

Opgevoerde brom- en snorfietsen betrokken bij ongevallen

Ing. C.C. Schoon & M. Custers

D-2001-1

Opgevoerde brom- en snorfietsen betrokken bij ongevallen

Interviewstudie naar de afhandeling van dergelijke ongevallen door
politie en verzekeringsmaatschappijen

Documentbeschrijving

Rapportnummer:	D-2001-1
Titel:	Opgevoerde brom- en snorfietsen betrokken bij ongevallen
Ondertitel:	Interviewstudie naar de afhandeling van dergelijke ongevallen door politie en verzekeringsmaatschappijen
Auteur(s):	Ing. C.C. Schoon & M. Custers
Onderzoeksthema:	Voorwaarden voor veilig gedrag
Themaleider:	Drs. D.A.M. Twisk
Projectnummer SWOV:	70.149
Trefwoord(en):	Moped, engine capacity, offence, accident, interview, police, enforcement (law), vehicle inspection, insurance, indemnity, prevention, damage claim recovery, Netherlands.
Projectinhoud:	<p>Veel brom- en snorfietsen worden opgevoerd en rijden sneller dan wettelijk is toegestaan. Een preventieve werking op het opvoeren van brom- en snorfietsen zou kunnen uitgaan van de uitoefening van het zogenoemde 'regres' (verhaalsrecht) door verzekeringsmaatschappijen, waarbij reeds uitgekeerde schade teruggevorderd wordt.</p> <p>In de onderhavige studie wordt nagegaan welke procedure de politie volgt als bij een ongeval een brom- of snorfiets betrokken is die is opgevoerd. Ook wordt nagegaan hoe de verzekeringsmaatschappijen omgaan met het verhaalsrecht als dit het geval blijkt te zijn.</p>
Aantal pagina's:	24 + 4 blz.
Prijs:	f 17,50
Uitgave:	SWOV, Leidschendam, 2001

Samenvatting

Uit onderzoek blijkt dat veel brom- en snorfietsen sneller rijden dan wettelijk is toegestaan. Vaak is dit het gevolg van het opvoeren van dit vervoermiddel. Een preventieve werking op het opvoeren van brom- en snorfietsen zou kunnen uitgaan van de uitoefening van het zogenoemde 'regres' (verhaalsrecht) door verzekeringsmaatschappijen. Regres is het verhalen of terugvorderen van reeds uitgekeerde schade, bijvoorbeeld omdat een brom- of snorfiets opgevoerd bleek te zijn.

De onderhavige studie behandelt de volgende onderzoeksvragen:

1. Welke procedure volgt de politie als bij een ongeval een brom- of snorfiets betrokken was die was opgevoerd? Het gaat hier specifiek om het technisch onderzoek en het proces-verbaal.
2. Hoe gaan verzekeringsmaatschappijen om met het verhaalsrecht als blijkt dat een bij een ongeval betrokken brom- of snorfiets was opgevoerd?

Voor de beantwoording van de eerste vraag is gebruikgemaakt van de resultaten van een SWOV-onderzoek uit 1999 naar ernstige ongevallen waarbij brom- en snorfietsers betrokken waren. Het bijzondere van dit onderzoek was dat de verbalisant die het ongeval heeft afgehandeld telefonisch werd benaderd voor aanvullende gegevens over het ongeval. Voor het onderhavige nadere onderzoek zijn diverse politiekorpsen opnieuw benaderd, maar in dit geval alleen de technische diensten.

Met dit nader onderzoek is vastgesteld dat de politie een proces-verbaal opmaakt als een brom- of snorfiets die bij een ongeval betrokken was, was opgevoerd. Deze processen-verbaal en de bijbehorende ongevalsformulieren kunnen door verzekeringsmaatschappijen worden verkregen. Dit betekent dat de maatschappijen zelf geen technisch onderzoek behoeven te verrichten om vast te stellen of een bij een ongeval betrokken brom- of snorfiets was opgevoerd.

Voor de beantwoording van de tweede vraag is bij een drietal verzekeringsmaatschappijen navraag gedaan naar de gebruikelijke gang van zaken bij de schadeafhandeling. Vastgesteld is dat verzekeringsmaatschappijen soms pogingen in het werk stellen om de uitgekeerde schade op de brom- of snorfiets te verhalen indien de brom- of snorfiets opgevoerd blijkt te zijn. Gebrek aan financiële middelen bij betrokken brom- of snorfietsers is vaak een probleem voor een adequate aanpak.

Aanbevolen wordt dat verzekeringsmaatschappijen consequenter omgaan met het middel regres. Immers, door intensieve contacten van jongeren onderling zullen ervaringen met regelingen rond schade-uitkeringen en dergelijke, breed worden besproken.

Aanbevolen wordt tevens om de polisvoorwaarden duidelijk toe te lichten en met aansprekende voorbeelden meer bekendheid te geven aan de uitsluitingen in polisvoorwaarden. Algemene publiciteit over dit onderwerp en aandacht bij de opleiding voor het theoriecertificaat zijn wenselijk. Verder wordt aanbevolen dat verzekeringsmaatschappijen het begrip 'opvoeren' uniform hanteren. Aangenomen mag worden dat de schadeafhandeling en publiciteit over dit onderwerp dan effectiever is.

Summary

Tuned up mopeds and light-mopeds involved in accidents; interview study of the settlement of such accidents by the police and insurance companies

Research has shown that many mopedists and light-mopedists ride faster than their speed limit allows. This is often the result of having tuned up their mopeds. This is illegal in The Netherlands. It could work preventatively if insurance companies were to use the so-called 'right of recourse', in this case because the vehicle involved had been tuned up.

The present study deals with the following research questions:

1. Which procedure does the police follow if a (light-)moped involved in an accident has been tuned up? We refer specifically to the technical inspection and the summons.
2. How do insurance companies use the right of recourse if it appears that the (light-)moped involved had been tuned up?

To answer the first question, the results were used of a 1999 SWOV study of serious accidents involving (light-)mopeds. What makes this study so special is that the policeman who had registered such an accident was telephoned for further information about that accident.

For the present further study, a number of police stations were telephoned again, but only concerning the technical inspections.

This further study established that the police issues a summons if a (light-)moped involved in an accident had been tuned up. Insurance companies can obtain such summonses together with the appropriate accident registration forms. This means that the insurance companies do not have to conduct a technical inspection to establish whether or not the (light-)moped involved in an accident had been tuned up.

To answer the second question, three insurance companies were asked how they usually settled a claim for (material) damages. It was determined that insurance companies sometimes attempt to get the damages paid out to (light-)mopeds repaid, if it appears that the vehicles had been tuned up. This often leads to problems because the (light-)mopedists concerned do not have the money to reimburse the company.

Insurance companies are recommended to be more consistent with the use of the right of recourse. Intensive contacts between young people will, anyway, lead to experiences with the rules governing damage payments being discussed in greater depth.

It is also recommended that insurance policy terms be explained, using clear examples. This will increase the knowledge of the exclusions in the policy terms. It is desirable that general publicity about this subject be spread, together with attention for the theory certificate.

It is further recommended that insurance companies agree uniformly what is meant by 'tune up'. It can be assumed that the settlement of damages and publicity about this subject will then be more effective.

Inhoud

1.	Inleiding	7
2.	Ongevallenonderzoek brom- en snorfietsen	10
2.1.	Opzet en resultaten 1999	10
2.2.	Aanvullende analyse van resultaten 1999	11
3.	Interviews technische diensten politie	13
3.1.	Uitvoering	13
3.2.	Resultaten	13
4.	Interviews verzekeringsdeskundigen	16
4.1.	Opzet en vragen	16
4.2.	Resultaten	16
5.	Beschouwing resultaten	18
5.1.	Regres en publiciteit ter preventie van het opvoeren van brom- en snorfietsen	18
5.2.	Het begrip 'opvoeren' in de polisvoorwaarden	19
5.3.	Aandeel opgevoerde brom- en snorfietsen betrokken bij ongevallen	20
6.	Conclusies en aanbevelingen	21
	Literatuur	23
Bijlage 1	Interviewvragen technische diensten van politie	25
Bijlage 2	Checklist voor technische diensten van politie	27

1. Inleiding

Het grote verkeersrisico voor brom- en snorfietsers is zorgwekkend. In 1999 vielen er 107 doden en 2398 ziekenhuisgewonden onder brom- en snorfietsers. Ten opzichte van 1998 is dit een stijging van respectievelijk 20 en 3%.

De kans om als brom- of snorfietsers in het verkeer gedood of in een ziekenhuis opgenomen te worden, is hoog. In de leeftijdsgroep van 15 t/m 17 jaar is deze kans zelfs een factor 14 hoger dan voor een fietser in dezelfde leeftijdsklasse.

Wettelijk gezien mag de maximumsnelheid van brom- en snorfietsen niet meer bedragen dan 45, respectievelijk 25 km/uur. Indien ze sneller kunnen rijden dan wettelijk is toegestaan, moet er dus sprake zijn van en teveel aan vermogen, ofwel 'opgevoerd zijn'. Onder opvoeren wordt een technische ingreep verstaan, die als oogmerk heeft om het voertuig sneller te laten rijden dan wettelijk is toegestaan. Voorbeelden van zo'n ingreep zijn het vergroten van de cilinderinhoud en de montage van een ander type uitlaat of carburateur.

Veel brom- en snorfietsen rijden sneller dan wettelijk is toegestaan. Bij *selecte* politiecontroles in Amsterdam bleek 79% van de gecontroleerde snorfietsen en 42% van de gecontroleerde bromfietsen te veel vermogen te hebben (Schoon & Kok, 1997). Op basis van een *representatieve* steekproef onder polishouders van brom- en snorfietsen werd een indicatie verkregen dat 25% van de bromfietsen sneller rijdt dan 50 km/uur en 20% van de snorfietsers sneller dan 40 km/uur (Bos & Schoon, 1998).

In dit rapport wordt ingegaan op opgevoerde brom- en snorfietsen die bij ongevallen betrokken zijn geweest. Specifiek wordt de afhandeling van dergelijke ongevallen door de politie en de verzekeringsmaatschappijen behandeld. Hierbij wordt gekeken naar de mogelijkheid van verzekeringsmaatschappijen om het zogenoemde 'regres' (verhaalsrecht) uit te oefenen. Regres is het verhalen of terugvorderen van reeds uitgekeerde schade, bijvoorbeeld omdat deze schade blijkt te zijn veroorzaakt door een opgevoerde brom- of snorfiets.

Wellicht is de uitoefening van regres een van de middelen om het opvoeren van brom- en snorfietsen te voorkómen en daarmee het aantal ernstig gewonden onder brom- en snorfietsers te reduceren.

Verzekeringsmaatschappijen leveren reeds in preventieve zin een bijdrage om het opvoeren tegen te gaan. Het is gebruikelijk dat in polisvoorwaarden van brom- en snorfietsen wordt genoemd dat schade die is ontstaan door opgevoerde voertuigen van de verzekering is uitgesloten.

Ook bij de (jaarlijkse) afgifte van het verzekeringsbewijs besteden verzekeringsmaatschappijen aandacht aan het opvoeren. Bij afgifte van het verzekeringsbewijs aan de balie dient de verzekerde meestal een papier te ondertekenen waarin hij/zij verklaart dat de brom- of snorfiets niet is opgevoerd. Door sommige maatschappijen wordt het verzekeringsbewijs in een hoesje afgegeven waarop expliciet wordt vermeld dat als schade wordt veroorzaakt met een opgevoerde brom- of snorfiets, men het risico loopt om het uitgekeerde schadebedrag terug te moeten betalen aan de maatschappij.

Echter, van de zijde van de verzekeraars is in 1997 aangegeven dat het uitoefenen van regres veelal duur en lastig is (Schoon & Kok, 1997). Ook zou het aan een instrument ontbreken om te bepalen of er al dan niet sprake is van opvoeren.

Voor de verkeersveiligheid is het onderhavige onderzoek van belang omdat het aannemelijk is dat uitoefening van regres en publiciteit hieromtrent een preventieve werking heeft op het opvoeren van brom- en snorfietsen. Om de verkeersveiligheid onder brom- en snorfietsers te verbeteren zijn er uiteraard meer mogelijkheden dan die van regres door verzekeringsmaatschappijen. Dit zijn zowel maatregelen van voertuigtechnische aard als maatregelen gericht op de gebruikers. Deze andere mogelijkheden zijn praktijklessen en praktijkexamens, voorlichting over het grote risico van het rijden op een brom- of snorfiets, kentekenbewijzen en de EU-anti-opvoerrichtlijn voor brom- en snorfietsen (Schoon & Kok, 1997).

Vraagstelling

In deze studie zijn de volgende twee vragen onderzocht:

1. Welke procedure volgt de politie als bij een ongeval een brom- of snorfiets betrokken was die was opgevoerd? Het gaat hier specifiek om het technisch onderzoek en het proces-verbaal.
2. Hoe gaan verzekeringsmaatschappijen om met het verhaalsrecht als blijkt dat een bij een ongeval betrokken brom- of snorfiets was opgevoerd?

Opzet onderzoek

Voor de beantwoording van de eerste onderzoeksvraag is gebruikgemaakt van gegevens uit een eerder SWOV-onderzoek (Bos, 1999). Dit was een studie naar ernstige ongevallen waarbij brom- of snorfietsers betrokken waren. Bos stelde daarin het ongevalsrisico vast van brom- en snorfietsers, met een onderscheid naar het type voertuig: normaal model, scootermodel, bromfiets met versnelling en een fiets met hulpmotor. Dit onderzoek werd uitgevoerd voor het Ministerie van Verkeer en Waterstaat.

Het ongevallenbestand van het onderzoek van Bos bevat gegevens van 1.229 brom- en snorfietsen die in de tweede helft van 1997 en de eerste helft van 1998 bij een ongeval met ernstige afloop (ten minste ziekenhuisopname) waren betrokken. Naast de 'reguliere' ongevalsdata, bevat het bestand mondeling verkregen informatie van de verbalisant van het ongeval.

In de onderhavige studie is het onderzoek van Bos kort samengevat zijn de technische gegevens uit dit onderzoek statistisch verwerkt (Hoofdstuk 2).

Aan de verbalisant was in de studie van Bos onder andere gevraagd of de politie al dan niet een technisch onderzoek had verricht; de namen en telefoonnummers van de betreffende technische diensten waren daarbij verzameld. Tot dusver was nog niets met deze gegevens van de technische diensten gedaan.

Voor het onderhavige onderzoek zijn interviews gehouden onder het personeel van technische diensten van diverse politieregio's. Hierbij is informatie verzameld over de afhandelingsprocedure door de politie, met vragen over de wijze waarop wordt vastgesteld of van een 'opgevoerd' voertuig sprake is en over de registratie hiervan (Hoofdstuk 3).

Voor de beantwoording van de tweede onderzoeksvraag zijn deskundigen van een drietal verzekeringsmaatschappijen benaderd en telefonisch geïnterviewd. Het betrof verzekeringsmaatschappijen met relatief veel brom- en snorfietsverzekeringen in hun pakket. In het interview is gevraagd naar de afhandeling van ongevallen met een brom- of snorfiets wanneer zou blijken dat deze is opgevoerd.

2. Ongevallenonderzoek brom- en snorfietsen

In opdracht van het Ministerie van Verkeer en Waterstaat onderzoekt de SWOV regelmatig het ongevalsrisico van brom- en snorfietsers, met een onderscheid naar het type: normaal model, scootermodel, bromfiets met versnelling en een fiets met hulpmotor. Deze onderverdeling komt niet voor in de landelijke ongevallenregistratie van de afdeling Basisgegevens van de Adviesdienst Verkeer en Vervoer (AVV/BG). Het laatste onderzoek werd uitgevoerd in 1999 (Bos, 1999), het voorlaatste onderzoek in 1993. In dit hoofdstuk wordt kort verslag gedaan van de opzet en de resultaten van het onderzoek van Bos (§ 2.1) en van een aanvullende statistische verwerking van deze resultaten (§ 2.2).

2.1. Opzet en resultaten 1999

Bij het SWOV-onderzoek van Bos (1999) is gebruikgemaakt van twee soorten gegevens: ongevalsgegevens en expositiegegevens. Met behulp van deze gegevens werd het ongevalsrisico bepaald. De *ongevalsgegevens* werden als volgt verkregen. Brom- en snorfietsongevallen die in de periode juli 1997 t/m juni 1998 hebben plaatsgevonden, zijn uit de landelijke ongevallenstatistiek (AVV/BG-ongevallenregistratie) geselecteerd. Het ging hier om brom- en snorfietsbestuurders die bij hun ongeval dodelijk werden gewond, of dusdanig ernstig letsel opliepen dat zij in een ziekenhuis werden opgenomen. Uit deze selectie werd een steekproef getrokken. Vervolgens werden de politieagenten die het ongeval hebben afgehandeld telefonisch benaderd. Onder meer werd gevraagd naar het juiste type en model bromfiets waarmee het ongeval gebeurde. Deze gegevens vormen de kern van de onderzoeksgegevens over het ongeval, samen met leeftijd en geslacht van de bestuurder. Bij elkaar betrof het hier ongevalsgegevens van 1.229 brom- en snorfietsen. Voor de *expositiegegevens* werd uit bestanden van drie grote verzekeringsmaatschappijen een steekproef van brom-/snorfietsbezitters, c.q. verzekeringhouders getrokken¹. Vervolgens werd deze groep schriftelijk gevraagd naar hun leeftijd en geslacht, naar het type en model bromfiets en naar het jaarkilometrage van hun bromfiets. Deze gegevens vormen de kern van de expositiegegevens.

De verkeersrisico's werden vervolgens berekend voor elk van de typen en modellen brom- en snorfiets en voor verschillende klassen van leeftijd en geslacht van de bestuurders.

De onveiligheid van de brom- en snorfietsers werd tevens vergeleken met de resultaten van eenzelfde onderzoek uit 1993. Hieruit bleek een ongunstige tendens voor de verkeersveiligheid: per gereden brom- en snorfietskilometer nam voor brom- en snorfietsbestuurders het gemiddelde risico op een ernstig ongeval met ongeveer 15% toe.

¹ Voor de verkrijging van expositiegegevens kon geen gebruik worden gemaakt van het Onderzoek Verplaatsingsgegevens (OVG) van het CBS, omdat in dit bestand noch onderscheid wordt gemaakt in brom- en snorfietsen, noch in type (scootermodel en dergelijke).

2.2. Aanvullende analyse van resultaten 1999

In de studie van Bos werd mondeling navraag gedaan bij de verbalisant over de *ongevalsgegevens*. Zodoende kon extra informatie worden verkregen die niet in de reguliere ongevalsestatistiek wordt opgenomen. Het betreft hier informatie over het type brom- en snorfiets, het opgevoerd zijn en de technische gebreken die bij het onderzoek zijn geconstateerd. Deze informatie is weergegeven in *Tabel 1*, uitgesplitst naar het type brom- en snorfiets.

Type brom- of snorfiets	Aantal onderzocht op opvoeren en technisch gebrek	Opgevoerd (%)	Technisch gebrek (%)
Bromfiets			
Normaal model automaat	510	3,9	2,9
Normaal model met versnelling	150	23,3	4,6
Scootermodel	270	16,7	3,0
<i>Bromfiets totaal</i>	930 (onbekend: 2)	10,7	3,2
Snorfiets			
Normaal model	188	5,8	1,6
Scooter model	71	18,3	2,9
Fiets met hulpmotor	40	0	0
<i>Snorfiets totaal</i>	299 (onbekend: 4)	7,7	1,7
Totaal	1.229 (onbekend: 6)	10,1	2,9

Tabel 1. *Onderzochte aantallen en aandelen brom- en snorfietsen die in de periode van juli 1998 t/m juni 1999 waren betrokken bij ernstige ongevallen (gegevensbestand Bos, 1999).*

Uit *Tabel 1* blijkt dat 10% van de brom- en snorfietsen die bij een ongeval betrokken is geweest, was opgevoerd; een technisch gebrek dat mede de oorzaak van het ongeval geweest kan zijn, is bij 3% van de brom- en snorfietsen geconstateerd.

Splitsen we de cijfers over de opgevoerde voertuigen nader uit naar het model brom- of snorfiets, dan blijkt dat bromfietsen vaker zijn opgevoerd dan snorfietsen (11 versus 8%). Binnen de groep bromfietsen zijn de bromfietsen met versnelling het vaakst opgevoerd (23%). Zowel bij de brom- als de snorfietsen zijn de scootermodellen vaker opgevoerd dan de normale modellen (ongeveer 17% versus 5%). In *Hoofdstuk 5* wordt nader op deze resultaten ingegaan.

Aan de verbalisant werd niet gevraagd of er een proces-verbaal van het ongeval was opgemaakt, aangezien dit gegeven standaard op het registratieformulier van het ongeval voorkomt. In een afzonderlijke analyse in de onderhavige studie is nagegaan in welke mate dit gebeurde. Geselecteerd zijn ernstige ongevallen (met doden en ziekenhuisgewonden) waarbij brom- en snorfietsen betrokken waren geweest. In de ongevallen-

analyse van het vorig SWOV-onderzoek ging het om de periode juli 1997 t/m juni 1998. Nu is gekozen voor de periode van juli 1998 t/m juni 1999, om voor een recentere periode inzicht in het aantal processen-verbaal te krijgen. Hieruit bleek dat een proces-verbaal was opgemaakt bij 48% van de ongevallen met bromfietsen en bij 42% van ongevallen met snorfietsen.

3. Interviews technische diensten politie

Aan de verbalisanten was in de studie van Bos (1999) onder andere gevraagd of de politie al dan niet een technisch onderzoek had verricht en of contact met de technische dienst kon worden opgenomen. Hier werd in nagenoeg alle gevallen positief op gereageerd. Tot dusver was nog niets met deze toezegging gedaan.

Ten behoeve van het huidige onderzoek zijn medewerkers van de technische diensten wel benaderd. Ze zijn aan de hand van een vragenlijst geïnterviewd over de afhandelingsprocedure door de politie.

3.1. Uitvoering

Ter voorbereiding van het opstellen van een vragenlijst werd een politiekorps bezocht om ter plekke het verloop van een bromfietskeuring bij te wonen en de 'ins en outs' van de rapportage hiervan te vernemen. Dit heeft geresulteerd in de vragenlijst die als *Bijlage 1* is opgenomen.

De vragen zijn telefonisch gesteld aan die politiekorpsen die bij het SWOV-onderzoek van 1999 te kennen hebben gegeven aan het vervolgonderzoek te willen meewerken. Daar de medewerking groot was, is een zodanige selectie van negen korpsen gemaakt dat een landelijke spreiding werd verkregen: Amsterdam-Amstelland, Rotterdam-Rijnmond, Bergen op Zoom, Almere, West Maas en Waal, Drachten, Raalte, Venlo en Maastricht.

3.2. Resultaten

Algemene (aanvangs)procedure

De algemene aanvangsprocedure na melding van een ongeval is als volgt. De politie gaat naar de plaats van het ongeval, waar de situatie wordt opgenomen en de weg veilig wordt gesteld. Als er getuigen zijn, worden deze gehoord. Politiepersonen die het eerst bij het ongeval aankomen, maken een proces-verbaal op wanneer er sprake is van een overtreding. Indien deze agenten het noodzakelijk achten wordt de afdeling technische ondersteuning van de politie gevraagd om een technisch onderzoek uit te voeren. Als de staat van het voertuig het toelaat wordt er eventueel even mee gereden.

Voor zover nodig (zie hierna de antwoorden op vraag 1) neemt de technische dienst het voertuig mee naar de werkplaats van het politiebureau voor onderzoek. Tijdens het onderzoek wordt gekeken naar de technische staat van het voertuig. Indien technische mankementen worden vastgesteld, wordt bekeken of deze al aanwezig waren vóór het ongeval. Indien de staat van het voertuig het toelaat maakt een test op de vermogens-testbank veelal deel uit van het onderzoek.

Op de vragen uit het interview is door de technische diensten als volgt geantwoord.

Vraag 1: Waarvan is het afhankelijk dat er een technisch onderzoek wordt uitgevoerd aan een brom- of snorfiets betrokken bij een ongeval?

De antwoorden verschilden onderling nogal sterk. Daarom is tussen haakjes het aantal keren vermeld dat een bepaald antwoord werd gegeven (het aantal ondervraagden N = 9).

Geantwoord werd dat er een technisch onderzoek wordt uitgevoerd:

1. als de verbalisant ter plekke het vermoeden heeft dat er met het voertuig is 'geknoeid'. Dit wil zeggen dat het voertuig mogelijk is opgevoerd, er andere dingen zijn veranderd die niet zijn toegestaan, of dat het voertuig harder reed dan is toegestaan dan wel dat het voertuig te veel geluid produceert (8 keer).
2. als de bestuurder van de brom- of snorfiets ernstig gewond is geraakt (ernstig gewond houdt hier in dat de betrokkene minimaal 14 dagen 'uit de running' zal zijn; 6 keer),
3. als er sprake is van zware materiële schade (3 keer),
4. als de bestuurder ten tijde van het ongeval onder invloed was (2 keer),
5. als de toedracht van het ongeval onduidelijk is (2 keer).

Vraag 2: Waarvan is het afhankelijk dat er een proces-verbaal wordt opgemaakt?

Ernstige technisch mankementen aan het voertuig vóór het ongeval (bijvoorbeeld slechte remmen) en het feit dat de brom- of snorfiets is opgevoerd (veelal gepaard gaand met een grotere geluidsproductie), vallen onder de categorie overtredingen en worden in principe opgenomen in een proces-verbaal.

Vraag 3: Wordt bij het opgevoerd zijn altijd een proces-verbaal opgemaakt?

Hierop werd door 6 van de 9 politiebeambten geantwoord dat dat afhankelijk is van de mate van opgevoerd zijn. Het bleek dat hiervoor twee criteria worden aangelegd: 1) de mate van overschrijden van het maximaal toegestane vermogen en/of 2) de mate van overschrijden van de maximaal toegestane geluidsproductie. In het tweede geval wordt de limiet vaak overschreden als niet-originele uitlaten zijn gemonteerd om een groter motorvermogen te verkrijgen.

De anderen antwoordden dat er altijd een proces-verbaal wordt opgemaakt. Gesteld werd dat een bromfiets namelijk bij de geringste mate van opvoeren al (ver) boven de maximaal toegestane geluidsproductie uitkomt.

Vraag 4: Is er een standaardprocedure voor een technisch onderzoek?

Elke regio beslist zelf hoe het technisch onderzoek wordt uitgevoerd maar in de praktijk zijn er grote overeenkomsten. Men werkt aan de hand van een checklist en afhankelijk van de bevindingen wordt een proces-verbaal opgemaakt. Een voorbeeld van een checklist is in *Bijlage 2* opgenomen.

Vraag 5 en 6. Maakt een eventuele checklist deel uit van het proces-verbaal en wat wordt er met het proces-verbaal van de technische dienst gedaan?

Het proces-verbaal van de technische dienst (en soms de checklist) wordt als bijlage gevoegd bij het proces-verbaal van de verbalisant die de situatie ter plekke van het ongeval heeft opgenomen.

Dit proces-verbaal gaat vervolgens naar het Openbaar Ministerie en naar de Stichting Processen-verbaal in Zoetermeer.

Het Openbaar Ministerie bepaalt wat er verder met de bestuurder en het voertuig gebeurt.

Vraag 7. Is er contact tussen (het technisch personeel van) de politie en (de experts van) verzekeringsmaatschappijen?

In de regel hebben verzekeringsmaatschappijen voldoende aan hetgeen in het proces-verbaal is opgenomen. In incidentele gevallen wordt er contact met het betrokken politiebureau opgenomen.

4. Interviews verzekeringsdeskundigen

4.1. Opzet en vragen

Aan de hand van een min of meer arbitraire ongevals-case is aan deskundigen van drie verschillende verzekeringsmaatschappijen gevraagd hoe hun maatschappij handelt bij het afhandelen van de schade. Om een indruk te geven van de omvang van de 'dekking' met deze maatschappijen: ongeveer eenderde van de brom- en snorfietsers zijn bij deze verzekeringsmaatschappijen verzekerd.

De ongevals-case. Een bromfietser die een WA-verzekering bij uw maatschappij heeft, rijdt een fietser aan. De bromfietser wordt door de politie als de veroorzaker aangemerkt en door de politie is door middel van een technisch onderzoek vastgesteld dat de bromfiets was opgevoerd. De fietser heeft letsel opgelopen en heeft materiële schade.

N.B. In deze case is niet van een bepaalde leeftijd uitgegaan. De deskundigen van de verzekeringsmaatschappijen noemden soms zelf apart de jonge bromfietser.

De vragen. Allereerst is gevraagd wat de standaardprocedure is voor afhandeling van de claim. Mocht de verzekeringsmaatschappij tot schadevergoeding aan de fietser overgaan, dan werd vervolgens gevraagd of de verzekeringsmaatschappij al dan niet overgaat tot het verhalen van de kosten op de bromfietser.

4.2. Resultaten

De procedure

Alle drie verzekeringsmaatschappijen krijgen (in de regel) van een ongeval het registratieformulier van de politie maar niet altijd het proces-verbaal. Indien een en ander niet duidelijk is, wordt het proces-verbaal bij de Stichting Processen-verbaal in Zoetermeer opgevraagd.

Eén maatschappij gaf aan altijd een proces-verbaal op te vragen van ongevallen waarbij letsel is opgelopen.

De (letsel)schade aan de fietser blijken de drie maatschappijen te vergoeden.

Indien een ongeval met een personenauto of ander (snel)verkeer plaatsvindt en de bromfietser is de veroorzaker, dan wordt dezelfde procedure gevolgd.

Het verhaalsrecht

Bij maatschappij 1 wordt het verhaalsrecht minimaal uitgeoefend. Het heeft volgens de deskundige vaak ook weinig zin als het om grote bedragen gaat, daar die nagenoeg onmogelijk zijn te verhalen. In de praktijk komt dit erop neer dat er niet aan wordt begonnen.

In sommige gevallen, als het om kleine bedragen gaat (tot circa f 2000) wil men nog wel eens een poging wagen en soms lukt het ook om zo'n bedrag terug te vorderen. Dit betreft dan meestal de materiële schade.

Maatschappij 2 geeft aan dat de *materiële* schade wordt verhaald op de bromfietsbezitters indien:

- zij geen certificaat hebben;
- de bromfiets is opgevoerd.

In de praktijk wordt het verhaalsrecht uitgeoefend op slechts enkele procenten van het totaal aantal schademeldingen dat van brom- en snorfietsers binnenkomt.

Maatschappij 3 geeft aan dat in alle voorkomende gevallen de schade op de bromfietser wordt verhaald als er sprake is van in de polisvoorwaarden opgenomen uitsluitende voorwaarden:

- een cilinderinhoud van meer dan 50cc;
- een snelheid van meer dan 45 km/uur.

Maatschappij 3 verhaalt tevens in extreme gevallen *alle* schades - ook de letselschade - op de bromfietsbezitter. Als voorbeeld werd genoemd het overtreden van alle regels en wettelijke bepalingen.

Zowel maatschappij 2 als 3 gaven aan dat als de bromfietser te jong is en geen eigen inkomsten heeft, gewacht wordt totdat dit wel het geval is zodat -zo nodig in termijnen- kan worden terugbetaald. Ouders worden op juridische gronden nooit aansprakelijk gesteld.

NB. Naar de verschillen tussen WA- en casco-bromfietsverzekeringen is niet gevraagd, daar bromfietsers met een casco-verzekering zeer weinig voorkomen.

5. Beschouwing resultaten

5.1. Regres en publiciteit ter preventie van het opvoeren van brom- en snorfietsen

Verzekeringsmaatschappijen hebben in 1997 al aangegeven dat ze het middel van regres nauwelijks toepassen omdat a) het zo lastig is om aan te tonen dat een brom- of snorfiets die bij een ongeval betrokken is geweest, opgevoerd was, en b) het verhalen van schade moeilijk, zo niet onmogelijk, was omdat 'er geen geld te halen is' (Schoon & Kok, 1997).

Het onderhavige onderzoek heeft in de eerste plaats aangetoond dat de politie ten minste in evidente gevallen overgaat tot een technisch onderzoek. Als dan wordt aangetoond dat een brom- of snorfiets is opgevoerd, komt dit in het proces-verbaal te staan. Daar deze processen-verbaal door de verzekeringmaatschappijen op te vragen zijn, is de bewijslast van het opgevoerd zijn geen probleem.

In de tweede plaats heeft deze studie bevestigd dat het verhalen van schade op polishouders van brom- en snorfietsen in voorkomende gevallen moeilijk is. Sommige maatschappijen stellen daartoe wel pogingen in het werk. Een totaalbeeld is niet verkregen omdat in deze studie maar drie maatschappijen zijn benaderd.

Zo'n 10% van de bij ongevallen betrokken brom- en snorfietsen blijkt te zijn opgevoerd. Het is interessant om een vergelijking te maken met een andere vorm van overtreding waarvoor in de polisvoorwaarden eveneens uitsluiting van schade-uitkering is geregeld. Gedoeld wordt op het niet in bezit hebben van een bromfietscertificaat of rijbewijs.

In 1999 heeft de SWOV op straat enquêtes verricht onder bromfietzers. De enquêtes bevatten, naast vragen over het dragen van de bromfietshelm, ook vragen over attitude (Goldenbeld & Batstra, 2000). Gevraagd is onder meer naar het bezit van een bromfietscertificaat of rijbewijs. Om de enquêtetijd kort te houden hoefde dit document niet getoond te worden zodat moet worden afgegaan op de eigen verklaring van de bromfietser. Uit de cijfers blijkt dat 5% niet in een bezit was van een bromfietscertificaat of rijbewijs. Op zich is dit percentage gunstiger dan dat van het aandeel opgevoerde brom- en snorfietsen. Het is echter niet gezegd dat dit het gevolg is van het verhaalsrecht. Waarschijnlijk is dit meer het gevolg van het feit dat het bromfietscertificaat recent zeer in de publiciteit naar voren is gebracht. Door brom- en snorfietsers zou een (vermeend) actiever handhavingsbeleid door de politie hiermee in verband kunnen worden gebracht.

Uit een ander SWOV-onderzoek, dat werd uitgevoerd ten tijde van de invoering van het bromfietscertificaat, is iets over de acceptatie van maatregelen bekend (Twisk, Bijleveld, & Gundy, 1998). Van de jongeren *onder de 16 jaar* zei 29% wel brommer te gaan rijden maar niet van plan te zijn om het bromfietscertificaat te halen. Aan de andere kant bleek uit een motivatieonderzoek dat jonge bromfietzers toch beducht zijn voor de politie en bang zijn voor problemen met de verzekering als ze een ongeval krijgen.

In het onderzoeksrapport wordt deze discrepantie verklaard met de veronderstelling dat de jongeren onder 16 jaar de betrappingskans en de kans op een ongeval gering achten.

In dezelfde studie van Twisk, Bijleveld, & Gundy (1998) wordt gesproken over de invloed van zowel de ouders als de vriendenkring op bromfietzers. Met name wordt opgemerkt dat door intensieve contacten van jongeren onderling verwacht kan worden dat ervaringen met regelingen rond schade-uitkeringen en ervaringen met de politie breed worden besproken. Dit heeft evenwel een uitwerking naar twee kanten: als er door politie en verzekeringsmaatschappijen corrigerend wordt opgetreden wordt dit bekend, maar evenzo wordt het bekend als dit niet gebeurt.

Op grond van het bovenstaande kan worden vastgesteld dat het verspreiden van kennis over uitsluitende clausules en een lik-op-stuk-beleid een positieve uitwerking kunnen hebben. Het verdient daarom aanbeveling om hier aandacht aan te besteden. Diverse vormen van kennisoverdracht zijn hiervoor mogelijk:

- via verzekeringsmaatschappijen, met
 - duidelijke toelichting bij de polisvoorwaarden;
 - publiciteit (inclusief aansprekende voorbeelden) over de gevolgen van een ongeval met een opgevoerde brom- of snorfiets.
- bij de opleiding voor het bromfietscertificaat, door:
 - opname van informatie in theorieboeken;
 - examenvragen hierover.
- via algemene publiciteit in bijvoorbeeld:
 - het blad 'Wheels';
 - huis-aan-huisbladen.

5.2. Het begrip 'opvoeren' in de polisvoorwaarden

Wat verzekeringsmaatschappijen in de polisvoorwaarden onder 'opvoeren' verstaan is niet uitgebreid onderzocht. Wel is duidelijk dat niet alle verzekeringsmaatschappijen hieronder hetzelfde verstaan. Zo is volgens een verzekeringsmaatschappij van opvoeren sprake als de cilinderinhoud meer is dan 50 cc. Dit houdt echter in dat er niet van opvoeren sprake is als op een andere wijze meer vermogen of snelheid wordt gecreëerd (bijvoorbeeld door montage van een andere demper).

Een ander voorbeeld is "indien de bromfiets ten tijde van de gebeurtenis was opgevoerd, waardoor een cilinderinhoud van 50 cc of meer is verkregen, of een hogere snelheid dan 45 km/uur kan worden bereikt." Ook deze formulering lijkt niet waterdicht. Immers, als een brom- of snorfiets bij een aanrijding dermate is beschadigd dat hij niet op de rollenbank kan worden getest, is niet vast te stellen of hij vóór het ongeval sneller kon rijden dan 45 km/uur.

Andere maatschappijen spreken weer over het al dan niet 'opgevoerd' zijn, zonder nadere aanduiding.

In termen van publiciteit naar verzekerden, verdient het de voorkeur dat verzekeringsmaatschappijen het begrip 'opvoeren' eenduidig hanteren. Hierbij zou aansluiting gevonden kunnen worden bij hetgeen de politie hanteert bij het opmaken van een proces-verbaal naar aanleiding van het technisch onderzoek. Van een overtreding is sprake als een brom- of snorfiets niet aan de specificaties voldoet zoals die zijn opgenomen in de

voertuigeisen. Voor een (juridische) formulering zou advies gevraagd kunnen worden bij het Politie Instituut Verkeer en Milieu te Apeldoorn.

5.3. **Aandeel opgevoerde brom- en snorfietsen betrokken bij ongevallen**

In Bos & Schoon (1998) is op basis van een representatieve steekproef onder polishouders van brom- en snorfietsen een indicatie verkregen dat 25% van de bromfietsen sneller rijdt dan 50 km/uur en 20% van de snorfietsers sneller dan 40 km/uur. Volgens de resultaten in § 2.2 blijkt 'slechts' 10% van de brom- en snorfietsen betrokken bij ongevallen opgevoerd te zijn (scootermodellen 17%).

Uit deze cijfers zou de conclusie getrokken kunnen worden dat opgevoerde brom- en snorfietsen minder bij ongevallen betrokken zouden zijn. Op basis van de uitkomst van enquêtes onder personeel van technische diensten van politie blijkt echter dat drie van de negen bij de enquête betrokken politieregio's niet automatisch een technisch onderzoek uitvoeren als er sprake is van een letselongeval. Waarschijnlijk zal ook in de andere korpsen niet *altijd* op opvoeren worden gecontroleerd. Er is dus sprake van onderregistratie.

Ter indicatie kan op basis van de uitkomsten van de politie-enquête de onderregistratie - min of meer arbitrair - op 33% gesteld worden. Wanneer de in § 2.2 gevonden percentages voor deze onderregistratie worden gecorrigeerd, dan komen deze uit op circa 15% opgevoerde brom- en snorfietsen betrokken bij ongevallen en circa 25% van de scootermodellen).

6. Conclusies en aanbevelingen

De uitoefening van regres door verzekeringsmaatschappijen en de nodige publiciteit hieromtrent, is een middel ter preventie van het opvoeren van brom- en snorfietsen.

Over andere mogelijkheden om de veiligheid van brom- en snorfietsers te verbeteren heeft de SWOV reeds eerder gerapporteerd. Dit zijn zowel maatregelen van voertuigtechnische aard als maatregelen gericht op de gebruikers. Deze andere mogelijkheden zijn: praktijklessen en praktijk-examens, voorlichting (bijvoorbeeld over het grote risico van het rijden op een brom- of snorfiets), kentekenbewijzen en de EU-anti-opvoerrichtlijn voor brom- en snorfietsen (Schoon & Kok, 1997).

Met het onderhavige onderzoek is vastgesteld dat de politie bij een ongeval waarbij een brom- of snorfiets betrokken is, een proces-verbaal opmaakt wanneer overtredingen zijn begaan (opgevoerd zijn, technische gebreken), zeker als de vorm van overtreding ernstig is. De ongevalsformulieren worden aan de verzekeringsmaatschappijen verstuurd en zijn soms al voldoende duidelijk. Het proces-verbaal (waaronder het proces-verbaal van het technisch onderzoek) kunnen door de verzekeringsmaatschappijen (tegen betaling) worden opgevraagd.

Dit betekent dat verzekeringsmaatschappijen zelf geen technisch onderzoek behoeven te verrichten om vast te stellen of een brom- of snorfiets betrokken bij een ongeval al dan niet was opgevoerd.

Tevens is met dit onderzoek vastgesteld dat verzekeringsmaatschappijen soms het verhaalsrecht uitoefenen als bekend is dat de brom- of snorfiets die bij een ongeval betrokken is geweest, was opgevoerd. Maar vaak lukt dit niet of pas na veel inspanning, doordat de betrokken brom- of snorfiets niet over financiële middelen beschikt.

Uit dit onderzoek is de indicatie verkregen dat circa 15% van de brom- en snorfietsen betrokken bij ongevallen opgevoerd blijkt te zijn (van de scootermodellen circa 25%). Hierdoor kan worden gesteld dat van clausules in de verzekeringsvoorwaarden met betrekking tot het opvoeren, geen voldoende preventieve werking uitgaat.

Aanbevolen wordt dat verzekeringsmaatschappijen *consequenter omgaan met het middel regres*. Immers, door intensieve contacten van jongeren onderling zullen ervaringen met regelingen rond schade-uitkeringen en dergelijke, breed worden besproken. Aangenomen mag worden dat hier een preventieve werking vanuit zal gaan. In aansluiting hierop zou *meer publiciteit* aan dit onderwerp besteed kunnen worden. Een tweetal wegen wordt aanbevolen om bekendheid aan het onderwerp te geven.

1. Voorlichting, educatie en publiciteit

- Bij de polisvoorwaarden hoort een duidelijke toelichting.
- Verzekeringsmaatschappijen zouden meer bekendheid moeten geven aan de uitsluitingen in polisvoorwaarden; met aansprekende voorbeelden kan worden geïllustreerd wat de gevolgen kunnen zijn van een ongeval met een opgevoerde brom- en snorfiets.

- Het onderwerp zou opgenomen moeten worden in de theorieboeken voor het bromfietscertificaat.
- Het onderwerp zou opgenomen moeten worden in examenvragen bij het theorie-examen voor het bromfietscertificaat
- Publiciteit over de gevolgen van het opvoeren zou moeten worden gegeven in bijvoorbeeld het blad 'Wheels' en huis-aan-huisbladen.

2. Hanteren van een uniform begrip 'opvoeren' in de polisvoorwaarden

Uit publicitaire overwegingen verdient het de voorkeur dat het begrip 'opgevoerd zijn', ondubbelzinnig is. In polisvoorwaarden van verzekeringsmaatschappijen komen verschillende definities voor. Het verdient aanbeveling dat alle verzekeringsmaatschappijen dezelfde begripsbepaling hanteren. Hierbij zou aansluiting gevonden kunnen worden bij hetgeen de politie hanteert bij de wetshandhaving. Er is sprake van een overtreding als een brom- of snorfiets niet voldoet aan de specificaties, zoals die zijn opgenomen in de voertuigeisen.

Voor een juiste (juridische) formulering zou advies aangevraagd kunnen worden bij het Politie Instituut Verkeer en Milieu te Apeldoorn.

Literatuur

Bos, J.M.J. & Schoon, C.C. (1998). *Schatting te verwachten aantal aanmeldingen voor een kenteken voor brom- en snorfietsen; Cijfers gebaseerd op een enquête onder brom- en snorfietsbezitters; een onderzoek uitgevoerd in opdracht van RDW Centrum voor Voertuigtechniek en Informatie*. R-98-69. SWOV, Leidschendam.

Bos, J.M.J. (1999). *Verkeersonveiligheid van brom- en snorfietsers; Vergelijking van verschillende brom- en snorfietsmodellen*. R-99-18. SWOV, Leidschendam.

Goldenbeld, Ch. & Batstra, J.K. (2000). *Gebruik van de bromfietshelm in Nederland in de zomer van 1999; Observatie- en interviewstudie in acht Nederlandse politieregio's, uitgevoerd als nulmeting voor de evaluatie van geïntensiveerd politietoezicht in het verkeer*. R-2000-8, SWOV, Leidschendam.

Schoon, C.C. & Kok, A.W. (1997). *Inventarisatie van mogelijkheden om het aantal slachtoffers onder brom- en snorfietsers te reduceren; Overzicht van mogelijke maatregelen in aansluiting op het convenant tussen rijksoverheid, ANWB en de brom- en snorfietsenbranche, om het opvoeren van met name snorfietsen tegen te gaan*. R-97-52. SWOV, Leidschendam.

Twisk, D.A.M, Bijleveld, F.D. & Gundy, C.M. (1998). *Evaluatie bromfiets-theoriecertificaat; Een onderzoek naar de korte-termijneffecten van de invoering van het bromfiets-theoriecertificaat*. R-98-5, SWOV, Leidschendam.

Bijlage 1

Interviewvragen technische diensten van politie

1. Waarvan is het afhankelijk dat er een *technisch onderzoek* wordt uitgevoerd aan een brom- of snorfiets betrokken bij een ongeval?
2. Waarvan is het afhankelijk dat er een *proces-verbaal* wordt opgemaakt?
3. Als blijkt dat het voertuig is opgevoerd, wordt er dan altijd een proces-verbaal opgemaakt?
4. Is er binnen uw regio een standaardprocedure voor een technisch onderzoek? Hierbij wordt gedacht aan een soort checklist of een technisch rapport.
5. Maakt een checklist of een technisch rapport deel uit van een proces-verbaal?
6. Wat wordt er met het proces-verbaal gedaan?
7. Is er contact tussen het technisch personeel van de politie en (de experts van) verzekeringsmaatschappijen?

CONTROLE-LIJST BROMFIETS:

Merk :	Naam verbalisanten:
Type :	Voornamen eigenaar:
Verzekeringsnr. :	Naam eigenaar :
Frame nr. :	Adres eigenaar :
Toelatingsnr. :	Voornamen best. :
KM tellerstand :	Naam bestuurder :
Datum staandeh. :	Adres bestuurder :
Datum onderzoek :	

I. MOTOR	VOORGESCHREVEN	AANGETROFFEN
1. Merk 2. Type 3. Boring 4. Slag 5. Slagvolume 6. Opp. inlaatpoort 7. Opp. spoelpoort 8. Opp. uitlaatpoort 9. Zuigermantelhoogte		
II. CARBURATOR		
1. Merk 2. Type 3. Doorlaatdiameter 4. Diam. gasschuif 5. Diam. aanzuigbuis 6. Aanzuiggeruisdemper		
III. UITLAAT		
1. Geluid 2. Tekeningnr. 3. Merk 4. Type 5. Afmetingen pijp 6. Afmetingen demper	maximum 102 Db.	
IV. REDUCTIE		
1. Totale reductie 2. Aantal tanden motortw. 3. Aantal tanden achtertw.		

V 013

V. ALGEMEEN	VOORGESCHREVEN	AANGETROFFEN
1. Achterrem		
2. Voorrem		
3. Stuurbevestiging		
4. Balhoofd		
5. Spelingvoorvork		
6. Spelingachtervork		
7. Trapperinrichting		
8. Banden		
9. Gele plaat		
10. Bel		
11. Wit achterspatbord		
12. Verlichting		

VI. BIJZONDERHEDEN

VII. INBESLAGGENOMEN delen

- 1.
- 2.
- 3.
- 4.
- 5.
- 6.
- 7.
- 8.

Gehoord op : datum en tijdstip
door : brigadier/hoofdagent/agent
Schikken : ja/nee
Eigenaar verklaarde:

Onderzoek verricht door: