

jongeren met **impact**

TeamAlert

**JONGEREN ALS BEGINNENDE
SCOOTERRIJDEERS**

Kwantitatieve toetsing focusgroepen

Stichting TeamAlert
Jongeren met impact

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

Megan van Meer

December 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.

INHOUD

1. Inleiding & Achtergrond
2. Het onderzoek
3. Resultaten: situatie scooterrijden
4. Resultaten: helmgebruik
5. Resultaten: te hard rijden
6. Resultaten: telefoongebruik
7. Resultaten: pakkans, plaats & werk
8. Conclusie en aanbevelingen
9. Bronnen
10. Bijlage

01 | INLEIDING & ACHTERGROND

01| INLEIDING

Brom- en snorfietzen zijn een zeer populair vervoersmiddel in Nederland (SWOV, 2017). Brom- en snorfietzers lopen echter ook het meeste risico op verkeersongevallen.

Ten eerste is het ongevalsrisico voor brom- en snorfietzers groter dan bij welk vervoersmiddel dan ook. In absolute cijfers zijn de meeste verkeersdoden automobilisten, maar relatief gezien, op basis van aantal gereden kilometers, lopen brom- en snorfietzers het grootste risico (SWOV, 2017). Daarnaast is het ongevalsrisico voor beginnende bestuurders (voor alle vervoersmiddelen) groter dan voor ervaren bestuurders. Het blijkt dat de meeste ongevallen onder brom- en snorfietzers vallen onder de jongere doelgroep (SWOV, 2017).

Een belangrijke verklaring voor het hoge aantal verkeersongevallen onder deze doelgroep is een combinatie van een jonge leeftijd en het gebrek aan ervaring. 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 (Evans, 1991). Echter, hoe meer tijd iemand in het verkeer doorbrengt, hoe groter de kans op een ongeluk wordt (Chapman, 1973). Toch is het zo dat hoe meer ervaring iemand in het verkeer heeft, hoe kleiner de kans wordt dat iemand een ongeluk krijgt.

Een andere factor die bijdraagt aan het hoge ongevalsrisico is scooterrijders een kwetsbare positie hebben op de scooter (SWOV, 2017). Dit komt doordat het weinig bescherming biedt, maar wel op relatief hoge snelheid rijdt. Dit, in combinatie met jonge en onervaren bestuurders, leidt tot een verhoogd ongevals- en overlijdensrisico voor deze doelgroep. Aangezien bij een ongeluk vaak meerdere personen betrokken zijn, is het belangrijk om de risico's die deze doelgroep loopt en veroorzaakt, terug te dringen.

Verder zijn er nog een aantal specifieke gedragingen die invloed hebben op de verkeers(on)veiligheid. Zo rijden jongeren vaker met alcohol en drugs op (SWOV, 2017) en komt het vaak voor dat jongeren te hard rijden op de scooter (Møller & Haustein, 2016). Hierbij is de brommer of scooter vaak opgevoerd, waardoor deze veel sneller kan rijden dan officieel is toegestaan. Het dragen van de helm gebeurt ook niet altijd, terwijl dit wel is verplicht voor bromfietzers (Moskal, Martin & Laumon, 2012).

Verder speelt afleiding in het verkeer een grote rol onder deze doelgroep. Dit kan door onder andere vermoeidheid komen, maar vaak is telefoongebruik de oorzaak hiervan (SWOV, 2018; Møller & Haustein, 2016). Beginnende scooterrijders maken zich schuldig aan veel van dit soort risicogedragingen, waardoor het een groep is die een verhoogd risico loopt maar ook veroorzaakt.

01| INLEIDING

Door een jonge leeftijd en het gebrek aan ervaring maken jongeren vaak verkeerde beslissingen en zien zij de gevaren van hun acties niet in. Toch maken jongeren deze keuzes. Het is nog niet duidelijk wat de motieven zijn voor jongeren om risicogedrag te vertonen op de brom- en snorfiets. Door middel van focusgroepen zijn de motieven voor dit gedrag achterhaald, dit onderzoek is een kwantitatieve toetsing van deze resultaten.

Leeswijzer

Als eerste zullen de resultaten van focusgroepen besproken worden. In hoofdstuk 2 wordt de opzet van het huidige onderzoek besproken. In hoofdstukken drie tot en met zeven worden de resultaten van het onderzoek besproken. Het rapport sluit af met een conclusie en aanbevelingen in hoofdstuk acht.

In dit rapport wordt regelmatig gesproken over de scooter, de term scooter wordt gebruikt als overkoepelde term voor de brom- en snorfiets. De brom- en snorfiets zullen expliciet genoemd worden wanneer de resultaten enkel over één van deze vervoersmiddelen gaan. Het verschil tussen een brom- en een snorfiets is dat de toegestane maximum snelheid op de bromfiets 45 kilometer per uur is, terwijl dit op de snorfiets 25 kilometer per uur is. Daarnaast is het voor bromfietzers altijd verplicht om een helm te dragen, terwijl dit voor snorfietzers niet het geval is (met uitzondering van de binnenstad van Amsterdam, waar snorfietzers verplicht zijn om op de rijbaan te rijden met helm).



01 | ACHTERGROND

07

In dit onderzoek worden de resultaten van zes focusgroepen over risicogedrag op de scooter getoetst (TeamAlert, 2020). Uit de focusgroepen komen drie thema's naar voren die ten grondslag liggen aan het risicogedrag dat jongeren vertonen op de scooter: risicoperceptie en zelfoverschatting, sociale omgeving en fysieke omgeving.

Risicoperceptie en zelfoverschatting

Jongeren vertonen risicogedrag op de scooter. Gedrag wat genoemd wordt tijdens de focusgroepen is te hard rijden, rijden onder invloed van cannabis, telefoongebruik en stunts. Jongeren geven aan dat wanneer zij risicogedrag vertonen, zij constant een inschatting maken of de situatie het toelaat om dit gedrag te vertonen of niet.

Een aantal dingen vallen op bij de inschatting die zij maken. In sommige gevallen, zoals bij te hard rijden en rijden onder invloed van cannabis, zien jongeren de risico's van het gedrag niet in. Zij overschatten zichzelf en onderschatten de situatie en de mogelijke invloed van dit gedrag op andere weggebruikers. Bij telefoongebruik en stunts is er te zien dat jongeren wel inzien dat het gedrag gevaarlijk is, maar dat zij het gedrag voor zichzelf goedpraten. Hierin maken zij een overschatting van hun eigen kunnen: wanneer anderen het doen is het wel gevaarlijk, maar zij zelf zijn wél in staat het gedrag te vertonen. En zij vertonen het gedrag op een zo veilig mogelijke manier, bijvoorbeeld alleen als het rustig is.

Jongeren denken dat zij zelf goed in staat zijn het risico in te schatten van het gedrag wat zij vertonen en dat zij hierin rekening houden met hun medeweggebruikers. Deze resultaten laten zien dat er sprake is van een lage

risicoperceptie en zelfoverschatting bij risicogedrag op de scooter.

Sociale omgeving

Het verkeersgedrag van jongeren wordt beïnvloed door hun sociale omgeving, zowel positief als negatief. Dit heeft veel verschillende oorzaken. Zo zijn jongeren bang voor boetes en extra maatregelen zoals een WOK-melding (herkeuring van de scooter). Dit zorgt ervoor dat jongeren zich beter aan een aantal verkeersregels houden, dan wanneer de risico's op boetes er niet zouden zijn. Verder is er sprake van groepsdruk door vrienden en collega's, waardoor jongeren zich gevaarlijk gedragen op de scooter. Doordat zij door vrienden of collega's worden aangemoedigd om hard te rijden of regels te verbreken, doen zij dit ook. Het is in veel groepen de norm geworden om regels te verbreken waardoor het voor een individu lastig is om hier tegenin te gaan. Toch zijn er ook jongeren die juist weerstand bieden tegen deze groepsdruk. Zij kiezen hun eigen veiligheid boven het bij de groep willen horen. Als laatste is er bij veel jongeren sprake van zelfoverschatting, waardoor jongeren zich juist niet laten beïnvloeden door ouders en vrienden, die hen eigenlijk willen behoeden voor gevaarlijk rijgedrag.

TeamAlert

jongeren met **impact**

01| ACHTERGROND

Fysieke omgeving

Een aantal redenen die jongeren geven om risicogedrag te vertonen, met name te hard rijden, hebben te maken met de fysieke omgeving waarin zij rijden. De maximumsnelheid van bromfietzers op de rijbaan ligt volgens een deel van de jongeren te laag. Dit komt omdat automobilisten vaak harder rijden, waardoor zij het snelheidsverschil als te groot ervaren. Jongeren ervaren dit als gevaarlijk en noemen dit als reden om harder dan 45 kilometer per uur te rijden.

Daarnaast geven jongeren aan dat zij soms ten onrechte op de weg/het fietspad rijden. Bovengenoemde reden speelt hier een rol. Daarnaast noemen bromfietzers dat zij het soms (ook) gevaarlijk vinden om op het fietspad te rijden, omdat zij veel harder rijden dan fietsers. Zij geven dit als reden om op de weg te rijden wanneer zij eigenlijk gebruik zouden moeten maken van het fietspad. De wisselpaadjes tussen fietspad en rijbaan worden door meerdere jongeren ook als zeer vervelend ervaren. Deze wisselpaadjes zijn te kort en/of niet goed onderhouden, waardoor jongeren het gevaarlijk vinden om gebruik te maken van deze padjes. Zij moeten namelijk veel snelheid maken of zeer hard afremmen bij het gebruik van deze padjes tijdens het wisselen van rijbaan naar fietspad of vice versa.



02 | HET ONDERZOEK

02| HET ONDERZOEK

10

Het doel van dit onderzoek is het toetsen van de resultaten van de focusgroepen naar risicogedrag op de scooter. In dit onderzoek ligt de focus op twee risicogedragingen, namelijk te hard rijden en telefoongebruik op de scooter. Daarnaast is de houding van jongeren ten opzichte van een aantal actuele ontwikkelingen in de regelgeving rondom snorfietsgebruik getoetst. Deze toetsing is uitgevoerd door middel van een online vragenlijstonderzoek. Het onderzoek geeft antwoord op de volgende onderzoeksvraag met bijbehorende deelvragen:

In hoeverre rijden jonge scooterrijders te hard, gebruiken zij hun telefoon op de scooter en wat zijn de belangrijkste motieven voor dit gedrag?

- Op welke manier spelen risicoperceptie en zelfoverschatting een rol in het risicogedrag van beginnende scooterrijders?
- Op welke wijze spelen groepsdruk en de heersende sociale norm een rol in het risicogedrag van beginnende scooterrijders?
- Hoe speelt de omgeving of de infrastructuur een rol in het risicogedrag van beginnende scooterrijders?

Deelnemers

Er hebben 488 scooterrijders tussen de 16 en 24 jaar oud meegedaan aan dit onderzoek. De steekproef is representatief op geslacht, leeftijd en type scooter (brom- of snorfiets; CBS, 2020; CBS, 2017). Zie Bijlage 1 voor meer informatie over de steekproef.

Kenmerken	
Geslacht	
Man	69%
Vrouw	31%
Leeftijd	
16 t/m 19	34%
20 t/m 24	66%
Type scooter	
Bromfiets	45%
Snorfiets	55%

03 | RESULTATEN

SITUATIE SCOOTERRIJDEN

TeamAlert

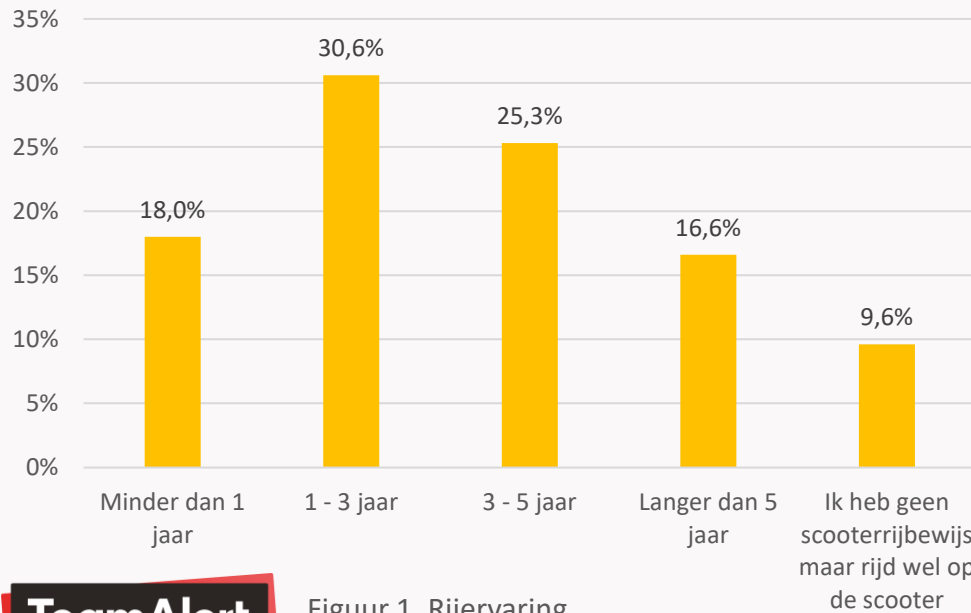
longeren de impact

03| SITUATIE SCOOTERRIJDEN

12

In hoofdstuk 3 zullen de resultaten van het onderzoek worden besproken. De resultaten zijn opgedeeld in een aantal thema's. Als eerste wordt de situatie rondom het scootergebruik van jongeren beschreven.

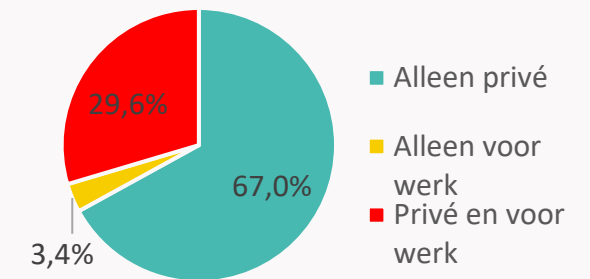
In Figuur 1 is te zien dat de meerderheid van de jongeren een beginnend bestuurder is op de scooter (73,9%), zij hebben minder dan vijf jaar hun scooterrijbewijs. Bijna één op tien jongeren die op de scooter rijdt heeft geen scooterrijbewijs, maar rijdt wel op de scooter. Een kleine meerderheid van de jongeren mag op de scooter rijden, omdat zij hun autorijbewijs hebben gehaald (57,5%), 42,5% van de jongeren heeft rijexamen voor de scooter gedaan.



Figuur 1. Rijervaring

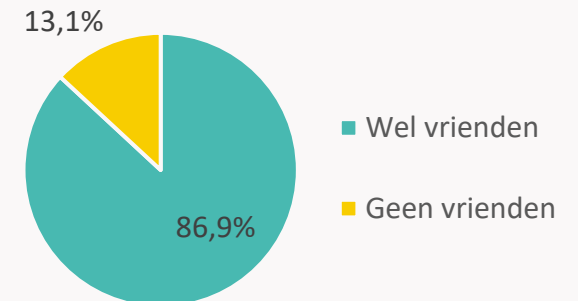
De meeste jongeren rijden enkel voor privégebruik op de scooter. Een heel klein gedeelte van de jongeren rijdt alleen voor werk op de scooter. Eén op de drie jongeren rijdt zowel voor werk als privé op de scooter.

Driekwart van de jongeren die in beide situaties op de scooter rijden, rijdt het meeste in privésituaties op de scooter. Aan de jongeren die in beide situaties op de scooter rijden is gevraagd de vragenlijst in te vullen voor de situatie waarin zij het meest op de scooter rijden.



Figuur 2. Situatie scooter

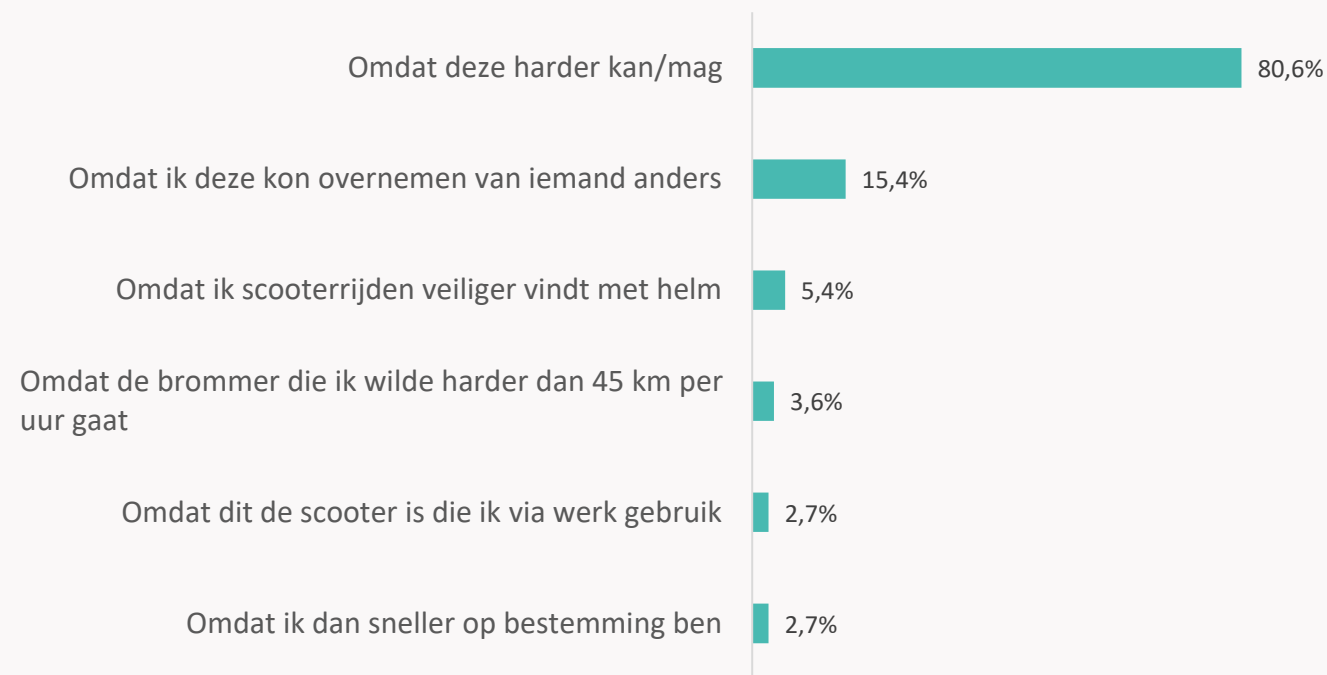
Ruim vier op de vijf jongeren die op de scooter rijden hebben ook vrienden die op de scooter rijden.



Figuur 3. Vrienden en scooterrijden

03| SITUATIE SCOOTERRIJDEN

Vervolgens hebben we aan de jongeren die op een bromfiets rijden gevraagd waarom zij de bromfiets verkiezen boven de snorfiets. Hierbij konden zij kiezen uit een aantal vooraf aangegeven redenen die uit de focusgroepen naar voren kwamen en hadden zij de mogelijkheid om zelf redenen toe te voegen. In Figuur 4 is te zien dat vier op de vijf jongeren die op een bromfiets rijdt dit doet, omdat deze harder kan/mag dan een snorfiets.

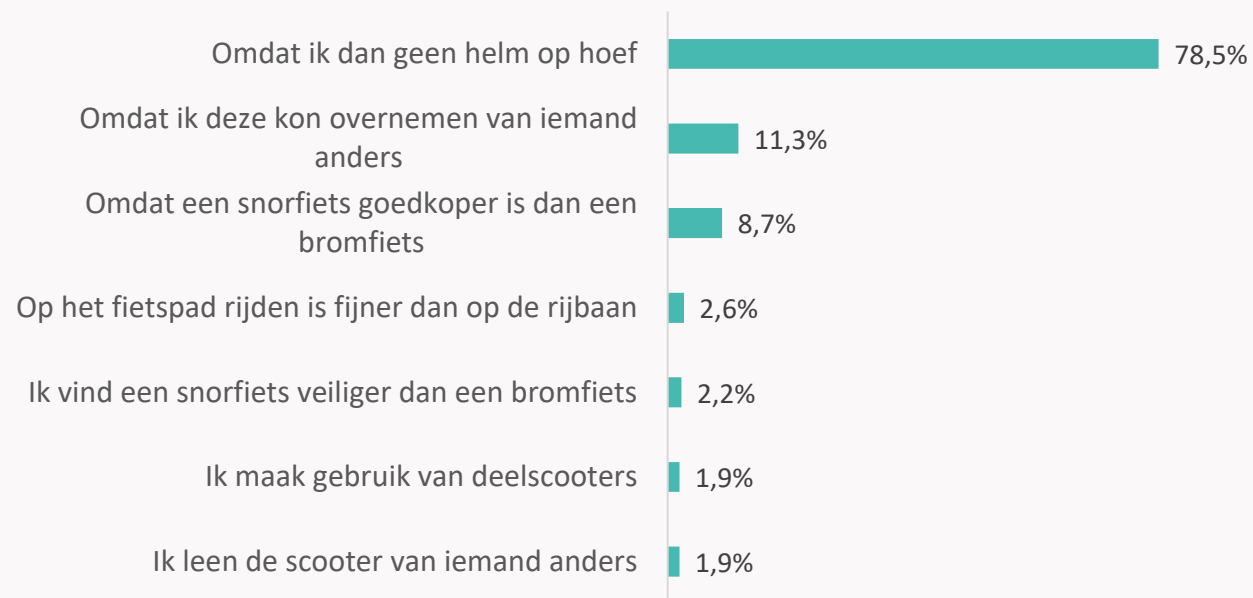


Figuur 4. Redenen voor keuze bromfiets



03| SITUATIE SCOOTERRIJDEN

Vervolgens hebben we aan de jongeren die op een snorfiets rijden gevraagd waarom zij de snorfiets verkiezen boven de bromfiets. Hierbij konden zij kiezen uit een aantal vooraf aangegeven redenen die naar voren kwamen uit de focusgroepen en hadden zij de mogelijkheid om zelf redenen toe te voegen. In Figuur 5 is te zien dat meer dan driekwart van de jongeren die op een snorfiets rijdt dit doet, omdat zij dan geen helm op moeten.



Figuur 5. Redenen voor keuze snorfiets



04 | RESULTATEN

HELMGEBRUIK

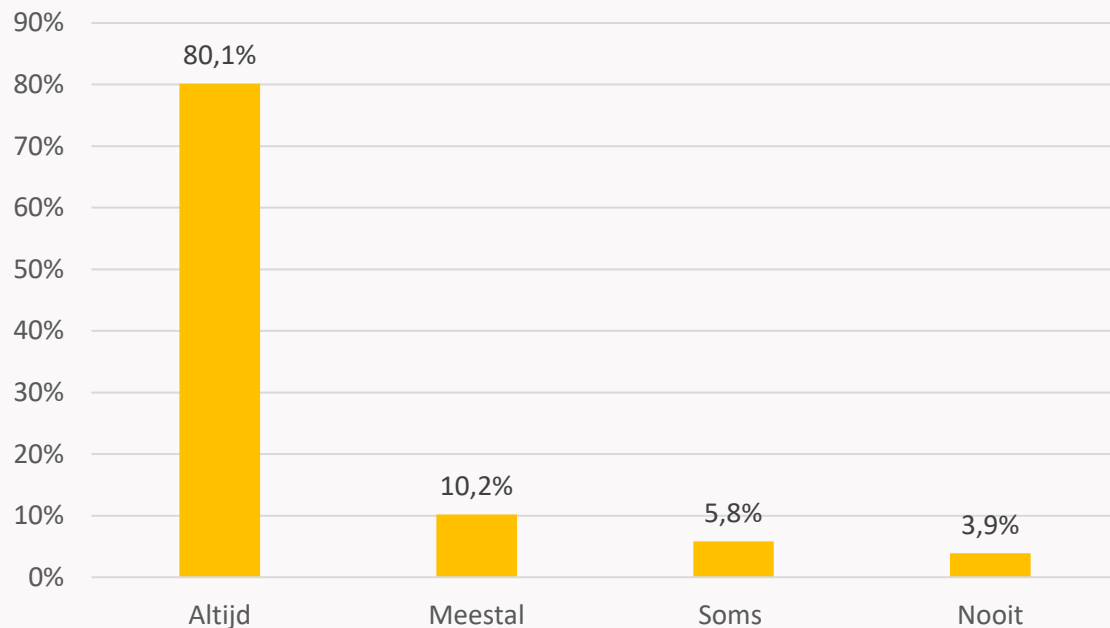


04| HELMGEBRUIK

16

In deze paragraaf worden de resultaten besproken die gaan over het dragen van een helm op de scooter.

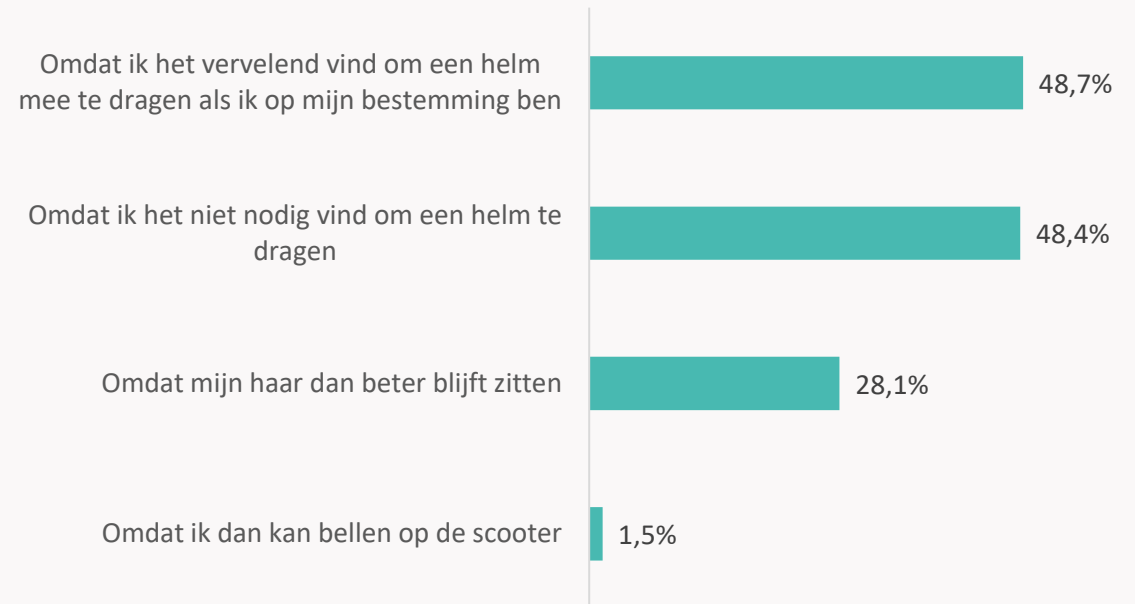
Aan de jongeren die op een brommer rijden én de jongeren die in Amsterdam op de snorfiets rijden (zij moet binnen de stad op de rijbaan rijden en daarom ook een helm dragen) is gevraagd hoe vaak zij een helm dragen. In Figuur 6 is te zien dat vier op de vijf jongeren altijd een helm draagt wanneer dat moet.



TeamAlert
jongeren met impact

Figuur 6. Helmgebruik

Aan de jongeren die soms geen helm dragen is gevraagd waarom zij dat (soms) niet doen. Hier komen twee belangrijke redenen naar voren voor het (soms) niet dragen van een helm: jongeren vinden het vervelend om de helm mee te moeten dragen, wanneer zij op bestemming zijn en jongeren vinden het in sommige situaties niet nodig om een helm te dragen, bijvoorbeeld wanneer zij maar een klein stukje hoeven te rijden met de scooter (zie Figuur 7).

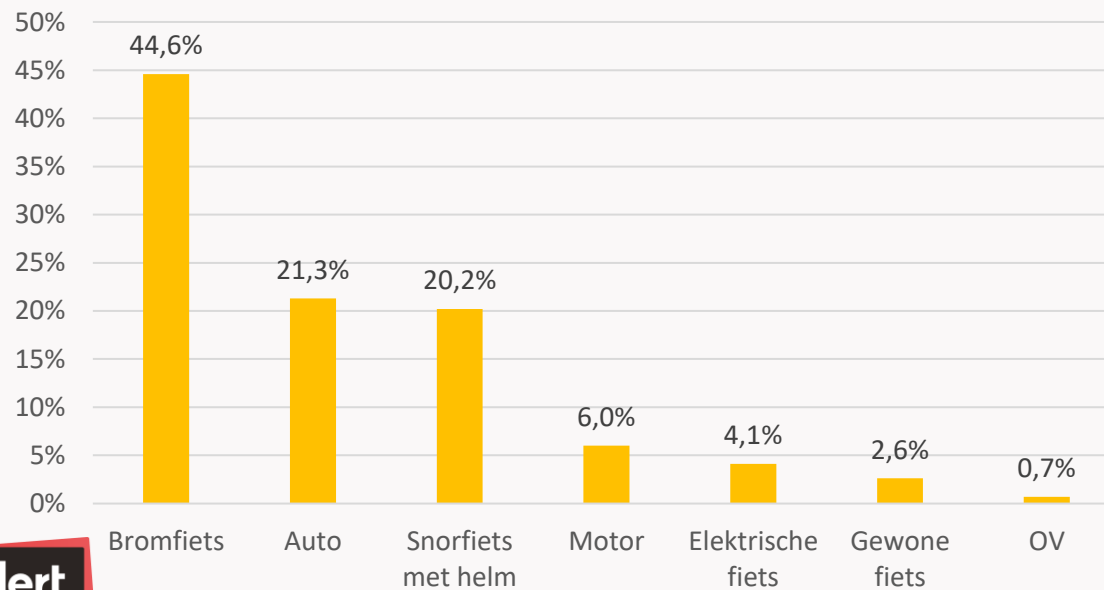


Figuur 7. Redenen voor het niet dragen van een helm

04| HELMGEBRUIK

Sinds 2018 mogen gemeenten zelf bepalen of snorfietzers in hun gemeente verplicht zijn een helm te dragen. Op dit moment zijn enkel snorfietzers die in Amsterdam rijden verplicht een helm te dragen, wanneer zij niet op het fietspad mogen rijden. Het is echter mogelijk dat dit in de toekomst in heel Nederland verplicht wordt. Aan de jongeren die op de snorfiets rijden is daarom gevraagd wat zij zouden doen als de helm verplicht wordt voor dit voertuig.

In Figuur 8 is te zien dat één op de vijf snorfietzers op de snorfiets zou blijven rijden met helm. Vier op de vijf snorfietzers zou overstappen naar een ander vervoersmiddel. De meeste van hen stappen in dit geval over naar een bromfiets (44,6%).



TeamAlert

jongeren met **impact**

Figuur 8. Keuze vervoersmiddel bij verplichting helm op snorfiets



05 | RESULTATEN

TE HARD RIJDEN

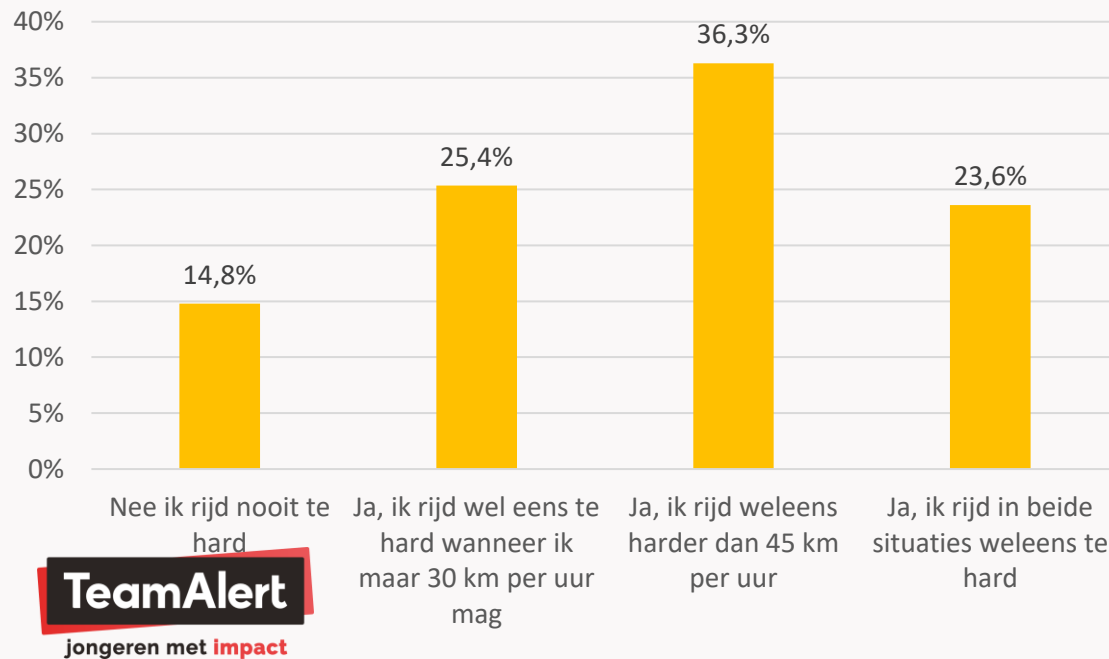
05| TE HARD RIJDEN

19

In deze paragraaf worden de resultaten besproken die gaan over te hard rijden op de scooter.

In Figuur 9 is te zien dat 85,2% van de jongeren die op een bromfiets rijdt weleens te hard rijdt. Een kwart doet dat alleen op wegen met een snelheidslimiet van 30 km per uur. Eén derde rijdt weleens harder dan 45 km per uur en iets minder dan een kwart rijdt te hard in beide situaties.

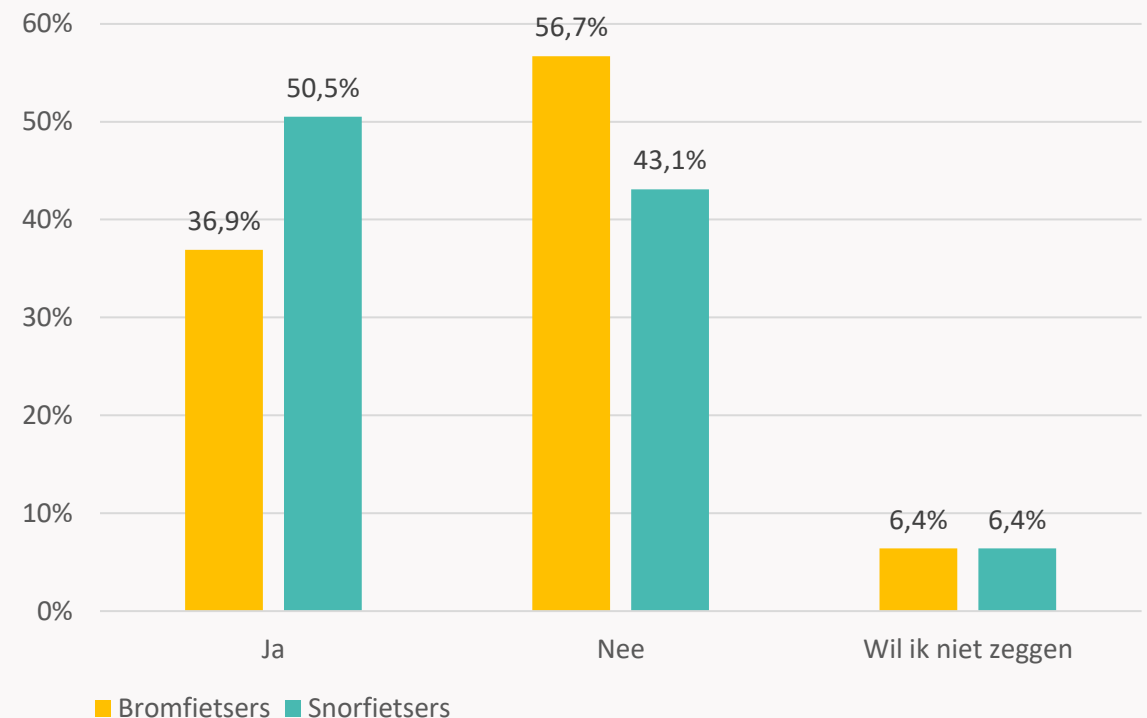
77,5% van de snorfietzers rijdt weleens harder dan 25 km per uur.



Figuur 9. Te hard rijden op de bromfiets

36,9% van de bromfietzers heeft hun bromfiets laten opvoeren, gemiddeld kan een opgevoerde bromfiets 74 km per uur (SD = 20,9). Volgens de wet mag de bromfiets 45 km per uur.

50,5% van de snorfietzers heeft hun snorfiets laten opvoeren, gemiddeld kan een opgevoerde snorfiets 50,6 km per uur (SD = 20,1). Volgens de wet mag de snorfiets 25 km per uur.



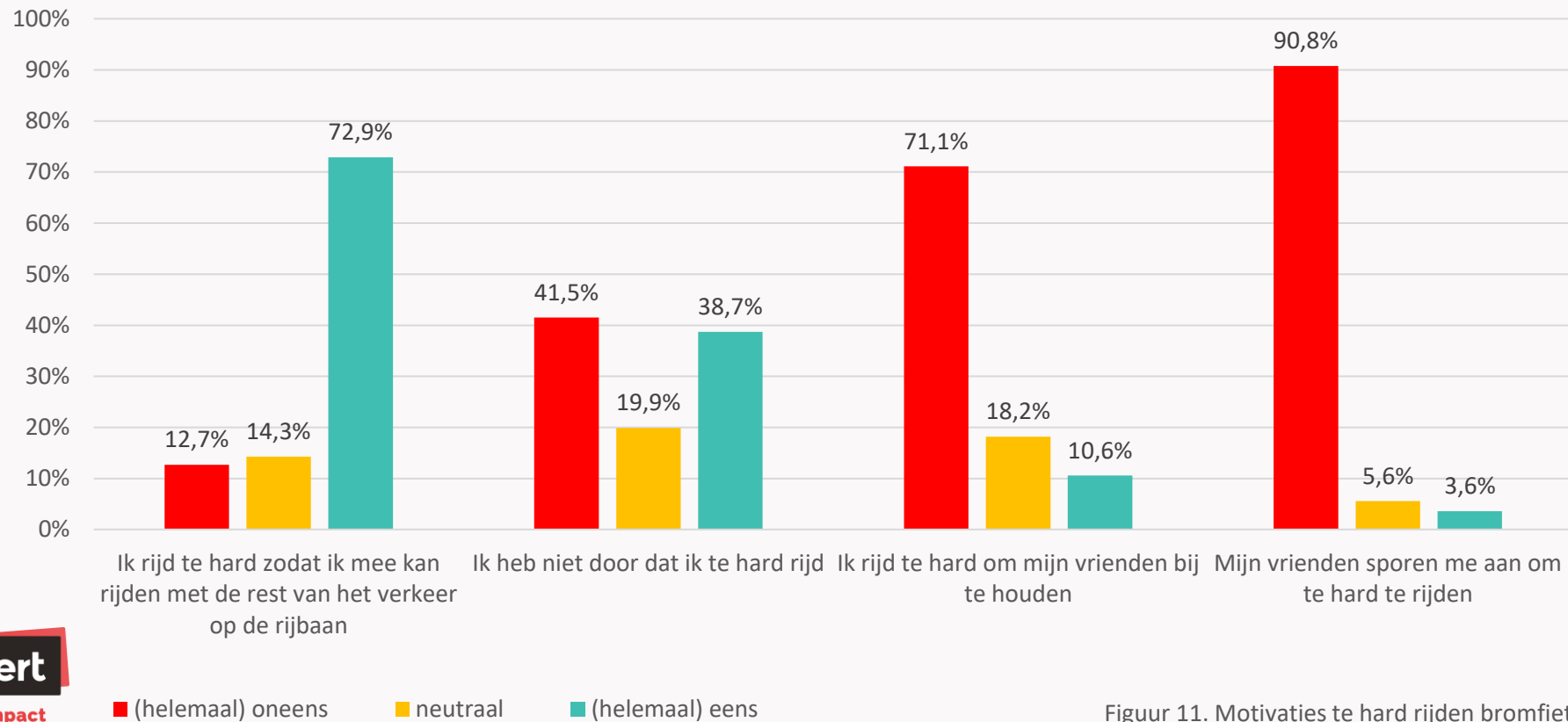
Figuur 10. Opvoeren scooter

05| TE HARD RIJDEN

20

Aan de scooterrijders die te hard rijden is gevraagd waarom zij weleens te hard rijden. Deze resultaten zijn gesplitst voor bromfietzers en snorfietzers. In Figuur 11 is te zien dat de meerderheid van de bromfietzers weleens te hard rijdt, omdat zij dan mee kunnen rijden met het verkeer op de rijbaan (72,9%). Meer dan één derde van

de bromfietzers heeft niet in de gaten dat zij weleens te hard rijden. Eén op de tien bromfietzers rijdt te hard om hun vrienden bij te houden. De grote meerderheid van de bromfietzers wordt niet door hun vrienden aangespoord om te hard te rijden.



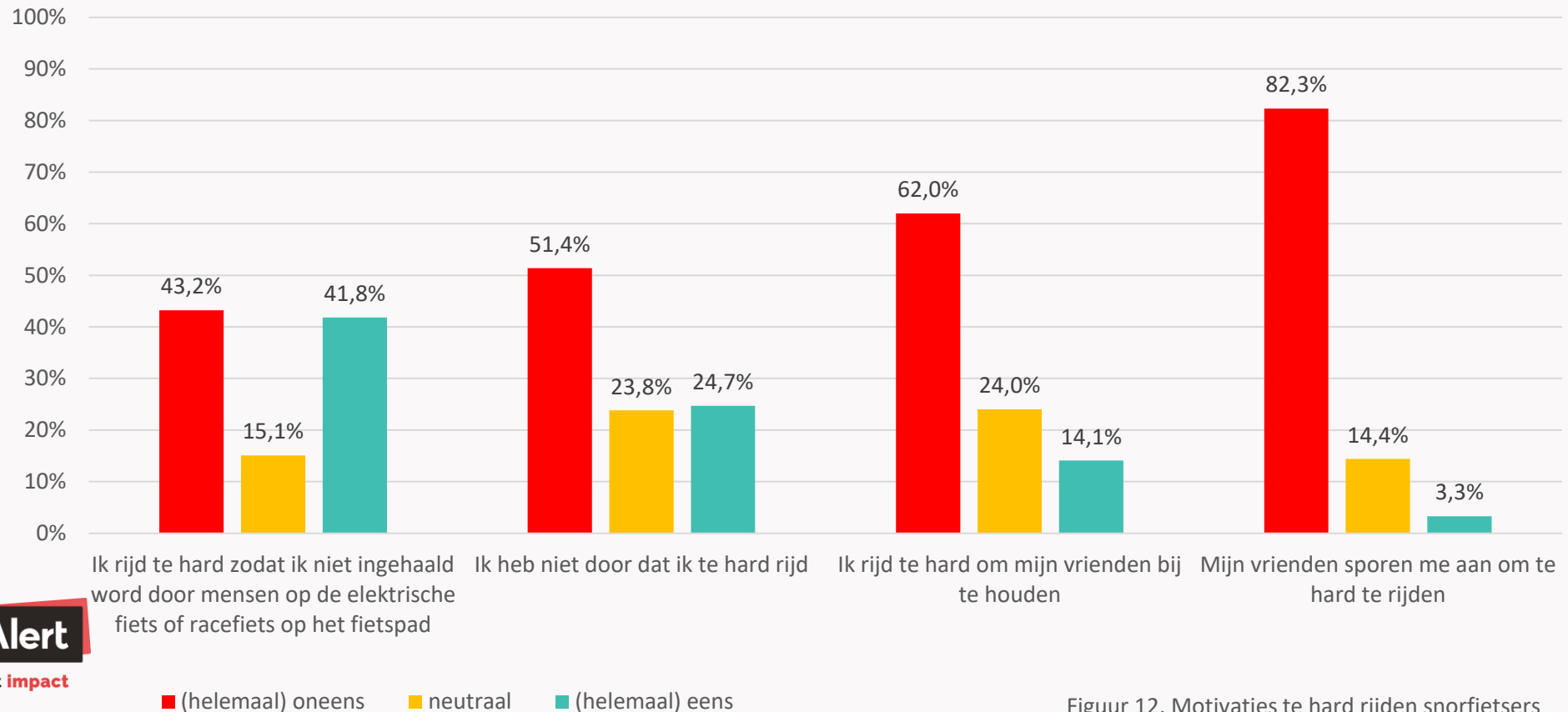
Figuur 11. Motivaties te hard rijden bromfietzers

05| TE HARD RIJDEN

21

In Figuur 12 is te zien dat twee op de vijf snorfietzers wel eens te hard rijdt, zodat zij niet ingehaald worden door elektrische fietsers of racefietsers op het fietspad. Een kwart van de snorfietzers heeft niet in de gaten dat zij weleens te hard rijden. Iets meer dan één op de tien bromfietzers (14,1%) rijdt te hard om hun vrienden bij te

houden. De grote meerderheid van de snorfietzers wordt niet door hun vrienden aangespoord om te hard te rijden.

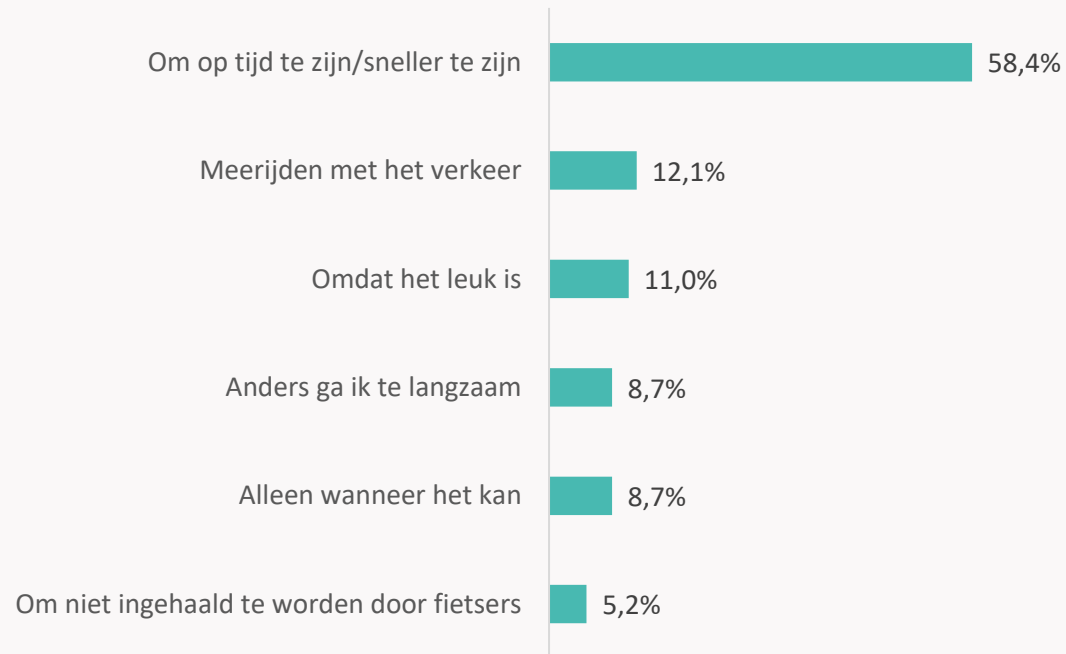


Figuur 12. Motivaties te hard rijden snorfietzers

05| TE HARD RIJDEN

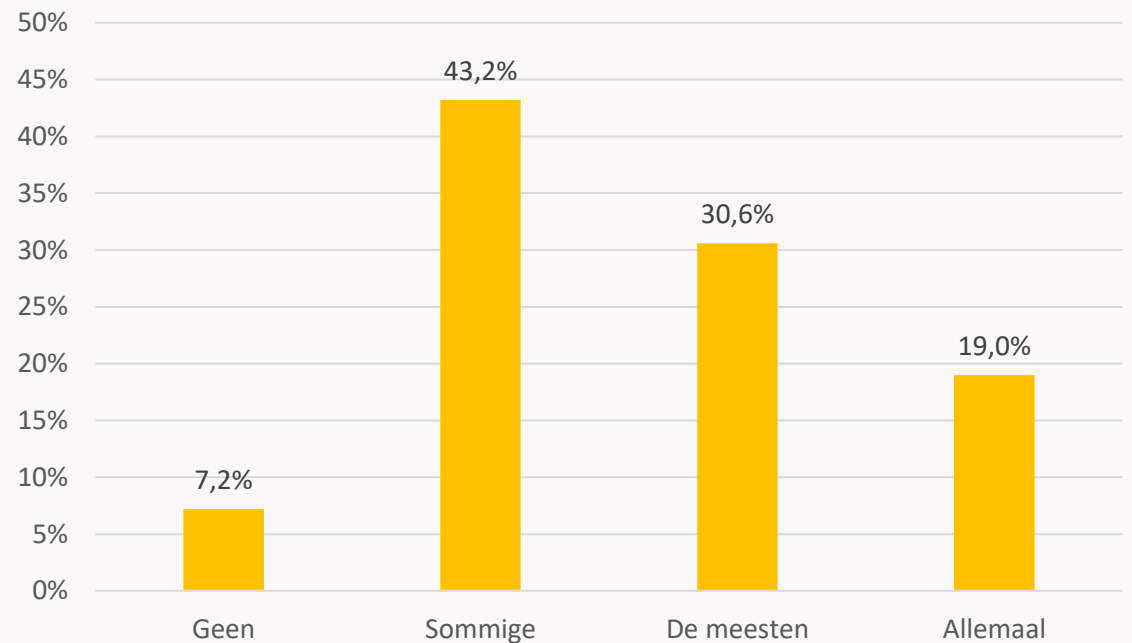
22

In Figuur 13 zijn nog meer redenen te vinden die scooterrijders geven voor het te hard rijden. De reden die het vaakst gegeven wordt is om dat er te hard gereden wordt om op tijd te zijn of sneller op bestemming te zijn.



Figuur 13. Overige redenen voor te hard rijden

Daarnaast is er aan de scooterrijders gevraagd of hun vrienden die scooter rijden weleens te hard rijden. In Figuur 14 is te zien dat de meerderheid van de vrienden die op de scooter rijdt, weleens te hard rijdt.



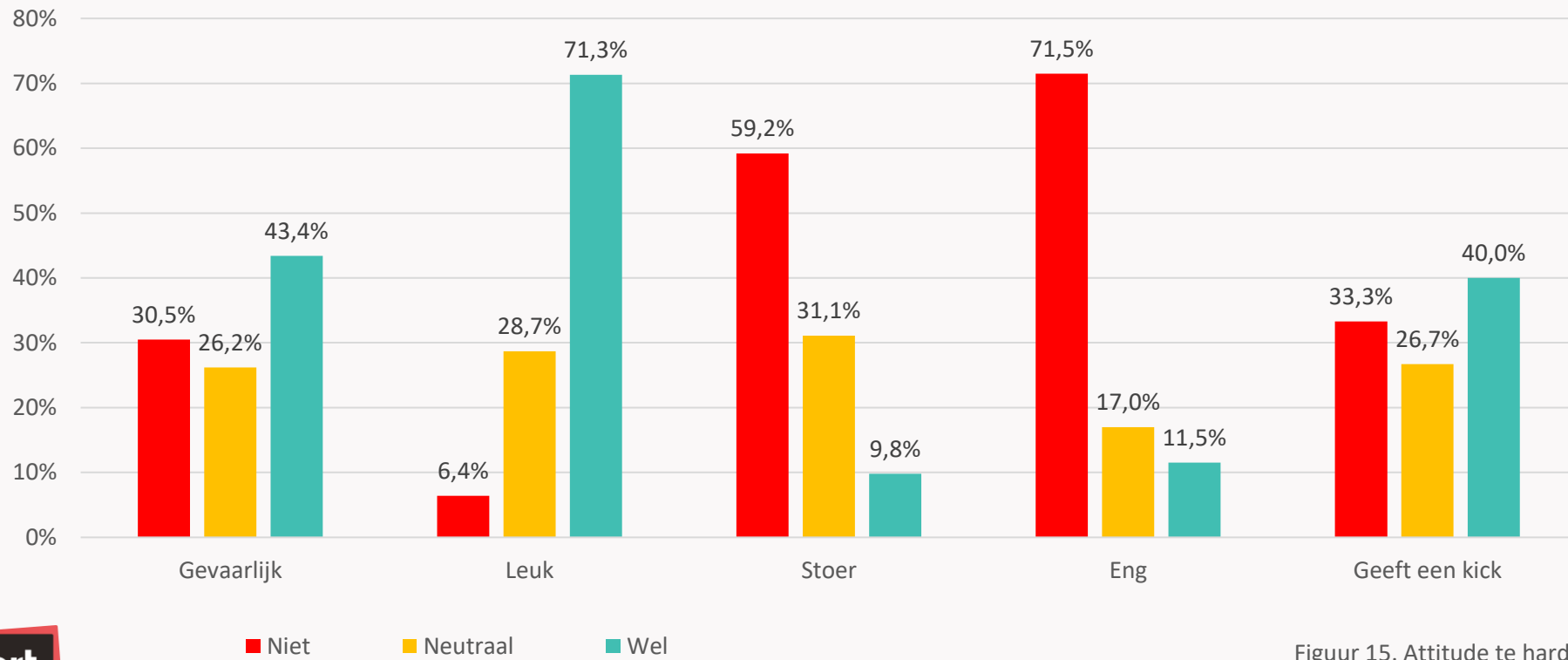
Figuur 14. Vrienden die te hard rijden

05| TE HARD RIJDEN

23

Aan alle scooterrijders is gevraagd wat zij van te hard rijden vinden. In Figuur 15 is te zien dat bijna één derde van de scooterrijders te hard rijden niet gevaarlijk vindt. De meerderheid van de jongeren vindt te hard rijden op de scooter leuk (71,3%) en niet eng (71,5%). Eén op de tien jongeren vindt te hard rijden op de scooter stoer.

Twee op de vijf jongeren vindt dat te hard rijden op de scooter een kick geeft.



Figuur 15. Attitude te hard rijden

05| TE HARD RIJDEN

Een aantal scooterrijders heeft aangegeven te hard rijden niet gevaarlijk te vinden. Aan hen is door middel van een open vraag gevraagd waarom zij te hard rijden niet gevaarlijk vinden. De reden die het vaakst wordt gegeven is dat jongeren vinden dat zij veilig op de scooter kunnen rijden, ook als zij te hard rijden. Daarna wordt het vaakst genoemd dat jongeren alleen te hard rijden op plekken waar het veilig kan.



Figuur 16. Overtuigingen te hard rijden



06 | RESULTATEN

TELEFOONGEBRUIK



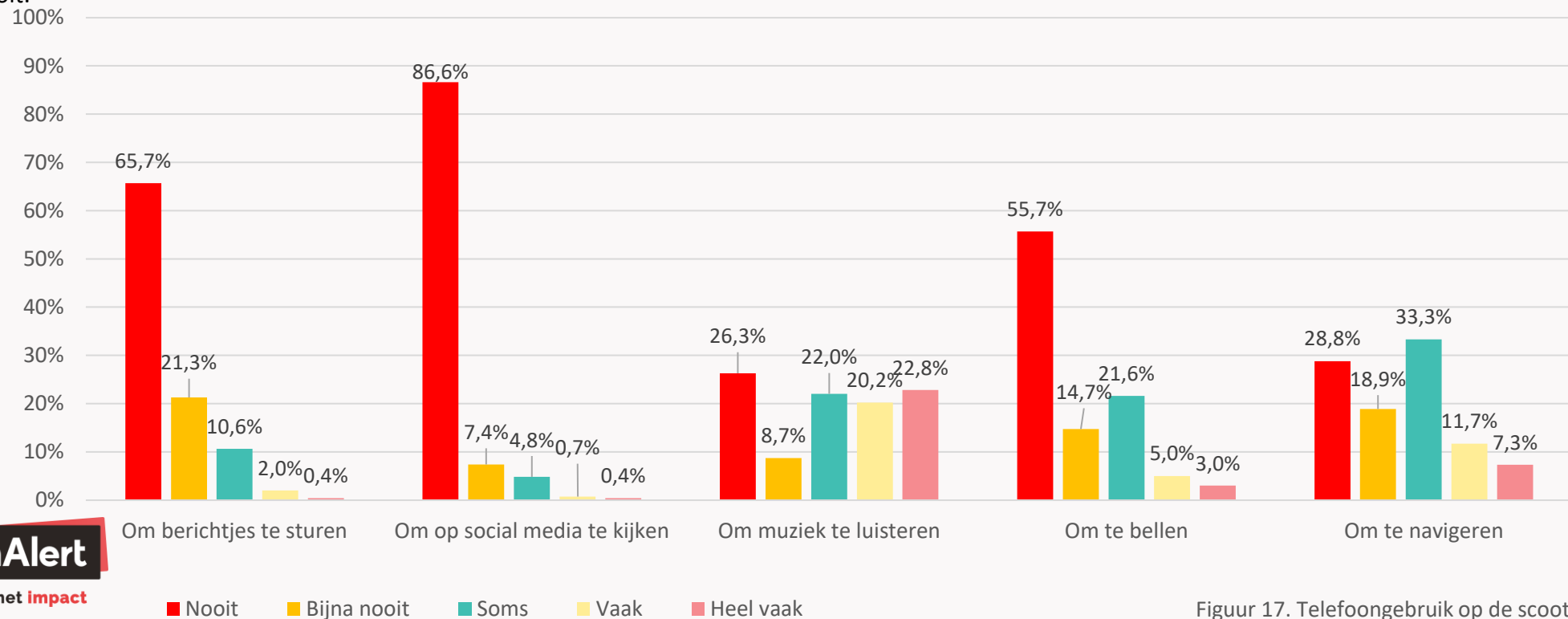
06| TELEFOONGEBRUIK

26

In deze paragraaf worden de resultaten die gaan over telefoongebruik op de scooter besproken.

In Figuur 17 is te zien dat wanneer scooterrijders hun telefoon op de scooter gebruiken, zij dit het vaakst doen om muziek te luisteren (65%) of om te navigeren (52,3%). 13% van de scooterrijders stuurt weleens berichtjes (op bijvoorbeeld WhatsApp) terwijl zij op hun scooter rijden, 21,3% doet dit bijna nooit en 65,7% doet dit nooit.

De grote meerderheid van de scooterrijders kijkt nooit op social media terwijl zij op de scooter zitten (86,6%). Meer dan een kwart (29,6%) van de scooterrijders gebruikt hun telefoon weleens om te bellen op de scooter. Deelnemers gaven op een vijfpuntschaal aan of zij hun telefoon weleens op de scooter gebruiken, de schaal liep van 'nooit' tot en met 'heel vaak'. Voor de bovenstaande percentages zijn de categorieën 'soms' tot en met 'heel vaak' bij elkaar opgeteld.

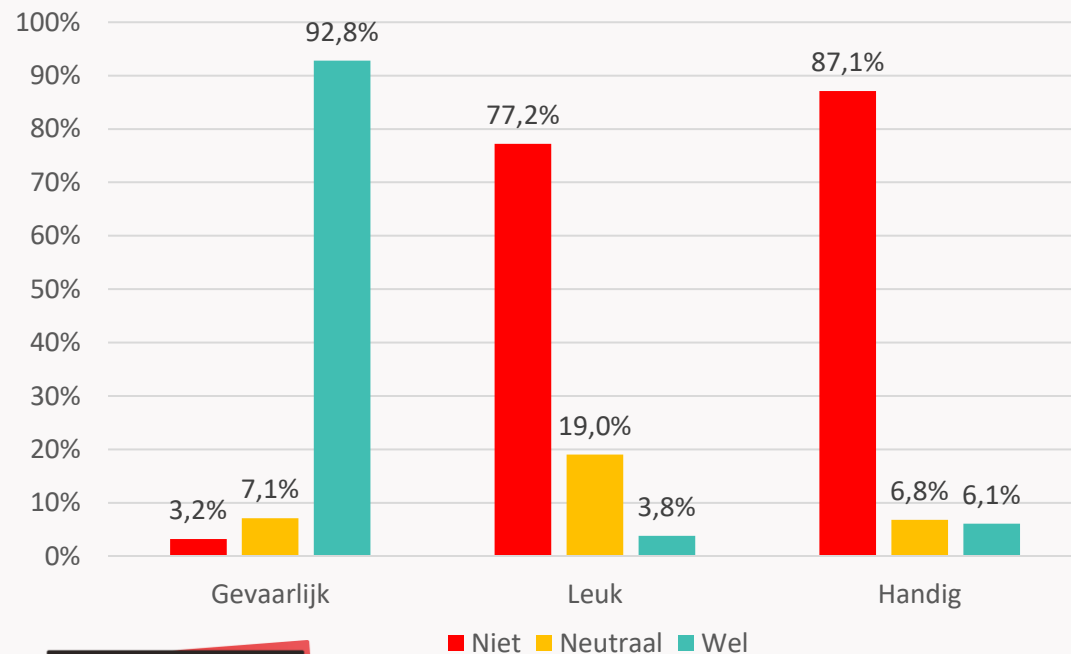


Figuur 17. Telefoongebruik op de scooter

06| TELEFOONGEBRUIK

27

In Figuur 18 is te zien dat de grote meerderheid van de scooterrijders het gebruiken van een telefoon op de scooter gevaarlijk (92,8%) vindt. De meerderheid vindt telefoongebruik op de scooter daarnaast ook niet leuk (77,2%) en onhandig (87,1%).



Figuur 18. Attitude telefoongebruik op de scooter

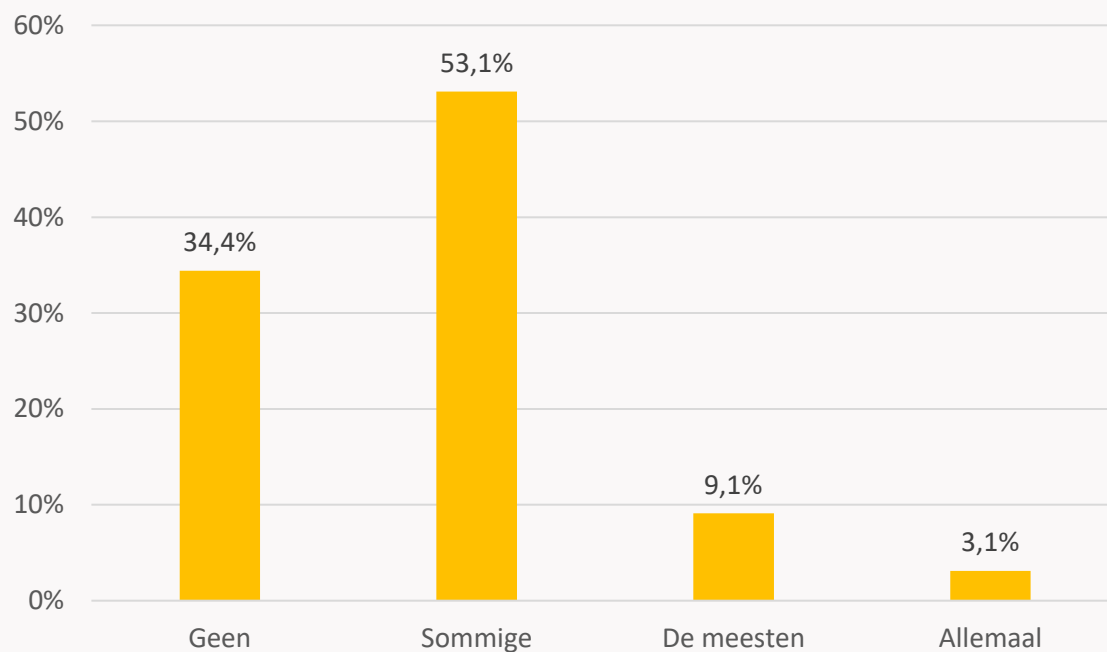
Aan scooterrijders die telefoongebruik op de scooter niet gevaarlijk vinden is door middel van een open vraag gevraagd waarom zij dit niet gevaarlijk vinden (zie Figuur 19). De meest genoemde reden hiervoor is dat zij goed opletten. De reden die daarna het meest genoemd wordt is dat zij alleen hun telefoon gebruiken in situaties waar het kan.



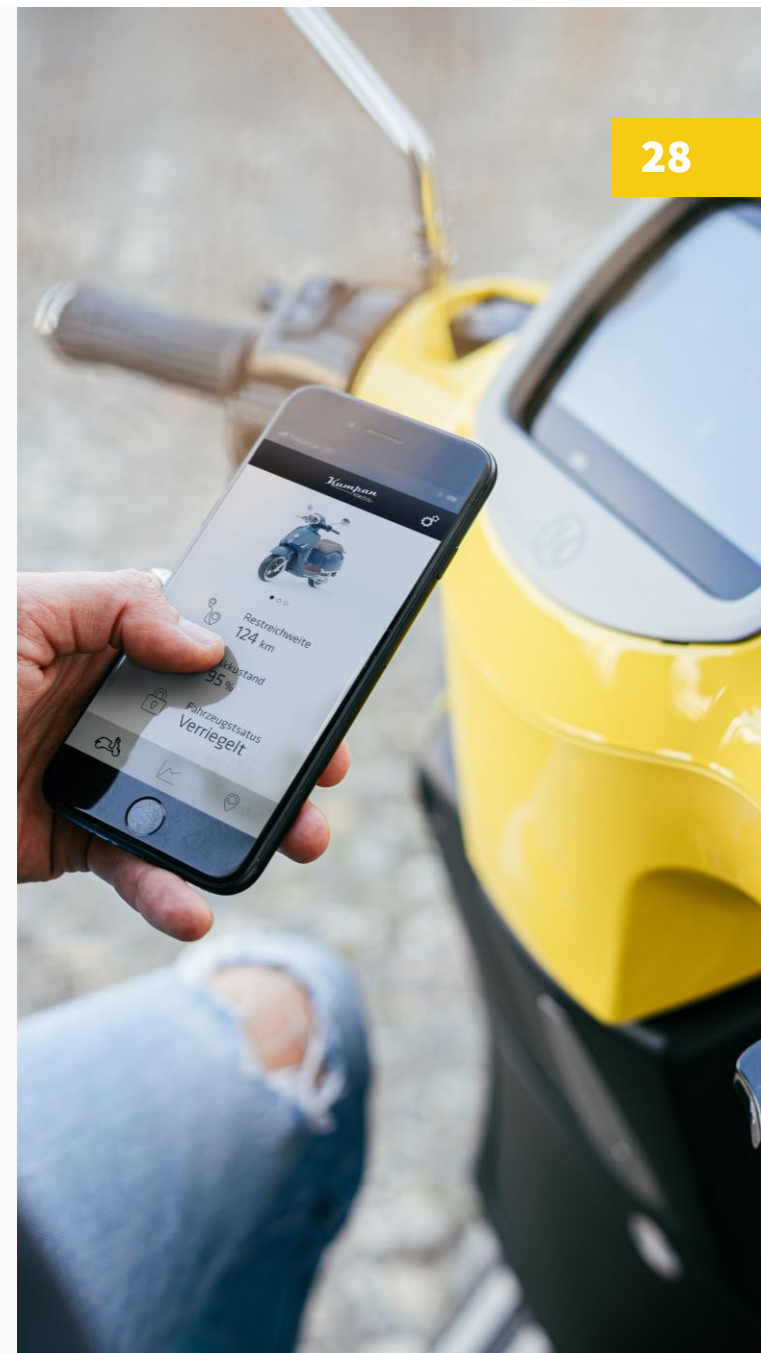
Figuur 19. Overtuigingen telefoongebruik op de scooter

06| TELEFOONGEBRUIK

Daarnaast is er aan de scooterrijders gevraagd of hun vrienden die scooter rijden weleens hun telefoon gebruik terwijl zij op de scooter rijden. In Figuur 20 is te zien dat van de helft van de scooterrijders sommige vrienden hun telefoon weleens op de scooter gebruiken. Voor 12,2% van de scooterrijders gebruiken de meeste of alle vrienden hun telefoon op de scooter.



Figuur 20. Telefoongebruik door vrienden



07 | RESULTATEN

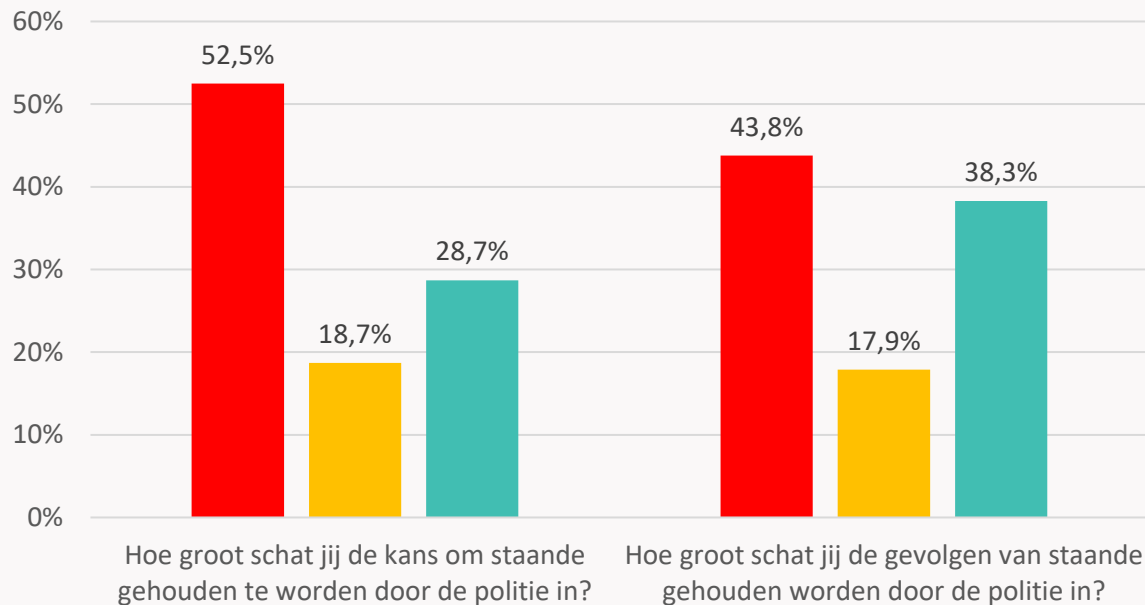
PAKKANS, PLAATS & WERK

07| PAKKANS, PLAATS & WERK

30

Tot slot hebben de jongeren een aantal vragen beantwoord over staande gehouden worden door de politie, hun plaats op de weg als scooterrijder en over scooter rijden voor werk.

In Figuur 21 is te zien dat de meerderheid van de jongeren schat de kans om staande gehouden te worden door de politie klein in (52,5%). Meer dan één derde van de jongeren schat de gevolgen van staande gehouden worden door de politie groot in (38,3%).

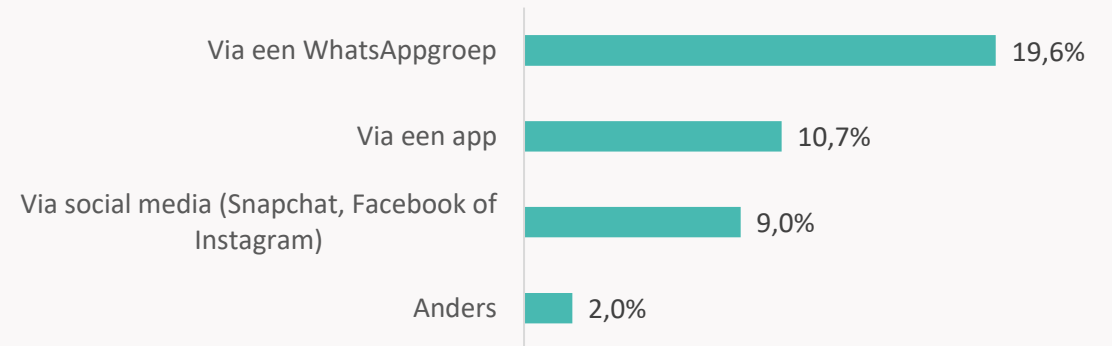


TeamAlert
jongeren met impact

■ Klein ■ Neutraal ■ Groot

Figuur 21. Staande gehouden worden op de scooter

41,3% van de scooterrijders wordt op de hoogte gehouden over rollerbankcontroles. De meeste van hen worden op de hoogte gehouden via een WhatsAppgroep (19,6%). Daarnaast maakt één op de tien scooterrijders gebruik van een app die hen op de hoogte stelt van rollerbankcontroles en wordt één op de tien op de hoogte gehouden via social media (zie Figuur 22).



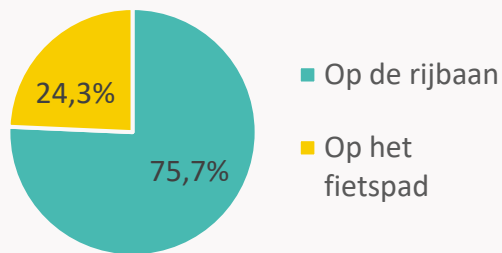
Figuur 22. Rollerbankcontroles

07| PAKKANS, PLAATS & WERK

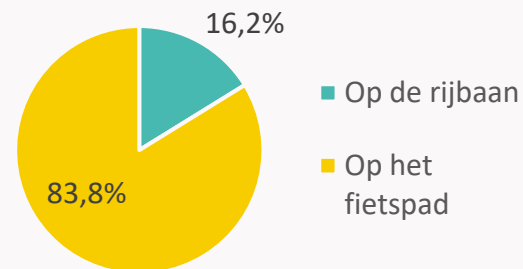
31

Aan de jongeren die met de scooter op de rijbaan moeten rijden (bromfietzers en snorfietzers die in Amsterdam rijden) zijn een aantal vragen gesteld over hun plaats op de weg. De meerderheid van de bromfietzers rijdt het liefst op de rijbaan (75,7%). De meerderheid van de snorfietzers die in Amsterdam rijden, rijdt liever op het fietspad (83,7%).

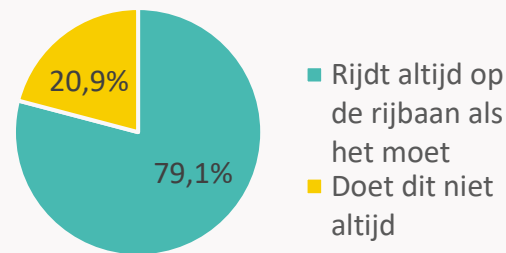
De meerderheid van de scooterrijders rijdt altijd op de rijbaan wanneer dat moet (79,1%), één op de vijf scooterrijders rijdt niet altijd op de juiste plaats.



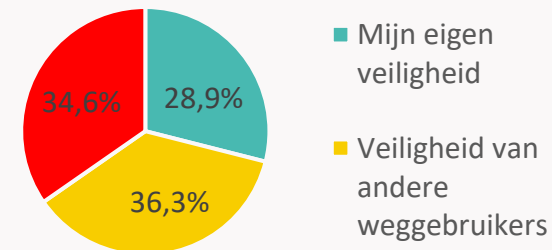
Figuur 23. Voorkeur bromfietzers



Figuur 24. Snorfietzers in Amsterdam



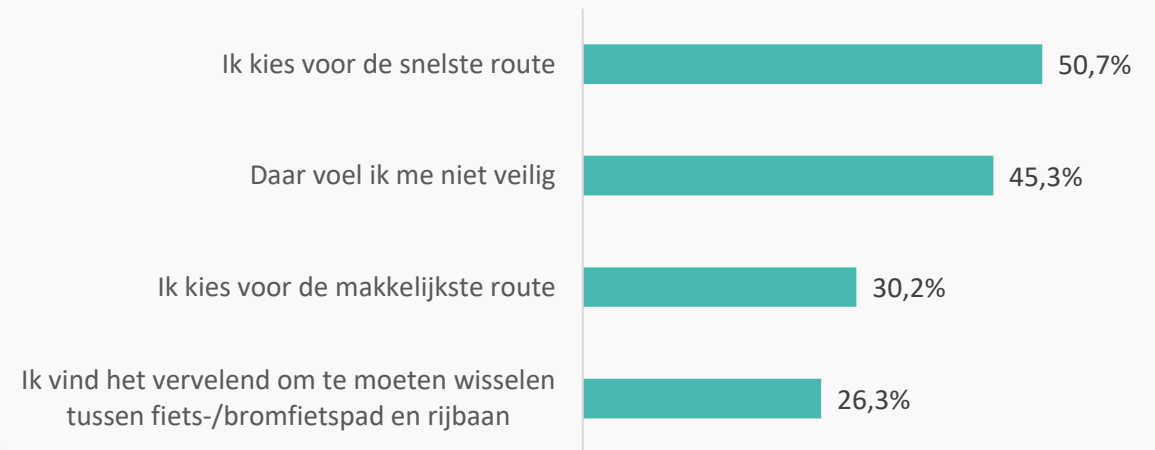
Figuur 25. Naleving regels plaats



Figuur 26. Rekening houden veiligheid

Scooterrijders zijn verdeeld over met wie zij het meest rekening houden bij hun keuze tussen rijbaan en fietspad. Ongeveer één derde houdt het meest rekening met anderen, één derde houdt het meest rekening met zichzelf en één derde houdt zowel met zichzelf als met anderen rekening.

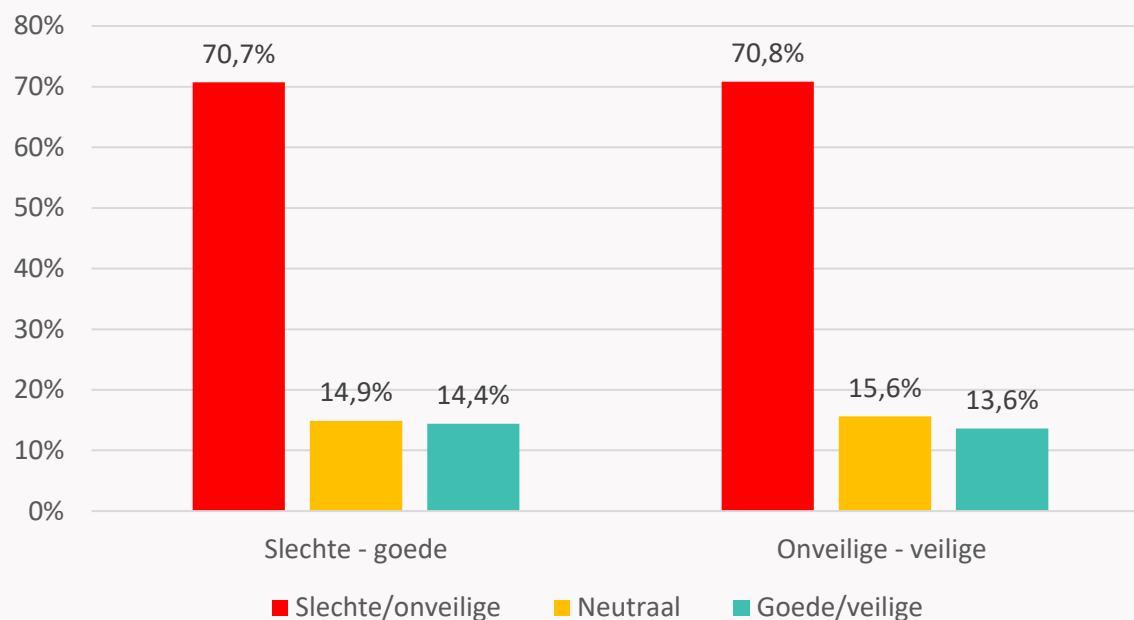
Aan de scooterrijders die niet altijd op de juiste plaats rijden is gevraagd waarom zij dit soms niet doen. De reden die het vaakst gegeven wordt, is dat zij de snelste route kiezen. De reden die daarna het vaakst gegeven wordt, is dat zij zich niet altijd veilig voelen wanneer zij op de rijbaan moeten rijden.



Figuur 27. Redenen voor niet naleven regels

07| PAKKANS, PLAATS & WERK

Aan alle scooterrijders is gevraagd wat zij van de regelgeving in Amsterdam vinden. Hier is de regel dat snorfietzers op de rijbaan moeten en niet meer op het fietspad mogen rijden. In Figuur 28 is te zien dat de meerderheid van de scooterrijders dit een slechte (70,7%) en onveilige (70,8%) maatregel vindt.

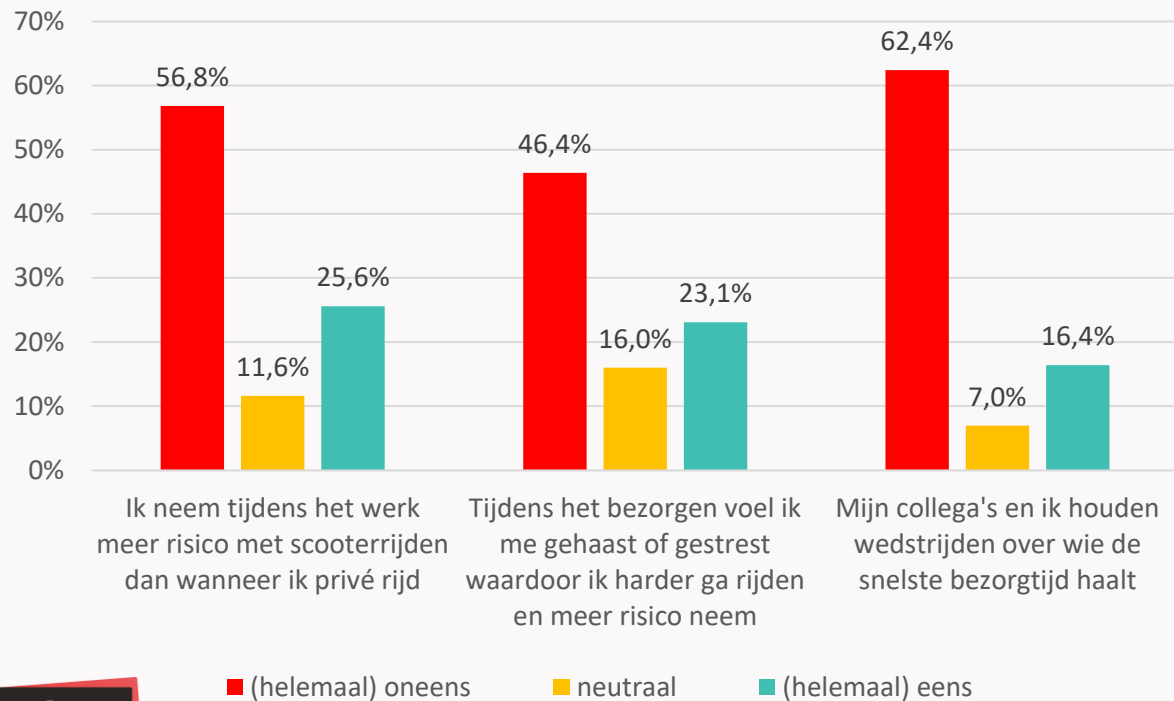


Figuur 28. Attitude regelgeving Amsterdam

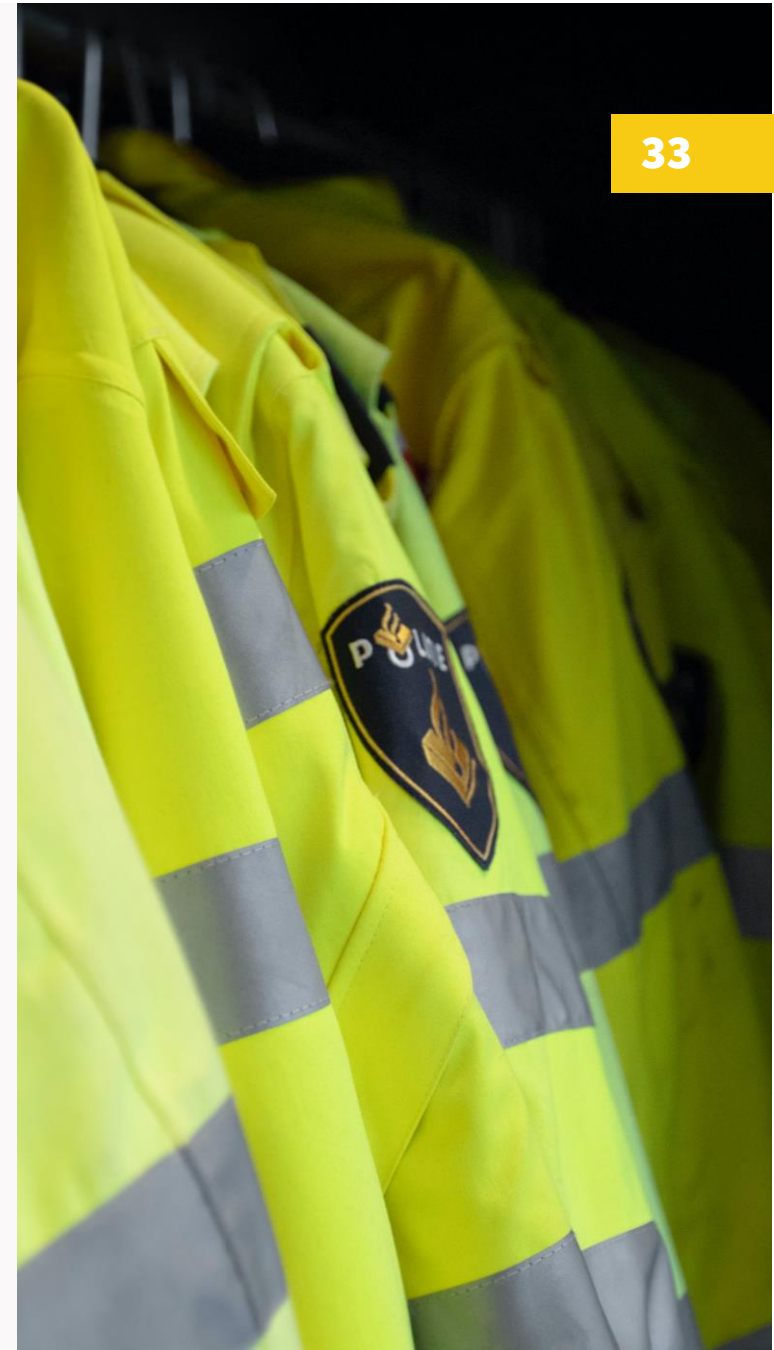


07| PAKKANS, PLAATS & WERK

Tot slot hebben de scooterrijders die (ook) voor werk op de scooter rijden een aantal vragen beantwoord over scooter rijden tijdens werk. In Figuur 29 is te zien dat een kwart van de scooterrijders tijdens het rijden voor werk meer risico neemt dan wanneer zij privé rijden. Iets minder dan een kwart van de scooterrijders voelt zich tijdens het rijden voor werk gestrest waardoor zij harder gaan rijden of meer risico nemen. 16,4% van de scooterrijders houdt weleens wedstrijdjes met collega's over de snelste bezorgtijd.



Figuur 29. Scooterrijden voor werk



08 | CONCLUSIE & AANBEVELINGEN

08| CONCLUSIE & AANBEVELINGEN

35

In dit hoofdstuk worden de belangrijkste resultaten van het onderzoek samengevat. Daarnaast worden er een aantal aanbevelingen gegeven.

De meeste scooterrijders tussen de 16 en 24 jaar oud zijn beginnend bestuurder, zij hebben minder dan 5 jaar hun rijbewijs. Iets meer dan de helft van de scooterrijders heeft hun autorijbewijs gehaald en mag daarom ook op de scooter rijden. Eén op de tien scooterrijders rijdt wel op de scooter, maar heeft geen scooterrijbewijs. De meerderheid van de scooterrijders rijdt alleen privé op de scooter, een derde rijdt ook of alleen voor werk op de scooter. Vier op de vijf scooterrijders hebben ook vrienden die op de scooter rijden.

De belangrijkste reden dat jongeren kiezen voor de bromfiets is dat deze harder kan/mag dan de snorfiets. De belangrijkste reden dat jongeren kiezen voor de snorfiets is dat zij dan geen helm op moeten.

Helmgebruik

De resultaten laten zien dat de meeste jongeren het belangrijk vinden om een helm te dragen op de scooter, vier op de vijf jongeren doet dit altijd. Eén op de vijf jongeren doet dit niet altijd. De belangrijkste redenen die zij hiervoor geven zijn dat zij het vervelend vinden om de helm met zich mee te dragen en dat zij het niet altijd nodig vinden om een helm te dragen (bijvoorbeeld als zij maar een klein stukje hoeven te rijden).

Wanneer de helm verplicht zou worden op de snorfiets, stappen de meeste snorfietsers over naar een ander vervoersmiddel. Eén op de vijf snorfietsers zou op de snorfiets blijven rijden met helm. Twee op de vijf snorfietsers zou overstappen naar de bromfiets. Nog eens één op de vijf snorfietsers zou overstappen naar de auto.

Te hard rijden

Zowel op de bromfiets als op de snorfiets rijdt de meerderheid van de gebruikers weleens te hard. Dit geldt door vier op de vijf bromfietsers en voor driekwart van de snorfietsers. Snorfietsers laten hun snorfiets vaker opvoeren (de helft) dan bromfietsers (ruim één derde).

Driekwart van de bromfietsers rijdt te hard om mee te kunnen rijden met de rest van het verkeer. Twee op de vijf snorfietsers rijdt te hard om niet ingehaald te worden op het fietspad door elektrische fietsers en racefietsers. De helft van de scooterrijders (brom- en snorfietsers samen) rijdt te hard om sneller en/of op tijd op hun bestemming te zijn.

Bijna één derde van de scooterrijders vindt te hard rijden niet gevaarlijk. Ruim twee derde vindt te hard rijden leuk en niet eng. Twee op de vijf scooterrijders vindt dat te hard rijden een kick geeft.

Scooterrijders die te hard rijden niet gevaarlijk vinden, vinden dat omdat zij vinden dat zij dit veilig kunnen doen. Ook geven ze aan dit alleen op plekken te doen waar dit veilig kan. Sommige scooterrijders rijden te hard omdat ze het veiliger vinden om mee te kunnen rijden met de rest van het verkeer.

TeamAlert

jongeren met **impact**

08| CONCLUSIE & AANBEVELINGEN

36

Telefoongebruik

Als scooterrijders hun telefoon gebruiken op de scooter, doen zij dit het vaakst om muziek te luisteren (twee op de drie scooterrijders) of om te navigeren (de helft van de scooterrijders). Eén op de tien scooterrijders stuurt weleens berichtjes terwijl zij op de scooter rijden. Eén op de twintig scooterrijders kijkt weleens op social media terwijl zij op de scooter rijden. Een kwart van de scooterrijders belt weleens terwijl zij op de scooter rijden.

Negen op de tien scooterrijders vindt telefoongebruik op de scooter gevaarlijk. Scooterrijders die dit niet gevaarlijk vinden geven aan dat zij goed opletten wanneer zij hun telefoon gebruiken op de scooter en/of dit alleen doen in situaties waarin het volgens hen kan.

Pakkans, plaats en werk

De helft van de scooterrijders schat te kans om staande gehouden te worden klein in. Ruim één derde schat de gevolgen van staande gehouden worden groot in. Twee op de vijf scooterrijders wordt op de hoogte gehouden van rollerbankcontroles, dit gebeurt het meeste via WhatsAppgroepen.

Ruim twee derde van de bromfietzers en snorfietzers die binnen Amsterdam op de rijbaan moeten rijden, rijdt het liefste op de rijbaan. Vier op de vijf van hen rijdt altijd op de plaats op de weg waar zij moeten rijden.

Als zij dit niet doen, dan doen zij dit omdat zij voor de snelste route kiezen en/of omdat zij zich niet veilig voelen op de plek waar zij moeten rijden. De meerderheid van de scooterrijders vindt de regel dat snorfietzers in Amsterdam op de rijbaan moeten een slechte en onveilige maatregel.

Eén derde van de scooterrijders rijdt (ook) voor werk op de scooter. Een kwart van hen neemt tijdens het rijden voor werk meer risico op de scooter dan wanneer zij privé rijden. Iets minder dan een kwart voelt zich tijdens het rijden voor werk gehaast of gestrest en rijdt daarom harder en/of neemt meer risico.

Zelfoverschatting

Voor alle risicogedragingen die getoetst zijn in dit onderzoek is te zien dat jongeren die dit risicogedrag vertonen zichzelf overschatten. Jongeren die geen helm dragen doen dit omdat zij het niet nodig vinden. Jongeren die te hard rijden, vinden dat zij dit veilig kunnen doen of doen dit alleen op plaatsen die zij als veilig inschatten. Jongeren die hun telefoon gebruiken, doen dit alleen in situaties waarin zij vinden dat dit kan.

Zelfoverschatting, de inschatting dat het risico wat je loopt door het gedrag te vertonen niet van toepassing is op jou, ligt ten grondslag aan alle risicogedragingen op de scooter. Dit sluit aan bij de resultaten van de focusgroepen waarin dit ook sterk naar voren kwam.

TeamAlert

jongeren met **impact**

08| CONCLUSIE & AANBEVELINGEN

37

Zelfoverschatting valt te verklaren door het feit dat de hersenen van jongeren nog niet volledig ontwikkeld zijn (Vlakveld, 2014). Met name de prefrontale cortex, het gebied wat verantwoordelijk is voor processen zoals plannen, zelfcontrole en nadenken over lange termijn gevolgen, is nog volop in ontwikkeling. Dit betekent niet dat jongeren dit nog niet kunnen, maar in combinatie met het gegeven dat jongeren gevoelig zijn voor beloning, zorgt dit er voor dat zij eerder geneigd zijn om risicogedrag te vertonen. Bij beloning valt bijvoorbeeld te denken aan sociale beloning zoals bij de groep horen, door bijvoorbeeld op tijd te reageren op berichtjes en telefoontjes en niet te laat te komen voor afspraken.

Dit gedrag wordt vervolgens goed gepraat, omdat jongeren vaak wel weten dat wat zij doen gevaarlijk is. Om deze dissonantie tussen hun gedrag en gevoel te verwerken, praten jongeren hun gedrag goed door bijvoorbeeld hun inschatting van het risico te verkleinen (Festinger, 1957). Dit is waar overtuigingen die met zelfoverschatting te maken hebben ('mij zal het niet overkomen, want ik doe het alleen in veilig situaties') ontstaan.

Groepsdruk en sociale norm

Uit de resultaten van de focusgroepen naar risicogedrag op de scooter blijkt dat groepsdruk een belangrijke reden vormt voor waarom jongeren risicogedrag vertonen op de scooter. De resultaten van deze toetsing sluiten hier gedeeltelijk bij aan.

Wanneer aan jongeren gevraagd wordt of zij te hard rijden om hun vrienden bij te houden, geeft maar één op de tien jongeren aan dit te doen. Er is echter wel te zien dat te hard rijden in de omgeving van veel jongeren de norm vormt, de helft van de jongeren geeft aan dat de meeste of al hun vrienden te hard rijden op de scooter.

Het is mogelijk dat jongeren niet het gevoel hebben beïnvloed te worden door hun vrienden omdat te hard rijden als normaal gezien wordt en zij dit gedrag al vertonen. Dit idee wordt ondersteund door het gegeven dat te hard rijden de norm vormt, de meerderheid van de scooterrijders rijdt te hard en heeft vrienden die te hard rijden. Het is daarom aannemelijk dat de sociale norm impliciet wel het gedrag van jongeren beïnvloed, eerder onderzoek naar verklarende factoren voor risicogedrag ondersteunt deze aanname (Dusseldorp et al., 2014)

Bij telefoongebruik ligt deze sociale norm anders, hier is te zien dat voor de meeste jongeren sommige vrienden hun telefoon weleens in hun hand gebruiken op de scooter. Slechts een klein gedeelte van de jongeren geeft aan gedragingen te vertonen waarbij zij hun telefoon in hun hand moeten gebruiken (berichten sturen en op social media kijken). Ook hier lijkt er samenhang te zijn tussen de sociale norm en het gedrag van jongeren. De meerderheid van de jongeren gebruikt hun telefoon (bijna) nooit in hun hand op de scooter, dit geldt zowel voor hun eigen gedrag als voor de inschatting die zij maken van het gedrag van hun vrienden.

08| CONCLUSIE & AANBEVELINGEN

38

Infrastructuur en regels

Naast zelfoverschatting en de sociale norm laten de resultaten ook zien dat de infrastructuur en de verkeersregels van invloed zijn op het risicogedrag wat jongeren vertonen. Dit geldt met name voor te hard rijden op de scooter. Een belangrijke reden om te hard te rijden op de bromfiets is het meerijden met ander verkeer. Jongeren geven aan dat zij het gevaarlijk vinden om langzamer te rijden dan de rest van het verkeer, omdat zij dan ingehaald worden door auto's. Dit zorgt in hun ogen voor gevaarlijke situaties. Voor twee op de vijf jongeren is dit ook de reden waarom zij niet altijd op de juiste plaats rijden (rijbaan of fietspad). Dit resultaat verklaart ook waarom de meerderheid van de jongeren de maatregel dat snorfietzers op de rijbaan moeten in Amsterdam een slechte en onveilige regel vinden.

Aanbevelingen

De resultaten van dit onderzoek bieden een aantal aanknopingspunten voor de preventie van risicogedrag op de scooter. Als eerste is het van belang om de risicoperceptie van risicogedrag zoals te hard rijden te verhogen. Dit kan bijvoorbeeld met gedragsinterventies waarin het onveilige gedrag in een gevaarlijke setting ervaren wordt, zoals een videosimulatie. Daarnaast kan het toepassen van de gedragstechniek *self-persuasion* relevant zijn om de soms tegenstrijdige houding die jongeren hebben op te lossen en ze te stimuleren het gewenste gedrag te vertonen.

Met deze gedragstechniek bedenken jongeren zelf redenen waarom het gevaarlijk is om risicogedrag te vertonen op de scooter.

Ten tweede is het van belang om de subjectieve pakkans te verhogen, de meerderheid van de jongeren schat de kans om staande gehouden te worden door de politie op de scooter klein in. De gevolgen van staande gehouden worden door twee op de vijf jongeren echter groot ingeschat. De subjectieve pakkans wordt bepaald door wat mensen over handhaving in de media zien of wat zij van vrienden of kennissen horen (SWOV, 2019). Wanneer verkeersdeelnemers de subjectieve pakkans voldoende hoog inschatten, zullen ze verkeersovertredingen vermijden en is er sprake van preventie (Goldenbeld, 2005). De subjectieve pakkans hangt voor een groot deel af van de daadwerkelijke controles, het is belangrijk dat deze regelmatig plaatsvinden. Echter is het nodig dat deze controles goed zichtbaar, moeilijk te voorspellen en moeilijk te omzeilen zijn. Het delen van controles, cijfers en ervaringsverhalen van aanhoudingen in de media draagt ook bij aan de subjectieve pakkans (SWOV, 2019).

Ten derde is het van belang om in te spelen op de sociale norm. De resultaten van dit onderzoek illustreren dat de sociale norm samenhangt met het vertoonde risicogedrag. Door, bijvoorbeeld, jongeren en vriendengroepen met elkaar in gesprek te laten gaan, kan gezamenlijk de sociale norm gecreëerd worden dat risicogedrag op de scooter, zoals te hard rijden, ongewenst is.

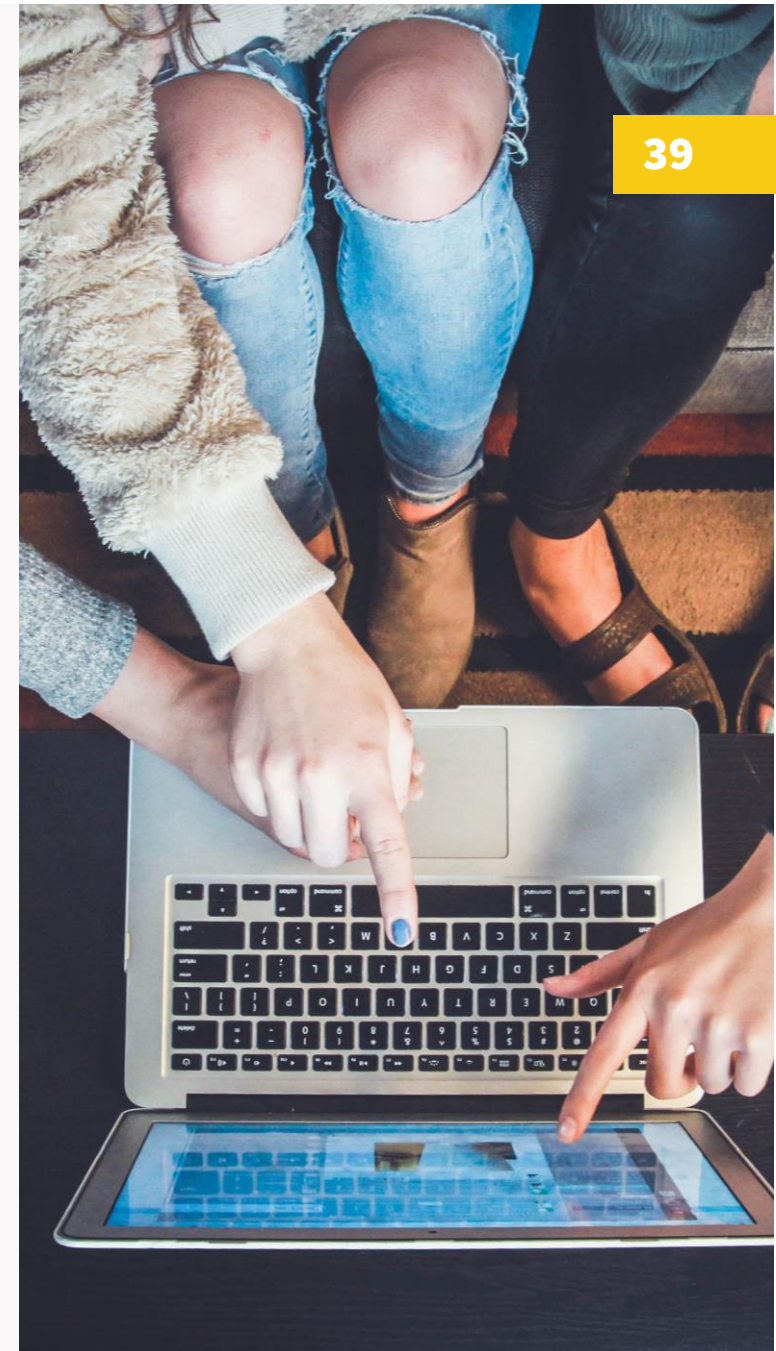
TeamAlert

jongeren met **impact**

08| CONCLUSIE & AANBEVELINGEN

Ten vierde is het van belang dat jongeren *lifeskills* ontwikkelen waardoor zij de verleiding van het vertonen van risicogedrag beter kunnen weerstaan. Voorbeelden van deze *lifeskills* zijn zelfcontrole (het kunnen weerstaan van verleidingen), weerbaarheid (het kunnen weerstaan van groepsdruk) en veerkracht (kunnen omgaan met tegenslagen). Het trainen van deze vaardigheden zorgt ervoor dat jongeren weerbaarder worden voor risicogedrag, zowel risicogedrag in het verkeer als risicogedrag op andere vlakken. Internationaal onderzoek laat zien dat deze integrale aanpak zelfs effectiever is, dan een aanpak die enkel gericht is op verkeer (Senserrick et al., 2009).

Tot slot is er in de focusgroepen ook gesproken over middelengebruik op de scooter. Dit onderwerp is in dit onderzoek niet aan bod gekomen, maar is wel een belangrijke vorm van risicogedrag op de scooter. Het is daarom belangrijk dat er meer informatie verzameld wordt over de prevalentie van en motivatie voor middelengebruik op de scooter door middel van vervolgonderzoek.



09 | BRONNEN

09| BRONNEN

41

CBS. (2020). Bromfietsen; soort voertuig, bouwjaar, eigendom, leeftijd, regio, 1 januari. Geraadpleegd via:
<https://opendata.cbs.nl/statline/#/CBS/nl/dataset/80211ned/table?ts=1609765283371>

CBS. (2017). Personen in bezit van bromfiets; persoonskenmerken 2010-2015. Geraadpleegd via:
<https://opendata.cbs.nl/statline/#/CBS/nl/dataset/81747NED/table?ts=1609765633281>

Chapman, R. (1973). The concept of exposure. *Accident Analysis & Prevention*, 5(2), 95-110.

Dusseldorp, E., Klein Velderman, M., Paulussen, T. W., Junger, M., van Nieuwenhuijzen, M., & Reijneveld, S. A. (2014). Targets for primary prevention: Cultural, social and intrapersonal factors associated with co-occurring health-related behaviours.) *Psychology & health*, 29(5), 598-611.

Evans, L. (1991). Traffic safety and the driver. New York, NY: Van Nostrand Reinhold.

Festinger, L. (1957). A Theory of Cognitive Dissonance. Stanford, CA: Stanford University Press.

Moskal, A., Martin, J., & Laumon, B. (2012). Risk factors for injury accidents among moped and motorcycle riders. *Accident Analysis & Prevention*, 49, 5-11.

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

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

SWOV. (2017). Factsheet brom- en snorfietsers. Geraadpleegd via:
<https://www.swov.nl/feiten-cijfers/factsheet/brom-en-snorfietsers>

SWOV. (2018). Factsheet afleiding in het verkeer. Geraadpleegd via:
<https://www.swov.nl/feiten-cijfers/factsheet/afleiding-het-verkeer>

TeamAlert. (2020). Focusgroeponderzoek beginnende scooterrijders. Utrecht: TeamAlert. Geraadpleegd via:
<https://teamalert.nl/zakelijk/onderzoeken/focusgroeponderzoek-beginnende-scooterrijders/>

Vlakveld, W. (2014). Hersenontwikkeling en ongevalsrisico van jonge bestuurders: een literatuurstudie. Den Haag: Stichting Wetenschappelijk Onderzoek Verkeersveiligheid SWOV.

10 | BIJLAGE

42

10| BIJLAGE 1

De werving voor dit onderzoek heeft plaatsgevonden in het jongerenpanel van TeamAlert en via social media advertenties. De steekproef van dit onderzoek is representatief naar geslacht, leeftijd en type scooter (snor- of bromfiets). De representativiteit is bereikt door tijdens de werving te werken met quotas en de advertenties specifiek te richten op de quota die nog niet gevuld waren. Als referentiebestand voor de representativiteit is data van het CBS gebruikt (CBS, 2020; CBS, 2017). De vragenlijst heeft online gestaan van 16 oktober 2020 tot 6 december 2020. Deelnemers hadden gemiddeld 6 minuten nodig om de vragenlijst in te vullen.

De steekproef (N = 488) is gewogen op de variabele leeftijd om de steekproef representatief te maken. In de tabel zijn de variabelen waarop de steekproef representatief is voor en na weging te zien.

Kenmerken

Kenmerk	Ongewogen	Gewogen
Geslacht		
Man	67%	69%
Vrouw	33%	31%
Leeftijd		
16 t/m 19	46%	34%
20 t/m 24	54%	66%
Type scooter		
Bromfiets	47%	45%
Snorfiets	53%	55%



jongeren met impact

