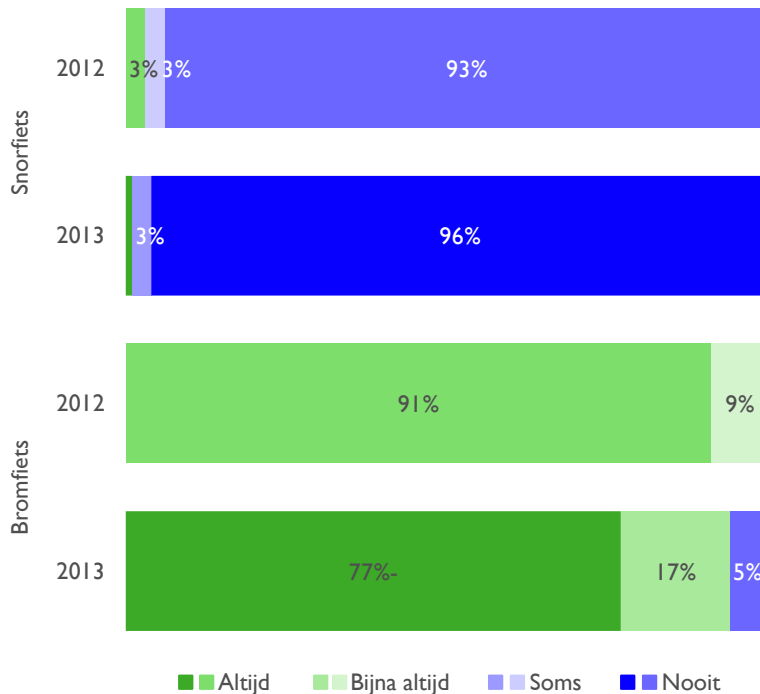
Snorfietzers kiezen er zelden voor een helm te dragen



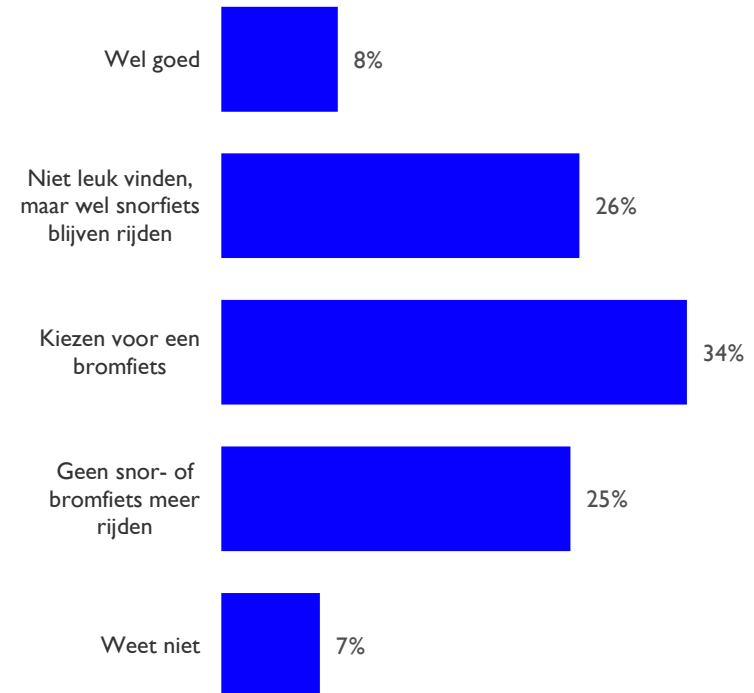
Voor bromfietzers is het dragen van een helm verplicht, voor snorfietzers niet. Het daadwerkelijke gedrag komt hiermee overeen. Het dragen van een helm door bromfietzers lijkt echter in vergelijking met de vorige meting iets minder serieus te worden genomen.

Wanneer een helmplicht ingevoerd zou worden, zou een derde zich daardoor niet laten weerhouden om snorfiets te rijden (waarvan een groot deel met enige tegenzin). Meer dan de helft overweegt om dan niet langer gebruik te maken van een snorfiets. Een groot deel daarvan kiest in dat geval liever voor een bromfiets.

Dragen van helm



Geclaimed gedrag bij helmplicht voor snorfiets



Twee derde van scooterrijders rijdt wel eens te hard

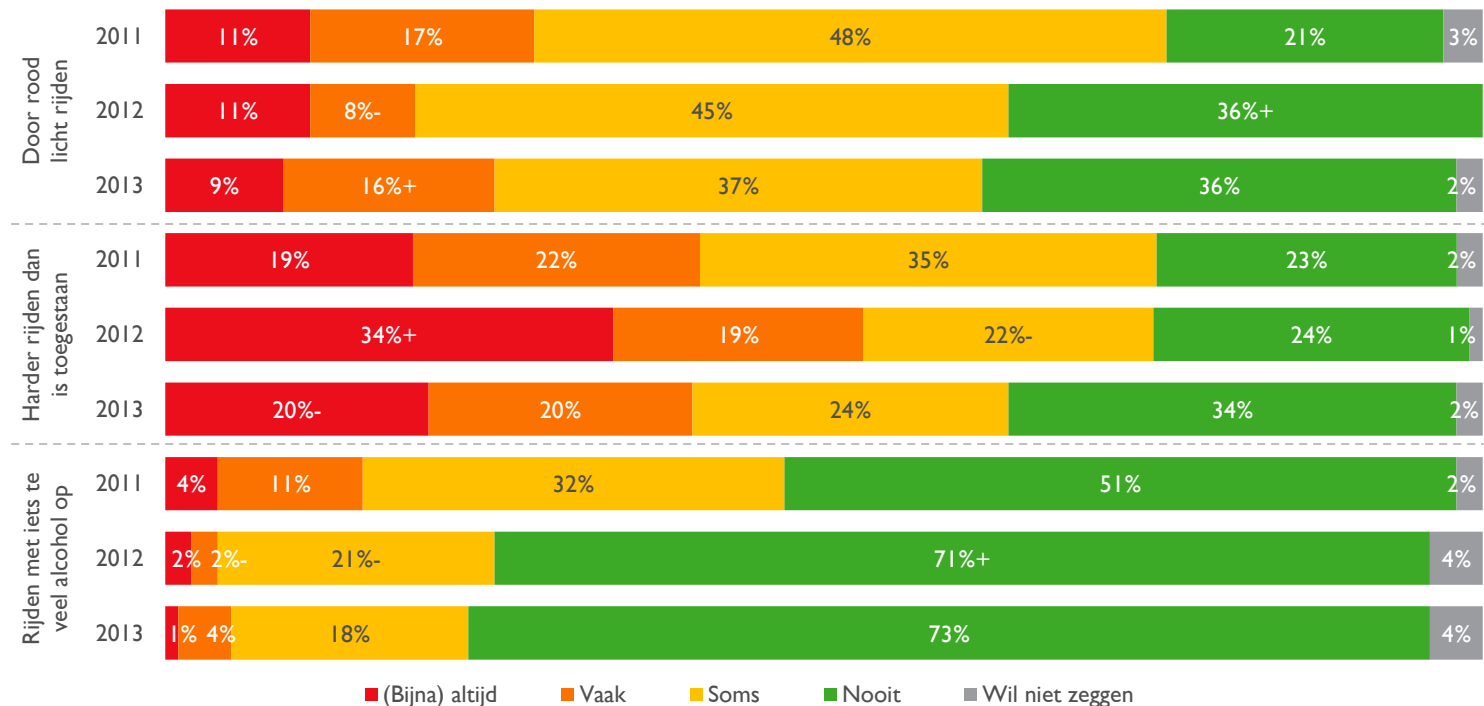
Rijden met alcohol op is de minst gangbare overtreding



Bijna twee derde van de scooterrijders rijdt wel eens harder dan de maximaal toegestane snelheid en/of door rood licht. Het aandeel dat deze overtredingen (bijna) altijd maakt, is niet toegenomen of zelfs iets gedaald. Wellicht zorgt de verkeersdrukke ervoor dat deze overtredingen niet altijd mogelijk zijn.

Scooterrijders van 25 jaar of ouder houden zich het beste aan de regels: 51% rijdt nooit door rood en 53% houdt zich altijd aan de maximumsnelheid. Van de 18 tot en met 24-jarigen rijdt 55% vaak of (bijna) altijd te hard, terwijl dit onder 25-plussers 20% is.

Overtredingen

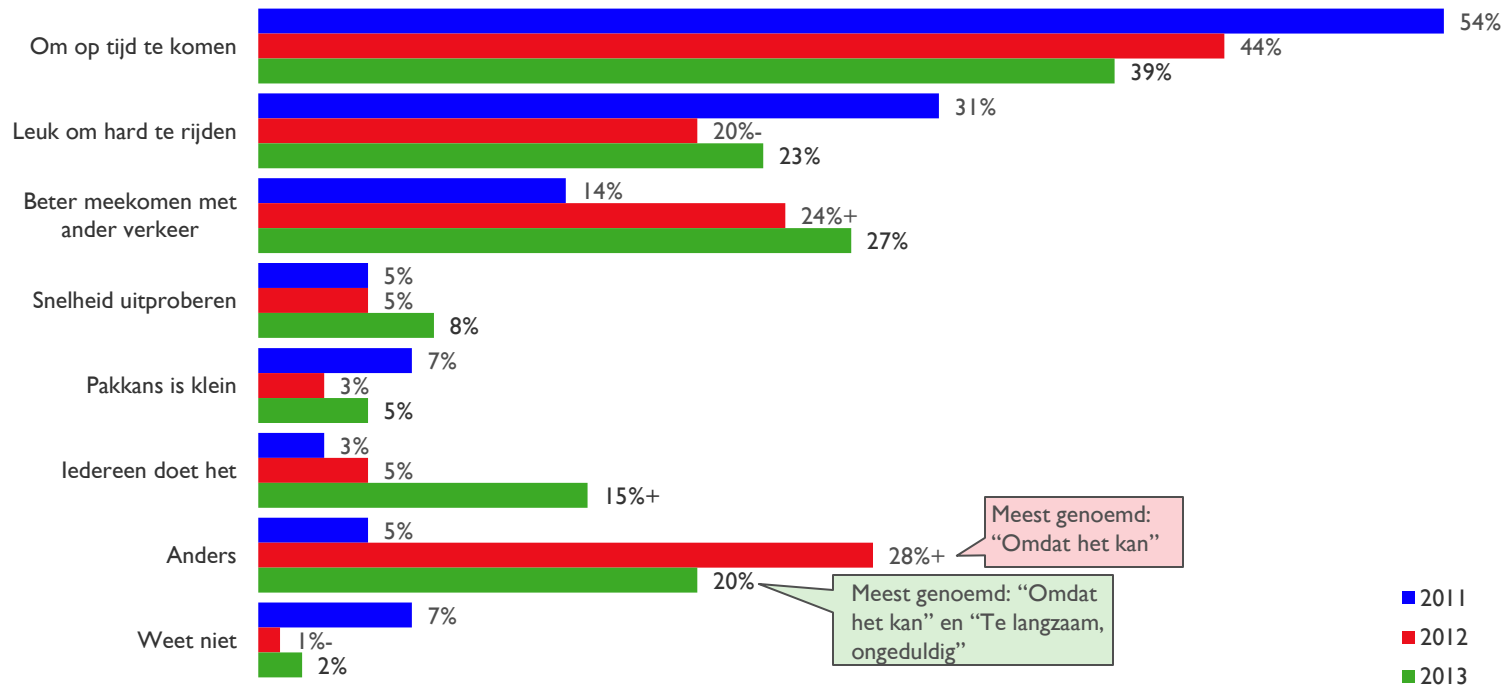


Haast is nog altijd belangrijkste aanleiding voor hard rijden

Anticiperen op gedrag van anderen geldt steeds vaker als excuus voor eigen gedrag



Reden harder rijden dan is toegestaan



Basis: hardrijders (2011 n=213, 2012 n=195, 2013 n=158)

Het overschrijden van de maximaal toegestane snelheid lijkt een gewoonte te worden. Steeds meer scootrijders geven aan dit te doen omdat ze dan beter meekomen met het verkeer of omdat iedereen het doet.

"Gaat anders zo langzaam."
"Situatie laat het toe."
"Ik hou van gek doen."
"Hij kan het."

Een klein deel van de scooterrijders rijdt zonder rijbewijs

Vooraf jongste scooterrijders hebben (nog) geen geldig rijbewijs

THE CHOICE

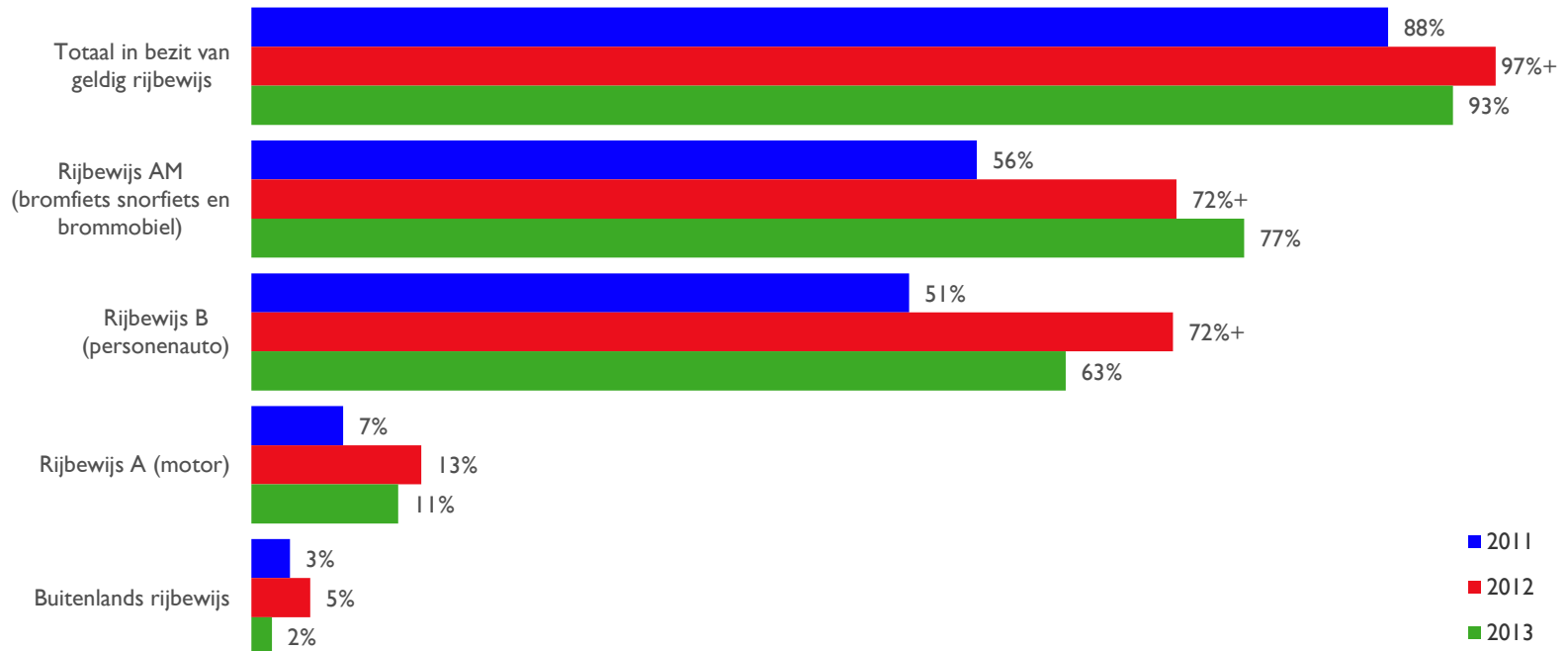
marktonderzoek & advies



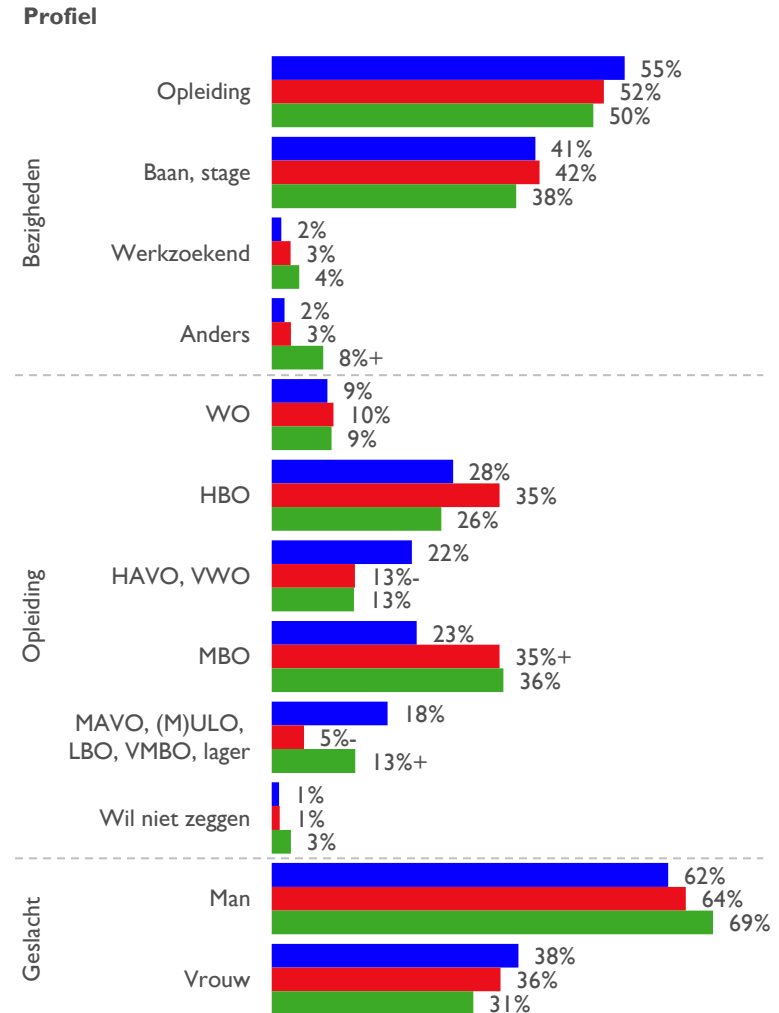
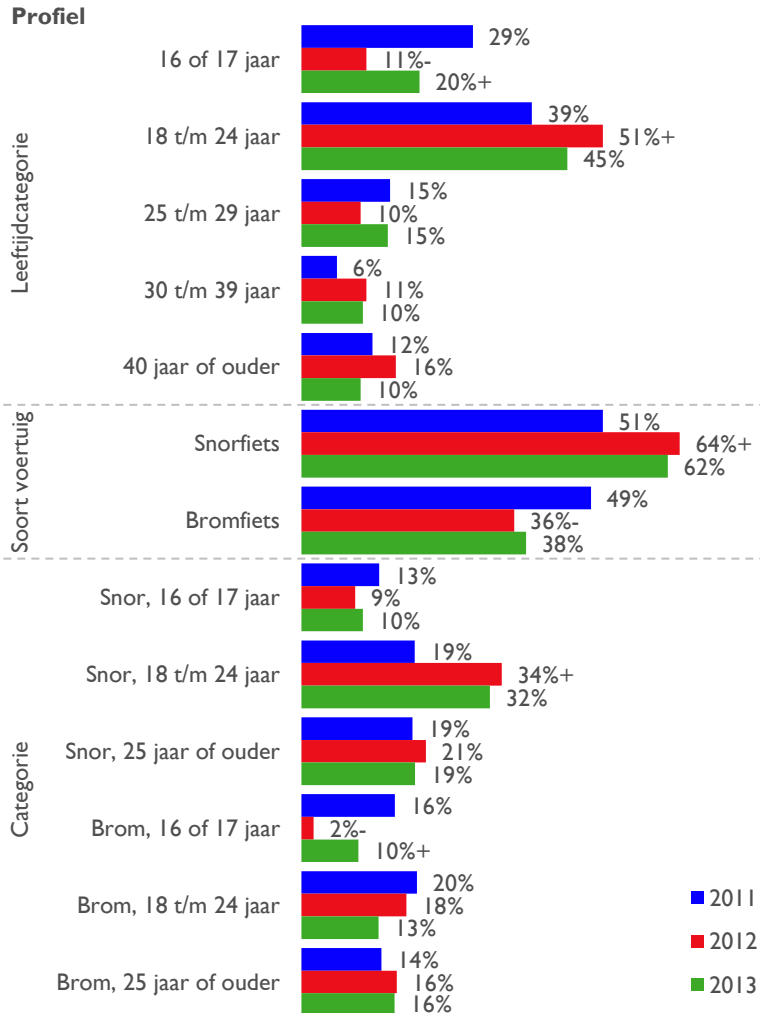
Rond de 5% van de scooterrijders geeft toe geen geldig rijbewijs te hebben. Een toenemend aandeel heeft een rijbewijs speciaal voor de scooter. Het aandeel met rijbewijs B lijkt iets te zijn afgenomen, maar is nog steeds aanzienlijk groter dan in 2011.

Met het toenemen van de leeftijd neemt het bezit van een rijbewijs toe: van de 16 of 17-jarigen heeft 86% een geldig rijbewijs, van de 18 t/m 24-jarigen 93% en van de 25-plussers heeft bijna iedereen een rijbewijs (98%).

In bezit van rijbewijs



Profiel



A group of people riding scooters on a road. The scooters are in various colors including blue, red, white, and purple. The riders are wearing helmets and casual clothing. The road is paved and has white lane markings. In the background, there is a concrete wall and a railing.

THE CHOICE
marktonderzoek & advies

Contact

Prins Hendrikkade 176
1011 TC Amsterdam

T 020 5210660
F 020 5210661

Postbus 15039
1001 MA Amsterdam

E info@thechoice.nl
www.thechoice.nl