

Opgevoerde scooters in Nederland

Factsheet behorend bij persbericht "Bol.com schrapt producten voor opvoeren scooters."

Opgevoerde scooters stoten meer vervuilende stoffen uit en veroorzaken meer geluidsoverlast.ⁱ Daarnaast hebben scooters die harder rijden dan de maximum-snelheid een grotere kans om ongelukken te veroorzaken.^{ii,iii,iv} Daarmee vormen ze al tientallen jaren een probleem voor de Nederlandse verkeersveiligheid. Deze factsheet geeft inzicht in het aandeel opgevoerde scooters in Nederland.

Aantal overtredingen

De politie is verantwoordelijk voor het handhaven van de rijsnelheid. Maar het is simpelweg onmogelijk om alle scooters te controleren en zo het verkeer vrij te houden van opgevoerde scooters. Scootervrij vroeg met een verzoek op de Wet open overheid (voorheen: 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 betrap 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.

De verkoop van aanpasbare begrenzers en producten voor het opvoeren van scooters is momenteel niet strafbaar. De politie laat hierover desgevraagd weten: "Verkopen en monteren is niet strafbaar, maar voor de verkeersveiligheid uiteraard zeer onwenselijk."

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.^v

	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

*Tot en met 9 februari 2022

Onderzoek naar opgevoerde scooters

Er is al veel onderzoek gedaan naar het aandeel opgevoerde scooters in Nederland (Tabel 2). Toch is het exacte aandeel opgevoerde scooters 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 scooters die tijdens de meting langzaam passeren mogelijk alsnog een hogere constructiesnelheid kunnen hebben 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^{vi}

Daarnaast geven metingen bij controles door de politie zeer waarschijnlijk ook een onderschatting, omdat er 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 verhoogd met de begrenzer, zodat de bestuurder zijn weg kan vervolgen met een te hoge en illegale snelheid. Daarnaast kunnen bestuurders de controlelocatie ontwijken. In een 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.^{vii}

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

Bron	Opgevoerd	Restricties
Arcadis ^{viii}	28%	Enquête onder snorfietzers.
Gemeente Amsterdam ^{ix}	81% (snorfiets) 59% (bromfiets)	Metingen naar voertuigen die harder rijden dan de maximumsnelheid in het verkeer Amsterdam.
Gemeente Amsterdam ^x	63% (snorfiets; 2011) 78% (snorfiets; 2012) 73% (snorfiets; 2013) 52% (bromfiets; 2011) 69% (bromfiets; 2012) 58% (bromfiets; 2013)	Enquête onder Amsterdamse scooterrijders.
Gemeente Amsterdam ^{xi}	77%	Metingen naar snorfietzen die harder rijden dan de maximumsnelheid in het verkeer Amsterdam.
Gemeente Amsterdam ^{xii}	50% (2011) 75% (2012)	Enquête onder Amsterdamse snorfietzers.
Fietsersbond ^{xiii}	46%	Metingen naar snorfietzen in het verkeer Amsterdam.
Kennisinstituut voor Mobiliteit ^{xiv}	40%	Enquête onder snorfietzers.
NDC ^{xv}	75%	Metingen naar snorfietzen in het verkeer.
Rijksoverheid ^{xvi}	40%	Metingen naar snorfietzen in het verkeer.
SWOV ^{xvii}	22% (2007) 22% (2006) 28% (2005) 31% (2004)	Rollerbankmetingen door de politie.
TeamAlert ^{xviii}	51% (snorfiets) 37% (bromfiets)	Enquête onder jongeren tussen de 16 en 24 jaar.
TNO ^{xix}	70-80%	Metingen naar snorfietzen in het verkeer Utrecht.

Conclusie

Uit het totaal aan beschikbaar onderzoek, blijkt dat in ieder geval 30 procent van de Nederlandse scooters is opgevoerd. Begin 2022 telde Nederland 1,3 miljoen scooters (827 duizend snorfietsen en 479 duizend bromfietsen).^{xx} Dit betekent dat Nederland meer dan 390 duizend opgevoerde scooters telt.

Om dit aantal substantieel te verlagen is een ander handhavingsbeleid nodig. Mogelijke maatregelen zijn het strafbaar maken van de verkoop van opvoerproducten en het strafbaar maken van opvoeren door monteurs. Ook kan een algemene periodieke keuring worden ingevoerd, zoals dit ook bij auto's al verplicht is. Te snelle scooters kunnen dan worden teruggevoerd, waarmee scooterbezitters worden ontmoedigd om hun scooter op te voeren.

Bronnen

- ⁱ TNO, 2016. *Brommers in de stedelijke leefomgeving, Statusrapport*. Online beschikbaar via <https://repository.tno.nl/islandora/object/uuid%3Aaafa71e24-a928-4ad7-a1f9-278b20e3a32c>
- ⁱⁱ Arcadis, 2020. *Verdiepingsonderzoek effecten helmplicht snorfietzers*. Online beschikbaar via <https://www.rijksoverheid.nl/documenten/rapporten/2020/11/17/arcadis-verdiepingsonderzoek-effecten-helmplicht-snorfietsers>
- ⁱⁱⁱ 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>
- ^{iv} SWOV, 2021. *Factsheet Snelheid en snelheidsmanagement*. Online beschikbaar via <https://www.swov.nl/feiten-cijfers/factsheet/snelheid-en-snelheidsmanagement>
- ^v Vrijgegeven data online beschikbaar via <https://www.scootervrij.nl/wp-content/uploads/2022/03/SCOOE1.pdf>
- ^{vi} Arcadis, 2020. *Verdiepingsonderzoek effecten helmplicht snorfietzers*. Online beschikbaar via <https://www.rijksoverheid.nl/documenten/rapporten/2020/11/17/arcadis-verdiepingsonderzoek-effecten-helmplicht-snorfietsers>
- ^{vii} TeamAlert, 2020. *Jongeren als beginnende scooterrijders*. Online beschikbaar via <https://docplayer.nl/203866385-Jongeren-als-beginnende-scooterrijders-kwantitatieve-toetsing-focusgroepen.html>
- ^{viii} Arcadis, 2020. *Verdiepingsonderzoek effecten helmplicht snorfietzers*. Online beschikbaar via <https://www.rijksoverheid.nl/documenten/rapporten/2020/11/17/arcadis-verdiepingsonderzoek-effecten-helmplicht-snorfietsers>
- ^{ix} 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>
- ^x Gemeente Amsterdam, 2013. *Kennis, Gedrag en houding*. Online beschikbaar via <https://docplayer.nl/36201451-Kennis-gedrag-en-houding-scooterrijders-2013-gemeente-amsterdam-divv.html>
- ^{xi} Gemeente Amsterdam, 2013. *Snorfietzen en de verkeersveiligheid in Amsterdam*. Online beschikbaar via <https://www.verkeerskunde.nl/Uploads/2013/1/Pamflet---Amsterdam---scooters---verkeersveiligheid.pdf>
- ^{xii} Gemeente Amsterdam, 2013. *Snorfietzen en de verkeersveiligheid in Amsterdam*. Online beschikbaar via <https://www.verkeerskunde.nl/Uploads/2013/1/Pamflet---Amsterdam---scooters---verkeersveiligheid.pdf>
- ^{xiii} Fietsersbond, 2011. *Blauwe brommers op fietspaden*. <https://fietsstadamsterdam.nl/wp-content/uploads/2019/05/2011-FB-Blauwe-Brommers-rapportage-definitief.pdf>
- ^{xiv} Kennisinstituut voor Mobiliteit, 2018. *Schoon, stil en snel*. Online beschikbaar via <https://www.kimnet.nl/publicaties/rapporten/2018/07/13/schoon-stil-en-snel>
- ^{xv} Nationwide Data Collection, 2022. *Snelheidsmetingen van ongehinderd rijdende fietspadgebruikers*. Online beschikbaar via <https://www.rijksoverheid.nl/documenten/rapporten/2022/11/22/2022229896-4-bijlage-4-rapportage-snelheidsmetingen-fietspadgebruikers-2022>
- ^{xvi} Rijksoverheid, 2011. *Snorfiet op het fietspad*. Online beschikbaar via <https://zoek.officielebekendmakingen.nl/blg-107423.pdf>
- ^{xvii} SWOV, 2014. *SWOV-Factsheet Brom- en snorfietzers*.
- ^{xviii} TeamAlert, 2020. *Jongeren als beginnende scooterrijders*. Online beschikbaar via <https://docplayer.nl/203866385-Jongeren-als-beginnende-scooterrijders-kwantitatieve-toetsing-focusgroepen.html>
- ^{xix} <https://repository.officiele-overheidspublicaties.nl/externebijlagen/exb-2021-40178/1/bijlage/exb-2021-40178.pdf>
- ^{xx} CBS, 2021. Online beschikbaar via <https://opendata.cbs.nl/statline/#/CBS/nl/dataset/81568NED/table?fromstatweb>