

Brommers op je pad

Omdat beleidsmakers voor fietsverkeer regelmatig te maken hebben met bromfietzers: een kennisoverzicht over bromfietzers en snorfietzers, problemen en oplossingsrichtingen.

Cees Wildervanck, verkeerspsycholoog, de Paauwen PenProducten

Een halve eeuw bromfietzen

Het rijwiel met hulpmotor deed zijn intrede aan het eind van de jaren veertig. In 1970 waren er bijna twee miljoen brommers; nu zijn het er reeds een jaar of twintig nog slechts rond de half miljoen. De bromscooter neemt ruim 80% van de verkopen voor zijn rekening.

Brom- en snorfietzen hebben de laatste decennia geen grote bijdrage meer aan de mobiliteit geleverd. Maar voor 16- en 17-jarigen blijven ze het enige gemotoriseerde voertuig. En ze zijn zeer verbonden geraakt met de *lifestyle* van groepen in die leeftijdsklasse.

De bromfietzer: wie is dat?

Er zijn ongeveer 311.000 mannelijke brom-/snorfietzers en 191.000 vrouwelijke. Ongeveer de helft van de bromfietzers vinden we onder de 16- tot 24-jarigen. Jongeren (16-17 jaar) rijden blijkens het *Periodiek Regionaal Onderzoek Verkeersveiligheid 2001 (PROV)* de minste kilometers per rit (9 km), 55-plussers de meeste (18 km). Jongeren maken meer korte ritjes; ouderen maken minder, maar langere ritten. Woon-werk-/schoolverkeer is in het algemeen voor bromfietzers het voornaamste reismotief, met sociaal verkeer als tweede. Voor de ouderen is woon-winkelverkeer het belangrijkste.



Bromfietzen: wat is dat?

• Snelheid

De bromfietzen is een eensporig voertuig en dus labiel en kwetsbaar. Bovendien kunnen ze vaak veel te hard. Bromfietzen worden al opgevoerd sinds er bromfietzen zijn. Dat is inherent aan het verlangen naar 'kicks' en snelheid van de jonge mannelijke verkeersdeelnemer. Het snelheidsgedrag van vooral jonge bromfietzers is ernaar: 16-17-jarigen geven als gemiddelde snelheid binnen de kom 51 km/uur op en buiten de kom 61 km/uur (*PROV 2001*).

• Risico

De helft van de bromfietzers behoort tot de 'moeilijke' leeftijdsgroep van 18-24 jaar; het overgrote deel daarvan bestaat tot overmaat van ramp uit (jonge) mannen. Jonge verkeersdeelnemers vertonen een hoogst riskante combinatie van lage leeftijd en geringe ervaring. Het gevolg is vooral

slechte risicoperceptie in combinatie met hoge risicoacceptatie. Risicoperceptie betekent dat je in staat bent om uit het verkeersbeeld dingen op te pikken die tot een onveilige situatie kunnen leiden, zoals Jantje met zijn voetbal op de stoep. Herkennen daarvan kun je voor een deel leren door opleiding en/of voorlichting, maar het is toch vooral een kwestie van ervaring. En die hebben jonge bromfietzers dus nog niet.

Risicoacceptatie betreft de vraag of je een opgemerkt risico wilt aanvaarden of niet. Jongeren vinden risico wel 'spannend' en willen met riskant gedrag bovendien aanzien verwerven bij de leeftijdsgenoten.

De karakteristieken van de jonge (mannelijke) bromfietzers en die van het voertuig leiden tot veel ongevallen en slachtoffers. Tabel 1 geeft de vervoersprestatie van bromfietzen en de slachtoffergegevens over 2003. Het is bizar: het voertuig dat voor 1% van de verplaatsingen en 0,5% van de kilometers zorgt, heeft 16% van de ernstig gewonden en 9% van de doden op zijn conto.

In 2001 had een op de vijf bromfietzers een ongeval, bij 16-17-jarigen was dat zelfs een op de drie. De bromfietzen heeft met 80 doden per miljard reizigerskilometers dan ook verreweg het hoogste verkeersrisico. (Ter vergelijking: auto 4, motor 68 doden per mil-

Tabel 1. slachtoffers (werkelijke getallen) in 2003 en bijdrage aan mobiliteit

	bromfietzen	totaal van alle vervoerwijzen	bromfietzen t.o.v. totaal
doden	97	1.088	9 %
ziekenhuisgewonden	2.970	18.420	16 %
reizigerskilometers (miljard)	0,9	178,5	0,5 %
aantal verplaatsingen p.p. per dag	0,03	3,11	1 %

bronnen: AVV en SWOV / CBS - OVG



jard reizigerskilometers.) De helft van de bromfietssslachtoffers was 16 of 17 jaar oud.

Uit *PROV 2001* blijkt dat mannelijke bromfietsers per gereden afstand bijna drie keer zoveel ongevallen hebben als vrouwelijke. 'Het' bromfietserprobleem is dus vooral het jonge-mannelijke-bromfietsersprobleem.

Botspartner van brom- en snorfietsen is vooral de personenauto. Alleen bij bromfietsers leveren 'eenzijdig' plus 'obstakel' samen ook maar liefst 30% van de doden, net zoveel als de botsingen met personenauto's.

• Overlast

Jonge bromfietsers bezorgen niet alleen zichzelf, maar ook anderen ellende. Andere verkeersdeelnemers wordt de stuipen op het lijf gejaagd, en ouderen durven het voetgangers(!)gebied niet meer in omdat ze bang zijn er van de sokken te worden gereden. Hetzelfde geldt *mutatis mutandis* voor oudere fietsers.

Daarnaast zijn bromfietsen volgens de *Milieubalans 2004* (RIVM, 2004) al zeker tien jaar de belangrijkste bron van geluidhinder in de woonomgeving: 19% van de respondenten had er last van, ruim de helft meer dan in 1993. Voor de moeilijke geslachts-/leeftijdsgroep waar we het over hebben is dat lawaai mooi meegenomen. Eens te meer blijkt verkeersgedrag niet iets geïsoleerds te zijn, maar een afspiegeling van de maatschappij, waar agressie en lawaai zeker in deze leeftijdsgroep op een warm onthaal kunnen rekenen. Gedragsbeïnvloeding op dit gebied kan dan ook niet meer zijn dan symptoombestrijding. Voor die symptoombestrijding, c.q. -handhaving, is apparatuur nodig, die door subsidie van VROM nu bij alle politiekorpsen in Nederland

beschikbaar is. Maar: 'handhaving op geluid heeft vooralsnog geen hoge prioriteit bij de politie, zodat de geluidhinder veroorzaakt door (opgevoerde) bromfietsen voorlopig nog wel zal voortduren.' (RIVM 2004).

Maatregelen

• Actieplan

In september 2004 verscheen het *Actieplan Jonge Bromfietsers* van V en W. Belangrijkste onderdelen zijn een bromfietsrijbewijs, een kenteken voor bromfietsen en aanpassing van de maximumsnelheid voor bromfietsen. Het kenteken voor bromfietsen komt het eerst; de overige maatregelen moeten daarop wachten. Die zullen pas vanaf begin 2007 hun beslag kunnen krijgen.

• Educatie en leeftijd

Gezien het hoge risico van bromfietsers is het verwonderlijk dat pas in 1996 een wettelijke stok achter de deur kwam voor hun educatie, in de vorm van het verplichte bromfiets-theoriecertificaat. Tot dan was het aan de bromfietser in kwestie en aan de motivaties en mogelijkheden van zijn school in hoeverre hij op zijn taak van bromfietsbestuurder was voorbereid. Helaas bleek het theoriecertificaat in termen van verkeersveiligheid weinig uit te halen. Dat veel 16- en 17-jarigen het verplichte certificaat niet eens hebben, is dus ook niet zo erg. Regelkennis is in het verkeer ook niet zo belangrijk, wél het feit dat anderen zich niet aan die regels houden, het feit dat een gevaarlijk voertuig als een bromfiets een behoorlijke voertuigbeheersing vergt en het inzicht dat er maar weinig voor nodig is om ermee onderuit te gaan.

Verblijvend is dus dat risicoperceptie

in het kader van het Actieplan bij het nieuwe bromfietsrijbewijs de nodige aandacht zal krijgen. Plannen voor een *praktijkexamen* zijn echter geschrapt omdat het '...de bromfietser op onaantvaardbaar hoge kosten [zou] jagen, zeker gezien de beperkte periode waarin het gros van de bestuurders de bromfiets gebruikt. Door deze hoge kostendrempel dreigde de maatregel neer te komen op het afschaffen van de bromfiets via de achterdeur.' (*De Rijbewijsrevolutie*, V en W, 2002).

Over die afweging kan men gezien het extreem hoge risico voor jonge bromfietsers van mening verschillen, en het 'afschaffen via de achterdeur' is voor een deel van deze groep nog wel degelijk aan de orde geweest. In dezelfde notitie werd voorgesteld om de minimumleeftijd voor bromfietsers te verhogen tot 17 jaar. De SWOV stelde voor daar 18 jaar van te maken en berekende dat dat ruwweg een halvering van het aantal doden en ziekenhuisgewonden zou opleveren (Schoon en Goldenbeld, 2003). Deze voorstellen tot leeftijdsverhoging hebben het echter ook niet gehaald.

Het hoge risico van bromfietsers leidt al sinds lang tot regionale en lokale activiteiten op het gebied van educatie van bromfietsers. Gestimuleerd door vooral regionale organen voor de verkeersveiligheid, gemeenten, enthousiaste rijkschoolhouders en verzekeringsmaatschappijen wordt relatief veel gebruik van deze cursussen gemaakt. Lichtend voorbeeld is een experiment dat in Friesland werd uit-



gevoerd (Goldenbeld en Houwing, 2001). De cursisten reden gedurende een groot deel van het jaar na de opleiding 'beter' dan hun niet-opgeleide collega's en ongeveer net zo goed als niet-opgeleide bromfietzers met een jaar rijervaring. Voor alle duidelijkheid: hier was wél sprake van een praktijkopleiding. De eerlijkheid gebiedt tevens te vermelden dat de overigens zeer tevreden cursisten bij de evaluatie hun twijfel uitspraken over de vraag of aspirant-bromfietzers of hun ouders bereid zouden zijn om te betalen voor een goede opleiding. Aan het nieuwe bromfietsexamen wordt mogelijk een strafpuntensysteem gekoppeld dat ertoe leidt dat je na een aantal ernstige overtredingen opnieuw rijexamen moet doen. Dat strafpuntensysteem staat of valt uiteraard met de handhaving: je moet eerst betrapt zijn wil je strafpunten krijgen en je rijbewijs kwijtraken. Hoe belangrijk dat is wordt geïllustreerd doordat het vergelijkbare beginnersrijbewijs voor automobilisten en motorrijders in de afgelopen twee jaar nog tot geen enkel ingetrokken rijbewijs heeft geleid (Bijlsma, 2004). Dat zou tot de conclusie leiden dat het eerdergenoemde kenteken voor bromfietsen op zich ook nog niet voldoende is voor effectieve handhaving.

Eén ding is bij gedragsbeïnvloeding van bromfietzers van groot belang: de specifieke karakteristieken van de leeftijdsgroep. Jongeren hebben in het algemeen vrij sterke normen omtrent wat 'kan' en wat niet, respectievelijk



wat 'cool' is en wat fout. Verder lijkt het gemakkelijk om jongeren te bereiken doordat er steeds meer media zijn, zoals tv, internet en mobieltjes. Maar doordat de commercieel interessante jongeren worden doodgegooid met informatie zijn ze juist heel selectief in het binnenlaten daarvan. Het wordt daardoor steeds moeilijker om ze te bereiken, zeker met informatie waar ze niet om hebben gevraagd, zoals informatie over verkeersveiligheid en ander braaf gedrag. Omdat de doelgroep zich niet laat overtuigen door argumenten van anderen maar zelf tot conclusies wil komen, wordt het de truc om ze daarover onderling aan de praat te krijgen. Sommigen verwachten veel van confrontatie met de ernstige gevolgen van bromfietsongevallen. In het algemeen blijkt dergelijke griezelige voorlichting echter weinig uit te halen: die wordt verdrongen, compleet met de boodschap: *it won't happen to me*.

• *Regelgeving en handhaving*

De SWOV schat dat het tegengaan van het opvoeren van brommers zou leiden tot 17 minder doden en 494 minder gewonden per jaar (Schoon en Goldenbeld, 2003). Maar dat tegengaan blijkt buitengewoon moeilijk. Het wettelijk verbod op opvoeren (d.w.z. op wijzigingen aan de motor) haalt weinig uit. Hetzelfde geldt voor een verbod op de verkoop van opvoeronderdelen, als dat al mogelijk zou zijn. Daarom zijn meer dan eens convenanten gesloten met de bromfietshandel om die verkoop tegen te gaan. Die convenanten hebben tot op heden niets uitgemaakt en in de scooterbladen wordt vrijelijk geadverteerd met opvoersets en 70cc-cilinders.

Op de bromfiets is een valhelm verplicht, maar 7% van de berijders en 23% van de passagiers draagt geen helm, en nog eens ruim een kwart draagt hem verkeerd. De motieven daartoe zijn grotendeels irrationeel van aard: een helm is lastig en je krijgt er vet haar van. Dat maakt het des te moeilijker om er iets aan te doen. De weerstand tegen de helm is zo groot dat sommige bromfietzers in een opmerkelijk staaltje van lateraal denken hun bromfiets van een oranje plaatje of sticker voorzien zodat het een snorfiets lijkt en ze geen helm 'hoeven' dragen. Met de naleving van voor de bromfietser belangrijke regels is het dus niet bijster florissant gesteld. Dat is niet zo verwonderlijk. Blijkens PROV heeft een



bromfietser in 2001 gemiddeld 0,05 bekeuringen gehad, en een automobilist 0,46. Het is niet waarschijnlijk dat de modale bromfietser tien keer minder overtredingen begaat dan de dito automobilist: op overtredingen van bromfietzers wordt domweg veel minder gelet. Dat komt onder meer doordat bromfietzers niet op kenteken te pakken zijn. Ze zijn bovendien wendbaar en snel, waardoor ze moeilijk in de kladden zijn te grijpen. De politie heeft dan ook laten weten dat intensieve controles op de maximum voertuig-snelheid van brom- en snorfietsen en dus op opvoeren pas beginnen als het kenteken op bromfietsen is ingevoerd. Een verhaal apart is de meestal weer lokale aanpak door de politie van niet alleen gevaarlijk maar ook hinderlijk gedrag van bromfietzers. Voorbeeld is het *ASO-project (Aanpak Scooter Overlast)* in Rotterdam, waar de politie streng repressief optreedt. In Den Haag wordt bureau Halt ingeschakeld en wordt ook aandacht besteed aan achterliggende motieven als irritatie en agressie.

• *Bromfiets op de rijbaan (BOR)*

Een succesvolle maatregel was de verhuizing per december 1999 van de bromfiets binnen de bebouwde kom van fietspad naar rijbaan. Het aantal bromfietsongevallen in 'BOR-situaties' bleek na twee jaar 15% sterker gedaald dan waar de bromfiets nog op het fietspad reed. Behalve de bromfietzers zelf zijn vooral fietsers zeer gebaat met de BOR-maatregel.

En nu?

Een verkeerscategorie die slechts 1% van de verplaatsingen levert en 0,5% van de kilometers, neemt wel 9% van de doden en 16% van de ziekenhuisgewonden voor zijn rekening, en ergeren alom. De kern van het probleem

Sober Duurzaam Veilig



In december 1997 is door alle weg-beherende overheden het convenant **Startprogramma Duurzaam Veilig** ondertekend. Een van de afspraken betrof een sterke toename van de omvang van verblijfsgebieden buiten de bebouwde kom (60km/uur-zones). In 2003 was meer dan de helft van de 7.000 kilometer waterschapswegen als 60km/uur-zone heringericht. Deze herinrichting is gedegen geëvalueerd. Na drie jaarlijkse tussenrapporten is er nu een eindrapport van de evaluatie verschenen. Met duidelijke conclusies.

De ontwikkeling in verkeersveiligheid in twintig 60km/uur-gebieden, met in totaal 850 km weglengte, zijn in de evaluatie afgezet tegen de ontwikkeling in een controlegroep van waterschapswegen waar geen maatregelen zijn getroffen. De 60km/uur-zones zijn vooral sober ingericht. Dat is te zien in de kosten, maar ook in het effect: de verkeersintensiteiten zijn niet gedaald maar zelfs licht gestegen. Dat zal te maken hebben met de relatief 'lichte' maatregelen die getroffen zijn en die niet tot andere routekeuzen hebben geleid. Desondanks, in de heringerichte gebieden blijkt het aantal slachtofferongevallen op kruispunten met 47% te zijn gedaald en op wegvakken met 17%. Gemiddeld is de daling in



ligt bij de jonge bromfietzers, een hoogst ongelukkige combinatie van leeftijds- en voertuigcategorie. Wat kun je daar nu vooral als regionale en lokale overheden nog aan doen?

• BOR en infra

'Bromfiets naar de rijbaan' heeft zijn effectiviteit bewezen en het verdient dus in het algemeen aanbeveling om die maatregel waar mogelijk toe te passen. Zorgvuldigheid is daarbij wel geboden, zowel wat betreft het 'waar' als het 'hoe'. Belangrijke voorwaarden zijn de snelheidslimiet voor auto's en vooral de mate waarin automobilisten zich daaraan houden(!), en de lengte en continuïteit van de route waarvoor de regeling geldt. Ook moet rekening worden gehouden met de verwachtingspatronen van automobilisten bij kruisingen (Goldenbeld et al, 2002).

• Educatie

Het Friese experiment heeft laten zien dat een goede opleiding van bromfietzers wel degelijk effect kan sorteren, maar dat financiën een barrière vormen. We zien dan ook vaak dat (samenwerkende) gemeenten en regio's dergelijke cursussen organiseren en subsidiëren,

soms op zeer grote schaal, zoals in de kop van Overijssel (Heijkamp, 2001). Uiteraard is het zaak, daarbij aansluiting te zoeken. Daarnaast is het natuurlijk de moeite waard om VO-scholen te vragen om überhaupt aan verkeerseducatie te doen en daarbij ook aandacht te schenken aan bromfietzen. Dat het in het vooruitzicht gestelde bromfietsexamen op zijn vroegst pas in 2007 zal worden ingevoerd en geen praktijkdeel kent, maakt stimulering van deze reeds lopende educatieve activiteiten alleen maar belangrijker.

• Handhaving

We hebben gezien dat er, als het gaat om het wangedrag van bromfietzers, nog relatief weinig werk wordt gemaakt van handhaving. Dat is voor een deel verklaarbaar, maar dat neemt niet weg dat het de moeite waard is om in het betreffende (bijv. driehoeks)overleg meer aandacht voor deze handhaving te vragen. Behalve op onveilig gedrag moet dan ook gelet worden op hinderlijk gedrag. Zoals bij elke vorm van handhaving is communicatie daarmee van groot belang. Maatschappelijk en politiek draagvlak verzekerd!

Bronnen

- AVV, *Evaluatie verkeersveiligheidseffecten 'Bromfiets op de Rijbaan.'* Een onderzoek naar letselgevallen met bromfietzers een jaar na de landelijke invoering. Adviesdienst Verkeer en Vervoer, Rotterdam, 2001
- K. Bijlsma, *Startersrijbewijs nog geen enkele keer ingevorderd.* Dagblad van het Noorden, Groningen, 5 maart 2004
- W. Feenstra, A. Hazevoet, K. van der Houwen en I. Veling, *Periodiek Regionaal Onderzoek Verkeersveiligheid 2001.* Traffic Test, 2002
- Ch. Goldenbeld en S. Houwing, *De rijvaardigheid en trainbaarheid van jonge verkeersdeelnemers.* SWOV rapport R-2001-16, Leidschendam, 2001
- Ch. Goldenbeld, A. Dijkstra en M. de Niet, *Consult*

over toepassing van de maatregel Bromfiets op de Rijbaan in Tilburg. SWOV rapport D-2002-8, Leidschendam, 2002

- A.H. Heijkamp, *Duurzaam Veilig: 5 jaar gedemonstreerd.* AVV, Rotterdam, 2001
- RIVM, *Milieubalans 2004.* RIVM, Bilthoven, 2004
- C.C. Schoon en Ch. Goldenbeld, *Jonge brom- en snorfietzers: kan hun ongevalsrisico sterk omlaag?* SWOV rapport R-2003-13, Leidschendam, 2003
- Ministerie van Verkeer en Waterstaat, *De Rijbewijsrevolutie.* Den Haag, 2002

Voorts is uitgebreid gebruik gemaakt van de Kennisbank van de SWOV.