

TeamAlert

jongeren met **impact**

LITERATUURONDERZOEK

Beginnende scooterrijders

INHOUD

Aanleiding	5
Problematiek	5
Doelstelling onderzoek	5
Hoofddoel studie	6
Opbouw onderzoek	6
Hoofdstuk 1: Onderzoeksopzet	9
1.1 Probleemstelling	9
1.2 Hoofdvraag	9
1.3 Deelvragen	9
1.4 Doelgroep	9
1.5 Leeswijzer	9
Hoofdstuk 2: Beginnende Scooterrijders	11
2.1 Wanneer is iemand een beginnend bestuurder?	11
2.2 Verschillende soorten scooters	11
Hoofdstuk 3: Huidige situatie met betrekking tot beginnende scooterrijders	13
3.1 Algemene Informatie	13
3.2 Ongevalsinformatie	13
3.3 Hoe vaak vinden er ongevallen plaats?	15
3.4 Conclusie.....	16
Hoofdstuk 4: Oorzaken van scooterongevallen	18
4.1 Persoonlijke factoren	18
4.2 Verkeersregels	22
4.3 Voertuigfactoren.....	24
4.4 Omgevingsfactoren.....	25
4.5 Ander verkeer	26
4.6 Conclusie oorzaken van scooterongevallen	27
Hoofdstuk 5: Nieuwe regels en ontwikkelingen met betrekking tot brom- en snorfietzers.....	29
5.1 Snorfietzers naar de rijbaan.....	29
5.2 Helmplicht.....	29
5.3 Praktijkexamen na 2010	29
5.4 Conclusie.....	30
Hoofdstuk 6: Problematiek in de praktijk	32
Hoofdstuk 7: Conclusie	36
Bronnenlijst	38
Bijlagen.....	41
Bijlage I – Interview Danny van Oss, Advoss.....	41
Bijlage II – Interview met Petra van Ingen, beleidsmedewerker bij gemeente Houten	43

Stichting TeamAlert

Jongeren met impact

Lijsterstraat 3-5
3514 TA Utrecht
Tel: 030-2232893
info@teamalert.nl
www.teamalert.nl

Onderzoek en rapportage: TeamAlert April 2020

© Deze rapportage is eigendom van Stichting TeamAlert te Utrecht. Niets uit dit rapport mag worden gereproduceerd, publicitair worden vrijgegeven of worden uitgevoerd zonder de schriftelijke toestemmingen of de actieve medewerking van Stichting TeamAlert.

Aanleiding

Problematiek

In de media is vaak te horen over beginnende scooterrijders. Vaak zijn zij de oorzaken van ongelukken of overlast (WNL, 2019; Tweede Kamer, 2018). Vaak gaat het hier over hoge snelheden, opgevoerde brommers, alcohol en drugsgebruik in het verkeer, hangjeugd en roekeloos rijgedrag door geen rekening te houden met andere verkeersdeelnemers. Beginnende scooterrijders zijn jongeren, die nog maar kort hun rijbewijs hebben. Dit is een doelgroep, die tegen verschillende problemen aanloopt en een doelgroep, die veel invloed heeft op de verkeersveiligheid van verschillende partijen.

Beginnende scooterrijders lopen een verhoogd risico op verkeersongevallen. Het aantal verkeersdoden onder brom- en snorfietzers lijkt wat af te nemen, maar het aantal ongevallen neemt de laatste jaren juist toe. In 2016 vielen er 44 verkeersdoden onder scooterrijders. Aangezien beginnende scooterrijders een nog hoger risico lopen op ongevallen dan ervaren scooterrijders, is dit een doelgroep die veel risico loopt op een potentieel dodelijk ongeval. Het verhoogde risico komt met name door een gebrek aan ervaring, een hoge snelheid en de kwetsbaarheid van de bestuurders (SWOV, 2019).

Doelstelling onderzoek

Het doel van dit onderzoek is om in kaart te brengen wat er op dit moment bekend is over de doelgroep en het gedrag van 'beginnende scooterrijders'. Er wordt inzicht verkregen in het gedrag van jongeren, die nog maar kort hun scooterrijbewijs hebben. Hierdoor kan er gewerkt worden aan een gerichte aanpak van de huidige problematiek van beginnende scooterrijders. Er wordt in kaart gebracht wat de grootste risico's en gedragingen zijn in het verkeer, die horen bij deze doelgroep. Deze zullen verder worden uitgelicht.

Voor TeamAlert is de doelgroep beginnende scooterrijders relevant, aangezien het gaat om combinatie van jongeren en risicogedrag in het verkeer. TeamAlert heeft als doelstelling om jongeren zo veilig, gelukkig en gezond mogelijk door het leven te laten gaan. Een van de belangrijkste speerpunten hierbij is verkeersveiligheid. Deze problematiek is voor TeamAlert een directe aanleiding om te onderzoeken wat er gedragsmatig speelt in deze doelgroep. Voor TeamAlert betekent dit dat er projecten, interventies of campagnes ontwikkeld kunnen worden, waar er wordt ingespeeld op de meest belangrijke factoren van het risicogedrag van deze doelgroep. Een dergelijk project zal daarom kansrijk zijn om het gedrag van jongeren positief te beïnvloeden.

Hoofddoel studie

Dit onderzoek draagt bij aan een mogelijke oplossing met betrekking tot de heersende problematiek van beginnende scooterrijders in het verkeer. Om zoveel mogelijk inzicht te krijgen in de doelgroep en zo goed mogelijk richting een oplossing te kunnen werken, is dit onderzoek onderverdeeld in drie fases:

Opbouw onderzoek

➤ Literatuuronderzoek

In het literatuuronderzoek wordt er in kaart gebracht wat er al wel en niet bekend is over het gedrag van beginnende brom- en snorfietsers in het verkeer en welke gevolgen dit voor hen en ander verkeer heeft. Door dit in kaart te brengen, wordt er een basis gelegd om dieper in te gaan op de heersende problematiek. Er wordt een beeld geschetst hoe het gesteld is met de huidige verkeers(on)veiligheid van beginnende scooterrijders.

➤ Focusgroeponderzoek

Tijdens het focusgroeponderzoek wordt er dieper ingegaan op het gedrag, dat wordt vertoond in het verkeer en wordt er uitgezocht welke gedragsdeterminanten bepalend zijn voor het verkeersgedrag van beginnende scooterrijders. Door middel van diepte-interviews wordt er achterhaald wat redenen, motieven en oorzaken zijn van jongeren om zich zodanig te gedragen, dat dit kan leiden tot verkeersongevallen. Om gedrag te kunnen veranderen, moet er inzicht zijn in de bestaande determinanten die een rol spelen in het huidige gedrag van beginnende scooterrijders, zoals bijvoorbeeld zelfoverschatting en risico-inschatting.

➤ Kwantitatief onderzoek

In het kwantitatieve onderzoek wordt er getest of de resultaten van de focusgroepen ook onder een grotere doelgroep van toepassing zijn. Door de resultaten te testen aan de hand van een grotere doelgroep, zal het duidelijk worden of de gevonden resultaten breder gedragen worden dan alleen door de jongeren die hebben meegedaan aan de focusgroepen. Door de resultaten uit de focusgroepen op deze wijze te testen, wordt er duidelijk gemaakt welke determinanten kansrijk zijn voor een mogelijke oplossing.

TeamAlert

jongeren met **Impact**

FASE 1:

LITERATUURONDERZOEK



TeamAlert

Jongeren met **Impact**



HOOFDSTUK 1: ONDERZOEKSOPZET



Hoofdstuk 1: Onderzoeksopzet

In dit hoofdstuk wordt de onderzoeksopzet beschreven. Hierbij komen de probleemstelling, de hoofd- en deelvragen en de doelgroep aan bod. Afsluitend wordt een leeswijzer meegegeven voor dit onderzoek.

1.1 Probleemstelling

Het is bekend dat beginnende scooterrijders een verhoogd risico lopen in het verkeer (SWOV, 2019). Het is nog niet bekend welke oorzaken en factoren bijdragen aan een verhoogd ongevalsrisico. In dit onderzoek wordt de basis gelegd om te achterhalen wat deze ongevalsrisico's zijn en welke gedragingen van jongeren in het verkeer bijdragen aan deze problematiek.

1.2 Hoofdvraag

In dit onderzoek wordt in kaart gebracht wat de huidige situatie is met betrekking tot beginnende scooterrijders in het verkeer en wordt er onderzocht welke risicofactoren van beginnende scooterrijders bijdragen aan onveilige situaties in het verkeer. Er wordt onderzocht wat de belangrijkste ongevalskenmerken zijn en welke gedragingen van beginnende scooterrijders oorzaak zijn van de grootste risico's.

De hoofdvraag van dit onderzoek is: *Wat zijn de grootste ongevalsrisico's voor beginnende scooterrijders en welke factoren dragen bij aan deze risico's?*

1.3 Deelvragen

1. Wat is de huidige situatie met betrekking tot beginnende scooterrijders en verkeersveiligheid? Door middel van de huidige kennis en verkeerscijfers wordt de huidige situatie in kaart gebracht.
2. Wat zijn de grootste oorzaken van verkeersongevallen onder beginnende scooterrijders?
3. Wat zijn (nieuwe) regels & ontwikkelingen met betrekking tot beginnende scooterrijders?
4. Hoe ervaren gemeenten/bestuurders de huidige problematiek? In hoeverre herkennen zij de problematiek van jongere scooterrijders in hun stad?

1.4 Doelgroep

Met beginnende scooterrijders wordt iedereen bedoeld die minder dan vijf jaar zijn of haar rijbewijs heeft. De meeste mensen die minder dan vijf jaar hun rijbewijs hebben, vallen in de leeftijdsgroep twintig jaar en jonger. De doelgroep van dit onderzoek zijn ook jongeren van twintig jaar en jonger met een scooterrijbewijs. Een meer gedetailleerdere uitleg wordt in hoofdstuk twee gegeven.

1.5 Leeswijzer

In hoofdstuk twee komt algemene informatie over brom- en snorfietzers aan bod. Dit is informatie over het algemene gebruik en daarnaast informatie over ongevallen. In hoofdstuk drie worden de ongevalsoorzaken uitgebreid besproken. In hoofdstuk vier komen nieuwe regels en ontwikkelingen aan bod, die de laatste jaren zijn ingevoerd en in hoofdstuk vijf worden er interviews besproken met mensen die dagelijks bezig zijn met de huidige problematiek.

TeamAlert

Jongeren met **Impact**



HOOFDSTUK 2: BEGINNENDE SCOOTERRIJDERS



Hoofdstuk 2: Beginnende Scooterrijders

In dit hoofdstuk wordt er meer informatie gegeven over de doelgroep beginnende scooterrijders. Er wordt uitgelegd wanneer iemand een beginnende brom- of snorfietsers is. Daarnaast wordt er ingegaan op de verschillende typen 'scooters' en de verschillende regelgeving per voertuig. Met deze informatie is het voor de rest van het onderzoek duidelijk waar over gesproken wordt en wordt er een duidelijk beeld geschept over de doelgroep.

2.1 Wanneer is iemand een beginnend bestuurder?

Vanaf het moment dat het autorijbewijs wordt behaald, zijn mensen een beginnend bestuurder. Wanneer iemand vijf jaar dit rijbewijs heeft, is iemand geen beginnend bestuurder meer.

Voor jongeren met een scooter is geldt dit hetzelfde, echter hebben zij vaak op eerdere leeftijd al hun bromfietsrijbewijs gehaald. Op dat moment geldt alsnog dat jongeren vijf jaar lang beginnend bestuurder zijn wanneer het autorijbewijs wordt behaald. Het kan dus voorkomen dat jongeren zeven jaar lang beginnend bestuurder zijn, wanneer zij op hun zestiende al hun bromfietsrijbewijs behaald hebben. Wanneer het autorijbewijs vijf jaar lang in bezit is geweest, wordt iemand gezien als ervaren bestuurder (Rijksoverheid, 2020).

Met 'beginnend bestuurder' worden dus bestuurders bedoeld die minder dan vijf jaar hun autorijbewijs hebben. In dit onderzoek worden er jongeren bedoeld die ook minder dan vijf jaar hun brommerrijbewijs hebben. In het algemeen zijn dit jongeren met een leeftijd van twintig jaar en jonger. De doelgroep van dit onderzoek zullen daarom ook jongeren zijn die maximaal vijf jaar hun rijbewijs hebben waarbij de meeste jonger zullen zijn dan twintig jaar oud.

2.2 Verschillende soorten scooters

Er zijn veel verschillende termen voor gemotoriseerde tweewielers die dagelijks gebruikt worden, te beginnen met de term 'scooter'. Een scooter is "een gemotoriseerde tweewieler met twee kleine, brede wielen. De voeten worden tijdens het rijden naast elkaar geplaatst tussen de stuurrichting van de zitplaats". Hiermee worden dus brom- en snorfietsen bedoeld. Dan is er de term 'brommer', dat simpelweg een ander woord is voor bromfiets. In dit onderzoek worden beginnende scooterrijders ook wel beginnende brom- en snorfietsers genoemd.

Een brom- en snorfiets zijn goed van elkaar te onderscheiden. Hieronder volgen de belangrijkste verschillen.

Een bromfiets is een gemotoriseerd voertuig op twee wielen en zit tussen de fiets en motorfiets (motor in de volksmond) in. Een bromfiets mag maximaal 45 km/u rijden. Een snorfiets is in feite hetzelfde als een bromfiets, maar mag slechts 25 km/u rijden. Daarnaast bestaat er geen helmplicht voor snorfietsers, in tegenstelling tot bromfietsers. Naast de verschillende toegestane snelheden, gelden er voor brom- en snorfietsers nog meer verschillende verkeersregels (VVN, 2020).

Bromfiets

- Max. 45 km/u (30 km/u op fietspad, 40 km/u buiten bebouwde kom, 45 km/u op rijbaan)
- Helmplicht
- Binnen bebouwde kom op de rijbaan, buiten de bebouwde kom op het fietspad (uitzonderingen per gemeente daargelaten)
- Geel kenteken met zwarte tekens.

Snorfiets

- Max. 25 km/u
- Geen helmplicht (m.u.v. Gemeente Amsterdam)
- Op fietspad, tenzij fietspad ontbreekt (m.u.v. Amsterdam)
- Blauw kenteken met witte tekens

TeamAlert

Jongeren met **Impact**



HOOFDSTUK 3: HUIDIGE SITUATIE MET BETREKKING TOT BEGINNENDE SCOOTERRIJDE



Hoofdstuk 3: Huidige situatie met betrekking tot beginnende scooterrijders

In dit hoofdstuk wordt de huidige situatie met betrekking tot beginnende scooterrijders besproken. Door een combinatie van verschillende soorten informatie wordt inzicht verkregen in de daadwerkelijke grootte van het probleem. Door cijfers van algemeen scootergebruik naast ongevals cijfers te leggen, wordt inzicht verkregen in de grootte van het probleem in Nederland. Er wordt inzicht gegeven in het dagelijks scootergebruik en daarnaast in het risico dat jonge scooterbestuurders lopen door middel van het aantal verkeersongevallen met jonge scootergebruikers.

3.1 Algemene Informatie

In 2017 waren er 1.143.648 brom- en snorfietsen in Nederland. **Dat was het hoogste aantal sinds 2008. Het totaal aantal brom- en snorfietsen stijgt dus gestaag. Echter is er wel een verschil te zien in brom- en snorfietsen. Het aantal snorfietsen stijgt de laatste jaren, het aantal bromfietsen neemt daarentegen wat af (CBS, 2015).**

Minder scooters op straat

Wat opmerkelijk is, is dat het totaal aantal brom- en snorfietsen onder jongeren afneemt. Vanuit de jaarlijks in kaart gebrachte cijfers van het CBS blijkt dat het aantal brom- en snorfietsers met name afneemt onder jongeren met de leeftijd tussen 16-20. De grootste groep brom- en snorfietsers zijn volwassenen tussen 50-59 jaar oud (CBS, 2015).

Deze afname komt mogelijk door nieuwe rijbewijsregels die in 2010 zijn ingevoerd. Enerzijds is er tegenwoordig ook een praktijkexamen nodig voor het brommerrijbewijs. Anderzijds mogen jongeren eerder auto rijden door bijvoorbeeld het project 2toDrive. Hierdoor kan het aantal brom- en snorfietsers afnemen, aangezien de leeftijd om auto te rijden ook lager wordt. De noodzaak om daarvoor nog scooter te rijden, is daardoor mogelijk lager. Daarnaast kunnen regels, bijvoorbeeld de helmplicht en het verplicht rijden op de rijbaan, die recent door gemeente Amsterdam zijn ingevoerd, leiden tot een verminderd brom- en snorfietsgebruik omdat jongeren dit wellicht niet prettig vinden.

3.2 Ongevalsinformatie

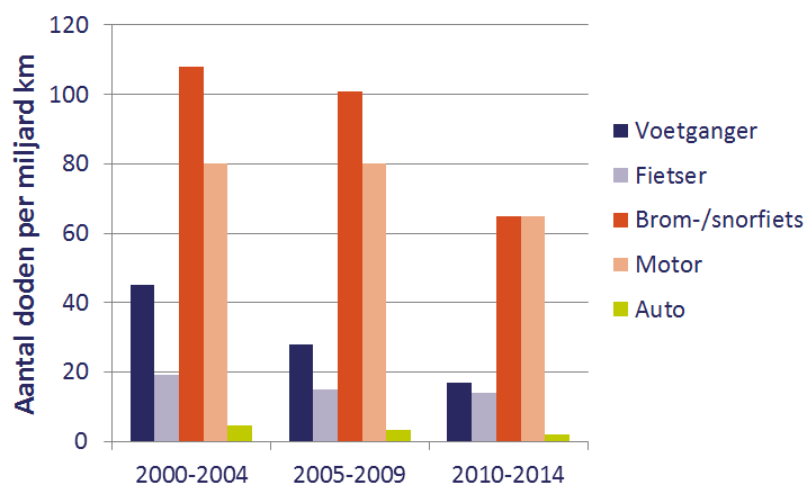
Groter risico voor brom- en snorfietsers

In 2016 vielen er 44 verkeersdoden onder brom- en snorfietsers (SWOV, 2017). Dit is ongeveer 7% van het totaal aantal verkeersdoden in Nederland in dat jaar. Aangezien het aantal auto's in Nederland vele malen hoger ligt dan het aantal brom- en snorfietsen, is dit percentage doden onder brom- en snorfietsers relatief erg hoog (CBS, 2019).

Dat dit risico zo hoog ligt, wordt duidelijk in figuur 1, waar het overlijdensrisico per vervoersmiddel en per kilometer visueel gemaakt is (SWOV, 2019). Het wordt duidelijk, dat het overlijdensrisico onder brom- en snorfietsers enorm veel hoger ligt dan bij overige vervoersmiddelen.

Brom- en snorfietsers lopen dus een veel groter risico op een ongeval of een dodelijk ongeluk in het verkeer vergeleken met andere vervoersmiddelen.

Overlijdensrisico



Figuur 1: Aantal verkeersdoden per kilometer per vervoersmiddel

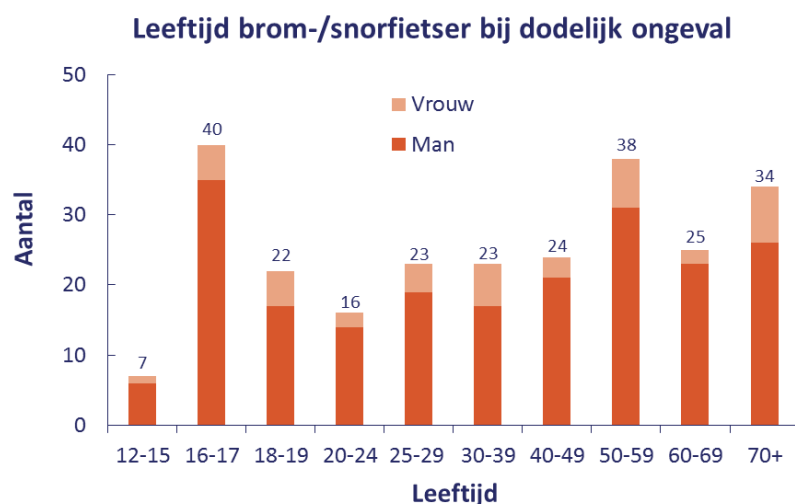
Daarnaast is te zien dat het aantal doden in het verkeer de laatste jaren afneemt, maar het aantal ernstige gewonden juist toeneemt (CBS, 2019). Het probleem dat jonge scooterrijders een vergroot risico lopen, wordt dus niet minder in de afgelopen jaren. Deze cijfers gelden voor brom- en snorfietsers van alle leeftijden.

Groter risico voor beginnende bestuurders

Naast het feit dat brom- en snorfietsers een verhoogd risico lopen op ongelukken, is het ook bekend dat beginnende bestuurders in het algemeen een hogere kans hebben op een ongeluk, vergeleken met ervaren bestuurders. In 2019 vormden jongeren met de leeftijd 12-19 en 20-29 de grootste groepen met verkeersslachtoffers, ongeacht het vervoermiddel. In deze leeftijdsgroepen vielen respectievelijk 17.400 en 18.900 verkeersslachtoffers (Slofstra, 2019).

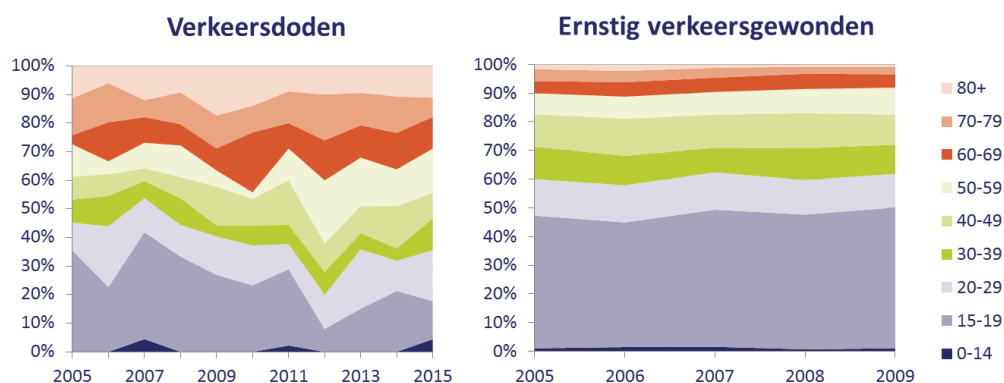
Beginnende scooterrijders

Jongeren mogen vanaf 16-jarige leeftijd op een bromfiets rijden. In figuur 2 wordt duidelijk gemaakt dat de leeftijdsgroep 16-17 de grootste risicogroep is onder scooterrijders. Deze groep loopt het grootste risico op dodelijke ongevallen (SWOV, 2017). Uit onderstaande afbeelding wordt duidelijk dat jongeren met de leeftijd 16-17 vaker slachtoffer zijn van dodelijke ongevallen met betrekking tot brom- en snorfietsen. Dit is vaak de leeftijd dat jongeren pas kort hun rijbewijs hebben.



Figuur 2: Dodelijke brom- en snorfietsongevallen per leeftijdsgroep

SWOV heeft onderzocht dat jonge scooterrijders een verhoogd risico lopen om slachtoffer te worden van een ongeval. De grootste oorzaken hiervan zijn een te hoge snelheid, hoge kwetsbaarheid en een gebrek aan ervaring in het verkeer. Mogelijk is het een combinatie hiervan dat ertoe leidt dat deze groep een verhoogd risico loopt. Dat deze groep een verhoogd risico loopt, is ook te zien in figuur 2. Jongere scooterrijders in de leeftijdscategorie 16-19 zijn 66 keer betrokken geweest bij een dodelijk ongeval. Het risico met scooters is een stuk hoger dan met fietsers, aangezien de snelheid een stuk hoger ligt en de kwetsbaarheid een stuk hoger ligt dan in een auto (SWOV, 2017)



Figuur 3: Verkeersdoden en ernstig gewonden per leeftijdscategorie

3.3 Hoe vaak vinden er ongevallen plaats?

In 2016 vielen er 44 verkeersdoden onder scooterrijders (SWOV, 2016), in 2017 ongeveer 46 en in 2018 ongeveer 39 (CBS, 2019). De aantallen zijn niet exact aangezien er in de categorie ook brommobielen zijn meegenomen, die niet uitgesplitst zijn. Echter is dit waarschijnlijk maar een klein percentage, doordat deze veel minder voorkomen. In deze cijfers wordt er geen onderscheid gemaakt tussen verschillende leeftijden.

In figuur 3 zijn ernstig verkeersgewonden en verkeersdoden onder brom- en snorfietzers wel uitgesplitst per leeftijd (SWOV, 2017). Ongeveer 30% van de verkeersdoden in 2015 waren jongeren tussen de 15-29. Wanneer dit wordt vergeleken met de 44 verkeersdoden die dat jaar gevallen zijn, zouden er ongeveer 15 jongeren zijn omgekomen (figuur 3, SWOV, 2017).

Het aantal verkeersgewonden onder scooterrijders wordt sinds 2009 niet meer bijgehouden. Het is daarom onmogelijk om hier uitspraken over te doen. Het percentage jongeren (15-29) dat tot 2009 betrokken was bij ernstige verkeersongelukken was in 2009 ongeveer 55% (figuur 3, SWOV, 2017)

3.4 Conclusie

Door het in kaart brengen van de huidige situatie en cijfers met betrekking tot (beginnende) scooterrijders, wordt duidelijk dat er nog steeds veel gebruikt gemaakt wordt van de brom- en of snorfiets in Nederland. De 'scooter' is nog steeds een zeer populair vervoersmiddel, waardoor het belangrijk is om hier rekening mee te houden wanneer het gaat om verkeersveiligheid. Daarnaast komt naar voren dat beginnende scooterrijders een verhoogde kans lopen op verkeersongevallen, door enerzijds het feit dat beginnende bestuurders in het algemeen een verhoogd risico lopen en anderzijds het feit dat brom- en snorfietsers vaker betrokken zijn bij (dodelijke) ongevallen dan andere verkeersdeelnemers.

Beginnende scooterrijders lopen dus een verhoogd risico op ongevallen, maar het overige verkeer krijgt hier vanzelfsprekend ook mee te maken. Een belangrijke kanttekening bij deze conclusie is dat de cijfers over de verkeersdoden slechts tot 2015 zijn bijgehouden en over de verkeersgewonden slechts tot 2009. In het volgende hoofdstuk wordt er dieper ingegaan op de oorzaken van deze ongevallen bij beginnende scooterrijders.

TeamAlert

Jongeren met **Impact**



HOOFDSTUK 4: OORZAKEN VAN SCOOTERONGEVALLEN



Hoofdstuk 4: Oorzaken van scooterongevallen

In dit hoofdstuk worden verschillende oorzaken van scooterongevallen besproken. Door alle oorzaken op een rij te zetten, wordt er meer inzicht verkregen in de huidige problematiek van beginnende scooterrijders in het verkeer. Door op de hoogte te zijn van deze ongevallen, wordt er meer inzicht verkregen in het gedrag dat beginnende scooterrijders vertonen.

Er zijn veel verschillende oorzaken van scooterongevallen. SWOV heeft onderzocht wat in Nederland de grootste oorzaken zijn van scooterongevallen. Er kan onderscheid gemaakt worden tussen persoonlijke factoren, (kennis van) verkeersregels, voertuigfactoren, omgevingsfactoren en ongevallen door ander verkeer. Deze vijf factoren zijn de basis van veel verschillende scooterongevallen. Bij deze ongevalsfactoren wordt er geen onderscheid gemaakt tussen ervaren en onervaren scooterrijders. Aangezien onervaren scooterrijders in het algemeen al een hogere kans maken op iedere vorm van een ongeluk, lijkt het aannemelijk dat deze factoren ook van toepassing zijn op beginnende scooterrijders.

De drie grootste gevaren die naar voren komen uit de literatuur zijn ‘het niet houden aan de toegestane snelheid’, ofwel ‘te hard rijden’, ‘kwetsbaarheid van de scooterrijders’ en het ‘gebrek aan ervaring’. (SWOV, 2017). Deze factoren zullen in dit hoofdstuk worden uitgelicht.

4.1 Persoonlijke factoren

Persoonlijke factoren zijn factoren, die direct te maken hebben met de persoonlijkheid van jongeren. Het zijn factoren die te maken hebben met hoe iemand in elkaar steekt. Deze factoren hebben te maken met het eigen gedrag in het verkeer en zijn daarom ook het meest relevant met betrekking tot dit onderwerp. In dit hoofdstuk wordt op een rij gezet in hoeverre bepaalde factoren een rol spelen met betrekking tot verkeersveiligheid.

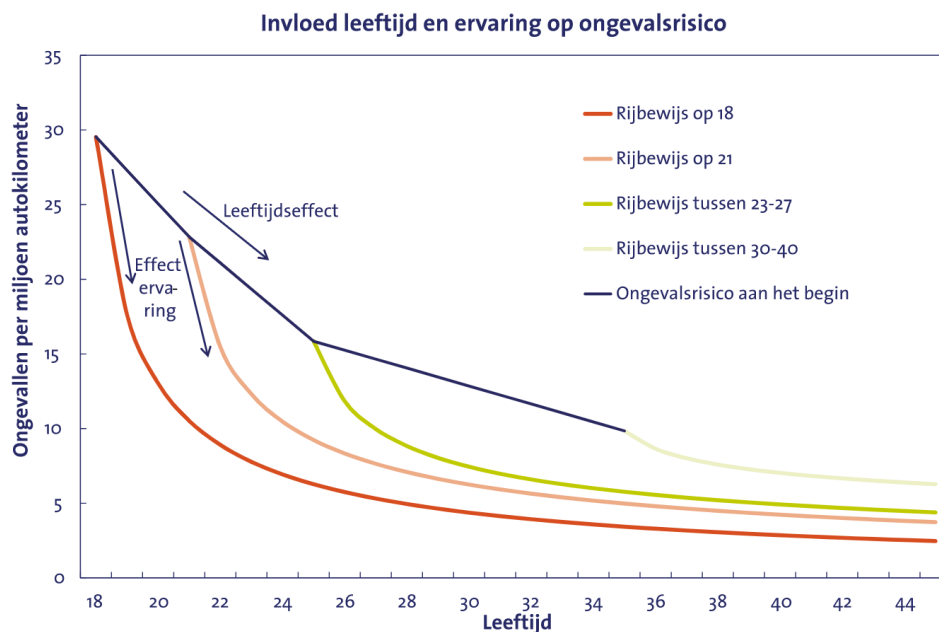
Gebrek aan ervaring & jonge leeftijd

Een van de meest belangrijke factoren met betrekking tot verkeersongevallen bij onervaren scooterrijders is een gebrek aan ervaring. Dit gaat vaak gepaard met een jonge leeftijd. Doordat jonge bestuurders weinig ervaring hebben, hebben zij nog moeite met het inschatten van risico's en gevaren in het verkeer. Daarnaast is het mogelijk dat zij minder controle over het voertuig hebben, dan wanneer zij al langer gebruik maken van het voertuig. Deze combinatie zorgt voor extra risico's in het verkeer, zowel voor henzelf als voor anderen. Dit is echter een risicofactor, waar zij weinig invloed op hebben.

Om ervaring op te doen, is het nodig om meer tijd door te brengen in het verkeer. Hoe meer tijd iemand in het verkeer doorbrengt, hoe groter de kans wordt dat iemand ooit een ongeluk zal meemaken. Dit zorgt voor een vicieuze cirkel zoals hieronder beschreven:

- *Over het algemeen wordt de kans op een ongeluk kleiner, naarmate men ouder wordt (Evans, 1991; Brezina, 1969). Hoe meer ervaring iemand heeft in het verkeer, hoe beter deze persoon weet om te gaan met verschillende verkeerssituaties, waardoor de kans op een ongeluk vermindert.*
- *Echter is de tijd die iemand in het verkeer spendeert, positief gecorreleerd aan het aantal ongevallen dat iemand heeft in zijn of haar leven (Chapman, 1973). Hoe meer iemand zich in het verkeer begeeft, hoe groter de kans is, dat iemand ooit een ongeluk krijgt.*
- *Toch heeft ervaring in het algemeen een negatieve correlatie met de frequentie van ongevallen. Hoe meer ervaring iemand heeft in het verkeer, hoe beter iemand zich in het verkeer weet te manoeuvreren. Zo wordt de kans kleiner dat iemand zo een ongeluk krijgt.*
- *Het aantal ongelukken is wel weer positief gecorreleerd aan de ervaring die iemand heeft (Maycock & Lockwood, 1993). Iemand die heel veel ervaring heeft, heeft ook veel tijd doorgebracht in het verkeer, waardoor de kans dat iemand ooit een ongeluk heeft gehad, juist weer groter is (Dorn, 2016).*

Bovenstaand theorie wordt visueel beschreven in figuur 4. Hieruit wordt duidelijk dat het aantal ongevallen afneemt op het moment dat iemand ouder wordt en dus meer ervaring opdoet in het verkeer. Hoe eerder iemand begint met ervaring opdoen, hoe kleiner de kans in de toekomst is op een ongeval. Onderstaande grafiek is gebaseerd op het autorijbewijs, maar de theorie blijft voor verschillende vervoersmiddelen hetzelfde (SWOV, 2016).



Figuur 4: Daling van het ongevalsrisico van beginnende automobilisten, per leeftijd dat het autorijbewijs wordt gehaald,

Ervaring is dus een essentiële factor om ervoor te zorgen dat iemand minder ongelukken mee zal maken, maar het opdoen van ervaring gaat gepaard met een risico op ongelukken. Daarnaast is het belangrijk om te beseffen, dat een gebrek aan ervaring geen kenmerk is waar jongeren zich 'schuldig' aan maken, simpelweg omdat het tijd kost voordat iemand dit heeft en het essentieel is dat iemand deze ervaring ook opdoet.

Geslacht

Uit een Frans onderzoek komt naar voren dat jonge mannelijke scooterrijders meer risico liepen op ongevallen vergeleken met vrouwelijke bestuurders (Moskal, Martin & Laumon, 2012). Jonge bestuurders vertonen in het algemeen meer risicovol gedrag in het verkeer dan vrouwen. Een goed voorbeeld is bijvoorbeeld autorijden na het drinken van alcohol (Ulinski et al., 2016). Hoewel geslacht geen factor is waar jongeren invloed op hebben, is het wel belangrijk dat jongeren hier rekening mee houden.

Psychofysiologische status (alcohol & drugs)

Belangrijke zaken die het risico op een ongeval sterk verhogen, hebben te maken met de psychofysiologische condities van een bestuurder. Dit kan bijvoorbeeld te maken hebben met vermoeidheid en alcohol of drugsgebruik. Deze zaken zorgen ervoor dat mensen minder gefocust zijn op de weg en het verkeer waardoor het risico op ongevallen toeneemt. Bij alcohol en drugs neemt het reactievermogen sterk af, wat kan leiden tot ongelukken. De cijfers van SWOV laten zien dat 11% tot 17% van alle ongelukken met scooterrijders te maken heeft met hun psychofysiologische conditie en dat alcohol en drugsgebruik hier een grote rol in spelen. Alcohol en drugs werden ook in Frankrijk en Denemarken als een van de grootste oorzaken genomen, wanneer het ging over verkeersongevallen bij jonge scooterrijders (Møller en Haustein, 2016; Moskal, Martin & Laumon, 2012).

Te hoge snelheid

In 19-29% van alle ongevallen met scooterrijders in Nederland was een te hoge snelheid voor de omstandigheden een van de ongevalsfactoren. Niet alleen in Nederland was dit een van de grootste risicofactoren, ook in Denemarken en Frankrijk is dit een van de meest belangrijke risicofactoren. Ook in Denemarken, waar een groot onderzoek naar beginnende scooterrijders is uitgevoerd, blijkt dat een te hoge snelheid de grootste oorzaak is van verkeersongevallen (Møller en Haustein, 2016).

Overschatting & risico-inschatting

Een ander veelvoorkomend probleem is dat jongeren hun eigen vaardigheden overschatten en daarmee de risico's onderschatten. Bij risicoperceptie gaat het om de inschatting die jongeren maken over het risico wat ze lopen. De frontale cortex van de hersenen tijdens de puberteit is nog niet volledig ontwikkeld. De hersenen zijn pas uitgegroeid rond het twintigste à 25e levensjaar. Jongeren zijn daarom niet altijd goed in staat om hun gedrag te reguleren of controle op handelingen uit te oefenen (Hersenstichting, 2019). Jongeren hebben dus niet altijd door dat situaties gevaarlijk kunnen zijn en dat zij zelf gevaarlijk gedrag vertonen.

Zoals eerder besproken is geslacht een voorspeller van risicogedrag, maar jonge scooterrijders, ongeacht het geslacht, nemen in het algemeen al meer risico's dan ervaren bestuurders. Dit hangt ook sterk samen met ervaring als bestuurder. Op het moment dat iemand veel ervaring heeft, weet deze persoon veel beter hoe zich te gedragen in bepaalde verkeerssituaties.

Een belangrijk punt bij onervaren bestuurders is het risico nemen in situaties met weinig overzicht. Een veelvoorkomende fout is bijvoorbeeld inhalen vlak voor een bocht of kruispunt. Door een overmatig gevoel en vertrouwen in het eigen kunnen, zien zij niet altijd in dat zij zelf de oorzaak zijn van gevaarlijke situaties, zowel voor henzelf als voor anderen. Op het moment dat iemand meer ervaring heeft, zal iemand deze situaties beter inschatten en zal een bestuurder minder snel dergelijke risico's nemen.

(Sociale) positie in verkeer

Een bijkomend aspect van zelfoverschatting is dat jongeren zichzelf in het verkeer boven andere kunnen plaatsen. Mogelijk plaatsen zij zichzelf 'sociaal gezien' hoger dan bijvoorbeeld fietsers. Door het gevoel te hebben belangrijker te zijn dan anderen in het verkeer, houden jongeren geen rekening met ander verkeer. Dit kan uitwerking hebben op de snelheid, maar ook op de fysieke positie in het verkeer, bijvoorbeeld het fietspad.

Zo is een ander belangrijke ongevalsoorzaak de fysieke positie die brom- en snorfietsers innemen op het fietspad (SWOV, 2017). Door niet of weinig rekening te houden met overig verkeer, kan een verkeerde positie erg hinderlijk zijn voor anderen. Een brom- en snorfiets is een stuk breder dan een fiets. Samen met een hogere snelheid, kunnen andere verkeersdeelnemers schrikken van een voorbijkomende brom- of snorfiets. Ook dit is weer afhankelijk van de locatie. Zo zijn de fietspaden in Amsterdam erg druk en smal, waardoor er nu ook maatregelen worden genomen. In meer landelijke gebieden spelen deze problemen minder.

Onoplettendheid, niet anticiperen & afleiding

Afleiding is een groot probleem onder verkeersgebruikers en zo ook onder beginnende scooterrijders. Met name de smartphone is van grote invloed op de mate van afleiding in het verkeer (SWOV, 2018). Veel jongeren zijn afgeleid door hun smartphone (Møller en Haustein, 2016). Ze bellen en reageren op berichten terwijl ze deelnemen aan het verkeer. Door deze afleiding ligt de focus niet op het verkeer en andere verkeersgebruikers. Hierdoor anticiperen (jonge) scooterrijders niet snel genoeg op specifieke verkeerssituaties.

Het niet op tijd anticiperen heeft ook weer te maken met ervaring in het verkeer. Met meer ervaring weten mensen sneller in hoeverre zij situaties in moeten schatten en wanneer er op een bepaalde manier gereageerd moet worden. Ook de (on)bekendheid van het voertuig speelt hier een rol. Wanneer iemand nog weinig kilometers heeft gereden op zijn of haar scooter, is het af en toe nog lastig om te weten hoe het voertuig op bepaalde situaties reageert.

Controleverlies

Een ander belangrijk punt dat naar voren komt uit de cijfers van SWOV is controleverlies na het reageren op een bepaalde verkeerssituatie. Vaak gebeurt het dat scooterrijders de controle over hun voertuig verliezen wanneer zij snel moeten reageren op een plotselinge situatie.

Conclusie persoonlijke factoren

De conclusie is dat er veel verschillende factoren zijn die invloed hebben op de verkeersveiligheid. Persoonlijke factoren zijn factoren waar het gedrag van beginnende scooterrijders direct invloed op heeft. Uit bovenstaand stuk kan een tweedeling gemaakt worden. Er zijn drie soorten factoren die zodanig invloed hebben op jongeren, dat dit weer leidt tot andere risicofactoren. Zo hebben ervaring en leeftijd, psychofysiologische staat en geslacht invloed op hoe beginnende scooterrijders zich gedragen in het verkeer.

Een lage leeftijd en weinig ervaring, vermoeidheid en/of alcoholgebruik en het zijn van een man zijn risicofactoren voor vele risicogedragingen in het verkeer. Zo zijn een hoge snelheid, overschatting & risico-inschatting, het innemen van een slechte (sociale) positie en onoplettendheid hier allemaal gevolgen van.

Ervaring speelt een centrale rol in deze verschillende persoonlijke factoren. Ervaring hangt samen met bijna iedere andere factor, zoals rijden met hoge snelheid, zelfoverschatting, de sociale positie op de weg, voertuigcontrole, oplettendheid en alcoholgebruik. Door ervaring op te doen, wordt de kans op deze risicogedragingen alleen maar kleiner, omdat iemand op die manier leert wat de beste en meest veilige manier is om de scooter te gebruiken.

Toch zijn niet alle risicogedragingen slechts te reduceren naar ervaring. Jongeren kiezen er bijvoorbeeld bewust voor om met alcohol op te gaan rijden. Hoewel ervaring ervoor kan zorgen dat zij dit later niet meer doen, is er wel een reden dat jongeren er voor kiezen om wel met alcohol op te rijden. In later focusgroeponderzoek zal worden onderzocht wat redenen zijn dat jongeren toch bepaalde gevaarlijke keuzes maken.

4.2 Verkeersregels

De mate waarin jonge brom- en snorfietsers kennis hebben van en/of handelen naar de heersende verkeersregels is van groot belang voor de verkeersveiligheid. Wanneer brom- en snorfietsers zich niet aan de verkeersregels houden, kan dit betekenen dat zij niet op de hoogte zijn van de heersende verkeersregels of dat zij er bewust voor kiezen zich niet aan de regels te houden. Het niet houden aan de verkeersregels is in andere landen ook een grote ongevalsfactor (Møller en Haustein, 2016). In deze paragraaf wordt daarom dieper ingegaan op de mate waarin jongeren zich houden aan de verkeersregels in het verkeer.

Boetes

Wanneer er wordt gekeken naar de meest voorkomende boetes onder brom- en snorfietsers, wordt het extra duidelijk welke problematiek er achter deze ongevallen schuilt. Er zijn in dit overzicht alleen boetes meegenomen met directe invloed op verkeersveiligheid. Boetes die te maken hebben met identificatieplicht (rijbewijs kunnen tonen) zijn dus niet meegenomen. Er wordt hier geen onderscheid gemaakt in leeftijd van de overtredders (United Insurance, 2018).

Hoe vaker en hoe meer verkeersovertredingen een bestuurder begaat, hoe vaker deze ook betrokken is bij ongevallen. Deze relatie tussen overtredingen en verkeersongevallen is sterker bij beginnende bestuurders vergeleken met ervaren bestuurders (Goldenbeld & Van Schagen, 2009). Het aantal overtredingen van beginnende bestuurders vergeleken met ervaren bestuurders is niet bekend.

De meest voorkomende boetes n.a.v. het gedrag van de bestuurder zijn:

➤ Overschrijding van de maximale snelheid

Het overschrijden van de toegestane snelheid is een overtreding die vaak voorkomt. Dit houdt in dat er sneller wordt gereden op de brom- of snorfiets, dan er wettelijk is toegestaan. Vaak gebeurt dit nadat het voertuig is opgevoerd, waardoor de maximale snelheid verhoogd wordt. Door een te hoge snelheid vormen brom- en snorfietsers een groter gevaar voor anderen en zichzelf. Er is minder tijd om te anticiperen op onverwachte gebeurtenissen en door het grote verschil met andere verkeersdeelnemers, kunnen andere verkeersdeelnemers schrikken van de hoge snelheid, waar ongelukken uit voort kunnen komen.

➤ Rijden met alcohol en/of drugs op

Het drinken van alcohol en het gebruik van drugs heeft veel verschillende effecten op een mens. Bij alcohol vertraagt het bijvoorbeeld het reactievermogen en kan de motoriek flink verslechteren. Drugs kan zeer veel verschillende uitwerkingen hebben, maar bijna allemaal hebben deze negatieve gevolgen met betrekking tot verkeersveiligheid.

Hoe meer iemand drinkt of gebruikt, hoe slechter deze persoon in staat is om zich op een veilige manier door het verkeer te bewegen. Van alcohol en drugsgebruik is het nota bene bekend dat deze overtreding relatief vaak door jongeren wordt begaan (Legrand et al., 2012).

➤ Het niet dragen van de helm wanneer dit wel verplicht is (dit geldt alleen voor de bromfiets. De enige uitzondering is nu Amsterdam, waar de helmplicht voor snorfietsers is ingevoerd.)

Het niet dragen van de helm waar dit wel verplicht is, is een grote risicofactor. De helm biedt bescherming voor brommerrijders, aangezien zij op relatief hoge snelheid rijden. 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 ook naar voren als een van de grootste risicofactoren van ernstige ongevallen bij beginnende scooterrijders (Moskal, Martin & Laumon, 2012).

Na een te hoge snelheid, rijden met alcohol op en het niet dragen van de helm zijn andere veelvoorkomende verkeersregels die doorbroken worden de volgende:

- ◆ Geen voorrang verlenen aan ander verkeer
- ◆ Het negeren van verkeerslichten
- ◆ Het nemen van een verkeerde positie op de weg
- ◆ Telefoongebruik op de scooter
- ◆ Geen signalen tonen

Daarnaast worden er nog regelmatig boetes uitgeschreven voor slecht onderhoud van het voertuig, bijvoorbeeld slecht of geen licht, kapotte of ontbrekende spiegels en slechte banden(spanning). Ook komt het vaak voor dat er boetes uitgedeeld worden omdat het rijbewijs niet getoond kan worden of niet in orde is.

Conclusie verkeersregels

Door inzicht te krijgen in de meest voorkomende boetes en de mate waarin verkeersregels verbroken worden, kan er meer worden gezegd over de manier waarop beginnende scooterrijders zich bewegen in het verkeer en op welke vlakken er nog verbeterpunten zijn. Wanneer er wordt gekeken naar verschillende verkeersovertredingen onder scooterrijders, worden de drie meest voorkomende verkeersovertredingen snel duidelijk: een te hoge snelheid in het verkeer, rijden onder invloed van alcohol en drugs en het niet dragen van een helm voor bromfietzers.

Het wordt duidelijk dat deze drie meest voorkomende overtredingen allemaal persoonlijke factoren zijn. Het zijn factoren waar brom- en snorfietzers direct invloed op hebben, die direct te maken hebben met het eigen gedrag van beginnende scooterrijders. Dit betekent dat zij deze overtredingen alleen maar zelf kunnen veranderen. Een belangrijk onderscheid dat nog gemaakt kan worden is of jongeren bewuste overtredingen maken of dat dit onbewust en onwetend gebeurt. Jongeren zijn óf niet op de hoogte van geldende verkeersregels óf verbreken deze regels moedwillig. Beide opties vragen voor een verschillende aanpak.

4.3 Voertuigfactoren

Onder voertuigfactoren vallen alle factoren die te maken hebben met de brom- en de snorfiets. Het gaat minder om de manier waarop iemand met het voertuig omgaat. In dit hoofdstuk gaat het specifiek over het ontwerp, status en onderhoud van de brom- en snorfiets (SWOV, 2017).

Onder voertuigfactoren valt bijvoorbeeld ook kwetsbaarheid van de bestuurder, aangezien het ontwerp van de brom- of snorfiets simpelweg weinig bescherming biedt, met name op hogere snelheid. Hoewel de snelheid een direct gevolg is van het gedrag van de scooterrijder, is het kwetsbare ontwerp niet direct iets waar de bestuurder invloed heeft vandaar dat kwetsbaarheid onder deze categorie wordt geplaatst.

Kwetsbaar ontwerp

Ten eerste behoren bestuurders van brom- en snorfiets tot een kwetsbare groep. Het ontwerp van het voertuig in combinatie met relatief hoge snelheden (met name de bromfiets), kan bij een ongeluk leiden tot ernstig letsel. Letsel komt meestal door de hoge snelheid en de weinige bescherming, op de helm bij bromfietzers na. Brom- en snorfietsers dragen, in tegenstelling tot veel motorrijders, geen beschermende kleding. Bij een ongeluk (al dan niet op hoge snelheid), kan een ongeluk snel fatale gevolgen hebben.

Evenwichtsvoertuig

Daarbij komt dat brom- en snorfietsen evenwichtsvoertuigen zijn. Dit betekent dat voertuigbeheersing goed moet zijn, voordat er eenvoudig op gereden kan worden. Ook hier speelt ervaring weer een grote rol. Bij weinig ervaring met het besturen van een brom- of snorfiets, kan dit dus ook weer het risico op een ongeval vergroten.

Opgevoerd voertuig

Uit onderzoek blijkt dat het aantal opgevoerde brom- en snorfietsen de laatste jaren is verdubbeld. 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). Meer dan 80% van de snorfietsers rijdt sneller dan de wettelijke 30 km/u. Daarnaast rijden snorfietsen met hoge snelheid over het fietspad en zorgen zij voor meer schadelijke uitstoot en een hoge geluidsproductie dan wettelijk toegestaan. Een opgevoerde brom- of snorfiets heeft direct te maken met een (te) hoge snelheid, aangezien de functie van het opvoeren alleen maar dient om sneller te kunnen rijden. Ook in Denemarken was dit een grote ongevalsfactor (Møller en Haustein, 2016).

Slechte staat voertuig

Een slechte staat van de banden of remmen van de brom- of snorfiets kan ook leiden tot gevaarlijke situaties in het verkeer. Slechte bandenspanning of slechte remmen kunnen ervoor zorgen dat, ondanks dat het reactievermogen wel in orde is, er toch gevaarlijke situaties kunnen ontstaan. Dit is ook een van de factoren waarvan is aangegeven dat dit invloed heeft op de verkeersveiligheid onder bestuurders van brom- en snorfietsen (SWOV, 2016).

Conclusie voertuigfactoren

De combinatie van het voertuigontwerp en de (bewust verhoogde) snelheid een gevaarlijke combinatie, waardoor ongevallen sneller kunnen plaatsvinden. Wanneer het voertuig niet goed wordt onderhouden, lopen alle verkeersdeelnemers een verhoogd risico op ongevallen. Het opvoeren van de scooter is lastiger te categoriseren. Opvoeren is een bewuste keuze die jongeren maken, waardoor de snelheid een stuk hoger kan worden. Toch blijft het een keuze om met een opgevoerde scooter ook daadwerkelijk te hard te rijden. Dit is ook de reden dat deze twee zaken zijn uitgesplitst. Wel hangen ze zeer sterk met elkaar samen.

4.4 Omgevingsfactoren

Omgevingsfactoren zijn de factoren waar brom- en snorfietsers niet direct invloed op hebben. Het zijn echter wel factoren waar scooterrijders rekening mee dienen te houden wanneer ze aan het verkeer deelnemen. In dit hoofdstuk wordt er duidelijk gemaakt wat voor brom- en snorfietsers factoren kunnen zijn op de weg waar zij last van kunnen hebben. Hier hebben zij niet direct invloed op of zijn zij er schuldig aan wanneer dit misgaat. Echter dienen zij hier wel rekening mee te houden door hun rijstijl aan te passen aan de omstandigheden.

De belangrijkste factoren waarvan wordt aangegeven dat deze gevaarlijk kunnen zijn voor scooterrijders zijn:

- Zicht op ander verkeer dat wordt beperkt door bomen, geparkeerde auto's of andere objecten
- Een nat of vochtig wegdek, waardoor het wegglijden van een van de wielen sneller voorkomt
- Slechte kruispuntinrichting, zoals een niet-conflictvrije regeling van de verkeerslichten of een te krappe opstelruimte voor het fietspad voor afslaand en kruisend autoverkeer. Hierdoor moet de scooterrijders extra goed opletten op ander verkeer, en kan deze niet zomaar afslaan
- (Te) smalle fietspaden. Dit is vooral een probleem wanneer er op hoge snelheid gereden wordt door brom- en snorfietsers
- Verminderde zichtomstandigheden: schemer/donker. Door verslechterd zicht moeten alle partijen beter opletten
- Obstakels op of langs het fietspad kunnen ervoor zorgen dat verkeersdeelnemers plotseling moeten uitwijken (SWOV, 2017)

Conclusie omgevingsfactoren

Het is belangrijk dat beginnende scooterrijders rekening houden met verschillende omgevingsfactoren. Het weer of infrastructurele factoren kunnen veel invloed hebben op de situatie. Het is gevaarlijk wanneer beginnende scooterrijders geen rekening houdt met deze factoren. Jongeren moeten zich ervan bewust zijn, dat niet iedere verkeerssituatie even overzichtelijk is en dat zij zelf verantwoordelijk zijn dat zij genoeg overzicht hebben in het verkeer en zo de juiste keuze en inschatting maken. Het aanpassen van de rijstijl, afhankelijk van de situatie en omgeving, is iets dat beginnende scooterrijders moeten leren. Dit hangt sterk samen met de ervaring die zij hebben.

4.5 Ander verkeer

Als laatste wordt er gekeken naar de rol dat ander verkeer speelt bij ongelukken. Verkeersongevallen zijn soms enkelzijdig, maar ook vaak tweezijdig. Dit betekent dat er ook andere verkeersdeelnemer slachtoffer zijn van hetzelfde ongeval. Er is gekeken welke rol ander verkeer speelt volgens beginnende scooterrijders en er is gekeken welke rol beginnende scooterrijders spelen volgens ander verkeer. Op deze manier kan er inzicht worden verkregen in hoeverre de verschillende partijen naar elkaar kijken in termen van schuld en oorzaak.

Ander verkeer volgens scooterrijders

Met het gedrag van ander verkeer wordt het onjuiste gedrag van andere verkeersdeelnemers bedoeld, vanuit het oogpunt van de scooterrijders. Er is uitgevraagd in hoeverre brom- en snorfietsers last hebben van ander verkeer wanneer zij te maken hebben met een ongeluk. In feite gaat het dus om andere verkeersdeelnemers, die zich niet aan de juiste verkeersregels houden waar scooterrijders dus last van ervaren.

Het grootste probleem waar scooterrijders tegenaan lopen is dat ander verkeer geen of slecht richting aangeeft wanneer zij afslaan. Hierdoor moeten scooterrijders plotseling reageren op onverwachte bewegingen. Dit kan gevaarlijk zijn, zeker wanneer er op hoge snelheid wordt gereden. Daarnaast ervaren brom- en snorfietsers dat er regelmatig geen voorrang aan hen wordt verleend. Als laatste kwam naar voren dat scooterrijders gehinderd worden door inzittenden van geparkeerde auto's. Het gaat hier dan vooral om openslaande portieren (SWOV, 2017, SWOV 2019).

Scooterrijders volgens ander verkeer

Daarnaast is er aan andere verkeersdeelnemers gevraagd wat volgens hen de oorzaak was van het ongeluk waar zij bij betrokken waren. De grootste redenen hiervoor waren:

- ▶ Beperkt zicht op ander verkeer
- ▶ Kruispuntinrichting die zodanig was ingericht zodat er weinig overzicht was
- ▶ Positie van de brom- of snorfiets op de weg
- ▶ Het gedrag brom- of snorfietsers dat de persoon tot actie dwong.

Conclusie ander verkeer

Beginnende scooterrijders moeten zich ervan bewust zijn dat zij niet de enige verkeersdeelnemer zijn en dat ander verkeer ook bestaat uit mensen, die fouten kunnen maken. Jonge bestuurders moeten rekening houden met situaties, die onvoorspelbaar kunnen zijn. Daarnaast lijkt het zo dat het gedrag van scooterrijders zeker van invloed is op verkeersongevallen met anderen. Door deze twee visies naast elkaar te zetten, kunnen verschillende verkeerssituaties goed vergeleken worden met elkaar. Op deze manier wordt er iets meer inzicht verkregen waar de schuld zou kunnen liggen bij ongevallen. Op basis van bovenstaande informatie lijkt het erop dat het een combinatie is van infrastructurele inrichting van het verkeer en het gedrag van zowel scooterrijders als de andere verkeersdeelnemers. Aangezien er geen recente cijfers worden bijgehouden is het lastig om uitspraken te doen over de huidige situatie en de ernst ervan. Toch bieden deze resultaten nog steeds inzicht op de manier waarop de verschillende partijen elkaar zien en waar de focus op gelegd moet worden.

4.6 Conclusie oorzaken van scooterongevallen

In dit hoofdstuk zijn verschillende ongevalsfactoren besproken. Door meer inzicht te krijgen in de grootste oorzaken van scooterongevallen, wordt er een breder beeld geschetst, waardoor er meer begrip en kennis bestaat over de grootte van het probleem. Er zijn verschillende factoren besproken:

De belangrijkste **persoonlijke factoren** zijn een lage leeftijd, het hebben van weinig ervaring, vermoeidheid en/of alcoholgebruik. Dit zijn voorspellers voor andere gedragingen, zoals het rijden met een hoge snelheid, zelfoverschatting en een slechte risico-inschatting.

De drie meest voorkomende **verkeersovertredingen** zijn een te hoge snelheid in het verkeer, rijden onder invloed van alcohol en drugs en het niet dragen van een helm voor bromfietzers. Daarbij zijn dit allemaal persoonlijke risicofactoren.

De combinatie van het **voertuigontwerp**, namelijk een evenwichtsvoertuig en de vaak (bewust verhoogde) snelheid is een gevaarlijke combinatie, waardoor ongevallen sneller kunnen plaatsvinden

Het weer of infrastructurele factoren zijn voorbeelden van **omgevingsfactoren** die veel invloed hebben op een verkeerssituatie. Jongeren moeten zich ervan bewust zijn dat niet iedere verkeerssituatie even overzichtelijk is en dat zij zelf verantwoordelijk zijn voor de veiligheid.

Beginnende scooterrijders moeten zich ervan bewust zijn dat zij niet de enige verkeersdeelnemer zijn en dat **ander verkeer** ook bestaat uit mensen, die fouten kunnen maken.

In bijna al deze factoren lijkt het erop dat ervaring een centrale rol speelt in risicofactoren en ongevallen. Ervaring speelt een rol in veel verschillende zaken als voertuigcontrole, risicoschatting en het houden aan de regels en rekening houden met overig verkeer. Door ervaring op te doen, leren zij om te gaan met zichzelf, verkeersregels, andere verkeersdeelnemers en omgevingsfactoren. Waar jongeren, wanneer zij net hun rijbewijs hebben, nog niet inzien dat veel zaken gevaarlijk kunnen zijn in het verkeer, wordt dit besef steeds groter naarmate iemand meer ervaring heeft.

Ten eerste moeten jongeren gaan inzien dat veel gedragingen van hen gevaarlijk kunnen zijn in het verkeer. Daarnaast moeten jongeren zelf gaan realiseren dat alle gevaarlijke dingen die zij doen terwijl zij deelnemen aan het verkeer, niet alleen voor henzelf gevaarlijk kunnen zijn, maar ook voor overige verkeersdeelnemers. Als laatste is het belangrijk dat ook andere verkeersdeelnemers rekening houden met het feit dat deze ervaring bij veel beginnende scooterrijders nog niet aanwezig is.

De belangrijkste conclusie is dat jongeren zich bewust moeten worden van het feit dat er heel veel risico's en gevaren bestaan wanneer zij beginnen met het rijden van de scooter. Het zijn heel veel zaken, waar zij waarschijnlijk geen rekening mee houden voordat ze beginnen met het rijden van scooter. Ervaring is het element dat ervoor zorgt dat zij deze gevaren in gaan zien, waardoor zij minder risico zullen nemen en lopen.

TeamAlert

Jongeren met **Impact**



HOOFDSTUK 5: NIEUWE REGELS EN ONTWIKKELINGEN MET BETREKKING TOT BROM- EN SNORFIETSERS



Hoofdstuk 5: Nieuwe regels en ontwikkelingen met betrekking tot brom- en snorfietsers.

In dit hoofdstuk wordt er gekeken naar recente regels en ontwikkelingen, die te maken hebben met het verbeteren van de verkeersveiligheid van de doelgroep beginnende scooterrijders. Door deze ontwikkelingen naast elkaar te leggen, kan er gekeken worden waar de prioriteit ligt en wat volgens wetgeving de grootste problemen zijn om aan te pakken.

5.1 Snorfietsers naar de rijbaan

Vanaf 8 april 2019 is het voor brom- en snorfietsers in het centrum van Amsterdam niet meer toegestaan om op het fietspad te rijden. Deze maatregel is genomen om de drukke fietspaden in Amsterdam te ontlasten en het aantal ongelukken terug te dringen. Zowel brom- als snorfietsers zijn verplicht om op de rijbaan te rijden. Deze regel gold al voor bromfietsers, maar is nu ook ingegaan voor snorfietsers.

Amsterdam publiceerde in december een evaluatie: *“De verplaatsing van de snorfiets naar de rijbaan een positief effect heeft op de verkeersveiligheid, de doorstroming en de drukte op de fietspaden. De naleving van de maatregel is hoog en vooral fietsers zijn zeer positief over de teruggekeerde ruimte op de fietspaden.”* (Dagblad van het Noorden, 2019).

De regel lijkt dus te werken. Er is een forse daling in het aantal ongelukken te zien. Het aantal ongelukken is gedaald van 94 naar 29. Dit aantal geldt van de periode april tot en met oktober, vergeleken met dezelfde periode het jaar ervoor. Het aantal ongevallen met fietsers is ook afgenomen (RTL Nieuws, 2019; Parool, 2019).

Buiten het aantal ongelukken is ook het totaal aantal snorfietsers gedaald en is het aantal bromfietsers gestegen. Doordat mensen nu op beide voertuigen verplicht zijn om een helm te dragen, kiezen mensen nu mogelijk sneller voor een bromfiets, aangezien het enige voordeel van de snorfiets, geen helm hoeven dragen, nu verdwenen is. Een bromfiets mag daarbij ook sneller rijden dan een snorfiets.

5.2 Helmplicht

Naast dat er in Amsterdam niet meer op het fietspad mag worden gereden door brom- en snorfietsers, is er in Amsterdam in combinatie met de rijbaanplicht ook de helmplicht voor snorfietsers ingevoerd. Deze regel gold ook al voor bromfietsers maar nog niet voor snorfietsers. Door de drukte op de fietspaden neemt de kans op ongelukken toe. De helmplicht moet ervoor zorgen dat snorfietsers beter beschermd zijn.

De effectiviteit van een brom- en snorfietshelm is nog niet bekend, echter loopt er momenteel een onderzoek naar de effectiviteit van de helmplicht voor brom- en snorfietsers. Wat wel bekend is, is dat het dragen van een motorhelm de kans op een dodelijke afloop van een motorongeval met ongeveer 42% vermindert en de kans op ernstig hoofdletsel met ongeveer 69% ((Liu et al., 2008). Om deze reden moet een bromfietshelm volgens de Nederlandse wet aan dezelfde eisen voldoen als een motorhelm. De beschermende werking van een bromfietshelm zou net zo groot moeten zijn als van een motorhelm.

Daarnaast lijkt het erop dat de helmplicht voor een daling in het aantal brom- en snorfietsers heeft gezorgd. Een belangrijke factor hierbij is dat het kapsel van jongeren in de war wordt gebracht, wanneer zij een helm moeten dragen. Dit vinden ze het niet waard, waardoor zij minder brom- en snorfiets rijden (Volkskrant, 2019).

5.3 Praktijkexamen na 2010

Vanaf 2010 zijn de regels met betrekking tot het bromfietsrijbewijs aangepast. Waar het voor 2010 nog genoeg was om scooter te mogen rijden met alleen een theorie-examen, is het daarna verplicht geworden om ook een praktijkexamen af te leggen.

Sinds de invoering van het bromfietspraktijkexamen is er nog geen duidelijk effect te zien op het aantal verkeersslachtoffers van brom- en snorfietsrijders. Wel is het brommerbezit afgenomen, waardoor het aantal ongevallen ook minder is geworden. Dit is een indirect gevolg van de maatregel. Het aantal 15- t/m 17-jarige brom- en snorfietsers daalde na invoering relatief snel. Deze daling kwam echter door de afname in het totaal aantal jonge brom- en snorfietsers.

De grootste oorzaak was toch de verhoogde drempel om het bromfietsexamen te halen. De extra moeite en geld van een praktijkexamen was het voor veel jongeren toch niet waard, zeker wanneer ze door maatregelen als 2toDrive ook nog eens op jonge leeftijd met autorijlessen konden beginnen. Door deze gevolgen is het niet per definitie te zeggen dat het aantal brom- en snorfietsslachtoffers is afgenomen doordat het praktijkexamen is ingevoerd (SWOV, 2017).

5.4 Conclusie

Er zijn de laatste jaren een aantal regels ingevoerd om de verkeersveiligheid te verbeteren. Echter is het niet van alles regels duidelijk of ze effectief geweest zijn of niet. De recente helm- en rijbaanplicht voor snorfietzers lijkt effectief maar het is nog te vroeg om hier conclusies aan te verbinden. Het invoeren van het praktijkexamen lijkt ervoor gezorgd te hebben dat er minder ongevallen hebben plaatsgevonden, maar dit kan ook het resultaat zijn van minder brom- en snorfietzers in het verkeer in het algemeen. Het doel was om het directe aantal ongevallen tussen fietsers en scooters te verminderen. Daarnaast is het praktijkexamen bedoeld om jongeren met meer ervaring te laten beginnen. De genomen maatregelen zijn dus niet per definitie effectief gebleken. Dit onderzoek kan een bijdrage leveren aan de heersende problematiek waardoor er effectieve maatregelen genomen kunnen worden.

TeamAlert

Jongeren met **impact**



HOOFDSTUK 6: PROBLEMATIEK IN DE PRAKTIJK



Hoofdstuk 6: Problematiek in de praktijk

In dit hoofdstuk wordt er meer inzicht in het onderwerp en de problematiek van beginnende brom- en snorfietsers verkregen, door middel van interviews met mensen uit het vakgebied, die op bijna dagelijkse basis te maken hebben met beginnende brom- en snorfietsers. Via deze interviews wordt er kennis gewonnen, die niet direct in literatuur te vinden is, maar vanuit de praktijk afkomstig is. Deze informatie kan zeer nuttig zijn om de problematiek van beginnende bestuurders tegen te gaan. Het is belangrijk om ook informatie vanuit de praktijk te belichten, zeker omdat er sinds 2016 geen nieuwe ongevals cijfers zijn bijgehouden over beginnende scooterrijders. Door huidige informatie vanuit de praktijk mee te nemen in dit onderzoek, wordt de huidige probleemschets een stuk breder.

Er zijn twee interviews gehouden met mensen, die via verschillende invalshoeken te maken hebben met beginnende scooterrijders. In de Bijlagen zijn de complete interviews te lezen. In dit hoofdstuk wordt de algemene indruk besproken, die uit de interviews naar voren komt. Ten eerste Danny van Oss, die als adviseur invloed heeft op het veranderen van het gedrag van jongeren in het verkeer. Ze werkt samen met gemeenten en provincies en heeft op die manier invloed op de huidige verkeersproblematiek, onder andere met beginnende scooterrijders. Daarnaast Petra van Ingen, die als beleidsadviseur werkt bij de gemeente Houten en heeft op die manier invloed op de verkeersveiligheid in die regio.

Snelheid

Het grootste probleem in de praktijk dat vanuit de interviews naar voren komt, is de hoge snelheid waarmee brom- en snorfietsers rijden. Deze hoge snelheid zorgt voor overlast en leidt tot een verhoogd ongevalsrisico bij beginnende scooterrijders en overige verkeersdeelnemers. Er zijn verschillende oorzaken voor deze hoge snelheid. Ten eerste wordt aangegeven, dat jongeren het leuk vinden om hard te rijden. Met een scooterrijbewijs gaat er een heel nieuwe wereld open, waarbij jongeren niet meer afhankelijk zijn van bijvoorbeeld ouders of het openbaar vervoer, wanneer zij ergens heen willen. Ze kunnen gaan en staan waar zij zelf willen. Bij dit nieuwe gevoel van vrijheid hoort ook een hoge snelheid. Jongeren hebben het gevoel dat alles mogelijk is en hard rijden is daar een onderdeel van. Jongeren halen er plezier uit, dat een belangrijke oorzaak is. Het probleem dat er te hard gereden wordt, wordt bevestigd vanuit de literatuur. Uit de literatuur komt naar voren dat een hoge snelheid genoemd wordt als een van de grootste verkeersrisico's bij beginnende scooterrijders (SWOV, 2017). Daarnaast is het rijden met een te hoge snelheid een van de meest voorkomende verkeersovertredingen is. Dit sluit dus goed bij elkaar aan.

Zelfoverschatting

Vanuit de praktijk lijkt het er ook op dat zelfoverschatting een grote rol speelt. Jongeren hebben het gevoel alles te kunnen en de 'koning van de weg' te zijn. Hierdoor overzien zij risico's niet, wanneer zij op hoge snelheid door het verkeer razen. Jongeren denken dat hen niks kan overkomen, dus of zij nu rustig of hard rijden, maakt daarin geen verschil. Vanuit de literatuur wordt ook dit punt bevestigd. Zelfoverschatting is een veelvoorkomend probleem bij jongeren waardoor zij het lastig vinden om risico's te overzien en hun eigen gedrag te kunnen veroordelen (Hersenstichting, 2019). Jongeren gaan er snel van uit dat bijvoorbeeld risicogedrag niet hun schuld is en geven deze schuld dan ook vaak aan andere verkeersdeelnemers.

Positie

Uit de interviews kwam naar voren dat het gevoel heerst dat de sociale positie die jongeren in het verkeer innemen belangrijk is, wanneer er naar verkeersveiligheid wordt gekeken. Vanuit de interviews komt naar voren dat beginnende scooterrijders vaak 'haantjesgedrag' laten zien. Er wordt stoer gedaan op de scooter en jongeren voelen zich hierbij onaantastbaar. Zeker wanneer er in groepen gereden wordt, willen jongeren laten zien hoe hard zij kunnen rijden of hoeveel geluid hun scooter maakt. Dit is vervelend voor het overige verkeer. Het kan overlast veroorzaken, maar ook gevaarlijk zijn. Vanuit de literatuur wordt hier niets over geschreven, maar het sluit wel aan bij de slechte risico-inschatting die jongeren hebben. Jongeren zien in deze gevallen niet in dat hun gedrag gevaarlijk is.

Als laatste kan de infrastructuur een grote rol spelen. Wanneer er sprake is van goed geasfalteerde en brede fietspaden, is dit enerzijds heel fijn voor het meeste verkeer, maar nodigt dit ook uit voor bepaalde jongeren, om met zeer hoge snelheid te rijden. Daarnaast maakt het veel uit of brom- (en snor)fietsers op de rijbaan moeten rijden of niet, wanneer het gaat om risico's. Wanneer scooters de rijbaan op moeten, hebben fietsers juist minder last van scooters, maar lopen scooters wellicht ook weer een groter risico's op ongevallen met automobilisten. Het gedeelde fietspad (voor fietsers en scooters) is in ieder geval een bron van veel problemen. Uit een verkeersanalyse onder brom- en snorfietsers van SWOV (2017), wordt ook benadrukt dat de positie die zij op het fietspad innemen een belangrijk risico is.

Alcohol & Drugs

Over het onderwerp **alcohol en drugs**, zijn de meningen verdeeld. In de regio Goeree-Overflakkee, speelt het een zeer grote rol onder beginnende scooterrijders. Met name de combinatie van alcohol en cocaïne wordt veel gebruikt. Een direct gevolg hiervan is overschatting van de eigen kwaliteiten, waarmee de kans op een ongeval enorm stijgt. Rijden met een hoge snelheid is hier een direct gevolg van. In gemeente Houten zijn er weinig problemen met betrekking tot alcohol en/of drugs. Wel werd er aangegeven dat er niet altijd evenveel data beschikbaar is om de cijfers te vergelijken met andere plaatsen, maar alcohol en drugs was in Houten in ieder geval niet het grootste probleem. De cijfers van SWOV (2017) laten zien dat 11% tot 17% van alle ongelukken met scooterrijders te maken heeft met hun psychofysiologische conditie en dat alcohol en drugsgebruik hier een grote rol in spelen. Vanuit de praktijk wordt dus duidelijk dat dit probleem nog steeds speelt en dat er in de jaren dat deze cijfers niet zijn bijgehouden, het probleem niet vanzelf is opgelost.

Afleiding

Waar er in Houten te weinig cijfers beschikbaar zijn over alcohol en drugs, is er vanuit Goeree-Overflakkee weinig kennis over afleiding op de scooter. Het is niet bekend of afleiding een grote rol speelt in ongevallen, maar het is goed voor te stellen op de lange 'saai' plattelandse wegen die mensen iedere dag opnieuw rijden voor werk of school. Op deze manier is het goed voor te stellen dat verveling optreedt en op die manier afleiding een grote rol kan spelen in verkeersongevallen. In gemeente Houten speelt de smartphone een rol in de verkeersongevallen. Hierbij hoort ook het rijden met muziek in, waardoor er minder aandacht is op het verkeer.

Vanuit de literatuur is het ook bekend dat afleiding, met name door smartphonegebruik, een belangrijke risicofactor is in het verkeer en ook voor brom- en snorfietsers (SWOV, 2018; Møller en Haustein, 2016). Deze problematiek sluit dan ook aan bij ervaringen uit de praktijk.

Regels & Maatregelen

Wanneer er wordt gevraagd naar de huidige en nieuwe maatregelen met betrekking tot scooterrijders wordt het duidelijk hoe er over gedacht wordt. Het praktijkexamen in de huidige vorm is te marginaal. Hoewel de scooter sneller onder de knie te krijgen is dan een auto, is drie uur praktijkles veel te weinig om gevoel te krijgen hoe het verkeer in elkaar steekt wanneer er met hogere snelheid gereden wordt. De rijvaardigheid, het anticiperen en het omgaan met verkeersregels is niet in drie uur aangeleerd. Verder wordt de helmplicht voor snorfietsers, die recent in Amsterdam is ingevoerd wel positief gezien. De helm beschermt het hoofd, dus gezien de vele opgevoerde brom- en snorfietsen, is een helm altijd veiliger dan geen helm.

Wanneer het gaat om brom- en snorfietsers naar de rijbaan wordt het duidelijk dat dit een ingewikkelde maatregel is. Het is van veel variabelen afhankelijk of een dergelijke maatregel effectief kan zijn. Omdat veel plaatsen een heel andere inrichting hebben, zowel infrastructuur, als qua verkeersgebruikers, kan er niet zomaar gesteld worden dat deze maatregel effectief zal zijn. In gemeente Amsterdam, met heel veel verkeersgebruikers op hele smalle fietspaden, kan het effectief zijn om zo de druk op het fietspad te verlichten. In andere gebieden, met een meer landelijke inrichting, kan het juist gevaarlijker worden om brom- en zeker snorfiets op de rijbaan te laten rijden. Dit is gevaarlijk omdat het snelheidsverschil met automobilisten op die manier veel te groot wordt, wat ook onverantwoordelijk kan zijn. Of de maatregel effectief is, hangt dus heel erg af van de plaats waar het moet worden ingevoerd.

Conclusie

Uit deze interviews komt veel dezelfde problematiek naar voren vergeleken met de beschikbare literatuur. Omdat het vanuit de literatuur af en toe nog lastig om onderscheid te maken is tussen ervaren en onervaren bestuurders, geven deze interviews meer inzicht in de specifieke doelgroep.

Wanneer de kennis uit deze interviews vergeleken wordt met de bestaande literatuur wordt het duidelijk dat een te hoge snelheid van brom- en snorfietsers een van de grootste problemen is waar de maatschappij tegen aanloopt met betrekking tot deze doelgroep. Er zijn verschillende oorzaken van deze hoge snelheid, maar het is duidelijk dat er momenteel nog niet heel veel grip op is.

Een kanttekening die gemaakt moet worden, is dat mensen die dagelijks bezig zijn met beginnende scooterrijders, ook veel data missen waaruit duidelijke conclusies getrokken kan worden. Er is op dit moment te weinig beschikbare informatie over de huidige situatie van de doelgroep beginnende scooterrijders om er een compleet beeld over te scheppen. Opvallend was dat waar één plaats last had van een specifiek probleem, dat een andere plaats hier data van miste. Dit was ook andersom het geval.

Hierdoor lijkt het erop dat de meeste problemen die hierboven besproken zijn, gelden voor veel verschillende plaatsen, maar dat niet alle data bekend zijn. Dit strookt met nationale data, waarvan een deel maar tot 2014 of zelf nog eerder is bijgehouden. Zonder nieuwe data is het lastig om een helder beeld te krijgen van de huidige problematiek. Dit is precies waar dit onderzoek aan bijdraagt.

TeamAlert

Jongeren met **impact**



HOOFDSTUK 7: CONCLUSIE



Hoofdstuk 7: Conclusie

Nadat alle hoofdstukken besproken zijn en de problematiek vanuit verschillende kanten is bekeken, worden de conclusies getrokken aan de hand van gestelde hoofd- en deelvragen:

- 1. Wat is de huidige situatie met betrekking tot beginnende scooterrijders en verkeersveiligheid?*

Brom- en snorfietsen zijn nog steeds zeer populaire vervoersmiddelen in Nederland. Zij behoren echter ook tot de categorie, die het meeste risico loopt op verkeersongevallen. Daarnaast lopen beginnende bestuurders in het algemeen ook een sterk verhoogd risico in het verkeer. De combinatie van beginnende bestuurders en scooterrijders loopt het hoogste risico op ongevallen. Beginnende scooterrijders behoren tot de categorie waar het overlijdensrisico het hoogst ligt, vergeleken met andere vervoersmiddelen. Aangezien bij een ongeluk vaak meerdere personen betrokken zijn, is het belangrijk om de risico's die deze doelgroep loopt, terug te dringen.
- 2. Wat zijn de grootste oorzaken van verkeersongevallen onder beginnende scooterrijders?*

Er zijn veel verschillende factoren, die te maken hebben met verkeersongevallen. Zo zijn er persoonlijke factoren, omgaan met verkeersregels, omgevingsfactoren, factoren met betrekking tot ander verkeer en voertuigfactoren. Er zijn risicofactoren, die weer inspelen op andere risicogedragingen. Zo hebben ervaring, psychofysiologische status en geslacht van de bestuurder invloed op de snelheid waarmee iemand rijdt en de positie die wordt ingenomen op het fietspad. Toch is de belangrijkste factor ervaring. Ervaring heeft invloed op ontzettend veel verschillende risicofactoren. Hoe meer ervaring iemand heeft, hoe kleiner de kans dat die persoon fouten of slechte keuzes zal maken in het verkeer. Zo zorgt meer ervaring er bijvoorbeeld voor, dat iemand minder snel te hard zal rijden en dat iemand meer rekening houdt met de overige weggebruikers. Ervaring zorgt ervoor, dat jongeren inzien dat het gedrag dat nu vertoond wordt, niet veilig is voor zowel henzelf als voor andere verkeersdeelnemers. Door ervaring op te doen, wordt de kans op ongevallen kleiner. Het is nu duidelijk dat beginnende scooterrijders zich nog steeds schuldig maken aan veel verschillende vormen van risicogedrag. Het is daarom belangrijk dat beginnende scooterrijders zich bewust worden van alle gevaren en risico's, waarmee zij te maken krijgen.
- 3. Wat zijn (nieuwe) regels & ontwikkelingen met betrekking tot beginnende scooterrijders?*

Om de verkeersveiligheid te verbeteren, zijn de afgelopen jaren een aantal nieuwe maatregelen ingevoerd. Zo is het praktijkexamen ingevoerd om jongeren ervaring op te laten doen, voordat zij alleen de weg op gaan. De effectiviteit van dit praktijkexamen op de verkeersveiligheid is echter nog niet aangetoond. Zo kunnen er bijvoorbeeld vragen worden gesteld over de lengte van dit praktijkexamen. Aangezien het bekend is dat ervaring een centrale rol speelt in het verminderen van risicogedragingen, kan de vraag gesteld worden of een praktijkexamen van 3 uur niet te weinig is. Het is de vraag of jongeren in drie uur genoeg leren, zodat zij zelf veilig aan het verkeer deel te kunnen nemen. Het gaat hier niet alleen om de besturing van het voertuig, maar ook het sociale rijden en het interpreteren van verkeerssituaties.

Daarnaast is de helm- en rijbaanplicht ingevoerd in Amsterdam. In eerste instantie is deze maatregel daar positief ontvangen. Echter is het nog te vroeg om te kunnen zien wat de invloed is geweest, de laatste verkeerscijfers zijn nog niet bekend. Daarnaast werd het duidelijk dat het invoeren van een dergelijke maatregel zeer afhankelijk is van de specifieke situatie. In Amsterdam is het waarschijnlijk een verstandige keuze geweest, gezien de smalle en drukke fietspaden. In landelijke gebieden waar meer ruimte is, zou deze maatregel wellicht helemaal niet effectief zijn. Het is dus zaak om van tevoren goed te onderzoeken of deze maatregel potentie heeft.
- 4. Hoe ervaren gemeenten/bestuurders de huidige problematiek? In hoeverre herkennen zij de problematiek van jongere scooterrijders in hun stad?*

De problematiek zoals mensen die in de praktijk te maken hebben met de doelgroep beginnende scooterrijders dit zien, sluit goed aan bij wat er in de literatuur bekend is. Veel ongevalsfactoren en

risicogedragingen die worden benoemd vanuit verschillende interviews, sluiten goed aan bij de literatuur die bekend is over dit onderwerp. Aangezien de cijfers over beginnende scooterrijders niet meer volledig worden bijgehouden sinds 2016, vult deze informatie deels het gat aan van onbekende informatie. Door de interviews wordt het duidelijk, dat er op verschillende plaatsen in Nederland nog steeds dezelfde problemen spelen, die in 2016 een rol speelde.

Een probleem waar tegenaan gelopen wordt door mensen uit de praktijk, is dat er ook anno 2020, nog te weinig data wordt bijgehouden. Hierdoor is het lastig om harde conclusies te trekken over de huidige situatie. De inzichten van mensen die dagelijks bezig zijn met het onderwerp helpen hierbij, maar kunnen geen volledig beeld scheppen over de huidige situatie in Nederland.

De hoofdvraag: “Wat zijn de grootste ongevalsrisico’s voor beginnende scooterrijders en welke factoren dragen bij aan deze risico’s?”

De groep beginnende scooterrijders is een grote groep die relatief vaak risicogedrag in het verkeer vertonen. Ze veroorzaken gevaarlijke situatie voor zichzelf en ander verkeer. Er zijn zeer veel verschillende risicofactoren en -gedragingen waar jongeren die invloed hebben op het gedrag van jongeren die kunnen leiden tot ongevallen. Het belangrijkste aspect lijkt ervaring te zijn. Jongeren zijn zich niet bewust van alle gevaren die zij veroorzaken, omdat zij ervaring missen. Door ervaring op te doen leren jongeren de gevaren beter in te zien, waardoor het verkeersgedrag waarschijnlijk verbetert. Daarnaast bieden de huidige regels en maatregelen nog niet genoeg houvast om het problematiek systematisch te verminderen. Wat daarbij ook niet helpt, is dat het huidige beeld over de situatie op dit moment niet scherp in kaart wordt gebracht. Toch lijkt het erop dat de situatie afgelopen jaren niet veel veranderd is.

Het is interessant om te onderzoeken waarom jongeren bepaalde keuzes maken met betrekking tot dit risicogedrag. Door middel van dit literatuuronderzoek is er in kaart gebracht wat de huidige stand van zaken is met betrekking tot beginnende scooterrijders. Deze informatie wordt door middel van het focusgroeponderzoek verder uitgediept, zodat er diepere achterliggende informatie kan worden achterhaald. Hierdoor wordt er meer kennis over de oorzaken bekend er kunnen de achterliggende gedragsdeterminanten, die het gedrag in het verkeer verklaren, worden achterhaald.

Bronnenlijst

- Brezina, E. H. (1969). Traffic accidents and offences: An observational study of the Ontario driver population. *Accident Analysis & Prevention*, 1(4), 405. [https://doi.org/10.1016/0001-4575\(69\)90093-1](https://doi.org/10.1016/0001-4575(69)90093-1)
- Brom- en snorfietzers. (n.d.). Veilig Verkeer Nederland. <https://vvn.nl/brom-en-snorfietser>
- CBS. (2015, July 22). *Nederlandse jongere is uitgebromd*. www.cbs.nl. <https://www.cbs.nl/nl-nl/nieuws/2015/30/nederlandse-jongere-is-uitgebromd>
- CBS. (2018, April 18). *11 procent meer verkeersdoden in 2018*. Centraal Bureau voor de Statistiek. <https://www.cbs.nl/nl-nl/nieuws/2019/16/11-procent-meer-verkeersdoden-in-2018>
- CBS. (2019). *Doden en gewonden in het wegverkeer*. Centraal Bureau voor de Statistiek. <https://www.cbs.nl/nl-nl/maatschappij/verkeer-en-vervoer/transport-en-mobiliteit/mobiliteit/verkeersongevallen/categorie-verkeersongevallen/doden-en-gewonden-in-het-wegverkeer>
- Chapman, R. (1973). The concept of exposure. *Accident Analysis & Prevention*, 5(2), 95-110. [https://doi.org/10.1016/0001-4575\(73\)90018-3](https://doi.org/10.1016/0001-4575(73)90018-3)
- Dagblad van het Noorden. (2019, January 8). *Met deze nieuwe regels moet rijden op de snorfiets veiliger worden*. https://www.dvhn.nl/groningen/Met-deze-nieuwe-regels-moet-rijden-op-de-snorfiets-veiliger-worden-25213509.html?harvest_referrer=https%3A%2F%2Fwww.google.nl%2F
- Dorn, L. (2016). *Driver behaviour and training*: (1st ed.). Routledge.
- Evans, L. (1991). *Traffic safety and the driver*. Science Serving Society.
- Goldenbeld, C., & Van Schagen, I. (2009). Verkeerstoezicht en straffen voor verkeersveiligheid. *Trema Straftoemettingsbulletin*, 31(2), 34-42.
- Gratis oefenen voor het CBR theorie-examen*. (n.d.). Gratis theorie examen oefenen (CBR 2019). <https://gratis-theorie-examen.nl/blog/scooter-brommer-en-snorfiets/>
- Hersenstichting. (2019, December 10). *Puberhersen*. <https://www.hersenstichting.nl/dit-doen-wij/voorlichting/werking-van-de-hersen/puberhersen/>
- Legrand, S., Isalberti, C., Der Linden, T. V., Bernhoft, I. M., Hels, T., Simonsen, K. W., Favretto, D., Ferrara, S. D., Caplinskiene, M., Minkuviene, Z., Pauliukevicius, A., Houwing, S., Mathijssen, R., Lillsunde, P., Langel, K., Blencowe, T., & Verstraete, A. G. (2012). Alcohol and drugs in seriously injured drivers in six European countries. *Drug Testing and Analysis*, 5(3), 156-165. <https://doi.org/10.1002/dta.1393>
- Liu, B. C., Ivers, R., Norton, R., Boufous, S., Blows, S., & Lo, S. K. (2008). Helmets for preventing injury in motorcycle riders. *Cochrane Database of Systematic Reviews*. <https://doi.org/10.1002/14651858.cd004333.pub3>
- Maycock, G., & Lockwood, C. R. (1993). The accident liability of British car drivers. *Transport Reviews*, 13(3), 231-245. <https://doi.org/10.1080/01441649308716848>
- 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>

- Møller, M., & Haustein, S. (2016). Factors contributing to young moped rider accidents in Denmark. *Accident Analysis & Prevention*, 87, 1-7. <https://doi.org/10.1016/j.aap.2015.11.008>
- Openbaar Ministerie. (2020). *Niet gevonden*. <https://www.om.nl/onderwerpen/verkeer/handhaving-verkeer/snelheid/opvoeren/>
- Parool. (2019, December 10). *Minder ongelukken sinds snorfiets op rijbaan rijdt*. <https://www.parool.nl/amsterdam/minder-ongelukken-sinds-snorfiets-op-rijbaan-rijdt~bac316a3/>
- Rijksoverheid. (2020). *Wanneer krijg ik een beginnersrijbewijs?* Informatie van de Rijksoverheid | Rijksoverheid.nl. <https://www.rijksoverheid.nl/onderwerpen/rijbewijs/vraag-en-antwoord/wat-is-het-beginnersrijbewijs>
- RTL Nieuws. (2019, December 10). *Amsterdamse snorfietsmaatregel effectief: Andere steden willen volgen*. <https://www.rtlnieuws.nl/nieuws/nederland/artikel/4950796/snorfietsen-ongelukken-amsterdam-verkeer-veiligheid>
- Slofstra, M. (2019, October 10). *Aantal fietsers op spoedeisende hulp toegenomen*. Verkeerskunde. <https://www.verkeerskunde.nl/artikel/aantal-fietsers-op-spoedeisende-hulp-toegenomen>
- SWOV. (2016, May 11). *18- tot en met 24-jarigen: Jonge automobilisten*. Wetenschappelijk Onderzoek Verkeersveiligheid | SWOV. <https://www.swov.nl/feiten-cijfers/factsheet/18-tot-en-met-24-jarigen-jonge-automobilisten>
- SWOV. (2017). *Snorfietsongevallen op het fietspad: karakteristieken en scenario's van ongevallen op wegvakken en kruispunten*. SWOV, Den Haag, 128.
- SWOV. (2017). *Factsheet Brom- en snorfietsers*. Wetenschappelijk Onderzoek Verkeersveiligheid | SWOV. <https://www.swov.nl/feiten-cijfers/factsheet/brom-en-snorfietsers>
- SWOV. (2018, July 31). *Afleiding in het verkeer*. Wetenschappelijk Onderzoek Verkeersveiligheid | SWOV. <https://www.swov.nl/feiten-cijfers/factsheet/afleiding-het-verkeer>
- SWOV. (2019, December 16). *Ernstig verkeersgewonden in Nederland*. Wetenschappelijk Onderzoek Verkeersveiligheid | SWOV. <https://www.swov.nl/feiten-cijfers/factsheet/ernstig-verkeersgewonden-nederland>
- SWOV. (n.d.). *Bromfietsers - Welke verkeersdeelnemers zijn slachtoffer van een ongeval met een brom- of snorfiets?* | SWOV. Wetenschappelijk Onderzoek Verkeersveiligheid | SWOV. <https://www.swov.nl/feiten-cijfers/fact/bromfietsers-welke-verkeersdeelnemers-zijn-slachtoffer-van-een-ongeval-met-een>
- 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>
- Ulinski, S. L., Moysés, S. T., Werneck, R. I., & Moysés, S. J. (2016). High-risk behaviors and experiences with traffic law among night drivers in Curitiba, Brazil. *Revista Brasileira de Psiquiatria*, 38(2), 106-112. <https://doi.org/10.1590/1516-4446-2014-1574>

- United Insurance. (2018). *Actueel overzicht van veelvoorkomende scooter boetes in 2018*. United Insurance - Betrouwbare verzekeringen. Zo geregeld. <https://www.unitedinsurance.nl/onderweg/bromfiets-scooterverzekering/actueel-overzicht-veelvoorkomende-scooter-boetes-2018>
- Veilig Verkeer Nederland. (2020). *Brom- en snorfietser*. <https://vvn.nl/brom-en-snorfietser>
- Veiligheid.nl. (2018). *Rapport verkeersongevallen 2018*. VeiligheidNL. <https://www.veiligheid.nl/verkeer/feiten-cijfers/rapport-verkeersongevallen-2018>
- Volkskrant. (2019, 21). *Jongeren verkopen massaal hun scooter na helmplicht: 'Ze vrezen voor hun kapsel'*. <https://www.volkskrant.nl/economie/jongeren-verkopen-massaal-hun-scooter-na-helmplicht-ze-vrezen-voor-hun-kapsel~b1ecc75d/>
- 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-wel-een-ongeluk/>

Bijlagen

Bijlage I - Interview Danny van Oss, Advoss

Danny van Oss werkt als zelfstandige bij Advoss, een adviesbureau, dat gedragsbeïnvloeding probeert te bereiken in het verkeer. Ze werkt veel samen met gemeenten als verkeerskundige, gericht op het gedrag van de verkeersgebruiker. Een van haar belangrijkste taken is het organiseren van (en het zorgen dat er geld is voor) verkeerseducatie en voorlichtingsprojecten.

Een van de meest belangrijke zaken met betrekking tot beginnende scooterrijders vindt zij, dat er te weinig wordt gemonitord wat er in het verkeer gebeurt. Ze vindt het bijzonder, dat brom- en snorfietsers zo kwetsbaar zijn en er juist over deze doelgroep zo weinig bekend is. Ze is actief in en rondom de regio Goeree-Overflakkee.

1. Wat zijn de grootste problemen rondom de doelgroep beginnende scooterrijders?

Zelfoverschatting bij jongeren is een van de grootste problemen. Jongeren denken “ik kan het allemaal wel”. Daarnaast vinden jongeren het ook leuk om opeens hard te kunnen rijden. Hard rijden is iets nieuws. Opeens kunnen jongeren tot ongeveer 50 km/u in plaats van 20 km/u op de fiets. Dit vinden jongeren leuk. Het geeft een gevoel van vrijheid.

Veel jongeren, die in een landelijk gebied wonen, hebben via een brom- of snorfiets opeens een veel groter gebied tot hun beschikking. Hun wereld wordt op deze manier veel groter. Ze zijn niet meer afhankelijk van ouders, vrienden of openbaar vervoer. Dus dan is een brommer tegelijk een handig maar ook leuk vervoersmiddel.

2. Wat zijn de grootste risicogedragingen bij beginnende scooterrijders?

Het grootste risico waar jonge bestuurders en ander verkeer mee te maken hebben is het **gedeelde fietspad**. Hierdoor is er sprake van twee verschillende soorten weggebruikers, die het fietspad allebei op een andere manier gebruiken. Het probleem is het grote verschil in snelheden. Brom- en snorfietsers rijden voornamelijk op **hoge snelheden** op deze fietspaden. Dit kan problemen veroorzaken voor andere verkeersdeelnemers. Voor haar gevoel zijn de meeste ongevallen enkelzijdig. Wat regelmatig voorkomt is dat jongeren door een hoge snelheid plotseling in de berm belanden. Door een hoge snelheid worden verkeerssituaties verkeerd ingeschat of moeten ze plotseling reageren en kunnen bestuurders bijvoorbeeld in de berm terechtkomen.

Een ander groot probleem in de regio Goeree is het gebruik van **alcohol en drugs** of een combinatie hiervan. In deze regio is er veel sprake van cokegebruik onder jongeren. Cokegebruik zorgt ervoor dat jongeren zichzelf snel overschatten en risico's niet meer goed inzien. Dit heeft gevaarlijke gevolgen in het verkeer.

Over afleiding (door bijvoorbeeld de smartphone) heeft zij geen beeld. Hiervan zou ze graag cijfers hebben. Wel kan ze zich voorstellen dat er bij snorfietsers eerder sprake is van afleiding, aangezien de snelheid hier toch iets lager ligt en de drempel voor het gebruik van de smartphone hierdoor dus minder lager ligt.

Het allergrootste risico met betrekking tot het gehele probleem met beginnende scooterrijders is het **gebrek aan data**. Er is te weinig informatie over verschillende soorten ongevallen om goed te kunnen duiden wat hiervan nu precies de oorzaak is en wat een mogelijke oplossing zou kunnen zijn. Daarnaast gaan de grootste verkeersorganisaties volgens haar niet goed met hun tijd mee. Er wordt te veel gekeken naar losse cijfers en data (bijvoorbeeld mogelijke snelheid van een voertuig in plaats van hoe hard er daadwerkelijk gereden wordt). Er wordt te veel naar de regels en infrastructuur gekeken, in plaats van naar het gedrag van de bestuurders zelf.

3. Hoe zit het met de (sociale) positie die scooterrijders innemen?

Wanneer het gaat over de sociale positie op de weg, geeft Danny aan dat jonge scooterbestuurders zich **helemaal de koning** voelen op de weg en daardoor heel weinig rekening houden met overig verkeer. Ze vergelijkt het met wanneer mensen hun autorijbewijs hebben gehaald, men dan pas inziet hoe vervelend het is wanneer

mensen geen licht hebben op de fiets. Pas wanneer jongeren meer volwassen worden en meer ervaring krijgen in het verkeer, krijgen ze pas door hoe lastig of vervelend het kan zijn als scooterrijders geen rekening houden met ander verkeer. Een belangrijke vraag waar geen antwoord op komt, is hoe jongeren er bewust van kunnen worden gemaakt welk gevoel zij (met name) fietsers geven wanneer zij roekeloos rijden zonder rekening te houden met andere weggebruikers. **Sociaal rijden** is iets anders dan het houden aan verkeersregels.

4. Wat is er bekend over de ongevalscijfers?

Er is geen data beschikbaar over ongevalscijfers wanneer platteland tegenover stedelijke gebieden wordt gezet. Wel geeft ze aan dat er in **landelijke gebieden** misschien nog wel een grote kans is op ongevallen dan in de stad. In de polder is er ook veel sprake van woon-werk- en schoolgaand verkeer. De kans op opgevallen wordt daar mogelijk groter, omdat er veel lange stukken zijn waar de noodzaak om op te letten lager kan lijken. Hierdoor zijn jongeren wellicht sneller afgeleid terwijl ze aan het rijden zijn.

Daarnaast zijn er redelijk wat plekken waar het feit dat brom- en snorfietsers naar de rijbaan of juist het fietspad moeten, niet overal even duidelijk zijn. Heel veel plekken verschillen van elkaar, dus één regel (bijvoorbeeld bromfietsers naar de rijbaan) is niet per se overal even handig. Ook hier zijn weer geen cijfers over, wat het lastig maakt om er iets nuttigs over te zeggen.

5. Wat is de mening over de vorm van het huidige praktijkexamen?

Als laatste wordt het praktijkexamen voor brom- en snorfietsers besproken. Danny heeft **niet het idee dat het ingevoerde praktijkexamen helpt** met betrekking tot rijvaardigheid en verkeersveiligheid. Dit komt vooral, omdat het praktijkexamen voor de scooter 'niks voorstelt' vergeleken met het auto- of motorrijbewijs. Het scooterrijbewijs behelst drie uur praktijkles, terwijl het met de auto al snel veertig uur is. Op deze manier leren jongeren niet hoe het echt is om te met een scooter deel te nemen aan het verkeer. Op dit moment is ze bezig met gesprekken met rijsscholen om het aantal praktijkles uren op te schroeven, zodat jongeren beter voorbereid in het verkeer terechtkomen.

Over de helm- en rijbaanplicht zegt ze dat dat dit een **succesvolle regel kan zijn**. Om het aantal ongevallen te verminderen, vindt ze het een logische keuze. Echter geeft ze ook aan dat het nu **nog te vroeg is om uitspraken** te doen en te zien wat de gevolgen zijn. Het leidt er ook toe dat minder mensen kiezen voor een snorfiets als vervoersmiddel, wat ook een reden kan zijn voor een verminderd aantal ongelukken. Ze geeft aan dat er zo veel verschillende factoren zijn, ook per stad of locatie, en dat het daarom onmogelijk te zeggen is of deze regelgeving overal succesvol kan zijn.

Als laatste geeft ze aan dat de ontwerpsnelheid van een voertuig niet de daadwerkelijke snelheid is dat ermee wordt gereden, terwijl dit vaak wel nog de manier is hoe er wordt gekeken naar '**rijgedrag**'. Menselijk gedrag in het verkeer is echt anders dan de 'apparaten of voertuigen' zelf. Het zijn mensen die de fouten maken, niet de voertuigen of de wegen. Dit moet voor grote organisaties dus ook de insteek zijn om problemen aan te pakken en dat is wat ze mist.

Bijlage II – Interview met Petra van Ingen, beleidsmedewerker bij gemeente Houten

Petra van Ingen is werkzaam als beleidsmedewerker bij gemeente Houten en is dagelijks bezig om alles wat te maken heeft met verkeer in haar gemeente te verbeteren. Beginnende scooterrijders is hier een belangrijk onderdeel van. Ze geeft aan dat het aantal ongevallen nog niet heel goed is kaart gebracht, maar dat het gaat steeds beter gaan met het bijhouden ervan. Door middel van RAVU-gegevens kan er een beter beeld worden geschept over de huidige ongevallen.

1. Wat zijn de grootste problemen rondom de doelgroep beginnende scooterrijders?

Het grootste probleem is toch de **hoge snelheid**, waarmee scooters rijden. Dit komt, omdat ze relatief makkelijk zijn op te voeren. Er is verder weinig controle, omdat er geen capaciteit is voor meer handhaving. Wanneer er al sprake is van handhaving door middel van bijvoorbeeld een rollerbank door het scooterteam, dan wordt dit al snel doorgebriefd door jongeren. Hierdoor is de pakkans en het gevoel dat je gepakt kan worden erg klein.

Daarnaast is de **infrastructurele structuur** in gemeente Houten ingericht, zodat scooters makkelijk hard kunnen rijden. Ten eerste hebben zij op zeer veel punten voorrang, wat het makkelijk maakt om op een hoge snelheid te rijden. Daarnaast zijn er veel fietsstraten, waar auto's minder hard mogen en er meer ruimte is voor fietsers en scooters. De meest kwetsbare punten zijn toch oversteekpunten en kruispunten.

2. Wat zijn de grootste risicogedragingen?

Daarnaast lijkt de houding van scooterrijders ook van grote invloed. **Zelfoverschatting** lijkt een groot probleem onder deze doelgroep. Ze lijken te denken dat ze alles kunnen en houden daarom minder rekening met het overige verkeer.

Alcohol en drugs speelt veel minder een rol in gemeente Houten. Zij hebben hier weinig ervaring met deze soort problematiek onder deze doelgroep. Het speelt ook mee dat niet altijd alle gegevens zichtbaar zijn, maar dit is zeker niet het grootste probleem in Houten.

3. Hoe zit het met de (sociale) positie die scooterrijders innemen?

Gedeelde fietspaden zijn wel een groot probleem. Vanwege de (sociale) positie die scooterrijders innemen in het verkeer, levert dit vaak problemen om met fietsers. Haantjesgedrag speelt hierbij zeker een rol, zeker wanneer jogneren in groepen onderweg zijn, dus op verschillende scooters.

Ze heeft het gevoel dat jongeren in groepen veel eerder **stoer** willen doen en op deze manier minder rekening houden met andere weggebruikers. Het probleem is dat de infrastructuur zo is ingericht, dat scooter niet op de rijbaan kunnen, omdat het snelheidsverschil dan te groot wordt, wat onverantwoordelijk zou worden.

Ook **afleiding** is een serieus probleem. Met name het gebruik van de smartphone en het rijden met oortjes/muziek in. Hierdoor is er veel minder aandacht voor het verkeer. Verder ligt daar niet de focus op, aangezien smartphonegebruik ook al landelijk is opgepakt.

4. Wat is er bekend over de ongevals cijfers?

Er zijn weinig tot geen verschillen bekend tussen landelijke en stedelijke gebieden. Hier is geen informatie over. Wanneer het gaat over de wegverdeling zou het kunnen dat er door de infrastructuur in Houten op de fietspaden meer overlast heerst dan in andere plaatsen, aangezien brommers niet op de rijbaan kunnen rijden. Het snelheidsverschil met auto's zou dan veel te groot worden, omdat auto's op de ringwegen veel harder mogen.

5. Wat is de mening over de huidige regelgeving met betrekking tot scooterrijders?

In gemeente Houten zijn ze momenteel niet bezig met het **praktijkexamen**. Wanneer er gevraagd wordt naar de huidige vorm, wordt er wel gezegd dat het geen slecht idee zou zijn wanneer het aantal uren omhoog zou gaan. Aan de ene kant zou drie à vier uur genoeg moeten zijn, maar wanneer de vergelijking wordt gemaakt met de auto, klinkt het opeens wel erg weinig. De brommer hoeft qua voertuig een stuk minder onder de knie

worden gekregen. Qua rijvaardigheid, anticiperen en omgaan met de verkeersregels en het gedrag zou het juist wel weer goed zijn.

Over de **helmplicht** is ze positief. Dat zou alleen maar positief kunnen uitpakken, aangezien het gewoonweg meer bescherming biedt. Het is misschien niet 'cool', maar wel veilig. Het risico dat ontstaat door de combinatie van kwetsbaarheid en de hoge snelheid, kan enigszins worden opgevangen door bescherming van de helm. Snorfietzers op de **rijbaan** vindt ze in principe ook een goede zaak, echter is de infrastructuur zo ingericht dat het in gemeente Houten geen oplossing is. Er zou nog gedacht kunnen worden aan specifieke routes/paden die alleen voor scooter beschikbaar zouden kunnen worden, maar ook dat is een gecompliceerde oplossing.