

Onderzoeksrapport nr. 2018-R-17-SNL

## **Al een A1 rijbewijs op je 16de?**

Consequenties van een verlaging van de beginleeftijd voor motorrijders in België. Samenvatting



# Al een A1 rijbewijs op je 16de?

## Consequenties van een verlaging van de beginleeftijd voor motorrijders in België. Samenvatting

Onderzoeksrapport nr. 2018-R-17-SNL

Auteurs: Heike Martensen, Jonas Wahl, Freya Slootmans

Verantwoordelijke uitgever: Karin Genoe

Uitgever: Vias institute – Kenniscentrum Verkeersveiligheid

Publicatiedatum: 14/05/2019

Wettelijk depot: D/2018/0779/105

Gelieve op de volgende manier naar dit document te verwijzen:

Martensen, H.; Wahl, J; Slootmans, F. (2019). Consequenties van een verlaging van de beginleeftijd voor motorrijders in België - Samenvatting. Brussel, België: Vias institute.

There is an English version of this summary titled: A1 licence at 16? Implications of reducing the minimum motorcycle riding age in Belgium.

Ce résumé est également disponible en français sous le titre: Un permis A1 dès l'âge de 16 ans? Conséquences de l'abaissement de l'âge minimum pour conduire une moto en Belgique

Dit onderzoek werd mede mogelijk gemaakt door de financiële steun van de Federale Overheidsdienst Mobiliteit en Vervoer.

## Context en onderzoeksvraag

De minimumleeftijd in de 3e European Driving Licence Directive 2006/126 (3DLD) voor het rijden met A1-motorfietsen is 16 jaar. Deze Europese richtlijn staat landen echter toe deze minimumleeftijd met maximaal 2 jaar te verhogen. In België werd vóór de 3DLD beslist deze minimumleeftijd op 18 jaar te zetten. Hierin is sindsdien geen verandering gekomen.

Voor gemotoriseerde tweewielers bestaan er vier soorten rijbewijzen:

- AM voor bromfietsen<sup>1</sup> (max. cilinderinhoud 50cc, max. snelheid 45 km/h)
- A1 voor lichte motorfietsen (max 125cc, 11kW)
- A2 voor motorfietsen met max 35 kW (dit mag een gereduceerde motorfiets van max 70 kW zijn)
- A voor alle types motorfietsen

In dit rapport hebben we het voornamelijk over de rijbewijzen voor motorfietsen, namelijk A1, A2 en A. In de meeste Europese landen kan het A1-rijbewijs behaald worden vanaf 16 jaar, A2 kan na twee jaar ervaring met A1 verworven worden, dus (ten vroegste) vanaf 18 jaar. Het onbeperkte rijbewijs A kan op twee manieren verworven worden: (1) per "progressive access", na twee jaar ervaring met A2 (dus vanaf 20 jaar); of (2) per "direct access" (directe toegang) zonder voorafgaande ervaring met lichtere voertuigen vanaf 24 jaar. We noemen dit model "early access" omdat het voor elk type rijbewijs toegang op de vroegst mogelijke leeftijd geeft.

In landen met "late access" schuift het behalen van rijbewijzen A1, A2 en A (bij "progressive access") telkens met twee jaar op. De directe toegang tot A wordt echter bij 24 jaar behouden. Dit principe wordt toegepast in Nederland, België, Denemarken, Griekenland en Malta. In de UK en Servië wordt een compromis-model gehandhaafd waar alle leeftijden met 1 jaar opgeschoven zijn en rijbewijs A1 op 17 jaar kan behaald worden (A1@17).

Vanuit rij scholen en burgers zijn er herhaaldelijk vragen gekomen om de minimumleeftijd te verlagen naar 16 jaar. In dit rapport onderzoeken we welke consequenties voor België te verwachten zijn als de leeftijd voor A1 zou dalen naar 16 en België daarmee een Early-Access land zou worden.

## Bevindingen uit de internationale literatuur in verband met de aanvangsleeftijd

Een uitzonderlijk hoog risico voor 16- en 17-jarige motorrijders werd in meerdere landen gevonden, doorgaans met een factor 3 hoger dan in andere leeftijdsgroepen. Dit kan aan de jonge leeftijd liggen of aan een gebrek aan ervaring. Studies in Noorwegen en de UK, die deze twee factoren uit elkaar wisten te houden, vonden het volgende: des te jonger men begint des te hoger is je beginners risico. Net zoals bij jonge autobestuurders spelen bij jonge motorrijders leeftijd *en* ervaring een belangrijke rol voor het ongevalsrisico. Maar terwijl bij autobestuurders de ervaring belangrijker is dan de leeftijd, blijkt dit bij motorfietsers omgekeerd te zijn. Het maakt dus voor het risico van jonge motorrijders bijzonder veel uit op welke leeftijd ze beginnen.

## Hoe populair is het A1-rijbewijs in België en in andere landen?

De populariteit van het rijden met een motorfiets – gedefinieerd als het aantal rijbewijzen per 1000 inwoners - werd berekend voor 3 leeftijdscategorieën (16-17; 18-19; 20-21) in 9 Europese landen (BE, AT, NL, EL, AT, FI, SE, NO, RS). De *gemiddelde* populariteit van motorfietsen in de beginnerscategorie (16-17 bij Early Access en 18-19 bij Late-Access) bleek nagenoeg identiek voor de bestudeerde Early- en Late-Access landen. Binnen deze twee groepen waren er echter grote verschillen tussen de landen. In tendentie neemt in Early-Access landen de populariteit in de latere leeftijdscategorieën sterk af, terwijl in Late-Access landen de behaalde rijbewijzen ongeveer gelijk verdeeld zijn over de leeftijdsgroepen 18-19 en 20-21.

In België is de populariteit van motorfietsen relatief klein. Terwijl bij ons, in Nederland, Zweden, en Servië slechts tussen de 2-3 op de 1000 jongeren een A1-rijbewijs haalt binnen de eerste twee jaar dat dit mag, is dit in Noorwegen en Duistland rond de 20 en in Finland zelfs meer dan 70 op 1000. Ook bij de 20-22-jarigen blijft de populariteit in België relatief laag.

---

<sup>1</sup> Onder de bromfietsen vallen ook speed pedelecs of snelle elektrische fietsen. Personen in bezit van een A of B rijbewijs mogen een bromfiets besturen zonder een AM rijbewijs gehaald te hebben.

## Slachtoffers bij jonge motorfietsers in Europa

In de volgende tabel geven we het aandeel van jonge motorfietsers binnen het totaal aantal motorfiets slachtoffers weer. De 10% links boven zeggen bijvoorbeeld dat in de landen met Early Access (dwz rijbewijs vanaf 16) gemiddeld 10% van alle gewonde motorfietsers 16 of 17 jaar oud zijn.

Gemiddeld aandeel van jonge motorfietsers binnen het totaal aantal motorfiets-slachtoffers voor Early- en Late-Access landen

	Gewonden			Doden		
	16-17 jaar	18-19 jaar	20-21 jaar	16-17 jaar	18-19 jaar	20-21 jaar
Early Access	10%	5%	5%	4%	4%	5%
Late Access	1%	2%	5%	1%	3%	5%

Bron: CARE, 2007-2016

De tabel illustreert dat het aandeel van jonge motorfietsers binnen de gewonde motorfietsers in de Early-Access landen hoger ligt dan in de Late-Access landen. Uiteraard is dit het geval voor de 16- tot 17-jarigen, waar het aandeel in de Early-Access landen bij 10% ligt en in de Late-Access landen maar bij 1%. Dit is ook te verwachten, want deze leeftijdsgroep mag in de Late-Access landen nog helemaal niet rijden. Het verschil wordt echter ook niet bij de 18- tot 19-jarigen gecompenseerd, waar men in de Late-Access landen mag beginnen met rijden. Ondanks het feit dat dit de beginners zijn in de Late-Access landen, ligt het aandeel van de 18- tot 19-jarigen nog steeds hoger bij Early-Access landen (5%) dan bij de Late-Access landen (2%). Enkel bij de 20- tot 21-jarigen is het gemiddelde percentage voor beide types landen gelijk (5%). We moeten dus concluderen dat in de Early-Access landen de jonge motorfietsers tussen 16 en 21 jaar een groter aandeel binnen het totaal aantal gewonden hebben (20%) dan in de Late-Access landen (8%).

Voor het aandeel van deze leeftijdscategorieën binnen het totaal van de *doden* onder de motorfietsers zien we een gelijkaardig patroon als bij de gewonden, ook al zijn de verschillen tussen Early- en Late-Access landen minder groot.

De literatuur en de ongevallen getallen onder de jonge motorfietsers suggereren dus allebei dat een vroege start nadelig is. In het vervolg hebben we deze hypothese aan het voorbeeld Oostenrijk onderzocht. In Oostenrijk (AT) was tot 2012 motorfietsen pas vanaf 18 jaar toegestaan; het was dus een Late Access land. Na de rijbewijs hervorming werd het rijbewijs A1 voor 16 jarigen introduceert. Daardoor is het bijzonder interessant om te onderzoeken welk effect deze verandering in Oostenrijk had.

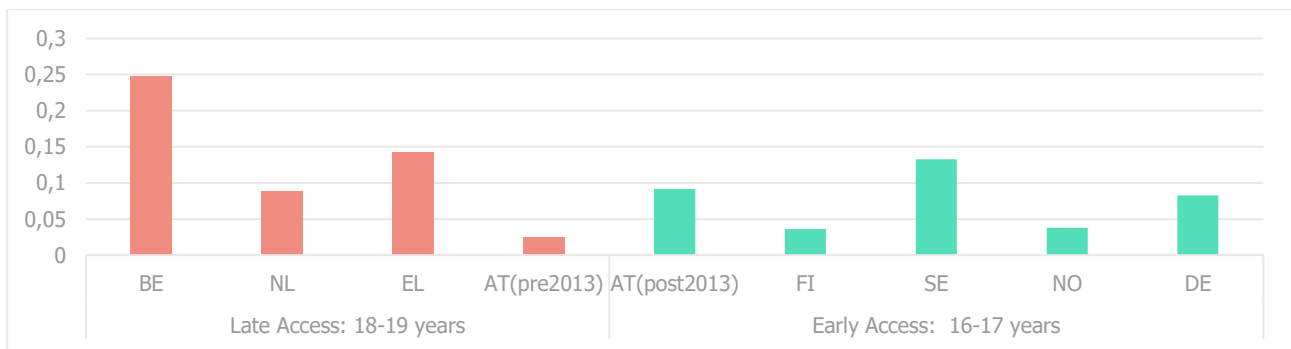
### Het risico per behaald rijbewijs

Als eerstes hebben we Oostenrijk in de context van andere Early- en Late-Access landen situeert. In de volgende grafiek geven we het aantal gewonde motofietsers per 100 nieuwe rijbewijzen per land weer. Omwille van de vergelijkbaarheid worden hier enkel de leeftijdsgroepen van de beginners (Early Access: 16-17 jaar; Late Access: 18-19 jaar) vergeleken. Voor Oostenrijk zijn de gegevens gesplitst tussen de periode vóór 2013 (Late Access) en vanaf 2013 (Early Access).

Het risico per 100 behaalde rijbewijzen varieert sterk tussen de verschillende landen zo dat het moeilijk is om systematische verschillen tussen Early-Access en Late-Access landen te identificeren.

In Oostenrijk is het beginnersrisico op letsel van de 16-jarigen (na de rijbewijshervorming in 2013) bijna 10 keer zo groot als het beginnersrisico bij de 18-jarigen (voor de rijbewijshervorming). In België is het letselrisico bij de 18- tot 19-jarige beginners nu al bijzonder hoog.

Gewonde motorfietsers per 100 nieuw uitgeschreven rijbewijzen in de eerste twee jaar waarin men mag rijden



Bron: gewonden CARE, rijbewijzen: nationale gegevens, periodes zie Tabel 4.

## Oostenrijk: van Late- naar Early Access

In Oostenrijk werd in 2013 het rijbewijs voor A1-motorfietsen met 16 jaar geïntroduceerd. De toename van het aantal gewonden was ondanks het dramatisch gestegen beginners' risico beperkt, omdat het aantal uitgeschreven rijbewijzen niet zo groot was. Door de hervorming zijn er jaarlijks ongeveer 150 gewonden en 2 doden bijgekomen. Bromfietsen zijn bij de jongeren veel populairder. Het aantal gewonde bromfietsers op die leeftijd is zelfs nu – na de toename van motorfietsgewonden door de introductie van A1 op 16 jaar – nog steeds minstens 7 keer hoger dan bij de motorfietsers. Het aantal gewonde bromfietsers is sinds 2007 continu afgenomen. Naast deze algemene dalende trend is er geen evidentie voor een extra afname bij de gewonde bromfietsers door een overstap naar A1-motorfietsen. Ook voor de andere transportmodi zijn er bij de 16- tot 17-jarigen geen afnames (of toenames) van het aantal gewonden in verband met de introductie van het A1-rijbewijs te zien. Hetzelfde geldt voor gewonde motorfietsers tussen 18 en 19 jaar.

We concluderen dus dat de introductie van een A1-rijbewijs op 16 jaar geen goede zaak was voor de verkeersveiligheid in Oostenrijk. Er zijn jaarlijks 150 gewonden en 2 doden bijgekomen en deze worden niet gecompenseerd door afnames in andere verkeersmodi of bij oudere leeftijdsgroepen. Door de beperkte populariteit van de A1-rijbewijzen bij de jongeren vallen de consequenties mee in vergelijking met het hoge aantal slachtoffers onder bromfietsers, maar het risico per rijbewijs is voor deze nieuwe generatie motorfietsers bijzonder hoog.

## Oostenrijk: het risico voor bromfietsers en A1 bij 16- tot 17-jarigen

Een argument dat soms wordt ingeroepen voor A1-rijbewijzen vanaf 16 jaar, is dat de geïnteresseerde 16- en 17-jarigen anders met de bromfiets rijden, waarvoor nauwelijks een opleiding vereist is.

In Oostenrijk ging men voorzichtig te werk bij de introductie van de categorie A1. Om het risicovolle gedrag van 16- tot 17-jarigen op te vangen werd een cursus voor risicomanagement bij jonge bestuurders uitgewerkt. In Oostenrijk krijgen nu alle jonge motorfietsers in het kader van hun opleiding een module "Risikokompetenz", waarin de jongeren getraind worden om risicovolle situaties beter te herkennen en erop te anticiperen.

De voorbeeldige training in Oostenrijk voor de jonge A1 bestuurders liet dus verhopen dat het risico van deze groep beperkt zou blijven. Maar het risico (gewonden per rijbewijs) van de 16- tot 17- jarige motorfietsers bleek 2 tot 3 keer zo hoog te liggen als dat van bromfietsers van dezelfde leeftijd. Het dodelijke risico is zelfs 10 keer hoger.

## Het effect van training

Een systematisch onderzoek van verschillende trainingsmethodes en hun effect hebben we niet, maar de training in Oostenrijk lijkt met veel zorg ontwikkeld en geïmplementeerd. Desondanks zien we een sterk verhoogd risico van de 16 jarigen A1 motorfietsers (zowel tegenover de 18 jarige beginners vóór 2013 als ook tegenover de bromfietsers). Terwijl in Oostenrijk de training een sterke focus op risico management heeft, is het training in België is voornamelijk op de praktische rijvaardigheid gefocust. Het is daarom ook nog onzeker of we in België niet een nog grotere verhoging van het risico zouden observeren dan in Oostenrijk.

# Worden motorfietsers die vroeg beginnen worden uiteindelijk veiligere motards?

Een ander argument dat vaak wordt gebruikt voor het rijbewijs A1 op 16 jaar, is het idee dat een vroege start uiteindelijk leidt tot betere rijders. De veronderstelling daarbij is dat hoe jonger we beginnen, hoe beter ontwikkeld onze vaardigheden uiteindelijk worden. Om dit te onderzoeken hebben we 80 ongevalsbetroffen motards uit de Duitse GIDAS database bevroegd over hun rijbewijscarrière en mogelijk andere ongevallen. De motards die vroeg (met 16 of 17) begonnen waren, hadden iets meer ongevallen dan diegenen die later begonnen waren, maar de ongevallen waren gemiddeld iets minder zwaar. Geen van de verschillen was significant. Er was ook geen verschil in de culpabiliteit (dat wil zeggen wie er verantwoordelijk gesteld werd voor het ongeval). Bij de vroege beginners werd 54% aansprakelijk gesteld, bij de latere beginners waren dat 51%. Ook dit verschil was niet significant. Samenvattend was er geen indicatie dat motards die met 16 of 17 jaar begonnen zijn veiliger rijden dan andere motards.

## Een schatting voor België

Op basis van de geobserveerde ontwikkeling in Oostenrijk maakten we een schatting welke consequenties een vervroeging van de toegang tot het motorfietsrijbewijs A1 (en nadien A2 en A) in België zou hebben. De conclusie is dat we dan een toename van het aantal verkeersslachtoffers verwachten. Dit schatten we vooral omwille van de sterke stijging van het beginnersrisico bij de 16- tot 17-jarige beginners (na 2013) in vergelijking met de 18-tot 19-jarige beginners (vóór 2013) in Oostenrijk. Als we ervan uitgaan dat de Belgische beginners eenzelfde verhoging van het risico zouden ervaren dan verwachten we vooral bij de 16- tot 17-jarige motorfietsers een toename van het aantal gewonden en zelfs doden. Voor de oudere leeftijdsgroepen (18-19) en (20-21) verwachten we een licht verlaagd risico en daarmee een lichte afname van het aantal gewonden, die echter de toename bij de 16 tot 17 jarigen niet kan compenseren.

De orde van grootte van de te verwachten toenames hangt ook af van de populariteit van het motorfietsen. In het eerste scenario is ervan uitgegaan dat het totaal aantal rijbewijzen niet verandert. Voorstanders van een vervroeging van de beginleeftijd hopen echter dat een begin met 16 de getrapte rijbewijsprocedure bij jongeren attractiever maakt. In het tweede scenario schatten we daarom het aantal slachtoffers bij stijgende populariteit.

### *Scenario 1: Gelijkblijvende populariteit*

Jaarlijkse toename aan doden: 1 á 2

Jaarlijkse toename aan gewonden: ca 400, waarvan 20 zwaargewond.

### *Scenario 2: Populariteit stijgt terug naar het niveau van vóór de hervorming*

Jaarlijkse toename aan doden: 5 á 10

Jaarlijkse toename aan gewonden: ca 1000, waarvan 50 zwaargewond.

## Conclusie

De invoering van het motorrijbewijs A1 op 16 jaar zou geen goede zaak zijn voor de verkeersveiligheid. De risico's op ongevallen voor de groep 16-17-jarigen met een dergelijk rijbewijs zouden zijn hoger dan (1) het risico van de 18-jarige motorrijders en (2) het risico van de 16-17-jarige bromfietzers. In België zijn de risico's in de beginnersgroep bovendien nu al bijzonder hoog. We verwachten jaarlijks 1-2 extra doden en ca 400 extra gewonden (waarvan 20 ernstig), als de populariteit (gemeten door het aantal rijbewijzen) hetzelfde zou blijven als tussen 2014 en 2017.

Het zou echter kunnen dat motorfietsen bij jongeren met een Early Access model (A1 vanaf 16) populairder zou zijn dan met een Late Access model (A1 vanaf 18). Dit is tenminste wat voorstanders van een vroege start hopen. Als de populariteit terug stijgt naar het niveau van voor de rijbewijshervorming (2008-2011), dan moeten we ons jaarlijks verwachten aan 5 tot 10 extra doden en zo'n 1000 extra gewonden (waarvan 50 ernstig).

Er is geen evidentie voor de argumenten dat er voordelen zouden zijn op gebied van verkeersveiligheid aan een vroege start met de motorfiets zoals de verwachtingen naar minder slachtoffers bij de andere transportmodi, grotere veiligheid van A1-bestuurders vergeleken met bromfietzers dankzij de extra opleiding of grotere veiligheid van oudere motards die vroeg met rijden zijn begonnen.