



Actieplan verkeersveiligheid brommobielen

11 juni 2026

INHOUDSOPGAVE

Inhoudsopgave	2
1 Aanleiding	3
2 Totstandkoming van het actieplan	4
3 De belangrijkste bevindingen	5
4 Voorgestelde acties	6
5 Uitkomsten van de onderzoeken	8
BIJLAGE A - Dit is een brommobiel	14
BIJLAGE B - De brommobiel getoetst aan het Beleidskader Mobiliteit (2023)	15

BIJLAGE 1 – Onderzoek Verkeersveiligheid brommobielen (XTNT 2026)

BIJLAGE 2 – Notitie Beeldkaart voor de brommobiel (Vervoerregio 2026)

1 AANLEIDING

De portefeuillehouders Verkeer van de vervoerregiogemeenten hebben op 17 april 2025 de wens uitgesproken dat de Vervoerregio Amsterdam samen met de provincie Noord-Holland werkt aan een gedragscampagne rond brommobielen¹. De verschillende gemeenten vragen om aandacht en maatregelen rondom het veilig gebruik van brommobielen. In 2025 heeft een ongeval plaatsgevonden tussen een brommobiel en een fietser op een fietspad in Amstelveen. De fietser heeft dit ongeval niet overleefd. Daarnaast zijn er uit de regio verschillende signalen dat het aantal brommobielen groeit en dat brommobielen rijden op plekken waar dat niet is toegestaan, wat leidt tot onveilige situaties voor met name fietsers en voetgangers.

Naar aanleiding van deze oproep is er door de Vervoerregio een opdracht geformuleerd voor het uitvoeren van een aantal korte termijn acties, zoals kleine communicatie-acties, bebording op provinciale fietspaden, persaandacht en aandringen op handhaving door de politie. Deze acties hebben plaatsgevonden in de zomer van 2025.

Er is echter nog weinig bekend over de achtergrond van ongevallen waarbij een brommobiel betrokken is, evenals inzicht in het risicovol gedrag van de bestuurders van brommobielen. Om te komen tot een effectieve aanpak van de verkeersonveiligheid van (het gebruik van) brommobielen is het nodig dat er, door onderzoek en analyses uit te voeren, een actieplan wordt opgesteld. De Vervoerregio is hier mee aan de slag gegaan op 1 juli 2025, in samenwerking met gemeenten Ouder-Amstel, Amstelveen, Aalsmeer en Amsterdam, de Politie Eenheid Amsterdam, de provincie Noord-Holland en het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat (IenW). Op 18 december 2025 heeft het portefeuillehoudersoverleg Verkeer kennisgenomen van dit proces.

¹ Zie bijlage A voor meer uitleg over wat een brommobiel is en welke verkeers- en parkeerregels verbonden zijn aan dit type voertuig.

2 TOTSTANDKOMING VAN HET ACTIEPLAN

Het **Beleidskader Mobiliteit en de Regionale Aanpak Verkeersveiligheid (RAV)** van de Vervoerregio vormen de basis van de uitwerking en de toetsing van het actieplan:

- Het signaleren, het zorgen voor een preventieve aanpak, en het voorkomen dat nieuwe slachtoffergroepen ontstaan.
- De brommobiel valt als voertuig onder de 'P' van STOMP (privéauto). Waarmee dit voertuigtype niet actief wordt gestimuleerd op basis van de beleidsuitgangspunten (zie ook Bijlage B). Voor de brommobiel worden er geen aparte wegen aangelegd of uitzonderingen gemaakt op de landelijke verkeersregels.

Het **doel van dit actieplan** is om op basis van onderzoek en in samenwerking met regionale partners meer inzicht te verkrijgen in de mate van verkeers(on)veiligheid van brommobielen en het verkeersgedrag van de bestuurders. Hiermee hopen we in te kunnen zetten op het (tijdig) signaleren van en interveniëren in risicoverhogende factoren rondom de brommobiel.

- Het plan geeft inzicht in de mate van ernst van de problematiek, de oorzaken en de verhouding ten opzichte van andere focusgebieden binnen het verkeersveiligheidsdomein.
- Inzicht geven van de risico's, ontwikkelingen, kansen en problematieken met betrekking tot brommobielen op basis van het gedragsonderzoek en de netwerkkaart brommobielen.
- Het geven van interventierichtingen voor de ontwikkeling van maatregelen om de verkeersveiligheid te bevorderen van brommobielen en het gedrag van de bestuurders.
- Inzicht geven aan wegbeheerders op welke punten de infrastructuur (nog) niet op orde is (verkeersborden) en op welke manier een wegbeheerder de brommobiel beter kan informeren en geleiden.
- Aanbevelingen geven voor verder onderzoek of monitoring.

Het actieplan is gemaakt aan de hand van twee onderzoeken:

1. Een **(gedrags)onderzoek** naar de verkeersveiligheid van brommobielen en de achtergronden van ongevallen. Het gedragsonderzoek wordt uitgevoerd door XTNT in opdracht van het ministerie van IenW samen met de Vervoerregio Amsterdam (zie Bijlage 1).
2. Een **overzichtskaart van het brommobielnetwerk** in de regio. De overzichtskaart van het brommobielnetwerk is gemaakt door de Vervoerregio (zie Bijlage 2).

Deze onderzoeken zijn integraal toegevoegd aan dit actieplan.

Bij zowel het onderzoek, het maken van een overzichtskaart als het maken van een actieplan zijn de gemeenten Ouder-Amstel, Amstelveen, Aalsmeer en Amsterdam, provincie Noord-Holland en de Politie Eenheid Amsterdam nauw betrokken.

3 DE BELANGRIJKSTE BEVINDINGEN

Uit het gedragsonderzoek naar het gebruik van de brommobiel² (zie verder hoofdstuk 5) blijkt dat accurate ongevallenregistratie en handhavingsregistratie ontbreken of niet goed ontsloten zijn. Ondanks dat het aandeel brommobielen groeiende is is de omvang van de doelgroep te beperkt om veel mensen te bereiken voor enquêtes en onderzoeken. Daardoor kan er nu nog geen compleet beeld worden gegeven van de staat van de verkeersveiligheid van deze voertuigen en gebruikers.

Hoewel het onderzoek geen conclusies kan trekken over de ernst of oorzaken van verkeersongevallen, identificeert het wel de factoren die de verkeersveiligheid negatief kunnen beïnvloeden met het gebruik van brommobielen. Deze risicoverhogende factoren zijn een beperkte verkeerskennis van de bestuurders, een beperkte rijopleiding in verhouding tot de complexe rijtaken, (verwarring over) de plaats op de weg en het ontbreken van toereikende navigatie.

Uit de regionale netwerkkaart van brommobielen zijn op bepaalde plekken geconstateerd dat de juiste verkeerstekens ontbreken of informatie voor brommobielen op de weg mist of te laat wordt aangegeven. Daarnaast biedt de brommobiel weinig bescherming aan de bestuurder in geval van een ongeval³.

Ten opzichte van andere prioritaire thema's binnen het verkeersveiligheidsdomein (zoals drugs, afleiding, snelheid en fatbikes) is het aannemelijk dat de brommobielproblematiek op dit moment nog een minder prominente rol speelt. De geconstateerde risicoverhogende factoren geven in combinatie met een sterke groei van het aantal brommobielen in onze regio aanleiding om maatregelen te nemen om het verkeersveilig gedrag te bevorderen.

² XTNT. Verkeersveiligheid brommobielen, 2026

³ SWOV. Ongevallen met brommobielen en gesloten gehandicaptenvoertuigen R2024-20

4 VOORGESTELDE ACTIES

We verwachten dat de brommobiel in aantal en gebruik blijft groeien de komende jaren. Gezien het verhoogd risicogedrag van de bestuurders van deze voertuigen is het nodig in te gaan zetten op verschillende acties zodat het gewenste gedrag wordt gestimuleerd en de verkeersveiligheid wordt verbeterd. Deze inzet is nodig vanuit zowel de Vervoerregio als de verschillende partners. Hierbij is de inzet dat de brommobielbestuurder verantwoordelijk is voor aanschaf en veilig en verantwoord gebruik van de brommobiel. De verkoper of producent is verantwoordelijk voor een veilig voertuig en voor een goede voorlichting over het veilig gebruik en toepassing van dit product. De Europese Unie is verantwoordelijk voor de goedkeuring en toelating van voertuigen op de wegen, waarmee automatisch ook voor het Nederlands grondgebied.

De volgende acties zien we als kansrijk:

1. **Communicatie richting brommobielgebruikers.** De kennis over de specifieke verkeersregels voor de brommobielen moet toegankelijker worden gemaakt voor brommobielgebruikers. Dit betekent we actief gaan communiceren over de verkeersregels en -gedrag, en de opties onder de aandacht brengen van navigatiealternatieven. Gezien de voornamelijk beperkte omvang van de problematiek ten opzichte van andere opgaven binnen het domein van verkeersveiligheid, zal deze campagne lowkey worden gevoerd en gericht op de bestuurders en eigenaren van de voertuigen. *Actie: Vervoerregio ism gemeenten, provincie en politie*
2. **We pleiten voor zwaardere rijbevoegdheid** van het gebruik van dit type voertuig. Een brommobiel volgt de regels van de auto en moet zich tussen het (zwaardere en snellere) auto- en vrachtverkeer mengen, ook op 80km/uur wegen. Hiervoor zijn kennis en vaardigheden nodig die ook worden gesteld aan bestuurders van auto's. Een rijbewijs AM of AM4 biedt te weinig basis voor deze complexe rijtaken. *Actie: de Vervoerregio bereidt een gezamenlijk verzoek voor richting ministerie van IenW.*
3. Zorgen dat het **wegennet en bebording op orde** zijn voor dit voertuigtype. Onduidelijke of onwenselijke situaties worden aangepakt door bebording en tijdige informatie op locaties te plaatsen. Ook is het belangrijk voor de navigatiesystemen dat de verkeerstekens juist zijn ingevoerd in de systemen GEORGE en MELVIN. We stellen voor om per wegbeheerder 5 plekken te selecteren, waar met prioriteit een actie op kan worden ondernomen. De inzet is om in de zomer deze analyse gedaan te hebben en we de stap kunnen zetten naar concrete realisatie. Gezien de beperkingen in ambtelijke capaciteit, helpt het om gericht te kijken naar kleinere stappen. *Actie: gemeenten en provincie met hulp van de Vervoerregio.*
4. **Handhaving.** De gemeenten en provincies brengen de risicolocaties van overtredingen door brommobielbestuurders in kaart. Hierbij worden meldingen vanuit handhaving en bewoners wat zij op straat waarnemen ook meegewogen. Indien nodig wordt de bebording op de locaties op orde gebracht. In overleg met de Politie wordt ingeschat of op specifieke locaties handhaving nodig is of kan worden ingezet. *Actie: gemeente en provincie ism de politie.*
5. **Naamsverandering brommobiel.** Om verwarring met de 'bromfiets' te voorkomen is het belangrijk dat de brommobielbestuurder begrijpt dat men de verkeersregels volgt van de auto. De brommobiel volgt grotendeels de verkeers- en parkeerregels van de auto. Het woord 'brom' wekt te veel de associatie en het gedrag op van de bromfiets met alle regels die gelden voor de bromfiets, zoals rijden op brom/fietspaden. Het is daarom helpend als er een alternatieve naam komt voor de brommobiel, zoals micro-auto of mini-auto. Ook is het wenselijk als de brommobielen zowel voor als achter een kenteken gaat voeren in verband met het rijden op de rijbaan en de parkeer- en verkeershandhaving. Ook voor andere weggebruikers wordt op deze manier beter zichtbaar wat de status en plaats op de

weg is van dit type voertuig. Tot slot geeft het *bromfiets-* of *brommobielrijbewijs* de indruk dat men met het voertuig de regels van de brommobiel kan volgen. *Actie: de Vervoerregio bereidt een gezamenlijk verzoek voor richting ministerie van IenW.*

6. Er moet een heldere wettelijke basis komen voor het gebruik van het gehandicaptenvoertuig. Het **kader Gehandicaptenvoertuig** is relevant om verwarring en misbruik te voorkomen, en voor het voorkomen van (ongewenste) alternatieven voor de brommobiel. *Actie is gaande: ministerie van IenW.*
7. Gemeenten wijzen via de **WMO (Wet Maatschappelijke Ondersteuning)** voertuigen toe aan gehandicapten. Het is belangrijk dat dit gehandicaptenvoertuigen zijn en geen brommobielen. De gemeenten checken intern de procedures hoe deze toewijzing plaatsvindt. *Actie: gemeenten*
8. We spreken onze zorgen uit rondom de **voertuigveiligheid** van de brommobiel en daarmee de veiligheid van de bestuurder in geval van een ongeval. De carrosserie is zwak en het ontbreekt aan bescherming zoals kreukelzones en airbags. *Actie: de Vervoerregio bereidt een gezamenlijk verzoek voor richting ministerie van IenW.*
9. De (toegankelijkheid van de) **registratie van ongevallen** met brommobielen moet worden verbeterd, zodat er analyses kunnen worden gemaakt vanuit het BRONbestand. *Actie: de Vervoerregio bereidt een gezamenlijk verzoek voor richting ministerie van IenW.*
10. **Ontwikkelingen monitoren.** We blijven de ontwikkelingen van de verkeersveiligheid van brommobielen monitoren. In 2027 komt er een vervolgonderzoek. *Actie: Vervoerregio Amsterdam ism gemeenten, provincie en politie*

Vervolg

De acties worden uitgevoerd in afstemming en in samenwerking met de regionale partners zoals gemeenten, provincie en de politie. De Vervoerregio continueert de constructieve samenwerking met het ministerie van IenW op dit dossier en brengt de verbetervoorstellen op rijksniveau onder de aandacht. In het najaar van 2026 zal de Vervoerregio verslag doen van de voortgang van de acties en dat aan het portefeuillehoudersoverleg kenbaar maken.

5 UITKOMSTEN VAN DE ONDERZOEKEN

- *Rapport 'Verkeersveiligheid brommobielen' 2026 (XTNT)*
- *Rapport 'In beeld brengen van het wegennetwerk voor de brommobiel' 2026 (Vervoerregio)*

Verkeersveiligheid

Het onderzoek is gestart naar aanleiding van ongevallen met brommobielen en meldingen van overlast van brommobielen op plaatsen waar deze niet mogen rijden. Uit onderzoek onder de bestuurders van brommobielen blijkt dat deze (verkeerde) plaats op de weg deels komt door kennisachterstand, zich soms het gedrag aanmeten van een bromfietser, door verkeerde navigatie-instellingen, maar ook doordat brommobielbestuurders (met max 45 km/uur) zich kwetsbaar voelen om op 80 km/wegen te rijden tussen het zware vrachtverkeer en daardoor de keuze maken op fietspaden gaan rijden.



1. Uit het onderzoek van XTNT komt naar voren dat door gebrek aan (toegankelijke) ongevallendata geen uitspraak te geven is over de (on)veiligheid van deze voertuigen ten opzichte van andere opgaven binnen het verkeersveiligheidsdomein en andere voertuigcategorieën. De omvang van het aantal brommobielen is relatief beperkt binnen het totaal aantal voertuigen op de weg, maar wel groeiende. Ten opzichte van andere speerpunten binnen het verkeersveiligheidsdomein, zoals drugs, afleiding, snelheid, fatbikes is het aannemelijk dat de problematiek rondom de brommobiel op dit moment nog relatief beperkt is.
2. Brommobielen (max 45 km/uur) zijn voor 80kmwegen onveilige voertuigen. De voertuigen komen ook nog eens slecht uit EURO NCAP⁴ testen; in geval van een botsing blijft er weinig over van het voertuig en biedt het voertuig weinig bescherming voor de inzittenden. Voor veel brommobielbestuurders worden 80 km/uur wegen als onveilig beschouwd en deze wegen worden liever gemeden.
3. Voor sommige bestemmingen moeten brommobielen omrijden, ten opzichte van (brom)fietsen. Soms wel meerdere kilometers. Gezien het kleine wendbare voertuig en de beperkte verkeerskennis van de bestuurder, is de kans groot dat op sommige locaties wordt gekozen voor de 'snellere' weg via een fietspad of trottoir. Het is belangrijk dat deze risicolocaties in beeld zijn bij de wegbeheerder. Op deze risicolocaties kan worden bekeken of de inrichting en bebording op orde is en geloofwaardig ingericht. Een onderzoek naar het toelaten van brommobielen in tunnels binnen de bebouwde kom (max 50km/uur) is het onderzoeken waard zodat de brommobiel ook van deze voor auto's toegestane wegen gebruik kunnen maken.
4. Voor de bestuurder van brommobielen is het gunstig dat steeds meer 50km wegen worden ingericht en afgewaardeerd naar 30km uur, en 80kmwegen naar 60km. De snelheidsverschillen worden kleiner waardoor de brommobielbestuurder voelt zich veiliger voelt en gemakkelijker van deze wegen gebruik maakt.

⁴ SWOV 2024 Ongevallen met brommobielen en gesloten gehandicaptenvoertuigen R-2024-20

Navigatie

De meeste bestuurders van gemotoriseerde voertuigen laten de te rijden route bepalen door een navigatiesysteem. Navigatiesystemen worden in de regel boven de aanwijzingen op straat gevolgd door de bestuurder. Dit maakt het navigatiesysteem tot een van de sleutels om het gewenste gedrag te beïnvloeden. De reguliere navigatiesystemen zijn echter niet ingericht voor de brommobielen, met als gevolg dat je alleen kunt kiezen voor of 'fiets' of voor 'auto'. In beide gevallen kun je op weggedeelten komen waar een brommobiel niet mag rijden. Voor reguliere navigatieleveranciers is deze groep brommobielrijders nog te klein of oninteressant om in te voorzien. Er zijn twee kleine initiatieven op de markt van navigatiesystemen specifiek voor brommobielen. We willen deze alternatieve navigatiesystemen onder de aandacht brengen bij de doelgroep.

Weginrichting

De netwerkkaart waar brommobielen is een digitaal toegankelijke kaart waar eenvoudig inzichtelijk is gemaakt waar de categorie brommobiel wel en niet mag rijden, opgezet vanuit de lens van de bestuurder van de brommobiel. De netwerkkaart is ontwikkeld voor gebruik door verkeersprofessionals en wegbeheerders. De resultaten van het maken van deze kaart en uitzoekwerk op een aantal locaties laten zien dat er op het gebied van wegbeheer nog een slag is te slaan om de verkeerstekens verder op orde te brengen.

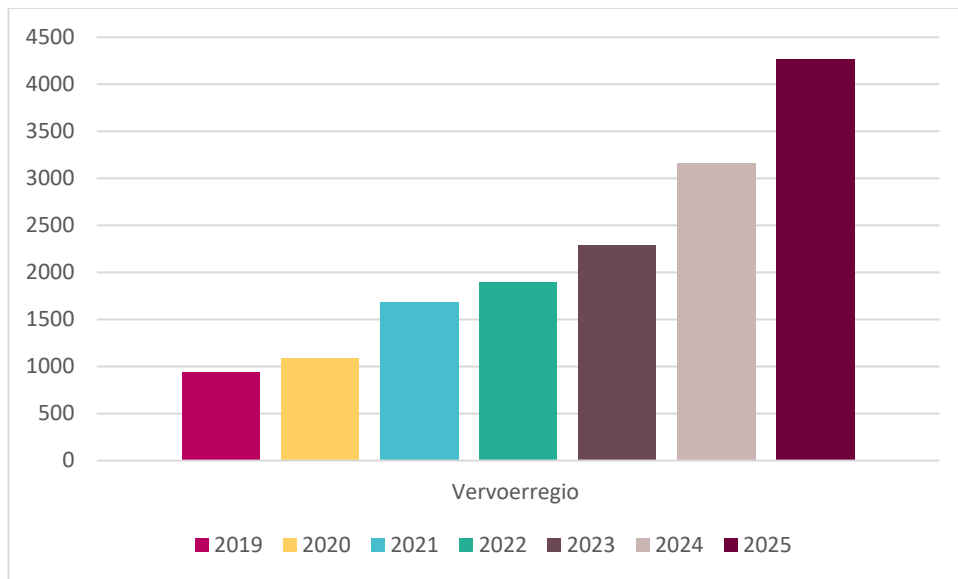


Sommige gebieden zijn door de toepassing van bepaalde verkeersborden (onbedoeld) onbereikbaar voor brommobielen of is het niet helder is wat de wegbeheerder voor ogen heeft. Ook blijkt dat de informatievoorziening en bebording op de weg soms niet of te laat worden weergegeven waardoor brommobielbestuurders op weggedeelten komen waar ze niet mogen rijden zoals (opritten van) snelwegen. Daarnaast is het belangrijk dat de situatie op straat overeenkomt met de Verkeersbesluiten en de digitale systemen als GEORGE.

Wegbeheerders kunnen aan de hand van deze kaart aan de slag om deze knelpunten op te sporen en op te lossen. Op deze manier wordt het verkeersbordennetwerk voor bestuurders van brommobielen logisch, wettelijk en wenselijk ingericht, en wordt het onbedoeld rijden op niet toegestane weggedeelten verminderd.

Groei brommobielen in de Vervoerregio Amsterdam

De afgelopen jaren maakt het aantal geregistreerde brommobielen (RDW) een grote groei door van 937 in 2019 naar 4270 op 1 januari 2025; een toename van zo'n 350% (CBS). De grootste stijging in absolute aantallen is te zien in de gemeente Amsterdam. In andere grote steden in Nederland is deze explosieve groei niet te zien. De verwachting is dat deze groei de komende jaren doorzet en dat de groei en populariteit ook landelijk gaat toenemen.



	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025	toename(abs)	toename (%)
<i>Amsterdam</i>	405	540	1088	1267	1603	2279	3169	2764	682%
<i>Haarlemmermeer</i>	114	133	129	133	148	190	254	140	123%
<i>Amstelveen</i>	46	42	60	71	80	144	206	160	348%
<i>Zaanstad</i>	120	122	132	139	143	159	173	53	44%
<i>Purmerend</i>	93	79	78	85	111	129	152	59	63%
<i>Diemen</i>	10	15	24	24	27	40	61	51	510%
<i>Edam-Volendam</i>	39	42	39	41	43	39	39	0	0%
<i>Uithoorn</i>	23	25	22	21	24	30	36	13	57%
<i>Wormerland</i>	18	21	18	20	20	18	21	3	17%
<i>Waterland</i>	19	13	22	36	16	22	21	2	11%
<i>Oostzaan</i>	9	8	9	9	9	14	18	9	100%
<i>Aalsmeer</i>	31	35	46	33	41	55	69	38	123%
<i>Ouder-Amstel</i>	3	3	9	9	9	18	25	22	733%
<i>Landsmeer</i>	7	9	9	9	16	26	26	19	271%
Vervoerregio	937	1087	1685	1897	2290	3163	4270	3333	356%

Aantallen geregistreerde brommobielen op 1-1-2025, CBS

Brommobiel en gehandicaptenvoertuig

Voor gehandicaptenvoertuigen en brommobielen zijn verschillende regels van toepassing als het gaat om de plaats op de weg, breedte van het voertuig, parkeren en rijbevoegdheid. Er bestaan ook veel overeenkomsten en soms gaat het om eenzelfde voertuig dat op verschillende manieren op de markt gebracht is. Dat brengt in de praktijk onduidelijkheid met zich mee en werkt soms oneigenlijk gebruik in de hand.

Op dit moment mag iedereen vanaf 16 jaar met een gehandicaptenvoertuig rijden, ook mensen zonder een lichamelijke beperking. Dat betekent dat de rechten die het gehandicaptenvoertuig heeft oneigenlijk gebruikt kunnen worden. Deze voertuigcategorie moet laagdrempelig toegankelijk blijven voor mensen met lichamelijke beperkingen. Met een gehandicaptenvoertuig mag er op stoepen en fietspaden worden gereden en op stoepen geparkeerd.

Om helderheid te verschaffen in de status van het gehandicaptenvoertuig en het zorgen voor het eigenlijk gebruik van deze voertuigen door de doelgroep heeft het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat een Gehandicaptenvoertuigenkader in voorbereiding. Deze herziening valt uiteen in een voertuigcategorie tot 20km/uur (scootmobiel) en een categorie van 20-45km/uur. Voor deze laatste categorie zullen strengere eisen gelden, zoals kentekenplicht, eisen aan gebruikers, rijvaardigheid en aanpak van oneigenlijk gebruik. Inzetten op het (strenger) handhaven van de verkeersregels bij brommobielen of zelf het ontmoedigen (bv het afschaffen van de gunstige parkeervergunning), kan ertoe leiden dat brommobielgebruikers overstappen op het gehandicaptenvoertuig of dat de markt binnen dit segment nieuwe variaties voertuigen ontwikkelt. We moeten daarom inzetten op het traject van het ministerie rondom het Gehandicaptenvoertuigenkader en goed inschatten met welke maatregel er welk effect kan worden verwacht. Voorkomen moet worden dat de markt en gebruikers overstappen op het gehandicaptenvoertuig als alternatief voor de brommobiel. Dat betekent dat timing en zwaarte van de maatregelen cruciaal zijn om ongewenste effecten te voorkomen.

Toelating

De brommobiel, met als andere (LEV)voertuigen worden Europees toegelaten op de weg. Het ministerie van IenW kan binnen dat kader weinig doen om de brommobiel te verbieden op ons wegennet.

Innovatie en trends

De brommobiel is net als de fatbike en e-step een innovatie van de markt, soms ook als reactie op bepaald parkeer- of mobiliteitsbeleid. Deze nieuwe voertuigtypen krijgen via het ministerie en de wegbeheerder vervolgens een plek toegewezen in het mobiliteitssysteem. Het is hierbij belangrijk dat de Vervoerregio samen met de regionale partners proactief deze ontwikkelingen blijft signaleren, volgen en monitoren.

Taal

Met een *bromfietsrijbewijs* mag je het voertuigtype *brommobiel* besturen. Toch gelden de regels voor de bromfiets niet voor de brommobiel. Als brommobiel moet je de verkeers- en parkeerregels volgen van de auto. Dat is verwarrend voor de gebruiker. Het voorstel is dan ook dat we dit voertuig een *minicar/XSauto/tinycar* gaan noemen in de voertaal. Ook vragen we aan het ministerie IenW om de benaming van dit voertuigtype te gaan veranderen in de verkeerswetgeving. Dit helpt mee in de beeldvorming en juist gebruik van dit soort voertuigen.

Rijopleiding en examinering

Om te mogen rijden in een brommobiel is een bromfietsrijbewijs (AM), brommobielrijbewijs (AM4) of hoger (A, B) nodig. Voor het rijden in een mini-auto/brommobiel is het de vraag of een opleiding op een

bromfiets wel voldoende en passend is (andere regels, ander voertuig, kijkgedrag, plaats op de weg etc). Ook laten we op deze manier 16-jarigen toe op 50 – 80 km-wegen tussen het zware wegverkeer met een beperkte rijopleiding ten opzichte van een rijopleiding voor het B rijbewijs.

Daarnaast is er de aanname dat een brommobiel een 'goed' alternatief wordt geacht voor mensen die niet in aanmerking kunnen komen voor een B rijbewijs wegens persoonlijke toelating, kostenbesparing of ongeschiktheid. Het halen van een bromfietsrijbewijs is goedkoper, sneller en simpeler. Dit betekent dat er mensen in dergelijke mini-auto's rondrijden met beperkte rijvaardigheid en rijgeschiktheid en dat verhoogt het risico op onveilige situaties en ongevallen.

Het zou ervoor pleiten dat de eisen rondom het rijden in een mini-auto / brommobiel gelijk wordt gesteld aan het rijden met een personenwagen: een A of B rijbewijs is nodig voor het rijden in een brommobiel.

Handhaving

Het handhaven van onwenselijk gedrag van brommobielen is nodig om het onwenselijke gedrag bij te sturen van een verkeersdeelnemer. Dit onwenselijke gedrag is met name het rijden van brommobielen op (brom-)fietspaden en in voetgangersgebieden. Door gerichte of terloopse inzet van de politie of gemeentelijke BOA's op dergelijke overtredingen wordt de verkeersveiligheid op fietspaden vergroot. De handhaving vindt de juridische basis onder meer als de feitelijke situatie op straat op orde is, zoals de Wegenverkeerswet en de RVV voorschrijven met de juiste bebording en markeringen. Handhaving is dit geheel een sluitstuk en tegelijkertijd een onmisbare schakel in de aanpak.

Verantwoordelijkheid van de brommobielrijder

De brommobielrijder is zelf verantwoordelijk voor de aankoop van het product 'brommobiel'. Hij moet zichzelf goed laten informeren welke verkeers- en gedragsregels gebonden zijn aan dit voertuig en dat er mogelijk ook allerlei 'nadelen' kleven aan dit voertuig (onveilig voertuig voor BUBEKO, moeten omrijden etc).

Het faciliteren van de brommobielrijder

De brommobiel valt binnen het principe van STOMP, onder de P van Privéauto (zie ook Bijlage B). Ook binnen het Beleidskader Mobiliteit valt voor deze categorie geen extra stimulans te verwachten vanuit de overheid. Binnen de groep P - Privéauto is de brommobiel een gunstig voertuig wat betreft ruimtebeslag en duurzaamheid, zeker in stedelijk gebied.

De Vervoerregio zal dit voertuig vooralsnog niet stimuleren of extra faciliteren, door bijvoorbeeld extra wegen aan te leggen of het maken van uitzonderingen op landelijke verkeersregels voor brommobielen. De brommobiel volgt immers de verkeersregels van de auto. De veren over het IJ, voor en achter centraal station Amsterdam en tunnels zijn voor brommobielen ontoegankelijk. Als gevolg van de functionele en juridische positionering van brommobielen binnen het verkeerssysteem is enige mate van omrijden ten opzichte van (brom)fietsen onontkoombaar.

Duurzame en actieve mobiliteit

De brommobiel is een klein voertuig, meestal elektrisch aangedreven. Dat maakt dit voertuig bij uitstek een fantastisch alternatief voor grotere personenvoertuigen op fossiele brandstof, met name in stedelijk gebied. Dit is ook een belangrijke reden geweest voor de gemeente Amsterdam om dit voertuig te stimuleren door het aanbieden van een voordelige parkeervergunning voor heel de stad. Het gevolg hiervan is (mede) dat het aandeel brommobielen de afgelopen jaren enorm is gestegen in Amsterdam. Uit onderzoek blijkt dat een groot deel van deze voertuigen gebruikt worden als extra auto, of plaats maakt voor het gebruik van (brom)fiets, of lopen. Dat betekent dat onder de streep dit voertuig op dit

moment het mobiliteitssysteem extra belast en gezonde reiskilometers vervangt. Dit gebruik kan in de toekomst verschuiven.

Parkeren

Vanuit wegbeheerders komt de vraag waar de brommobielen mogen parkeren en hoe een gemeente deze brommobielen kunnen reguleren met het parkeren. Brommobielen mogen niet geparkeerd worden op de stoep (ook niet met een gehandicaptenkaart) en deze voertuigen kunnen al naar gelang het beleid van de gemeente worden meegenomen met het parkeerreguleringsstelsel. Indien gewenst kan een gemeente parkeertarieven differentiëren op basis van voertuigoppervlak en biedt dat mogelijkheden om de beperkte pluspunten van de mini-auto op een wat passender manier te 'belonen'. Dit onderwerp valt buiten de scope van het onderzoek.

Onbekendheid en verwarring bij professionals

Uit stakeholderonderzoek komt naar voren dat er onder de professionals bij onder meer gemeenten, handhavers en verzekeraars onbekendheid en verwarring is rondom nieuwe voertuigtypen. Dat brommobielen en gehandicaptenvoertuigen ook nog eens veel verschillende verschijningsvormen hebben draagt niet bij in de verduidelijking. Helderheid verschaffen onder de stakeholders is een winst om binnen de eigen domeinen beleid of acties te kunnen voeren.

Toewijzing via de WMO (Wet Maatschappelijke Ondersteuning)

De aanname is dat gemeenten via de WMO onbedoeld brommobielen verstrekken aan mensen met een lichamelijke beperking (zie ook het hierboven genoemde punt over verwarring en onbekendheid). Het is (meestal) in het voordeel van de gehandicapte dat een gehandicaptenvoertuig wordt geadviseerd en geen brommobiel; men mag met een gehandicaptenvoertuig namelijk ook op plekken komen die verboden zijn voor een brommobiel. Het is op dit moment onbekend hoe de toewijzing van dergelijke voertuigen plaatsvindt.

BIJLAGE A - DIT IS EEN BROMMOBIEL

Brommobielen zijn voertuigen die lijken op kleine personenauto's. Het is wettelijk een 'vierwielige bromfiets met een gesloten carrosserie'. Ze mogen maximaal 45 km per uur rijden en op het voertuig staat dat aangegeven met een grote sticker op de achterzijde. Om een brommobiel te besturen moet je minimaal 16 jaar zijn en in het bezit zijn van een geldig rijbewijs A, B, AM of AM4. Een brommobiel heeft een kenteken (achterzijde).

De brommobielen vallen onder de categorie 'bromfietsen', maar volgen de verkeers- en parkeerregels die gelden voor auto's. Brommobielen mogen niet rijden op auto- en snelwegen.

Voor een brommobiel is het betalen van motorrijtuigenbelasting niet nodig evenals het periodiek keuren van het voertuig (APK).



Er zijn op de markt brommobielen te koop van verschillende merken, zoals Microcar, Opel Rocks, Ligier, Aixam, Estrima Biro, Citycar en Fiat Topolino. Brommobielen zijn er in veel uiteenlopende verschijningsvormen.



BIJLAGE B - DE BROMMOBIEL GETOETST AAN HET BELEIDSKADER MOBILITEIT (2023)

Brede welvaart als hoogste doel

Het Beleidskader Mobiliteit (2023) is het centrale, strategische beleidsdocument van de Vervoerregio. Het geeft onze doelen weer en geeft richting aan al onze activiteiten, uitgaven en de keuzes die we daarbij moeten maken. De Vervoerregio pakt de mobiliteitsopgaven aan vanuit het concept 'Brede Welvaart'. Een goed ingericht mobiliteitssysteem zorgt voor een krachtige en aantrekkelijke regio om in te wonen, werken en recreëren. Daarmee is mobiliteit een middel om onze brede welvaart te vergroten voor reizigers en voor niet-reizigers. Dit verandert de doelen en opgaven van ons mobiliteitsbeleid. Die vertalen we in vijf samenhangende doelen: bereikbaarheid, duurzaamheid, verkeersveiligheid, gezondheid en inclusiviteit.



Om de brommobiel in de samenhang van deze doelen te plaatsen kijken we eerst in hoofdlijnen hoe de brommobiel past in de vier principes die de brede welvaartsvisie ondersteunen en de rode draad van het Beleidskader vormen.

1. De mens als startpunt voor comfortabel, veilig, en ontspannen reizen

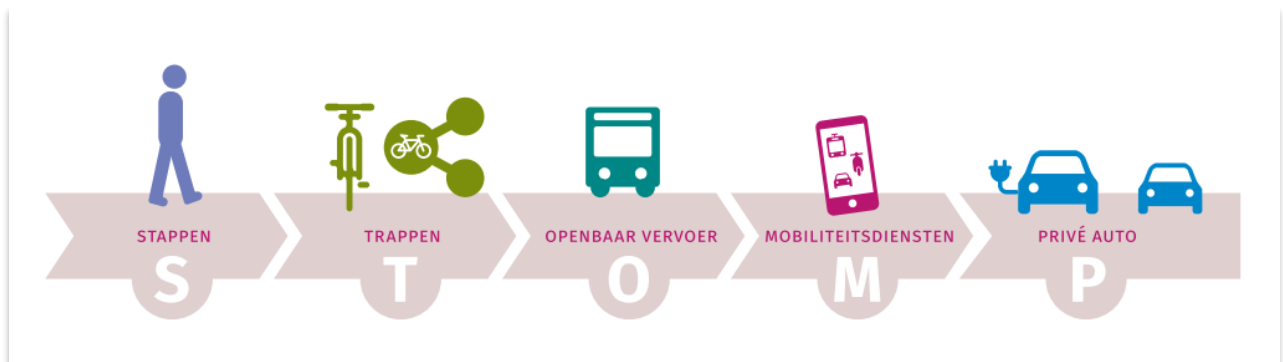
Inzicht hebben in wat mensen beweegt en hoe meer gewenste keuzes aangemoedigd kunnen worden. De vraagkant van mobiliteit is uitgangspunt, maar in combinatie met gedragsbeïnvloeding in de afweging van belangen.

Gezien de groei in het aantal brommobielen voorziet dit type voertuig in een behoefte, waarbij verschillende groepen gebruikers te onderscheiden zijn (rapport XTNT). Gebruikers benoemen zelf vooral het comfort en het ontspannen reizen. Met name in het licht van gezondheid en verkeersveiligheid is het onwenselijk dat een groeiende groep jongeren al vanaf 16 jaar brommobiel gaat rijden. Bij onveilig gedrag en gedrag dat niet is toegestaan, zoals rijden op (brom)fietspaden en parkeren op het trottoir, brengt het gebruik onveiligheid en overlast voor anderen met zich mee. Dit komt veelvuldig voor (niet alleen door jongeren). De brommobiel als voertuig is wat betreft actieve en passieve veiligheid relatief onveilig ten opzichte van een personenauto. Ook zijn er aanwijzingen dat botsingen met fietsers en voetgangers vaak slecht aflopen voor de voetganger of fietser en brommobielen minder gunstig scoren dan je wellicht zou verwachten ten opzichte van personenauto's.

2. STOMP is de basis

We willen de mobiliteit in onze regio verminderen, veranderen en verduurzamen. Verminderen betekent inzetten op slimme ruimtelijke keuzes, mijden van de spits en thuiswerken. Voor veranderen hanteren we het STOMP-principe (Stappen – Trappen – Ov– Mobiliteits-diensten – Privéauto): we moedigen de manieren van vervoer aan die het meeste bijdragen aan onze doelen, en passend zijn bij het gebied waar je reist. Dit betekent dat we de vervoersopties makkelijker en aantrekkelijker maken die minder ruimte innemen en veiliger, gezonder en duurzamer zijn. Zonder bepaalde vervoersopties te verbieden of onmogelijk te maken.

De brommobiel valt onder de categorie privéauto, een categorie die binnen dit principe het minst wordt aangemoedigd. Binnen de categorie privéauto is de brommobiel een goed alternatief voor een personenauto wat betreft ruimtebeslag en duurzaamheid. Dat voordeel gaat op als het dus de personenauto vervangt en niet als extra voertuig erbij komt.



3. Ieder gebied vraagt om een andere oplossing

De brommobiel wordt als voertuig binnen de verschillende gebiedstypen niet gestimuleerd

De vervoerwijzen die het beste passen, verschillen per gebied. Maar niet elk vervoersmiddel is voor elke afstand geschikt. Daarom hebben we voor ieder gebiedstype voor elke afstand bepaald welke vervoersmiddelen dus het meest geschikt zijn en aangemoedigd of mogelijk gemaakt moeten worden, welke wat minder geschikt maar wel acceptabel zijn en welke beter niet gebruikt kunnen worden. We volgen daarbij het STOMP-principe:

- voor verplaatsingen kleiner dan 2 kilometer zetten we in op lopen en (deel)fietsen;
- verplaatsingen tussen de 2 en 7,5 kilometer worden vooral met de (elektrische)fiets en het openbaar vervoer gemaakt;
- voor verplaatsingen tussen 7,5 en 20 kilometer zetten we in op het openbaar vervoer, de (elektrische) fiets en de speedpedelec;
- voor afstanden verder dan 20 kilometer zijn vooral het openbaar vervoer, intercity's en de (deel)auto belangrijke vervoersmiddelen.

Als de reis gaat van het ene naar het andere gebiedstype, dan kan het meest geschikte vervoersmiddel verschillen. In dat geval willen we een makkelijke overstap bieden.

De brommobiel (beschouwt als een auto) wordt op basis van dit model in de gebiedstypen A en B ontmoedigd. In gebiedstype C wordt dit vervoermiddel 'geaccepteerd' en gebiedstypen D en E wordt dit vervoersmiddel gefaciliteerd.

Hierin komt de afwijkende positie van dit type voertuig naar voren. De brommobiel is wat betreft snelheid en actieradius niet te vergelijken met een personenauto en veel beperkter. Daarmee is de brommobiel juist het minst geschikt voor de verplaatsingen over lange afstand. Het gebruik in de praktijk is dan ook vrijwel tegengesteld aan het uitgangspunt van de gebiedstypen. De meeste ritten zijn binnen gebiedstypen A t/m C met een reistijd (ver) onder de 30 minuten. Faciliteren op langere afstanden in gebiedstypen D en E lijkt in de huidige context van voertuigkenmerken en toegankelijkheid van de wegen niet reëel.

De brommobiel is potentieel voordelig in de gebiedstypen A en B als het feitelijk de personenauto op deze ritten vervangt, waardoor je de brommobiel juist hier (ten opzichte van de auto) eerder zou plaatsen onder accepteren.

Vanuit de stedelijke logistiek bekeken biedt dit type voertuig goede en groene kansen. Voor de brommobiel als voertuigtype geldt dat sommige scenario's positief zijn te noemen (klein, duurzaam) en sommige negatief (minder actieve beweging, meer voertuigen per huishouden).

	< 2 km max.10 minuten fietsen	2-7.5 km max. 30 minuten fietsen	7.5-20 km max. 45 minuten E-fietsen	>20 km	Legenda
A METROPOLITAAN CENTRUMSTEDELIJK GEBIED	1. 2. 3. 4.	1. 2. 3. 4.	1. 2. 3. 4.	1. 2. 3. 4.	1. Stimuleren 2. Faciliteren 3. Accepteren 4. Ontmoedigen
B CENTRUMSTEDELIJK GEBIED	1. 2. 3. 4.	1. 2. 3. 4.	1. 2. 3. 4.	1. 2. 3. 4.	
C STEDELIJK WOON- EN WERKGEBIED	1. 2. 3. 4.	1. 2. 3. 4.	1. 2. 3. 4.	1. 2. 3. 4.	
D LANDELIJK WONEN EN RECREËREN	1. 2. 3. 4.	1. 2. 3. 4.	1. 2. 3. 4.	1. 2. 3. 4.	
E MAINPORTS EN GREENPORTS	1. 2. 3. 4.	1. 2. 3. 4.	1. 2. 3. 4.	1. 2. 3. 4.	
					Publieke mobiliteit Intercity HOV <small>(Sprinter, R-Net, metro)</small> V-OV <small>(verbindende lijnen)</small> Brede Basis <small>(OV, fietsvervoer, deelsimobiliteit)</small> Auto <small>personenauto</small>

4. Mobiliteit en ruimte versterken elkaar

Samen met onze partners streven we naar nabijheid van dagelijkse activiteiten en prettig ingerichte wijken, buurten en straten. We helpen gemeenten om bereikbaarheid een goede plek te geven binnen ruimtelijke plannen.

De brommobiel is een bijzonder voertuig binnen de voertuigdefinities en verkeersregels: het valt onder de categorie bromfietsen, maar moet de regels van de auto volgen, tenzij anders aangegeven. Vanuit het perspectief van de brommobielrijder leidt dit in de praktijk soms tot beperkingen in de bereikbaarheid van plekken. De brommobiel mag niet rijden op (brom)fietspaden, niet op snelwegen en autowegen, niet op wegen die ook gesloten zijn voor autoverkeer, maar ook niet op wegen met het specifieke C9 bord (gebruikt bij tunnels, op veel 80 km/u wegen, en op andere wegen waar de wegbeheerder langzaam verkeer weert). In de samenhang met de andere principes is er geen grote aanleiding om hier anders voor te faciliteren. Wel kunnen lokale specifieke knelpunten nader afgewogen worden. De aanbeveling is om in het vizier te hebben of bepaalde plekken en voorzieningen door opeenstapeling van route-uitsluitingen onbedoeld en onnodig in het geheel onbereikbaar zijn voor de brommobiel.

