

Actieplan Jonge Bromfietzers

3 september 2004

Inhoudsopgave

1. Doelstelling Actieplan Jonge bromfietzers
2. Probleemanalyse
3. Kansrijke maatregelen
4. Planning

1. Doelstelling Actieplan Jonge Bromfietzers

Jonge brom- en snorfietzers hebben het hoogste ongevalsrisico van alle verkeersdeelnemers in Nederland. Het risico van bromfietzers in de leeftijdscategorie 16-17 op zwaar letsel als gevolg van een verkeersongeval is 22 keer zo hoog als dat van fietsers in dezelfde leeftijdscategorie, het risico om dodelijk te verongelukken in het verkeer 11 keer zo hoog. Bij ongevallen met bromfietzers in de leeftijdscategorie 16-17 zijn jaarlijks zo'n 30 doden en 1250 zwaar gewonden te betreuren.

De doelstelling van dit actieplan is om het aantal slachtoffers bij en door jonge bromfietzers met ten minste 50% te verminderen. Hiermee draagt dit actieplan substantieel bij aan het behalen van de overkoepelende doelstelling van maximaal 900 verkeersdoden per jaar in 2010.

2. Probleemanalyse

De belangrijkste menselijke oorzaken van het hoge ongevalsrisico onder jonge brom- en snorfietzers zijn jeugdige overmoed en gebrek aan ervaring. Jeugdige overmoed uit zich in risicoblindheid (gevaar niet zien), risicoacceptatie (gevaar wel zien, maar voor lief nemen) en risicozucht (gevaar opzoeken). Het is een leeftijdsgebonden attitude-probleem, dat met de loop der jaren afneemt.

Gebrek aan verkeerservaring is de tweede hoofdoorzaak. Ervaren bestuurders gaan beter om met complexe verkeerssituaties en onverwachte gebeurtenissen. Onervaren bestuurders beschikken nog niet over de hiervoor benodigde interne 'handelingsscripts'. Gebrekkige regelkennis of slechte rijvaardigheid daarentegen hebben geen aantoonbaar verband met het hoge ongevalsrisico van jonge brom- en snorfietzers.

Ten derde vormt het voertuig zelf een belangrijke risicofactor. Brom- en snorfietzers zijn relatief kwetsbaar, omdat zij een beschermende constructie ontberen. Des te hoger de snelheid, des te groter dit risico. Vandaar dat het opvoeren van brom- en snorfietzen bijzonder gevaarlijk is, met name voor overmoedige jongeren die hun grenzen niet kennen of deze juist bewust opzoeken.

Een vierde risicofactor is het snelheidsverschil tussen bromfietzers en overige verkeersdeelnemers. De huidige maximum snelheid voor de bromfiets is 30 km/h binnen de bebouwde kom en 40 km/h daarbuiten. Sinds 1999 mag de bromfiets op veel plekken binnen de bebouwde kom op de rijbaan rijden. De maximum snelheid van 30 km/h is echter niet aangepast. Hierdoor bestaat op 50 km/h wegen een snelheidsverschil tussen bromfietzers en het overige verkeer. Op fietspaden buiten de bebouwde kom doet zich het

omgekeerde voor. Bromfietsen rijden daar aanmerkelijk harder dan fietsers.

3. Kansrijke maatregelen

Kansrijke maatregelen moeten zich richten op het wegnemen van de oorzaken van het hoge ongevalsrisico onder jonge brom- en snorfietsers. Dat betekent dat de nadruk moet liggen op attitudeverandering en het bevorderen van verkeersinzicht. Gerichtte educatie van aspirant-bestuurders, met name in gevaarherkenning, kan dit bewerkstelligen. Op voertuiggebied zouden de maatregelen zich in de eerste plaats moeten richten op het tegengaan van opvoeren. Ten slotte is het voorstel om de snelheidsverschillen tussen verkeersdeelnemers te beperken.

Dit leidt tot het volgende maatregelenpakket:

3.1. Bromfietsrijbewijs

Het idee is om het huidige verplichte theorie-examen voor brom- en snorfietsers uit te breiden met een gevaarherkenningstoets en een intensieve veiligheidscursus. De veiligheidscursus moet specifiek gericht zijn op veilig verkeersgedrag. Het trefwoord daarbij is *risicovermijding*, het voorkomen dat je in een gevaarlijke situatie belandt. *Risicobeheersing*, het doel van veel traditionele opleidingen, is uit den boze. Europees onderzoek heeft uitgewezen dat hierdoor de jeugdige overmoed juist wordt versterkt.¹

Het bromfietsrijbewijs zou niet langer de vorm van een certificaat krijgen, maar die van een aparte categorie op het rijbewijs. Hiermee geeft Nederland invulling aan komende Europese regelgeving op dit terrein. Een bromfietscategorie op het rijbewijs maakt het ook mogelijk om de brom- en snorfiets in te passen in het toekomstige puntenrijbewijs.

3.2. Kentekening

Op dit moment hebben brom- en snorfietsen geen kenteken. Ze beschikken louter over een verzekeringsplaatje. Dit biedt de politie onvoldoende houvast bij het achterhalen van gegevens over voertuig en bestuurder. Kentekening van brom- en snorfietsen zal de handhaving vergemakkelijken. De met kentekening gepaard gaande harde sanctiemaatregelen, inclusief het in beslag nemen van het voertuig bij recidive, zullen het opvoeren sterk ontmoedigen. De verwachting is dat na een aantal jaren van kentekening het aantal opgevoerde voertuigen met circa 75% zal zijn teruggelopen.

¹ DAN report, Bartl 2000; ADVANCED report, Sanders 2002.

3.3. Anti-opvoermaatregelen in Europees verband

Sinds 17 juni 1999 moeten nieuwe typen brom- en snorfiets voldoen aan Europese bepalingen voor opvoerbestedigheid. Sinds 17 juni 2003 mogen geen brom- en snorfietsen meer worden verkocht (ook niet van voor 17 juni 1999 goedgekeurde typen) die niet aan de Europese bepalingen voldoen. De Europese anti-opvoerrichtlijn zal binnenkort worden geëvalueerd. De verwachte uitkomst van deze evaluatie is dat de huidige Europese regels het opvoeren van brom- en snorfietsen onvoldoende tegengaan. Nederland is voorstander van een aanscherping van de Europese anti-opvoerrichtlijn en zal hier in Brussel voor ijveren.

3.4. Maximum snelheid

Het plan is om de maximum snelheid voor de bromfiets te harmoniseren met die van het overige verkeer op dezelfde weg. Dit leidt tot twee wijzigingen:

- een verhoging van de maximum snelheid van de bromfiets op de rijbaan tot de constructiesnelheid, oftewel 45 km/h;
- een verlaging van de maximum snelheid van de bromfiets op het fietspad buiten de bebouwde kom naar 30 km/h.

4. De planning

In overleg met de ministers van Justitie en Binnenlandse Zaken is besloten tot een integrale aanpak van het bromfietsprobleem, met kentekening als basis. Dit houdt in dat het bromfietsrijbewijs en de veranderingen in de maximum snelheid kunnen worden ingevoerd na voltooiing van de kentekening. Deze gaat van start op 1 september 2005 en zal november 2006 zijn afgerond. De streefdatum voor genoemde wijzigingen is derhalve januari 2007.

Twee jaar na invoering zullen de bovengenoemde bromfietsmaatregelen worden geëvalueerd. Indien daarbij blijkt dat de doelstelling van een slachtofferreductie van 50% niet is gehaald, zullen aanvullende maatregelen moeten worden genomen.