



Publicatiedatum: 30 maart 2026

# Motorrijders onvoldoende gedekt bij letselschade

*Ernstig letsel kan flinke financiële gevolgen hebben*

## **Belangrijke informatie**

Hoewel alle informatie in dit rapport met de grootst mogelijke zorg is samengesteld, kunnen fouten of onjuistheden voorkomen. Vergelijkdirect.com aanvaardt geen aansprakelijkheid voor eventuele schade of gevolgen die voortvloeien uit het gebruik van deze informatie. Gebruikers wordt geadviseerd eigen onderzoek te doen en bij twijfel professioneel advies in te winnen.



## Inhoud

---

<b>Belangrijke informatie</b>	<b>1</b>
<b>1. Aanleiding onderzoek</b>	<b>3</b>
<b>2. Methode - onderzoek op basis van eigen data</b>	<b>5</b>
<b>3. Data-overzicht op basis van meer dan 3.000 afgesloten motorverzekeringen</b>	<b>6</b>
3.1 Overzicht kerncijfers	7
3.2 Uitleg gebruikte onderzoeksdata	13
3.3 Analyse van de cijfers	13
3.3.1 Schadeverzekering opzittenden	13
3.3.2 Verhaalsrechtsbijstand	14
3.3.3 Ongevallenverzekering opzittenden	15
3.3.4 Pechhulp	15
3.4 Datakwaliteit en beperkingen	16
<b>4. Theoretisch kader</b>	<b>17</b>
4.1 Algemene richtlijnen dekking keuze motorverzekering	17
4.2 Risico's bij letsel	17
4.3 Verschillen in letselschadedekking per verzekeraar	18
4.4 Gedragwetenschap: waarom motorrijders vaak onderverzekerd zijn	19
<b>5. Conclusie: de risico's van onvoldoende dekking bij letsel voor motorrijders</b>	<b>20</b>
<b>6. Citaten voortkomend uit onderzoek</b>	<b>21</b>
<b>7. Externe bronnen</b>	<b>22</b>



## 1. Aanleiding onderzoek

---

Motorrijders behoren tot de meest kwetsbare verkeersdeelnemers in Nederland. Uit onderzoek van het SWOV (Stichting Wetenschappelijk Onderzoek Verkeersveiligheid) blijkt dat motorrijders bij verkeersongevallen een aanzienlijk hoger risico lopen op ernstig letsel of overlijden dan automobilisten. De kans dat een motorrijder omkomt of ernstig gewond raakt in het verkeer is zelfs bijna 30 keer groter dan bij automobilisten (SWOV, 2025).

Tegelijkertijd groeit het aantal motorfietsen op de weg in Nederland. Volgens gegevens van het Centraal Bureau voor de Statistiek (CBS, 2025) neemt het aantal geregistreerde motorfietsen de afgelopen jaren toe. Deze groei betekent dat een steeds grotere groep verkeersdeelnemers wordt blootgesteld aan de specifieke risico's van motorrijden.

De financiële gevolgen van een ongeval kunnen aanzienlijk zijn. Denk hierbij aan inkomensverlies, medische kosten, langdurige revalidatie of aanpassingen aan de woning bij blijvend letsel of invaliditeit.

Veel motorrijders realiseren zich echter niet dat een standaard motorverzekering, zoals WA, WA+ of Allrisk, voornamelijk schade aan derden of aan het voertuig dekt. De persoonlijke financiële gevolgen van letselschade van de bestuurder of passagier zijn daarmee vaak niet of slechts beperkt verzekerd. Voor deze risico's bestaan aanvullende verzekeringen, zoals een schadeverzekering opzittenden, een ongevallenverzekering opzittenden en verhaalsrechtsbijstand. In de praktijk blijkt echter dat veel motorrijders deze aanvullende dekkingen niet afsluiten. Hierdoor kan bij een ongeval een situatie ontstaan waarin schade aan derden wel is verzekerd, maar de motorrijder zelf onvoldoende beschermd is tegen de financiële gevolgen van letselschade.

Gezien de relatief hoge risico's voor motorrijders en de groei van het aantal motorfietsen in Nederland is het belangrijk dat motorrijders goed worden geïnformeerd over de mogelijke financiële gevolgen van een ongeval en de rol die aanvullende verzekeringen daarbij kunnen spelen.

Bij Vergelijkdirect.com signaleren wij dit risico binnen het execution-only model actief. Onze vergelijkingsmodules zijn daarom niet alleen gericht op het vergelijken van premies, maar ook op het geven van inzicht in de verschillen tussen dekkingen en de mogelijke risico's van onderverzekering. Daarnaast stimuleren wij gebruikers om bij twijfel contact op te nemen met onze specialisten. Om beter inzicht te krijgen in de mate van mogelijke onderverzekering bij motorrijders voeren wij dit onderzoek uit als nulmeting, die in toekomstige jaren opnieuw kan worden uitgevoerd om ontwikkelingen in verzekeringskeuzes te monitoren.



**Het doel van dit onderzoek is om:**

- inzicht te geven in de keuzes die motorrijders maken bij het afsluiten van een motorverzekering, zoals in de verdeling tussen WA-, WA+ en Allrisk-dekkingen;
- te analyseren in hoeverre motorrijders aanvullende dekkingen afsluiten die bescherming bieden tegen de financiële gevolgen van letselschade, zoals een schadeverzekering opzittenden, een ongevallenverzekering opzittenden en verhaalsrechtsbijstand;
- te onderzoeken in welke mate motorrijders mogelijk onderverzekerd zijn voor de financiële gevolgen van letselschade en blijvende invaliditeit;
- verschillen in verzekeringskeuzes inzichtelijk te maken tussen verschillende leeftijdscategorieën van motorrijders;
- te analyseren of er regionale verschillen bestaan binnen Nederlandse provincies in de keuze voor aanvullende dekkingen en de mate van mogelijke onderverzekering.
- te onderzoeken of de cataloguswaarde van de motor samenhangt met de keuze van basis- en aanvullende dekkingen en het risico op onderverzekering.



## 2.Methode - onderzoek op basis van eigen data

---

Het onderzoek is uitgevoerd in de vorm van een uitgebreid deskresearchtraject, waarbij zowel interne datasets als externe bronnen zijn geanalyseerd. Hiervoor hebben we verschillende typen informatie gecombineerd om een compleet beeld te krijgen van het risico op onderverzekering bij motorrijders.

- **Analyse van interne datasets:**  
We hebben alle 3.091 in 2025 afgesloten motorverzekeringen geanalyseerd. Hierbij is gekeken naar:
  - de gekozen basisdekkingen (WA, WA+ en Allrisk);
  - de geselecteerde aanvullende dekkingen;
  - cataloguswaarde van het voertuig;
  - de leeftijd van de bestuurder;
  - regionale verschillen in dekking per provincie in Nederland.
- **Analyse van externe markt- en branche-informatie over motor risico's en letselstatistieken:**
  - uit externe publicaties hebben we informatie verzameld over: schadeoorzaken en schadefrequentie bij motorrijders (SWOV);
  - risicoprofielen en letselstatistieken (VeiligheidNL);
  - groei en samenstelling van het motorpark in Nederland (CBS, BOVAG);
- **Analyse van medische en financiële gevolgen van motorongevallen:**
  - gemiddelde kosten van een verkeersongeluk met motor (Ratio Letselschade);
  - financiële risico's van een verkeersongeluk met motor (Ratio Letselschade);
  - frequentie van letsel bij motorongelukken (Ratio Letselschade).
- **Onderzoek naar het aanbod van motorverzekeringen in Nederland:**
  - welke aanvullende dekkingen worden aangeboden;
  - hoogte van de uitkeringen bij letselschade.

In de vervolg hoofdstukken van dit rapport worden de hierboven beschreven onderzoeksmethoden uitgebreider uiteengezet. We gaan daar dieper in op de manier waarop de interne data is geselecteerd, opgeschoond en geanalyseerd, en hoe de verschillende dekkingskeuzes zijn gekoppeld aan factoren zoals leeftijd, provincie, en cataloguswaarde van het voertuig. Ook lichten we toe hoe de gegevens uit verschillende bronnen zijn geïntegreerd tot één consistent analytisch kader, en hoe we tot de uiteindelijke conclusies zijn gekomen.



### 3. Data-overzicht op basis van meer dan 3.000 afgesloten motorverzekeringen

---

De in dit onderzoek gebruikte data is afkomstig uit de interne databank van Vergelijkdirect.com en betreft motorverzekeringen. De dataset omvat alle motorverzekeringen die via het platform zijn afgesloten in de periode van 1 januari tot en met 31 december 2025. Het gaat hierbij om duizenden individuele polissen, waarin onder meer het type basisdekking (WA, WA+ of Allrisk) en eventuele aanvullende dekkingen, zoals schadeverzekering opzittenden, ongevallenverzekering opzittenden, verhaalsrechtsbijstand en pechhulp, zijn vastgelegd.

Deze dataset biedt waardevol inzicht in de daadwerkelijke keuzes die motorrijders maken bij het afsluiten van een verzekering. Hoewel vergelijkingssessies inzicht geven in de oriëntatie van gebruikers, wordt pas bij de uiteindelijke aankoop zichtbaar welke aanvullende dekkingen daadwerkelijk worden geselecteerd. Door te focussen op afgesloten polissen ontstaat een betrouwbaar beeld van het verzekeringsgedrag, inclusief de mate waarin motorrijders extra bescherming kiezen tegen de financiële gevolgen van letsel of schade van opzittenden.

Met deze gegevens kunnen trends en patronen in verzekeringskeuzes gedetailleerd worden geanalyseerd, bijvoorbeeld in relatie tot de cataloguswaarde van de motor, leeftijd van de bestuurder, motorrijderervaring of regionale verschillen tussen provincies. Daarnaast kan worden onderzocht in welke mate specifieke risicogroepen, zoals jonge motorrijders of herintredende rijders, aanvullende dekkingen afnemen.

Door deze interne data te combineren met branche-informatie en bestaande literatuur ontstaat een volledig en realistisch beeld van de risico's die motorrijders lopen wanneer zij niet volledig verzekerd zijn, en kan inzicht worden verkregen in mogelijke knelpunten in de dekking en bewustwording van verzekerde risico's.



### 3.1 Overzicht kerncijfers

#### Verdeling van WA, WA+ en Allrisk

<b>Totaal</b>	<b>3091</b>	
WA	541	17,5%
WA+	2130	69%
Allrisk	420	13,5%

Bron: Vergelijkdirect.com interne dataset, 1 januari – 31 december 2025.

#### Verdeling dekkingen

Naast de basisverzekering kunnen motorrijders kiezen voor aanvullende dekkingen die bescherming bieden tegen specifieke risico's, zoals de financiële gevolgen van letselschade of juridische ondersteuning bij het verhalen van schade.

<b>Totaal</b>	<b>3091</b>	
Schadeverzekering opzittenden	859	27%
Verhaalsrechtsbijstand	522	17%
Ongevallenverzekering opzittenden	1150	37%
Pechhulp	191	6%

Bron: Vergelijkdirect.com interne dataset, 1 januari – 31 december 2025.

#### Verzekeringskeuzes per leeftijdscategorie

De onderstaande tabel toont hoe motorrijders in verschillende leeftijdsgroepen aanvullende dekkingen kiezen bij hun motorverzekering. De tabel geeft inzicht in de mate waarin motorrijders van verschillende leeftijden kiezen voor een schadeverzekering opzittenden, verhaalsrechtsbijstand, ongevallenverzekering opzittenden en pechhulp. Opvallend is dat jongere motorrijders (18–25 jaar) relatief minder vaak aanvullende bescherming afsluiten, terwijl de voorkeuren voor specifieke dekkingen verschillen naarmate de leeftijd toeneemt.

<b>Leeftijdscategorie</b>	<b>Aantal verzekeringen</b>	<b>Percentage keuze voor dekking (%)</b>
<b>18-25 jaar</b>	<b>903</b>	-
-- Schadeverzekering opzittenden	243	27%
-- Verhaalsrechtsbijstand	233	26%



-- Ongevallenverzekering opzittenden	252	28%
-- Pechhulp	75	8%
<b>26-40 jaar</b>	<b>1391</b>	-
-- Schadeverzekering opzittenden	415	30%
-- Verhaalsrechtsbijstand	215	15%
-- Ongevallenverzekering opzittenden	533	38%
-- Pechhulp	91	7%
<b>41-60 jaar</b>	<b>653</b>	-
-- Schadeverzekering opzittenden	176	27%
-- Verhaalsrechtsbijstand	53	8%
-- Ongevallenverzekering opzittenden	303	46%
-- Pechhulp	21	3%
<b>61+ jaar</b>	<b>144</b>	-
-- Schadeverzekering opzittenden	25	17%
-- Verhaalsrechtsbijstand	21	15%
-- Ongevallenverzekering opzittenden	62	43%
-- Pechhulp	4	3%

*Bron: Vergelijkdirect.com interne dataset, 1 januari – 31 december 2025*

### **Regionale verdeling van aanvullende dekkingen**

In onderstaande tabel is te zien hoe motorrijders in verschillende Nederlandse provincies kiezen voor aanvullende verzekeringen bij hun motorverzekering. De tabel laat niet alleen het totaal aantal afgesloten motorverzekeringen per provincie zien, maar ook het percentage motorrijders dat kiest voor specifieke dekkingen zoals de schadeverzekering opzittenden, verkeersrechtsbijstand, ongevallenverzekering opzittenden en pechhulp.



<b>Provincie</b>	<b>Aantal verzekeringen</b>	<b>Percentage keuze voor dekking (%)</b>
<b>Totaal</b>	<b>3091</b>	
<b>Zuid-Holland</b>	<b>950</b>	<b>100%</b>
-- Schadeverzekering opzittenden	296	31%
-- Verhaalsrechtsbijstand	175	59%
-- Ongevallenverzekering opzittenden	373	39%
-- Pechhulp	62	7%
<b>Noord-Brabant</b>	<b>318</b>	<b>100%</b>
-- Schadeverzekering opzittenden	89	28%
-- Verhaalsrechtsbijstand	50	16%
-- Ongevallenverzekering opzittenden	120	38%
-- Pechhulp	16	5%
<b>Friesland</b>	<b>40</b>	<b>100%</b>
-- Schadeverzekering opzittenden	7	18%
-- Verhaalsrechtsbijstand	1	3%
-- Ongevallenverzekering opzittenden	14	35%
-- Pechhulp	1	3%
<b>Noord-Holland</b>	<b>877</b>	<b>100%</b>
-- Schadeverzekering opzittenden	239	27%
-- Verhaalsrechtsbijstand	181	21%
-- Ongevallenverzekering opzittenden	302	34%
-- Pechhulp	69	8%



<b>Gelderland</b>	<b>201</b>	<b>100%</b>
-- Schadeverzekering opzittenden	54	27%
-- Verhaalsrechtsbijstand	24	12%
-- Ongevallenverzekering opzittenden	302	34%
-- Pechhulp	69	8%
<b>Groningen</b>	<b>273</b>	<b>100%</b>
-- Schadeverzekering opzittenden	77	28%
-- Verhaalsrechtsbijstand	41	15%
-- Ongevallenverzekering opzittenden	116	42%
-- Pechhulp	11	4%
<b>Utrecht</b>	<b>155</b>	<b>100%</b>
-- Schadeverzekering opzittenden	36	23%
-- Verhaalsrechtsbijstand	12	7%
-- Ongevallenverzekering opzittenden	54	35%
-- Pechhulp	3	2%
<b>Limburg</b>	<b>155</b>	<b>100%</b>
-- Schadeverzekering opzittenden	36	23%
-- Verhaalsrechtsbijstand	12	7%
-- Ongevallenverzekering opzittenden	54	35%
-- Pechhulp	3	2%
<b>Overijssel</b>	<b>98</b>	<b>100%</b>
-- Schadeverzekering opzittenden	22	22%
-- Verhaalsrechtsbijstand	13	13%



-- Ongevallenverzekering opzittenden	36	36%
-- Pechhulp	6	6%
<b>Drenthe</b>	<b>29</b>	<b>100%</b>
-- Schadeverzekering opzittenden	2	7%
-- Verhaalsrechtsbijstand	2	7%
-- Ongevallenverzekering opzittenden	36	36%
-- Pechhulp	6	6%
<b>Zeeland</b>	<b>23</b>	<b>100%</b>
-- Schadeverzekering opzittenden	9	39%
-- Verhaalsrechtsbijstand	5	22%
-- Ongevallenverzekering opzittenden	10	43%
-- Pechhulp	3	13%
<b>Flevoland</b>	<b>75</b>	<b>100%</b>
-- Schadeverzekering opzittenden	16	21%
-- Verhaalsrechtsbijstand	14	19%
-- Ongevallenverzekering opzittenden	25	33%
-- Pechhulp	2	3%

*Bron: Vergelijkdirect.com interne dataset, 1 januari – 31 december 2025*



### Verzekeringskeuzes naar cataloguswaarde van de motor

Onderstaande tabel geeft inzicht in de mate waarin motorrijders aanvullende dekkingen kiezen, uitgesplitst naar de cataloguswaarde van de motor.

Cataloguswaarde	Aantal verzekeringen	Percentage keuze voor dekking (%)
<b>Totaal</b>	<b>3091</b>	-
<b>€0-€5.000</b>	<b>199</b>	<b>100%</b>
-- Schadeverzekering opzittenden	37	19%
-- Verhaalsrechtsbijstand	34	17%
-- Ongevallenverzekering opzittenden	40	20%
-- Pechhulp	9	5%
<b>€5.000-€10.000</b>	<b>1316</b>	<b>100%</b>
-- Schadeverzekering opzittenden	323	25%
-- Verhaalsrechtsbijstand	207	16%
-- Ongevallenverzekering opzittenden	463	35%
-- Pechhulp	79	6%
<b>€10.000-€15.000</b>	<b>943</b>	<b>100%</b>
-- Schadeverzekering opzittenden	273	29%
-- Verhaalsrechtsbijstand	179	19%
-- Ongevallenverzekering opzittenden	360	38%
-- Pechhulp	64	7%
<b>€15.000+</b>	<b>633</b>	<b>100%</b>
-- Schadeverzekering opzittenden	226	36%
-- Verhaalsrechtsbijstand	102	16%
-- Ongevallenverzekering opzittenden	287	45%
-- Pechhulp	39	6%

Bron: Vergelijkdirect.com interne dataset, 1 januari – 31 december 2025

### 3.2 Uitleg gebruikte onderzoeksdata

De analyse in dit rapport is gebaseerd op een dataset van 3.091 afgesloten motorverzekeringen die via de module van Vergelijkdirect.com zijn uitgevoerd in de periode van 1 januari tot en met 31 december 2025.

Binnen deze afgesloten verzekeringen hebben gebruikers verschillende verzekeringsopties geselecteerd of juist niet gekozen. Hierdoor ontstaat inzicht in de daadwerkelijke keuzes die motorrijders maken tijdens het samenstellen van een motorverzekering.

Voor de analyse zijn onder andere de volgende variabelen meegenomen:

- gekozen basisdekking (WA, WA+ of Allrisk);
- keuze voor aanvullende dekkingen, waaronder schadeverzekering opzittenden, ongevallenverzekering opzittenden, verhaalsrechtsbijstand en pechhulp;
- leeftijd van de bestuurder;
- provincie waarin de verzekering wordt afgesloten;
- cataloguswaarde van de motorfiets.

Door deze variabelen te combineren kon worden onderzocht hoe verzekeringskeuzes samenhangen met demografische kenmerken en voertuigkenmerken.

De dataset is geanalyseerd op zowel absolute aantallen als percentages, waardoor inzicht ontstaat in de mate waarin motorrijders aanvullende dekkingen wel of niet selecteren.

Naast de interne data zijn externe bronnen gebruikt om de resultaten te plaatsen in een bredere context. Hierbij is onder meer gebruikgemaakt van publicaties van SWOV, VeiligheidNL, CBS en BOVAG.

### 3.3 Analyse van de cijfers

De analyse van de dataset laat zien dat een groot deel van de motorrijders bij het afsluiten van een motorverzekering kiest voor een basisdekking zonder aanvullende bescherming tegen letselschade. Hoewel de meeste gebruikers kiezen voor een WA+-verzekering, blijkt uit de cijfers dat aanvullende dekkingen die specifiek gericht zijn op de financiële gevolgen van letsel relatief weinig worden afgesloten.

#### 3.3.1 Schadeverzekering opzittenden

De schadeverzekering opzittenden vergoedt zowel de schade aan de bestuurder als aan eventuele passagiers, waaronder medische kosten, inkomensverlies en materiële schade.

Uit de analyse blijkt dat slechts 27% van de motorrijders deze dekking afsluit, terwijl 73% hiervan afziet. Dit betekent dat een grote meerderheid geen volledige bescherming heeft tegen de daadwerkelijke financiële gevolgen van letsel.

Het aandeel zonder deze dekking blijft in alle leeftijdsgroepen hoog:



- 18–25 jaar: 73% kiest niet voor schadeverzekering opzittenden
- 26–40 jaar: 69% kiest niet voor schadeverzekering opzittenden
- 41–60 jaar: 73% kiest niet voor schadeverzekering opzittenden
- 61+ jaar: 83% kiest niet voor schadeverzekering opzittenden

Wat betreft daadwerkelijke ongevallen: de meeste slachtoffers zijn jonge mannen tussen 20 en 30 jaar. Daarnaast is er een opvallende piek in SEH-bezoeken bij motorrijders van 45 tot 54 jaar, waarbij relatief meer vrouwen betrokken zijn. Ook bij ziekenhuisopnamen en overlijdensgevallen is een lichte piek zichtbaar bij motorrijders tussen de 50 en 59 jaar (VeiligheidNL, 2023).

Binnen de vijf provincies met de meeste afgesloten verzekeringen wordt de schadeverzekering opzittenden het meest gekozen in Zuid-Holland, waar 31% van de motorrijders deze dekking selecteert (296 van de 950). Het laagste aandeel binnen deze groep provincies ligt in Gelderland, waar ongeveer 27% van de motorrijders voor deze dekking kiest (54 van de 201). Noord-Holland ligt op een vergelijkbaar niveau met eveneens circa 27%.

De dekking wordt het meest gekozen bij motoren boven €15.000 (36%) en het minst bij motoren onder €5.000 (19%). Dit wijst erop dat motorrijders de waarde van de motor vaker laten meewegen dan het persoonlijke letselrisico, terwijl juist dat risico financieel het zwaarst kan doorwegen.

### 3.3.2 Verhaalsrechtsbijstand

De verhaalsrechtsbijstand biedt juridische ondersteuning bij het verhalen van schade op een aansprakelijke tegenpartij na een verkeersongeval. Hierbij kan het bijvoorbeeld gaan om hulp bij het claimen van materiële schade, letselschade of andere financiële kosten.

Het is echter belangrijk om te benadrukken dat, net als bij een ongevallenverzekering, de exacte dekking per verzekeraar kan verschillen. Verzekeraars hanteren uiteenlopende voorwaarden, waardoor de reikwijdte van verhaalsrechtsbijstand in de praktijk niet altijd gelijk is.

In veel gevallen geldt echter dat letselschade niet standaard onder verhaalsrechtsbijstand valt. Dit betekent dat de verzekeraar zich vaak primair richt op het verhalen van materiële schade, zoals schade aan de motor of andere directe kosten. Voor het verhalen van letselschade, dat vaak complexer en juridisch intensiever is, wordt regelmatig een aparte (uitgebreidere) rechtsbijstandverzekering vereist of wordt dit slechts beperkt ondersteund.

Daarnaast kunnen er verschillen bestaan in de mate van ondersteuning, zoals de inzet van juridische experts, de maximale vergoeding van kosten en de voorwaarden waaronder een zaak daadwerkelijk in behandeling wordt genomen. Hierdoor kan de praktische waarde van deze dekking per verzekeraar aanzienlijk variëren, ondanks dat de naam van de dekking hetzelfde suggereert.



Uit de dataset blijkt dat 27% van de motorrijders deze dekking kiest, terwijl 73% hiervan afziet.

Het aandeel zonder deze dekking neemt toe naarmate de leeftijd stijgt:

- 18–25 jaar: 74% kies niet voor verhaalsrechtsbijstand
- 26–40 jaar: 85% kiest niet voor verhaalsrechtsbijstand
- 41–60 jaar: 92% kiest niet voor verhaalsrechtsbijstand
- 61+ jaar: 85% kiest niet voor verhaalsrechtsbijstand

Voor verhaalsrechtsbijstand ligt het aandeel het hoogst in Noord-Holland, waar ongeveer 21% van de motorrijders deze dekking kiest (181 van de 877). Het laagste aandeel binnen deze vijf provincies wordt gevonden in Gelderland, waar ongeveer 12% van de motorrijders voor deze dekking kiest (24 van de 201).

Voor verhaalsrechtsbijstand zijn de verschillen tussen de waardecategorieën relatief beperkt. Het aandeel is het hoogst bij motoren met een cataloguswaarde tussen €10.000 en €15.000, waar ongeveer 19% van de motorrijders deze dekking kiest (179 van de 943). Het laagste aandeel wordt gevonden bij motoren boven €15.000, waar ongeveer 16% voor deze dekking kiest (102 van de 633). De categorie €5.000–€10.000 ligt op een vergelijkbaar niveau met ongeveer 16%.

### 3.3.3 Ongevallenverzekering opzittenden

De ongevallenverzekering opzittenden keert een vast bedrag uit bij blijvende invaliditeit of overlijden.

Binnen de dataset kiest 37% van de motorrijders voor deze dekking, terwijl 63% deze niet afsluit. Hoewel dit aandeel hoger ligt dan bij andere aanvullende dekkingen, biedt deze verzekering slechts een beperkte financiële compensatie in vergelijking met de daadwerkelijke schade.

Vooraf jongere motorrijders kiezen minder vaak voor deze dekking:

- 18–25 jaar: 72% kiest niet voor ongevallenverzekering opzittenden
- 26–40 jaar: 56% kiest niet voor ongevallenverzekering opzittenden
- 41–60 jaar: 54% kiest niet voor ongevallenverzekering opzittenden
- 61+ jaar: 57% kiest niet voor ongevallenverzekering opzittenden

Dit is opvallend, aangezien juist jongere motorrijders relatief vaak betrokken zijn bij ongevallen. Daarnaast wordt deze dekking vaker gekozen bij hogere motorwaardes (tot 45% bij > €15.000), maar blijft ook daar een aanzienlijk deel onverzekerd.

De ongevallenverzekering opzittenden wordt het meest gekozen in Utrecht, waar ongeveer 42% van de motorrijders deze dekking kiest (116 van de 273). Het laagste aandeel binnen de vijf grootste provincies ligt in Noord-Holland, waar ongeveer 34% van de motorrijders voor deze dekking kiest (302 van de 877).



### 3.3.4 Pechhulp

Met de pechhulpdekking ben je verzekerd van professionele hulp bij pech onderweg. Pechhulp is de minst gekozen aanvullende dekking binnen de dataset. Deze dekking wordt het minst gekozen: slechts 6% van de motorrijders sluit deze af. Dit lage percentage hangt waarschijnlijk samen met het beperkte aanbod vanuit verzekeraars.

In alle leeftijdscategorieën ligt het aandeel zonder pechhulp zeer hoog:

- 18–25 jaar: 92% kiest niet voor pechhulp
- 26–40 jaar: 93% kiest niet voor pechhulp
- 41–60 jaar: 97% kiest niet voor pechhulp
- 61+ jaar: 97% kiest niet voor pechhulp

Pechhulp wordt binnen deze vijf provincies het meest gekozen in Noord-Holland, waar ongeveer 8% van de motorrijders voor deze dekking kiest (69 van de 877). Het laagste aandeel ligt in Utrecht, waar ongeveer 4% van de motorrijders pechhulp selecteert (11 van de 273).

Voor pechhulp zijn de verschillen tussen de waardecategorieën relatief klein. Het aandeel is het hoogst bij motoren tussen €10.000 en €15.000, waar ongeveer 7% van de motorrijders deze dekking kiest (64 van de 943). Het laagste aandeel wordt gevonden bij motoren met een cataloguswaarde tussen €0 en €5.000, waar ongeveer 5% voor pechhulp kiest (9 van de 199).

### 3.4 Datakwaliteit en beperkingen

Het onderzoek beslaat de periode van 1 januari tot en met 31 december 2025 en is gebaseerd op een dataset van 3.091 afgesloten motorverzekeringen. Deze data geeft een representatief beeld van het verzekeringsgedrag van gebruikers van Vergelijkdirect.com, maar vormt niet noodzakelijk een volledige afspiegeling van de gehele Nederlandse verzekeringsmarkt.



## 4. Theoretisch kader

---

### 4.1 Algemene richtlijnen dekking keuze motorverzekering

In Nederland zijn motorrijders verplicht om minimaal een **WA-verzekering (Wettelijke Aansprakelijkheid)** af te sluiten. Deze verzekering dekt uitsluitend schade die met de motor aan derden wordt toegebracht.

Naast deze verplichte basisverzekering bestaan er uitgebreidere dekkingsvormen:

- **WA+ (beperkt casco)** – naast aansprakelijkheid ook dekking voor bepaalde externe risico's zoals diefstal, brand en stormschade.
- **Allrisk (volledig casco)** – de meest uitgebreide dekking, waarbij ook schade aan de eigen motor na een zelf veroorzaakt ongeval wordt vergoed.

Hoewel deze basisverzekeringen bescherming bieden tegen materiële schade, richten zij zich primair op schade aan derden en het voertuig zelf. De financiële gevolgen van letselschade van de bestuurder of passagier zijn in veel gevallen niet volledig gedekt.

Voor deze risico's bestaan aanvullende verzekeringen, waaronder:

- **Schadeverzekering opzittenden:** vergoedt de daadwerkelijke financiële schade van bestuurder en passagiers, zoals medische kosten en inkomensverlies.
- **Ongevallenverzekering opzittenden:** keert een vast bedrag uit bij blijvende invaliditeit of overlijden.
- **Verhaalsrechtsbijstand:** biedt juridische ondersteuning bij het verhalen van schade op een aansprakelijke tegenpartij.
- **Pechhulp:** zorgt voor professionele hulp bij motorpech onderweg.

Het afsluiten van deze aanvullende verzekeringen kan belangrijk zijn, omdat de financiële gevolgen van ernstig letsel na een verkeersongeval aanzienlijk kunnen zijn.

### 4.2 Risico's bij letsel

Motorrijders behoren tot de meest kwetsbare verkeersdeelnemers. Uit onderzoek van de Stichting Wetenschappelijk Onderzoek Verkeersveiligheid (SWOV, 2025) blijkt dat zij ongeveer dertig keer vaker overlijden of ernstig letsel oplopen bij een verkeersongeval dan automobilisten. Het risico op blijvende lichamelijke beperkingen of functieverlies is daardoor aanzienlijk, wat leidt tot langdurige fysieke, mentale en financiële gevolgen.

De directe gevolgen van een motorongeval bestaan vaak uit medische kosten, zoals ziekenhuisopnames, operaties en revalidatie. Daarnaast kunnen indirecte kosten ontstaan, waaronder inkomensverlies als gevolg van tijdelijke of blijvende arbeidsongeschiktheid, aanpassingen aan de woning of het voertuig en extra ondersteuning in het dagelijks leven.



Bij ernstig letsel kunnen deze kosten al snel oplopen tot tienduizenden euro's of meer, afhankelijk van de ernst van het ongeval en het inkomen van de betrokkene.

Wanneer letsel leidt tot arbeidsongeschiktheid, kunnen de financiële en persoonlijke gevolgen langdurig of zelfs levenslang zijn. Uit praktijkgegevens van Ratio Letselschade blijkt dat bij circa 10% van de motorongevallen sprake is van (langdurige) arbeidsongeschiktheid. Dit onderstreept dat de impact van een ongeval niet alleen medisch, maar ook financieel aanzienlijk kan zijn (VZinfo, z.d.; PMC, 2020; Peter-Hugo de Groot - Ratio Letselschade, 2026).

Uit de praktijk blijkt dat ongeveer de helft van alle motorrijders onvoldoende verzekerd is tegen letselschade, waarbij jongeren onder 30 jaar de grootste risicogroep vormen. Ook herintredende motorrijders en 45-plussers behoren tot risicogroepen, vanwege ervaringstekort of hogere inkomens die tot grotere financiële schade kunnen leiden (Peter-Hugo de Groot - Ratio Letselschade, 2026). Dit benadrukt het belang van het begrijpen van persoonlijke risico's en het tijdig afsluiten van aanvullende verzekeringen, zoals schadeverzekering opzittenden, ongevalverzekering opzittenden of verhaalsrechtsbijstand.

Gemiddeld kunnen motorrijders bij een ongeval rekenen op een financiële schade van €15.000 of meer, met veel hogere bedragen mogelijk bij ernstig letsel of hogere inkomens (Peter-Hugo de Groot - Ratio Letselschade, 2026). Zonder adequate aanvullende dekking komen deze kosten volledig voor eigen rekening, wat niet alleen persoonlijke financiële problemen veroorzaakt, maar ook bijdraagt aan maatschappelijke kosten zoals hogere zorguitgaven, langdurige arbeidsongeschiktheid en productiviteitsverlies (VeiligheidNL, 2024).

Deze cijfers maken duidelijk dat een goed begrip van persoonlijke risico's en passende verzekeringskeuzes cruciaal is om de impact van motorongevallen te beperken, zowel op individueel als op maatschappelijk niveau.

### 4.3 Verschillen in letselschadedekking per verzekeraar

Uit een vergelijking van verschillende motorverzekeraars blijkt dat de dekking voor letselschade en ongevallen aanzienlijk varieert, zowel in type verzekering als in hoogte van de uitkering. Deze verschillen hebben directe gevolgen voor de mate van financiële bescherming van motorrijders.

Een belangrijk onderscheid bestaat tussen de **schadeverzekering opzittenden** en de **ongevallenverzekering opzittenden**.

- De **schadeverzekering opzittenden** biedt de meest uitgebreide dekking, waarbij de daadwerkelijke schade wordt vergoed, zoals medische kosten, inkomensverlies en materiële schade.
- De **ongevallenverzekering opzittenden** keert daarentegen een vast bedrag uit bij overlijden of blijvende invaliditeit, ongeacht de werkelijke schade.



Uit de analyse blijkt dat verzekeraars sterk verschillen in de hoogte van deze vergoedingen:

- Sommige verzekeraars bieden relatief hoge dekkingen bij een schadeverzekering opzittenden, zoals **A.s.r.** (tot €1.000.000) en **Nationale Nederlanden** (tot €100.000 per gebeurtenis).
- Andere partijen hanteren lagere maximale vergoedingen, zoals **Unigarant** (€50.000) en **ANWB** (tot €50.000 per ongeval).
- Bij ongevallenverzekeringen liggen de bedragen doorgaans aanzienlijk lager. Zo keren verzekeraars zoals **Klaverblad**, **OHRA** en **De Goudse** bedragen uit variërend van circa €2.500 tot €25.000, afhankelijk van overlijden of blijvende invaliditeit.

Daarnaast hanteren sommige verzekeraars specifieke voorwaarden of beperkingen. Zo kan bij **FBTO** de uitkering worden verlaagd (bijvoorbeeld tot 75%) wanneer de bestuurder geen helm draagt. Dit soort voorwaarden kan een grote impact hebben op de uiteindelijke vergoeding.

Ook op het gebied van aanvullende diensten bestaan verschillen. Een deel van de verzekeraars biedt **pechhulp** als aanvullende service (zoals Unigarant, FBTO, Univé en Nationale Nederlanden), terwijl andere verzekeraars deze optie niet aanbieden. Hoewel pechhulp geen directe invloed heeft op letselschade, draagt het wel bij aan de algehele ondersteuning en veiligheid van de verzekerde.

Samenvattend laat deze vergelijking zien dat de keuze voor een verzekeraar en type aanvullende dekking grote invloed heeft op de uiteindelijke financiële bescherming bij een motorongeval. Met name het verschil tussen vaste uitkeringen en volledige schadevergoeding is hierbij cruciaal. Motorrijders die uitsluitend kiezen voor een ongevallenverzekering lopen een groter risico op onderverzekering, terwijl een schadeverzekering opzittenden doorgaans een aanzienlijk completere bescherming biedt tegen de financiële gevolgen van letsel.

#### 4.4 Gedragwetenschap: waarom motorrijders vaak onderverzekerd zijn

Brancheonderzoek laat zien dat veel verzekerden hun keuze voor een motorverzekering vooral baseren op de premie, in plaats van op een zorgvuldige afweging van persoonlijke risico's en dekking (Fintool, 2021). Dit kan ertoe leiden dat de verzekering niet volledig aansluit bij de daadwerkelijke situatie van de motorrijder, waardoor onderverzekering ontstaat.

Een belangrijke factor is onbekendheid: veel motorrijders realiseren zich niet welke risico's ze lopen of welke schadebedragen bij een ernstig ongeval kunnen ontstaan. Zo blijkt uit recente gegevens dat motorrijders gemiddeld €15.000 of meer aan letselschade kunnen oplopen bij een ongeval. Ook herintredende motorrijders en 45-plussers vormen een risicogroep vanwege eerdere ervaring of hogere inkomens, waardoor financiële gevolgen bij letsel nog groter kunnen zijn (Transcript Peter-Hugo, 2026).

Digitale vergelijkings- en adviesmodules geven motorrijders inzicht in risico's, mogelijke hiaten in de dekking en de financiële gevolgen van letsel, waardoor zij weloverwogen



keuzes kunnen maken. Persoonlijk contact blijft belangrijk om vragen te verduidelijken en te begeleiden bij het afsluiten van aanvullende verzekeringen zoals schadeverzekering opzittenden, ongevallenverzekering opzittenden of verhaalsrechtsbijstand. Deze combinatie van digitale ondersteuning en bewustwording beschermt motorrijders beter tegen de financiële impact van motorongevallen en helpt tegelijkertijd maatschappelijke kosten zoals zorgkosten, arbeidsongeschiktheid en productiviteitsverlies te beperken.

## 5. Conclusie: de risico's van onvoldoende dekking bij letsel voor motorrijders

---

Uit dit onderzoek blijkt dat motorrijders in Nederland een aanzienlijk verhoogd risico lopen op ernstig letsel bij verkeersongevallen, terwijl een groot deel onvoldoende verzekerd is tegen de financiële gevolgen daarvan. Hoewel de meeste motorrijders kiezen voor een WA+ of Allrisk basisdekking, bieden deze verzekeringen vooral bescherming voor schade aan derden en het voertuig, waardoor letselschade vaak onderbelicht blijft.

De analyse van 3.091 afgesloten motorverzekeringen laat zien dat aanvullende dekkingen hiervoor relatief weinig worden afgesloten: slechts 27% kiest voor een schadeverzekering opzittenden en 37% voor een ongevallenverzekering opzittenden. Hierdoor is een meerderheid onvoldoende beschermd tegen kosten zoals medische uitgaven, inkomensverlies en arbeidsongeschiktheid.

Daarnaast zijn bepaalde groepen extra kwetsbaar. Jongere motorrijders kiezen het minst vaak aanvullende dekkingen, terwijl zij relatief vaak betrokken zijn bij ongevallen. Ook herintreders en 45-plussers vormen een risicogroep. Hoewel aanvullende dekkingen vaker worden gekozen bij hogere motorwaardes, blijft dit aandeel beperkt.

De vergelijking tussen verzekeraars laat bovendien grote verschillen zien in de hoogte van vergoedingen. Waar schadeverzekeringen soms tot €1.000.000 dekken, blijven uitkeringen bij ongevallenverzekeringen vaak beperkt tot enkele tienduizenden euro's. Motorrijders die alleen voor een ongevallenverzekering kiezen, lopen daardoor een groter risico op onderverzekering.

Tot slot spelen gedragsfactoren een belangrijke rol: keuzes worden vaak gebaseerd op premie in plaats van risico. Dit vormt niet alleen een duidelijke waarschuwing voor motorrijders om bewuster te kiezen voor adequate dekking, maar ook voor verzekeraars om het belang van letselschadedekking actiever te benadrukken en toegankelijker aan te bieden. Meer bewustwording en betere informatievoorziening zijn essentieel om motorrijders beter te beschermen en maatschappelijke kosten te beperken.



## 6. Citaten voortkomend uit onderzoek

---

Onderstaande uitspraken kunnen als officiële citaten en kernbevindingen worden gebruikt in publicaties, artikelen of rapportages die verwijzen naar het onderzoek van Vergelijkdirect.com. Ze benadrukken de kritieke risico's van onderverzekering bij motorrijders en de noodzaak van adequate dekking tegen de financiële gevolgen van letselschade en invaliditeit.

- *“Uit ons onderzoek blijkt dat 63% van de motorrijders geen ongevallenverzekering opzittenden afsluit, waardoor ze zichzelf en hun passagiers onvoldoende beschermen tegen de financiële gevolgen van letsel bij een ongeval.”*
- *“Motorrijders tussen de 18 en 25 jaar lopen het grootste risico op onderverzekering: 72% kiest voor basisdekkingen zonder aanvullende bescherming tegen letselschade.”*
- *“De keuze voor aanvullende dekkingen zoals een ongevallenverzekering opzittenden neemt significant toe bij motoren met een hogere cataloguswaarde, terwijl motoren met een lagere waarde vaak onbeveiligd blijven tegen financiële risico's.”*
- *“Regionale verschillen zijn duidelijk zichtbaar: motorrijders in Zuid-Holland kiezen het vaakst voor de schadeverzekering opzittenden (31%), terwijl dit in Gelderland slechts 27% is.”*
- *“Pechhulp blijkt de minst gekozen aanvullende dekking: slechts 6% van de motorrijders sluit deze af, ongeacht leeftijd of provincie.”*
- *“Het is cruciaal dat motorrijders beter geïnformeerd worden over de rol van aanvullende verzekeringen om zowel zichzelf als hun passagiers financieel te beschermen bij een ongeval.”*

### **Gebruik van de citaten**

De citaten in dit onderzoek zijn bedoeld om de lezer bewust te maken van het risico dat motorrijders lopen wanneer zij onvoldoende verzekerd zijn voor letsel en bijkomende financiële gevolgen. Ze kunnen worden ingezet om de volgende thema's te onderbouwen:

### **Bronvermelding**

Bij het gebruik van deze citaten in externe communicatie verzoeken wij de volgende bronvermelding te hanteren:

- Bron: Onderzoek naar onderverzekering en motorrijrisico's, Vergelijkdirect.com/onderzoek/ (2025/2026).



## 7. Externe bronnen

---

- VeiligheidNL. (2025, 29 oktober). *Ongevallen met motorrijders*. Geraadpleegd op 27 maart 2026, van <https://www.veiligheid.nl/themas/verkeersveiligheid/onderzoek/ongevallen-met-motorrijders>
- Stichting Wetenschappelijk Onderzoek Verkeersveiligheid (SWOV). (z.d.). *Motorrijders: wat is het risico voor motorrijders in het verkeer in Nederland?* Geraadpleegd op 27 maart 2026, van <https://swov.nl/nl/fact/motorrijders-wat-het-risico-voor-motorrijders-het-verkeer-nederland>
- Stichting Wetenschappelijk Onderzoek Verkeersveiligheid (SWOV). (2025). *De staat van de verkeersveiligheid 2025*. Geraadpleegd op 27 maart 2026, van <https://swov.nl/nl/publicatie/de-staat-van-de-verkeersveiligheid-2025>
- Centraal Bureau voor de Statistiek (CBS). (2025). *Motorfietsen; bezit en gebruik*. Geraadpleegd op 27 maart 2026, van <https://www.cbs.nl/nl-nl/visualisaties/verkeer-en-vervoer/vervoermiddelen-en-infrastructuur/motorfietsen>
- BOVAG. (2025). *Interesse in motorrijden naar nieuw hoogtepunt* (persbericht). Geraadpleegd op 27 maart 2026, van <https://www.bovag.nl/pers/persberichten/interesse-in-motorrijden-naar-nieuw-hoogtepunt>
- [Naam eerste auteur onbekend]. (2020). *Injury patterns and costs related to motorcycle accidents*. Geraadpleegd op 27 maart 2026, van <https://pmc.ncbi.nlm.nih.gov/articles/PMC7177840/>
- Volksgezondheid en Zorg (VZinfo). (z.d.). *Kosten van ongevalsletsel*. Geraadpleegd op [datum], van <https://www.vzinfo.nl/letsels/kosten/ongevalsletsel>
- VeiligheidNL. (2024). *Verkeersongevallen algemeen – LIS rapportage 2023*. Geraadpleegd op 27 maart 2026, van [https://www.veiligheid.nl/sites/default/files/2024-12/verkeersongevallen\\_algemeen\\_lis\\_2023.pdf](https://www.veiligheid.nl/sites/default/files/2024-12/verkeersongevallen_algemeen_lis_2023.pdf)
- Consumentenonderzoek zorgverzekeringsmarkt 2021. (2021). Fintool.nl. Geraadpleegd op 27 maart 2026, van <https://www.fintool.nl/31667/consumentenonderzoek-zorgverzekeringsmarkt.htm>
- Interview met Peter-Hugo de Groot, Commercieel directeur van Ratio Letselschade. (2026, maart 23). Persoonlijk interview over financiële gevolgen en verzekeringskeuzes bij motorongelukken.