



VERKEERSVEILIGHEIDSMATREGELEN
VOOR MOTORRIJDERS **ESSENTIEEL**
IN NIEUWE REGEERPERIODE

VERKEERSVEILIGHEIDSMATREGELEN VOOR MOTORRIJDERS

ESSENTIEEL IN NIEUWE REGERPERIODE

In aanloop naar de nieuwe regeringperiode deelt de Koninklijke Nederlandse Motorrijders Vereniging (KNMV) graag haar beleidsprioriteiten omtrent verkeersveiligheid en bredere mobiliteitsvraagstukken die relevant zijn voor motorrijders. De KNMV vertegenwoordigt de belangen van 56.000 motorrijders in Nederland en heeft ruim dertig jaar ervaring in het verzorgen van hoogwaardige motoropleidingen. De KNMV zet zich in voor een veilig motorklimaat in Nederland om de verkeersveiligheid van motorrijders te garanderen.

1. CONCRETISERING VAN HET NATIONAAL VERKEERSVEILIGHEIDSBELEID

Uit recente cijfers van het CBS¹ blijkt dat in 2020 44 motorrijders om het leven zijn gekomen door een verkeersongeval. Daarmee komt het kalenderjaar 2020 onder het gemiddelde uit van de afgelopen tien jaar. Echter blijven de cijfers nog ver achter de gestelde ambities vanuit de EU² en het kabinet³ voor 2030 en 2050. De KNMV ondersteunt als partner van de **Verkeersveiligheidscoalitie** de oproep in het geactualiseerde Verkeersveiligheidsmanifest⁴ om het **nationale verkeersveiligheidsbeleid en de beleidsdoelstellingen verder te concretiseren** om het aantal verkeersslachtoffers terug te dringen.

Een belangrijke stap is de start van een nieuw diepteonderzoek in 2021, uitgevoerd door het SWOV, naar de **kenmerken van verkeersongevallen onder motorrijders**. De KNMV verwelkomt het diepteonderzoek. Er wordt momenteel nauwelijks onderzoek gedaan naar de oorzaken van verkeersongevallen onder motorrijders en naar de effectiviteit van veiligheidsmaatregelen voor motorrijders, terwijl motorrijders op plaats vier staan van verkeersdeelnemers betrokken bij verkeersongevallen.

De KNMV is van mening dat de huidige maatregelen voor kwetsbare verkeersdeelnemers met name gericht zijn op wandelaars en fietsers. De KNMV roept op tot een eerlijkere balans en specifieke maatregelen gericht op de verbetering van de verkeersveiligheid van motorrijders. **Het diepteonderzoek is daarom een belangrijke basis voor de inzet van effectieve beleidsmaatregelen voor motorrijders**. Op basis van het onderzoek wordt duidelijk of er bijvoorbeeld moet worden gestuurd op gedragsverandering en training, de technische vereisten van motorfietsen, of juist de verbetering van weginfrastructuur. **De KNMV roept het kabinet op om de kennis en expertise van de KNMV te gebruiken in het nieuwe diepteonderzoek.**

¹ <https://www.cbs.nl/nl-nl/nieuws/2021/15/610-verkeersdoden-in-2020>

² https://ec.europa.eu/transport/themes/strategies/news/2019-06-19-vision-zero_en

³ <https://www.rijksverheid.nl/documenten/rapporten/2018/12/05/bijlage-1-het-strategisch-plan-verkeersveiligheid-2030-veilig-van-deur-tot-deur>

⁴ https://verkeersveiligheidscoalitie.nl/wp-content/uploads/2021/04/20210422_Manifest_Actueel_DEF_PDF_compleet.pdf

2. **AANPAK GELUIDSOVERLAST DOOR MOTORRIJDERS: HANDHAVING EN MAATWERK OM WANGEDRAG AAN TE PAKKEN**

Geluidsoverlast onder motorrijders is een maatschappelijk probleem. Een kleine groep motorrijders brengt met wangedrag een grote groep welwillenden een slechte naam toe. De KNMV is continu in gesprek met overheden, de politie en buurtbewoners over geluidsoverlast onder motorrijders. Ook spreken we motorrijders aan op wangedrag. Volgens de KNMV staat het gebruik van gezond verstand voorop, bijvoorbeeld door als motorrijder drukke toeristische plekken te vermijden en door een gedragscode op te stellen als je in een grote groep rijdt.

In samenwerking met de Motorrijders Actie Groep en een groot aantal landelijke motorbladen wordt binnenkort het convenant 'Te Luid is Uit' gepubliceerd. Hierin roepen we motorrijders op rekening te houden met de omgeving en zich bewust te zijn van het imago van de motorrijder. Daarnaast vragen we ook begrip voor geluidsoverlast als maatschappelijk probleem. **De KNMV onderschrijft het belang van handhaving op lokaal niveau en publiekscampagnes gericht op bewust rijgedrag. Daarnaast roepen we het kabinet op tot maatwerk op het vlak van beleidsmaatregelen om geluidsoverlast gericht aan te pakken, zonder de groep welwillenden te benadelen.**

Daarnaast pleit de KNMV voor de **introductie van een verplichte RDW-keuring bij de montage van een niet-standaard uitlaat**. Motorrijders vervangen regelmatig de fabrieksuitlaat van een motorfiets met een aftermarket uitlaat die een ander en/of meer geluid produceert. Met een verplichte RDW-keuring kan de toegestane geluidsnormering beter én sneller worden gehandhaafd: de agent op straat hoeft alleen te controleren wat voor soort uitlaat is gemonteerd. Als er een niet-standaard uitlaat op de motor is gemonteerd en deze is door de RDW gekeurd, dan volgt er een aanvulling op het kentekenbewijs.

De KNMV verwelkomt tot slot de **toezegging van demissionair minister Van Nieuwenhuizen over een onderzoek naar de mogelijkheden om geluidsoverlast te verminderen**⁴. De KNMV benadrukt dat de strekking van dit onderzoek niet alleen moet kijken naar nationaal en lokaal niveau, maar ook naar beleidsopties op Europees niveau. Daarnaast moeten ook beleidsopties richting fabrikanten (i.e. het aanpassen van typegoedkeuringen voor motorfietsen) worden overwogen.

3. **VERLAGING MINIMUMLEEFTIJD MOTORRIJBEWIJS NAAR 16 JAAR**

In Nederland kunnen jongeren vanaf hun zeventiende rijles nemen en vanaf hun achttiende afrijden voor het motorrijbewijs. Het getrapte toegangssysteem voor motorfietsen onder de EU-richtlijn betreffende het rijbewijs⁵ moet daarmee 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.

⁴ <https://www.rijksoverheid.nl/documenten/kamerstukken/2020/09/02/beantwoording-vragen-van-de-leden-postma-en-van-dam-beiden-cda-over-geluidsoverlast-door-motorrijders>

⁵ <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/NL/TXT/PDF/?uri=CELEX:32006L0126&from=NL>

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. GERICHTE SUBSIDIE VOOR VERVOLGOPLEIDINGEN OM VERKEERSONGEVALLEN TE VERMINDEREN

Het SWOV heeft onderzoek gedaan naar de effectiviteit van de voorgezette rijopleidingen (VRO) voor motorrijders, zoals opleiding Risico Herkennen van de KNMV. De wetenschappers komen tot de conclusie dat deze KNMV-training op zowel de korte termijn als de lange termijn een positief effect heeft op veilig rijden en gevaarherkenning van motorrijders. De Rijksoverheid stelt in haar 'Actieplan verbetering verkeersveiligheid motorrijders 2'⁷ de maatregelen te verkennen om vervolgoopleidingen voor motorrijders op grote schaal in te zetten om de verkeersveiligheid van motorrijders te verbeteren.

De KNMV roept op tot het oormerken van een jaarlijkse rijksbijdrage van €1 miljoen voor maatregelen gericht op gedragsverandering, zoals het aanbieden van vervolgoopleidingen voor motorrijders op grote schaal. Op jaarbasis worden hiermee 5000 motorrijders in staat gesteld de gevaarherkenning te verbeteren. Zodoende kan met een relatief kleine investering de verkeersveiligheid van een grote groep kwetsbare verkeersdeelnemers worden verbeterd.

Zie voor meer informatie de notitie 'Aanpak voor de vermindering van verkeersongevallen onder motorrijders' in bijlage.

5. OPTIMALISATIE VAN DE WEGINFRASTRUCTUUR

Investeringen voor de verbetering van de weginfrastructuur zijn essentieel om de verkeersveiligheid van alle verkeersdeelnemers te vergroten. **De KNMV verwelkomt dan ook de 'regeling stimulerend verkeersveiligheidsmaatregelen 2020-2021'⁸, waaronder €200 miljoen aan investeringen voor verkeersveiligheid op het wegennet vrijkomt.**

De KNMV pleit ervoor dat deze investeringen worden geoormerkt voor de verbetering van N-wegen. Bijna de helft van de motorfietslachtoffers valt bij ongevallen op N-wegen buiten de bebouwde kom, bijvoorbeeld als gevolg van gaten in de weg, hobbels op de weg, lantaarnpalen in de buitenbocht of gevaarlijke geleiderails. Daarnaast is de afscheiding tussen rijrichtingen op N-wegen beperkt. **De KNMV adviseert het kabinet om investeringen te richten op weginrichting en wegmarkering, onder andere door straatverlichting in de binnenbochten van N-wegen, en grindbakken in bochten te plaatsen in plaats van vangrails.**

Bij toekomstige investeringen moet in het bijzonder worden gekeken hoe de verkeersveiligheid van de motorrijder wordt verbeterd. **Het SWOV-diepteonderzoek naar verkeersongevallen onder motorrijders maakt hopelijk inzichtelijk waar investeringen ten behoeve van de veiligheid van motorrijders het hardst nodig zijn.**

⁷ <https://www.rijksoverheid.nl/documenten/rapporten/2018/09/17/bijlage-2-actieplan-verbetering-verkeersveiligheid-motorrijders>

⁸ <https://wetten.Overheid.nl/BWBR0043720/2020-10-13>

6. **BESCHIKBAAR STELLEN VAN AANSCHAFSUBSIDIES VOOR ELEKTRISCHE MOTORFIETSEN**

De stijgende verkoopcijfers van motoren, 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 COVID-19-pandemie. Stimulering van de elektrische motorfiets is niet alleen onderdeel van de oplossing van het duurzaamheidsvraagstuk, maar dient ook om mobiliteitsproblemen zoals congestie, geluidsoverlast en fileproblemen in de binnensteden op te lossen. Op dit moment zijn elektrische motorfietsen, ook tweedehands, erg prijzig. Daarnaast ontbreekt de laadinfrastructuur voor elektrische motorfietsen nog.

De KNMV pleit voor het beschikbaar stellen van aanschafsubsidies voor elektrische motorfietsen, ook voor tweedehands motoren voor de zakelijke markt, in navolging op de aanschafsubsidies voor elektrische auto's. De KNMV roept daarnaast op tot de aanleg van de benodigde laadinfrastructuur, met name in stedelijke gebieden en zakendistricten, om de markt op gang te brengen.

Meer informatie

Voor meer informatie over de beleidsprioriteiten van de KNMV kunt u contact opnemen met Patrice Assendelft, algemeen directeur KNMV, via p.assendelft@knmv.nl | 026-3528511



KONINKLIJKE
NEDERLANDSE
MOTORRIJDERS
VERENIGING

Papendallaan 51
6816VD Arnhem

♦
026-352 85 10

♦
www.knmv.nl
info@knmv.nl
