



› Informatie* ‹

UITGAVE: DE RUITER B.V.

DE BROMFIETS

Medewerker-deskundige

G. van 't Hul,

secretaris Nederlandse Vereniging RAI

„INFORMATIE”

onder redactie van

J. H. Bakker
J. C. M. Hendriks
F. G. de Ruiter
T. de Vos

Abonnementprijs f 98,75 per jaar
2e kwartaal 1977

De Siso- en Jeugdsiso-coderingen worden bepaald door de Dienst Bureau Boek en Jeugd van het Nederlands bibliotheek en lektuur centrum te 's-Gravenhage.

Niets uit deze uitgave mag worden verveelvoudigd en/of openbaar gemaakt door middel van druk, fotocopie of op welke andere wijze ook, zonder voorafgaande schriftelijke toestemming van de uitgever.

Uitgave: De Ruiter b.v. - Gorinchem

DE BROMFIETS

Siso-codering Je 657.5

Vo 657.5

Een fiets die bromt

De bromfiets is een fiets met een motor, een fiets die bromt. Vroeger sprak men ook wel over een „rijwiel met hulpmotor”. Pas



Een Solex in 1952.

in 1948 kwam het eerste „rijwiel met hulpmotor” op de markt. Dat was de Solex. De bromfiets viert dus in 1978 zijn 30-jarig bestaan.

Al eerder

Misschien is het juist om te spreken van de terugkeer van de bromfiets in 1948. Kort voor de Tweede Wereldoorlog (1940 - '45) waren al pogingen ondernomen om een goed rijwiel met hulpmotor op de markt te brengen. Dit vervoermiddel moest zowel in aanschaf als in onderhoud betaalbaar zijn voor de talrijke fietsers.

En inderdaad, er kwam een soort bromfiets. Er werden er zo'n 10.000 van verkocht. Maar daar bleef het bij. Het lukte niet om nog meer kopers te trekken. Dat kwam omdat die eerste bromfietsen niet zo goed waren. Ze vertoonden nogal wat gebreken. De techniek was niet ver genoeg om de problemen op te lossen.

Dat veranderde na de Tweede Wereldoorlog, dus na 1945. Toen was men in staat om een echte bromfiets te maken.

Schriftelijke cursus

„Rijwielhulpmotoren”

o.l.v. M. Schouten, *chef motorlaboratorium*
en G. W. van Dijk

SOLEX *en andere merken*

GRATIS PROSPECTUS

LEIDSCH E ONDERWIJSINSTELLINGEN

Erkend door de Inspect. v. h. Schrift. Onderwijs,
met medewerking van het Min. van O., K. en W.

JOHAN DE WITSTRAAT 158—162, LEIDEN

Ook het repareren van rijwielhulpmotoren moest geleerd worden.

De eerste

De eerste bromfiets in Nederland — de Solex — leek erg veel op de gewone fiets. De lichte en eenvoudig te bedienen motor hing boven het voorwiel. Door middel van een rol werd het voorwiel aangedreven.

Er kwamen ook losse hulpmotoren op de markt. Die konden op vrijwel elke willekeurige fiets worden gemonteerd. Vooral het „eitje” van Berini werd erg bekend. Deze motor dankte zijn naam aan de ei-vormige benzinetank.

Het nieuwe vervoermiddel sloeg aan bij de

mensen. De eerste bromfietsleveranciers hadden zo'n succes, dat anderen hen al gauw navolgden.

Met de brommer op stap

Ook het aantal gebruiksmogelijkheden van de bromfiets nam toe. In het begin gebruikten de mensen dit vervoermiddel alleen om naar hun werk te gaan en 's avonds weer naar huis te rijden. Maar al gauw ging men met de bromfiets op stap in het weekend en ook in de vakanties.

Er kwamen ook zwaardere modellen. Daar kon je samen op zitten. Eén voorop: de bestuurder, en één achterop: de **duo-passagier**.

Nieuwe snufjes

Allerlei fabrieken zochten naar nieuwe snufjes om op die manier veel klanten te krijgen. Zo verschenen in 1950 de eerste bromfietsen met een verende voorvork op de weg. In 1953 kreeg je bromfietsen met voor- en achterwielvering. Er kwamen motoren met meer versnellingen. De **sport-** en de **toerbromfiets** deden hun intrede. Vooral de jongeren waren in de jaren 1955-1963 verzot op zo'n sportbromfiets.

Overigens moest je tenminste 16 jaar zijn om op een brommer te mogen rijden. Die bepaling geldt nog steeds!

Sneller

De nieuwe modellen hadden intussen niet veel meer te maken met het gewone fietsmodel. Het waren eigenlijk meer lichte motorfietsen. Ze konden ook steeds harder rijden. Sommige bereikten een snelheid van 60 kilometer per uur. Daardoor werden ook de gevaren groter.

Hier werd iets tegen gedaan door de toenmalige minister van Verkeer en Waterstaat, mr. J. Algera. Bij de opening van de RAI-tentoonstelling voor tweewielers in 1953 maakte hij het volgende bekend: een bromfiets is „een rijwiel met hulpmotor, waarvan de cilinderinhoud minder dan 50 cc bedraagt en het typenummer in de Nederlandse Staatscourant moet zijn gepubliceerd”. Dit betekende dat de bromfiets volgens de wet een rijwiel was. Daarom ook werd de bromfietsrijder naar het fietspad verwezen.

Bovendien mochten de motoren niet zwaarder worden. De cilinderinhoud van 50 cc heeft te maken met de kracht en de snelheid van de motor.

Maximumsnelheid

Later werd de wet nog uitgebreid. In de zomer van 1956 kwam er een bepaling dat bromfietsen niet harder mochten rijden dan 40 kilometer per uur. Op 1 maart 1957 werd de verplichte typekeuring voor bromfietsen

van kracht. Dat betekende: de bromfiets moest zó zijn gemaakt, dat hij niet harder kon rijden dan 40 kilometer per uur. Er waren namelijk veel jongeren die zich niet hielden aan de maximumsnelheid.

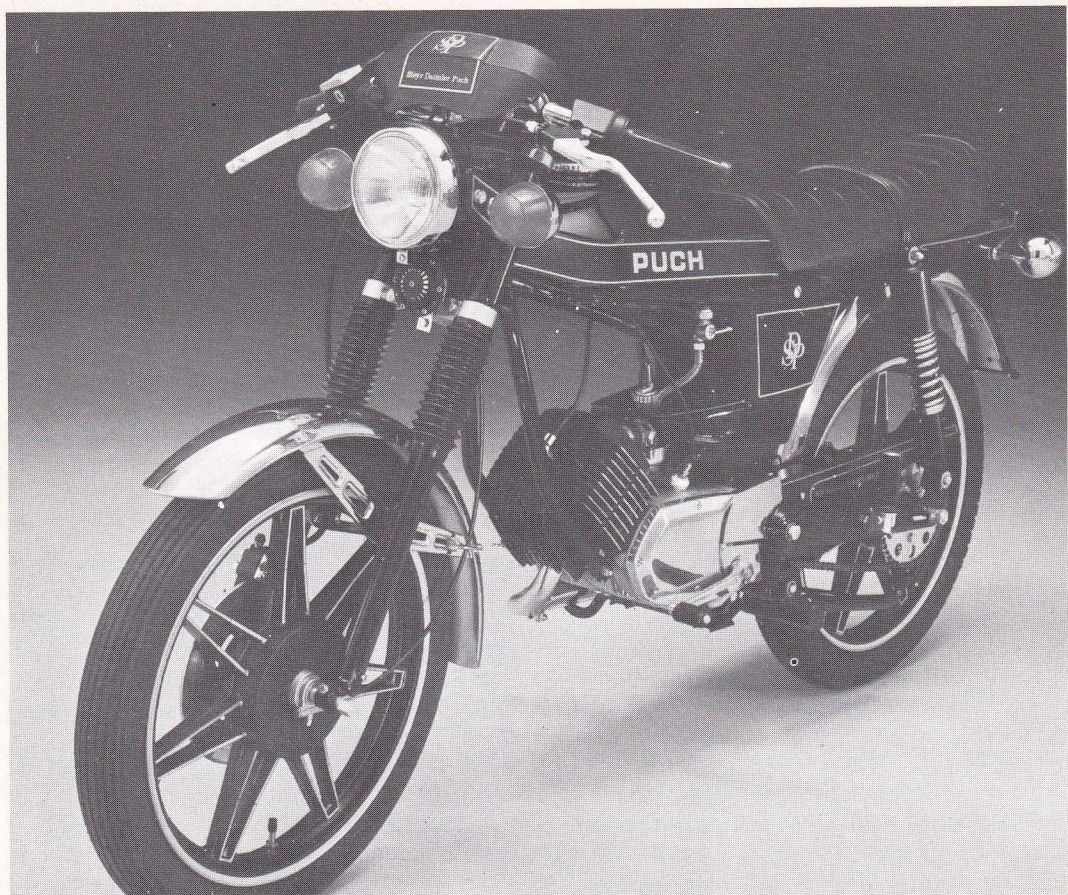
Eind 1958 kwam er nog een bepaling. Binnen de bebouwde kom mochten bromfietsen niet harder rijden dan 30 kilometer per uur.

Stads- of damesbrommer

Omstreeks de jaren 1964-1965 kreeg het publiek veel belangstelling voor een gemakkelijk te bedienen bromfiets met een betrekkelijk lage prijs. We spreken in dit verband van de **stadsbrommer** of ook wel **damesbrommer**. Dit type bromfiets was namelijk vooral bij de dames en meisjes erg in trek.



De stadsbrommer.



Een moderne snelbrommer.

Op het ogenblik zijn de bromfietsen in de volgende groepen te verdelen:

1. De lichte stads- of damesbrommer.
2. De zwaardere bromfiets met twee, drie of vier versnellingen. Deze wordt vrijwel uitsluitend door mannen en jongens bereden.
3. De snorfiets, waarover we straks meer lezen.

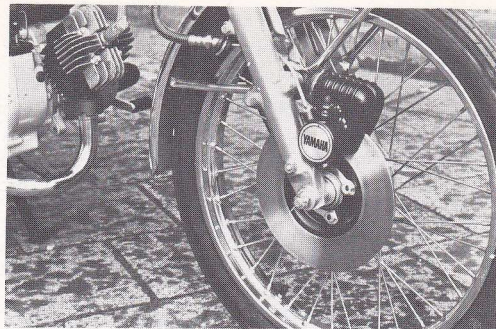
Steeds meer brommers

In 1948 kwam dus de eerste bromfiets op de weg. Na twee jaar reden er in ons land al 55.000. Weer vijf jaar later — in 1955 — reden er 503.000 bromfietsen in ons land rond. De groei ging dus enorm snel. En het eind was nog niet in zicht.

In 1960 was het aantal brommers in Nederland de één miljoen gepasseerd. Er werden toen voor het eerst in één jaar tijd meer dan 200.000 van die vervoermiddelen verkocht. Gedurende de periode 1961-1970 lag de verkoop tussen de 200.000 en 300.000 per jaar. Het totale aantal bromfietsen groeide tot bijna twee miljoen in het jaar 1970.

Dalende verkoop

Na 1970 daalde de verkoop. Dat kwam vooral door de grotere welvaart. De mensen gingen meer geld verdienen. Wie vroeger een bromfiets kocht, was nu in staat een (veel



Tegenwoordig worden bromfietsen uitgerust met schijfremmen (bekend uit de autoindustrie).

duurdere) auto te kopen.

Nu (1977) rijden er in Nederland naar schatting anderhalf miljoen bromfietsen rond. Dit betekent dat één van de zes Nederlanders die een bromfiets mogen berijden, in het bezit is van zo'n voertuig.

De snorfiets

Sinds 1 februari 1975 moeten bromfietzers een **valhelm** dragen. Dat is een helm die het hoofd beschermt bij een ongeluk. Het hoofd is namelijk een erg kwetsbaar lichaamsdeel. Als je met je brommer valt of tegen een boom rijdt, kun je vooral daar ernstige verwondingen oplopen.

Toch hadden een heleboel mensen bezwaar tegen die maatregel. Vooral vrouwen. Ze

vonden het niet leuk een valhelm te dragen, zeker niet als ze net naar de kapper waren geweest. De helm bedierf hun kapsel. Bovendien moesten ze dat ding steeds meesjouwen als ze boodschappen gingen doen. Sommigen konden de helm niet dragen. Denk maar aan vrouwen in klederdracht met een kap op het hoofd.

„Het zit wel snor”

Minister Westerterp van Verkeer en Waterstaat wilde tegemoet komen aan die bezwaren. Op 9 september 1975 zei hij voor de televisie: „We kunnen misschien een brom-



Een snorfiets.

fiets maken die niet harder rijdt dan 20 kilometer per uur en daar zou je dan geen valhelm voor nodig hebben.” Hij gaf deze fiets „met een windje in de rug” al meteen een naam: **snorfiets**.

Er volgden verschillende onderzoeken en gesprekken door de leveranciers met het ministerie. Die vielen gunstig uit. Op 24 februari zei de minister: „Het zit wel snor met de snorfiets, laat hem maar snorren.” Twee maanden later was het zo ver: toen mocht men zonder valhelm een snorfiets berijden.

Kleine wielen

De snorfiets moet zo zijn gemaakt, dat hij niet harder kan rijden dan 20 kilometer per uur.

De middellijn van de velgen moet tussen de 25,4 en 30,5 centimeter liggen. De snorfiets heeft dus kleine wielen. Zo kan de politie meteen zien dat er een snorfiets over de weg rijdt en niet een gewone bromfiets met een maximumsnelheid van 40 kilometer per uur. Want bij een gewone bromfiets mag de middellijn van de velg niet kleiner zijn dan 40,5 centimeter.

Kortom: de snorfiets onderscheidt zich van de gewone bromfiets door kleinere wielen. Voor de snorfietsers gelden verder dezelfde regels als voor de berijder van een gewone bromfiets.



De verplichte rechthoekige gele plaat op het voorspatbord.

Eisen waaraan de bromfiets moet voldoen

Al twintig jaar — om precies te zijn vanaf 1 maart 1957 — moet elk type bromfiets technisch zijn goedgekeurd. Die keuringen worden gedaan door het instituut voor wegtransportmiddelen van TNO in Delft.

Hier volgt een aantal eisen waaraan de bromfiets moet voldoen:

- de cilinderinhoud moet kleiner zijn dan 50 cc;
- er mag geen hogere snelheid worden bereikt dan 40 kilometer per uur (voor snorfietsen 20 kilometer per uur);
- op een brommer met uitgeschakelde motor moet je kunnen fietsen, met andere woorden: er moeten pedalen (trappers aan zitten);
- de bromfiets moet voorzien zijn van een fietsbel die op 25 meter afstand hoorbaar is; van een wit achterspatbord (minimallengte 30 centimeter) en een achterlicht met een rijkskeurmerk;
- de bromfiets moet voorzien zijn van een rechthoekige gele plaat (afmetingen ongeveer 16 x 6 cm) op het voorspatbord;
- de bromfiets moet zijn voorzien van een in het frame ingeslagen rijksgoedkeuringsmerk;
- de bromfiets moet voldoen aan bepaalde eisen wat betreft remvermogen — hij moet dus goed kunnen remmen.

„Spelregels”

En dan nu een aantal „spelregels” voor de mensen die erop rijden.

Bromfietzers:

- moeten 16 jaar of ouder zijn;
- mogen binnen de bebouwde kom niet sneller rijden dan 30 kilometer en buiten de bebouwde kom niet sneller dan 40

- kilometer per uur;
- moeten, evenals de duo-passagier, een goedgekeurde valhelm dragen (dit geldt niet voor snorfiets berijders);
 - zijn verplicht een verzekering tegen schade/ongelukken af te sluiten (op verzoek van de politie moeten ze het verzekeringsformulier tonen; het achterspatbord moet voorzien zijn van een geldig verzekeringsplaatje);
 - moeten gebruik maken van een verplicht fietspad (rond blauw bord met witte fiets);
 - mogen gebruik maken van toeristische fietspaden (zwart rechthoekig bord met de witte letters „fietspad”), maar dan alleen met uitgeschakelde motor;
 - mogen niet naast elkaar en ook niet naast een fietser blijven rijden;
 - mogen geen onnodig geluid veroorzaken;
 - mogen geen gebruik maken van auto- en autosnelwegen;
 - moeten 's nachts, gedurende de schemering, bij dichte mist of sneeuwval de voor- en achterverlichting aan hebben;
 - moeten verder alle verkeersregels in acht nemen die voor fietsers gelden.

Onderzoek

In de zomer van 1975 was er een onderzoek naar gebruik en dergelijke van de bromfiets.



Het gebruik van een valhelm.

Aan 500 bromfietzers, verspreid over Nederland, werd een hele serie vragen gesteld. Daaruit kwamen de volgende interessante feiten naar voren:

Geslacht van de bromfietser

mannen: 59 procent
vrouwen: 41 procent
totaal: 100 procent

Leeftijd van de bromfietser

16—24 jaar: 44 procent
25—34 jaar: 18 procent
boven 35 jaar: 38 procent
totaal: 100 procent

Uit het onderzoek bleek dat bijna tweederde (64 procent) van de bromfietsen in Nederland behoort tot het lichte type: de stads- of damesbrommer. Van de „brommende” dames maakte 90 procent daarvan gebruik. Iets meer dan de helft (53 procent) van de mannelijke bromfietzers had daarentegen een zwaarder model met versnellingen.

Gebruik van de bromfiets

Eén van de vragen was: voor welke doeleinden gebruikt u uw bromfiets?

Het meest genoemd werd „boodschappen doen” (47 procent). Daarop volgde het antwoord: om ermee naar het werk te gaan (35



Bromfietzers moeten gebruik maken van een verplicht fietspad.

procent). Van de bromfietsbezitters tussen 16 en 20 jaar bleek 37 procent dit voertuig te gebruiken voor vervoer naar school of cursus. Bovendien gingen een heleboel mensen ermee op stap in de vakantie. Verder bleek dat ongeveer 800.000 Nederlanders hun bromfiets praktisch elke dag berijden.



Het achterspatbord moet voorzien zijn van een geldig verzekeringsplaatje.

Waarom geen nieuwe?

Aan voormalige bromfietsbezitters werd de vraag gesteld: „Waarom heeft u geen nieuwe bromfiets gekocht?” In 47 procent van de gevallen luidde het antwoord: „Omdat ik een auto heb aangeschaft.”

Sneller dan openbaar vervoer

De bromfiets is in de steden aanzienlijk sneller dan het openbaar vervoer, dus sneller dan de bus, de tram of de metro. Dat is

gebleken uit proeven. In zeventien steden werden allerlei tochtjes gemaakt met de brommer en met het openbaar vervoer. Men schreef precies op hoe lang men erover deed.

In Amersfoort, Den Helder en Venlo bereikte men met de bromfiets de plaats van bestemming ongeveer vijf keer zo snel als met het openbaar vervoer.

Gemiddeld was het openbaar vervoer in alle zeventien onderzochte steden drie maal zo langzaam als de bromfiets. In Amsterdam, Den Haag, Rotterdam, Groningen en Den Bosch was het openbaar vervoer „slechts” 2½ maal langzamer. In de stad met het snelste openbaar vervoer — Utrecht — betekende 20 minuten brommen nog altijd 40 minuten met de bus.

Bromfiets en geluid

Je hoort wel eens zeggen: de bromfietser is één van de grootste lawaaimakers op de weg. Dat is wat overdreven. Goedgekeurde brommers mogen en zullen niet veel lawaai maken.

Maar helaas! Er wordt nogal eens geknoeid. Er zijn mensen die het prachtig vinden als hun brommer luid ronkt of knettert.

Toch is uit een Europees onderzoek gebleken dat van al het gemotoriseerde verkeer bromfietsen de minste herrie ver-

oorzaken. En dan nog iets: Nederland stelt in Europa de strengste eisen op het gebied van geluidshinder door brommers.

Politiecontrole

In 1974 controleerde de politie tijdens verkeersacties maar liefst 23.471 bromfietsen. Hiervan bleken er 478 de geluidsvorschriften te overtreden. Dat was één geluidsovertreder op 49 bromfietsers.

Iets ongunstiger was het jaar 1975. Toen werden 15.209 brommers gecontroleerd. Daarvan konden er 383 wat geluid betreft niet door de beugel. Dat was één op de 40 bromfietsen.

Als men deze cijfers ziet, is men geneigd te zeggen: het valt wel mee. Maar bij elkaar is het aantal overtreders zo groot, dat ze echt wel opvallen. Met hun geronk en geknetter bederven ze het voor de andere bromfietsers!

Stichting „Goed Brommen”


Sinds enkele jaren bestaat in Nederland de Stichting „Goed Brommen”. Daarin werken verschillende organisaties samen, die allemaal iets met de bromfiets te maken hebben. Deze organisaties zijn:

- Veilig Verkeer Nederland
- Koninklijke Nederlandse Toeristenbond ANWB


- Centrale Politie Verkeerscommissie
- Nederlandse Stichting Geluidshinder
- Instituut voor Wegtransportmiddelen TNO
- RAI-afdeling fabrikanten en importeurs van bromfietsen
- de kleinhandelsorganisaties BOVAG, COT en NCBRM
- Vereniging van handelsagenten in de rijwiel- en bromfietsbranche.



De politie meet het lawaai van een bromfiets.

buddy 

*Ein heel grote gaat om je best kunnen nemen: zoveel bij als jij wilt, ook in de klas.
Prima en dubbelzinnig zijn stempels berekend op jaarlijkse spouwerk. En wegstreken die
volautomatische Sachs-motor type 501... te gek, gewoon!
Ein ganz Buddy is best dan een serie vriend...*



Reclame voor bromfietsen.

De stichting maakt reclame voor een goed gebruik van de bromfiets. Aan bromfietzers worden allerlei adviezen gegeven. Die adviezen staan netjes afgedrukt op zogenaamde hangkaarten: kaarten die je ergens kunt ophangen. Ze worden verstuurd aan bijvoorbeeld scholen voor voortgezet onderwijs, met het verzoek ze een opvallende plaats te geven.

Ook zijn deze adviezen in de vorm van zegelvellen via de scholen verspreid. Zo kwamen in de loop der jaren 250.000 zegelvellen op de scholen terecht.

De adviezen

Dit zijn de adviezen, zoals je die op de hangkaarten en zegelvellen kunt lezen:

Bromfietzers . . .

- zorg dat je ziet en gezien wordt . . . laat je verlichting controleren!
- gladde banden zijn levensgevaarlijk . . . zachte trouwens ook!
- 'n nieuwe remkabel kan je de kop niet kosten . . . een versleten wel!
- 'n luide bel is verplicht; 'n luidruchtige uitlaat verboden!
- helm op . . . veilig idee!
- opvoeren eindigt vaak met af-voeren!
- duidelijk rijden is veilig rijden!
- hou het rustig . . . laat je uitlaat met rust!
- kijk twee keer of het kan!

Foto's: Pitmandruk, Goes.
Reclame- en Adviesbureau van Lieshout en van Hemert, Dordrecht.

