

## **Inventarisatie van handhavings- en educatieprojecten gericht op de bromfiets**

Dr. Ch. Goldenbeld, dr. J. de Groot-Mesken & S. van der Zwan, MSc

R-2014-4



## **Inventarisatie van handhavings- en educatieprojecten gericht op de bromfiets**

## Documentbeschrijving

Rapportnummer:	R-2014-4
Titel:	Inventarisatie van handhavings- en educatieprojecten gericht op de bromfiets
Auteur(s):	Dr. Ch. Goldenbeld, dr. J. de Groot-Mesken & S. van der Zwan, MSc
Projectleider:	Dr. J. de Groot-Mesken
Projectnummer SWOV:	C04.02
Trefwoord(en):	Moped, moped rider, enforcement (law), education, method, engine capacity, risk, risk taking, speed, evaluation (assessment), policy, Netherlands.
Projectinhoud:	Brom- en snorfietsers hebben een hoog overlijdensrisico in het verkeer. Ook worden brom- en snorfietsers regelmatig in verband gebracht met overlast en criminaliteit. Allemaal redenen om handhavingsactiviteiten specifiek op deze groep in te zetten. In dit onderzoek zijn verschillende handhavings- en educatieactiviteiten met een projectmatige aanpak geïnventariseerd en is nagegaan wat er bekend is over hun effectiviteit.
Aantal pagina's:	48 + 8
Prijs:	€ 11,25
Uitgave:	SWOV, Den Haag, 2014

De informatie in deze publicatie is openbaar.  
Overname is echter alleen toegestaan met bronvermelding.

Stichting Wetenschappelijk Onderzoek Verkeersveiligheid SWOV  
Postbus 93113  
2509 AC Den Haag  
Telefoon 070 317 33 33  
Telefax 070 320 12 61  
E-mail [info@swov.nl](mailto:info@swov.nl)  
Internet [www.swov.nl](http://www.swov.nl)

# Samenvatting

Dit rapport inventariseert handhavings- en educatieprojecten gericht op de bromfiets. Brom- en snorfietsers vormen een groep verkeersdeelnemers met een hoog risico. Het overlijdensrisico van bromfietsers is – na dat van motorrijders – het hoogst van alle vervoerswijzen. Ook worden brom- en snorfietsers regelmatig in verband gebracht met overlast en criminaliteit. Allemaal redenen om handhavingsactiviteiten specifiek op deze groep in te zetten. In dit onderzoek zijn verschillende handhavings- en educatie-activiteiten met een projectmatige aanpak geïnventariseerd en is nagegaan wat er bekend is over hun effectiviteit. Beschreven zijn de aanpak, de doelgroep waarop de activiteiten zijn gericht en de eventuele resultaten van een evaluatie.

De vraagstelling van het project luidt als volgt:

- a) Welke veiligheidsproblemen zijn er te onderscheiden bij brom- en snorfietsers?
- b) Welk algemeen beleid wordt gevoerd op deze groep verkeersdeelnemers en wat zijn de verwachte ontwikkelingen in de toekomst?
- c) Welke handhavings- en educatieprojecten zijn in Nederland in de periode 2000-2012 uitgevoerd?
- d) Wat zijn de verschillen tussen deze projecten in aanpak, organisatie en effectiviteit?
- e) Hoe kan de verkeershandhaving gericht op de bromfiets efficiënter worden georganiseerd?

Verkeersveiligheidsproblemen bij brom- en snorfietsers zijn vooral te hard rijden, het daarmee samenhangende opvoeren van het voertuig, en het rijden zonder rijbewijs. Daarnaast kunnen ook overlast en criminaliteit als probleem worden aangemerkt (vraag a).

Het beleid richt zich met name op het doorgaan met verkeershandhaving, het aanpassen van wetgeving rondom examinering en het aanscherpen van de wetgeving rondom opvoeren. Ook zijn er enkele nieuwe ontwikkelingen gaande die van invloed kunnen zijn op de verkeersveiligheid van brom- en snorfietsers. Dit zijn de verschuiving van de bromfiets naar de snorfiets, de opkomst van de elektrische scooter en de ontwikkeling van nieuwe typen gemotoriseerde tweewielers (vraag b).

Handhavings- en educatieactiviteiten gericht op brom- en snorfietsers met een duidelijk omschreven doel, een projectmatige aanpak en idealiter een evaluatie of monitor, zijn vervolgens geïnventariseerd en beschreven (vragen c en d).

Van drie projecten met een duidelijke educatiecomponent zijn de aanpak en de effectiviteit beschreven: Easy Riders, Effe Chillen en Leerstraf 49cc. Van deze projecten waren enkele effecten zichtbaar, die echter allemaal lagen op het terrein van bewustwording en intentie tot veilig gedrag. Feitelijk gedrag of ongevalsbetrokkenheid is in de evaluaties niet gemeten. De projecten met hoofdzakelijk een handhavingscomponent die zijn beschreven, hebben vooral een repressief karakter. De evaluaties tonen aan

dat er een kortdurend effect is wanneer de maatregel van kracht is. Maar op lange termijn zijn er geen effecten zichtbaar.

Geconcludeerd wordt dat de bromfietzers een bijzondere groep vormen met een hoog risico. Deze groep is niet alleen in het verkeer problematisch maar ook op andere terreinen, en behoeft daarom aandacht. Gezien de beperkte beschikbaarheid van geëvalueerde interventies was het niet goed mogelijk om aan te geven welke aanpak nu het beste werkt. Er wordt daarom aanbevolen (vraag e) om bestaande aanpakken waarover men enthousiast is, zorgvuldiger te evalueren. Tevens wordt aanbevolen om de bromfietsbelangen en betrokken partijen (zoals ministeries, RAI en ANWB) samen te laten komen in een bromfietsplatform dat de bromfietsproblematiek beter kan inkaderen in het huidige verkeersveiligheidsbeleid.

# Summary

## **Survey of enforcement projects and education projects aimed at moped riders**

This report presents a survey of enforcement projects and education projects aimed at moped riders in the Netherlands. (Light) moped riders are a high risk road user group. Their fatality rate is higher than that of all other road users except motorcyclists. (Light) moped riders are also frequently associated with nuisance and criminal activities. These are all reasons to aim enforcement and education activities at this specific group. The present study has made a survey of the different enforcement and education activities with a project approach, and investigated their effectiveness. This report describes the approach, the target group for the activities, and, if present, the evaluation results.

The project set out to answer the following questions:

- a) Which safety problems can be identified among (light) moped riders?
- b) Which general policy focusing on this road user category is used and which future developments are expected?
- c) Which enforcement projects and education projects were carried out in the Netherlands during the period 2000-2012?
- d) What are the differences in approach, organization and effectiveness between these projects?
- e) How can traffic enforcement aimed at moped riders be made more efficient?

Specific road safety problems of (light) moped riders are speeding, the associated tuning up the vehicle, and riding without a licence. In addition nuisance and criminal activities can be regarded as a problem (question a).

Policy concerning moped riders mainly focuses on continuing traffic enforcement, adapting legislation concerning the moped rider test, and tightening the legislation on tuning up. Some new developments could also have an effect on (light) moped road safety: the modal shift from moped to light moped, the growing popularity of the electric scooter, and the development of new types of powered two-wheelers (question b).

Enforcement and education activities aimed at (light) moped riders with a clearly defined goal, with a project approach, and, ideally, an evaluation or monitor, are then surveyed and described (questions c and d).

The approach and the effectiveness were described for three projects with a clear education component: Easy Riders, Effe Chillen and Leerstraf 49cc. Of these projects some effects were evident, all in the area of awareness and intended safe behaviour. Actual behaviour or crash involvement were not measured in the evaluations.

The projects mainly focusing on enforcement that are described in the report are generally repressive in nature. The evaluations indicate that when the

measure is in force its effect is short in duration; no long-term effects are visible.

It is concluded that moped riders are a special high risk group. As they not only have problems in traffic, but also in other areas, they therefore require special attention. As few evaluated interventions were available, it is difficult to indicate which approach is most effective. It is therefore recommended (question e) to more carefully evaluate the existing approaches that elicit enthusiasm. It is also recommended to combine moped interest groups and other parties involved (e.g. ministries, RAI Association and the Royal Dutch Touring Club ANWB) in an expert moped platform that is more capable of including the (light) moped problem in today's road safety policy.



# Inhoud

<b>1. Inleiding</b>	<b>9</b>
1.1. Achtergrond	9
1.2. Doel en vraagstelling	9
1.3. Werkwijze en leeswijzer	10
<b>2. Brom- en snorfietsers: probleem, beleid en ontwikkelingen</b>	<b>12</b>
2.1. Aantallen brom- en snorfietsers	12
2.2. Probleem	12
2.2.1. Risicogedrag	13
2.2.2. Opvoeren van brom- en snorfietsen	14
2.2.3. Rijden zonder rijbewijs	14
2.2.4. Overlast	15
2.2.5. Criminaliteit	16
2.3. Beleid	16
2.3.1. Beleid vanuit de branche	16
2.3.2. Ministerie Infrastructuur en Milieu	17
2.3.3. Ministerie van Veiligheid en Justitie en het OM	17
2.3.4. Beleid vanuit politie: Nodale aanpak	21
2.4. Nieuwe ontwikkelingen	21
2.4.1. Verschuiving naar snorfietsers/snorscooters	21
2.4.2. Elektrische bromfietsen en scooters	22
2.4.3. Bijzondere bromfietsen	23
2.5. Punten op een rij	25
<b>3. Geïnteriseerde handhavingsprojecten</b>	<b>26</b>
3.1. Aanpak Amstelveen	26
3.1.1. Beschrijving	26
3.1.2. Effectiviteit	27
3.2. Scooteren? Hou 't cool! Enschede	27
3.2.1. Beschrijving project	27
3.2.2. Effectiviteit	27
3.3. ASO-projecten Rotterdam-Rijnmond en Nederland	28
3.3.1. Beschrijving	28
3.3.2. Effectiviteit	29
3.4. Haaglanden	29
3.4.1. Beschrijving	29
3.4.2. Effectiviteit	30
3.5. Kennemerland	30
3.5.1. Beschrijving	30
3.5.2. Effectiviteit	30
3.6. Lord of the Rings Amsterdam-Amstelland	30
3.6.1. Beschrijving	30
3.6.2. Effectiviteit	31
3.7. Scooterteam Utrecht	31
3.7.1. Beschrijving	31
3.7.2. Effectiviteit	32
3.8. Discussie en conclusie handhaving	32

<b>4. Geïnteriseerde educatieprojecten</b>	<b>34</b>
4.1. Easy Riders Flevoland	34
4.1.1. Beschrijving project	34
4.1.2. Effectiviteit	35
4.2. Effe Chillen Brabant	35
4.2.1. Beschrijving project	35
4.2.2. Effectiviteit	35
4.3. Leerstraf 49cc Twente	36
4.3.1. Beschrijving project	36
4.3.2. Effectiviteit	37
4.4. Discussie en conclusie voorlichting en educatie	38
<b>5. Conclusies en aanbevelingen</b>	<b>40</b>
5.1. Conclusies	40
5.2. Aanbevelingen	41
<b>Literatuur</b>	<b>44</b>
<b>Bijlage 1. Meting snelheid rollentestbank</b>	<b>49</b>
<b>Bijlage 2. Hoe onderzoek je de effecten van handhavingsprojecten?</b>	<b>51</b>

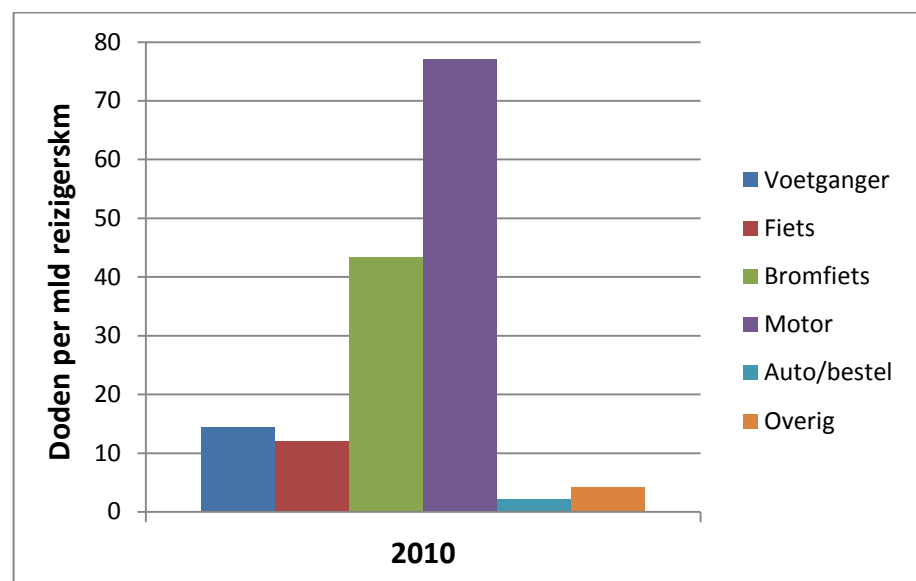
# 1. Inleiding

## 1.1. Achtergrond

Sinds het eind van de jaren zestig is de bromfiets een populair vervoermiddel in Nederland. De afgelopen vijf jaar groeit zowel het aantal bromfietsen als snorfietsen; in 2012 heeft in Nederland bijna zes procent van de personen van 16 jaar of ouder een brom- of snorfiets.

Het berijden van een brom- of snorfiets is niet zonder risico. Voor bromfietsers is het risico om als gevolg van een verkeersongeval ernstig verkeersgewond te raken zelfs meer dan 100 maal zo groot als voor autozittenden (SWOV, 2013). Het relatief hoge risico hangt samen met de hoge rijsnelheid in verhouding tot de kwetsbaarheid van de berijders, in vergelijking tot de auto.

*Afbeelding 1.1* toont het overlijdensrisico van bromfietsers in vergelijking met andere vervoerswijzen. Het aantal doden per afgelegde afstand in 2010 is voor bromfietsers – op motorrijders na – het hoogst van alle vervoerswijzen.



*Afbeelding 1.1. Doden per afgelegde afstand (miljard reizigerskilometer) naar vervoerswijze (bronnen: Centraal Bureau voor de Statistiek, ministerie van Infrastructuur en Milieu en Dutch Hospital Data).*

## 1.2. Doel en vraagstelling

Dit rapport presenteert gegevens over het probleem van brom- en snorfietsen, inventariseert handavings- en educatieprojecten op dit terrein, en beschrijft verdere mogelijkheden voor maatregelen en voor evaluatie daarvan. Het is geschreven voor decentrale en centrale overheden die beleid gericht op bromfietsers ontwikkelen. Deze inventarisatie kan hen helpen bij een structurele aanpak van de brom- en snorfietsproblematiek

door aan te geven wat er bekend is over de effectiviteit van een bepaalde aanpak.

De vraagstelling van dit onderzoek luidt als volgt:

- a) Welke veiligheidsproblemen zijn er te onderscheiden bij brom- en snorfietsers?
- b) Welk algemeen beleid wordt gevoerd op deze groep verkeersdeelnemers en wat zijn de verwachte ontwikkelingen in de toekomst?
- c) Welke handhavings- en educatieprojecten zijn in Nederland in de periode 2000-2012 uitgevoerd?
- d) Wat zijn de verschillen tussen deze projecten in aanpak, organisatie en effectiviteit?
- e) Hoe kan de verkeershandhaving gericht op de bromfiets efficiënter worden georganiseerd?

### 1.3. Werkwijze en leeswijzer

Om de eerste twee vragen (vraag a en b) te beantwoorden is een literatuursearch uitgevoerd. Daarbij is gekeken naar wat er bekend is over de veiligheidsproblematiek van bromfietsers, het beleid dat er nu gevoerd wordt en nieuwe ontwikkelingen op dit terrein (zie *Hoofdstuk 2*).

Daarna is geïnteriseerd welke projecten gericht op overlast of onveiligheid van brom- en snorfietsen in de periode 2000-2012 zijn uitgevoerd (vraag c). Van deze projecten is informatie verzameld over doel, middelen, werkwijze, betrokkenen en bijgehouden evaluatiegegevens. Op deze manier zijn de verschillen in kaart gebracht in aanpak, organisatie en effectiviteit (vraag d). Bij de inventarisatie is nadrukkelijk gezocht naar activiteiten met een duidelijk omschreven doel, een projectmatige aanpak en idealiter een evaluatie of monitor. Standaardcontroles op bijvoorbeeld helmgebruik of snelheid zijn niet meegenomen.

Er is op vijf manieren gezocht naar informatie over brom- en snorfietsprojecten in Nederland:

1. Google-zoekopdracht;
2. SWOV-bibliotheek;
3. telefonische ronde bij grote gemeenten;
4. informatieaanvraag via Regionale Organen Verkeersveiligheid (ROV's);
5. informatieaanvraag Landelijk Parket Team verkeer (VHT's).

*Tabel 1.1* geeft een overzicht van de geïnteriseerde handhavings- en educatieprojecten op het terrein van de brom- en snorfietsproblematiek. Het betreft 20 projecten, waarvan 18 met een handhavingscomponent, 9 met daarnaast een educatieve component, en 2 met (alleen) een educatieve aanpak. Er zijn 3 handhavingsprojecten geïdentificeerd die zich ook specifiek bezighouden met crimineel gedrag van jonge bromfietsers.

Naam project	Regio, gemeente	Handhaving (H) Educatie (E) Criminaliteit (C)	Evaluatieverslag of -gegevens	Repressief of preventief?
Aanpak Brommeroverlast Amstelveen	Gemeente Amstelveen	H + E	-	Beide
ASO - project	Rotterdam - Rijnmond	H	-	Beide
Blik op Veilig	Gelderland-Zuid	H	-	-
Brom effe Normaal	Brabant (o.a. Tilburg)	H + E	-	Beide
Easy Riders	Flevoland	H + E	Twisk et al. (2006)	Beide
Effe chillen	Landelijk, verschillende provincies	E	Twisk et al. (2006)	Preventief
F.A.S.T. bromfietsaanpak	Houten	H + E	-	Beide
Gas terug! Cool op je scooter.	Gemeente Overbetuwe	H + ?	-	Beide
Keep it street legal	Haarlemmermeer	H + E	leder jaar memo	Beide
Leerstraf 49cc	Overijssel (en Twente)	H + E	Vragenlijst- onderzoek	Preventief
Lord of the Rings	Amsterdam-Amstelland	H + C	-	-
Rijden Zonder Rijbewijs	Noord-Limburg (o.a. Velo)	H	-	-
Scooter teams Utrecht	Utrecht	H + C	-	-
Scooteren? Hou het cool!'	Enschede	H + E	Zonder (2004)	Beide
50cc Scooterschool. (educatie)	Landelijk, verschillende provincies	E	Rapport Radboud	Preventief
Slowriders, 'relaxed rijden zonder boetes'	Heel Amsterdam, randgemeente	H + E	Nulmeting in september 2011	Beide
Speciale handhaving	Kennemerland	H	-	Beide
Speciale handhaving	Haaglanden	H + C	-	Beide
Veilige en Leefbare Buurten	Maastricht Noordoost (3 buurten)	H	-	-
Wij kiezen voor veiligheid	Friesland	H + E	-	Beide

Tabel 1.1. *Overzicht geïnventariseerde projecten 2000-2012.*

*Hoofdstuk 3* geeft een verdere beschrijving van handhavingsprojecten en de werkwijze daarbij. In *Hoofdstuk 4* worden specifieke voorlichtings- en educatieprojecten beschreven. Alleen die projecten worden beschreven waarover informatie voorhanden was.

*Hoofdstuk 5* sluit af met conclusies op basis van de geanalyseerde projecten en bevat aanbevelingen hoe de handhaving gericht op de bromfiets efficiënter georganiseerd kan worden (vraag e) en hoe kennis over de aanpak en effectiviteit systematisch kan worden verworven.

## 2. Brom- en snorfietsers: probleem, beleid en ontwikkelingen

Dit hoofdstuk geeft een algemene inleiding over brom- en snorfietsers in Nederland, te beginnen met de aantallen (*Paragraaf 2.1*). Vervolgens wordt ingegaan op brom- en snorfietsgerelateerde problemen (*Paragraaf 2.2*). Het probleem van brom- en snorfietsers betreft namelijk vaak niet alleen verkeersveiligheid, maar ook overlast of hinder voor anderen. Het beleid dat daartegen wordt gevoerd komt aan de orde in *Paragraaf 2.3*. Beleid van het ministerie van Infrastructuur en Milieu heeft bijvoorbeeld geresulteerd in het bromfietspraktijkexamen dat in 2010 is ingevoerd. Het ministerie van Veiligheid en Justitie, en vooral het Openbaar Ministerie (OM), werken aan maatregelen in termen van handhaving. Nieuwe ontwikkelingen op het terrein van brom- en snorfietsen komen aan bod in *Paragraaf 2.4*. *Paragraaf 2.5* vat de belangrijkste punten samen.

### 2.1. Aantallen brom- en snorfietsers

De brom- en snorfiets zijn al lange tijd populaire vervoermiddelen in Nederland. Tussen 2007 en 2011 is het brom- en snorfietspark jaarlijks gegroeid: het aantal snorfietsen gemiddeld met bijna 16 procent per jaar en het aantal bromfietsen gemiddeld met 8 procent. In 2011 waren er 475 duizend snorfietsen en 527 duizend bromfietsen. Het snorfietsbezit is in de periode 2007-2011 het hardst gestegen onder de 20-25-jarigen, met 170 procent.<sup>1</sup>

In afwijking van de algemene trend was op 1 januari 2011 het aantal bromfietsen in bezit van 16- en 17-jarigen ruim 20 procent lager dan een jaar daarvoor. Dit hangt waarschijnlijk samen met de invoering van het praktijkexamen voor de bromfiets in maart 2010.<sup>1</sup>

Bijna 6 procent van de Nederlandse inwoners van 16 jaar en ouder heeft een brom- of snorfiets. Mannen hebben er ruim twee keer zo vaak een als vrouwen. Mannen hebben ook vaker een bromfiets dan een snorfiets, terwijl voor vrouwen het omgekeerde geldt. Het brom- en snorfietsbezit is het hoogst onder jongeren. Als ouderen een brom- of snorfiets hebben, is dat vaker een snorfiets. De bromfiets is vaker op het platteland te vinden, terwijl in stedelijke gebieden meer snorfietsen voorkomen.<sup>1</sup>

### 2.2. Probleem

In deze paragraaf wordt achtereenvolgens ingegaan op de volgende problemen gerelateerd aan brom- en snorfietsers:

- risicogedrag van brom- en snorfietsers (*Paragraaf 2.2.1*);
- het opvoeren van brom- en snorfietsen (*Paragraaf 2.2.2*);
- rijden zonder geldig rijbewijs (*Paragraaf 2.2.3*);
- overlast in verband met brom- en snorfietsers (*Paragraaf 2.2.4*);
- criminaliteit in verband met brom- en snorfietsers (*Paragraaf 2.2.5*).

---

<sup>1</sup> [CBS webmagazine, 8 december 2011](#)

### 2.2.1. Risicogedrag

Jonge bromfietzers (15-17 jaar) zijn relatief vaak bij ongevallen betrokken. Hiervoor zijn verschillende oorzaken aan te wijzen. Zo zijn jongeren ten eerste nog niet gewend om een gemotoriseerd voertuig te besturen en hebben ze daarnaast de neiging om hun eigen vaardigheden te overschatten en de complexiteit van de verkeerssituatie te onderschatten (SWOV, 2009).

Het risicogedrag waartoe deze slechte afstemming tussen de eigen vaardigheid en de complexiteit van het verkeer leidt is niet direct uit de statistieken te halen. Wel is uit de ongevallenregistratie te halen wat de belangrijkste toedracht van bromfietsongevallen is: geen voorrang verlenen, geen doorgang verlenen aan verkeer dat rechtdoor gaat op dezelfde weg, en de macht over het stuur verliezen (SWOV, 2009). Aan deze toedrachten kunnen verschillende problemen en gedragingen ten grondslag liggen.

Steg & Van Brussel (2009) deden onderzoek naar fouten en overtredingen van jonge bromfietzers van 16 tot 25 jaar in Drenthe. Zij toonden aan dat de helft van de respondenten betrokken was geweest bij een ongeval in het voorgaande jaar. Te hard rijden noemden bromfietzers als hun meest voorkomende overtreding. Gemiddeld reden zij 41 km/uur op wegen met een snelheidslimiet van 30 km/uur. Buiten de bebouwde kom, waar de snelheidslimiet voor bromfietzers 40 km/uur is, reden zij gemiddeld 56 km/uur. Respondenten rapporteerden meer snelheidsovertredingen als zij een positieve houding ten opzichte van snelheid hadden en als hun sociale omgeving snelheidsovertredingen niet afkeurde. Deelnemers ontvingen maar zelden een boete voor een snelheidsovertreding. Rijden onder invloed van alcohol kwam maar weinig voor (gemiddelde score 0,4 op een schaal van 0 tot 5). Overigens werd er in deze studie geen relatie tussen overtredingen en ongevalsbetrokkenheid gevonden, maar de auteurs wijten dat mede aan een te kleine steekproef.

Moskal, Martin & Laumon (In press) voerden een case-controlstudie uit naar risicofactoren voor bromfiets- en motorfietsongevallen in Frankrijk. Ongevallen waarvoor de brom- of motorfietser verantwoordelijk was werden vergeleken met ongevallen waarvoor de brom- of motorfietser niet verantwoordelijk was. Zij vonden dat rijden onder invloed van alcohol het risico op het verantwoordelijk zijn voor een bromfietsongeval sterk verhoogde. Andere risicofactoren waren het niet dragen van de helm, het rijden zonder rijbewijs, en leeftijd en geslacht (met name jonge mannen vormen een risicogroep, hoewel ouderen van 75+ een verhoogd risico hadden). Over snelheid werd in deze studie niet gerapporteerd.

Brandau et al. (2011) keken in een Oostenrijkse studie naar persoonlijkheidseigenschappen van jonge bromfietzers en hun neiging tot risicogedrag. Zij concludeerden dat de groep bromfietzers met de hoogste ongevals-betrokkenheid gekenmerkt werd door een sterke mate van impulsiviteit, gebrekkige aandacht, een sterke neiging om te zoeken naar nieuwe ervaringen (spanningsbehoefte), en een sterke gevoeligheid voor beloningen.

Dandona et al. (2006) onderzochten risicogedrag van bromfiets- en motorrijders in India. De meest voorkomende riskante gedragingen waren

rijden zonder rijbewijs, rijden zonder helm, het begaan van verkeers-overtredingen (bijvoorbeeld door rood rijden of het negeren van een inrijverbod) en het rijden op een voertuig in slechte technische staat.

Kortom, verschillende studies wijzen uit dat te snel rijden, alcoholgebruik, jonge leeftijd (onervarenheid), rijden zonder rijbewijs, neiging tot impulsief gedrag, en spanningsbehoefte factoren zijn die de kans op een ongeval met de bromfiets verhogen.

## 2.2.2. Opvoeren van brom- en snorfietsen

De onveiligheid van brom- en snorfietsen hangt mede samen met het opvoeren van de snelheid van de voertuigen. Ondanks beleid om het opvoeren van brom en snorfietsen tegen te gaan (zie *Paragraaf 2.3.1*) blijft het opvoeren van de brom- en snorfiets vrij eenvoudig; opvoersetjes zijn via internet te koop en door een handige sleutelaar zelf te monteren (SWOV, 2009). Elvik et al. (2009) schatten op basis van Noors onderzoek dat het aantal letselongevallen met 14% gereduceerd zou kunnen worden als er geen bromfietsen meer opgevoerd zouden zijn. Het aantal ongevallen met uitsluitend materiële schade zou kunnen dalen met 7%.

De volgende cijfers geven een idee van het 'opvoerprobleem' in Nederland. In 2007 reed 22% van de staande gehouden brom- en snorfietsers op een opgevoerd voertuig.<sup>2</sup> Dit percentage was even hoog als in 2006, maar wel lager dan in 2005 (28%) en in 2004 (31%). Deze cijfers zijn gebaseerd op ongeveer 15.000 rollentestbankmetingen per jaar (SWOV, 2009).

De politie verricht deze metingen in het dagelijkse verkeer. Indien het aanbod brom- en snorfietsers niet groot is, kan de politie ze allemaal staande houden en is de controle daarmee aselekt. Bij een hoog aanbod is soms sprake van selectiviteit, aangezien de voorkeur van de politie uitgaat naar overtreders. Dit laatste houdt dan in dat de percentages opgevoerde brom- en snorfietsen voor de gehele populatie waarschijnlijk wat lager zullen uitvallen dan hier genoemd.

## 2.2.3. Rijden zonder rijbewijs

Naar aanleiding van het Algemeen Overleg Verkeersveiligheid in september 2011 over de overlast van brom- en snorfietsen, heeft minister Opstelten van Veiligheid en Justitie in oktober 2011 de Tweede Kamer nader geïnformeerd over het rijden zonder rijbewijs op de bromfiets (Minister van Veiligheid en Justitie, 2011). Vanaf de invoering van het bromfietsrijbewijs, op 1 maart 2010 (zie ook *Paragraaf 2.3.2*), zijn er tot en met 30 september 2011 23.056 boetes opgelegd aan bestuurders die reden zonder bromfietsrijbewijs. In de

---

<sup>2</sup> In de Regeling Voertuigen (Ministerie van Verkeer en Waterstaat, 2009) is voor brom- en snorfietsen met interne verbrandingsmotor het volgende bepaald:

- Bromfietsen die blijkens het kentekenbewijs of het kentekenregister een maximumconstructiesnelheid van meer dan 25 km/uur tot en met 45 km/uur hebben, moeten bij voortdurende aan deze snelheid, vermeerderd met 5 km/uur, voldoen.
- Bromfietsen die blijkens het kentekenbewijs of het kentekenregister een maximumconstructiesnelheid van niet meer dan 25 km/uur hebben, moeten bij voortdurende aan deze snelheid, vermeerderd met 4 km/uur, voldoen.
- Bromfietsen mogen niet zijn voorzien van een voorziening met het kennelijke doel de controle op de in het eerste en tweede lid vermelde maximumconstructiesnelheid te bemoeilijken of te beïnvloeden.



praktijk neemt de politie de controle op het bezit van het rijbewijs mee in de reguliere controles op snelheid en op de constructieveiligheid van brom- en snorfietsen.

Er bestaat geen landelijk overzicht van het aantal gecontroleerde bestuurders van brom- en snorfietsen, maar een analyse van de cijfers van drie politiekorpsen (Hollands Midden, Haaglanden en Utrecht), biedt zicht op het overtredingspercentage in die regio's. In de periode maart 2010 – augustus 2011 hebben deze politiekorpsen in totaal 9.098 bestuurders gecontroleerd op (onder andere) het bezit van een geldig rijbewijs. In 295 gevallen bleek de bestuurder op dit punt in overtreding, wat neerkomt op ongeveer 3% van het aantal gecontroleerde personen.

#### 2.2.4. Overlast

Vanaf het eind van de jaren negentig wordt het probleem van jonge bromfietzers in verschillende gemeenten steeds vaker gelabeld als een 'overlastprobleem' in plaats van een verkeersveiligheidsprobleem. Een Google-search wijst uit dat vooral 'scooteroverlast' een veel gebezigde term is. Enkele voorbeelden van gemeenten die te maken hebben gekregen met overlast worden hieronder gegeven.

In Houten klagen vanaf eind jaren negentig bewoners bij de gemeente en politie over te hard rijdende scooters, geluidsoverlast en de onveilige verkeerssituatie die hierbij veroorzaakt wordt. In de loop der tijd komt het probleem terug in verschillende rapporten, onderzoeken en enquêtes in Houten en regio. In 2002 sprak gemiddeld 24% van de bewoners uit Houten van scooteroverlast. In het Integraal Veiligheidsplan (IVP) 2003 van de gemeente Houten werd het aanpakken van scooteroverlast als een van de prioriteiten vastgesteld (Van Vliet & Verduijn, 2005).

Het gemeentebestuur van 's-Hertogenbosch onderscheidde in 2005 een viertal typen overlast van brommers en scooters (Burgemeester en Wethouders 's-Hertogenbosch, 2005):

##### 1. Scootergerelateerde misdrijven

Hierbij wordt de scooter gebruikt als (vervoer)middel van de dader(s) om een misdrijf te plegen. Scootergerelateerde misdrijven zijn bijvoorbeeld straatroof, diefstal van scooters, auto-inbraken waarbij gebruik wordt gemaakt van een scooter, en drugsrunners die gebruikmaken van scooters.

##### 2. Openbareordeproblematiek in de wijken

In sommige buurten verstoren brommers en scooters de openbare orde. Hierbij is sprake van groepen (hang)jeugd die zich vooral in de avond en nachtelijke uren met hun scooters ophouden op bepaalde locaties in de wijk. Het plegen van veel verkeersovertredingen zoals rijden op het trottoir, met hoge snelheden door de wijk rijden, racen en geluidsoverlast zijn kenmerkende gedragingen. Door hun gedrag kunnen deze groepen ook intimiderend overkomen op buurtbewoners, ook in de zin van artikel 10 van de Algemene Plaatselijke Verordening (samenscholing en ongeregelheden).

### 3. Illegaal races met scooters en motoren

Het betreft hier illegale wedstrijden met opgevoerde scooters en motoren. Een verzameling van meer dan honderd deelnemers bij een race is eerder regel dan uitzondering. De deelnemers van scooterraces komen vaak uit verschillende delen van het land. Behalve van veel en ernstige verkeers-overtredingen is er sprake van verstoring van de openbare orde, hinder en overlast. In 's-Hertogenbosch zelf is dit nog niet voorgekomen.

### 4. Technische aspecten (scooters die niet voldoen aan wet- en regelgeving)

Veel scooters voldoen niet aan de technische eisen volgens de wet- en regelgeving. Het betreft hier vooral veiligheidseisen aan het voertuig en het rijden met te hoge snelheden op een opgevoerde brommer of scooter.

## 2.2.5. Criminaliteit

Brom- en snorfietsen worden ook gebruikt bij crimineel gedrag. Zo constateerde de politie Amsterdam-Amstelland in 2008 een toenemend aantal berovingen met inzet van scooters (Politie Amsterdam-Amstelland, 2008). In Amsterdam Centrum en Amsterdam Oost was sprake van een groot aantal berovingen en andere vormen van criminaliteit waarbij voor een substantieel deel jongeren met scooters waren betrokken. Het daderprofiel was onder meer op grond van aangiften en camerabeelden bekend, en bevestigd door onderzoek. Uit een eerdere analyse van onderzoeksbureau Beke (Van der Torre et al., 2008) bleek dat bijna een derde van de tasjesrovers zich op een scooter verplaatst, en circa één op zes van de straatrovers op de fiets of bromfiets/scooter. In 2008 bleek met name het aantal diefstallen volgens de Italiaanse methode gestegen. Dit is het wegpakken van een tas van de bijrijdersstoel van een auto vanaf een rijdende scooter, waarbij zonnodig de rechterzijruit wordt ingeslagen. Dit delict heeft een zeer grote impact op de slachtoffers. Meer recent is gebleken dat bij straatroven in Amsterdam in 6% van de gevallen een scooter als vluchtmiddel wordt gebruikt (Mehlbaum et al., 2013).

## 2.3. Beleid

Deze paragraaf geeft een korte beschrijving van het beleid in afgelopen jaren om problemen rondom brom- en snorfietsers te verminderen. Vanuit de branche zijn er afspraken gemaakt om het opvoeren van brom- en snorfietsen tegen te gaan (*Paragraaf 2.3.1*). De ministeries van Infrastructuur en Milieu en van Veiligheid en Justitie hebben in de afgelopen tien jaar nieuw beleid ontwikkeld om veiligheids- en overlastproblemen met brom- en snorfietsers te verminderen (*Paragrafen 2.3.2 en 2.3.3*). Ook de politie heeft een recente beleidsvisie op de aanpak van overlast en overtredingen (*Paragraaf 2.3.4*).

### 2.3.1. Beleid vanuit de branche

In 2004 is het *Akkoord Zelfregulering Bromfietsen inclusief Reclamecode* ondertekend door de RAI en BOVAG (BOVAG-RAI, 2004). Hiermee geeft de branche aan dat ze geen brom- en snorfietsen meer zullen opvoeren, de klanten actief zullen informeren over de wetgeving rondom opvoeren, en geen reclame zullen maken voor opvoersetjes. Daarnaast is overeengekomen dat in reclames brom- en snorfietsers altijd verkeersveilig in beeld zullen komen (met helm op en dergelijke). Een onafhankelijke evaluatie van

dit convenant is er niet geweest. Wel hebben diverse controles door de RAI Vereniging in 2008, ertoe geleid dat enkele ondernemingen die het convenant schonden als lid van de RAI Vereniging c.q. BOVAG zijn geschrapt (RAI Vereniging, 2008).

### 2.3.2. *Ministerie Infrastructuur en Milieu*

Als onderdeel van het *Actieplan jonge bromfietzers* in 2004 werden de volgende maatregelen ingevoerd (Ministerie van Verkeer en Waterstaat, 2004):

- kentekening;
- invoering bromfietsrijbewijs;
- invoering praktijkexamen.

#### *Kentekening van bromfietsen*

Sinds 1 januari 2007 is een eigen kenteken(bewijs) voor alle brom- en snorfietsen én brommobielen verplicht. Door deze kentekening is de handhaving door de politie eenvoudiger geworden. Door de kentekening kunnen overtredingen effectiever worden aangepakt.

#### *Bromfietsrijbewijs*

Het bromfietscertificaat is vervangen door een bromfietsrijbewijs. De bromfiets, de snorfiets en de brommobiel vallen onder de nieuwe categorie AM. Zware overtredingen onder de nieuwe categorie AM tellen ook mee voor het beginnersrijbewijs. Ook kunnen zware overtredingen op de bromfiets aanleiding zijn om bestuurders te verwijzen naar de Educatieve Maatregel Gedrag (EMG).

#### *Invoering bromfietspraktijkexamen*

Op 1 maart 2010 is het bromfietspraktijkexamen (BPE) ingevoerd om de veiligheid van de bromfietser, snorfietser en de brommobielrijder te vergroten. Het BPE bestaat uit twee soorten examens: a) het AM2-examen voor brom- en snorfietzers, gericht op verkeersdeelneming, en b) het AM4-examen voor brommobielrijders, gericht op het toetsen van voertuigvaardigheden op een afgesloten terrein. In februari 2011 is een eerste evaluatie, naar hoe het examen en de opleiding voor het examen in de praktijk functioneren, afgerond (Vissers, Van Leuven & Nägele, 2011). De SWOV heeft een tweede evaluatie, naar de effecten op de verkeersveiligheid, uitgevoerd (Goldenbeld et al., 2013).

Na de invoering van het BPE heeft het aantal ernstig verkeersgewonden onder brom- en snorfietzers in de leeftijd van 15-17 jaar zich gunstig ontwikkeld. Het aantal 15-17-jarige brom- en snorfietsslachtoffers is relatief snel, maar statistisch niet significant gedaald, terwijl het aantal 18-24-jarige slachtoffers juist is gestegen. Naast het educatieve effect van het examen speelt waarschijnlijk ook een afname van het aantal jeugdige bromfietzers een belangrijke rol hierbij. Over de periode 2009-2011 nam het bromfietsbezit onder 15-17-jarigen sterk af, terwijl het bromfietsbezit onder 18-24-jarigen in dezelfde periode juist toenam.

### 2.3.3. *Ministerie van Veiligheid en Justitie en het OM*

#### *Wettelijk kader*

Bestuurders van scooters en brommers moeten minimaal zestien jaar zijn en in het bezit zijn van een geldig bromfietsrijbewijs. Ook moeten de

bestuurders van brom- en snorfietsen hun voertuig geldig verzekerd hebben. Er zijn afhankelijk van type overtreding verschillende straffen voor brom-/snorfietsers. De meeste overtredingen worden administratiefrechtelijk via een zogenaamde Mulderbeschikking afgedaan en de zwaardere overtredingen worden strafrechtelijk afgedaan zodat het ook mogelijk is om de bestuurder een rijontzegging op te leggen of het voertuig in beslag te nemen. *Tabel 2.1* geeft een indicatie van verkeersboetes voor een aantal overtredingen met brom-/snorfietsen.

Overtreding met brom-/snorfiets	Sanctiebedrag
<b>Bestuurdergerelateerd</b>	
Kentekenbewijs niet kunnen tonen	€ 45
Niet kunnen tonen rijbewijs	€ 90
Rijden terwijl het rijbewijs is ingenomen	€ 250
Bestuurder jonger dan 16 jaar	€ 240
Rijden zonder verzekeringsbewijs	€ 360
<b>Voertuiggerelateerd</b>	
Eén ondeugdelijke band	€ 95
Ontbrekende linkerbuitenspiegel	€ 95
Ondeugdelijke remlichten	€ 95
Ondeugdelijke verlichting	€ 95
Ondeugdelijke stuurinrichting	€ 160
Ondeugdelijke rem	€ 160
Slechte staat chassis/frame	€ 160
Ondeugdelijke uitlaat:	
- t/m 4 dB(A) te veel geluid	€ 190
- meer dan 4 dB(A)	€ 290 + inbeslagname uitlaat
<b>Gedrag</b>	
Geen goedpassende helm dragen	€ 95
Overschrijding van de max. constructiesnelheid van 25 km/uur:*	
- 1-10 km/uur	€ 60
- 11-15 km/uur	€ 120
- >15 km/uur	€ 250
Overschrijding van de max. constructiesnelheid van 45 km/uur:*	
- 1-10 km/uur	€ 60
- 11-15 km/uur	€ 120
- >15 km/uur	€ 250
Rijden onder invloed van alcohol:	
- 0,22-0,53‰ (beginnend bestuurder)	€ 180
- 0,54-0,80‰	€ 180
- 0,81-1,00‰	€ 280
* In de Nederlandse wet is bepaald dat brom- en snorfietsen niet harder mogen kunnen dan de maximumconstructiesnelheid zoals die staat vermeld op de kentekencard en in het kentekenregister, vermeerderd met 4 km/uur voor snorfietsen van 5 km/uur voor bromfiets. Een rollentestbank is een door het NMI gecertificeerd en geijkt meetmiddel waarmee de maximumconstructiesnelheid van de brom- of snorfiets wordt gemeten.	

Tabel 2.1. *Verkeersboetes voor overtredingen van brom-/snorfietsers (Openbaar Ministerie, 2014).*

De overlast veroorzaakt door vooral scootermodellen – opvoeren, hard rijden, lawaai, gevaarlijk gedrag – heeft ervoor gezorgd dat in 2012 en 2014 nieuwe strafmaatregelen zijn opgesteld vanuit het Ministerie van Veiligheid en Justitie en het OM voor brom-/snorfietsers. Hieronder lichten we deze nader toe.

### *2012: Nieuwe aanpak scooteroverlast*

In een brief aan de Tweede Kamer van 25 oktober 2012 schetst minister Opstelten van Veiligheid en Justitie de in 2012 ingevoerde aanpassingen in het instrumentarium van politie en het OM om op te treden tegen gevaarlijk weggedrag, te hard rijden en het opvoeren van snorscooters (Minister van Veiligheid en Justitie, 2012). De hoofdpunten zijn de volgende:

- Het OM legt rijontzeggingen op of eist deze op zitting aan bestuurders die veel te hard rijden. Bij meer dan 30 km/uur te hard rijden wordt het brommerrijbewijs direct ingevorderd, ook als deze overtreding voor de eerste keer is geconstateerd, en volgt volgens de OM-beleidsregels een rijontzegging van minimaal twee maanden<sup>3</sup>.
- De boetetarieven voor alle scooterovertradingen, waaronder te hard rijden en het opvoeren van een voertuig, zijn per 1 januari 2012 met 15% verhoogd.
- Vanaf 1 januari 2012 kan de politie bekeuren wanneer de gemeten constructiesnelheid van de snorscooter hoger is dan 34 km/uur. Dit was eerder vanaf 39 km/uur. Deze marge van 9 km/uur was als volgt opgebouwd: de permanente eis aan de constructiesnelheid kent nu voor snorfietsen een marge van 4 km/uur. De meetmarge aan de rollerbank is 5 km/uur.
- De politie kan het kentekenbewijs invorderen wanneer een snorfiets met 15 km/uur of meer is opgevoerd (eerder was dit 20 km/uur). Hierbij zijn de eerder genoemde marges er al afgetrokken: het kenteken wordt dus ingevorderd als op de rollenbank een snelheid van minimaal 50 km/uur wordt gemeten. Voor een bromfiets is dit minimaal 74 km/uur (zie ook *Bijlage 1*). De betrokkene zal het voertuig moeten herstellen en op zijn kosten opnieuw moeten laten keuren voordat het kentekenbewijs weer in zijn bezit komt.
- De politie neemt een brom- of snorfiets in beslag als een bestuurder voor de derde keer binnen twee jaar met een opgevoerde brom- of snorfiets wordt gepakt. Inbeslagname gebeurt ook wanneer een bestuurder binnen twee jaar voor de tweede keer wordt aangetroffen zonder bromfietsrijbewijs.
- Bestuurders met een bromfietsrijbewijs vallen onder de maatregel beginnende bestuurder, die leidt tot een schorsing van het rijbewijs bij drie ernstige verkeersovertredingen binnen vijf jaar. De minister van Infrastructuur en Milieu en de minister van Veiligheid en Justitie werken aan een aanscherping van deze maatregel, zodat de grens bij twee overtredingen komt te liggen.

*Bijlage 1* geeft een overzicht van de marges die worden gehanteerd bij het testen van brom- snorfiets op de rollentestbank. Ook is daar aangegeven welke overtredingen onder de wet Mulder vallen (boetes) en welke onder het strafrecht. Dit laatste houdt in dat naast een boete ook verdere sancties kunnen worden opgelegd (invordering kentekenbewijs of inbeslagname voertuig).

### *2014: Nieuwe regeling aanzeggen verbod rijden op de weg*

Wat betreft het invorderen van het kentekenbewijs van een opgevoerde brom-/snorfiets treedt er vanaf 1 juli 2014 een nieuwe, aangescherpte regeling in werking. De politie vordert vanaf 1 juli 2014 het kentekenbewijs

---

<sup>3</sup> Richtlijn voor strafvordering feitgecodeerde misdrijven en overtredingen, punt 4.3.2, tabel 3 recidiveregeling snelheidsovertredingen weg (Sct.35482)

dan niet alleen bij een overschrijding met meer dan 15 km/uur van de maximumconstructiesnelheid (zie hierboven), maar *altijd* bij het constateren van een opgevoerde brom-/snorfiets, dus ook bij overschrijdingen van 15 km/uur of minder.

De nieuwe aanpak ziet er dan als volgt uit (Minister van Veiligheid en Justitie, 2013):

- Als tijdens een controle op een rollenbanktest blijkt dat de brom-/snorfiets is opgevoerd, dan wordt een rijverbod aangezegd. De bestuurder mag dan niet meer rijden met zijn brom-/snorfiets, behalve als hij naar een vestiging van de RDW gaat om de brom /snorfiets te laten keuren.
- De bestuurder krijgt daarnaast ook een boete van de politie vanwege het rijden met een opgevoerde brom-/snorfiets.
- De brom-/snorfiets krijgt een ‘Wacht op Keuren-’ (wok-)status in het kentekenregister bij de RDW.
- De kentekenhouder ontvangt een brief van de RDW waarin wordt aangegeven dat het voertuig een wok-status heeft en dat er niet mee op de openbare weg mag worden gereden, totdat deze is herkeurd en daarbij aan de eisen blijkt te voldoen.
- De bestuurder moet zelf zijn brom-/snorfiets afvoeren en een afspraak maken bij een RDW-keuringstation om de brom-/snorfiets te laten herkeuren.
- De brom-/snorfiets moet door een keurmeester van de RDW worden herkeurd. Deze herkeuring kost € 64,- (bovenop de boete van de politie).
- Pas als de brom-/snorfiets is goedgekeurd wordt het kentekenbewijs teruggestuurd.
- Als de bestuurder ondanks het ingenomen kentekenbewijs op de brom-/snorfiets blijft rijden en hij wordt betrapt door de politie, dan wordt de brom-/snorfiets direct in beslag genomen door de politie vanwege het rijden met een ongeldig verklaard kentekenbewijs.

#### *Inbeslagname van het voertuig*

In bepaalde gevallen gaat de politie over tot inbeslagname van het voertuig, bijvoorbeeld indien een bestuurder ondanks een ingenomen kentekenbewijs op de brom-/snorfiets blijft rijden en wordt betrapt door de politie. Verder neemt de politie een brom- of snorfiets in beslag als een bestuurder voor de derde keer binnen twee jaar met een opgevoerde brom- of snorfiets wordt gepakt. Inbeslagname gebeurt ook wanneer een bestuurder binnen twee jaar voor de tweede keer wordt aangetroffen zonder bromfietsrijbewijs.

Inbeslagname van het uitlaatsysteem van een brom- of snorfiets is ook mogelijk, namelijk bij het overschrijden van een geluidsnorm:

- brom-/snorfiets met een NL-typegoedkeuring of geen maximale geluidswaardevermelding in het kentekenbewijs of -register: vanaf 102 dB(A);
- brom-/snorfiets met Europese typegoedkeuring of vermelding van een maximale geluidsproductie op de constructieplaat of in het kentekenbewijs of -register: vanaf 91 dB(A).

Het gehele voertuig kan in beslag worden genomen als het een derde strafrechtelijke overtreding betreft (>101 dB(A) voor de NL of >90 dB(A) voor de Europese BF/SF overschrijding geluidsproductie) gepleegd door dezelfde verdachte.

#### 2.3.4. *Beleid vanuit politie: Nodale aanpak*

De *Strategische Nota Politieverkeerstaak 2010-2012* (vtsPN, 2009) bepleit dat de politie in het verkeer een zogeheten nodale oriëntatie toepast, een vorm van integrale aanpak. Het verkeer wordt als een van de 'etalages van het maatschappelijk verkeer' beschouwd, waarin meerdere ongewenste (lees: criminele) activiteiten samenkomen. Een nodale aanpak in het verkeer houdt in dat de politie met een bredere blik wil kijken naar wat er in de verkeersomgeving gebeurt, dus niet alleen naar verkeersovertredingen, maar ook naar andere overtredingen, en naar de samenhang tussen verkeersovertredingen en andere overtredingen of problemen.

Toegepast op jonge bromfietzers, kan de politie of gemeente een nodale oriëntatie op verschillende manieren invullen, bijvoorbeeld:

1. controleren op een combinatie van overtredingen van bromfietzers:  
1) verkeersgerelateerd (helm, snelheid, voorrang), 2) voertuigerelateerd (opvoeren, technische staat), en 3) omgevingsgerelateerd (lawaai, hinder, overlast);
2. controlerende agenten combineren/verzamelen/hebben informatie over eerdere overtredingen in en buiten het verkeer en justitie creëert de mogelijkheden om deze informatie effectief te gebruiken;
3. een extra focus op bromfietzende veelplegers of beginnende criminelen bij toezicht en controles.

In ieder geval wordt er bij een nodale oriëntatie gekeken naar verschillende typen overtredingen, en wordt een bijpassende aanpak gezocht.

#### 2.4. **Nieuwe ontwikkelingen**

Recente nieuwe ontwikkelingen op het terrein van brom- en snorfietzen zijn de verschuiving van het gebruik van bromfietzen naar snorfietzen en snorscooters (*Paragraaf 2.4.1*), de verwachte opkomst van elektrische bromfietzen en scooters (*Paragraaf 2.4.2*), en bijzondere typen bromfietzen (*Paragraaf 2.4.3*).

##### 2.4.1. *Verschuiving naar snorfietzers/snorscooters*

Er worden de laatste jaren steeds meer snorfietzen en (snor)scooters gereden. Enkele aanwijzingen daarvoor komen uit recent onderzoek:

- In 2011 (gegevens per 1 januari 2012) is het brom- en snorfietzbezit onder 16-17-jarigen duidelijk afgenomen, vergeleken met 2007-2009. Bij de oudere leeftijdsgroepen is juist een sterke toename te zien van zowel brom- als snorfietzbezit in 2011 tegenover voorgaande jaren (Goldenbeld et al. 2013). Deze ontwikkelingen hangen volgens Goldenbeld et al 2013 samen met verschillende omstandigheden: uiteraard de invoering van het praktijkexamen voor de bromfiet in maart 2010, maar ook is te denken aan de economische crisis, en aan de invoering van de proef met begeleid rijden in 2011 (2toDrive).
- In 2009 zijn er 95.000 brom- en snorscooters verkocht, een verdubbeling ten opzichte van 2005. Het aantal ongevallen met scooters steeg in de periode 2005-2009 met 87 procent. Vooral de verkoop van zogenoemde snor(retro) scooters, waarmee op het fietspad en zonder helm mag worden gereden, is gestegen. In deze periode 2005-2009 kwamen als gevolg van scooterongevallen jaarlijks gemiddeld 9.800 slachtoffers op

de eerste hulp terecht, waarvan 15 procent voor langere tijd in het ziekenhuis werd opgenomen. Vaak is sprake van hoofd- en nekletsel en ook komt geregeld hersenletsel voor. Bij dodelijke ongevallen is in bijna alle gevallen sprake van hersenletsel (Consument en Veiligheid, 2011).

- De homogeniteit van het verkeer op fietspaden is in de loop van de tijd verminderd door de ontwikkeling die de snorfiets in de afgelopen jaren heeft doorgemaakt (Methorst, Schepers & Vermeulen, 2011). Voor snorfietsers geldt een toegestane maximumsnelheid van 25 km/uur, maar een vijfde van de snorfietsers rijdt harder dan 40 km/uur – dat is ruim twee maal zo hard als de gemiddelde fietser. De snorscooters zijn met een massa van circa 90 kg aanzienlijk zwaarder dan fietsen. En bijna een vijfde van de snorfietsen is inclusief spiegels breder dan een meter – dat is circa 30 cm breder dan de breedste fietsen.

Het risico voor snorfietsers (uitgedrukt in doden per miljard voertuigkilometer) ligt sinds 2002 wat hoger dan dat voor bromfietsers (Mesken, Goldenbeld & Vlakveld, 2011; zie *Tabel 2.2*).

	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009
Risico snorfiets	98,90	63,01	147,82	92,99	80,63	115,75	82,39	80,44	84,83	110,77
Risico bromfiets	106,63	86,68	84,97	85,35	62,73	45,79	61,81	65,44	53,15	37,62

Tabel 2.2. *Ontwikkeling van het risico (doden per miljard voertuigkilometer) in de jaren 2000-2009 (Mesken, Goldenbeld & Vlakveld, 2011)*

#### 2.4.2. Elektrische bromfietsen en scooters

Schoon & Huijskens (2011) signaleren een toekomstig probleem met brom- en snorfietsers: de komst van de elektrische scooter. Op 1 december 2011 stonden er in Nederland 16.635 elektrische brom- en snorfietsen geregistreerd; dat was 30 procent meer dan in 2010 (12.828 stuks) (BOVAG, 2011). Het totale park van brom- en snorfietsen nam in diezelfde periode toe met 4,5 procent tot bijna 1,1 miljoen. Evenals bij elektrische auto's ontbreekt bij elektrisch aangedreven scooters het geluid van een verbrandingsmotor. Er zijn twee typen scooters op de markt: de snorscooter, waarvoor een maximumsnelheid van 25 km/uur geldt, en de bromscooter met een maximumsnelheid van 45 km/uur. De elektrische snor- en bromscooter verschillen qua elektromotor niet van elkaar en kunnen onbegrensd al gauw 60 tot 80 km/uur rijden.

De snorscooter moet op het fietspad rijden en mengt daarmee met fietsers. Het probleem van geluidloosheid speelt dan vooral bij het inhalen van fietsers. Snelheden hoger dan 25 km/uur zijn onveilig om twee redenen. Ten eerste is het snelheidsverschil met fietsers dan groter, waardoor bij het inhalen meer risicovolle situaties kunnen ontstaan. Ten tweede is in geval van een ongeval de kans op hoofdletsel groter, omdat een snorfietser geen helm hoeft te dragen.

De bromscooter moet op de rijbaan rijden en mengt daar met overig gemotoriseerd verkeer. Geluidloosheid is voor dit andere snelverkeer niet zozeer een probleem, omdat automobilisten bij de uitvoering van hun rijtaak niet echt afgaan op motorgeluid van buiten. Wel problematisch is het



oversteken van (blinde) voetgangers, maar in dit opzicht is er in feite geen verschil tussen elektrische auto's en elektrische scooters op de rijbaan.

Met leveranciers van e-scooters zijn gesprekken gevoerd (Hoogeveen, 2010). Zij hebben de nodige ervaring met het rijden op een e-scooter in het dagelijkse stadsverkeer. Hier volgen hun bevindingen.

- Hoewel de e-scooter niet geheel geruisloos is, is het omgevingsgeluid in de stad te hard om de e-scooter goed te kunnen horen aankomen.
- Er is een gedragsverandering nodig bij de bestuurders van e-scooters; ze moeten niet verwachten dat medeweggebruikers 'zomaar' op hen reageren.
- Ook medeweggebruikers moeten accepteren dat ze in het verkeer niet meer op geluid kunnen vertrouwen. Ze moeten hun gedrag aanpassen: meer kijken voordat je iets doet.
- De situatie die de leveranciers als gevaarlijkste noemen is de inhaalsituatie op het fietspad. Fietsers horen de e-scooter niet aankomen.

#### *Oplossingen*

Schoon & Huijskens (2011) schetsen een aantal oplossingsrichtingen voor onveiligheid door het groeiend gebruik van elektrische brom- en snorfietsen.

Van elektrische scooters moet *ten eerste* worden voorkomen dat ze worden opgevoerd. De leden van RAI en BOVAG hebben in een convenant *Akkoord Zelfregulering Bromfietsen* aangegeven geen brom- en snorfietsen te zullen opvoeren en hun klanten actief te zullen informeren over de wetgeving rondom opvoeren. Aanbevolen wordt om ook niet-leden van RAI en BOVAG kennis te laten nemen van dit convenant en een vorm te zoeken om ze het mede te laten ondertekenen.

Wellicht kan voor elektrische scooters een specifiek niet-agressief klinkend waarschuwingssignaal een oplossing zijn voor het probleem van geluidloosheid. Dit gestandaardiseerde signaal zou puur voor attentering van medeweggebruikers bedoeld moeten zijn en door hen niet als hinderlijk moeten worden ervaren. Ook op racefietsen zou een dergelijke signalering gebruikt kunnen worden. Een *tweede* aanbeveling is daarom dat – evenals bij elektrische auto's – ook bij elektrische scooters de noodzaak van een dergelijk waarschuwingssignaal wordt onderzocht en een dergelijk systeem zo nodig wordt ontwikkeld.

Tot slot wordt voor berijders van elektrische scooters een *gedragscode* aanbevolen. Op basis van nader onderzoek onder gebruikers van elektrische scooters kan worden bepaald hoe een dergelijke code met wenselijk gedrag eruit zou kunnen zien.

#### 2.4.3. *Bijzondere bromfietsen*

Er zijn ook bijzondere typen bromfietsen, zoals de Segway, de Stint, de Trikke, de Zappy 3 en de Swing (zie *Afbeelding 2.1*). Die vallen onder een aparte categorie voertuigen: de aangewezen bromfietsen. De minister van Infrastructuur en Milieu bepaalt of zo'n voertuig de weg op mag. In dat geval gelden er bepaalde regels.



Afbeelding 2.1. De Segway, de Stint, de Trikke, de Zappy 3 en de Swing (vlnr, vbnb).

Voor bijzondere bromfietsen gelden de volgende regels:

- Een rijbewijs is niet verplicht.
- Een helm is niet verplicht.
- Een kenteken is niet verplicht.
- De maximumsnelheid is 25 kilometer per uur.
- Gehandicapten mogen op de stoep rijden, als zij een OV-Begeleiderskaart, een Valyspas of een WMO-pas hebben. De maximumsnelheid is dan 6 kilometer per uur.
- De minimumleeftijd is 16 jaar.
- Gehandicapten jonger dan 16 jaar mogen met een bijzondere bromfiets rijden, als zij een OV-Begeleiderskaart, een Valyspas of een WMO-pas hebben.
- Verlichting is 's nachts en bij slecht zicht verplicht. Dit mag met losse lampjes. Daarnaast moet het voertuig altijd rode en witte/gele retroreflectoren hebben.

- Het voertuig moet verzekerd zijn en voorzien van een verkeringsplaatje en een voertuigidentificatienummer.
- Bestuurders moeten zo veel mogelijk rechts houden en mogen niet met z'n tweeën naast elkaar rijden.
- Bestuurders moeten het (brom)fietspad gebruiken als dat er is.
- het is verboden te telefoneren tijdens het rijden.
- De minister van Infrastructuur en Milieu heeft het voertuig aangewezen als bijzondere bromfiets.

## 2.5. Punten op een rij

Brom- en snorfietsers hebben een duidelijk verhoogd risico, vooral brom- en snorfietsers in de leeftijd van 15-17 jaar.

Het hoger risico komt tot stand door een combinatie van onervarenheid, hoge rijsnelheid op opgevoerde voertuigen en riskant rijgedrag, en kwetsbaarheid van de berijder van het voertuig.

Het risico van snorfietsers is nog hoger dan dat van bromfietsers mede omdat snorfietsers geen helm hoeven te dragen.

Bromfietsers zorgen voor problemen in termen van veiligheid en overlast, en ook wordt met behulp van bromfietsen crimineel gedrag uitgevoerd (diefstal). Het Nederlandse beleid heeft zich vooral gericht op maatregelen in de sfeer van handhaving en examinering.

Een nodale politieaanpak combineert informatie over verschillende problemen in de verkeersomgeving en richt zich op een combinatie van gedragingen.

Met de komst van nieuwe elektrische brom- en snorfietsen dienen zich mogelijk ook nieuwe problemen aan.

### 3. Geïnteriseerde handhavingsprojecten

Er zijn al veel handhavingsactiviteiten specifiek gericht op de bromfiets. Naast de reguliere controles, zijn er ook handhavingsactiviteiten die meer projectmatig van aard zijn, met een duidelijk omschreven doel, doelgroep, aanpak en in sommige gevallen monitoring. In de volgende paragrafen worden deze handhavingsprojecten beschreven.

#### 3.1. Aanpak Amstelveen

##### 3.1.1. Beschrijving

In de periode 2004-2008 waren in de gemeenten Amstelveen 136 scooterrijders betrokken bij een (geregistreerd) verkeersongeval, waarbij 18 ernstig gewonden vielen. Daarnaast deelde de politie aan brommerrijders jaarlijks tussen de 750 en 1200 bekeuringen uit. Om deze problemen aan te pakken is in samenwerking met de politie Amsterdam-Amstelland en het OM een projectmatige en integrale aanpak ontwikkeld (Gemeente Amstelveen, Politie Amsterdam-Amstelland & Openbaar Ministerie, 2009). De aanpak is gericht op het terugdringen van overlast en irritatie en het verhogen van de verkeersveiligheid. Hierbij is gekozen voor een combinatie van preventieve maatregelen (jongeren en hun ouders) en repressieve maatregelen. Daarnaast wordt in de zijlijn van het project aandacht geschonken aan het toenemende aantal diefstallen van brommers.

*Tabel 3.1* geeft een schematisch overzicht van doelstellingen en middelen van de aanpak.

Doelgroep	Doelstelling: Verhogen van het veiligheidsgevoel en de leefbaarheid		Doelstelling: Verhogen verkeersveiligheid:	
	Communicatie	Handhaving	Communicatie	Handhaving
Jongeren	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Aanschrijven van jongeren die 16 jaar worden in 2009 en 2010;</li> <li>• Aanschrijven beboete jongeren;</li> <li>• Educatie/ voorlichting jongeren 15-18 jaar op scholen;</li> <li>• Algemene voorlichting via media.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Terugdringen aantal brommers dat te veel geluid produceert;</li> <li>• Gerichte politiecontroles: 30 in Amstelveen-Noord en 30 in Amstelveen-Zuid</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Aanschrijven van jongeren die 16 jaar worden in 2009 en 2010;</li> <li>• Aanschrijven beboete jongeren;</li> <li>• Educatie/voorlichting jongeren 15-18 jaar op scholen;</li> <li>• Algemene voorlichting via media;</li> <li>• Voorlichting over gevaren van onjuist en onverantwoord gebruik van brommers.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Terugdringen van het aantal verkeersovertradingen</li> <li>• Gerichte politiecontroles: 30 in Amstelveen-Noord en 30 in Amstelveen-Zuid.</li> </ul>
Ouders	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Algemene voorlichting via media;</li> <li>• Brief aan ouders beboete jongeren (in het kader van de wettelijke verplichting)</li> </ul>		<ul style="list-style-type: none"> <li>• Algemene voorlichting via media;</li> <li>• Brief aan ouders.</li> </ul>	

Tabel 3.1. *Integrale aanpak bromfietsers Amstelveen*

### 3.1.2. *Effectiviteit*

We hebben geen evaluaties van dit project in Amstelveen gevonden.

## 3.2. **Scooteren? Hou 't cool! Enschede**

### 3.2.1. *Beschrijving project*

In Enschede-Zuid ontving de politie regelmatig klachten van buurtbewoners over het roekeloze verkeersgedrag van jonge scooterrijders. Daarom ging in november 2002 het project 'Scooteren? hou het cool!' van start. Om overlast van scooters tegen te gaan werd in 2002-2004 in Enschede voor de volgende aanpak gekozen (Zonder, 2004).

Gebruikelijke maatregelen:

- zes grote bromfietscontroles per jaar;
- flexibele controles door de inzet van een motorrijder;
- goede registratie;
- recidiveregeling waarbij zwaar opgevoerde bromfietsen bij herhaling van de overtreding in beslag worden genomen.

Vernieuwende maatregelen:

- het sturen van een persoonlijke brief aan iedere overtreder met daarin de gevaren en consequenties van roekeloos rijden op scooters;
- thuisbezoek aan minderjarige overtreders en de ouders om hen op de hoogte te brengen en te betrekken bij het verkeersgedrag van hun kind;
- voorlichting via de confronterende Roadshow van 'Institute for Traffic Care' en het jongerenpanel 'Teamalert';
- ruime aandacht in de media, van huis-aan-huisblad tot regionale tv.

### 3.2.2. *Effectiviteit*

Het aantal aanrijdingen in Enschede-Zuid was in de periode van november 2002 tot en met oktober 2003 met 30 procent gedaald ten opzichte van de vergelijkbare periode van een jaar eerder. Ook nam het aantal klachten van buurtbewoners sterk af en waren buurtbewoners tevreden met het optreden van de politie. Volgens de politie waren er diverse succesfactoren aan te wijzen (Zonder, 2004):

#### – Thuisbezoek

Minderjarige overtreders kregen bezoek van een agent die een gesprek voerde met de minderjarige en de ouders, zodat deze op de hoogte waren van het verkeersgedrag van hun kind. Met het thuisbezoek wilde de politie ouders nadrukkelijk betrekken bij het rijgedrag van hun kind. In totaal werden 96 minderjarigen thuis bezocht. De meeste ouders waren zeer tevreden over het thuisbezoek. Vaak werden de scooters ook teruggebracht naar hun juiste vermogen.

#### – Brief

Alle overtreders kregen een persoonlijke brief van de politie waarin nog eens duidelijk werd gewezen op de gevaren en consequenties van verkeersgevaarlijk scootergedrag.

#### – Motorrijders

Met subsidie van de Gemeente Enschede en van de Provincie Overijssel werden twee politiemensen van de afdeling Enschede-Zuid opgeleid en uitgerust als motorrijder. Deze motorrijders zorgden voor de flexibele aanpak van het probleem. Terwijl grote controles altijd snel via mobiele

telefoons worden doorgebeld, waren de controles van de motorrijders altijd onverwacht.

– Confronterende road show

Jongeren in de leeftijd van 15-18 jaar kregen een confronterende road show te zien. Tijdens de show vertellen invalide verkeersslachtoffers (Traffic Informers) over de impact van een verkeersongeval. In Enschede heeft ten tijde van de proef één middelbare school aan de show deelgenomen.

### 3.3. ASO-projecten Rotterdam-Rijnmond en Nederland

#### 3.3.1. Beschrijving

Het ASO-project (aanpak scooteroverlast) in de politieregio Rotterdam-Rijnmond is ondergebracht bij de reguliere verkeerspolitie. Het project is in 2003 ontwikkeld door gemeente, justitie (OM) en politie en wordt regelmatig bijgesteld naar behoefte. Het ASO-project is inmiddels structureel geworden in Rotterdam-Rijnmond. Ook verschillende andere gemeenten en regio's in Nederland maken gebruik van deze ASO-aanpak (onder andere Wieringermeer, Haarlem, Duiven en Westervoort).

##### *Doel*

Het doel van het ASO-project is om overlast tegen te gaan die bestaat uit gevaarzettend verkeersgedrag, voertuigen die technisch niet in goede staat zijn of opgevoerd zijn, (geluids)overlast, gebruik van scooters bij straatroof of door drugsrunners, ontvreemding van scooters, illegale races.

##### *Inzet*

In Rotterdam-Rijnmond per jaar ca. 3.500 manuren (437 uur per district) ingezet voor twee motorrijders.

##### *Middelen*

Het ASO-project Rotterdam-Rijnmond beschikt over een technische aanhangwagen van de verkeersondersteuning.

##### *Werkwijze*

Het project bestaat uit intensieve, onaangekondigde controles van bromfietzers en scooterrijders. Een belangrijk onderdeel is dat scooters die veel overlast veroorzaken in beslag werden genomen door de politie. Dit plan, met het in beslag nemen van voertuigen, is in Rotterdam mede door het OM juridisch mogelijk gemaakt. Bij aanhouding van een bromfietser-/scooterrijder in Rotterdam-Rijnmond wordt eerst nagegaan of het voertuig gestolen is. Twee motorrijders van de verkeerspolitie gaan, al dan niet vergezeld door de technische aanhangwagen, naar het districtskantoor. Op het district wordt het personeel met een PowerPoint-presentatie gebriefd over regionale cijfers. De motorrijders leveren de bromfietsen aan en delen de eventuele overtredingen mee; de technische ondersteuning bekijkt de staat van de bromfiets en controleert deze. Het district levert personeel dat zich bezighoudt met de bestuurder en de administratieve afhandeling. Vanwege gevaarzetting werken motoragenten bij straatroven/dugsrunners-aanpak altijd samen met geweldsteams van de districten.

### 3.3.2. *Effectiviteit*

Het project in Rotterdam-Rijnmond is volgens interne evaluatie een succes en is zoals gezegd ook gekopieerd in andere gemeenten en regio's. We hebben de interne evaluatie niet kunnen achterhalen voor een nadere beschouwing. Wel is bekend dat harde, repressieve maatregelen tegen scooter- en bromfietrijders op korte termijn een groot effect hebben (Van Vliet & Verduijn, 2005). Dit soort projecten stuurt een duidelijke boodschap uit naar overlastveroorzakers. Het nadeel van deze aanpak is dat de overlast weer terugkomt op het moment dat er geen controle meer is. Ook wil het OM niet in alle regio's/gemeenten zomaar meewerken aan het voor de rechter brengen van deze overtredders (Van Vliet & Verduijn, 2005). De redenen voor het wel of niet meewerken van OM aan een bepaalde aanpak zijn niet helemaal duidelijk (Van Vliet & Verduijn, 2005). De concrete invulling van juridische randvoorwaarden bij een handhavingsproject is echter belangrijk. In het verleden heeft bijvoorbeeld de politie Houten erover geklaagd dat het juridisch niet mogelijk wordt gemaakt om de gegevens van scooterveelplegers bij de politie te registreren (Van Vliet & Verduijn, 2005).

## 3.4. **Haaglanden**

### 3.4.1. *Beschrijving*

#### *Doel*

Het doel van het project in politieregio Haaglanden is meervoudig. Ten eerste wil men het aantal aanrijdingen met letsel waar jeugdige brom- en snorfietzers bij zijn betrokken verminderen. Een tweede doel is om het aantal diefstallen van bromfietsen te verminderen. Ten derde wil men het gebruik van bromfietsen bij criminele activiteiten, zoals straatroof en drugsvervoer, terugdringen. Tot slot wil men de leefbaarheid bevorderen door de overlast door jeugdige brom- en snorfietzers te verminderen en de geluidsoverlast terug te dringen.

#### *Inzet*

Het projectteam bestaat uit twee motorrijders van Bureau Verkeer, één medewerker van de technische ongevallendienst, één analist, één medewerker van het Bureau Recherche Informatie en één coördinator. Het team wordt aangevuld met verschillende motorrijders uit andere afdelingen.

#### *Werkwijze*

Het projectteam controleert op constructiesnelheid (rollenbank), helmgebruik, roodlichtovertredingen, snelheid en de technische staat van de bromfiets. De werkmethode is 'hit-and-run': kleine controles van minimaal twee uur per locatie. Dit leidt tot drie dagelijkse controles in de verzorgingsgebieden van drie bureaus dus één dagelijkse controle in elk verzorgingsgebied. De rechercheafdelingen van de wijkbureaus zijn verantwoordelijk voor de administratieve afhandeling van andere zaken dan de verkeers-overtredingen (diefstal, valse merken en dergelijke). Het Bureau Regionale Informatie (BRI) verzorgt de analyse. Het team is voortdurend bezig op straat; de administratieve afhandeling moet op andere wijze georganiseerd worden.

### 3.4.2. *Effectiviteit*

Er zijn geen verslagen gevonden over de effectiviteit van het project in politieregio Haaglanden.

## 3.5. **Kennemerland**

### 3.5.1. *Beschrijving*

#### *Doel*

Het doel van het project van de politie Kennemerland is de aanpak van jeugdige brom- en snorfietsers die veel overlast veroorzaken: rijden door horeca- en wandelgebieden, rijden over trottoirs en in winkelcentra, geluidsoverlast en verkeersonveiligheid.

#### *Werkwijze*

Er wordt gecontroleerd op constructiesnelheid, geluidsproductie, voertuig-identificatienummer, technische eisen, kentekenbewijs en -plaat, rijbewijs-/bromfietscertificaat en verzekering. Bij constatering van een strafbaar feit wordt altijd een beschikking/proces-verbaal opgemaakt, de overtreding wordt in een dossier over de verdachte gevoegd, er wordt gebruikgemaakt van een speciale code, de bestuurder wordt aangesproken op zijn gedrag, en er wordt de eerste keer een waarschuwingsbrief gestuurd.

### 3.5.2. *Effectiviteit*

De aanpak resulteerde volgens een interne evaluatie in een daling van het aantal ziekenhuisgewonden. Hierover is niet gerapporteerd.

## 3.6. **Lord of the Rings Amsterdam-Amstelland**

### 3.6.1. *Beschrijving*

De handhavingsactie Lord of the Rings van de politie Amsterdam-Amstelland is een jaarlijks terugkerende handhavingsactie. In 2008 werd de actie voor het eerst gehouden. Aanleiding voor de actie was de constatering van de politie dat er met name in Amsterdam Centrum en Amsterdam Oost sprake was van een groot aantal berovingen en andere vormen van criminaliteit waarbij voor een substantieel deel jongeren met scooters waren betrokken. Het daderprofiel was onder meer op grond van aangiften en camerabeelden bekend, en werd ook bevestigd door andere onderzoeken. Uit een eerdere analyse bleek dat bijna een derde van de tasjesrovers zich op een scooter verplaatst, en circa één op de zes straatrovers op de fiets of bromfiets/scooter. In 2008 bleek met name het aantal diefstallen volgens de Italiaanse methode gestegen. Dit is het wegpakken van een tas van de rijdersstoel van een auto vanaf een rijdende scooter, waarbij zo nodig de rechterzijruit wordt ingeslagen. Meer recent is gebleken dat bij straatrovers in Amsterdam in 6% van de gevallen een scooter als vluchtmiddel wordt gebruikt (Mehlbaum et al., 2013).

#### *Doel*

De actie Lord of the Rings is georganiseerd om criminaliteit en overlast te verminderen en de naleving van de wegenverkeerswet te verbeteren (Politie Amsterdam-Amstelland, 2008).



#### *Middelen*

De facilitaire dienst van de politieregio Amsterdam-Amstelland heeft een container met onder andere een rollenbank erin. Deze wordt vaak gebruikt door de politie in de regio. Daarnaast worden alle relevante 'speerpuntmiddelen' gebruikt.

#### *Werkwijze*

In deze regio worden bromfietsoverlast en -gevaar standaard aangepakt met rollenbank-, helm- en alcoholcontroles. Elke maand is er één constructiecontrole. Op die manier is de politie elke maand op een andere plek in de stad aanwezig. Gedurende de jaarlijkse actieweek controleren motoragenten op verschillende plaatsen en tijdstippen zo veel mogelijk bromfietzers. Dat werkt goed.

Het verkeershandhavingsteam assisteert politie Amsterdam-Amstelland door bij black spots te staan en daarvan de aangiftecijfers van straatroven te bekijken, om met zo compleet mogelijke informatie zowel de overlast in te perken als de verkeersveiligheid te dienen. De wijkteams staan rond de grachten. Gedurende de actieweek worden zo veel mogelijk bromfietzers aangehouden en gecontroleerd door een pool van motoragenten. Daarbij worden ook rollenbankcontroles, helmcontroles en alcoholtests gehouden, en er wordt met een laser op snelheid gecontroleerd. Daarnaast wordt er van alle aangehouden en een mini-mutatatie (mini-verbaal) gemaakt, waarbij soms zelfs een foto van de brommer wordt gemaakt. Alle informatie is opgeslagen in een databank, met goedvinden van het parket.

### 3.6.2. *Effectiviteit*

Volgens politiecijfers werden er bij de actie in december 2008 547 auto's, 860 scooters en 2.939 personen gecontroleerd. Bij de controles werden er 111 personen aangehouden en 1.588 bekeuringen uitgeschreven (Politie Amsterdam-Amstelland, 2008). Het aantal aangiften liep onmiddellijk na de start van de controles terug. In het centrum werd het aantal aangiften van diefstal uit motorvoertuigen en straatroof met de helft verminderd; voor Amsterdam Oost waren de cijfers vergelijkbare positief. Ook andere vormen van criminaliteit waren na de start van de actie verminderd.

## 3.7. **Scooterteam Utrecht**

### 3.7.1. *Beschrijving*

Het Scooterteam Utrecht is ondergebracht bij de reguliere verkeerspolitie, en opgericht in 2000.

#### *Doel*

Het Scooterteam heeft een handhavingstaak voor de verkeersveiligheid, spoort ontvreemde bromfietsen op, ondersteunt districten bij overlast door bromfietsen (snorfietsen, quads en dergelijke inbegrepen) en ondersteunt het straatroofteam in de stad Utrecht bij de bestrijding van criminaliteit gepleegd met bromfietsen. Een voorbeeld van dat laatste zijn straatrovers die gebruikmaken van scooters (rippen van tassen, diefstal uit auto's voor verkeersregelinstanties), hetgeen in Utrecht en andere grotere steden een specifiek probleem is.

### *Inzet*

Het team bestaat uit een coördinator, twee medewerkers verkeersuitvoering, twee technisch controleurs en een aantal motorrijders (voordat de motorrijders bekend waren met de methodiek, en ze ook daadwerkelijk door de districten werden geleverd, is erg veel werk verzet om het team op niveau te krijgen; de start was moeizaam).

### *Middelen*

Het Scooterteam beschikt over een vrachtauto waarin (onder alle weersomstandigheden) technische controles aan bromfietsen kunnen worden uitgevoerd. De vrachtwagen heeft een afgescheiden deel waarin de verbalisanten bonnen kunnen uitschrijven. In de vrachtwagen kunnen ook in beslag genomen bromfietsen worden vervoerd. Op het bureau van het scooterteam kunnen alle soorten voertuigen worden onderzocht.

## 3.7.2. *Effectiviteit*

Er zijn geen verslagen gevonden over de effectiviteit van dit project van het Scooterteam Utrecht.

## 3.8. **Discussie en conclusie handhaving**

Als we de balans opmaken van de evaluatieresultaten van handhavingsprojecten, dan is de oogst mager.

Van drie van de beschouwde handhavingsprojecten (Amstelveen, Utrecht, Haaglanden) konden geen cijfers of evaluatieverslagen worden achterhaald. Dit sluit overigens niet helemaal uit dat die cijfers of verslagen toch bestaan. Van vier projecten (Enschede, Rotterdam-Rijnmond, Amsterdam-Amstelland, Kennemerland) is wel enige informatie gevonden van interne evaluaties over de effecten van projecten. Bij één project betrof het een interne evaluatie waarover verder niet is gerapporteerd (Kennemerland) en bij een ander project (Rotterdam-Rijnmond) is wel een interne evaluatie gedaan, maar hebben we het verslag daarvan niet kunnen traceren. Van slechts twee projecten, Lord of the Rings en Scooteren? Hou 't cool! is wel iets meer bekend over effectiviteit. De evaluatieresultaten van de actie Lord of the Rings beperken zich tot effecten op criminaliteit. Van het project Scooteren? Hou 't cool! zijn wel positieve verkeersveiligheidseffecten vermeld. Als succesfactor bij dit project in Enschede wordt onder andere persoonlijke communicatie gericht op zowel veelplegers als hun ouders genoemd. De positieve trend in verkeersveiligheid bij dit project is voor zover bekend niet afgezet tegen een controlegroep of controlegebied; dit doet afbreuk aan de hardheid van de conclusie.

Hoewel niet wetenschappelijk onderbouwd, wordt in de meeste projectverslagen enthousiast gesproken over de inzet van speciale scooterteams (veelal enkele motorrijders).

Over ASO-projecten wordt meer in het algemeen geconcludeerd dat ze een kortstondig effect hebben. Na verloop van tijd steekt overlast vaak op een andere plek weer de kop op. Deze conclusie lijkt echter meer gebaseerd op 'ervaringskennis' dan op – langer lopend – onderzoek.

Alles overziende, concluderen we dat er op papier weinig systematisch, voor derden controleerbare informatie wordt bijgehouden over doel, werkwijze,

procesindicatoren en outputindicatoren van handhavingsprojecten gericht op brom- en snorfietsers. Interne evaluaties zijn voor derden niet beschikbaar en controleerbaar en kunnen daarom niet bijdragen aan verbetering van kennis. Uiteraard kan niet elk project op grondige en wetenschappelijke wijze geëvalueerd worden. Maar een minimevaluatie van 3 à 4 A-viertjes, waarin kort en helder probleemanalyse, doel, werkwijze, en ongevallen- en gedragsuitkomsten van een project worden beschreven, lijkt toch wenselijk.

Verder kan geconcludeerd worden dat handhaving en repressie alleen een (te) eenzijdige aanpak lijkt. Vooral bij jonge verkeersdeelnemers zou deze aanpak aangevuld moeten worden met educatie, voorlichting, en eventueel ook beloningselementen.

## 4. Geïnteriseerde educatieprojecten

Verschillende educatieprojecten zijn speciaal voor (jonge) bromfietzers ontwikkeld. Sommige van deze hebben ook een handhavingscomponent, maar de kern van het project bestaat uit educatie. In de volgende paragrafen worden achtereenvolgens de projecten Easy Riders, Effe Chillen en Leerstraf 49cc besproken en wat er bekend is over de effecten van deze programma's. Het project Scooteren? Hou't cool!, dat naast een handhavingscomponent ook een belangrijke educatiecomponent bevat, is reeds beschreven in het vorige hoofdstuk..

### 4.1. Easy Riders Flevoland

#### 4.1.1. Beschrijving project

Het project Easy Riders is in 1998 van start gegaan en is sindsdien telkens aangepast. Het doel van het project is om (aankomende) bromfietzers tussen de 15 en 17 jaar bewust te maken van de risico's van bromfiets rijden. Easy Riders is van een handhavingsproject verder uitgegroeid tot een breed project met voorlichting en een infrastructurele component. Ook educatie is een sterke pijler. Het project richt zich specifiek op de jonge bromfietser vanwege de zorgwekkende ongevalgegevens voor die doelgroep. Partners die deelnemen aan het project zijn: politie, OM, gemeenten, Veilig Verkeer Nederland (VVN) en de provincie Flevoland. Deze deelnemende partijen komen vier keer per jaar bijeen en bespreken de voortgang van het project.

Het project bestaat onder meer uit actiedagen op scholen. Tijdens een actiedag krijgt een aantal klassen minilessen van achtereenvolgens Bureau Slachtofferhulp (BSH), GGD en politie. Zowel BSH als GGD voert klassengesprekken over bromfiets rijden. BSH gaat in op (het ontstaan van) risicogedrag en de gevolgen ervan; daarbij gebruikt BSH ook de video die in het project Preventie Verkeer wordt gebruikt. De GGD behandelt het nut en de noodzaak van de valhelm aan de hand van een video. De politie geeft op het schoolplein voorlichting over de opsporing van opgevoerde bromfietsen met de rollentestbank. Het is de bedoeling dat rond de actiemiddagen intensieve(re) controle door de politie plaatsvindt in de nabijheid van de school, maar in de praktijk is dat niet altijd het geval.

Per deelnemende partij is een duidelijke taakverdeling gemaakt. De politie houdt bijvoorbeeld minimaal 120 controleacties per jaar, op constructiesnelheid, geluidsnorm, helmgebruik, bromfietscertificaat en verzekeringsbewijs. De politie is aanwezig bij actiedagen op scholen en geeft voorlichting over wettelijke eisen voor brommers. De politie voert een proef uit in Almere, waarbij gebruikgemaakt wordt van een speciaal computerprogramma om recidive van ernstige overtredingen tegen te gaan. Ook is er een mobiele info-terminal (computer met printer) waarbij direct de kennisgeving van de beschikking wordt uitgereikt, en de ouders een brief krijgen waarin staat dat hun kind een overtreding heeft begaan en ze binnenkort huisbezoek van de politie kunnen verwachten. Provincie en gemeenten hebben de taak te onderzoeken welke infrastructurele maatregelen er kunnen worden getroffen om het aantal ongevallen met bromfietzers te verminderen.

#### 4.1.2. *Effectiviteit*

Na stijgingen in de aantallen doden en gewonden onder bromfietzers (onder meer door grote bevolkingsgroei in de regio) is bewerkstelligd dat er in Flevoland een (licht) dalende trend is ingezet. De inzet is om deze dalende trend vast te houden. Overigens kan dit effect niet direct toegeschreven worden aan Easy Riders. Dit project is in 2006 geëvalueerd. Resultaten (Twisk, Vlakveld & Commandeur, 2007) lieten zien dat deelnemers aan Easy Riders zich niet aantoonbaar veiliger gedroegen dan niet-deelnemers. Wel schatten deelnemers aan het programma de kans op een ongeval hoger in dan niet-deelnemers. Dit suggereert dat het programma wel enig effect heeft op het waargenomen risico van bromfietsen.

### 4.2. **Effe Chillen Brabant**

#### 4.2.1. *Beschrijving project*

Het project Effe Chillen daagt jongeren uit na te denken over het eigen (bromfiets)gedrag in het verkeer en geeft hun inzicht over oorzaak en gevolg van onverantwoord verkeersgedrag. Brabantse scholen (voortgezet onderwijs) worden elk jaar uitgenodigd om deel te nemen aan dit project. Het doel van het project is om het aantal slachtoffers onder jongeren (tussen 15 en 19 jaar) door bromfietsongevallen terug te dringen. Daarbij zijn de subdoelen:

- gedragsverandering door de doelgroep een spiegel voor te houden en daarmee de risicoacceptatie, de risicoperceptie en de gedragsroutine van deze doelgroep te beïnvloeden;
- verantwoordelijkheidsgevoel voor het eigen rijgedrag, voor zichzelf en voor anderen.

Het project Effe Chillen stelt de volgende onderwerpen aan de orde:

- te hoge snelheid;
- gebruik bromfietshelm;
- gevaarlijk verkeersgedrag in het algemeen;
- door rood rijden;
- rijden zonder verlichting;
- alcohol- en drugsgebruik in het verkeer.

Ter ondersteuning van de docent is er een kant-en-klaar lespakket samengesteld, voorzien van confronterend en minder confronterend videomateriaal. Het meest in het oog springende onderdeel van dit project is een kijkbox die op tournee gaat langs scholen voor voortgezet onderwijs. De met graffiti bespoten 'container' is voorzien van een aantal kijkgleuven die zicht geven op een vijftal videoclip. Zonder vooraankondiging aan de leerlingen wordt de kijkbox, als blikvanger, een week lang in de aula van een school geplaatst. Om de aandacht bij de jongeren voor het thema 'veilig verkeersgedrag' vast te houden is de website [www.effe chillen.nl](http://www.effe chillen.nl) gemaakt.

#### 4.2.2. *Effectiviteit*

Een evaluatie (Twisk, Vlakveld & Commandeur, 2007) liet zien dat het programma effect had op de bewustwording: na het volgen van het programma waren deelnemers zich meer bewust van de gevolgen van een verkeersongeval voor de rest van je leven, dan vóór het volgen van het

programma. Er werd echter geen significant effect gevonden op het zelfgerapporteerd rijgedrag (Twisk, Vlakveld & Commandeur, 2007).

#### 4.3. Leerstraf 49cc Twente

##### 4.3.1. Beschrijving project

In 2005 ging in Twente het project Leerstraf 49cc als pilot van start. Dat is een intensief programma met praktijklessen en groepsdiscussies. In Twente besloten het Regionaal Orgaan voor de Verkeersveiligheid in Overijssel (ROVO), Openbaar Ministerie en de politie Twente tot deze aanpak omdat gebleken was dat een geldboete niet voldoende was om het gedrag van de probleemgroep bromfietzers te veranderen.

De leerstraf is bedoeld voor jongeren uit de gemeenten Almelo, Wierden en Enschede die voor een van de volgende overtredingen zijn geverbaliseerd:

- een motorvermogen van meer dan 1,4 kW bij een bromfiets en 0,6 kW bij een snorfiets;
- een snelheidsovertreding van meer dan 15 km/uur;
- het gebruik van een snelheidsbegrenzer;
- een overtreding van artikel 5 van de Wegenverkeerswet, met uitzondering van zwaar letsel; het gaat hierbij om onveilig verkeersgedrag waardoor gevaar op de weg wordt veroorzaakt of kan worden veroorzaakt, of waardoor het verkeer op de weg wordt gehinderd of kan worden gehinderd.

Het doel van het project Leerstraf 49cc is ervoor te zorgen dat jongeren die een verkeersovertreding hebben begaan na het volgen van de cursus op een verantwoorde manier deel gaan nemen aan het verkeer. Tijdens de cursus wordt geprobeerd de attitude, de competenties en daarmee het gedrag van de jongeren in het verkeer positief te beïnvloeden. De beoogde veranderingen moeten uiteindelijk bijdragen aan een reductie van de ongevalsbetrokkenheid, het aantal verkeersovertredingen en de overlast van jeugdige brom- en snorfietsers in de drie deelnemende gemeenten (Almelo, Wierden en Enschede).

Damen (2007) beschrijft de uitgangspunten van de aanpak van Leerstraf 49cc. De verkeersovertreding van de jongeren wordt gezien vanuit ontwikkelingspsychologisch perspectief. Ze is een "uitvloeisel van een disfunctioneren in de ontwikkelingsfase van de jongere" (Kroes, 2004). Voor een positieve attitude- en gedragsverandering bij jongeren is het nodig dat ze inzicht krijgen in de oorzaken en gevolgen van hun gedrag, dat ze hun competenties verbeteren en zicht krijgen op gedragsalternatieven. Dit gebeurt op een niet-moraliserende manier. Voor de ontwikkeling van de leerstraf is uitgegaan van de operante en sociale leertheorie (Orlemans, 1985) en de zelfbepalingstheorie (Kanfer, 1979), theorieën die vaak worden gebruikt binnen sociale vaardigheidstrainingen (Bartels, 1988). In de cursus wordt gebruikgemaakt van visuele middelen zoals krantenartikelen en video's over (on)veilig verkeersgedrag. Dit materiaal wordt zowel individueel als gezamenlijk geëvalueerd om de jongeren een reëel beeld te geven van de risico's in het verkeer (mentale risicoperceptie). Daarnaast leren de jongeren door oefeningen op de bromfiets onder leiding van een instructeur de grenzen van hun eigen rijvaardigheid kennen (fysieke risicoperceptie).

Omdat de genoemde overtredingen onder het strafrecht vallen, kan de officier van justitie in principe tot vervolging overgaan. In de pilot heeft de officier van justitie echter ook de mogelijkheid de overtreder een transactie – de leerstraf – aan te bieden om verdere strafvervolging (de gang naar de rechter met een boete van minimaal €226,-) te voorkomen.

Het voorstel voor deze transactie wordt tijdens een huisbezoek door een politieagent van het betreffende wijkteam aan de jongere en diens ouders voorgelegd. De jongere kan direct op het voorstel ingaan of binnen twee dagen een ondertekende akkoordverklaring op het politiebureau inleveren. Beslist de jongere om deel te nemen aan de leerstraf, dan ontvangt hij een oproep voor de cursus. Heeft de jongere naar het oordeel van de officier van justitie (op advies van de trainer op de door de officier van justitie geformuleerde criteria betreffende deelname) succesvol aan de cursus deelgenomen, dan is de zaak daarmee afgedaan en wordt het dossier gesloten. Is dit niet het geval, dan gaat het Openbaar Ministerie alsnog tot strafvervolging over.

De leerstraf bestaat uit vijf bijeenkomsten van ongeveer drie uur, steeds voor maximaal acht geverbaliseerde jongeren. De bijeenkomsten vinden plaats in de avonden van een doordeweekse dag en worden zo dicht mogelijk in de woonomgeving van de jongere aangeboden.

In de eerste bijeenkomst staat kennismaking centraal en wordt ingegaan op de verkeersovertredingen van de jongeren en hun reacties hierop. De tweede bijeenkomst is bedoeld om inzicht te krijgen in het ontstaan van het (verkeers)gedrag van de jongeren in relatie tot hun omgeving: wat is de aard van dit gedrag en hoe wordt dit beïnvloed door anderen? In de derde bijeenkomst wordt jongeren inzicht gegeven in hun actuele verkeersvaardigheden en de risico's die verkeersdeelname in het verkeer met zich meebrengt. Hiervoor moeten de jongeren onder begeleiding van een motorrijdschoolinstructeur een aantal rijvaardigheidstests afleggen en worden zij gewezen op ontbrekende rijvaardigheid en verkeersinzicht. In de vierde bijeenkomst wordt aandacht besteed aan de consequenties van (risicovol) gedrag voor de jongeren zelf en voor andere verkeersdeelnemers. De vijfde bijeenkomst staat in het teken van de afsluiting en de verkeersdeelname in de toekomst. Tijdens deze bijeenkomst wordt ingegaan op het belang van de scooter als vervoermiddel en als statussymbool en wordt in het kort teruggekeken naar de behandelde onderwerpen. Er wordt een intentieplan opgesteld, waarin de deelnemers hun voornemens voor verkeersgedrag in de toekomst vastleggen. In deze laatste bijeenkomst vindt de formele eindbeoordeling plaats en worden deelnamebewijzen uitgereikt.

#### 4.3.2. *Effectiviteit*

Bureau Praktikon voerde een evaluatie uit van de pilot Leerstraf 49cc. (Damen, 2007). De cursus Leerstraf 49cc is door 56 jongeren volledig doorlopen. Aan de cursus is vrijwel alleen door jongens deelgenomen (95%). De leeftijd van de deelnemers ligt tussen de 16 en 22 jaar, waarbij het merendeel (82%) 16, 17 of 18 jaar is en op het mbo of vmbo (73%) zit.

Bij *aanvang* van de cursus bezaten 40 jongeren (71%) een opgevoerde bromfiets. Bijna de helft van de jongeren (aantal: 45%) gaf aan dat de belangrijkste reden voor deelname aan de cursus was dat ze met een

opgevoerde bromfiets hebben gereden. Een ander deel (34%) zei dat ze deelnamen om een geldelijke boete te voorkomen. Sommigen (21%) gaven expliciet aan dat ze deelnemen om er wat van te kunnen leren. De cursus werd vooraf door de meeste jongeren (73%) belangrijk of zeer belangrijk gevonden. Het resterende deel (17%) vond de cursus onbelangrijk of zeer onbelangrijk. Als leerverwachting gaven de jongeren aan dat ze meer willen leren over de gevaren van een opgevoerde bromfiets (48%) of over veilig gedrag in het verkeer (38%). Een kleiner deel (14%) zei niets te kunnen of willen leren of ze wisten niet wat.

Bij *afsluiting* van de cursus gaven de meeste jongeren (89%) aan dat de cursus (heel) belangrijk was geweest. Als belangrijkste leerpunten gaven ze aan meer inzicht te hebben gekregen in veilig gedrag in het verkeer (45%), in de gevaren van te snel rijden (11%) of in de beheersing van hun bromfiets (10%). De belangrijkste afspraken die de jongeren met zichzelf hadden gemaakt waren om niet meer met een opgevoerde bromfiets en rustig te rijden (65%), beter op te letten in het verkeer (30%) of zich meer aan de verkeersregels te houden (5%). De meeste jongeren (96%) dachten dat ze zich (bijna) zeker aan de gemaakte afspraak zouden houden.

De 56 jongeren die de cursus hadden doorlopen hadden dit, in termen van de door de officier van justitie gestelde criteria, allemaal succesvol gedaan. Daarom ging de officier van justitie niet tot strafvervolgning over.

#### 4.4. **Discussie en conclusie voorlichting en educatie**

Van de drie in dit hoofdstuk bekeken educatieprojecten kon van twee projecten (Easy Riders en Effe Chillen) geen effect worden vastgesteld op het zelfbeweerde rijgedrag. Dit sluit niet uit dat deze projecten wel positieve effecten gehad kunnen hebben op andere indicatoren dan gedrag (bijvoorbeeld bewustwording, waargenomen risico). Het geeft wel aan dat positieve resultaten in termen van meer kennis, meer bewustwording niet automatisch gelijkgesteld kunnen worden aan veiliger rijgedrag. Meer kennis en bewustwording zijn vaak wel noodzakelijke voorwaarden voor gedragsverandering, maar zeker niet voldoende voorwaarden. Van één project, Leerstraf 49cc, zijn wel positieve effecten gevonden wat betreft voornemens van jongeren om zich veiliger te gedragen, maar ook dit is een minder hard criterium dan zelfgerapporteerd gedrag of in het verkeer gemeten gedrag.

De beide bromfietsprogramma's Easy Rider en Effe Chillen richtten zich op een vrijwel identieke doelgroep, maar elk met een eigen benadering: Effe Chillen de meer emotionele en Easy Riders de meer verstandelijke. Beide benaderingen resulteerden niet in significante effecten op het zelfgerapporteerde rijgedrag. Een verklaring is simpelweg dat beide programma's uitgerold zijn op scholen waar slechts een deel van de leerlingen bromfiets rijdt. De bromfietsers zelf worden niet bereikt, en de groep die wel bereikt wordt 'heeft niets met bromfietsen'. Ervan uitgaande dat bromfietsers de centrale doelgroep vormen, laat dit resultaat zien dat bij de voorbereiding van een project dat op jonge bromfietsers is gericht, goed nagegaan moet worden waar en in welke situaties de doelgroep bereikt kan worden.

Een belangrijke doelgroep zijn ook de ouders van veelplegers. In een scooterproject in Enschede (zie *Paragraaf 3.2*) ging ook de nodige aandacht uit naar de communicatie met ouders. In de gemeente Enschede heeft men



van 2002 tot 2004 een scooterproject gehad onder de naam: Scooteren? Hou het Cool!".

Dit project hield in dat, naast verscherpt dagelijks toezicht en grootschalige controles, minderjarige overtreeders een persoonlijke brief van de politie thuis gestuurd kregen. In deze brief wordt gewezen op de gevaren en consequenties van verkeersgevaarlijk scootergedrag. De wijkagent ging dan tevens op huisbezoek bij minderjarigen die zwaardere overtredingen hadden begaan. Deze ging dan in gesprek met de minderjarige en de ouders. Dit met als doel de ouders op de hoogte te brengen van het verkeersgedrag van hun kind waar zij vaak niet van op de hoogte zijn. Dit leidde tot positieve resultaten. Ongevallen met scooters namen met 30% af ten opzichte van de voorgaande periode, er werden verkeersveiliger gedrag en minder boetes geconstateerd (Zonder, 2004; Van Vliet & Verduijn, 2005).

Deze aanpak vraagt wel om een goed werkende controle, goede administratie, extra inzet van de politieagenten, en de bereidwilligheid van ouders om in gesprek te gaan (Van Vliet & Verduijn, 2005). De agenten moeten hiertoe wel zelf ook bereid zijn. De politie Houten stond positief tegenover dit plan. Zij nodigden al wel eens ouders uit op het bureau en gaat met hen in gesprek. Dit gebeurde alleen als de agent veelplegers herkend had. De overtreeders waren bijvoorbeeld al een paar keer door de politie gepakt in een week tijd.

We concluderen dat in voorlichting en educatieprojecten de communicatie moet zijn toegespitst op de groep frequente brom-/snorfietsrijders die ook de problemen veroorzaken; deze groep moet niet alleen via scholen opgezocht worden.

Verder kan communicatie de kennis, de bewustwording en het waargenomen risico bij de brom-/snorfietsers beïnvloeden, maar is zij op zichzelf niet voldoende om het verkeersgedrag daadwerkelijk te beïnvloeden. Daarvoor lijkt een aanvullende aanpak nodig waarbij beloning en straf worden gecombineerd.

Ook meer persoonlijke vormen van communicatie met zowel veelplegers als hun ouders lijken gewenst.

## 5. Conclusies en aanbevelingen

### 5.1. Conclusies

Als we kijken naar de vraagstelling van dit project zoals in de inleiding verwoord, dan kunnen we de volgende conclusies trekken.

- a) Welke veiligheidsproblemen zijn er te onderscheiden als het gaat om brom- en snorfietsers?

De brom- en snorfiets blijven populaire vervoermiddelen in Nederland. Maar het gebruik van de brom- en snorfiets gaat gepaard met een hoog risico, vooral onder jonge berijders. Dit heeft te maken met te hoge rijsnelheid voor de omstandigheden, mede als gevolg van het opvoeren van de bromfiets en de snorfiets, en met het rijden zonder rijbewijs. Internationaal wordt ook het niet dragen van de helm (voor snorfietsers) aangewezen als veiligheidsprobleem. Bovendien zijn er in verschillende gemeenten ook problemen met bromfietsoverlast (geluidsoverlast, gevoel van onveiligheid) en bromfietsgerelateerde criminaliteit.

- b) Welk algemeen beleid wordt gevoerd op deze groep verkeersdeelnemers en wat zijn de verwachte ontwikkelingen in de toekomst?

De laatste jaren hebben verschillende actoren als het gaat om bromfietsen verschillende beleidsmaatregelen ontwikkeld. Zo heeft de branche een eigen richtlijn uitgebracht voor zelfregulering, die onder andere het opvoeren van bromfietsen moet tegengaan. Verder is de wetgeving rondom de handhaving gericht op de bromfiets aangescherpt of aangepast. Zo wordt een opgevoerde bromfiets niet langer op het bureau vastgehouden maar wordt het kentekenbewijs ingenomen. De eigenaar heeft twee weken de tijd om het voertuig in de originele staat terug te brengen. Het ministerie van Infrastructuur en Milieu heeft de afgelopen jaren ook diverse maatregelen genomen om de verkeersveiligheid van bromfietsers te vergroten. De meest recente is het bromfietspraktijkexamen, dat onlangs is geëvalueerd. Recente nieuwe ontwikkelingen op het terrein van brom- en snorfietsen zijn de verschuiving van het gebruik van bromfietsen naar snorfietsen en snorscooters, de verwachte opkomst van elektrische bromfietsen en scooters, en bijzondere typen bromfietsen.

- c) Welke handhavings- en educatieprojecten zijn in Nederland in de periode 2000-2012 uitgevoerd?

In dit rapport hebben we in totaal 19 projecten geïnventariseerd, de meeste gebaseerd op de traditionele aanpak van handhaving en voorlichting. Maar sommige projecten gaan ook een stap verder dan de vertrouwde aanpak, bijvoorbeeld:

- Ze bieden een alternatieve straf.
- Ze zetten speciaal in op de ouders.
- Ze combineren criminaliteits- en verkeersveiligheidsaanpak.

- d) Wat zijn de verschillen tussen deze projecten in aanpak, organisatie en effectiviteit?

Als het gaat om educatieprojecten, dan kan gesteld worden dat het bereiken van de doelgroep een van de belangrijkste uitdagingen is. Programma's worden vaak uitgerold op scholen waar slechts een deel van de leerlingen bromfiets rijdt. Een interessante insteek is het betrekken van ouders; sommige projecten boekten hiermee goede resultaten. Deze benadering vraagt echter ook weer extra inzet van politieagenten, bereidwilligheid van ouders en goede controles en administratie.

Wat betreft handhaving lijkt een harde repressieve aanpak effect te kunnen hebben; althans op de korte termijn. Op de lange termijn is vooral de juridische afbakening een struikelblok. Verder lijkt handhaving en repressie alleen een (te) eenzijdige aanpak. Vooral bij jonge verkeersdeelnemers zou deze aanpak aangevuld moeten worden met educatie, voorlichting, en eventueel ook beloningselementen.

- e) Hoe kan de verkeershandhaving gericht op de bromfiets efficiënter worden georganiseerd?

Uit de inventarisatie is gebleken dat er maar weinig handhavingprojecten gericht op bromfietzers zijn geëvalueerd. Het is daarom moeilijk om uit de beperkte groep projecten algemene leerpunten te destilleren. In de volgende paragraaf wordt daartoe wel een poging gedaan en wordt geanalyseerd wat ervoor nodig is om deze kennis wel te verwerven.

## 5.2. Aanbevelingen

De voorgaande hoofdstukken beschreven een inventarisatie van projecten gericht op onveiligheid, overlast, en soms ook criminaliteit van jonge brom- en snorfietzers. We sloten die hoofdstukken af met de conclusie dat er bij slechts enkele van de geïnventariseerde brom- en snorfietzprojecten objectieve gegevens worden bijgehouden en gepubliceerd over overtredingen, overlast, of verkeersonveiligheid. Er zijn slechts enkele onderzoeksevaluaties beschikbaar en die weinige evaluaties kennen veelal beperkingen.

De meeste van de geïnventariseerde projecten worden dus niet systematisch geëvalueerd, dat wil zeggen met een voor- en nameting, gebaseerd op objectieve overtredings- en ongevalgegevens, en met gebruik van een goede controlegroep of controlegebied. Daarom blijft het vooralsnog moeilijk om erachter te komen wat nu het beste werkt. Ook de praktische kennis die bij politiemensen en projectuitvoerders aanwezig is, is nog niet geëxpliciteerd. In *Bijlage 2* hebben we beknopt aangegeven wat er voor een meer systematische evaluatie nodig is.

In deze slotbeschouwing geven we aan we wat er volgens ons nodig is om de kennis over problemen en oplossingen rondom brom- en snorfietzers in het verkeer beter te benutten. Er zijn daarvoor volgens ons vier richtingen aan te wijzen:

Lijn 1: Bestaande projecten beter evalueren of, als er een nieuw project wordt gestart, dit vanaf het begin goed evalueren.

*Advies: Reserveer standaard 15-20% van het budget voor een goede evaluatie. Indien afzonderlijke projecten beter en volgens een zo uniform mogelijke opzet worden geëvalueerd, kunnen de gegevens ook worden gecombineerd in een meeromvattende meta-analyse. Op deze wijze kan de gemiddelde effectiviteit beter worden geschat. Samenwerkende partijen, overheid, branche, belangenverenigingen dienen een fonds voor financiering van evaluaties te kunnen opzetten.*

Lijn 2: Grootschalig, langer lopend onderzoek naar de achterliggende oorzaken van bromfietsproblematiek.

Achtergrond: kleine projecten, verspreid over Nederland, bieden vanwege die kleinschaligheid, beperkte financiering en vaak ook korte actieduur, beperkte mogelijkheden tot effectieve evaluatie. In verband daarmee is te overwegen onderzoek naar onveiligheid van brom- en snorfietsers structureler op te zetten, dat wil zeggen grootschaliger en over een langere termijn.

*Advies: In navolging van het longitudinale SWOV-onderzoek naar rijgedrag, rijervaringen en rijmotivatie van jonge automobilisten (De Craen, 2010), dient een langer lopend onderzoek opgestart te worden naar rijervaringen van jonge brom- en snorfietsers in Nederland. De toepassing van een meer systematische observatiemethode van verkeersgedrag van brom- en snorfietsers zou ook onderdeel van dergelijk onderzoek kunnen zijn.*

Lijn 3: Werken aan een betere beleidsmatige inkadering van brom- en snorfietsers in het verkeersveiligheidsbeleid.

Dit vergt enige toelichting. In tegenstelling tot bij fietsers en motorrijders, is er in Nederland geen belangenvereniging die zich sterk maakt voor de veiligheid en andere verkeersbelangen van bromfietsers. Ook in de beleidsvisie Duurzaam Veilig wordt de bromfiets nog eerder gezien als een 'lastig' voertuig dan als een volwaardig vervoermiddel, en wordt er weinig aandacht besteed aan hoe dit vervoermiddel het beste ingepast kan worden in de huidige infrastructuur. In tegenstelling tot zowel de motorrijders- als de fietsersproblematiek is specifiek de bromfietsproblematiek geen onderwerp voor nationaal en internationaal onderzoek.

Wat betreft onderzoek, beleidstheorie en belangenvertegenwoordiging is er dus een inhoudelijke 'armoede' als het gaat om brom- en snorfietsen. Toch zijn er belangrijke redenen om de brom- en snorfiets te beschouwen als een volwaardig vervoermiddel waarvoor ook het verkeerssysteem mogelijk aanpassingen behoeft. Ten eerste begint het er sterk op te lijken dat de brom- en snorfiets voor veel mensen van verschillende leeftijdscategorieën een aantrekkelijk vervoersalternatief is voor auto, ov en fiets. De brom- en snorfiets is allang niet meer een 'speeltje van de jeugd', maar vormt ook voor oudere jongeren en mensen van middelbare leeftijd een nuttig en goedkoop vervoermiddel. Ten tweede ziet het ernaar uit dat de brom- en snorfiets ook in de toekomst een belangrijke rol zullen blijven spelen in Nederland. Niet alleen de elektrische fiets mag zich verheugen in een toenemende mate van belangstelling, maar ook de elektrische scooter of de e-scooter. Ook tussenvormen tussen elektrische fiets en scooters beginnen al te verschijnen en zullen naar verwachting een groeiende doelgroep bereiken.

In antwoord op deze ontwikkelingen kunnen de overheid en samenwerkingspartners op het terrein van verkeersveiligheid drie dingen doen:

1. ontwikkelingen geduldig blijven volgen en daarop beleid aanpassen, hetgeen vaak leidt tot een wat versnipperde achteraf-aanpak; 2. bromfiets-bezit en -gebruik actief tegenwerken vanuit de visie dat het een riskant voertuig is dat niet goed past binnen het huidige verkeerssysteem; of constructiever: 3. vanuit de erkenning dat de brom- en snorfiets ondanks het inherente hogere voertuigrisico een volwaardig vervoermiddel is, werken aan een meer structurele en proactieve inbedding van de verkeers- en verkeersveiligheidsbelangen van brom- en snorfietsers in het verkeersveiligheids- en mobiliteitsbeleid.

Voor de laatste weg bestaan verschillende middelen. Eén van die middelen zou bijvoorbeeld kunnen zijn dat de overheid, in concreto het ministerie van Infrastructuur en Milieu, het voortouw neemt om een centraal brom- en snorfietsplatform op te richten. In dat platform zouden verschillende organisaties, en zeker ook consumentenorganisaties, zich sterk moeten maken voor een beleid richting brom- en snorfiets dat verkeersveiligheid, rijcomfort, en milieuvriendelijkheid van deze vervoerwijze centraal stelt, zonder dat eenzijdig wordt gezocht naar maatregelen in negatieve sfeer. Als we weten dat dergelijke platforms in Nederland al bestaan voor fietsers en motorrijders, en voor die groepen hebben geleid tot een betere keuze en uitvoering van maatregelen, waarom zou een dergelijk platform dan ook niet goed kunnen werken voor brom- en snorfietsers?

*Advies: Verschillende partijen (zoals de ministeries van Infrastructuur en Milieu en van Veiligheid en Justitie, RAI, ANWB) zouden het initiatief moeten nemen een bromfietsplatform op te richten waarin verschillende partijen participeren, zodat problemen, belangen, en mogelijke oplossingen rondom brom- en snorfietsers op een meer evenwichtige en systematische manier in kaart kunnen worden gebracht dan door de huidige versnipperde aanpak in Nederland.*

Lijn 4: Kennis over betere aanpak van bromfietsers moet zo goed mogelijk in de markt worden gezet. Daartoe lijkt een digitale handleiding 'Aanpak bromfietsers' geschikt.

*Advies: Kennis en ervaringen uit diverse projecten kunnen beter toegankelijk worden gemaakt en tot meer doorwerking van die kennis leiden via een digitale handleiding. Daarbij zou kwaliteit van de kennis vooraf beoordeeld of getoetst kunnen worden door een groep van experts.*

## Literatuur

- Bartels, A.A.J. (1988). *Sociale vaardigheidstherapie voor jeugdige delinquenten en jongeren met ernstige gedragsproblemen. Handboek gedragstherapie*. Van Gorcum, Assen.
- BOVAG-RAI (2004). *Akkoord Zelfregulering Bromfietsen inclusief Reclamecode*. Stichting BOVAG-RAI, Amsterdam.
- BOVAG (2011). *30 procent meer elektrische scooters in Nederland*. In: BOVAG nieuws 16 december 2011. BOVAG, Bunnik.
- Brandau, H., Daghofer, F., Hofmann, M. & Spitzer, P. (2011). *Personality subtypes of young moped drivers, their relationship to risk-taking behavior and involvement in road crashes in an Austrian sample*. In: *Accident Analysis & Prevention*, vol. 43, p. 1713–1719.
- Burgemeester en wethouders 's-Hertogenbosch (2005). *Raadsinformatiebrief 1 februari 2005*. Gemeente 's-Hertogenbosch.
- Consument en Veiligheid (2011). *Sterke toename verkeersongevallen met scooters. Persbericht 25-8-2011*. Consument en Veiligheid, Amsterdam.
- Craen, S. de (2010). *The X-factor; a longitudinal study of calibration in young novice drivers*. Proefschrift Technische Universiteit Delft. SWOV-Dissertatiereeks. SWOV, Leidschendam.
- Damen, H. (2007). *Snelheid zegt niets, je moet op tijd vertrekken. De Leerstraf 49cc voor jeugdige bromfietsovertreders in Almelo, Wierden en Enschede onderzocht in opdracht van Het Regionaal Orgaan voor de Verkeersveiligheid in Overijssel*. Praktikon, Nijmegen.
- Dandona, R., Kumar, A. & Dandona, L. (2006). *Risky behavior of drivers of motorized two-wheeled vehicles in India*. In: *Journal of Safety Research*, vol. 37, p. 149–158.
- DVS (2011). *Ex post evaluatie verkeersveiligheidsmaatregelen*. Dienst Verkeer en Scheepvaart, Delft.
- Elvik, R., Høye, A., Vaa, T. & Sørensen, M. (2009). *The handbook of road safety measures. Second edition*. Emerald Group Publishing Limited, Bingley, UK.
- Gemeente Amstelveen, Politie Amsterdam-Amstelland & Openbaar Ministerie (2009). *Project aanpak brommeroverlast 2009-2010*. Gemeente Amstelveen, Amstelveen.
- Goldenbeld, Ch. (2005). *Verkeershandhaving in Nederland; Inventarisatie van kennis en kennisbehoeften*. R-2004-15. Stichting Wetenschappelijk Onderzoek Verkeersveiligheid SWOV, Leidschendam.

Goldenbeld, Ch., Wijlhuizen, G.J., Vlakveld, W.P., Commandeur, J.J.F. & Vissers, J.A.M.M. (2013). *Evaluatie van het bromfietspraktijkexamen; Onderzoek naar de werking van het bromfietspraktijkexamen en voorbereidende theorielessen op de verkeersveiligheid*. R-2013-6. Stichting Wetenschappelijk Onderzoek Verkeersveiligheid SWOV, Leidschendam.

Hoogeveen, L.J.V. (2010). *Road traffic safety of silent electric vehicles*. Proefschrift Universiteit Utrecht, Utrecht.

Kanfer, F.H. (1979). *Self-management methods*. Pergamon Press, New York.

Kroes, H.K. (2004). *Pilot leerstraf 49 CC. Een experimentele leerstraf voor overtreders op scooters en bromfietsen*. Trajecten Advies Begeleiding, Hengelo.

Mehlbaum, S., Dekker, D., Mietus, H., Pastoor, J., et al. (2013). *Heterdaadkrachtig! Het vergroten van heterdaadkracht bij High Impact Crimes*. Politie Amsterdam en Den Haag, Amsterdam.

Mesken, J. (2011). *De evaluatie van verkeerseducatieprogramma's*. R-2011-8. Stichting Wetenschappelijk Onderzoek Verkeersveiligheid SWOV, Leidschendam.

Mesken, J., Goldenbeld, C. & Vlakveld, W.P. (2011). *Herijking speerpunten van de regionale verkeershandhavingsteams. Inventarisatie en analyse van gevaarlijke gedragingen in het verkeer en de mogelijkheden deze te beïnvloeden door verkeershandhaving*. R-2011-21. Stichting Wetenschappelijk Onderzoek Verkeersveiligheid SWOV, Leidschendam.

Methorst, R., Schepers, J.P. & Vermeulen, W. (2011). *Snorfiets op het fietspad*. Directoraat-Generaal Rijkswaterstaat, Dienst Verkeer en Scheepvaart DVS, Delft.

Minister van Veiligheid en Justitie (2011). *Maatregelen verkeersveiligheid*. Brief aan de Tweede Kamer, 27 oktober 2011, Kamerstuk 29398, nr. 301. Ministerie van Veiligheid en Justitie, Den Haag.

Minister van Veiligheid en Justitie (2012). *Aanpak scooteroverlast en veelplegers in het verkeer*. Brief aan de Tweede Kamer, 25 oktober 2012. Kamerstuk 29398, nr. 342. Ministerie van Veiligheid en Justitie, Den Haag.

Minister van Veiligheid en Justitie (2013). *Toezeggingen en verzoeken verkeershandhaving*. Brief aan de Tweede Kamer, 18 november 2013. Kamerstuk 29398, nr. 387. Ministerie van Veiligheid en Justitie, Den Haag.

Ministerie van Verkeer en Waterstaat (2004). *Actieplan Jonge Bromfietzers*. Ministerie van Verkeer en Waterstaat, Den Haag.

Ministerie van Verkeer en Waterstaat (2009). *Regeling tot uitvoering de hoofdstukken III en VI van de Wegenverkeerswet 1994 (Regeling voertuigen), 10 april 2009, Nr. CEND/HDJZ-2009/388 sector AWW*. In: Staatscourant, vol. 81, gepubliceerd 29 april 2009, Den Haag.

Moskal, A., Martin, J.-L. & Laumon, B. (In press). *Risk factors for injury accidents among moped and motorcycle riders*. In: Accident Analysis & Prevention.

Openbaar Ministerie (2012). *Aanwijzing meting maximumconstructiesnelheid (2012A005)*. Geraadpleegd 14 augustus op [http://www.om.nl/organisatie/beleidsregels/overzicht/verkeer\\_en\\_vervoer/@158569/aanwijzing-meting-0/](http://www.om.nl/organisatie/beleidsregels/overzicht/verkeer_en_vervoer/@158569/aanwijzing-meting-0/).

Openbaar Ministerie (2014). *Tekstenbundel voor misdrijven, overtredingen en Muldergedragingen*. Commissie Feiten en Tarieven, Openbaar Ministerie, Utrecht.

Orlemans, J.W.G. (1985). *Inleiding tot de gedragstherapie*. Van Loghum Slaterus, Deventer.

Politie Amsterdam-Amstelland (2008). *Politiecontroles actie 'Lord of the Ring'*. Birief aan de Burgemeester van Amsterdam. Korpsleiding Politie Amsterdam, Amsterdam.

RAI Vereniging (2008). *RAI Vereniging en BOVAG zeggen overtreders 'Bromfietsconvenant' de wacht aan*. In: RAI Voorrang, vol. 13, nr. 16, p. 2.

Schermers, G. (2010). *EVIO-handleiding voor onderzoek naar de verkeersveiligheidseffecten van infrastructurele maatregelen*. D-2010-6. Stichting Wetenschappelijk Onderzoek Verkeersveiligheid SWOV Leidschendam.

Schoon, C.C. & Huijskens, C.G. (2011). *Verkeersveiligheidsconsequenties elektrisch aangedreven voertuigen*. R-2011-11. Stichting Wetenschappelijk Onderzoek Verkeersveiligheid SWOV, Leidschendam.

Steg, L. & Brussel, A. van (2009). *Accidents, aberrant behaviours, and speeding of young moped riders*. In: Transportation Research Part F, vol. 12, p. 503–511.

SWOV (2009). *Brom- en snorfietsers*. SWOV-Factsheet, maart 2009. Stichting Wetenschappelijk Onderzoek SWOV, Leidschendam.

SWOV (2013). *Risico in het verkeer*. SWOV-Factsheet, juli 2013. Stichting Wetenschappelijk Onderzoek SWOV, Leidschendam.

Torre, E. van der, Arts, N., Ferwerda, H. & Schaap, L. (2008). *Wapengeweld en straatroof; Een onderzoek naar daders, slachtoffers en gelegenheidsstructuren in de politieregio Amsterdam-Amstelland*. COT & Bureau Beke. Boom Juridische Uitgevers.

Twisk, D.A.M., Vlakveld, W.P. & Commandeur, J.J.F. (2007). *Wanneer is educatie effectief? Systematische evaluatie van educatieprojecten*. R-2006-28. Stichting Wetenschappelijk Onderzoek Verkeersveiligheid, Leidschendam.

Vissers, J. (2011). *Checklist verkeerseducatie. Werkwijze en procedure*. DHV, Amersfoort.



Vissers, J.A.M.M., Leuveren, J. van & Nägele, R. (2011). *Praktijkexamens bromfiets en brommobiel: resultaten van het evaluatieonderzoek. Eindrapport*. MO-AF20110179. DHV, Amersfoort.

Vliet, B. van & Verduijn, S. (2005). *Beleidsplan Scooteroverlast in Houten*. Bestuurs- en Organisationswetenschap Universiteit Utrecht, Utrecht.

vtsPN (2009). *Verkeer in Ontwikkeling. Strategische Nota Politieverkeers-taak 2010-2012*. Voorziening tot Samenwerking Politie Nederland, Den Haag.

Zonder, H.B.C. (2004). *Cool scooters scoort*. Paper gepresenteerd op het Nationaal Verkeersveiligheidscongres NVVC, 21 april 2004, De Doelen, Rotterdam.



Als de politie vermoedt dat een brom- of snorfiets te snel kan, dan is de bestuurder verplicht om mee te werken aan een test op de rollentestbank. Een rollentestbank (ook wel bekend als 'rollerbank') is een geijkt meetmiddel waarmee de maximumconstructiesnelheid van een brom- of snorfiets wordt gemeten. Als uit de meting blijkt dat de brom-/snorfiets sneller kan dan de op het kentekenbewijs vermelde maximumconstructiesnelheid, dan volgt een boete. Als tijdens een controle op een rollentestbank blijkt dat de brom-/snorfiets is opgevoerd, dan volgt een boete en dan vordert de politie ook het kentekenbewijs direct in. De bestuurder mag dan niet meer rijden met zijn brom-/snorfiets, behalve als hij naar een vestiging van de RDW gaat om de brom-/snorfiets te laten keuren. In onderstaande tabel wordt een overzicht gegeven van gemeten snelheden op de rollerbank en daarbij gehanteerde marges en feitcodes van de overtredingen.

Bij het vaststellen van een overtreding inzake het opvoeren van een brom-/snorfiets zijn twee marges van belang:

1. Bromfietsen met een maximumconstructiesnelheid van meer dan 25 km/uur tot en met 45 km/uur moeten voldoen aan de maximumconstructiesnelheid die vermeld is op het kentekenbewijs of in het kentekenregister, vermeerderd met een extra marge van 5 km/uur. Voor bromfietsen met een maximumconstructiesnelheid van niet meer dan 25 km/uur is in het tweede lid bepaald dat de vermelde maximumconstructiesnelheid met een extra marge van 4 km/uur vermeerderd moet worden. Deze marges zijn afgeleid van de EG-richtlijn 1995/1.
2. Naast de boven beschreven marges zijn er ook specifieke marges die worden gehanteerd bij het corrigeren van de gemeten snelheid op de rollentestbank (zie *Tabel B.1* voor een overzicht). Bij een gemeten maximumconstructiesnelheid met een bromfiets-rollentestbank tot en met 50 km/uur bedraagt de maximale fout 5 km/uur. Bij hogere gemeten snelheden bedraagt deze fout 10 procent. De gemeten maximumconstructiesnelheid moet dus met een van deze waarden worden gecorrigeerd. De vermelde maximale fout is vermeld in de tabel.

Zoals in *Tabel B.1* is te zien, hanteert het Openbaar Ministerie bij de rollentestbank een marge van minimaal 5 km/uur in het voordeel van de bestuurder. De feitcodes met letter 'g' in *Tabel B.1* duiden aan wanneer een overtreding onder het strafrecht valt; in dat geval wordt het voertuig ook in beslag genomen. Van een strafrechtelijke overtreding is sprake als de constructiesnelheid met meer dan 15 km/uur wordt overschreden na verrekening van beide marges. Als dus met een bromfiets 74 km/uur op de rollentestbank wordt gereden, dan is dat een overschrijding van minimaal 15 km/uur (namelijk  $74 - 8 = 66$  km/uur;  $> 15$  km/uur boven de toegelaten  $45 + 5 = 50$  km/uur constructiesnelheid). De overtreding valt dan onder het strafrecht (feitcode g, *Tabel B.1*) en het voertuig wordt in beslag genomen. Voor snorfietsen met een maximumconstructiesnelheid van 25 km/uur (toegestane constructiesnelheid volgens Europese regelgeving dus:  $25 + 4 = 29$  km/uur) is er sprake van een strafrechtelijke overtreding (feitcode g, *Tabel B.1*) en van inbeslagname als een snelheid op de rollentestbank is gemeten van 50 km/uur ( $50 - 5 = 45$  km/uur is een overschrijding met meer dan 15 km/uur boven 29 km/uur).

1 Gemeten snelheid (km/uur)	2 Correctie rollen- bank (km/uur)	3 Gemeten snelheid (km/uur)	4 Correctie rollen- bank (km/uur)	5 Gecorri- geerde snelheid (km/uur)	6 Feitcode + sanctiebedrag 2014 Aangewezen bromfiets*	7 Feitcode + sanctiebedrag 2014 Snorfiets	8 Feitcode + sanctiebedrag 2014 Bromfiets
30 t/m 50	5	30	5	25	-	-	-
		31	5	26	N 086 a € 60	-	-
		35	5	30	N 086 a € 60	N 086 a € 60	-
		41	5	36	N 086 b € 120	N 086 a € 60	-
		45	5	40	N 086 b € 120	N 086 b € 120	-
		46	5	41	N 086 g ** € 250	N 086 b € 120	-
		50	5	45	N 086 g** € 250	N 086 g** € 250	-
Meer dan 57 t/m 60	6 (=10%)	57	6	51	-	-	N 083 a € 60
Meer dan 60 t/m 70	7 (=10%)	62	7	55	-	-	N 083 a € 60
		67	7	60	-	-	N 083 a € 60
		68	7	61	-	-	N 083 b € 120
Meer dan 70	8 (=10%)	74	8	66	-	-	N 083 g ** € 250

\* Er zijn ook bijzondere typen bromfietsen, zoals de Segway, de Stint, de Trikke, de Zappy 3 en de Swing. Die vallen onder een aparte categorie voertuigen: de aangewezen bromfietsen. De minister van Infrastructuur en Milieu (IenM) bepaalt of zo'n voertuig de weg op mag. In dat geval gelden er bepaalde regels.

\*\* De feitcodes met letter a t/m b vallen onder de Wet Mulder; feitcodes met aanduiding g vallen onder het strafrecht.

Tabel B.1. *Overzicht meetmarges en feitcodes voor het opvoeren van bromfiets. Bron: Aanwijzing meting maximumconstructiesnelheid (2012A005), deze vervalt en wordt binnenkort in 2014 vervangen door een nieuwe instructie meting maximumconstructiesnelheid. De informatie in de tabel blijft ongewijzigd door deze verandering.*

## Bijlage 2

# Hoe onderzoek je de effecten van handhavingsprojecten?

In deze bijlage geven we aan waarom een (wetenschappelijke) evaluatie van brom- en snorfietsprojecten belangrijk is en geven we adviezen hoe een dergelijke evaluatie zou moeten worden opgezet.

### B.1. Waarom evaluatie?

Er zijn drie belangrijke redenen om te onderzoeken of een brom-/snorfietsproject of -interventie goed heeft gewerkt.

In de eerste plaats is het goed om te weten of de interventie *effect* heeft gehad, of het geen verspilde moeite en geld is geweest. En wat het laatste betreft: in veel gevallen zal een interventie gedeeltelijk door subsidies (bijvoorbeeld van de gemeente) zijn gefinancierd. In dat geval zal de subsidiegever achteraf een verantwoording willen zien.

De tweede reden speelt op wat langere termijn. Via de evaluatie wordt duidelijk *welke onderdelen* van de interventie goed hebben gelopen en wat er voor verbetering vatbaar was. Daaruit kan lering worden getrokken voor volgende projecten of interventies, hetzij op hetzelfde terrein, hetzij op een ander onderdeel van de verkeersveiligheid.

En ten slotte is evaluatie buitengewoon belangrijk om gedurende het project te kunnen bijsturen.

### B.2. Proces- en effectevaluatie

Bij evaluatie wordt doorgaans onderscheid gemaakt tussen proces- en productevaluatie of effectevaluatie. Procesevaluatie onderzoekt de wijze waarop de interventie tot stand is gekomen. Bijvoorbeeld: is er een goede probleemanalyse uitgevoerd, is het gekozen programma afgestemd op probleemanalyse, hebben de controles plaatsgevonden, deed iedereen mee die mee moest doen? De effectevaluatie gaat na of de interventie de beoogde effecten op kennis, attitude, gedrag of ongevallen tot stand heeft gebracht.

De proces- en effectevaluatie kennen elk vier mogelijke onderdelen:

1. De opzet van de gedragsbeïnvloedende maatregel als zodanig: valt op voorhand te verwachten dat deze vorm van gedragsbeïnvloeding het beoogde resultaat oplevert? Bijvoorbeeld: is de juiste doelgroep gedefinieerd? Is het de juiste boodschap en vorm voor deze doelgroep?
2. De uitvoering van de maatregel. De vraag is hier of bijvoorbeeld de beïnvloedingscampagne volgens plan wordt uitgevoerd.
3. Het doordringen tot de doelgroep van de gedragsbeïnvloeding: hoeveel kinderen hebben de speciale lesbrief gebruikt, hoeveel mensen zijn door de politie gecontroleerd, hebben de tv-spot gezien, de folder gekregen en hoeveel hebben hem gelezen, en wat voor mensen waren dat (met name: waren dat mensen uit de doelgroep)?

4. De mening van de doelgroep. Wat je te weten moet zien te komen is: vindt de doelgroep bijvoorbeeld de campagne of de folder interessant? Nuttig? Geloofwaardig? Begrijpelijk? Aantrekkelijk gepresenteerd?

De effectevaluatie kan zich op één of meerdere van de volgende effecten richten:

- Verandering in kennis, vaardigheid en/of attitudes van de doelgroep. De vraag moet worden beantwoord of (de leden van) de doelgroep iets hebben geleerd van de informatie.
- Verandering in het (verkeers)gedrag van de doelgroep. In veel gevallen is dit al het eindpunt van de evaluatie, bijvoorbeeld als geconstateerd kan worden dat minder bromfietzers verkeersregels overtreden.
- Gevolgen voor de doelgroep. De vraag is hier bijvoorbeeld hoeveel mensenlevens gespaard zijn door de in de vorige stap gemeten gedragsverandering. In veel gevallen is dat moeilijk vast te stellen, omdat de relatie tussen gedrag en ongevallen. Maar op grond van wat er bekend is over rijden onder invloed en het al of niet dragen van autogordels zijn er wel uitspraken mogelijk.
- Maatschappelijke gevolgen. Het gaat dan vaak om zaken als de door de gedragsverandering opgeleverde besparing in aantallen en ernst van de gewonden en last but not least: in geld.

### **B.3. Evaluatie verkeersveiligheid**

De Dienst Verkeer en Scheepvaart (thans RWS-WVL) heeft recent de problemen en mogelijkheden van het evalueren van verkeersveiligheidsmaatregelen in kaart gebracht. (DVS, 2011)

Meestal is het in verkeersveiligheidsonderzoek om praktische of ethische redenen niet mogelijk om onderzoeksobjecten random te selecteren uit de doelpopulatie, dan wel om onderzoeksobjecten random toe te wijzen aan een experimentele en een controlegroep. Een voorbeeld is de onderzoeksvraag of autobestuurders onder invloed van alcohol, drugs of medicijnen (of een combinatie hiervan) een verhoogd risico hebben om bij een ongeval betrokken te raken. In dit geval is het niet mogelijk om een aselechte steekproef van autobestuurders random toe te wijzen aan de experimentele en de controlegroep, en de bestuurders in de experimentele groep vervolgens onder invloed van alcohol, drugs of medicijnen de weg op te sturen.

Meer in het algemeen is het om ethische redenen niet mogelijk om proefpersonen random toe te wijzen aan omstandigheden die kunnen resulteren in menselijk lijden. Veel onderzoeken naar de effecten van verkeersveiligheidsmaatregelen zijn om die redenen dan ook niet gebaseerd op experimentele onderzoekdesigns maar puur observationeel van aard. Het verloop van de genomen maatregel(en) wordt gevolgd. In tegenstelling tot de ideale experimentele opzet kunnen echter geen harde oorzaak-gevolgconclusies aan de observationele studies worden verbonden.

Desondanks is het de kunst om ook in deze situatie te proberen de ideale onderzoeksopzet zo veel mogelijk te benaderen door:

1. te proberen vast te stellen wat de verkeersveiligheidssituatie zou zijn geweest indien de maatregel niet was ingevoerd;
2. statistisch in plaats van experimenteel te corrigeren voor versturende variabelen;
3. de (steekproef uit de) doelpopulatie te vergelijken met een (steekproef uit een) referentiepopulatie waarop de onderzochte maatregel geacht wordt geen effect te hebben gesorteerd, maar die verder zo veel mogelijk dezelfde kenmerken heeft als de doelpopulatie.

In drie recente publicaties worden concrete adviezen gegeven voor de opzet van evaluatie van educatie en verkeersveiligheidsinterventies:

- *De evaluatie van verkeerseducatieprogramma's* (Mesken, 2011);
- *Checklist verkeerseducatie* (Vissers, 2011);
- *EVIO-handleiding voor onderzoek naar de verkeersveiligheidseffecten van infrastructurele maatregelen* (Schermers, 2010).

#### **B.4. Uitvoering van evaluatie**

In de voorgaande twee paragrafen is in het algemeen ingegaan op het nut van evaluatie, verschillende vormen van evaluatie, en algemene problemen bij het evalueren van verkeersveiligheidsprojecten. In deze paragraaf richten we de blik meer specifiek op de evaluatie van brom-/snorfietsprojecten. Hoe moet je stap voor stap te werk gaan als je dergelijke projecten wilt evalueren?

Om het effect van brom- en snorfietsprojecten wetenschappelijk te onderzoeken is het volgende vereist:

- een goede beschrijving van sub- en einddoelen van het project zelf (*B.4.1*);
- de opzet van het evaluatieonderzoek (*B.4.2*);
- beslissingen over wat te meten (*B.4.3*);
- de opzet van een meetprogramma (*B.4.4*);
- rapportage (*B.4.5*).

##### *B.4.1. Start evaluatie: formulering probleem en doelen*

Een goede evaluatie begint bij een duidelijk omschrijving van werkwijze, doelen en subdoelen van het brom-/snorfietsproject. Wanneer duidelijk is via welke werkwijze welke tussendoelen en einddoelen behaald moeten worden, kan ook worden nagedacht over hoe onderdelen van de werkwijze, tussendoelen en einddoelen gemeten kunnen worden. Het is duidelijk dat vaak verschillende expertise nodig is – politie, gemeente, onderzoeker, voorlichter, intermediaire organisaties – om een project in alle onderdelen te doordenken. Van belang is wel dat de evaluatie vanaf het begin een kernonderdeel is van een project, in plaats van iets dat achteraf even snel gedaan moet worden.

Verder van belang voor een evaluatie zijn voor- en nametingen en een onderzoeksgebied en controlegebied. Als het gaat om ongevallen, dienen voor- en nametingen bij voorkeur over een langere tijdsperiode (van enkele jaren) plaats te vinden. In termen van overtredingen kan de voor- en nameting ook een week of maand voor en na de actie plaatsvinden, om in ieder geval een kortetermijneffect te registreren.

Bij metingen in het verkeer van overtredingsgedrag is het van belang om de metingen onopvallend en systematisch te verrichten. Metingen als onderdeel van politiecontroles zijn minder geschikt voor een goede evaluatie omdat politiecontroles vaak niet voldoen aan vereisten van een wetenschappelijk meetopzet.

#### *B.4.2. Aanpak evaluatie: de onderzoekopzet*

##### *Doelgroep/doelgebied*

De doelgroep en het onderzoeksgebied van het brom-/snorfietsproject dienen helder omschreven te worden. Een heldere beschrijving van stadsdeel, wijk of totale gemeente waarin de interventie plaatsvindt maakt het mogelijk om ook overige gegevens over overtredingen en ongevallen beter te verzamelen.

Indien de interventie bijvoorbeeld is gericht op 15-17-jarige bromfietzers, maar niet specifiek op bromfietzers van 20 jaar of ouder, dan kan deze oudere doelgroep als controlegroep worden gekozen.

##### *Voor- en nametingen*

Het onderzoek dient voor- en nametingen te bevatten om ontwikkelingen over de tijd te kunnen vastleggen. Een verbetering van gedrag of ongevallen over de tijd heen zegt echter nog niets over de achterliggende oorzaak hiervan. Hiervoor is nodig dat de ontwikkeling ook wordt vergeleken met die in een controlegroep of controlegebied.

##### *Controlegroep en controlegebied*

Het kiezen van een controlegroep of een controlegebied welke *niet* aan de interventie heeft blootgestaan is een eerste vereiste om na te gaan of de interventie ook de oorzaak is van een verandering in gedrag of ongevallen. Controlegroep of controlegebied hebben bij voorkeur kenmerken die overeenkomen met die van interventiegroep/interventiegebied. Als de interventie in een stad plaatsvindt wordt de controlestad bij voorkeur gekozen in dezelfde provincie en zijn de interventiestad en controlestad van vergelijkbare grootte of urbanisatiegraad.

##### *Storende omstandigheden*

Storende omstandigheden zijn factoren die van invloed kunnen zijn op gedrag en veiligheid van bromfietzers buiten de interventie om, bijvoorbeeld weersomstandigheden, andere campagnes, specifieke ontwikkelingen binnen stad of wijk. Voor een deel kunnen storende omstandigheden worden uitgeschakeld door interventie en controlegebied op vergelijkbare kenmerken te selecteren. Daarnaast moet er tijdens het onderzoek de nodige aandacht uitgaan naar storende omstandigheden. Ook als deze omstandigheden niet gecontroleerd of uitgeschakeld kunnen worden, dan moeten ze wel in kaart gebracht of gemeten worden.

##### *Regressie naar het gemiddelde*

'Regressie naar het gemiddelde' staat voor het verschijnsel dat locaties met een extra hoog ongevallencijfer in een bepaalde periode, in een volgende periode vaak weer een lager aantal ongevallen zullen hebben, ook als er geen maatregel is uitgevoerd. Dit is het gevolg van altijd aanwezige fluctuaties in het aantal ongevallen per locatie. Als dus bij toeval in een bepaald jaar op enkele locaties in een gemeente extra veel bromfiets-



slachtoffers zijn te betreuen dan is de kans groot dat ook zonder verdere maatregelen de aantallen bromfietsslachtoffers in het volgende jaar lager zijn.

#### *Seizoeneffecten*

Bij voorkeur worden seizoenseffecten vermeden door voor- en nametingen in hetzelfde seizoen uit te voeren, dan wel in seizoenen met vergelijkbare weersomstandigheden.

#### *B.4.3. Wat meten?*

De evaluatie van het brom-/snorfietsproject kan zich richten op:

- ongevallen in het interventiegebied en controlegebied;
- gedrag: conflictsituaties in interventie- en controlegebied;
- gedrag: geobserveerde verkeersovertredingen van de doelgroep in interventie- en controlegebied;
- gedrag: beweerd verkeersgedrag van de doelgroep in interventie- en controlegebied;
- gedragsachtergronden: achtergronden van gedrag (kennis, attitude, intentie, gewoonte) in interventie- en controlegebied;
- gedragsachtergronden: ervaringen met en meningen over campagne, handhaving, project.

Een evaluatie op ongevallenniveau is meestal niet te verwezenlijken. Vaak ontbreekt een voldoende aantal ernstige ongevallen zodat de kans op het vinden van een statistisch significant effect erg klein is. Een bekend probleem is uiteraard dat in Nederland verkeersongevallen met brom- en snorfietsers slecht geregistreerd worden. Alternatieve registraties (LMR-registratie van ziekenhuisgewonden) geven geen zicht op locatie en achtergronden van het ongeval, en bieden dus ook geen uitkomst.

Als alternatief voor ongevallen kan naar conflicten in het verkeer tussen brom- en snorfietsers en andere partijen gekeken worden, en gezien worden of deze verminderen als gevolg van de interventie. Dit vergt een tamelijk intensieve dataverzamelmethode.

Gedragsobservaties in het verkeer zijn al eenvoudiger uit te voeren dan conflictobservaties.

Een schriftelijke, telefonische of internetenquête behoort tot de goedkoopste vormen van dataverzameling. Probleem bij enquêtes is dat beweerd gedrag niet zomaar op één lijn kan worden gesteld met werkelijk gedrag in het verkeer.

#### *B.4.4. Opzet meetprogramma*

Een wetenschappelijke opzet van gedragsmetingen in het verkeer dient te voldoen aan de volgende kenmerken:

- representatieve locaties met een voldoende aanbod aan bromfietssers;
- standaardisatie van metingen van voor- tot nameting (zo veel mogelijk dezelfde dagen, tijdstippen, weersomstandigheden en dergelijke);
- vastlegging van mogelijk versturende omstandigheden (zoals weer);
- onopvallende meting;

- betrouwbare meting (goed en juiste registratie van overtredingsgedrag);
- goede vastlegging van gegevens in een databestand, bijvoorbeeld Excel.

Uitkomsten van reguliere politiecontroles of van speciale controleacties voldoen niet zomaar aan alle eisen van een goede meetopzet, en zijn dus niet zomaar te gebruiken als een indicator voor het succes van een project. Indien politiecontroles in het kader van de evaluatie worden uitgevoerd volgens een van te voren goed uitgedachte meetopzet, dan zijn de politiegegevens waarschijnlijk een stuk betrouwbaarder en ook beter te gebruiken voor evaluatiedoeleinden.

Het controlegebied dient bij voorkeur een overeenkomstige gemeente zonder speciaal project of speciale actie, in dezelfde provincie of vergelijkbare provincie te zijn. Uiteraard dient er dan ook zekerheid te zijn dat in het controlegebied geen versturende maatregelen of ontwikkelingen zijn met invloed op brom- en snorfietsers.

Indien het project zich uitsluitend richt op jonge bromfietsers, kan eventueel ook overwogen worden om een oudere groep bromfietsers in hetzelfde gebied als controlegroep te gebruiken.

Vragenlijstgegevens kunnen ook een rol spelen bij de evaluatie en geven inzicht in beleving en wensen van brom- en snorfietsers, waardering voor maatregelen, ervaringen met onveiligheid en toezicht, en beweerd gedrag en verandering daarin. Het moet duidelijk zijn dat beweerd verkeersgedrag niet zomaar op een lijn gesteld kan worden met werkelijk verkeersgedrag. Het is bekend dat mensen niet altijd juiste of eerlijke antwoorden geven op vragenlijsten, omdat ze zich nogal eens iets mooier willen voordoen dan ze werkelijk zijn (sociale wenselijkheid). Dat wil niet zeggen dat vragenlijst-onderzoek zinloos is, maar wel dat gegevens van vragenlijstonderzoek altijd met voorzichtigheid bekeken moeten worden, en bij voorkeur worden aangevuld met meer objectieve gegevens.

#### *B.4.5. Afsluiting evaluatie: rapportage*

De rapportage van de evaluatie van het brom-/snorfietsproject dient bij voorkeur te bevatten:

- beschrijving doel en achtergrond van het project;
- beschrijving doel en methode van de evaluatie;
- beschrijving van de vraagstelling;
- methode van dataverzameling;
- beschrijvende resultatentabellen en statistische analyse;
- conclusies en mogelijke aanbevelingen voor vervolg.

Bij voorkeur is expertise voorhanden, of wordt deze ingehuurd, voor statistische analyse en rapportage van gegevens. Bij voorkeur kunnen ook de gezamenlijke projectpartners zich vinden in de conclusies van de rapportage.