

De Koninklijke Nederlandse Motorrijders Vereniging (KNMV) vertegenwoordigt de belangen van 56.000 motorrijders in Nederland en de EU en heeft ruim dertig jaar ervaring in het verzorgen van hoogwaardige motoropleidingen. Daarnaast is de KNMV bevoegd om motorinstructeurs op te leiden. Ongeveer 80% van alle examenkandidaten voor het huidige A-rijbewijs heeft les gehad van een KNMV-gediplomeerd instructeur. De KNMV is aangesloten bij het *European Road Safety Charter* en lid van het *European Motorcycle Training Quality Label*.

De KNMV verwelkomt de mogelijkheid om feedback te leveren op de evaluatie van de derde rijbewijsrichtlijn (2006/126/EC). De stijgende verkoopcijfers van motorfietsen, bromfietsen en elektrische scooters laten zien dat de motorfiets momenteel hét alternatief is voor de automobilist nu de behoefte naar individueel vervoer toeneemt als gevolg van de wereldwijde COVID-19 pandemie. Tegelijkertijd neemt het aantal verkeersongevallen onder kwetsbare verkeersdeelnemers zoals motorrijders onvoldoende af. Het is van belang dat het wetgevend kader omtrent het rijbewijs inspeelt op de veranderende mobiliteitsvraag en bijdraagt aan een veilig motorklimaat. **De KNMV pleit voor een grondige evaluatie van de derde rijbewijsrichtlijn vooraleer de Europese Commissie overgaat tot een herziening van de richtlijn.**

### **1. De relatie tussen leeftijd, voertuigvermogen en de verkeersveiligheid vereist meer onderzoek**

Een belangrijke component van de huidige richtlijn is de introductie van het getrapte toegangssysteem voor motorfietsen, waarbij een verband wordt gelegd tussen de leeftijd van de motorrijder, het voertuigvermogen en de kans op een verkeersongeval. Het is tot op heden onvoldoende gedocumenteerd of aangetoond hoe dit systeem effectief bijdraagt aan de verkeersveiligheid van motorrijders. De KNMV erkent de relatie tussen leeftijd en motorveiligheid, maar trekt de causaliteit van de relatie tussen voertuigvermogen, leeftijd en de kans op een ongeval in twijfel.

**De KNMV verzoekt de Commissie om wetenschappelijk onderzoek uit te voeren om de effectiviteit van het getrapte toegangssysteem t.o.v. de verkeersveiligheid te toetsen.**

### **2. Nieuwe voertuigtechnologie als integraal onderdeel van de examinering**

De opkomst van geavanceerde rijhulpsystemen (ADAS) hebben invloed op het rijgedrag van verkeersdeelnemers en moeten daarom integraal onderdeel uitmaken van de examinering. Nieuwe Europese voertuigen worden in snel tempo voorzien van allerlei ADAS systemen. Deze systemen kunnen bijdragen aan duurzaamheid en doorstroming op de weg. Daarnaast heeft de automatisering van het voertuig het potentieel om de impact van menselijke fouten te reduceren en daarmee verkeersongelukken te voorkomen.

De opkomst van ADAS systemen vereist echter ook een modernisering van de rijvaardigheden van bestuurders. Het is essentieel om in de basisrijopleiding te leren hoe veilig om te gaan met deze systemen om te verzekeren dat ADAS systemen de bestuurder niet afleiden en er voldoende oog blijft voor kwetsbare weggebruikers zoals motorrijders.

Daarnaast zien we ook een opkomst van elektrische (automatische) motoren. Rijscholen worden momenteel beperkt om rijlessen aan te bieden op een automatische motorfiets. De richtlijn (Code 78) verplicht bestuurders om een nieuw praktijkexamen af te leggen indien zij gebruik willen maken van de schakelmotorfiets. De richtlijn belemmert hiermee de opkomst van elektrische motoren, wat niet strookt met de klimaatambities van de EU. **De KNMV nodigt de Commissie uit om deze tegenstrijdigheid weg te nemen en pleit voor de invoering van één rijbewijs voor zowel automatische als schakelmotorfietsen.** Dit komt zowel het milieu als de verkeersveiligheid ten goede en biedt meer flexibiliteit aan de rijschool én leerling.

### **3. De minimumleeftijd voor het motorrijbewijs moet worden verlaagd naar 16 jaar**

De huidige richtlijn biedt lidstaten de mogelijkheid om de ondergrens voor de minimumleeftijd te bepalen om voor het motorrijbewijs (A1) op te gaan. In Nederland kunnen jongeren vanaf hun zeventiende rijles nemen en vanaf hun achttiende op gaan voor het motorrijbewijs. Het getrapte toegangssysteem voor motorfietsen moet een stimulans zijn voor jongeren om rijervaring op te doen en geleidelijk aan door te groeien naar zwaardere motorklassen.

In de praktijk werkt het getrapte systeem echter niet, met name vanwege de mazen in de huidige richtlijn. Jongeren kiezen nauwelijks voor de categorie A1 en zelfs A2 en wachten tot ze de leeftijd van 24 bereiken zodat ze direct op kunnen gaan voor de zwaarste motorklasse (A). Bovendien kunnen jongeren vanaf 21 jaar via Code 80 een versnelde route afleggen naar de A categorie. Dit gaat in tegen het principe van de huidige richtlijn om leeftijd te koppelen aan voertuigvermogen.

De rijbewijsrichtlijn moet jongeren aanmoedigen om meer rijervaring op te doen. **De KNMV pleit daarom voor de verlaging van de minimumleeftijd voor het motorrijbewijs naar 16 jaar.** Deze regeling moet ervoor zorgen dat jongeren minder gebruik maken van de bromfiets (moped), een groep verkeersdeelnemers waar momenteel relatief veel verkeersongevallen plaatsvinden vanwege een gebrek aan opleiding. Een uitgebreide rijopleiding voor het motorrijbewijs zorgt ervoor dat jongeren beter worden voorbereid op deelname aan het verkeer, wat bijdraagt aan de verkeersveiligheid.

### **4. Stimuleren van permanente educatie onder bestuurders**

Veranderende regels, nieuwe verkeersomstandigheden, en de opkomst van nieuwe voertuigtechnologieën en mobiliteitsvormen benadrukken het belang van permanente



educatie. Om de verkeersveiligheid te garanderen zijn primaire rijopleidingen essentieel om bestuurders adequaat op te leiden, maar zijn secundaire rijopleidingen (tweede fase opleidingen) van groot belang om - met name jonge - bestuurders bij te scholen in bijv. rijvaardigheden en risicoherkenning.

De huidige mazen in de rijbewijsrichtlijn stroken niet met de gedachtegang van permanente educatie en het verbeteren van de verkeersveiligheid. **De KNMV nodigt de Commissie uit om in de evaluatie van de rijbewijsrichtlijn na te gaan hoe bijscholing beter kan worden geborgd in de wetgeving.**

### **Meer informatie**

Voor meer informatie over de positie van KNMV, neem contact op met Arjan Everink, Hoofd Verkeer en Opleidingen, via [a.everink@knmv.nl](mailto:a.everink@knmv.nl).