

JONGEREN ALS BEGINNENDE SCOOTERRIJDERS

1.068.924 jongeren | 1.068.924 jongeren van 16 t/m 24 jaar zijn in het bezit van een bromfietsrijbewijs

Wat is het verschil tussen een scooter, brom- en snorfiets?

Een scooter is een verzamelterm voor gemotoriseerde tweewielers met kleine wielen, zoals een bromfiets en een snorfiets.

BROM FIETS

- Max. 45 km/u;
- Helmplicht
- Binnen bebouwde kom op de rijbaan, buiten de bebouwde kom op het fietspad (uitzonderingen per gemeente daargelaten);
- Geel kenteken met zwarte tekens.



SNOR FIETS



- Max. 25 km/u;
- Helmplicht (sinds 1 januari 2023)
- Op fietspad, tenzij fietspad ontbreekt (uitzonderingen per gemeente daargelaten);
- Blauw kenteken met witte tekens ;

Jonge scooterrijders zijn kwetsbaar in het verkeer

- Scooterrijders lopen het grootste risico op een SEH-bezoek na een ongeval;
- Vooraf 16- en 17-jarige scooterrijders werden op de SEH behandeld na een ongeval;
- Jongeren vormen een belangrijke risicogroep in het verkeer vanwege hun leeftijd en gebrek aan ervaring.



Wat vinden jongeren van scooter rijden?

“Het is fijn om vrijheid te hebben.”

“Het is een praktisch vervoersmiddel”

Brom- en snorfietsers zijn kwetsbare verkeersdeelnemers



In 2023 vielen er **32 verkeersdoden** onder brom- en snorfietsers. **12** van deze verkeersdoden waren jongeren met een leeftijd tussen de **12 en 24 jaar oud**.



Jongeren zijn bij **37,5% van alle dodelijke ongevallen** met scooters slachtoffers.

De droom van TeamAlert: 0 verkeersslachtoffers onder jongeren

- Jongeren **kunnen gevaren goed inschatten** en kunnen in een **veilige setting ervaring opdoen**, zoals in ScooterElite, Blikveld en de online scootertraining.
- Het is **normaal** (in vriendengroepen) om ongestoord onderweg te zijn, zoals in Go MONO.
- Jongeren zijn **bewust van risico's** die zij lopen in het verkeer, zoals in Your Message.
- Jongeren hebben **genoeg zelfcontrole** om geen risicogedrag te vertonen in het verkeer, zoals in The Day After.
- Jongeren zijn **weerbaar** tegen afleiding en groepsdruk, zoals in Muurvast.

Benieuwd naar hoe bovenstaande droom wordt bereikt door TeamAlert?
Neem contact op met:

Saar Hadders

Gedragsonderzoeker en -ontwerper, voor informatie over onderzoek
saar@teamalert.nl



Guerchôm van Iperen

Manager Advies en Accountmanagement, voor meer informatie over het onderzoek guerchom@teamalert.nl

TeamAlert

jongeren met **impact**

**JONGEREN ALS BEGINNENDE
SCOOTERRIJDERS**

Factsheet

Jongeren als beginnende scooterrijders

In de media gaat het regelmatig over beginnende scooterrijders. Zij worden vaak aangewezen als de oorzaak van ongelukken of overlast (WNL, 2019; Tweede Kamer, 2018). Het gaat dan over hoge snelheden, opgevoerde brommers en alcohol en drugsgebruik in het verkeer. Deze beginnende scooterrijders zijn vaak jongeren, die nog maar kort hun rijbewijs hebben. Beginnende scooterrijders lopen een hoger risico op ongevallen dan ervaren scooterrijders. In deze factsheet wordt de huidige kennis rondom jongeren als beginnende scooterrijders omschreven. De factsheet gaat in op de ervaring van jongeren als beginnende scooterrijders, het aantal ongevallen onder beginnende scooterrijders en de verklaringen van het hoge ongevalsrisico. Tot slot worden de mogelijkheden om de veiligheid van beginnende scooterrijders te verhogen besproken. In de factsheets worden hiertoe acht vragen beantwoord. De informatie uit de factsheet is gebaseerd op wetenschappelijke artikelen, rapporten van kennisinstituten en onderzoeken van TeamAlert.

Leeswijzer

In deze factsheet wordt antwoord gegeven op de volgende vragen:

- Wat is het verschil tussen een bromfiets, snorfiets en een scooter?
- Wanneer ben je een beginnende scooterrijder?
- Hoe ervaren jongeren het om beginnende scooterrijder te zijn?
- Hoeveel verkeersslachtoffers vallen er onder jongeren door ongevallen met de scooter?
- Wat is het ongevalsrisico van jonge scooterrijders?
- Hoe wordt het hoge ongevalsrisico van beginnende scooterrijders verklaard?
- Welke wettelijke maatregelen zijn er genomen om de veiligheid van beginnende scooterrijders te bevorderen?
- Hoe kan de veiligheid van beginnende scooterrijders in het verkeer verder bevorderd worden?

Wat is het verschil tussen een bromfiets, snorfiets en een scooter?

Een scooter is een veelgebruikte term voor brom- en snorfietsen. Bromfietsen en snorfietsen verschillen van elkaar op de volgende punten (VVN, z.d.):

- Kleur van de kentekenplaat:
 - De bromfiets heeft een gele kentekenplaat met zwarte tekens.
 - De snorfiets heeft een blauwe kentekenplaat met witte tekens.
- Toegestane maximum snelheid:
 - Op een bromfiets geldt een maximum snelheid van 30 km per uur, wanneer je binnen de bebouwde kom op het fiets-/bromfietspad rijdt. Buiten de bebouwde kom is dat maximaal 40 km per uur. Op de rijbaan mag je met een bromfiets maximaal 45 km per uur.
 - Op een snorfiets geldt een maximum snelheid van 25 km per uur.
- Plek op de weg:
 - De bromfiets rijdt binnen de bebouwde kom op de rijbaan. Buiten de bebouwde kom rijdt de bromfiets op het bromfietspad. Dit kan per gemeente verschillen.
 - De snorfiets rijdt op het fietspad, tenzij een fietspad ontbreekt. In bepaalde gemeenten moeten snorfietsers op de rijbaan. Dit zorgt voor een betere doorstroming op de fietspaden.
- Helmplicht:
 - Voor berijders van een bromfiets is het dragen van een goedgekeurde bromfietshelm verplicht;
 - Sinds 1 januari 2023 is het dragen van een helm ook voor berijders van snorfietsers overal verplicht, ook op het fietspad (Rijksoverheid, 2022).

Wanneer ben je een beginnende scooterrijder?

Volgens de wet

Vanaf 16 jaar kunnen jongeren beginnen met scooterrijles, mits zij hun theorie-examen bromfiets hebben behaald. Deze mag worden afgenomen vanaf 15,5 jaar (CBR, z.d.). Ook mag er op een scooter gereden worden met een motorrijbewijs of een autorijbewijs. Wanneer iemand dit (nog) niet heeft is een bromfietsrijbewijs verplicht. Iedereen die een eerste rijbewijs haalt, is een beginnend bestuurder. Het maakt niet uit welke leeftijd iemand heeft of voor welk vervoersmiddel het rijbewijs geldt. Dit betekent dat jongeren die vóór hun autorijbewijs hun scooterrijbewijs halen, beginnende bestuurders zijn. Zij hebben dan een beginnersrijbewijs voor vijf of zeven jaar. Hoe lang zij het beginnersrijbewijs houden, is afhankelijk van wanneer zij hun autorijbewijs halen (Rijksoverheid, z.d.a.). Met een beginnersrijbewijs kunnen jongeren strafpunten krijgen als de politie hen staande houdt voor een van de volgende verkeersovertredingen:

- wanneer gevaar of hinder veroorzaakt wordt in het verkeer;
- wanneer een verkeersongeval veroorzaakt wordt, waardoor een ander is gedood of zwaar lichamelijk letsel wordt toegebracht;
- wanneer iemand de verkeersregels niet goed naleeft, waardoor een aanrijding met lichamelijk letsel of materiële schade is ontstaan (Rijksoverheid, z.d.b.).

In de factsheet [Jongeren als beginnende bestuurders](#) is meer te lezen over jongeren als beginnende autobestuurder.

Andere definities van beginnende scooterrijders

Naast de wettelijke definitie worden ook regelmatig andere definities gebruikt voor een beginnende bestuurder. Zo kan bijvoorbeeld gesteld worden dat iemand net zo lang beginnende bestuurder is, totdat het ongevalsrisico (het aantal ongevallen per afgelegde kilometer) niet verder meer daalt (Vlakveld, 2011).

Dit is de definitie die TeamAlert hanteert voor beginnende bestuurders: bestuurders van gemotoriseerde voertuigen in de leeftijd van 15,5 jaar tot en met 24 jaar. Daaronder vallen (1) automobilisten, (2) bestuurders van brom- en snorfiets en (3) motorrijders.

Hoe ervaren jongeren het om beginnende scooterrijder te zijn?

Redenen voor gebruik scooter

TeamAlert heeft in 2020 focusgroepen gehouden met beginnende scooterrijders (TeamAlert, 2020a). Jongeren geven hierin aan het fijn te vinden dat zij veel vrijheid hebben, nadat zij hun rijbewijs hebben gehaald. Hierdoor hoeven ze geen rekening te houden met ouders of het openbaar vervoer wanneer zij ergens heen willen. Het is een praktisch vervoersmiddel, omdat het sneller gaat dan fietsen en eenvoudiger is dan autorijden. Daarnaast vinden jongeren het leuk om scooter te rijden. Ze vinden het leuk om zowel alleen als met vrienden te rijden (TeamAlert, 2020a). Uit een vragenlijststudie van TeamAlert (2020b) onder een representatieve groep jonge scooterrijders (N=488) blijkt ruim vier op de vijf jongeren die op de scooter rijden ook vrienden te hebben die op de scooter rijden (TeamAlert, 2020b). Verder blijkt dat de meeste jongeren (67%) enkel voor privégebruik op de scooter rijden. Een heel klein gedeelte (3,4%) van de jongeren rijdt alleen voor werk op de scooter. Bijna één op de drie (29,6%) jongeren rijdt zowel voor werk als privé op de scooter (TeamAlert, 2020b).

Bromfiets versus snorfiets

De voornaamste reden voor jongeren om de bromfiets te verkiezen boven de snorfiets is omdat deze harder kan/mag, blijkt uit onderzoek van TeamAlert (2020b). De helmplicht voor snorfietsen is ingevoerd op 1 januari 2023. Tussen 1 juli 2022 en 1 juli 2023 is, mede door de helmplicht, het aantal snorfietsen met 75 duizend gedaald naar een totaal aantal van 705 duizend. Daarvan werden iets meer dan 40 duizend snorfietsen omgebouwd tot bromfiets via een RDW-ombouwkeuring. Jongeren in de leeftijd van 16 en 17 jaar deden dat het vaakst, bijna 1 op de 8 jongeren in deze leeftijdsgroep liet hun snorfiets herkeuren naar een bromfiets (CBS, 2023).

Rijbewijsbezit en bromfietsbezit

Uit cijfers van het CBS (2024a) blijkt dat 1.068.924 jongeren van 16 tot en met 24 jaar in het bezit zijn van een bromfietsrijbewijs. Dit aantal lijkt erg hoog, maar het hoge bromfietsrijbewijsbezit heeft te maken met de automatische verstrekking van het bromfietsrijbewijs aan iedereen die een autorijbewijs bezit. In totaal bezitten namelijk 985.578 jongeren van 16 tot en met 24 jaar hun autorijbewijs. Dit betekent dat er in deze leeftijdscategorie 83.346 jongeren zijn die enkel een bromfietsrijbewijs bezitten (CBS, 2024a).

De laatste snorfietscijfers zijn van 1 januari 2022, op dat moment waren er 100.249 jongeren met een leeftijd van 16 tot en met 24 jaar oud in het bezit van een snorfiets (CBS, 2022). Zij vormden 12% van het totaal aantal snorfietsbezitters in dat jaar (826.742; CBS, 2022). In de leeftijdsklasse van 18 tot 20 jaar is het aantal snorfietsers in 2023 met ongeveer 33% gedaald (CBS, 2023). 73.450 jongeren van 16 tot en met 24 jaar oud zijn in het bezit van een bromfiets, dit is 15% van het totaal aantal bromfietsbezitters (496.052; CBS, 2024b).

Uit de vragenlijst studie van TeamAlert (2020b) blijkt dat de meerderheid van de jongeren een beginnend bestuurder is op de scooter (74%); zij hebben minder dan vijf jaar hun bromfietsrijbewijs. Bijna één op tien jongeren die op de scooter rijdt heeft geen bromfietsrijbewijs, maar rijdt wel op de scooter. Een kleine meerderheid van de jongeren mag op de scooter rijden, omdat zij hun autorijbewijs hebben gehaald (58%), 43% van de jongeren heeft rijexamen voor de scooter gedaan.

Hoeveel verkeersslachtoffers vallen er onder jongeren door ongevallen met de scooter?

Verkeersdoden

In 2023 vielen er twaalf verkeersdoden onder brom- en snorfietsers in de leeftijd van 12 tot en met 24 jaar (CBS, 2024c). Dit is bijna 13% van het totaal aantal (94) verkeersdoden onder jongeren van 12 tot en met 24 jaar. In totaal vielen er in Nederland 32 verkeersdoden onder brom- en snorfietsers (CBS, 2024c). Dit komt erop neer dat jongeren bij 38% van alle dodelijke ongevallen met scooters slachtoffer zijn.

Verkeersongevallen

Uit de kerncijfers over letsels verzameld via het Letsel Informatie Systeem (LIS) van VeiligheidNL (2024) blijkt dat jaarlijks gemiddeld 11.700 bezoekers van de spoedeisende hulp (SEH) (alle leeftijden) op de scooter reden ten tijde van het ongeval. Naar schatting vonden in 2020 107.000 bezoeken aan een SEH-afdeling plaats na een

verkeersongeval, ruim één op de tien bezoekers liep dus letsel op naar aanleiding van een ongeval met de brommer/scooter. De meeste snor- /bromfietzers op de SEH waren in de leeftijd 12-17 jaar (24%), 18-24 jaar (28%) of 25-54 jaar (32%). Bijna een kwart van de slachtoffers (22%) was 16 of 17 jaar (VeiligheidNL, 2022).

Wat is het ongevalsrisico van jonge scooterrijders?

Het ongevalsrisico van scooterrijders groot in vergelijking met andere vervoerswijzen

Op basis van de letselcijfers kan geconcludeerd worden dat brom-/snorfietzers (alle leeftijden) de groep vormen met het grootste risico op een SEH-bezoek na een ongeval. Afgezet tegen het aantal gereden kilometers was de kans op een ongeval met letsel voor een snor-/bromfietser veel groter dan voor fietsers of inzittenden van een auto. In 2020 was er onder bromfietzers/snorfietzers sprake van 150 SEH-bezoeken per 10 miljoen kilometers (hierbij moet wel rekening gehouden worden met een mogelijke onderschatting in het aantal gereden kilometers met de snor- of bromfiets; VeiligheidNL, 2022). Dit aantal is toegenomen sinds 2019; toen was er bij de brommer-/scooterrijders sprake van 130 SEH-bezoeken per 10 miljoen kilometers (VeiligheidNL, 2020). Het ongevalsrisico voor brom- en snorfietzers is erg groot in vergelijking met andere vervoerswijzen.

Ongevalsrisico voor jongeren op de scooter niet bekend

Het ongevalsrisico voor jongeren op de brommer/snorfiets is niet bekend. Wanneer er naar verschillende leeftijdsgroepen gekeken wordt, blijkt dat vooral 16- en 17-jarige snor-/bromfietzers op de SEH behandeld werden na een snor/bromfietsongeval, een derde van alle slachtoffers was in die leeftijd. Per 100.000 inwoners heeft deze leeftijdsgroep veruit de grootste kans op een snor-/bromfietsongeval (VeiligheidNL, 2022). Echter is het niet duidelijk hoeveel kilometers de verschillende leeftijdsgroepen op het vervoersmiddel maken. Het hogere aantal SEH-bezoeken zou dus ook verklaard kunnen worden door meer blootstelling aan het verkeer.

Lastig om jongeren aan te wijzen als risicogroep

Ook voor het overlijdensrisico is het lastig om jongeren aan te wijzen als risicogroep. Zoals hierboven besproken zijn jongeren bij 38% van alle dodelijke ongevallen met scooters slachtoffer (CBS, 2024c). Ook op basis van cijfers tussen 2010 en 2015 wordt duidelijk dat de ongevalsbetrokkenheid bij een dodelijk ongeval onder de 18 jaar erg hoog is vergeleken met andere leeftijdsgroepen: 16- en 17-jarigen waren het vaakst betrokken bij een dodelijk ongeval. Ook waren dit bijna altijd mannen (SWOV, 2017). Toch is het lastig om jongeren als risicogroep voor het overlijden aan een scooterongeval aan te wijzen, omdat het niet duidelijk is hoeveel kilometers de verschillende leeftijdsgroepen met brom- en snorfietzen rijden (SWOV, 2017).

Jongeren risicogroep in het verkeer algemeen

Ondanks dat jongeren op basis van de beschikbare gegevens niet als risicogroep voor scooterongevallen aan te wijzen zijn, is het belangrijk om te noemen dat jongeren in het algemeen een belangrijke risicogroep vormen in het verkeer. Jongeren zijn relatief vaak betrokken bij verkeersongevallen. Dit is te verklaren door een gebrek aan ervaring in het verkeer en een brein dat nog volop in ontwikkeling is. Ook vertonen jongeren vaker dan volwassenen risicogedrag in het verkeer (Twisk & Stelling, 2014).

Lees hierover meer in de factsheet: [Jongeren en risicogedrag](#).

Hoe worden ongevallen van jonge beginnende scooterrijders verklaard?

Verschillende studies hebben de factoren die ongevallen van scooterrijders verklaren onderzocht (Ceunynck, Sloomans & Daniels, 2018), een deel van deze studies richt zich ook specifiek op jonge scooterrijders (Møller & Haustein, 2016; Steg & Van Brussel, 2009; Falco et al., 2003; Brandau, Daghofer, Hofmann, & Spitzer, 2011; Lucidi, et al., 2019; Møller, Andersen, Bonde & Hagenzieker, 2021). Op basis van deze studies kunnen de verklarende factoren ingedeeld worden in persoonlijke factoren, voertuigfactoren en omgevingsfactoren. Persoonlijke factoren, waaronder het gedrag van de bestuurder, blijken hierin het sterkst voorspellend te zijn voor ongevallen (Ceunynck et al., 2018; Møller & Haustein, 2016).

Persoonlijke factoren

Gedrag van de bestuurder

Een Deense analyse van politiedossiers over snorfietsongevallen met 16- en 17-jarige bestuurders laat zien dat gedrag van de bestuurder, met name het overtreden van de snelheidslimiet, de sterkste voorspeller is voor ongevallen (Møller & Haustein, 2016). Ook in een Belgische studie van Ceunynck et al. (2018) wordt het gedrag van de bestuurder aangewezen als sterkste voorspeller voor ongevallen, maar dan met name het rijden onder invloed van alcohol. Het verschil tussen beide onderzoeken kan verklaard worden doordat in het onderzoek van Ceunynck et al. (2018) alle leeftijdsgroepen zijn meegenomen.

Uit een vragenlijststudie van TeamAlert (2020b) blijkt dat jongeren vaak te hard rijden. Van de jongeren die op een bromfiets rijden, rijdt 85,2% weleens te hard. Onder de snorfietsrijders rijdt 77,5% weleens te hard. Ook is te zien dat de meerderheid (65%) van de scooterrijders muziek luistert op de fiets. Meer dan de helft (52%) van de jongeren gebruikt hun telefoon op de scooter om te navigeren 30% van de jongeren om te bellen. Telefoongebruik om berichten te sturen, sociale media te checken is minder gebruikelijk onder de doelgroep, respectievelijk 13% en 6%. Tot slot bleek uit het onderzoek dat de meerderheid (80%) van de jonge bromfietzers altijd een helm draagt, slechts 3,9% doet dit nooit. In Deens onderzoek komt vooral het te hard rijden als risicogedrag naar voren, gevolgd door het rijden op een slecht onderhouden scooter (Møller et al., 2021).

Verschillende studies hebben onderzocht hoe het (risico)gedrag van de bestuurder verklaard kan worden, waaronder het focusgroeponderzoek en de vragenlijststudie van TeamAlert (TeamAlert, 2020a; TeamAlert, 2020b). Een deel van deze studies vindt persoonlijkheidsfactoren, zoals neiging tot sensatie zoeken en impulsiviteit, die samenhangen met het vertonen van risicogedrag op de scooter (Falco et al., 2003; Brandeau et al., 2011; Lucidi et al., 2019). Daarnaast worden ook gedragsdeterminanten gevonden, zoals het toeschrijven van ongelukken aan externe factoren, subjectieve normen, attitudes (overtuigingen) en zelfoverschatting (Falco et al., 2003; Brandeau et al., 2011; Lucidi et al., 2019; Møller et al., 2021). Deze gedragsdeterminanten zijn gevonden in buitenlandse studies. Echter zijn deze resultaten in lijn met de verklarende determinanten die in het focusgroeponderzoek en de vragenlijststudie van TeamAlert naar voren kwamen. In onderstaande alinea's worden deze determinanten voor risicogedrag op de scooter toegelicht.

Attitude en lage risicoperceptie

Een belangrijke verklarende factor voor het risicogedrag van jongeren op de scooter is het zien van meer voordelen van risicogedrag dan nadelen (TeamAlert, 2020a; Møller et al., 2021). Jongeren vinden het bijvoorbeeld handig en leuk om te hard te rijden. Voor jongeren is het vaak praktisch om sneller te rijden dan de maximum toegestane snelheid, om bijvoorbeeld mee te rijden met het overige verkeer of vermindering van de reistijd. (TeamAlert, 2020a; TeamAlert, 2020a). Als nadelen weten de jongeren de kans op een ongeval, een boete of het verliezen van het rijbewijs te benoemen (TeamAlert, 2020a; Møller et al., 2021). Vooral het verliezen van het rijbewijs lijkt een ernstig gevolg in de ogen van jongeren (Møller et al., 2021).

Echter zijn zij van mening dat zij een ongeval weten te vermijden, omdat zij het gevoel hebben zelf het voertuig onder controle te hebben en goed te rijden (TeamAlert, 2020a; Møller et al., 2021). Jongeren vinden rijden op een scooter dan ook makkelijk (Møller et al., 2021). Uit de vragenlijststudie van TeamAlert (2020b) komt ook naar voren dat 30% van de jongeren aangeeft dat te hard rijden niet gevaarlijk is. De reden die het vaakst wordt gegeven is dat jongeren vinden dat zij veilig op de scooter kunnen rijden, ook als zij te hard rijden. Daarna wordt het vaakst genoemd dat jongeren alleen te hard rijden op plekken waar het veilig kan. Dit laat zien dat jongeren een lage risicoperceptie hebben en dat zij zichzelf overschatten in hun kunnen. Daarnaast schat meer dan de helft van de jongeren de kans om staande gehouden te worden door de politie als klein in. Verder is te zien dat jongeren bewust het risico op een boete te vermijden: 41,3% van de scooterrijders geeft aan op de hoogte te worden gehouden over rollerbankcontroles, bijvoorbeeld via een Whatsappgroep (TeamAlert, 2020b).

Sociale normen

Sociale normen geven aan wat door iemand als normaal wordt gezien, of wat iemand denkt dat normaal wordt gevonden in de sociale omgeving. Subjectieve normen houden bijvoorbeeld in wat iemand denkt dat anderen vinden van bepaald gedrag: wordt gedrag goedgekeurd of afgekeurd? Descriptieve normen houden in wat

iemand denkt dat anderen doen: hoe gedragen anderen zich? Uit onderzoek onder jonge scooterrijders blijkt dat beide normen het risicogedrag van jongeren op de scooter deels verklaren (TeamAlert, 2020a; TeamAlert, 2020b; Møller et al. 2021). Zo is te zien dat 49,6% van de jonge scooterrijders aangeeft dat de meeste van hun vrienden of al hun vrienden wel eens te hard rijden op de scooter (TeamAlert, 2020b). Deze sociale norm is minder sterk aanwezig voor telefoongebruik op de scooter. Voor 12,2% van de scooterrijders gebruiken de meeste of alle vrienden hun telefoon op de scooter. (TeamAlert, 2020b). Ook onder Deense jonge scooterrijders wordt gevonden dat te hard rijden door de meeste vrienden en andere scooterrijders in het algemeen wordt goedgekeurd (Møller et al. 2021). Daarbij lijken de normen van ouders een rol te spelen, hoewel ouders hierin verschillend acteren. Zo vinden Møller et al. (2021) dat sommige ouders risicogedrag nadrukkelijk afkeuren en andere ouders het indirect goedkeuren door er niks van te zeggen, terwijl ze wel weten dat het gebeurt. Tevens zijn er ouders die risicogedrag stimuleren, zo wordt te hard rijden door de ouders van sommige jongeren goedgekeurd (Møller et al. 2021).

Voertuigfactoren

Scooterrijders behoren tot de groep kwetsbare verkeersdeelnemers. Wanneer kwetsbare verkeersdeelnemers betrokken zijn bij een aanrijding of een ongeluk, is de kans om te overlijden of hier ernstig letsel aan over te houden velen malen groter (SPV, 2018). Ze zijn immers minder goed beschermd en dus kwetsbaarder. Scooterrijders kunnen zichzelf beschermen door het dragen van een helm. Wanneer de helm niet wordt gedragen en er een ongeluk plaatsvindt, kan het ongeluk zeer ernstige gevolgen hebben. Uit een onderzoek dat in Frankrijk is uitgevoerd kwam dit naar voren als één van de grootste risicofactoren van ernstige ongevallen bij beginnende scooterrijders (Moskal, Martin & Laumon, 2012). Daarbij is een scooter een evenwichtsvoertuig, waardoor het hogere eisen stelt aan de voertuigbeheersing (SWOV, 2017). Om deze reden is ervaring met het voertuig extra belangrijk om veilig te kunnen zijn in het verkeer. Het kan voorkomen dat de scooterrijder de controle over het voertuig verliest wanneer deze moet anticiperen op het gedrag van een andere weggebruiker. Een gebrek aan ervaring op een specifiek voertuig maakt het lastig om bij dit soort incidenten op de juiste manier te reageren (SWOV, 2017).

Een belangrijke factor die meespeelt is dat een groot deel van de scooterrijders hun scooter opvoert. Door de brom- of snorfiets op te voeren, gaat de mogelijke snelheid een stuk omhoog. Hoe hoger de snelheid van het voertuig, hoe groter de kans op een ongeval en hoe groter de kans dat dit ongeval ernstige gevolgen heeft (Openbaar Ministerie, 2020). Ook rijden veel jongeren op een slecht onderhouden scooter, waarvan bijvoorbeeld de remmen of de verlichting niet goed werken (Møller et al. 2021).

Omgevingsfactoren

Tot slot zijn scooterongevallen vaak te verklaren door omgevingsfactoren (SWOV, 2017; Møller & Haustein, 2016). Hierbij kan gedacht worden aan beperkt zicht op ander verkeer, bijvoorbeeld door geparkeerde auto's of andere objecten. Weersomstandigheden die zorgen voor een glad of nat wegdek vallen eveneens onder deze factoren. Tot slot kan gedacht worden aan de inrichting van de weg, zoals kruispunten met lastige voorrangssituaties of een te krappe opstelruimte voor het fietspad (SWOV, 2017).

Welke wettelijke maatregelen zijn er genomen om de veiligheid van beginnende bestuurders te bevorderen?

Regels

Ten eerste zijn er technische eisen aan brom- en snorfietsen gesteld. Zo kan een bromfiets maximaal 45 km/u rijden en een snorfiets 25 km/u. Een bromfiets mag daarnaast niet op het fietspad rijden, terwijl een snorfiets juist op het fietspad moet rijden (uitzonderingen daargelaten). Ook is de helm verplicht op zowel een bromfiets als een snorfiets (CBR, z.d.).

Een uitzondering op deze regels zijn gemeentes Amsterdam en Utrecht. Op basis van de infrastructuur in deze steden, met name de drukke fietspaden, is daar gekozen om snorfietsers ook op de rijbaan te laten rijden. Op deze manier worden de fietspaden ontlast van scooters, waardoor het ongevalsrisico op de fietspaden af zou moeten nemen (Rijksoverheid, 2022).

Praktijkexamen

Ook is het praktijkexamen ingevoerd voor zowel brom- als snorfietsers. Het doel is om (met name) jongeren ervaring op te laten doen, voordat zij daadwerkelijk aan het verkeer zullen deelnemen. Door eerst een praktijkexamen af te leggen, laten jongeren zien dat zij het voertuig genoeg onder controle hebben om de weg op te mogen. Ook laten ze zien dat ze de verkeerstheorie om kunnen zetten naar de praktijk (CBR, z.d.).

Een effect van het examen is niet helemaal duidelijk geworden. Wat echter wel duidelijk werd, is dat het bromfietsbezit onder 15- tot en met 17-jarigen in een flink tempo afnam. Hierdoor daalde het aantal ongelukken ook snel, ook al bleek dit niet significant (SWOV, 2017).

Helmplicht

Zoals eerder al benoemd, geldt sinds 1 januari 2023 een helmplicht voor snorfietsers. Voor zowel brom- en snorfietsers is het dus verboden om zonder helm op de scooter te rijden. Deze helmplicht draagt bij aan het verhogen van de veiligheid van scooterrijders. Door een helm te dragen, zijn zij namelijk een stuk beter beschermd tegen harde klappen tegen het hoofd en daarmee lopen zij minder kans op hersenletsel of overlijden (SWOV, 2017).

Hoe kan de veiligheid van beginnende scooterrijders in het verkeer verder bevorderd worden?

Toenemende kennis over de oorzaken van het hoge ongevalsrisico van jonge beginnende scooterrijders ondersteunen het belang van het verbeteren van hogere orde vaardigheden, opdoen van rijervaring en het verminderen van risicogedrag. Deels worden hiervoor al maatregelen ingezet. In de volgende paragrafen wordt toegelicht hoe deze maatregelen uitgebreid of aangevuld kunnen worden.

Verbeteren van hogere orde vaardigheden

Het verbeteren van hogere orde vaardigheden biedt mogelijkheden om het ongevalsrisico van jonge beginnende scooterrijders te doen dalen. Trainingen gericht op het verbeteren van zelfbewustzijn, gevaarherkenning, risicobewustzijn en risicoacceptatie, worden als kansrijk gezien (Helman et al., 2017, SWOV, 2016). Resultaten uit Nieuw-Zeeland en Denemarken laten zien dat het trainen van hogere orde vaardigheden een positieve invloed heeft op onder meer risicoperceptie, een realistischere inschatting van eigen rijvaardigheid en het ongevalsrisico in het eerste jaar na het behalen van het autorijbewijs (Isler, 2013; Helman et al., 2017; Carstensen, 2002). Het is goed voor te stellen dat dit ook geldt voor scooterrijders. Omdat het draait om een variatie aan verkeerssituaties, die scooterrijders ook dagelijks meemaken, zullen zij ook profijt hebben van een dergelijke training. De paragraaf hieronder gaat dieper in op het trainen van gevaarherkenning.

Gevaarherkenning

Uit de literatuur blijkt dat gevaarherkenning te trainen is met foto- en videotraining. Hierin leren bestuurders gevaren te detecteren, mogelijke situaties te schetsen en de gepaste reactie aan te geven (Vlakveld, 2008). Het volgen van een korte gevaarherkenningstraining laat het ongevalsrisico van jonge mannelijke autobestuurders dalen. Dit effect is niet gevonden voor jonge vrouwelijke bestuurders (Thomas, et al., 2016). In recenter onderzoek is de effectiviteit van een gevaarherkenningstraining onder zowel mannen als vrouwen gedemonstreerd (SWOV, 2022; Horswill et al., 2021). De foto- en videotraining is gericht op de vaardigheid van het ontdekken van (mogelijke) gevaren (waar richt iemand aandacht op) en het beschrijven van de verkeerssituatie en mogelijke gevaren (situatiebewustzijn). In de training krijgen deelnemers foto's en video's te zien waarin het beeld op een gegeven moment enkele seconden zwart wordt. In de pauzes moeten de deelnemers aangeven waar zij op willen letten (aandacht op richten) en waar en welke mogelijke gevaren kunnen ontstaan (Vlakveld, 2014). TeamAlert zet deze toets in tijdens het project Blikveld. Tijdens dit project worden beginnende bestuurders met gespreksvoering ook bewust gemaakt van hun kwetsbare positie als beginnende bestuurders. Dit project is bewezen effectief in het verbeteren van het kijkgedrag en heeft positieve invloed op gevaarherkenning van jonge, mannelijke en vrouwelijke, beginnende bestuurders op korte en lange termijn (SWOV, 2022). Jonge bestuurders die de Blikveldtraining gevolgd hebben, scoren op gevaarherkenningstoetsen vergelijkbaar als ervaren bestuurders (SWOV, 2022). Gebaseerd op de effectief

gebleken training van Blickveld, biedt TeamAlert sinds 2022 ook een dergelijke gevaarherkenningstraining aan voor scooterrijders.

Het opdoen van rijervaring

Jonge scooterrijders kunnen hun gebrek aan rijervaring compenseren door in een veilige setting te oefenen met verschillende verkeerssituaties. Dit kan bijvoorbeeld door te oefenen op simulators, zoals wordt gedaan tijdens 'Scooter Elite', een project van TeamAlert. In dit project oefenen jongeren in een simulator hoe het is om scooter te rijden. Zij komen hier verschillende verkeerssituaties tegen en moeten de juiste keuze maken. Verder is het ook mogelijk dat het aantal praktijklessen wordt uitgebreid. Waar er nu slechts één praktijklesdag nodig is, voor het scooterrijbewijs gehaald kan worden, zou dit misschien verhoogd moeten worden.

Het verminderen van risicogedrag

Zelfregulering van veilig rijgedrag

Risicogedrag van jongeren in het verkeer staat niet los van risicogedrag in andere context. Gedragingen zoals roken, drinken, (on)veilig vrijen, (on)gezonde voeding en risicovol gedrag in het verkeer, hebben gemeenschappelijke determinanten (Twisk & Stelling, 2014). Het gaat hier om meer algemene 'skills-of-life' die nodig zijn om veilige en verantwoorde keuzes te maken, welke niet uitsluitend nodig zijn in het verkeer (CROW, 2018). Voorbeelden van gemeenschappelijke determinanten zijn zelfcontrole (het kunnen weerstaan van verleidingen), ervaren sociale normen (wat verwacht mijn sociale omgeving dat ik doe), weerbaarheid (de eigeneffectiviteit in nee-zeggen) en veerkracht (kunnen omgaan met tegenslagen). Programma's gericht op het trainen van dit soort vaardigheden zijn zeer geschikt voor de jongere doelgroep en maakt transfer mogelijk. Transfer houdt in dat de kennis of vaardigheden in verschillende gedragsdomeinen kunnen worden toegepast (Peters, 2012).

Er is steeds meer bewijs dat het trainen van deze 'skills-of-life' positieve effecten heeft op de verkeersveiligheid van autobestuurders (Helman et al, 2017). Aannemelijk is dat dit ook voor scooterrijders kan gelden. In het DRIVE-project in Australië is geëxperimenteerd met het vergroten van veerkracht. De effecten van een training gericht op het bewust worden van risico's in het verkeer is vergeleken met een brede training die niet alleen over het risicogedrag in het verkeer ging, maar ook over andere risicogedragingen (bijv. met betrekking tot drugs en onveilige seks). Het bleek dat door brede training het ongevalsrisico in het verkeer wel daalde, terwijl het ongevalsrisico niet daalde door de training die specifiek gericht was op risicogedrag in het verkeer (Senserrick et al, 2009). In Nederland is het gangbaar om trainingen van 'skills-of-life' in te zetten om gezondheidsgedrag van jongeren te verbeteren (Onrust, Otten, Lammers & Smit, 2016). TeamAlert heeft sinds 2018 twee projecten die zich inzetten op het trainen van deze 'skills-of-life': Muurvast en The Day After.

Gedragsveranderingsinterventies

Gedragsveranderingsinterventies kunnen ingezet worden op locaties waar jonge, beginnende scooterrijders komen die mogelijk risicogedrag vertonen. Hierdoor kan het gedrag van beginnende bestuurders achterhaald worden en kan verkeersveilig gedrag gestimuleerd worden daar waar dit het meest nodig is. Voor beginnende autobestuurders is het bekend dat een verhoogd ongevalsrisico komt door het rijden onder invloed van alcohol en drugs, afleiding door leeftijdsgenoten als passagiers, afleiding door het gebruik van hun mobiele telefoon en rijden onder vermoeidheid (SWOV, 2016). Dit zijn deels dezelfde oorzaken als bij beginnende scooterrijders. Het is belangrijk dat interventies ingezet worden op het veranderen van gedrag op deze thema's, die specifiek voor een voertuig worden gemaakt, in dit geval voor scooterrijders.

Sociale norm

Een sociale norm geeft aan wat sociaal acceptabel is. Het is met name voor jongeren belangrijk dat de meerderheid van hun leeftijdsgenoten hetzelfde gedrag vertoont en waardeert (Andrews, van Leeuwen & van Baaren, 2013). Aangeven wat sociaal acceptabel is, helpt een proces op gang waarbij mensen zich realiseren welk gedrag van hen verwacht wordt en zorgt er zo voor dat mensen zich veilig genoeg voelen om anderen aan te spreken op ongewenst gedrag (Cialdini & Goldstein, 2004). Het ontwikkelen van een nieuwe sociale norm kost veel tijd en vraagt om een breed gedragen aanpak. Inzetten op de sociale norm en het communiceren van gedrag van anderen in breed gedragen campagnes, is een kansrijke methode om gedrag te veranderen (Renes, et al., 2011).

Op het gebied van snelheid is het positieve effect van het communiceren van normen aangetoond: het laten zien van de gemiddelde snelheid die ter plaatse wordt gereden (een indicatie voor de sociale norm) zorgt ervoor dat mensen langzamer rijden (Wrapson, Harré & Murrell, 2006). Op het gebied van rijden onder invloed wordt al jaren de sociale norm 'nuchter rijden' uitgedragen met behulp van de BOB-campagne van de Rijksoverheid en de Rij Drugsvrij-campagne van TeamAlert.

Bronnen

Andrews, M., van Leeuwen, M. L., van Baaren, R. B. (2013). *Hidden Persuasion: 33 psychological influence techniques in advertising*. Amsterdam, Nederland: BIS Publishers.

Brandau, H., Daghofer, F., Hofmann, M., & Spitzer, P. (2011). *Personality subtypes of young moped drivers, their relationship to risk-taking behavior and involvement in road crashes in an Austrian sample*. *Accident Analysis & Prevention*, 43(5), 1713-1719.

Carstensen, G. (2002). *The effect on accident risk of a change in driver education in Denmark*. *Accident Analysis and Prevention*, 34 (1), 111-121. DOI: 10.1016/s0001-4575(01)00005-7

Ceunynck, T. D., Sloomans, F., & Daniels, S. (2018). Characteristics and profiles of moped crashes in urban areas: an in-depth study. *Transportation research record*, 2672(34), 85-95.

Cialdini, R. B., & Goldstein, N. J. (2004). *Social influence: Compliance and conformity*. *Annu. Rev. Psychol.*, 55, 591-621.

CBR (z.d.) Je bromfietsrijbewijs halen. Rijscholen en rijlessen. Geraadpleegd via:

<https://www.cbr.nl/nl/rijbewijs-halen/bromfiets/je-bromfietsrijbewijs-halen/rijscholen-en-rijlessen.html>

CBS (2022). Bromfietsen; soort voertuig, bouwjaar, eigendom, leeftijd, regio, 1 januari. Geraadpleegd via:

<https://opendata.cbs.nl/statline/#/CBS/nl/dataset/80211ned/table?dl=39922>

CBS (2023). Daling aantal snorfietzers met bijna 10 procent. Geraadpleegd via: [Daling aantal snorfietzers met bijna 10 procent | CBS](#)

CBS (2024a). Personen met een rijbewijs, rijbewijscategorie, leeftijd, regio, 1 januari. Geraadpleegd via:

<https://www.cbs.nl/nl-nl/cijfers/detail/83488NED>

CBS (2024b). Bromfietsen actief; soort voertuig, brandstof, bouwjaar, 1 januari. Geraadpleegd via:

<https://www.cbs.nl/nl-nl/cijfers/detail/85241NED?q=bromfiets>

CBS (2024c). Verkeersdoden, 2023. Geraadpleegd via: <https://www.cbs.nl/nl-nl/maatwerk/2024/15/verkeersdoden-2023>

CROW (2018). Checklist verkeerseducatie: 10 stappen, substappen, toelichting en voorbeelden. Geraadpleegd via: <https://www.crow.nl/getmedia/6f9d445a-ea9a-47ad-97bb-3be99a761d6b/Handleiding-Checklist-Verkeerseducatie-december-2019.pdf.aspx?ext=.pdf>

Falco, A., Piccirelli, A., Girardi, D., Dal Corso, L., & Nicola, A. (2013). Risky riding behavior on two wheels: The role of cognitive, social, and personality variables among young adolescents. *Journal of safety research*, 46, 47-57.

Helman, S., Vlakveld, W., Fildes, B., Oxley, J., Fernández-Medina, K., Weekley, J. (2017). Study on driver training, testing and medical fitness. Geraadpleegd via:

https://ec.europa.eu/transport/road_safety/sites/roadsafety/files/dl_study_on_training_testing_med_fitness.pdf

Horswill M.S., Hill, A., Silapurem, L. & Watson, M.O. (2021). A thousand years of crash experience in three hours: An online hazard perception training course for drivers. *Accident Analysis & Prevention*, 2021, vol. 152, art.nr. 105969.

Isler, R.B. (2013). Driver training and testing. Do they feed each other? A global perspective on evidence-based practices. In 45th CIECA Congress: Building Bridges between Driver Training and Testing. Conference held at Pfaffikon am Zurichsee, Switzerland.

Lucidi, F., Mallia, L., Giannini, A. M., Sgalla, R., Lazuras, L., Chirico, A., ... & Violani, C. (2019). Riding the adolescence: personality subtypes in young moped riders and their association with risky driving attitudes and behaviors. *Frontiers in psychology*, 10, 300.

Møller, M., Andersen, S. K., Bonde, N., & Hagenzieker, M. (2021). Engagement in violations among young moped riders—Using a qualitative approach to reveal underlying beliefs. *Journal of Transport & Health*, 20, 101002.

Møller, M., & Haustein, S. (2016). Factors contributing to young moped rider accidents in Denmark. *Accident Analysis & Prevention*, 87, 1-7.

Moskal, A., Martin, J., & Laumon, B. (2012). Risk factors for injury accidents among moped and motorcycle riders. *Accident Analysis & Prevention*, 49, 5-11. <https://doi.org/10.1016/j.aap.2010.08.021>

NU.nl. (2022, 30 december). Jongeren ruilen snorfiets massaal in voor snellere bromfiets. *NU.nl*. <https://www.nu.nl/economie/6245000/jongeren-ruilen-snorfiets-massaal-in-voor-snellere-bromfiets.html>

Onrust, S. A., Otten, R., Lammers, J., Smit, F. (2016). School-based programmes to reduce and prevent substance use in different age groups: What works for whom? Systematic review and meta-regression analysis. *Clinical Psychology Review*, 44, 45-59. DOI: 10.1016/j.cpr.2015.11.002

Peters, L.W.H. (2012). *Searching for similarities. Transfer-oriented learning in health education at secondary schools* (Proefschrift, Universiteit van Amsterdam). Geraadpleegd via: https://pure.uva.nl/ws/files/1762516/146091_thesis.pdf

Renes, R. J., Van den Putte, B., Van Breukelen, R., Loef, J., Otte, M., & Wennekers, C. (2011). Gedragsverandering via campagnes. Literatuuronderzoek in opdracht van Dienst Publiek en Communicatie. Ministerie van Algemene Zaken. Rijkswaterstaat (z.d). Actuele verkeersongevallencijfers. Geraadpleegd via: <https://www.rijkswaterstaat.nl/wegen/wegbeheer/onderzoek/verkeersveiligheid-en-ongevallencijfers/actuele-verkeersongevallencijfers>

Rijksoverheid. (z.d.a.). Wanneer krijg ik een beginnersrijbewijs? Informatie van de Rijksoverheid | Rijksoverheid.nl. <https://www.rijksoverheid.nl/onderwerpen/rijbewijs/vraag-en-antwoord/wat-is-het-beginnersrijbewijs>

Rijksoverheid (z.d.b.) Welke strafbare feiten tellen mee voor het beginnersrijbewijs? Geraadpleegd via: <https://www.rijksoverheid.nl/onderwerpen/rijbewijs/vraag-en-antwoord/welke-strafbare-feiten-tellen-mee-voor-het-beginnersrijbewijs>

Rijksoverheid (2022). Veilig rijden op de snorfiets. Geraadpleegd via: <https://www.rijksoverheid.nl/onderwerpen/verkeersveiligheid/veilig-rijden-op-de-snorfiets#:~:text=Een%20snorfiets%20is%20een%20bromfiets,verplicht%20een%20helm%20moeten%20dragen.>

Senserrick, T., Ivers, R., Boufous, S., Chen, H, Norton, R., Stevenson, M., van Beurden, E., Zask, A. (2009). Young driver education programs that build resilience have potential to reduce road crashes. *Pediatrics*, 124 (5), 1287-1292. DOI: 10.1542/peds.2009-0659

Steg, L., & van Brussel, A. (2009). Accidents, aberrant behaviours, and speeding of young moped riders. *Transportation research part F: traffic psychology and behaviour*, 12(6), 503-511.

Strategisch Plan Verkeersveiligheid (SPV) (2018). Veilig van deur tot deur. Het Strategisch Plan Verkeersveiligheid 2030: Een gezamenlijke visie op aanpak verkeersveiligheid. Geraadpleegd via: <https://www.rijksoverheid.nl/documenten/rapporten/2018/12/05/bijlage-1-het-strategisch-plan-verkeersveiligheid-2030-veilig-vande-deur-tot-deur>

SWOV (2016). *18- tot en met 24-jarigen: jonge automobilisten*. SWOV-factsheet, mei 2016, Den Haag.

Geraadpleegd via: <https://www.swov.nl/feiten-cijfers/factsheet/18-tot-en-met-24-jarigen-jonge-automobilisten>

SWOV. (2017). Factsheet Brom- en snorfietsers. Wetenschappelijk Onderzoek Verkeersveiligheid | SWOV.

<https://www.swov.nl/feiten-cijfers/factsheet/brom-en-snorfietsers>

SWOV (2022). Evaluatie van de gevaarherkenningstraining 'Blikveld'. Geraadpleegd via:

<https://swov.nl/nl/publicatie/evaluatie-van-de-gevaarherkenningstraining-blikveld>

TeamAlert (2020a). Jongeren als beginnende scooterrijders. Focusgroepen.

TeamAlert (2020b). Jongeren als beginnende scooterrijders. Kwantitatieve toetsing focusgroepen.

Thomas, F. D., Rilea, S. L., Blomberg, R. D., Peck, R. C., Korbela, K. T. (2016). Evaluation of the safety benefits of the risk awareness and perception training program for novice teen drivers. Geraadpleegd via:

<http://www.anstse.info/Resources%20PDF%27s/NEW%20Resources/NHTSA%20Risk%20Awareness%20PerceptionTraining%20NoviceTeen%20Drivers.pdf>

Tweede Kamer. (2018, April 14). Het bericht 'Bijna 3000 waarschuwingen voor scooters in milieuzone'. Tweede Kamer der Staten-Generaal.

<https://www.tweedekamer.nl/kamerstukken/detail?id=2018Z07736&did=2018D26463>

Twisk, D. A. M., & Stelling, A. (2014). Risicogedrag van jongeren vraagt integrale aanpak. Geraadpleegd via:

<https://www.swov.nl/sites/default/files/publicaties/rapport/r-2014-09.pdf>

VeiligheidNL (2020). Letsels 2019. Geraadpleegd via:

<https://www.veiligheid.nl/.ibmmodes/domino/OpenAttachment/veiligheid/website.nsf/584A65B05B005DF8C12585F100356158/asset/Kerncijfers%20Letsels%202019.pdf>

VeiligheidNL (2022). Fietsongevallen en snor-/bromfietsongevallen in Nederland. SEH-bezoeken: inzicht in

oorzaken, gevolgen en risicogroepen. Geraadpleegd via: <https://www.veiligheid.nl/sites/default/files/2022-06/Rapportage%20%28Snor-%20en%20brom%29fietsongevallen%20in%20Nederland.pdf>

Vlakveld, W., P. (2008). Toetsen en trainen van gevaarherkenning. Geraadpleegd via:

<https://www.swov.nl/sites/default/files/publicaties/rapport/d-2008-02.pdf>

Vlakveld, W., P. (2011). Hazard anticipation of young novice drivers. Assessing and enhancing the capabilities of young novice drivers to anticipate latent hazards in road and traffic situations. Proefschrift. Leidschendam: Stichting Wetenschappelijk Onderzoek Verkeersveiligheid.

Vlakveld, W.P. (2014). Het toetsen van gevaarherkenning met behulp van bewegende beelden.

VVN (z.d.). Brom- en snorfietsers. Geraadpleegd via: <https://vvn.nl/brom-en-snorfietser>

WNL. (2019, September 2). Enschede is overlast scooters in winkelstraat beu: 'Elke week wel een ongeluk'.

<https://wnl.tv/2019/09/02/enschede-is-overlast-scooters-in-winkelstraat-beu-elke-week-weleen-ongeluk/>