

Toen en nu

Roekeloze bromfietzers

De bromfiets was bij zijn introductie in de jaren vijftig vooral het vervoermiddel voor jongeren uit de middenklasse. De Nederlandse Stichting voor Statistiek telde in 1953 een brommer in één op de tien gezinnen. In middenstandsgezinnen werden meer bromfietsen (13 à 14 procent van de gezinnen) aangetroffen dan in de hogere volksklasse (10 procent) en de lagere volksklasse (4 procent).

Al snel werd de brommer het meest gedemocratiseerde vervoermiddel. Vóór 1950 waren er nog geen 5 duizend bromfietsen, zo bleek uit de opgave van het aantal aangifteformulieren van de motorrijtuigenbelasting. Een jaar later was dat aantal met 55 duizend stuks meer dan vertienvoudigd. Nog eens vijf jaar later was dat aantal opgelopen tot ruim een half miljoen. In 1960 waren het er al 1,2 miljoen, en in 1970 zelfs 1,9 miljoen. Meer dan dat zijn het er nooit geweest. De daling van het bromfietsenpark tot 650 duizend in 1980, evenveel als in 1956, was minstens zo spectaculair als de toename in de jaren vijftig en zestig.

Met 70 dodelijke ongevallen per miljard voertuigkilometers (1958) was de bromfiets een levensgevaarlijk voertuig. Ter vergelijking: de personenauto had een 'kwetsbaarheid-factor' – het aantal verkeersdoden (bestuurders en passagiers) per miljard voertuigkilometers – van 28, de fiets van 20 en de autobus van 10.¹⁾ De echte waaghals reed op een motor of scooter: per miljard gereden kilometers 125 dodelijke ongevallen, bijna het dubbele aantal van de bromfiets. De kwetsbaarheid van de bromfietser was toen al wel een stuk minder groot dan in 1953. De in 1958 ingevoerde snelheidsbeperking voor gemotoriseerde tweewielers binnen de bebouwde kom, tot 30 km per uur, hielp veel.

Bromfietsslachtoffers waren vooral te vinden onder twintigers en vijftigers. Beide groepen vormden 20 procent van de dodelijke slachtoffers. Leeftijd speelde vooral een rol bij de verklaring van de aard van het ongeval: jongeren overleden vooral door eenzijdige ongevallen. Bij het ongeluk waren dan geen andere weggebruikers betrokken. Zij maakten de brokken vooral op rechte weggedeelten door te snel of te nonchalant rijden. Ouderen stierven door botsingen tegen sneller verkeer. De CBS-onderzoekers schreven dat toe aan de 'minder snelle wijze van reageren, hetgeen vooral fataal kan zijn bij het moeten verlenen van voorrang.'

De verkeersveiligheid is de laatste halve eeuw voortdurend verbeterd. Ondanks de toegenomen drukte op de weg zijn er vrijwel jaarlijks minder slachtoffers te betreuren. Bromfietzers blijven, rekening houdend met het aantal kilo-

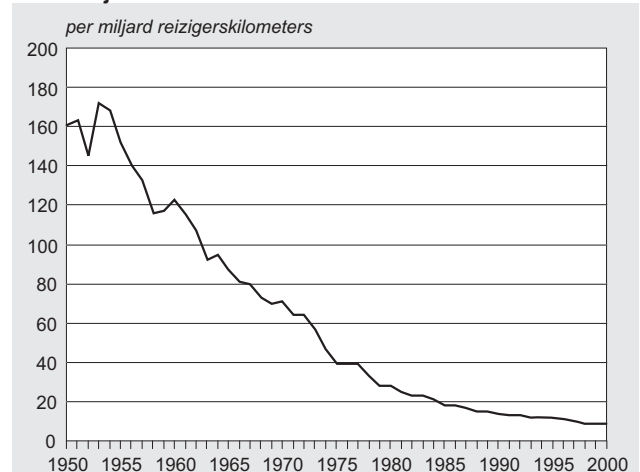
¹⁾ Bij de berekening van het aantal voertuigkilometers is aangenomen dat een fietser 3 duizend kilometer per jaar reed, een bromfietser duizend kilometer en een motorrijder 8 duizend kilometer.

meters dat zij rijden, bij uitstek de kwetsbaarste verkeers-categorie. Het relatieve aantal slachtoffers (doden én ziekenhuisgewonden per miljard reizigerskilometers) ligt onder bromfietzers ruim tien keer zo hoog als onder de fietsers, en bijna vier keer zo hoog als onder motorrijders. Die grote kwetsbaarheid heeft zowel met hun onervarenheid als met hun roekeloosheid te maken, die beide leeftijdsgebonden zijn.

Het aandeel bromfietsslachtoffers is tegenwoordig wel een stuk geringer dan een halve eeuw geleden, alleen al omdat er minder bromfietsen rondrijden. In 2006 waren er amper een half miljoen bromfietsen geregistreerd, iets meer dan een kwart van het aantal rond 1970. De invoering van de helmplicht in 1975, en de aantrekkelijkheid van het alternatieve vervoer (de auto en de motor) kan de dalende populariteit van de bromfiets verklaren.

CBS, 1960, *Onderzoek naar de verkeersongevallen met bromfietsen. Maandstatistiek van het Verkeer en Vervoer*, blz. 35–39. CBS, 's-Gravenhage.

1. Dodelijke verkeersslachtoffers



Bron: DVS-MON/CBS-OG.

2. Dodelijke verkeersslachtoffers naar vervoerswijze, 2007

