

Vergaderjaar 2012–2013

**29 398**

## **Maatregelen verkeersveiligheid**

**Nr. 371**

### **BRIEF VAN DE MINISTER VAN INFRASTRUCTUUR EN MILIEU**

Aan de Voorzitter van de Tweede Kamer der Staten-Generaal

Den Haag, 5 juni 2013

Hierbij stuur ik u de tweede evaluatie van het bromfiets(praktijk)examen, die zich richt op de effecten van het examen ten aanzien van de verkeersveiligheid. Het onderzoek dat hiertoe is uitgevoerd door de Stichting Wetenschappelijk Onderzoek Verkeersveiligheid (SWOV) is vanaf vandaag te vinden op de website [www.swov.nl](http://www.swov.nl)

De eerste evaluatie van het bromfietsexamen, gericht op het examen zelf, heb ik u reeds op 1 april 2011 toegestuurd (Kamerstuk 29 398, nr. 270).

Op 1 maart 2010 is het praktijkexamen voor brom- en snorfietsen (rijbewijscategorie AM2) en brommobielen (rijbewijscategorie AM4) ingevoerd. Reden voor de invoering van het praktijkexamen voor deze voertuigen was het blijvend hoge ongevalrisico onder deze doelgroep de afgelopen jaren. Onder bromfietzers vielen gedurende de periode 2008 tot en met 2011 jaarlijks meer dan 40 verkeersdoden en circa 2.000 ernstig gewonden. Dat is een ruim 5 maal hoger risico dan fietsers en een 20 maal hoger risico dan automobilisten. Dit komt met name door de relatief hoge rijsnelheid in combinatie met de kwetsbaarheid van de berijder. Doel van de invoering van dit bromfietsexamen is de veilige deelname aan het verkeer van de brom- en snorfietser en inzittende van een brommobiel te vergroten.

De belangrijkste conclusie van de evaluatie is dat na de invoering van het bromfietsexamen (**AM2**) er 22% minder ernstig verkeersgewonde brom/snorfietsers in de leeftijd van 15–17 jaar (de examenkandidaten) zijn geregistreerd. Ook is geconstateerd dat in diezelfde periode het brom/snorfietsbezit onder 15–17-jarigen sterk is afgenomen. Het aantal 18–24-jarige slachtoffers (die nog geen bromfietspraktijkexamen hadden gedaan) is daarentegen juist gestegen met 47% tot 2012. Tegelijkertijd is het brom/snorfietsbezit onder 18–24-jarigen in dezelfde periode toegenomen met ongeveer 43%.

De SWOV stelt dat het niet met zekerheid te zeggen is dat de invoering van het bromfietsexamen de oorzaak is van een lager bromfietsbezit en

daarmee ook minder ongevallen bij de 15–17 jarigen. Ten eerste was de meetperiode na de introductie van het bromfietsexamen beperkt tot 1 jaar en ten tweede kunnen er meerdere mechanismen zijn die leiden tot minder verkeersslachtoffers in deze categorie. Bijvoorbeeld zijn door de invoering van het bromfietsrijbewijs de handhavingmogelijkheden van de politie fors uitgebreid. Zo kan een bromfietsrijbewijs worden ingenomen bij gevaarlijk en hinderlijk gedrag, bij alcoholmisbruik en bij snelheids-overtredingen. Daarnaast is nu voor de beginnende bromfietser, net als voor de beginnende automobilist, een puntenrijbewijs van kracht. Voor de invoering kon de politie alleen de identiteit controleren en op kenteken bekeuren.

Jaarlijks vallen er gemiddeld 2 doden in de brommobielcategorie **(AM4)** en ongeveer 20 ernstig gewonden. SWOV stelt dat deze relatief lage aantallen onvoldoende basis bieden voor een zinvolle analyse over het effect op de verkeersveiligheid van het AM4 examen.

De partijen die betrokken zijn geweest bij het onderzoek geven aan dat zij in hun dagelijkse praktijk de positieve effecten van de invoering van het bromfietspraktijkexamen ervaren.

Het bromfietsexamen lijkt voornamelijk een nuttige maatregel, ook in samenhang met de andere maatregelen gericht op jongeren zoals 2ToDrive en de beginnersregeling.

Ik blijf het aandeel verkeersdoden en -gewonden onder de AM2 en AM4 categorie goed volgen de komende jaren. Om ook wetenschappelijk meer duidelijkheid te krijgen over de relatie tussen het bromfietsexamen, het brom/snorfietsbezit en de impact op de verkeersveiligheid is een evaluatie over een paar jaar nodig.

De minister van Infrastructuur en Milieu,  
M.H. Schultz van Haegen-Maas Geesteranus