



## Opgevoerd en onverzekerd

Honderdduizenden scooters ongedekt in het Nederlandse verkeer

Maart 2022

# Inhoudsopgave

Samenvatting	3
Inleiding	4
Aantal opgevoerde scooters	5
Verzekeringen	9
Conclusie	11

## Samenvatting

Scootervrij berekent dat zeker 380 duizend Nederlandse scooters illegaal zijn opgevoerd. Dit is 30 procent van alle scooters. In grote steden kan dit aandeel nog hoger liggen. Zo telt Amsterdam volgens Scootervrij meer dan 20 duizend opgevoerde scooters.

Opgevoerde scooters kunnen sneller rijden dan wettelijk toegestaan en vormen daarmee een risico voor de verkeersveiligheid. Om deze reden worden de scooters door verzekeringsmaatschappijen uitgesloten van schadevergoedingen. Berijders van opgevoerde scooters lopen een groot financieel risico, omdat zij bij het veroorzaken van schade mogelijk alle kosten zelf moeten betalen.

Jaarlijks haalt de politie 10 à 11 duizend opgevoerde scooters van de weg. Dit is nog geen 3 procent van het totaal aan opgevoerde scooters in Nederland. Daarmee schiet het huidige beleid tegen opvoeren tekort.

Scootervrij wil dat er een verplichte apk wordt ingevoerd voor scooters, zoals deze ook voor auto's geldt. Door de constructiesnelheid van scooters periodiek te controleren kunnen te snelle scooters worden teruggevoerd en worden scooterbezitters ontmoedigd om hun voertuig op te voeren.

Scoters worden binnen de wetgeving onderverdeeld in snorfietsen en bromfietsen. Snorfietsen moeten zo gebouwd zijn dat zij niet harder kunnen dan 25 km/uur en bromfietsen niet harder dan 45 km/uur.

## Inleiding

Opgevoerde scooters – scooters die in staat zijn harder te rijden dan de wettelijke maximumsnelheid – vormen al tientallen jaren een probleem voor de Nederlandse verkeersveiligheid. Het is bij wet verboden om de constructiesnelheid van een scooter te verhogen. Toch gebeurt dit op zeer grote schaal. De politie is verantwoordelijk voor het handhaven van de rijnsnelheid. Maar het is simpelweg onmogelijk voor de politie om alle scooters te controleren en zo het verkeer vrij te houden van opgevoerde scooters.

“Het is niet voor niets dat voor brommers en scooters een maximale snelheid van 45 kilometer per uur of minder geldt. Dit is zo bedacht om de verkeersveiligheid te bevorderen. De constructie van deze voertuigen is ook niet bedoeld voor veel hogere snelheden. Het aanpassen van de maximale snelheid is dus ook gewoon gevaarlijk.”

Diks verzekeringen

Opgevoerde scooters stoten meer vervuilende stoffen uit en veroorzaken meer geluidsoverlast.<sup>1</sup> Daarnaast hebben scooters die harder rijden dan de maximumsnelheid een grotere kans om ongelukken te veroorzaken.<sup>2,3,4</sup> Daarmee vormen ze een risico voor de bestuurder en voor andere verkeersdeelnemers, en veroorzaken zij meer slachtoffers en materiële schade. Verzekeringsmaatschappijen sluiten opgevoerde scooter daarom uit van schadevergoedingen.

Scootervrij onderzocht hoe groot het aandeel is van opgevoerde scooters en hoeveel voertuigen daarmee ongedekt deelnemen aan het Nederlandse verkeer.

“Bestuurders van een brommer zijn vooral bang voor een bekeuring, maar de echte grote problemen ontstaan bij een ongeval met de brommer.”

Diks verzekeringen

<sup>1</sup> TNO, 2016. *Brommers in de stedelijke leefomgeving, Statusrapport*. Online beschikbaar via <https://repository.tno.nl/islandora/object/uuid%3Aaafa71e24-a928-4ad7-a1f9-278b20e3a32c>

<sup>2</sup> Arcadis, 2020. *Verdiepingsonderzoek effecten helmplicht snorfietsers*. Online beschikbaar via <https://www.rijksoverheid.nl/documenten/rapporten/2020/11/17/arcadis-verdiepingsonderzoek-effecten-helmplicht-snorfietsers>

<sup>3</sup> SWOV, 2017. *Snorfietsongevallen op het fietspad*. Online beschikbaar via <https://www.swov.nl/nieuws/diepteonderzoek-snorfietsongevallen-op-het-fietspad-hoe-ontstaan-ze-en-hoe-zijn-ze-te>

<sup>4</sup> SWOV, 2021. *Factsheet Snelheid en snelheidsmanagement*. Online beschikbaar via <https://www.swov.nl/feiten-cijfers/factsheet/snelheid-en-snelheidsmanagement>

# Aantal opgevoerde scooters

## Aantal overtredingen

Handhaving op de constructiesnelheid van scooters ligt in handen van de politie. Met haar middelen kan zij enkel een klein aandeel van de Nederlandse scooters op snelheid controleren. Scootervrij vroeg met een verzoek op de Wet openbaarheid van bestuur het aantal overtredingen op dat de politie de afgelopen jaren constateerde. Daaruit blijkt dat jaarlijks 10 à 11 duizend scooters worden betrapt op een te hoge constructiesnelheid (Tabel 1). Bij een overtreding wordt een boete en/of een WOK-melding (Wacht op Keuren-melding) uitgeschreven. Er mag dan weer op de scooter worden gereden nadat deze een keuring heeft ondergaan van de RDW.

Tabel 1. Aantal overschrijdingen van de constructiesnelheid die de politie constateerde aan de hand van rollerbanktesten. Overschrijdingen zijn exclusief de correctie van 4 km/uur voor snorfietsen en 5 km/uur voor bromfietsen. Bron: politie.<sup>5</sup>

	Overschrijding	2019	2020	2021	2022
Snorfiets	t/m 10 km/uur	4.901	4.061	4.404	387
	10 t/m 15 km/uur	1.446	1.501	1.622	127
	>15 km/uur	2.447	2.750	2.878	248
Bromfiets	t/m 10 km/uur	1.119	1.011	977	92
	10 t/m 15 km/uur	319	384	366	33
	>15 km/uur	555	645	567	58
Totaal		10.787	10.352	10.814	945

## Onderzoek naar opgevoerde scooters

Er is al veel onderzoek gedaan naar de grootte van het aandeel opgevoerde scooters in Nederland (Tabel 2). Hieruit blijkt dat snorfietsen vaker worden opgevoerd dan bromfietsen. Dit wordt bevestigd in het aantal overtredingen dat de politie de afgelopen jaren constateerde: 80 procent van de opgevoerde scooters bestond uit snorfietsen (Tabel 1). Van het totaal aantal scooters in Nederland is 63 procent een snorfiets.<sup>6</sup>

<sup>5</sup> Vrijgegeven data online beschikbaar via [https://www.scootervrij.nl/wobbesluit\\_opgevoerde\\_scooters/](https://www.scootervrij.nl/wobbesluit_opgevoerde_scooters/)

<sup>6</sup> CBS, 2021. Online beschikbaar via <https://opendata.cbs.nl/statline/#/CBS/nl/dataset/81568NED/table?fromstatweb>

Tabel 2. Onderzoek naar het aandeel scooters dat sneller gaat dan toegestaan.

Bron	Opgevoerd	Restricties
Arcadis <sup>7</sup>	28%	Enquête onder snorfietzers.
Gemeente Amsterdam <sup>8</sup>	81% (snorfiets) 59% (bromfiets)	Metingen naar voertuigen die harder rijden dan de maximumsnelheid in het verkeer Amsterdam.
Gemeente Amsterdam <sup>2</sup>	26% (2011) 41% (2012) 42% (2013)	Enquête onder Amsterdamse scooterrijders.
Gemeente Amsterdam <sup>9</sup>	77%	Metingen naar snorfietzen die harder rijden dan de maximumsnelheid in het verkeer Amsterdam.
Gemeente Amsterdam <sup>3</sup>	50% (2011) 75% (2012)	Enquête onder Amsterdamse snorfietzers.
Fietsersbond <sup>10</sup>	46%	Metingen naar snorfietzen in het verkeer Amsterdam.
Kennisinstituut voor Mobiliteit <sup>11</sup>	40%	Enquête onder snorfietzers.
Rijksoverheid <sup>12</sup>	40%	Metingen naar snorfietzen in het verkeer.
SWOV <sup>13</sup>	22% (2007) 22% (2006) 28% (2005) 31% (2004)	Rollerbankmetingen door de politie.
TeamAlert <sup>14</sup>	51% (snorfiets) 37% (bromfiets)	Enquête onder jongeren tussen de 16 en 24 jaar.

<sup>7</sup> Arcadis, 2020. *Verdiepingsonderzoek effecten helmplicht snorfietzers*. Online beschikbaar via <https://www.rijksoverheid.nl/documenten/rapporten/2020/11/17/arcadis-verdiepingsonderzoek-effecten-helmplicht-snorfietsers>

<sup>8</sup> Gemeente Amsterdam, 2013. *Kennis, gedrag en houding scooterrijders 2013*. Online beschikbaar via <https://docplayer.nl/36201451-Kennis-gedrag-en-houding-scooterrijders-2013-gemeente-amsterdam-divv.html>

<sup>9</sup> Gemeente Amsterdam, 2013. *Snorfietzen en de verkeersveiligheid in Amsterdam*. Online beschikbaar via <https://www.verkeerskunde.nl/Uploads/2013/1/Pamflet---Amsterdam---scooters---verkeersveiligheid.pdf>

<sup>10</sup> Fietsersbond, 2011. *Blauwe brommers op fietspaden*. <https://fietsstadamsterdam.nl/wp-content/uploads/2019/05/2011-FB-Blauwe-Brommers-rapportage-definitief.pdf>

<sup>11</sup> Kennisinstituut voor Mobiliteit, 2018. *Schoon, stil en snel*. Online beschikbaar via <https://www.kimnet.nl/publicaties/rapporten/2018/07/13/schoon-stil-en-snel>

<sup>12</sup> Rijksoverheid, 2011. *Snorfiet op het fietspad*. Online beschikbaar via <https://zoek.officielebekendmakingen.nl/blg-107423.pdf>

<sup>13</sup> SWOV, 2014. *SWOV-Factsheet Brom- en snorfietzers*.

<sup>14</sup> TeamAlert, 2020. *Jongeren als beginnende scooterrijders*. Online beschikbaar via <https://docplayer.nl/203866385-Jongeren-als-beginnende-scooterrijders-kwantitatieve-toetsing-focusgroepen.html>

Het exacte aandeel opgevoerde scooters is onbekend. Elke methode voor onderzoek hiernaar heeft zijn beperkingen. Zo kan het aandeel opgevoerde scooters bij onderzoek onder jongeren en in grote steden hoger uitvallen dan het landelijk gemiddelde. Metingen in het verkeer kunnen daarentegen een onderschatting geven, omdat de passanten die tijdens de meting langzaam rijden mogelijk alsnog in staat zijn om sneller te rijden dan wettelijk toegestaan. Ook enquêtes kunnen een vertekend beeld geven, omdat het aannemelijk is dat niet alle ondervraagden eerlijk antwoord geven op de vraag of zij een illegaal opgevoerde scooter bezitten

“Heeft u uw snorfiets opgevoerd? Een opgevoerde snorfiets kan illegaal harder dan 25 km/u rijden.”  
Enquêtevraag in het onderzoek van Arcadis<sup>15</sup>

Daarnaast geven metingen bij controles door de politie zeer waarschijnlijk ook een onderschatting, omdat er veel technieken bestaan waarmee de politie om de tuin kan worden geleid. Zo kan een scooter met een aanpasbare begrenzer ter plaatse worden afgesteld op de gewenste maximumsnelheid. Bij een controle op de rollerbank kan hiermee de schijn worden opgehouden dat de constructiesnelheid van het voertuig voldoet aan de wetgeving. Na de controle kan de maximumsnelheid weer worden aangepast met de begrenzer, zodat de bestuurder zijn weg kan vervolgen met een te hoge en illegale snelheid. Tevens kunnen bestuurders de controlelocatie ontwijken. In een recente enquête van TeamAlert geeft 41 procent van de jonge scooterbestuurders aan op de hoogte gehouden te worden van rollerbankcontroles; via WhatsAppgroepen, sociale media, of een speciaal hiervoor bedoelde app.<sup>16</sup>

## Aantal opgevoerde scooters in Nederland

Aan de hand van het totaal aan beschikbaar onderzoek, schat Scootervrij dat zeker 30 procent van de Nederlandse scooters zijn opgevoerd. Begin 2021 telde Nederland 1.268 duizend scooters (803 duizend snorfietsen en 465 duizend bromfietsen).<sup>17</sup> Dit betekent dat Nederland zeker 380 duizend opgevoerde scooters telt.

In grote steden zoals Amsterdam ligt het aandeel opgevoerde scooters nog hoger. Amsterdam heeft 49 duizend scooters (27 duizend snorfietsen en 22 duizend bromfietsen).<sup>16</sup> Met de conservatieve schatting dat 40 procent hiervan is opgevoerd, zou Amsterdam 20 duizend opgevoerde scooters tellen.

---

<sup>15</sup> Arcadis, 2020. *Verdiepingsonderzoek effecten helmplicht snorfietsers*. Online beschikbaar via <https://www.rijksoverheid.nl/documenten/rapporten/2020/11/17/arcadis-verdiepingsonderzoek-effecten-helmplicht-snorfietsers>

<sup>16</sup> TeamAlert, 2020. *Jongeren als beginnende scooterrijders*. Online beschikbaar via <https://docplayer.nl/203866385-Jongeren-als-beginnende-scooterrijders-kwantitatieve-toetsing-focusgroepen.html>

<sup>17</sup> CBS, 2021. Online beschikbaar via <https://opendata.cbs.nl/statline/#/CBS/nl/dataset/81568NED/table?fromstatweb>

## Jonge scooterrijders

Onder jonge scooterrijders is het aandeel opgevoerde scooters hoger dan gemiddeld. Uitgaande van recent onderzoek door TeamAlert onder jongeren tussen 16 en 24 jaar, is 51 procent van de snorfietsen en 37 procent van de bromfietsen opgevoerd.<sup>18</sup> Volgens het CBS bezit deze groep jongeren 100 duizend snorfietsen en 61 duizend bromfietsen.<sup>19</sup> Hiervan zijn zeker 74 duizend scooters opgevoerd: 51 duizend snorfietsen en 23 duizend bromfietsen.

In werkelijkheid zijn er waarschijnlijk meer jongeren met een opgevoerde scooter, omdat er ook jonge scooterrijders zijn die hun scooter registreren op naam van een ouder. Dit doen zij om een lagere verzekeringspremie te betalen. Echter, verzekeringsmaatschappijen eisen dat alle regelmatige bestuurders van een voertuig bij hen worden geregistreerd. Wanneer dit niet gebeurt, wordt dit gezien als fraude. Bij het oplopen van schade is de kans groot dat slechts een deel of helemaal geen kosten worden vergoed.<sup>20,21,22</sup> Er zijn geen cijfers beschikbaar over het aantal jonge scooterrijders dat niet geregistreerd staat bij de verzekering. Daarom wordt deze vorm van ongedekte scooterverzekeringen niet meegerekend in dit rapport.

---

<sup>18</sup> TeamAlert, 2020. *Jongeren als beginnende scooterrijders*. Online beschikbaar via <https://docplayer.nl/203866385-Jongeren-als-beginnende-scooterrijders-kwantitatieve-toetsing-focusgroepen.html>

<sup>19</sup> CBS, 2022. Online beschikbaar via <https://opendata.cbs.nl/statline/#/CBS/nl/dataset/80211ned/table?dl=39922>

<sup>20</sup> <https://radar.avrotros.nl/uitzendingen/gemist/item/als-je-ouders-je-scooter-verzekeren-ben-je-niet-verzekerd/>

<sup>21</sup> <https://www.diks.nl/scooterverzekering/naam-ouders/>

<sup>22</sup> <https://verzekeringen.hema.nl/scooterverzekering/scooterverzekering-op-naam-ouder>



# Verzekeringen

## Verzekeringspolissen

Scooterbezitters zijn verplicht om een verzekering af te sluiten. Maar wanneer er een verzekering loopt, betekent dit niet automatisch dat schade die wordt opgelopen ook daadwerkelijk wordt gedekt. Verzekeringsmaatschappijen geven in de polis van hun verzekering weer aan welke voorwaarden moet worden voldaan om opgelopen schade vergoed te krijgen.

“Daarnaast is een opgevoerde bromfiets niet verzekerd!  
Ook niet als je netjes de verzekeringspremie hebt betaald.”  
Kieszeker

Scootervrij analyseerde de polisvoorwaarden van zesentwintig scooterverzekeringen.<sup>23</sup> Zonder uitzondering geven alle verzekeringsmaatschappijen in hun polisvoorwaarden aan dat opgevoerde scooters niet worden gedekt door hun scooterverzekering. Dat betekent dat de 380 duizend opgevoerde scooters die door Nederland rijden niet worden gedekt door de verzekering. Wanneer er schade ontstaat, loopt de bestuurder het risico alle kosten zelf te moeten dragen. Het is daarbij niet van belang welke snelheid er wordt gereden wanneer er een ongeval plaatsvindt. Simpelweg het hebben van een te hoge constructiesnelheid is voldoende om het voertuig uit te sluiten van schadevergoeding.

Wanneer scootrijders schade veroorzaken bij een ander, zal de verzekeringsmaatschappij de schade aan het slachtoffer vergoeden. Die persoon moet volgens de wet namelijk altijd schadeloos blijven. Als echter blijkt dat de scooter is opgevoerd, zal de verzekeringsmaatschappij het geld alsnog bij de scooterbezitter verhalen. Daarnaast krijgt de scooterbezitter ook een boete van justitie voor het hebben van een opgevoerde scooter.

“Een ‘ik wist het niet’-verweer gaat niet op. Van een nieuwe eigenaar wordt verwacht dat hij zijn bromfiets controleert en zo nodig technisch in orde brengt.”  
Wolthers Jagersma letselschade advocaten

<sup>23</sup> A.s.r., Allianz, ANWB, Aon Meeus, Bart Karel Verzekert, Biemans BV, Bovemij, Centraal Beheer, DBA verzekeringen, Diks, ENRA Verzekeringen, HEMA, Inshared, Interpolis, Klaverblad verzekeringen, Klijn & Van Kampen, Poos Assurantiën, Rabobank, Reaal, Reuvers Assurantiën, Rovers & Van Hoof, SOM, Unigarant, Univé, Zekur en ZLM.

De kosten kunnen bij materiële schade oplopen van enkele honderden tot duizenden euro's. Maar letselschaden kunnen fors duurder zijn. Wanneer een slachtoffer door een aanrijding met een opgevoerde scooter ernstig letsel oploopt, gehandicapt raakt, of niet meer kan werken, zijn de kosten van een claim enorm.

“Bij een aanrijding van een brommer met een fietser of voetganger loopt de schade snel op. Rijden op een opgevoerde brommer betekent dan ook het nemen van een groot financieel risico.”  
Hijink Advocaten

Het aantal gevallen waarbij verzekeringsmaatschappijen opgelopen schade verhalen bij bezitters van opgevoerde scooters is niet openbaar bekend. Het aandeel van scooters dat is opgevoerd is hoog en de kans dat een opgevoerde scooter een ongeluk veroorzaakt is bovendien hoger dan bij een niet-opgevoerde scooter. Daarom verwacht Scootervrij dat verzekeringsmaatschappijen bij schadeclaims standaard controleren of betrokken scooters al dan niet zijn opgevoerd. Dit geldt in het bijzonder voor ongevallen met jonge scooterrijders of ongevallen in grote steden zoals Amsterdam. Bij deze groepen is de kans namelijk nóg hoger dat het een opgevoerde scooter betreft.

## Conclusie

Scootervrij schat dat zeker 380 duizend Nederlandse scooters zijn opgevoerd. Dit moet drastisch omlaag om kwetsbare verkeersdeelnemers als voetgangers en fietsers te beschermen. Daarnaast moeten opgevoerde scooters van de weg worden gehaald om de scooterrijders te beschermen tegen de financiële risico's die zij op dit moment lopen voor het betalen van potentiële schade.

Jaarlijks haalt de politie 10 à 11 duizend opgevoerde scooters van de weg (Tabel 1). Dit is nog geen 3 procent van het totaal aan opgevoerde scooters in Nederland. Het is voor de politie simpelweg onmogelijk om de grote hoeveelheid opgevoerde scooters uit het verkeer te houden. De huidige maatregelen tegen opvoeren schieten tekort.

### Algemene periodieke keuring

Scootervrij wil dat er voor scooters een algemene periodieke keuring wordt ingevoerd, zoals dit ook voor auto's al verplicht is. Te snelle scooters kunnen worden teruggevoerd en scooterbezitters zullen worden ontmoedigd om hun scooter op te voeren. Bij deze keuring kan naast de maximumsnelheid ook worden gecontroleerd op andere eisen voor wat betreft veiligheid, uitstoot en geluid. Op die manier wordt het functioneren van scooters op effectieve wijze gecontroleerd door de beroepsgroep die hierin is gespecialiseerd en komt er bij de politie ruimte vrij om andere vormen van criminaliteit aan te pakken.

“Met een APK kunnen de rotte appels effectief aangepakt worden.”

BOVAG