

SNELHEID IN HET VERKEER

Jongeren vormen een belangrijke **risicogroep** voor snelheid in het verkeer. Bij ongeveer **een derde** van de dodelijke verkeersongevallen speelt te hard rijden een rol.



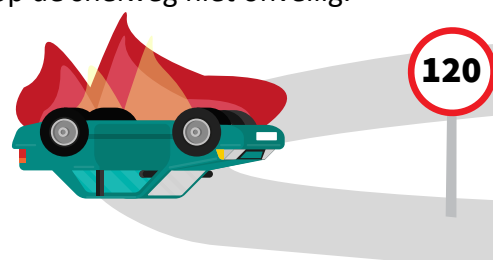
Hoeveel jongeren rijden te hard?

- **86%** van de jongeren rijdt wel eens te hard. Mannen rijden vaker te hard dan vrouwen (74% vs. 63%)
- Jongeren rijden gemiddeld **meer snelheidsboetes** dan ervaren automobilisten
- De gemiddelde **overschrijdingssnelheid** ligt hoger bij jongeren dan bij meer ervaren bestuurders.



Wat vinden jongeren van te hard rijden?

- Ruim **zeven op de tien** jongeren vinden het veilig om tot en met **10 km/u** te hard rijden (zowel op een 80-weg als op de snelweg).
- **Een op de tien** jongeren vindt harder dan **40 km/u** rijden op de snelweg niet onveilig.



Motieven om te hard te rijden

Persoonlijk

“Hard rijden is meer als een **hobby** voor mij.”

“Ik ben met auto’s **opgegroeid**, dus het hoort bij mij.”

“Hoe sneller ik rijd, hoe **meer gefocust** ik ben.”

Sociaal

“Ik ben gewoon graag op **tijd**.”

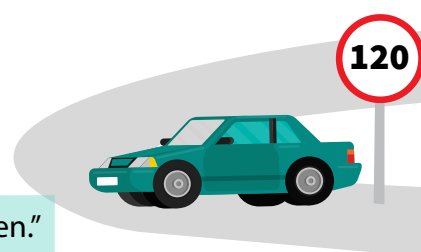
Als vrienden willen dat ik sneller rijd, dan doe ik dat.”

“Ik **deel de boetes** met vrienden.”



Omstandigheden

“Driften op rotondes is leuk en zorgt voor een **kick**.”



Motieven aan je aan de snelheid te houden

Financieel

“Ik wil graag **boetes en benzinekosten** besparen.”

Sociaal

“Als er **kinderen of familie** in de auto zitten, houd ik me wel aan de snelheid.”

“Als er **onbekenden** in de auto zitten, houd ik me ook aan de snelheid.”

Omstandigheden

“Regen, een slecht wegdek, de weg niet kennen, rijden in een mooie omgeving en rijden bij wegwerkzaamheden en schoolzones zijn allemaal redenen om me aan de snelheid te houden.”

De droom van TeamAlert: 0 verkeersslachtoffers onder jongeren

- Het is normaal (in vriendengroepen) om je aan de snelheid te houden in het verkeer.
- Jongeren ervaren een **hoge pakkans** door de politie.
- Jongeren delen hun **ervaringsverhalen** met elkaar.
- Jongeren zijn weerbaar tegen groepsdruk en hebben genoeg zelfcontrole om zich aan de snelheid te houden in het verkeer.

Benieuwd hoe bovenstaande droom wordt bereikt door TeamAlert in de interventies Blickveld, Muurvast en The Day After? Neem contact op met:

Saar Hadders

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



Guerchôm van Iperen

Manager Advies en Accountmanagement, voor informatie over interventies.
guerchom@teamalert.nl

The logo consists of a black rectangular box with a white border, tilted slightly to the right. Inside the box, the words "TeamAlert" are written in a bold, white, sans-serif font.

TeamAlert

jongeren met **impact**

The logo is a black rectangular box with the text "JONGEREN & SNELHEID" in white, bold, sans-serif capital letters.

JONGEREN & SNELHEID

Jongeren en snelheid in het verkeer

Bij ongeveer een derde van de dodelijke verkeersongevallen speelt te hard rijden een rol (SWOV, 2021a). Jonge onervaren automobilisten hebben een vier keer zo grote kans op een ernstig verkeersongeval dan ervaren automobilisten. Te hard rijden speelt daarbij een belangrijke rol (SWOV, 2005). Deze factsheet beschrijft de huidige kennis rondom jongeren en snelheid. Hiertoe worden negen vragen rondom jongeren en snelheid in het verkeer beantwoord. In de factsheet wordt onder andere ingegaan op de risico's van snelheid, de slachtoffers van snelheid, de motieven voor jongeren om te hard te rijden en wat mogelijke oplossingen zijn om dit probleem tegen te gaan. De factsheet richt zich op jongeren van 12 tot en met 24 jaar. Echter ligt de focus op jongeren van 18 t/m 24 jaar, met de reden dat jongeren vanaf 18-jarige leeftijd zelfstandig auto mogen rijden. Hoewel er getracht is de vragen te beantwoorden voor verschillende vervoersmiddelen, richt de meeste literatuur zich op snelheid van automobilisten. De informatie uit de factsheet is gebaseerd op wetenschappelijke artikelen, rapporten van kennisinstituten en onderzoeken van TeamAlert.

Leeswijzer

In deze factsheet wordt antwoord gegeven op de volgende vragen:

- Wat is de huidige regelgeving en wat zijn snelheidslimieten in Nederland?
- Hoe vaak rijden jongeren te hard en hoeveel slachtoffers vallen er onder jongeren door te hard rijden?
- Wat is het ongevalsrisico bij te hard rijden?
- Wat zijn de risico's van te hard rijden voor jongeren?
- Wat zijn motieven voor jongeren om te hard te rijden?
- Op wat voor soort wegen wordt vooral te hard gereden door jongeren?
- Welke straffen gelden er voor te hard rijden?
- Welke (wettelijke) maatregelen met betrekking tot snelheid zijn er genomen om de veiligheid van jongeren in het verkeer te bevorderen?
- Hoe kan de veiligheid van jongeren in het verkeer met betrekking tot snelheid bevorderd worden?

Wat is de huidige regelgeving en wat zijn snelheidslimieten in Nederland?

In dit hoofdstuk wordt besproken wat de huidige regelgeving is met betrekking tot te hard rijden in het verkeer. Ook zullen verschillende snelheidslimieten voor verschillende vervoersmiddelen worden uitgelicht.

Definitie te hard rijden in het verkeer

Te hard rijden in het verkeer betekent dat er niet wordt gehouden aan de geldende snelheidslimiet. De maximumsnelheid wordt overschreden, wat wettelijk niet is toegestaan. De geldende snelheidslimiet verschilt per type weg. De snelheidslimiet in Nederland heeft verschillende redenen (Rijkswaterstaat, 2021a).

De eerste reden heeft te maken met de verkeersveiligheid. Hoe harder iemand rijdt, hoe groter de kans op een ongeluk. Wat tevens nog beter vast te stellen is, is dat snelheid een rol speelt bij de ernst van een ongeval (Aarts, 2004). Om deze reden bestaan er snelheidslimieten op de (Nederlandse) wegen.

De tweede reden heeft te maken met het milieu. Hoe harder iemand rijdt, hoe meer brandstof er wordt verbruikt. Door op bepaalde plaatsen te kiezen voor een snelheidslimiet, wordt een toegestane maximumhoeveelheid brandstof verbruikt, waardoor er controle kan worden gehouden op de milieuvervuiling. Daarnaast heeft een toegestane maximumsnelheid gevolgen voor geluidsoverlast. Hoe harder ergens gereden wordt, hoe meer lawaai dat maakt. Een snelheidslimiet kan dus helpen om de geluidsoverlast te beperken. Dit gebeurt bijvoorbeeld in drukke gebieden waar veel mensen wonen (Rijkswaterstaat, 2021a).

Het laatste punt waarom snelheidslimieten van belang kunnen zijn, is de doorstroming. Hoe meer weggebruikers met dezelfde snelheid rijden, hoe minder files er ontstaan. Door een toegestane maximumsnelheid in te voeren, wordt voorkomen dat verkeersdeelnemers met veel verschillende snelheden op de weg rijden, waardoor de doorstroming soepeler gaat (Openbaar Ministerie, n.d.).

Verder betekent te hard rijden ook dat er harder gereden wordt dan de situatie toelaat. Het kan zo zijn dat er aan de snelheidslimiet wordt gehouden, maar dat het niet veilig is in een situatie. Dit kan wanneer het erg druk is op de weg, waardoor de maximumsnelheid niet veilig kan worden gehaald (Rijkswaterstaat, 2021a; Openbaar Ministerie, n.d.).

De snelheidslimieten in Nederland

In Nederland gelden verschillende snelheidslimieten (Rijksoverheid, 2021a; ANWB, 2021).

Automobilisten

Voor automobilisten gelden de volgende:

- Snelweg: 100 km/u van 06.00 tot 19.00 uur, 120 of 130 km/u van 19.00 tot 06.00 uur (80 of 100km/u wanneer de spitsstrook open is);
- Autoweg: 100 km/u;
- Provinciale weg: 80 km/u;
- Uitzondering op provinciale weg: 60 km/u;
- Weg binnen de bebouwde kom: 50 km/u;
- Uitzondering op gewone weg: 30 km/u;
- Woonerf: 15 km/u.

Scooters

Voor brom- en snorfietsers gelden de volgende snelheidslimieten. Voor scooters geldt een maximumsnelheid van 25 km/u (snorfiets) en 45 km/u (bromfiets). Zij mogen op verschillende wegen dan ook slechts met deze snelheid rijden, ook al geldt er op de weg een hogere maximale snelheid voor auto's. Met een bromfiets mag je binnen de bebouwde kom op het fiets-/bromfietspad maximaal 30 km/u rijden. Buiten de bebouwde kom is dat maximaal 40 km/u. Op de rijbaan mag je met een bromfiets maximaal 45 km/u (VVN, 2021).

Het verschilt waar scooters moeten rijden. Meestal rijden snorfietsers op het fietspad en bromfietsers op de rijbaan. Dit verschilt echter per gemeente (Gemeente Amsterdam, 2021). Voor scooterrijders geldt zowel de maximumsnelheid van het voertuig als van de weg.

Fietsers

Voor fietsers geldt geen maximumsnelheid, echter wanneer een fietser in een 30 km/u-zone rijdt, mag deze snelheid niet overschreden worden. Dit geldt in principe ook voor fietsers op een woonerf. Hier hoort een maximumsnelheid van 15 km/u bij (Fietzersbond, 2019). Er is sprake van een snelheidslimiet, maar in de praktijk worden er geen verkeersboetes uitgedeeld voor deze overtredingen. Wel kan iemand beboet worden voor gevaarlijk rijgedrag, waar snelheid vaak een belangrijk onderdeel van is (Fietzersbond, 2019).

Dit geldt ook voor elektrische fietsen. Hoewel deze een stuk harder kunnen dan een reguliere fiets, zullen deze fietsen geen snelheden van 45 km/u aanraken. Hierdoor vallen ze nog onder de categorie van de normale fiets en geldt er hiervoor geen snelheidslimiet (Rijksoverheid, 2021b).

Speed-pedelecs zijn weer een andere categorie. Deze vallen tussen fietsen en scooters in. Hier gelden dus ook andere regels voor:

- Op de rijbaan 45 km/u;
- Op het fiets-/bromfietspad buiten de bebouwde kom 40 km/u;
- Op het fiets-/bromfietspad binnen de bebouwde kom 30 km/u (Rijksoverheid, n.d.).

Voetgangers

Voor voetgangers geldt hetzelfde als voor fietsers, al is dit alleen een theoretische toegestane maximumsnelheid, aangezien een voetganger niet snel de snelheid van 30 of zelfs 50 km/u zal halen.

Het bepalen van de snelheidslimiet

Er is in Nederland geen vaste manier om de snelheidslimiet van een weg te bepalen. Wat meespeelt zijn de functie en de ligging van een weg (binnen of buiten de bebouwde kom). Er wordt dus per weg bekeken wat een goede snelheid zou kunnen zijn. Zoals eerder besproken, heeft dit te maken met een combinatie van veiligheid, doorstroming, milieu en geluidsoverlast. Wanneer er alleen naar veiligheid werd gekeken, zouden de toegestane maximumsnelheden een stuk lager liggen. Aangezien de doorstroming van verkeer een stuk slechter zou zijn wanneer toegestane maximumsnelheden gehalveerd zouden worden, wordt er niet alleen naar veiligheid gekeken. Tabel 1 toont veilige snelheden voor een aantal wegtypen (SWOV, 2021a).

	Veilige snelheid
Wegen waar conflicten tussen auto's en onbeschermde verkeersdeelnemers mogelijk zijn	30 km/u
Kruisingen met mogelijke dwars- en frontale conflicten tussen auto's	50 km/u
Wegen met mogelijk frontale conflicten tussen auto's	70 km/u
Wegen waar frontale en zijdelingse conflicten met anderen onmogelijk zijn	100 km/u

Tabel 1: Veilige snelheden voor enkele wegtypen en potentiële conflicten (SWOV, 2021a).

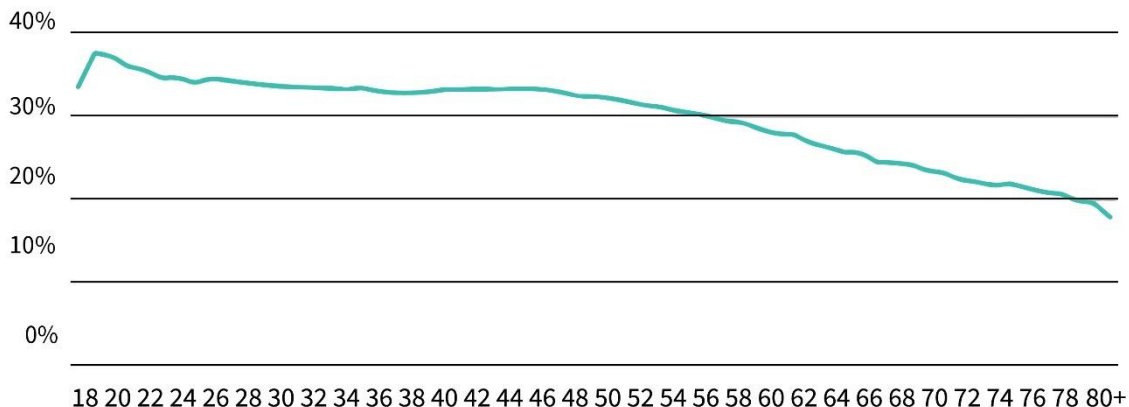
Hoe vaak rijden jongeren te hard en hoeveel slachtoffers vallen er onder jongeren door te hard rijden?

Te hard rijden onder jongeren

In samenwerking met Ruigrok heeft TeamAlert in 2019 een vragenlijstonderzoek uitgevoerd onder 329 jongeren van 18 tot en met 24 jaar oud met een autorijbewijs. Uit de toetsing bleek dat 86% van de jongeren weleens te hard rijdt. Verder kwam naar voren dat mannen op een 80 km/u-weg vaker te hard rijden dan vrouwen (74% vs. 63%). Ook rijden mannen vaker weleens meer dan 10 km/u te hard op de snelweg dan vrouwen (16% vs. 7%; TeamAlert, 2019).

Verder zijn er weinig recente cijfers beschikbaar waaruit blijkt hoeveel jongeren te hard rijden in het verkeer. Wel zijn er in 2018 cijfers van CBS bekendgemaakt waar deze informatie uit te halen valt over het voorgaande jaar. Hieruit werd duidelijk dat het aandeel bekeurde autobezitters afnam wanneer de leeftijd toenam, zoals te zien is in figuur 1. Hoe ouder iemand dus is, hoe minder snelheidsboetes er worden uitgeschreven. Het lijkt er dus op dat jongeren vaker boetes krijgen dan ervaren bestuurders (CBS, 2018).

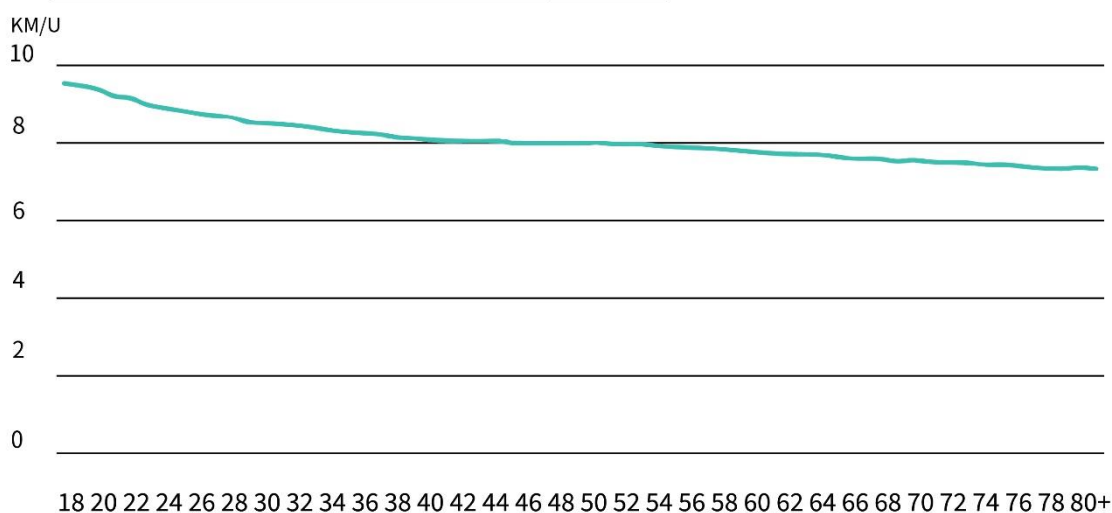
PERSONENAUTO'S MET MINIMAAL ÉÉN SNELHEIDSBOETE NAAR LEEFTIJD EIGENAAR, 2017



Figuur 1: Personenauto's met minimaal één snelheidsboete naar leeftijd (CBS, 2018).

Verder wordt het ook duidelijk dat de gemiddelde overschrijdingssnelheid hoger ligt bij jongeren dan bij meer ervaren bestuurders. Dit wordt weergegeven in figuur 2. Dit houdt in dat de gemiddelde snelheid waarmee te hard wordt gereden, hoger ligt voor beginnende autobestuurders dan voor ervaren bestuurders. Hieruit wordt duidelijk dat hard rijden bij jongeren een grotere rol speelt dan bij ervaren automobilisten.

GEMIDDELDE OVERSCHRIJDINGSSNELHEID NAAR LEEFTIJD AUTOBEZITTER, 2017



Figuur 2: Gemiddelde overschrijdingssnelheid naar leeftijd (CBS, 2018).

Slachtoffers te hoge snelheid

Bij ongeveer een derde van de dodelijke verkeersongevallen speelt te hard rijden een rol (SWOV, 2021a). Aangezien jongeren vaak nog onervaren zijn in het verkeer, is het aannemelijk dat zij hier zeker regelmatig bij betrokken zijn. Dit komt doordat jonge automobilisten een vier keer zo grote kans hebben op een ernstig verkeersongeval dan ervaren automobilisten. Te hard rijden speelt daarbij een belangrijke rol (SWOV, 2005).

Er zijn weinig cijfers bekend over de precieze oorzaken van een te hoge snelheid bij verkeersongevallen. Dit komt omdat het achteraf lastig te bepalen is hoe hard er exact werd gereden. Daarnaast is een te hoge snelheid ook vaak een bijproduct van andere overtredingen of fouten, zoals afleiding (door bijvoorbeeld de smartphone), onoplettendheid of het rijden onder invloed. Hierdoor is het lastig om te weten wat de hoofdoorzaak van een ongeluk is en dat maakt dat de percentages van ongelukken waarvan snelheid de hoofdoorzaak is verschillen.

Uit een Amerikaans onderzoek van McKnight en McKnight (2003) blijkt dat te hard rijden voor de omstandigheden een hoofdoorzaak is van ongevallen bij jongeren. Jonge bestuurders reden niet vaak buitensporig hard, maar reden bijvoorbeeld wel vaak te hard voor de heersende omstandigheden. Zo wordt er bijvoorbeeld te hard door bochten gereden. Extreem risicogedrag, als veel te hard rijden, kwam minder voor. Het ging hier met name om te hard rijden voor de omstandigheden.

Het lijkt erop dat het bij beginnende bestuurders niet gaat om een gebrek aan voertuigbeheersing, maar vooral om een gebrek aan hogere orde vaardigheden, zoals gevaarherkenning en het inschatten van de eigen rijvaardigheid. Daarnaast laten jongeren zich gemakkelijk afleiden. In Engeland is ook onderzocht wat oorzaken kunnen zijn van ongevallen met beginnende bestuurders (Clarke, Ward & Truman, 2005). Hieruit bleek dat naast een gebrek aan rijervaring, bewust risicogedrag (zoals 'lekker hard rijden') een grote rol speelde bij ongevallen.

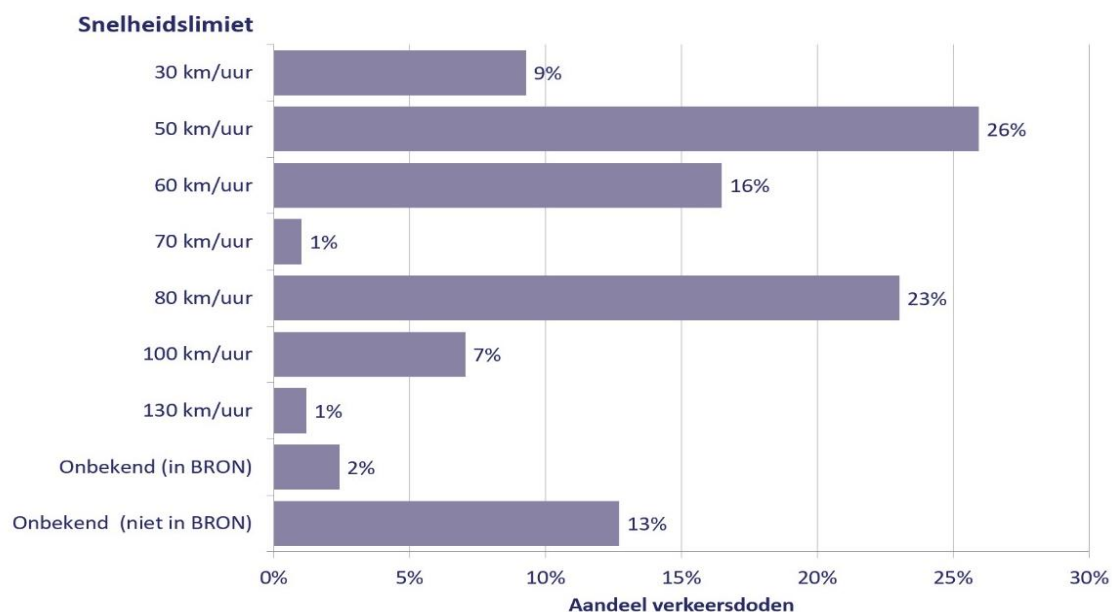
Wat is het ongevalsrisico bij te hard rijden?

Ongevalsrisico

De overheid schat dat in 30% van de ongevallen een te hoge snelheid in het spel is. Bovendien leidt een grotere snelheid ook tot een ernstigere afloop van het ongeval. Een voorrangsfout bij 30 km/u leidt waarschijnlijk tot wat blikshade, maar bij 80 km/u is de kans op (ernstige) gewonden al zeer groot (Infopolitie, 2021).

Ongevalsrisico per snelheidslimiet

In figuur 3 is het aantal verkeersdoden naar snelheidslimiet te zien. Hieruit wordt duidelijk dat de meeste dodelijke slachtoffers vallen op 50-wegen (SWOV, 2022). Er is geen directe link te zien met snelheid, maar aangezien snelheid bij ongeveer 30% van de ongevallen een rol speelt, is het aannemelijk om te denken dat dit ook op 50 km/u wegen gebeurt (Infopolitie, 2021).



Figuur 2: Verkeersdoden 2021 naar snelheidslimiet; SWOV, 2022

In tabel 2 zijn dodelijke verkeersslachtoffers af te lezen verdeeld naar de maximumsnelheid van de weg (2012-2021; Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat, 2022). Hier valt ook af te lezen dat de meeste ongelukken op 50 km/u- en 80 km/u-wegen plaatsvinden. Op dit soort wegen vinden verreweg de meeste dodelijke ongelukken plaats. Daarnaast is bekend dat op deze wegen het vaakst de toegestane snelheid verbroken wordt.

Maximumsnelheid weg	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021
15 KM	0	3	1	0	0	2	1	3	0	2
30 KM	35	46	26	40	34	48	53	53	48	54
50 KM	174	151	124	127	146	166	196	164	143	151
60 KM	87	70	75	90	78	86	99	109	101	96
70 KM	18	3	9	14	11	9	11	16	8	6
80 KM	162	123	111	145	145	135	128	141	142	134
90 KM	1	2	0	0	0	0	0	0	1	1
100 KM	27	24	21	19	27	38	28	32	38	41
120 KM	39	23	26	30	30	20	19	16	5	2
130 KM	2	12	10	32	20	27	30	28	14	7
ONBEKEND	17	19	73	34	42	4	33	21	15	14
TOTAAL	562	476	476	531	533	535	598	583	515	508

Tabel 2: Verkeersdoden per type weg (Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat, 2022).

Wat zijn de risico's van te hard rijden voor jongeren?

Het effect van snelheid op verkeersveiligheid

Een hogere rijsnelheid leidt bij een botsing tot een grotere impact, wat weer ernstiger letsel tot gevolg heeft. Bij hogere rijsnelheden is er bovendien minder tijd om informatie te verwerken en daarop te reageren; ook is de remweg langer. Daarmee is de mogelijkheid om een botsing te voorkomen geringer. Dit is terug te zien op wegen waar de snelheid omhooggaat. Als op een weg de gemiddelde snelheid stijgt, leidt dat tot een grotere kans op ongevallen, met bovendien een grotere kans op een ernstige afloop. Overigens is niet alleen de absolute snelheid van belang; ook snelheidsverschillen beïnvloeden de veiligheid. Snelheidsverschillen resulteren in meer ontmoetingen met de andere weggebruikers en ook tot meer rijbaanwisselingen en inhaalmanoeuvres (zie ook *Het effect van snelheidsverschillen op de verkeersveiligheid*) (SWOV, 2021a).

Verschillende wegen

Er zijn verschillende wegkenmerken die invloed blijken te hebben op de relatie tussen snelheid en de kans op een ongeval. Dit zijn:

- Het type weg. Wat hierbij vooral invloed heeft, is de hoeveelheid interactie die verkeersdeelnemers met elkaar hebben;
- Fysieke aspecten van de weg. Belangrijk hierbij is de wegbreedte en het aantal kruisingen of afslagen per weg;
- De verkeersintensiteit. Hoe drukker het is op de weg, hoe groter het risico van een (te) hoge snelheid is (Aarts, 2004).

Het aantal ongevallen neemt daarnaast toe wanneer de gemiddelde snelheid op een weg toeneemt. Hoe harder er gereden wordt, hoe meer kans er bestaat op een ongeval. Hoe lager deze snelheid ligt, hoe kleiner de kans wordt op een ongeval. Verder is het effect van een snelheidsverhoging of -verlaging op wegen buiten de bebouwde kom naar verhouding groter dan op wegen binnen de bebouwde kom (Aarts & Van Schagen, 2006).

Het effect van snelheidsverschillen op de verkeersveiligheid

Grote snelheidsverschillen in het verkeer kunnen ook leiden tot verkeersongevallen. Uit onderzoek blijkt dat een kleine spreiding in snelheid samenhangt met een lager ongevalsrisico. Hoe minder groot de verschillen tussen snelheden zijn, hoe minder groot de risico's zijn op een ongeluk op een weg (Aarts, 2004).

Ten eerste zijn wegen met een grote snelheidsvariantie (dat wil zeggen grote verschillen tussen de snelheden van voertuigen in bijvoorbeeld een periode van 24 uur) over het algemeen onveiliger dan wegen met een kleine snelheidsvariantie. Ten tweede hangen snelheidsverschillen tussen voertuigen op dezelfde tijd en plaats samen met hogere risico's. Ten derde hebben voertuigen met een hogere snelheid dan gemiddeld op die weg een verhoogd ongevalsrisico; voertuigen die langzamer rijden hebben geen hoger of lager risico (SWOV, 2021a).

Wat zijn motieven voor jongeren om te hard te rijden?

In dit hoofdstuk wordt er dieper ingegaan op verschillende motieven van jongeren om zich niet of juist wel aan de snelheid te houden. Jongeren hebben verschillende motieven om te hard te rijden. Uit een doelgroepanalyse en een vragenlijstonderzoek van TeamAlert (2019) bleek dat jongeren te hard rijden vanuit persoonlijke motieven, sociale motieven en motieven met betrekking tot de omgeving. TeamAlert onderscheidt onder jongeren die te hard rijden twee groepen: de ongeduldige overtreders en de riskante racers. Ongeduldige overtreders zijn jongeren die te hard rijden zonder dit altijd door te hebben. Zij rijden mee met overig verkeer of letten niet goed op de snelheidslimiet, waardoor zij de toegestane maximumsnelheid overtreden. Riskante racers daarentegen rijden bewust te hard. Zij halen plezier en een kick uit het te hard rijden. Hierdoor lopen zij zelf, maar ook ander verkeer, een groter risico op verkeersongevallen.

Motieven om te hard te rijden van de riskante racers

Persoonlijk

Jongeren die kunnen worden omschreven als riskante racers vinden het leuk om te hard te rijden. Voor hen speelt het risico geen rol. Zij doen het simpelweg omdat ze er plezier aan beleven. Ze vinden het leuk om het randje op te zoeken en rijden bewust te hard. Het is voor hen meer een hobby en of sport om te hard te rijden dan dat het verder een doel heeft. Dit wordt ook bevestigd in onderzoek van Begg & Langley (2004).

Verskillende gedragingen, zoals bumperkleven, gevaarlijk inhalen en te hard rijden, doen jongeren simpelweg omdat ze het leuk vinden om te doen. Het opzoeken van risico is een hobby voor hen, ook in het verkeer. Zo blijkt dat mannen vaker te hard rijden dan vrouwen, omdat ze het leuk vinden (23% vs. 12%) en omdat het een kick geeft (11% vs. 3%; TeamAlert, 2019).

Jongeren geven aan dat zij met auto's zijn opgegroeid en dat het daarom bij hen past om te hard te rijden. Ze geven aan dat te hard rijden "gewoon bij hen hoort" waardoor het lastig te veranderen is. Volgens deze jongeren hoort het bij hun persoonlijkheid.

Er wordt ook aangegeven dat er te hard gereden wordt, omdat dit ervoor zorgt dat jongeren juist beter opletten. Hoe harder zij rijden, hoe meer zij zijn gefocust op de weg. Dit is voor hen een belangrijk motief om te hard te blijven rijden. Omdat zij zeggen beter op te letten wanneer zij te hard rijden, vinden zij het dus ook niet gevaarlijk dat zij te hard rijden. Hier speelt zelfoverschatting een belangrijke rol.

Een laatste reden is dat er te hard wordt gereden wanneer er van tevoren wordt afgesproken dat verkeersboetes worden gedeeld. Uit het onderzoek kwam naar voren dat 5% te hard reed, omdat er afspraken werden gemaakt over boetes delen, 5% reed te hard omdat anderen in de auto dit vroegen en 4% reed te hard omdat vrienden dit ook deden (TeamAlert, 2019). Op deze manier is het voor jongeren minder erg wanneer zij een boete krijgen. Het risico van een boete is het dan waard tegenover het plezier en de tijdwinst die het oplevert.

Sociaal

Veel jongeren gedragen zich qua snelheid naar de wensen van hun passagiers. Wanneer hun passagier wil dat er harder gereden wordt, dan doen jongeren dat. Wanneer zij willen dat er rustiger gereden wordt, is dat ook goed. Zo passen jongeren hun rijgedrag aan, aan dat van hun passagier. Zo wordt er vaak een 'sportieve rijstijl' gebruikt om indruk te maken op vrienden. Jonge mannelijke bestuurders met andere jonge mannen als passagier hebben een hoger ongevalsrisico dan wanneer ze zonder passagiers rijden. Echter, bij een passagier van middelbare leeftijd daalt dit ongevalsrisico juist (SWOV, 2021b).

Verder doen jongeren vaak 'spelletjes' met hun vrienden in de auto. Dit zijn dan spellen waar wordt afgesproken dat er niet op de toegestane snelheid mag worden gereden, maar dat er harder gereden moet worden. Het gaat dan om de spanning en de kick die dit soort spellen opwekken.

Omstandigheden

Als laatste is er voor de groep riskante racers een aantal wegomstandigheden die te hard rijden uitlokt. Zo kunnen rotondes uitlokken om er doorheen te driften. Een aantal jongeren vindt het erg gaaf om slippend door de bocht te gaan. Deze dingen hebben ook weer te maken met het opzoeken van de grens en spanning. Zo is gebleken dat jonge bestuurders die de Stroop-taak goed uitvoeren (een test om tegenstrijdige reacties op te roepen), minder risico's nemen tijdens ritten in een rijsimulator dan jonge bestuurders die slecht op de Stroop-taak scoren (Jongen & Jonkman, 2011). Ook is gebleken dat jonge bestuurders die een boete voor een snelheidsovertreding hebben gekregen, slechter presteren op de Stroop-taak dan jonge bestuurders die niet beboet zijn voor een snelheidsovertreding (O'Brien & Gormley, 2013). Het houden aan de snelheid ligt dus ook aan de mate waarmee iemand zijn impulsen onder controle kan houden. Ook zijn wegen waar hoge snelheid kan worden gemaakt in trek bij een aantal jongeren. Zo zijn bepaalde goed geasfalteerde wegen die lang rechtdoor gaan verleidelijk om hard op te rijden. Wanneer het hier ook nog rustig is, zijn dit favoriete wegen voor deze jongeren om heel hard te kunnen rijden.

Motieven om te hard te rijden van de ongeduldige overtredders

De groep ongeduldige overtredders heeft andere motieven om te hard te rijden. Ten eerste geven zij aan dat zij vaak meerijden met ander verkeer. Hierdoor hebben zij niet door dat zij te hard rijden, omdat andere verkeersdeelnemers dit ook doen. Het is een meer onbewuste vorm van te hard rijden.

Daarnaast zeggen zij dat zij vaak niet opletten wat de toegestane snelheid ergens is of vergissen zij zich in de geldige maximumsnelheid. Hierdoor rijden zij, opnieuw, onbewust te hard. Door niet goed op te letten, rijden zij te hard en brengen zij zichzelf en anderen in gevaar.

Als laatste motief zeggen zij dat ze graag op tijd willen komen. Dit is voor hen een reden om te hard te rijden. Door harder te rijden, hebben zij het idee sneller op de plek van bestemming aan te komen. Dit terwijl de tijdswinst vaak nihil is (AD, 2015). Mensen hebben het idee dat zij veel eerder op hun bestemming zijn wanneer zij harder rijden, in de praktijk scheelt het vaak niet meer dan een paar minuten.

In tegenstelling tot jongeren beperken meer ervaren automobilisten hun risico's zo veel mogelijk, waardoor zij minder vaak in gevaarlijke situaties terechtkomen. Dit is ook terug te zien in te hard rijden (McGwin Jr & Brown, 1999).

Naast de doelgroepanalyse van TeamAlert blijkt uit ander onderzoek dat groepsdruk een belangrijke rol speelt in het te hard rijden in het verkeer (Gheorghiu et al., 2015). Hoe hoger de groepsdruk is, hoe meer jongeren de intentie hebben om te hard te rijden. Dit komt dus vooral voor wanneer jongeren met vrienden in de auto zitten. Dit sluit weer aan op het onderzoek van SWOV (2021b), dat het ongeluksrisico daalt wanneer er mensen van middelbare leeftijd bijrijder zijn van jongeren, vergeleken met jonge bijrijders.

Motieven om niet te hard te rijden van de riskante racers

Jongeren hebben ook verschillende motieven om zich wel aan de toegestane maximumsnelheid te houden. Dit zijn financiële motieven, sociale motieven en motieven die te maken hebben met de omstandigheden.

Benzine en rijbewijs behouden

Ten eerste willen deze jongeren graag kosten voor benzine besparen. Jongeren houden rekening met hun eigen snelheid, omdat het goedkoper is om ook af en toe rustig te rijden. Geld speelt voor jongeren dus een belangrijke rol om zich aan de snelheidslimiet te houden.

Daarnaast willen zij graag hun rijbewijs behouden. Dit is een belangrijk motief om zich ook af en toe aan de geldende snelheidslimiet te houden. Wanneer zij altijd en overal te hard zouden rijden, zou de kans veel groter worden dat het rijbewijs een keer wordt afgenomen.

Sociale omgeving

Wanneer er familieleden of kinderen in de auto zitten, rijden deze jongeren niet te hard. Zij vinden het prettig om dan netjes te rijden en zich aan de regels te houden. Ze willen niet dat mensen die daar niet voor kiezen, risico lopen door hun eigen gedrag. Dit kwam ook weer naar voren uit de doelgroepanalyse van TeamAlert (2019). Jongeren respecteren de mogelijke wens van andere bijrijders, die het mogelijk niet fijn vinden om in een auto te zitten waarin te hard wordt gereden.

Ook wanneer er vreemden in de auto zitten, houden jongeren zich een stuk beter aan de regels dan met vrienden. Ze willen vreemden niet het idee geven dat ze roekeloos rijden. Volgens jongeren weten hun vrienden vaak hoe er wordt gereden en vinden zij het niet erg als er te hard wordt gereden. Bij vreemden is dit anders, dus dan houden jongeren zich liever netjes aan de regels.

Omstandigheden

Verder houden jongeren ook rekening met het weer. Wanneer het regent, rijden zij niet te hard. Jongeren zien ook in dat de risico's van het veel te hard rijden op een nat wegdek te groot zijn. Daarnaast letten zij ook goed op de conditie van de weg. Op het moment dat het wegdek erg slecht is, lopen automobilisten het risico om bij hoge snelheid van de weg te raken. Dit zijn omstandigheden waar jongeren zeker rekening mee houden. Ook houden jongeren zich aan de toegestane snelheid op het moment dat zij de weg niet kennen. Het is dan niet verstandig om te hard te rijden, aangezien zij dan mogelijk hun afslag missen of plotseling heel hard moeten remmen, omdat de weg toch anders loopt dan initieel gedacht. Hoe bekender zij met de weg en

verkeerssituatie zijn, hoe kleiner het risico volgens jongeren is om te hard te rijden. Verder houden jongeren zich ook aan de snelheidslimiet wanneer zij in een mooie omgeving rijden. Zij genieten dan liever van de omgeving of het uitzicht, dan dat zij er snel doorheen rijden. Een laatste argument om zich aan de snelheid te houden, is wanneer er zwakkeren op straat of wegwerkzaamheden zijn. Bij schoolzones of wanneer er ouderen op straat lopen, rijden jongeren niet te hard. Zij respecteren dat anderen er last van kunnen hebben en houden zich dan aan de geldende snelheid. Dit geldt ook voor wegwerkzaamheden. Zij rijden netjes de toegestane snelheid wanneer mensen aan de weg bezig zijn, zodat die zo min mogelijk hinder ervaren (TeamAlert, 2019).

Motieven om niet te hard te rijden van de ongeduldige overtreeders

Boetes

Ten eerste willen jongeren graag voorkomen dat zij een boete krijgen. Door zich dus aan de maximumsnelheid te houden, weten zij zeker dat zij geen boete krijgen voor te hard rijden. Voor hen is dit een belangrijker motief dan voor riskante rijders, die een boete sneller accepteren, omdat zij vaak bewust te hard rijden.

Gevaarlijk

Daarnaast houden deze jongeren zich aan de toegestane snelheid, omdat zij zich er wel degelijk van bewust zijn dat het gevaarlijk kan zijn om te hard te rijden. Zeker onder bepaalde omstandigheden wordt er aan de snelheidslimiet gehouden, zodat er geen extra risico's ontstaan op de weg.

Regels

De laatste reden om zich aan de snelheid te houden, is omdat het de regels zijn en het voor deze jongeren niet goed voelt om de regels te breken. Deze jongeren vinden het fijn om zich verantwoordelijk te gedragen in de auto. Hierdoor hebben zij meer zekerheid dat ze geen ongeluk zullen veroorzaken.

Het lijkt er dus op dat deze jongeren (ongeduldige overtreeders) veel meer intrinsiek gemotiveerd zijn om zich aan de snelheidslimiet te houden dan de groep riskante rijders. Riskante rijders zullen ook sneller veel te hard rijden, terwijl de andere groep vaker een kleine overschrijding van de snelheidslimiet zal laten zien. Deze groepen verschillen flink van elkaar, ondanks dat ze beiden de regels breken.

In een Engels onderzoek zijn ook verschillende motieven voor te hard rijden onderzocht. Zo was de meest voorkomende reden om te hard te rijden tijdsdruk. Verder werd er gedacht dat hard rijden veilig was, wat voor een aantal deelnemers een reden was om het te doen. Verder werd het bij jongeren duidelijk dat zij weleens te hard rijden omdat ze leuk vinden, maar ook vanwege groepsdruk (Gormley et al., 2008). Dit sluit aan bij het onderzoek van TeamAlert (2019).

In een Australisch onderzoek is er gevraagd naar zelfgerapporteerde snelheidsovertredingen van verkeersdeelnemers. Hieruit bleek dat de groep die de meeste snelheidsovertredingen rapporteerde, jonge hoogopgeleide mannen waren die hun rijbewijs pas vrij kort hadden. Zij gaven aan dat zij onder normale omstandigheden midden op de dag, waarschijnlijk te hard zouden rijden. Hun standaard is dat zij te hard rijden. Dit deden zij vooral op plekken waar het onlogisch lijkt dat er een ongeluk kan gebeuren en dat zij een boete zouden kunnen krijgen. Zij pasten hun gedrag wel aan onder slechte omstandigheden en in de buurt van scholen (Hatfield et al, 2008).

Net als in Nederland hebben (jongere) bestuurders in het buitenland ook een aantal vergelijkbare motieven om te hard te rijden. Jongeren vinden het leuk en zien de gevaren niet in van te hard rijden. Wanneer zij wel de gevaren inzien, zoals bij scholen, wordt het gedrag daarop aangepast. Het lijkt dus te gaan om risico-inschatting die bij beginnende bestuurders op een andere manier werkt dan bij ervaren bestuurders.

Houding tegenover te hard rijden

In de doelgroepanalyse van TeamAlert (2019) is ook uitgevraagd wat de houding van jongeren is ten opzichte van te hard rijden en het overschrijden van de snelheidslimiet.

Hieruit bleek dat negen op de tien jongeren verkeersveiligheid belangrijk vinden. Het merendeel hiervan (69%) vindt dat te hard rijden van invloed is op de verkeersveiligheid. Ondanks dit gebeurt het te hard rijden nog steeds veel onder jongeren. Ongeveer één op de vijf jongeren vinden dat het verantwoord is om te hard te rijden wanneer andere verkeersregels wel worden gerespecteerd. Zolang er rekening gehouden wordt met

kwetsbare verkeersdeelnemers, vinden jongeren te hard rijden geen probleem. Het zijn vaker mannen die deze mening hebben dan vrouwen. Verder vinden één op de vijf jongeren die weleens te hard rijden, het verantwoord om te hard te rijden bij wegwerkzaamheden, zolang er rekening wordt gehouden met de wegwerkers. Als laatste vinden één op de tien jongeren (12%) dat te hard rijden kan, zolang verder niemand in de auto het een probleem vindt. Jongeren van 18 tot en met 20 jaar zijn deze mening vaker toebedeeld dan jongeren van 21 tot en met 24 jaar (17% vs. 9%). Voor ongeveer een kwart van de jongeren is het in hun sociale omgeving normaal om weleens te hard te rijden.

Het komt erop neer dat veel jongeren te hard rijden dus niet als een ernstige verkeersovertreding zien. Zolang zij goed opletten en zich verder aan de verkeersregels houden, vinden zij niet dat de snelheidslimiet verbreken een groot probleem is.

Op wat voor soort wegen wordt vooral te hard gereden door jongeren?

In de doelgroepanalyse van TeamAlert (2019) is aan jongeren gevraagd wat zij verstaan onder te hard rijden. Volgens hen is het van belang op wat voor weg er te hard wordt gereden of het gevaarlijk is of niet. Zo vinden één op de tien jongeren harder dan 40 km/u rijden dan de toegestane snelheid op de snelweg niet onveilig. Binnen de bebouwde kom is dit een ander verhaal. Dit komt omdat de verschillen in snelheid een stuk lager liggen, waardoor 40 km/u harder opeens extreem veel is. Jongeren geven aan vooral te hard te rijden op de snelweg, aangezien hier ook relatief gemakkelijk een hoge snelheid kan worden gehaald. Binnen de bebouwde kom vinden zij dit gevaarlijker en lastiger. Daarnaast vinden ruim zeven op de tien jongeren tot en met 10 km/u harder rijden dan de maximaal toegestane snelheid (zowel op een 80 km/u-weg als op de snelweg) veilig verkeersgedrag.

Jongeren die weleens te hard rijden, doen dit op verschillende wegen (uitgevraagd zijn 30-, 50-, 80- en 130 km/u-wegen). Dit komt ook naar voren uit de doelgroepanalyse van TeamAlert (2019). Er lijkt geen type weg te zijn waar niet te hard gereden wordt door deze groep jongeren.

Welke straffen gelden er voor te hard rijden?

Boetes

Het overschrijden van de wettelijke maximumsnelheid is strafbaar. Hierdoor kan iemand een boete ontvangen wanneer deze persoon is betrapt op te hard rijden. De snelheid van een voertuig kan worden geregistreerd, waarna er wordt gekeken of en hoeveel er te hard is gereden. Boetes (exclusief €9,- administratiekosten) kunnen variëren tussen de €22,- en de €352,- (ANWB, 2022). De hoogte van de boete hangt af van de gereden snelheid en de weg waar de overtreding plaatsvindt. Zo is het bijvoorbeeld gevaarlijker om te hard te rijden binnen de bebouwde kom, waardoor de boete hiervoor ook hoger ligt (InfoNu.nl, 2020). Voor snelheidsovertredingen van de maximumsnelheid met meer dan 30 km/u (40 km/u op de snelweg) wordt een OM-strafbeschikking opgelegd (ANWB, 2022). Tevens lopen bestuurders die veel te hard rijden het risico op een verplichte cursus over gedrag en verkeer (Educatieve Maatregel Gedrag en Verkeer; EMG). Deze cursus is voor bestuurders die zijn aangehouden omdat zij gevaarlijk rijgedrag hebben vertoond en/of verkeersregels hebben overtreden. Bijvoorbeeld wanneer een bestuurder binnen de bebouwde kom met meer dan 50 km/u te hard heeft gereden. In deze verplichte cursus leren deelnemers op een veilige manier aan het verkeer deel te nemen. Als overtreders hier niet aan meewerken, wordt hun rijbewijs ongeldig verklaard (CBR, 2021).

Jonge beginnende bestuurders

Beginnende bestuurders krijgen een beginnersrijbewijs. Dit is een normaal rijbewijs, maar met een strafpuntenstelsel. Beginnende bestuurders die overtredingen begaan, worden zwaarder bestraft dan ervaren bestuurders, om zo het aantal overtredingen onder deze doelgroep te verminderen.

Ook op het thema snelheid heeft dit zijn uitwerking. Zo krijgt iemand met een beginnersrijbewijs sneller strafpunten op het rijbewijs. Bij een beginnersrijbewijs is dit bijvoorbeeld al wanneer er met méér dan 30 km/u te hard wordt gereden (40 km/u op de snelweg). Met een normaal rijbewijs ligt deze grens bij 50 km/u (CBR, 2018).

Welke (wettelijke) maatregelen met betrekking tot snelheid zijn er genomen om de veiligheid van jongeren in het verkeer te bevorderen?

Snelheidslimieten

Ten eerste zijn snelheidslimieten belangrijk om het rijden op te hoge snelheid tegen te gaan. Deze verschillen per weg en de functie van de weg. Hoe meer verschillende weggebruikers gebruikmaken van de weg, hoe veiliger een lage snelheidslimiet is. Daarnaast is de mogelijkheid van conflicten, zowel dwars als frontaal, van invloed op de snelheidslimiet (Wilmot & Khanal, 1999). Het is van belang dat een snelheidslimiet geloofwaardig is, willen mensen zich aan de toegestane snelheid houden. De limiet moet aansluiten bij de verwachtingen die mensen hebben voor een bepaalde weg. Kenmerken als lange rechte wegen, brede wegen en wegen met een goed wegdek nodigen uit om harder te rijden. Hier zou ook een passend limiet bij moeten horen (Van Nes et al., 2006). Daarnaast is het van belang dat een snelheidslimiet goed wordt gecommuniceerd, omdat anders het risico wordt gelopen dat verkeersdeelnemers niet op de hoogte zijn van de geldende limieten.

Snelheidsremmers

Snelheidsremmers kunnen ervoor zorgen dat verkeersdeelnemers zich meer aan de snelheid houden. Zij worden hierdoor fysiek tegengehouden om te hard te rijden. Dit kan door middel van drempels, wegversmallingen, plateaus of rotondes (Vis, 1991). Naast fysieke snelheidsremmers zijn er ook ingebouwde systemen in de auto die ervoor zorgen dat mensen, en specifiek jongeren, zich beter aan de snelheid houden.

ISA

Zo kan intelligente snelheidsassistentie (ISA) ervoor zorgen dat snelheidsovertredingen worden tegengegaan. Door ISA wordt de positie van een voertuig bepaald en wordt de snelheid vergeleken met de geldende snelheidslimiet. Het systeem geeft feedback aan de bestuurder of het maakt snelheidsovertredingen fysiek onmogelijk. In potentie is ISA zeer effectief; wanneer alle voertuigen voorzien waren van een verplichte ISA-variant, zou 29% van de huidige verkeersongevallen kunnen worden voorkomen (Lai et al., 2012).

Tot nu toe blijft grootschalige implementatie van ISA achterwege. Dit heeft te maken met dat er nog twijfels bestaan rondom de betrouwbaarheid van de informatie over de geldende snelheidslimiet, de aansprakelijkheid bij fouten van het systeem en het maatschappelijk draagvlak (Van der Pas et al., 2012).

ADAS

ADAS (*advanced driver assistance systems*) zijn elektronische systemen in de auto die bestuurders helpen bij het rijden en bijvoorbeeld parkeren. ADAS verhogen de auto- en verkeersveiligheid. ADAS maken gebruik van geautomatiseerde technologie, zoals sensoren en camera's, om zo bijvoorbeeld obstakels te detecteren en daar vervolgens op te reageren. ADAS zijn dus bedoeld om het veiliger te maken tijdens het rijden, echter is er een aantal van dit soort hulpmiddelen die voor afleiding kunnen zorgen. Omdat er veel verschillende varianten bestaan, is het lastig om een eenduidig antwoord te geven of ADAS het rijden per definitie veiliger maken. Zo kunnen bepaalde remsystemen ervoor zorgen dat een ongeluk wordt voorkomen, maar kunnen bepaalde navigatieschermen leiden tot afleiding (SWOV, 2019a).

Politietoezicht

Verder kan extra politietoezicht of het gevoel van politie op de weg ervoor zorgen dat mensen zich beter aan de snelheidslimieten houden. Door de subjectieve pakkans te verhogen, zijn mensen zich meer bewust van de regels en hun eigen gedrag en zullen zij minder snel regels overtreden (Aarts et al., 2014).

Educatie

Als laatste kunnen educatie en voorlichting een belangrijke rol spelen om het gedrag van mensen te veranderen. Door verschillende educatieprogramma's kan nieuw, veiliger gedrag aangeleerd worden. Door jongeren bewust te maken van risico's van te hard rijden, kan het gedrag worden aangepast (Aarts & Van Schagen, 2006). Beginnende bestuurders zijn hier een geschikte doelgroep voor, aangezien hun rijpatroon niet al jaren hetzelfde is en er dus nog aanpassingen mogelijk zijn.

Hoe kan de veiligheid van jongeren in het verkeer met betrekking tot snelheid bevorderd worden?

In dit hoofdstuk worden verschillende mogelijkheden uitgediept hoe het probleem van te hard rijden het beste kan worden aangepakt.

Sociale norm

Een norm gericht op het rijden van de toegestane snelheid in een vriendengroep. Een sociale norm geeft aan wat sociaal acceptabel is. Het is met name voor jongeren belangrijk dat de meerderheid van hun leeftijdsgenoten hetzelfde gedrag vertoont en waardeert (Andrews, 2019). Aangeven wat sociaal acceptabel is, helpt een proces op gang waarbij mensen zich realiseren welk gedrag van hen verwacht wordt en zorgt ervoor dat mensen zich veilig genoeg voelen om anderen aan te spreken op ongewenst gedrag (Cialdini, 2004). Het kost veel tijd en vraagt om een breed gedragen aanpak om een nieuwe sociale norm te ontwikkelen. Inzetten op de sociale norm en het communiceren van gedrag van anderen in breed gedragen campagnes is een kansrijke methode om gedrag te veranderen (Renes & Hermesen, 2016).

Jongeren vinden het leuk om te hard rijden, zeker wanneer zij samen met vrienden zijn (TeamAlert, 2019). Hieruit blijkt dat de groepsnorm binnen vriendengroepen van jongeren die te hard rijden vaak positief is tegenover te hard rijden. Dit heeft tot gevolg dat jongeren elkaar niet aanspreken op elkaars gedrag en dat jongeren eerder geneigd zijn om te hard te rijden. Het is daarom van belang het gesprek aan te gaan met jongeren en hun vriendengroepen. Jongeren kunnen op deze wijze elkaar overtuigen van het belang van het rijden op een veilige snelheid en hier met elkaar afspraken over maken. Een voorbeeld van zo een interventie is Blikveld van TeamAlert.

Subjectieve pakkans vergroten

Een mogelijk gevolg van de aanpak waarbij bestuurders aangehouden worden wanneer zij opvallen, is een lagere subjectieve pakkans bij jongeren (TeamAlert, 2019). Omdat zij zelf denken goed te kunnen rijden, zien zij ook geen reden voor de politie om hen aan te houden op de weg. Het verhogen van de subjectieve pakkans lijkt daarmee kansrijker dan het verhogen van het aantal politiecontroles. Wanneer verkeersdeelnemers de subjectieve pakkans voldoende hoog inschatten, zullen zij sneller verkeersovertredingen vermijden en is er sprake van preventie (Goldenbeld & van Schagen, 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 zijn en moeilijk te voorspellen en te omzeilen. Het delen van controles, cijfers en ervaringsverhalen van aanhoudingen in de media draagt ook bij aan de subjectieve pakkans (SWOV, 2019b).

Leren omgaan met groepsdruk en het trainen van zelfcontrole

Rijden met een te hoge snelheid onder jongeren heeft vaak te maken met groepsdruk (TeamAlert, 2019). Om deze reden is het belangrijk om te zorgen dat jongeren goed om kunnen gaan met groepsdruk en zich hiertegen kunnen verzetten. TeamAlert heeft het project Muurvast ontwikkeld, dat zich richt op het weerstaan van groepsdruk. Door meer weerbaar te worden tegen deze groepsdruk om te hard te rijden, moet het makkelijker worden om deze groepsdruk tegen te gaan en om in het vervolg met de juiste snelheid te rijden.

Verder heeft rijden met een te hoge snelheid ook te maken met het toegeven aan impulsen en het feit dat jongeren zich niet kunnen beheersen. Dit is terug te zien wanneer jongeren driften op rotondes of veel te hard rijden op rustige stukken. TeamAlert heeft het project The Day After ontwikkeld, dat zich op zelfcontrole onder jongeren. Door een hogere zelfcontrole zijn jongeren beter in staat om zichzelf te beheersen. Dit project moet ervoor zorgen dat jongeren beter in staat zijn om zich te beheersen en dit gedrag dus niet te vertonen.

Het stimuleren van ADAS en ISA onder jongeren

Ook kan het goed werken om ADAS en ISA te stimuleren onder jongeren. Deze systemen kunnen helpen om de eigen snelheid onder controle te houden. Jongeren geven als reden van te hard rijden dat zij vaak niet door hebben hoe hard zij rijden en hoe hard toegestaan is. Deze systemen kunnen dus helpen om de snelheid te controleren en te zorgen dat de limiet niet wordt overschreden. Hoe vaker jongeren rijden volgens de toegestane regels, hoe normaler het wordt om voortaan ook in andere auto's volgens de toegestane snelheid te rijden. Er is dan sprake van een gewoonte die is ontwikkeld (Bouton, 2019).

Inspelen op de motieven van jongeren

Verder is het verstandig om toekomstige projecten, interventies of campagnes te richten op motieven van jongeren om zich wel aan de snelheid te houden. Door in te spelen op de eigen motieven van jongeren, is het makkelijker om aan te sluiten bij hun belevingswereld. Zo geven jongeren aan dat benzinekosten en geldboetes besparen een belangrijk motief is om zich aan de snelheidslimiet te houden (TeamAlert, 2019). Dit kan vervolgens gebruikt worden in communicatiecampagnes of interventies. Deze motieven sluiten aan bij de belevingswereld van jongeren, waardoor de kans groter is dat zij zich aangesproken voelen.

Hieronder worden nog kort verschillende motieven herhaald die jongeren noemen om zich aan de snelheidslimiet te houden (TeamAlert, 2019).

Financieel

- ✦ Benzinekosten besparen;
- ✦ Boetes vermijden;
- ✦ Rijbewijs behouden.

Sociaal

- ✦ Samen met familie in de auto;
- ✦ Vrienden in de auto die niet de maximumsnelheid willen overschrijden;
- ✦ Samen met onbekenden in de auto.

Omstandigheden

- ✦ Bij slecht weer;
- ✦ Slechte wegcondities;
- ✦ Onbekende omgeving;
- ✦ Bij een mooie omgeving.

Bronnen

- Aarts, L. T. (2004). Snelheid, spreiding in snelheid en de kans op verkeersongevallen. SWOV.
- Aarts, L. T., & Bax, C. A. (2014). Benchmarking van verkeersveiligheid. *Een inventarisatie en aanbevelingen voor de opzet van verkeersveiligheidsbenchmarks in Nederland*.
- AD. (2015). *We mogen harder rijden, maar we gaan niet sneller*. <https://www.ad.nl/binnenland/we-mogen-harder-rijden-maar-we-gaan-niet-sneller~a06d054c/>. <https://www.ad.nl/binnenland/we-mogen-harder-rijden-maar-we-gaan-niet-sneller~a06d054c/>
- Andrews, M. (2019). *Hidden persuasion: 33 psychological influences techniques in advertising*. BIS Publishers.
- ANWB. (2021, Mei 28). *Snelheid in het verkeer: De regels*. <https://www.anwb.nl/verkeer/veiligheid/snelheid>
- ANWB (2022). Dit kost een verkeersovertreding in 2022. Geraadpleegd via: <https://www.anwb.nl/verkeer/nieuws/nederland/2022/februari/boetebedragen-2022>
- Begg, D. J., & Langley, J. D. (2004). Identifying predictors of persistent non-alcohol or drug-related risky driving behaviours among a cohort of young adults. *Accident Analysis & Prevention*, 36(6), 1067-1071. <https://doi.org/10.1016/j.aap.2004.03.001>
- Bouton, M. E., & Hall, G. (2019). Learning theory. *Psychology*. <https://doi.org/10.1093/obo/9780199828340-0252>
- CBR. (2018, July 2). *Beginnersrijbewijs*. <https://www.cbr.nl/nl/rijbewijs-halen/auto/rijbewijs-aanvragen/beginnersrijbewijs.htm>
- CBR. (2021, Mei 31). *Cursus over verantwoord rijgedrag (EMG)*. <https://www.cbr.nl/nl/onveilig-rijgedrag/nl/mijn-rijbewijs-is-ingevorderd-wat-nu/onveilig-gedrag-in-het-verkeer/cursus-over-verantwoord-rijgedrag-emg-1.htm>
- CBS. (2018, December 15). *Snelheidsboetes: De bekeurden in beeld*. Centraal Bureau voor de Statistiek. <https://www.cbs.nl/nl-nl/achtergrond/2018/50/snelheidsboetes-de-bekeurden-in-beeld>
- Cialdini, R. B., & Goldstein, N. J. (2004). Social influence: Compliance and conformity. *Annual Review of Psychology*, 55(1), 591-621. <https://doi.org/10.1146/annurev.psych.55.090902.142015>
- Clarke, D. D., Ward, P., & Truman, W. (2005). Voluntary risk taking and skill deficits in young driver accidents in the UK. *Accident Analysis & Prevention*, 37(3), 523-529. <https://doi.org/10.1016/j.aap.2005.01.007>
- Fietsersbond (2019, February 11). *Maximumsnelheid voor fietsers?* <https://www.fietsersbond.nl/nieuws/maximaal-15-kilometer-per-uur-voor-fietsers/>
- Gemeente Amsterdam. (2021). *Snorfiets naar de rijbaan*. Amsterdam.nl. <https://www.amsterdam.nl/snorfiets-rijbaan/>
- Gheorghiu, A., Delhomme, P., & Felonneau, M. L. (2015). Peer pressure and risk taking in young drivers' speeding behavior. *Transportation Research Part F: Traffic Psychology and Behaviour*, 35, 101-111. <https://doi.org/10.1016/j.trf.2015.10.014>
- Goldenbeld, C., & Van Schagen, I. (2005). The effects of speed enforcement with mobile radar on speed and accidents. *Accident Analysis & Prevention*, 37(6), 1135-1144. <https://doi.org/10.1016/j.aap.2005.06.011>
- Gormley, M., Walsh, T., & Fuller, R. (2008). Risks in the driving of emergency service vehicles. *The Irish Journal of Psychology*, 29(1-2), 7-18. <https://doi.org/10.1080/03033910.2008.10446270>
- Hatfield, J., Fernandes, R., Faunce, G., & Job, R. F. (2008). Speeding questionnaire. *PsycTESTS Dataset*. <https://doi.org/10.1037/t46156-000>

InfoNu.nl. (2020). *Boete snelheidsovertreding - Te hard rijden voor 2020*. <https://auto-en-vervoer.infonu.nl/verkeer/101282-boete-snelheidsovertreding-te-hard-rijden-voor-2020.html>

Infopolitie. (2021). *Snelheid en de gevaren*. Startpagina - Infopolitie.nl. <https://infopolitie.nl/index.php/treasurechest/147-verkeer/snelheid/766-snelheid-en-de-gevaren>

Jongen, E. M., & Jonkman, L. M. (2011). Effects of concurrent working memory load on distractor and conflict processing in a name-face Stroop task. *Psychophysiology*, 48(1), 31-43. <https://doi.org/10.1111/j.1469-8986.2010.01037.x>

Lai, F., Hjälm Dahl, M., Chorlton, K., & Wiklund, M. (2010). The long-term effect of intelligent speed adaptation on driver behaviour. *Applied Ergonomics*, 41(2), 179-186. <https://doi.org/10.1016/j.apergo.2009.03.003>

McGwin, Jr, G., & Brown, D. B. (1999). Characteristics of traffic crashes among young, middle-aged, and older drivers. *Accident Analysis & Prevention*, 31(3), 181-198. [https://doi.org/10.1016/s0001-4575\(98\)00061-x](https://doi.org/10.1016/s0001-4575(98)00061-x)

McKnight, A., & McKnight, A. (2003). Young novice drivers: Careless or clueless? *Accident Analysis & Prevention*, 35(6), 921-925. [https://doi.org/10.1016/s0001-4575\(02\)00100-8](https://doi.org/10.1016/s0001-4575(02)00100-8)

Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat. (2022, 24 juni). Actuele verkeersongevallencijfers. Rijkswaterstaat. <https://www.rijkswaterstaat.nl/wegen/wegbeheer/onderzoek/verkeersveiligheid-en-ongevallencijfers/actuele-verkeersongevallencijfers>

O'Brien, F., & Gormley, M. (2013). The contribution of inhibitory deficits to dangerous driving among young people. *Accident Analysis & Prevention*, 51, 238-242. <https://doi.org/10.1016/j.aap.2012.11.024>

Openbaar Ministerie. (n.d.). *Snelheid en te hard rijden*. <https://www.om.nl/onderwerpen/verkeer/handhaving/snelheid-en-te-hard-rijden>

Renes, R. J., & Hermesen, S. (2016). *Draaiboek gedragsverandering: De psychologie van beïnvloeding, begrijpen en gebruiken*. Business Contact.

Rijksoverheid. (2020). *Wat betekenen de strepen op de weg?* <https://www.rijksoverheid.nl/onderwerpen/verkeersregels/vraag-en-antwoord/wat-betekenen-de-strepen-op-de-weg>

Rijkswaterstaat. (2021a). *De maximumsnelheid in Nederland*. <https://www.rijkswaterstaat.nl/wegen/wetten-regels-en-vergunningen/verkeerswetten/maximumsnelheid/index.aspx>

Rijksoverheid. (2021b). *Welke regels gelden voor mijn elektrische fiets (E-bike)?* Informatie van de Rijksoverheid | Rijksoverheid.nl. <https://www.rijksoverheid.nl/onderwerpen/fiets/vraag-en-antwoord/welke-regels-gelden-voor-mijn-elektrische-fiets-e-bike>

SWOV. (2005). Jonge beginnende automobilisten, hun ongevalsrisico en maatregelen om dit terug te dringen (R-2005-3). SWOV, Leidschendam. <https://www.swov.nl/sites/default/files/publicaties/rapport/r-2005-03.pdf>

SWOV. (2019a). *Intelligente transport- en rijhulpsystemen (ITS en ADAS)* SWOV-factsheet, april 2019, Den Haag.

SWOV (2019b). *Verkeershandhaving*. SWOV-factsheet, september 2019. SWOV, Den Haag.

SWOV. (2021a). *Snelheid en snelheidsmanagement*. SWOV-factsheet, juli 2021, Den Haag.

SWOV (2021b). *Jonge automobilisten*. SWOV-factsheet, september 2021. SWOV, Den Haag.

SWOV (2022). *Verkeersdoden in Nederland*. SWOV-factsheet, april 2022. SWOV, Den Haag.

TeamAlert. (2019). *Jongeren en snelheid in de auto*. Utrecht

- Tingvall, C., & Haworth, N. (1997). The zero vision. *Transportation, Traffic Safety and Health*, 37-57. https://doi.org/10.1007/978-3-662-03409-5_4
- Van der Pas, J., Marchau, V., Walker, W., Van Wee, G., & Vlassenroot, S. (2012). ISA implementation and uncertainty: A literature review and expert elicitation study. *Accident Analysis & Prevention*, 48, 83-96. <https://doi.org/10.1016/j.aap.2010.11.021>
- Van Nes, C. N., Houwing, S., Brouwer, R. F., & Van Schagen, I. N. (2006). Naar een checklist voor geloofwaardige snelheidslimieten. *SWOV*.
- Vis, A.A. (1991). Effecten van inrichting tot 30 km/uur zone in 15 experimentele gebieden. *SWOV*
- VVN. (2021). *Brom- en snorfietsers*. Veilig Verkeer Nederland. <https://vvn.nl/brom-en-snorfietser#:~:text=Met%20een%20snorfiets%20rijd%20je,elektromotor%20of%20uitgeschakelde%20verbrandingsmotor%20komen>
- Wilmot, C. G., & Khanal, M. (1999). Effect of speed limits on speed and safety: A review. *Transport Reviews*, 19(4), 315-329. <https://doi.org/10.1080/014416499295420>