



Jongeren op de motor

Kwantitatief onderzoek



TeamAlert

jongeren met **impact**

Stichting TeamAlert

Jongeren met impact

Nijverheidsweg 25
3534 AM Utrecht
Tel: 030-2232893
info@teamalert.nl
www.teamalert.nl

Onderzoek en rapportage:
Sanne Haanen
Stan Alewijnse
Sjoerd van Halem

© 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.

Samenvatting

Aanleiding van het onderzoek

Motorrijden wordt onder jongeren steeds populairder, terwijl het aantal motorongevallen onder deze groep toeneemt. Eerder onderzoek laat zien dat deze ongevallen niet primair worden veroorzaakt door rijden onder invloed, wat erop wijst dat andere factoren, zoals rijervaring en sociale normen, een belangrijke rol kunnen spelen.

Onderzoek

Om inzicht te krijgen in deze factoren heeft TeamAlert dit onderzoek uitgevoerd. In de exploratieve fase is een diepte-interview afgenomen met een jonge motorrijder. De hieruit verkregen inzichten zijn gebruikt voor de ontwikkeling van een vragenlijst, die is ingevuld door 928 jonge motorrijders met een gemiddelde leeftijd van 22 jaar.

Resultaten

Jonge motorrijders vormen een hechte en trotse groep voor wie avontuur en vrijheid de belangrijkste motieven zijn om motor te rijden. De beleving staat centraal, wat onder andere tot uiting komt in het personaliseren van motoren en het intensief consumeren van motor-gerelateerde content via sociale media. Tegelijkertijd is deze groep grotendeels onervaren: slechts 3% beschikt langer dan vijf jaar over een motorrijbewijs.

Ongeveer de helft van de jongeren vertoont risicogedrag, zoals te hard rijden, vaak beïnvloed door sociale normen (anderen doen het ook) of door situationele factoren zoals weinig ander verkeer. Jongeren die vaker in groepsverband rijden rapporteren enerzijds meer snelheidsoverschrijdingen door groepsdruk, maar ervaren anderzijds een groter gevoel van veiligheid dan jongeren die voornamelijk alleen rijden. In lijn met cognitieve dissonantie beoordelen jongeren die zelf risicogedrag vertonen dit gedrag bij anderen als minder problematisch. Rijervaring blijkt een belangrijke beschermende factor: meer ervaring hangt samen met minder risicogedrag, waarschijnlijk door een beter ontwikkelde risicoperceptie.

Het dragen van beschermende kleding is wijdverbreid, met name helm, jas en laarzen. Reflecterende kleding wordt daarentegen slechts door een kleine minderheid gedragen. Daarnaast geeft een deel van de jongeren aan beschermende kleding situationeel te dragen, vooral bij korte ritten.

Conclusies en aanbeveling(en)

Risicogedrag bij jonge motorrijders ontstaat uit een dynamisch samenspel van motivatie, sociale invloeden, rijervaring, beleving, infrastructuur en context. Effectieve maatregelen richten zich op de volgende punten:

- **Belevingswereld en identiteit:** Veiligheid koppelen aan intrinsieke motivatie, trots en zelfexpressie via trainingen, circuitdagen en vaardigheidscursussen.
- **Rijervaring en gefaseerde ontwikkeling:** Gefaseerde opleiding (A1/A2), buddy-systemen en groepsritten versterken vaardigheden en risicoperceptie.
- **Risicoperceptie en motieven:** Praktijkgerichte trainingen en simulaties confronteren jongeren met overschatting van controle en doorbreken zelfrechtvaardiging.
- **Sociale omgeving en normering:** Peer-to-peer educatie en online communicatie via sociale media en influencers normaliseren veilig rijgedrag en beïnvloeden groepsnormen positief.
- **Persoonlijke bescherming en verkeersomgeving:** Bevorder consistent gebruik van beschermende kleding, ook bij korte ritten, en versterk bewustzijn over interacties met andere weggebruikers.

Door interventies te integreren op opleiding, sociale normering, beleving, infrastructuur en communicatie, kan risicogedrag worden verminderd en duurzaam veilig rijgedrag worden bevorderd.

INHOUD

Hoofdstuk 1: Aanleiding.....	6
1.1 Over TeamAlert.....	6
1.2 Leeswijzer	6
Hoofdstuk 2: Achtergrond.....	8
2.1 Sociale aspecten en community van motorrijders.....	8
2.2 Praktische voordelen van motorrijden	8
2.3 Getrapte rijbewijsprocedure en het opdoen van ervaring	8
2.4 Risico's en veiligheid bij beginnende motorrijders	9
2.5 Beschermende kleding en weersomstandigheden	9
2.6 Conclusie.....	10
Hoofdstuk 3: Het onderzoek.....	12
3.1 Doel onderzoek.....	12
3.2 Onderzoeksvragen	12
3.3 Doelgroep en werving.....	12
3.4 Deelnemers.....	12
3.5 Meetinstrument.....	13
3.6 Analytische strategie	13
Hoofdstuk 4: Resultaten	15
4.1 Profiel van de jonge motorrijder: vrijheid is het belangrijkste	15
4.2 Motorrijden als onderdeel van individuele en sociale identiteit	16
4.3 Snelheid als motief geeft een grotere kans op risicogedrag.....	17
4.4 Sociale omgeving kan risicogedrag aanwakken en verminderen	18
4.5 Subjectieve veiligheid en het gebruik van beschermende kleding	19
Hoofdstuk 5: Conclusie en aanbevelingen.....	22
5.1 Motorrijden als beleving: implicaties voor verkeersveiligheid	22
5.2 Risicogedrag is situatiegebonden	22
5.3 Rijervaring en gefaseerde ontwikkeling helpen de jonge motorrijder	22
5.4 Sociale omgeving: risico en normering	23
5.5 Persoonlijke bescherming en verkeersomgeving	23
5.6 Overkoepelende conclusie.....	23
Bronnen	25
Bijlage 1: Vragenlijst	28
Bijlage 2: Aanvullende vragenlijst motorwedstrijden	33



Aanleiding



TeamAlert

jongeren met **Impact**

Hoofdstuk 1: Aanleiding

Steeds meer jongeren bezitten een motor

In de afgelopen tien jaar is het aantal jongeren tussen 18 en 25 jaar met een motorfiets sterk toegenomen. Waar jongeren motoren vroeger vooral recreatief gebruikten, worden deze nu steeds vaker ingezet als praktisch vervoermiddel, bijvoorbeeld voor werk of studie (Nieuwsmotor.nl, 2024; RAI Vereniging, 2024).

De groeiende populariteit van de motor gaat gepaard met toenemende veiligheidsrisico's. Jonge motorrijders zijn relatief vaak betrokken bij ernstige verkeersongevallen (CBS, 2025). Zo kwam in 2024 een recordaantal van 12 jongeren om het leven bij motorongevallen, een verdubbeling ten opzichte van 2023, toen zes jongeren omkwamen (CBS, 2025). Ook in 2025 vonden meerdere ongevallen plaats waarbij motorrijders tussen de 19 en 24 jaar betrokken waren, onder meer bij botsingen met automobilisten, fietsers en vrachtwagens (112nieuws.net, 2025a; 2025b; 2025c). Bij deze ongevallen was geen sprake van middelengebruik zoals alcohol of drugs, wat suggereert dat andere factoren zoals rijervaring, risicoperceptie en verkeersgedrag een rol spelen.

Ondanks deze ongevals cijfers ontbreekt nog gedetailleerde kennis over het verkeersgedrag en de veiligheidsbeleving van jonge motorrijders. Deze kennisleemte belemmert het ontwikkelen van gerichte preventieve maatregelen en voorlichtingscampagnes. Omdat mobiliteitssystemen drukker en complexer worden, staat verkeersveiligheid hoog op de agenda. Veiligheid van kwetsbare groepen, waaronder jonge motorrijders, krijgt daardoor meer beleidsaandacht (RAI Vereniging, 2024).

TeamAlert wil met een verkennend onderzoek bijdragen aan een beter begrip van de motieven, het gedrag en de risico's van jonge motorrijders. Dit onderzoek vormt een belangrijke basis voor toekomstige interventies die gericht zijn op het bevorderen van veilig verkeersgedrag en het terugdringen van het aantal ongevallen in deze kwetsbare groep.

1.1 Over TeamAlert

Jongeren hebben een grotere kans op een ongeluk dan andere weggebruikers in Nederland. TeamAlert zet zich daarom dagelijks in om het aantal jongeren dat betrokken is bij een verkeersongeval te verminderen. Dit doet TeamAlert door ze uit te dagen om slimme keuzes in het verkeer te maken, zodat zij altijd veilig onderweg zijn. Vanuit die visie doen we onderzoek en ontwikkelen we projecten en social media-acties. Met *Young Influence*, ons jongerenpanel, zijn we in staat om continue in te spelen op de veranderende behoeften van jongeren. Meer dan 8000 leden tussen de 12 en 24 jaar worden zo actief bij onze onderzoeken en interventies betrokken.

Met een groeiend team van zo'n dertig young professionals en meer dan zestig jonge jongerenvoorlichters op locatie, realiseert TeamAlert jaarlijks ruim duizend interventies op o.a. scholen en festivals. Daar spreken we leeftijdsgenoten aan vanuit hun eigen belevingswereld. Een originele en positieve boodschap is hierbij essentieel. Dankzij de wetenschappelijke onderbouwing binnen onze projecten motiveert TeamAlert jaarlijks meer dan 100.000 jongeren en weten we positieve gedragsverandering teweeg te brengen.

1.2 Leeswijzer

Deze rapportage start in hoofdstuk 2 met een overzicht van wat er tot nu toe bekend is over dit onderwerp, verkregen door literatuuronderzoek. Vervolgens wordt in hoofdstuk 3 de opzet van het onderzoek besproken. In hoofdstuk 4 komen de resultaten van de vragenlijst aan bod. De rapportage sluit af met hoofdstuk 5 waarin een conclusie, discussie en aanbevelingen worden gegeven.



Achtergrond



TeamAlert

jongeren met **impact**

Hoofdstuk 2: Achtergrond

Volgens cijfers van BOVAG is het motorbezit onder jongeren sterk toegenomen. Tussen 2014 en 2023 groeide het aantal motoreigenaren in de leeftijdsgroep 18 tot 25 jaar met maar liefst 44,6%. Ook het aantal behaalde motorrijbewijzen in deze groep nam flink toe: in 2023 was 47,1% van alle geslaagden jonger dan 25 jaar (BOVAG, 2024). Begin 2024 stonden er ruim 23.000 motorfietsen op naam van jongeren in deze leeftijdscategorie; een stijging van 30% ten opzichte van vijf jaar eerder, en 8% meer dan in 2023 (CBS, 2024). Deze groeiende populariteit maakt jongeren op de motor tot een steeds belangrijkere groep binnen het motorverkeer.

2.1 Sociale aspecten en community van motorrijders

Voor veel motorrijders vormt het rijden een belangrijk onderdeel van hun identiteit en levensstijl (Ellis & Brown, 2017; KNMV, 2023). Motorrijden is voor veel jongeren een belangrijk sociaal fenomeen (Tiggeman & Hopwood, 2011). Jongeren die motorrijden, ervaren een sterke band met andere motorrijders via clubs, toertochten, evenementen en online groepen (Van der Burgt & Gosselt, 2021). Daarnaast speelt de motorcommunity een belangrijke rol in het versterken van de motorcultuur, waarin waarden als vrijheid, avontuur en individualiteit centraal staan. Voor jongeren kan dit aantrekkelijk zijn, omdat motorrijden zo niet alleen een praktische keuze is, maar ook een middel om zich te onderscheiden en zichzelf te uiten (Knox, 2020). Daarnaast kunnen er fysieke en mentale voordelen aan verbonden zijn. Motorrijden verbetert motoriek, houding en reactievermogen, vermindert stress, bevordert focus en vergroot welzijn en zelfvertrouwen (McNaughton & Barry, 2017; Wada & Kondo, 2019; Smith & Doe, 2018; Johnson & Lee, 2020).

Sociale interacties binnen de motorcommunity kunnen het rijgedrag van jonge motorrijders positief beïnvloeden doordat ze van meer ervaren *peers* leren en een gezamenlijk veiligheidsbewustzijn ontwikkelen (Hulshof & Bierens, 2022). Tegelijkertijd kan de wens om erbij te horen leiden tot risicovol gedrag, zoals harder rijden of het negeren van verkeersregels (SWOV, 2023). Sommige organisaties richten zich specifiek op jonge motorrijders en ze stimuleren verantwoord rijgedrag via buddy-systemen en groepscoaching (KNMV, 2023). Voor beleidsmakers en preventieprogramma's is het belangrijk om deze sociale dynamieken mee te nemen bij het ontwikkelen van effectieve interventies gericht op jonge motorrijders.

2.2 Praktische voordelen van motorrijden

Naast sociale en culturele argumenten zijn er ook mogelijke praktische argumenten te noemen die zouden kunnen verklaren dat steeds meer jongeren voor de motor kiezen. Zo zijn motoren doorgaans goedkoper in aanschaf en gebruik dan auto's, onder andere vanwege lagere verzekeringspremies en brandstofkosten, wat voor jongeren met een beperkt budget aantrekkelijk is (CBS, 2023). Daarnaast kan een motor in druk stedelijk verkeer voordelen bieden doordat het gemakkelijker is om te manoeuvreren en te parkeren, wat tijd kan besparen bij woon-werkverkeer of studiebezoeken (Rijkswaterstaat, 2022). Ook sluiten motoren soms beter aan bij een milieubewuste levensstijl, omdat ze over het algemeen minder brandstof verbruiken dan auto's. Nieuwe modellen bevatten bovendien steeds vaker milieuvriendelijkere technologieën, zoals elektrische of hybride motoren, wat kan bijdragen aan een lagere CO₂-uitstoot (CBS, 2023; Milieu Centraal, 2023).

2.3 Getrapte rijbewijsprocedure en het opdoen van ervaring

Jongeren die zonder voldoende ervaring direct op zware motoren rijden, lopen een hoger risico op ongevallen (SWOV, 2023). In Nederland kent het motorrijbewijs een getrapte opbouw, waarbij jongeren geleidelijk kunnen doorgroeien van lichte naar zwaardere motoren. Dit systeem is bedoeld om rijervaring op te bouwen en zo de verkeersveiligheid te verhogen.

- **Categorie A1:** Dit lichte motorrijbewijs is voor motoren tot 125 cc en maximaal 11 kW vermogen. Jongeren mogen vanaf 17 jaar starten met rijlessen en vanaf 18 jaar het praktijkexamen afleggen. Het A1-rijbewijs is een instapmogelijkheid die vaak gebruikt wordt door jongeren die voor het eerst op een motor willen rijden.
- **Categorie A2:** Voor middelzware motoren tot 35 kW is het A2-rijbewijs vereist. Toegang is mogelijk vanaf 19 jaar als men eerst minimaal een jaar het A1-rijbewijs bezit. Zonder A1 kan het A2-rijbewijs vanaf 20 jaar direct worden gehaald. De beperking in motorvermogen is bedoeld om een veiligere leerfase te creëren.

- **Categorie A:** Dit is het onbeperkte motorrijbewijs voor motoren met meer dan 35 kW vermogen. Om het A-rijbewijs te halen via de getrapte route, moet iemand minimaal 2 jaar het A2-rijbewijs bezitten en minstens 21 jaar oud zijn. Wie zonder eerdere ervaring direct het zware motorrijbewijs wil halen, kan dat pas vanaf 24 jaar (Rijksoverheid, z.d.a).

Het stapsgewijs systeem stimuleert motorvaardigheid en verkeersinzicht te ontwikkelen onder relatief veilige omstandigheden (SWOV, 2017; SWOV, 2023). Uit onderzoek blijkt dat motorrijders die via de getrapte route ervaring opbouwen minder vaak betrokken zijn bij ernstige ongevallen (CBS, 2023; SWOV, 2023). Naast de leeftijds- en vermogenseisen bestaat het traject uit theorie-examens, praktijklessen en een praktijkexamen. Jongeren worden gestimuleerd om niet alleen te slagen voor het examen, maar ook actief ervaring op te doen door bijvoorbeeld begeleid rijden (Rijksoverheid z.d.a).

2.4 Risico's en veiligheid bij beginnende motorrijders

Motorrijders lopen een groter risico op een dodelijk of ernstig ongeval dan automobilisten, onder meer vanwege het ontbreken van fysieke bescherming. Per gereden kilometer is het risico voor deze groep ongeveer dertig keer zo hoog (SWOV, 2023). Vooral jongere motorrijders zijn relatief kwetsbaar, wat mogelijk samenhangt met beperkte rijervaring, een lage risicoperceptie en gedragskenmerken die hen minder weerbaar maken in complexe verkeerssituaties (SWOV, 2023; KNMV, 2023). Daarnaast kunnen cognitieve vertekeningen, zoals *confidence bias*, waarbij motorrijders hun eigen vaardigheden overschatten, bijdragen aan dit verhoogde risico (Ertas & Kirlar-Can, 2023).

Beginnende motorrijders missen vaak de routine om snel en adequaat te reageren op complexe of gevaarlijke verkeerssituaties (SWOV, 2019). Vaardigheden zoals anticiperen op verkeersgedrag, het inschatten van snelheid en afstand, en het herkennen van gevaren ontwikkelen zich pas met ervaring. Vooral bij slecht weer of onverwachte verkeersveranderingen vergroot een gebrek aan ervaring het risico (SWOV, 2023; KNMV, 2023). Motorrijden vraagt daarnaast om specifieke competenties, zoals balans, nauwkeurige voertuigbeheersing en snelle reflexen bij plotselinge situaties. Voor beginnende rijders vormt dit, zeker in combinatie met beperkte ervaring, een extra uitdaging (SWOV, 2023; KNMV, 2023; European Commission, 2022).

Ook risicoperceptie speelt een belangrijke rol. Jongeren blijken verkeersrisico's niet altijd realistisch in te schatten. Onderzoek toont aan dat jonge bestuurders hun eigen rijvaardigheid regelmatig overschatten – een verschijnsel dat bekendstaat als *optimism bias* (Weinstein, 1989; TeamAlert, 2020). Dit kan leiden tot risicovol gedrag, zoals te hard rijden of het nemen van onnodige risico's.

2.5 Beschermende kleding en weersomstandigheden

Motorrijders zijn extra gevoelig voor weers- en wegomstandigheden. Regen, wind en kou verminderen de grip en het zicht, wat de kans op ongevallen vergroot. Slechte wegdekken, losse steentjes en onveilige bermvormen extra gevaren. Goede verlichting, opvallende kleding en zichtbaarheid zijn daarom van essentieel belang, vooral bij slecht weer en in het donker (SWOV, 2023). Effectieve veiligheidsstrategieën combineren passieve bescherming (zoals helmen en beschermende kleding), actieve technologie (zoals ABS en zichtbaarheidssystemen) en infrastructuurverbeteringen (betere weginrichting) om motorrijders optimaal te beschermen:

- **Helmplicht en beschermende kleding:** een goed passende helm beschermt het hoofd en verkleint de kans op ernstig hersenletsel aanzienlijk. Het dragen van motorkleding is daarentegen vrijwillig, maar speelt een belangrijke rol in de bescherming van motorrijders, die weinig fysieke bescherming hebben in het verkeer. Goede motorkleding is gemaakt van sterk, slijt- en scheurbestendig materiaal zoals leer of speciaal textiel, en bevat extra versteviging en impactbescherming op kwetsbare lichaamsdelen zoals schouders, ellebogen en knieën. Reflecterende elementen op kleding en helm vergroten daarnaast de zichtbaarheid, wat de verkeersveiligheid verder bevordert (SWOV, 2023).
- **Technologie:** Anti-blokkeersystemen (ABS) voorkomen dat de wielen blokkeren bij hard remmen, dit verhoogt de stabiliteit van de motor en helpt valpartijen te voorkomen. Sinds 2017 zijn nieuwe motoren in de EU standaard uitgerust met ABS, oudere motoren vaak niet (KNMV, 2023). Tractiecontrole voorkomt dat het achterwiel doorslipt bij acceleratie, wat vooral op gladde of natte we-

gen extra veiligheid biedt. Andere technologische innovaties zijn slimme helmen met functies zoals communicatie, navigatie en valdetectie, en geavanceerde rijhulpsystemen die waarschuwen voor gevaarlijke situaties of voertuigen in dode hoeken (KNMV, 2023).

- ▶ **Infrastructuur:** Naast persoonlijke beschermingsmiddelen zijn ook infrastructuuroplossingen van groot belang. Zo worden motorvangrails steeds vaker geplaatst op wegen waar veel motorrijders rijden of waar ongevallen vaker voorkomen. Deze vangrails zijn speciaal ontworpen om letsel te beperken door te voorkomen dat motorrijders onder de rail terechtkomen en door de impact te dempen met beschermende bekleding. Reflecterende details op de vangrails dragen bovendien bij aan betere zichtbaarheid (Rijksoverheid, z.d.b).

2.6 Conclusie

Hoewel de bestaande literatuur veel informatie biedt over ongevallen, rijervaring, motorrijbewijsprocedures en veiligheidsmiddelen, is er relatief weinig inzicht in de persoonlijke beleving, motieven en sociale context van jonge motorrijders. Het is bijvoorbeeld nog niet volledig duidelijk welke factoren jongeren specifiek aantrekken tot motorrijden, hoe ze motorrijden ervaren als onderdeel van hun identiteit, en in welke mate sociale omgeving en infrastructuur hun risicoperceptie en gedrag beïnvloeden. Ook het gebruik van beschermende kleding en de rol van technologische innovaties bij risicobeoordeling is nog beperkt onderzocht. Om deze kennisgebieden beter te begrijpen, zijn de onderzoeksvragen geformuleerd rond kenmerken, motieven, identiteit, sociale invloeden en veiligheidsgedrag van jonge motorrijders.



Het onderzoek



TeamAlert

jongeren met **impact**

Hoofdstuk 3: Het onderzoek

Om inzicht te krijgen in het verkeersgedrag van jongeren op de motor, heeft TeamAlert een kwantitatief onderzoek uitgevoerd. Hieronder bespreken we de onderzoeksvragen, de werving, deelnemers en het meetinstrument.

3.1 Doel onderzoek

Het doel van dit onderzoek is om inzicht te krijgen in de kenmerken, motieven en het gedrag van jonge motorrijders in Nederland. Daarbij wordt specifiek gekeken naar hun motivatie om motor te gaan rijden, de rol van de sociale omgeving, hun houding ten opzichte van de veiligheid en risico's, en het gebruik van beschermende maatregelen zoals motorkleding. De resultaten van dit onderzoek kunnen bijdragen aan het ontwikkelen van effectiever beleid, gerichte communicatie of preventieve interventies die aansluiten bij de belevingswereld van deze doelgroep.

3.2 Onderzoeksvragen

Op basis van de bestaande literatuur en het doel van het onderzoek zijn de volgende hoofdvragen opgesteld:

- ▶ Wat kenmerkt jongeren die ervoor kiezen om motor te rijden?
- ▶ Hoe gaan jongeren om met veiligheid en risico's tijdens het motorrijden?

Om de hoofdvragen te beantwoorden, wordt ingegaan op de volgende deelvragen:

- ▶ Wat zijn de belangrijkste motieven voor jongeren om motor te gaan rijden?
- ▶ In hoeverre zien jongeren motorrijden als onderdeel van hun identiteit of levensstijl?
- ▶ Welke invloed heeft de sociale omgeving op het rijgedrag van jonge motorrijders?
- ▶ In hoeverre maken jongeren gebruik van beschermende motorkleding naast de verplichte helm?
- ▶ In welke mate beïnvloeden technologische en infrastructurele factoren de risicoperceptie van jonge motorrijders?

3.3 Doelgroep en werving

De werving voor het onderzoek heeft plaatsgevonden via sociale media en in het jongerenpanel van TeamAlert tussen 12 augustus en 1 oktober. Via deze kanalen is een oproep verspreid waarin jongeren die motorrijden is gevraagd om deel te nemen aan het onderzoek. In de wervingstekst is vermeld dat deelnemers aan het einde van de vragenlijst ervoor kunnen kiezen om hun e-mailadres achter te laten, om kans te maken op een cadeau-bon van €50.

3.4 Deelnemers

In totaal hebben 928 deelnemers de vragenlijst compleet ingevuld. De deelnemers zijn in de leeftijd van 18-25 jaar met een gemiddelde leeftijd van 22,4 jaar. Van de deelnemers is 63% man, 36% van de deelnemers is vrouw en <1% identificeert zich als non-binair, genderfluïde of anders. In Tabel 1 worden de demografische kenmerken geslacht en leeftijd van de deelnemers weergegeven.

Kenmerk	Man (N= 586)	Vrouw (N= 338)	Anders (N= 4)	Totaal (N= 928)
	63%	36%	<1%	
Leeftijd	Gem. = 22	Gem. = 22	Gem. = 22	Gem. = 22
18 t/m 20	17%	15%	25%	16%
21 t/m 25	83%	85%	75%	84%

Tabel 1. Demografische gegevens

3.5 Meetinstrument

Het meetinstrument, uitgevoerd als vragenlijst, is ontwikkeld om het gedrag, de ervaringen en risicofactoren van jongeren op de motor kwantitatief te toetsen. De vragenlijst (zie Bijlage: Vragenlijst) bestrijkt diverse thema's, waaronder motivatie voor motorrijden, rijervaring, sociale omgeving, risicogedragingen, risicoperceptie en het dragen van beschermende kleding. Sommige vragen en stellingen zijn uitgevraagd op een Likert-schaal van 1–5, daarnaast zijn er open en gesloten vragen opgenomen. Voorbeelden van items zijn: *“Wat was voor jou de belangrijkste reden om motor te gaan rijden?”* (motief) en *“Hoe belangrijk vind je het om lid te zijn van een motorcommunity (zowel online als offline)?”* (identiteit). Een volledig overzicht van de vragenlijst is opgenomen in de bijlage.

3.6 Analytische strategie

Om de verbanden tussen variabelen te onderzoeken, zijn verschillende statistische toetsen uitgevoerd. Chi-kwadraattoetsen zijn gebruikt om te toetsen of waargenomen verschillen tussen groepen significant waren, waarbij kruistabellen (cross-tabs) de percentages binnen de groepen weergeven. Voor het analyseren van verschillen in irritatie over het zigzaggedrag van andere motorrijders, gestructureerd naar eigen subjectieve risicobereidheid, is een eenweg-ANOVA toegepast. Voor uitkomsten met twee categorieën, zoals het wel of niet bezoeken van motorraces, is een binaire logistische regressie gebruikt. Hiermee konden verschillen tussen groepen nauwkeurig worden gemeten en werd de sterkte van de verbanden weergegeven met de Odds Ratio (OR).



Resultaten



TeamAlert

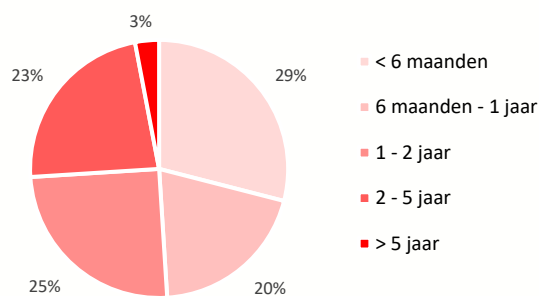
jongeren met **impact**

Hoofdstuk 4: Resultaten

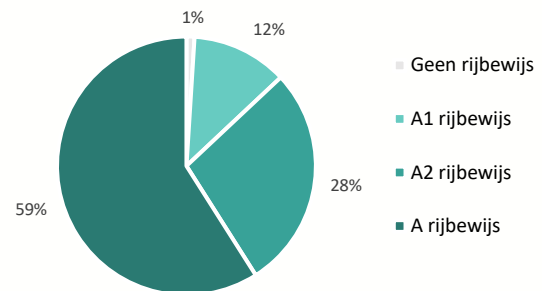
In dit hoofdstuk worden de resultaten van het onderzoek gepresenteerd. De bevindingen zijn geordend op basis van de deelvragen, die gezamenlijk antwoord geven op de hoofdvragen: wat kenmerkt jongeren die motor rijden en hoe jongeren omgaan met veiligheid en risico's tijdens het motorrijden.

4.1 Profiel van de jonge motorrijder: vrijheid is het belangrijkste

Uit de gegevens blijkt dat de meeste jonge motorrijders nog relatief onervaren zijn. In Figuur 1 is weergegeven dat bijna de helft (49%) minder dan één jaar rijervaring heeft, en dat slechts een klein deel (3%) al meer dan vijf motorrijdt. Qua rijbewijs heeft 59% een volledig A-rijbewijs 28% heeft een A2 rijbewijs voor zwaardere motoren, 12% heeft een A1 rijbewijs voor lichtere motoren en 1,4% rijdt zonder motorrijbewijs (Figuur 2).

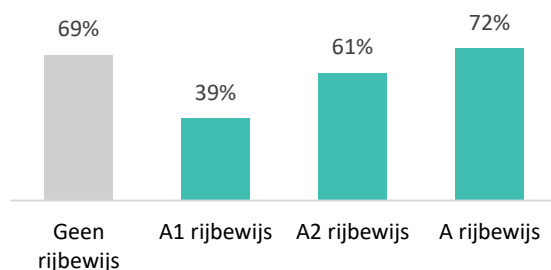


Figuur 1. Rijervaring onder jongeren op de motor.



Figuur 2. Rijbewijsbezit onder jongeren op de motor.

Het grootste deel van de jongeren is het eens met het getrapte motorrijbewijs (64%). Opvallend is dat vooral de jongeren die een volledig A-rijbewijs hebben (72%), en de jongeren zonder rijbewijs (69%), het eens zijn met deze getrapte vorm, zoals te zien is in Figuur 3.

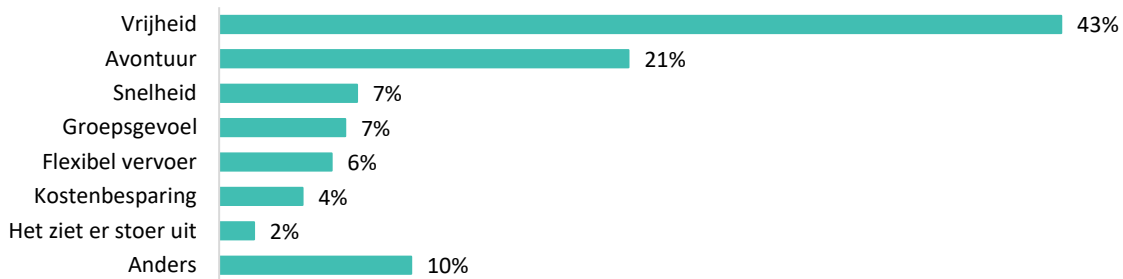


Figuur 3. Percentage jongeren die het 'eens' of 'helemaal eens' zijn met het getrapte motorrijbewijs.

Jongeren kiezen vooral voor het motorrijden vanwege de beleving. In Figuur 4 is te zien dat het gevoel van vrijheid veruit de belangrijkste drijfveer is (43%), gevolgd door de behoefte aan avontuur (21%): *"Als ik me niet goed voel en op de motor stap, verandert alles. Het geeft me een gevoel van vrijheid dat ik nergens anders vind. De wind, de snelheid, het geluid – alles maakt m'n hoofd leeg. Op de motor voel ik me gelukkig, alsof er een nieuwe wereld opengaat. Ik ben echt het meest gelukkigste meisje als ik op de motor zit!"*

Sneller kunnen rijden (7%) en het samen rijden met vrienden voor het groepsgevoel (7%) blijken minder belangrijke motivaties. Praktische overwegingen zoals flexibel vervoer (6%) en kostenbesparing ten opzichte van de auto (4%) blijken eveneens minder belangrijk. Het laagst aangegeven motief is 'het ziet er stoer uit' (2%). De categorie *anders* bestaat voornamelijk uit jongeren die meerdere antwoorden belangrijk vinden.

Wat zijn de belangrijkste redenen voor jongeren om motor te rijden?

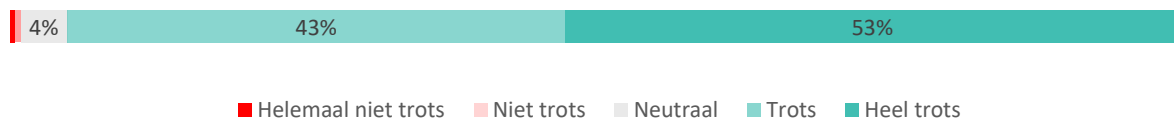


Figuur 4. Belangrijkste motief om motor te gaan rijden.

4.2 Motorrijden als onderdeel van individuele en sociale identiteit

Ondanks hun relatief beperkte rijervaring beschikt het merendeel van de jongeren over een eigen motor (89%). Daarnaast geeft 7% aan geen eigen motor te hebben en 4% leent een motor van iemand anders. Bijna twee derde van de eigen motoren beschikt over ABS-systemen (61%). Onder motorrijders met een eigen motor ($N=827$) geeft 96% aan trots te zijn op de motor (Figuur 5).

Hoe trots ben jij op jouw motor? ($N=827$)



Figuur 5. Trots van jongeren met een motor.

Van de jongeren met een eigen motor heeft ruim drie kwart aanpassingen of personalisaties aangebracht (73%) en 1 op de 6 jongeren (15%) heeft een dashcam geïnstalleerd. Motorrijders met een gepersonaliseerde motor rapporteren vaker een hoge mate van trots dan rijders zonder personalisatie, ondersteund door een significante lineaire associatie ($\chi^2 = 10,27$, $p = .001$). Motorpersonalisatie hangt samen met rijervaring: 89% van de rijders met meer dan vijf jaar ervaring heeft een aangepaste motor, tegenover 67% van de rijders met minder dan zes maanden ervaring ($\chi^2(8) = 45,92$, $p < .001$). Ook beginnende rijders personaliseren hun motor dus vaak, al lijkt dit toe te nemen naarmate zij langer over hun rijbewijs en motor beschikken.

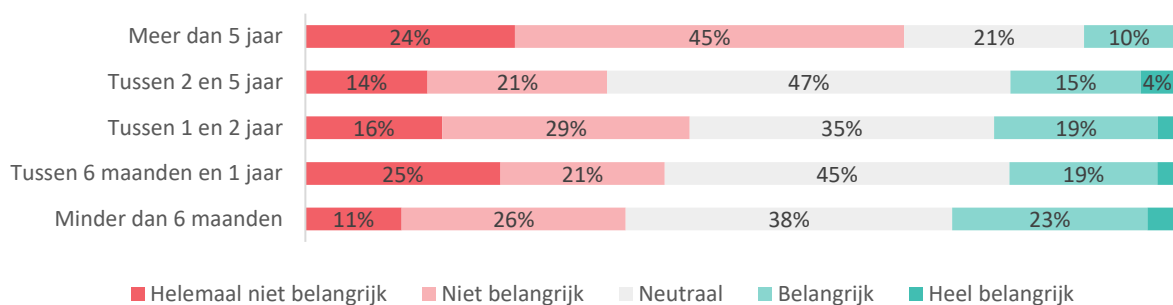
Deze persoonlijke betrokkenheid uit zich ook in online gedrag. Jongeren met een gepersonaliseerde motor zoeken vaker actief motorgerelateerde content op sociale media (54%) dan rijders zonder aanpassingen (35%; $\chi^2(4) = 31,55$, $p < .001$). Populaire Nederlandse en internationale influencers zoals *Itsmaarten* (≈ 200 keer genoemd), *FortNine* (≈ 40) en *Itchy Boots* (≈ 35) laten zien dat jongeren zowel entertainment als informatie zoeken. *Itsmaarten* is een Nederlandse influencer die vooral content post over motorraces, *FortNine* is een Canadees bedrijf die content maakt over techniek, veiligheid en motor-gear en *Itchy Boots* is een Nederlandse motorreizigerster en vlogger. Een foto van filmpjes vanaf hun youtubekanaal zijn toegevoegd in Figuur 6.



Figuur 6. Van links naar rechts: *Itsmaarten*, *FortNine* en *Itchy Boots*.

Motorrijden kent onder jongeren daarnaast een duidelijke sociale component. Bijna de helft van de respondenten rijdt regelmatig of vaak samen met anderen (45%), terwijl slechts 11% structureel alleen rijdt. Ook in partnerkeuzes speelt motorrijden een rol: voor ruim een kwart van de jongeren is het (heel) belangrijk dat een toekomstige partner zelf motorrijdt, waarbij vrouwen dit aanzienlijk vaker aangeven dan mannen (44% vs. 14,5%; $\chi^2(16) = 130,54, p < .001$).

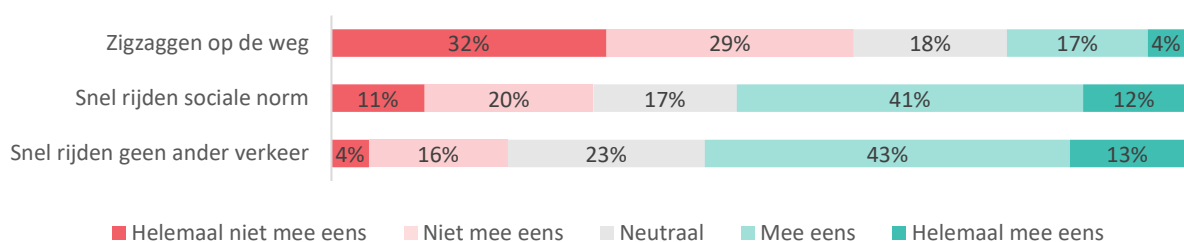
Hoewel de sociale betrokkenheid zichtbaar is in het dagelijks rijden, is de verbondenheid met motorcommunities relatief beperkt. Slechts 3% van de jongeren vindt het heel belangrijk om onderdeel te zijn van een community, 19% vindt het belangrijk en 40% staat hier neutraal tegenover. Betrokkenheid bij de community hangt samen met rijervaring: minder ervaren rijders vinden een community vaker belangrijk (28% vs. 10% bij meest ervaren rijders; $\chi^2(16) = 28,37, p = .029$). Vrouwen hechten vaker waarde aan lidmaatschap van een community dan mannen (28% vs. 18%; $\chi^2(16) = 33,51, p = .006$) (Figuur 7).



Figuur 7. Rijervaring en belang van de motorcommunity.

4.3 Snelheid als motief geeft een grotere kans op risicogedrag

Er zijn verschillende risicogedragingen uitgevraagd, waaronder; sneller rijden omdat andere motorrijders dit ook doen, sneller rijden wanneer er geen ander verkeer op de weg is, en zigzaggen tussen ander verkeer door. Onder 'sneller rijden' wordt harder dan de toegestane limiet verstaan. Figuur 8 laat zien dat vooral sneller rijden omdat anderen dit doen (53%) en sneller rijden bij afwezigheid van ander verkeer (56%) door een meerderheid van de jongeren wordt gerapporteerd. In de open antwoordopties geven verschillende jongeren aan dat zij de afwezigheid van ander verkeer als veilig ervaren, omdat de weg volledig leeg is. Het zigzaggen tussen ander verkeer door wordt daarentegen minder vaak gerapporteerd: 61% van de jongeren is het hiermee (helemaal) niet eens.



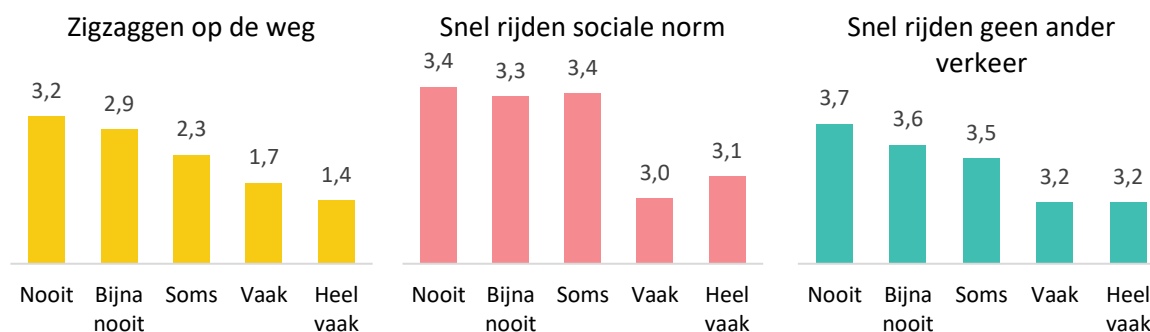
Figuur 8. Zelfgerapporteerd risicogedrag.

De motieven van jongeren om motor te rijden hangen sterk samen met hun rijgedrag. Rijders die snelheid of het gevoel van hard rijden als motief noemen, vertonen vaker risicovol rijgedrag ($\chi^2(28) = 49,75, p = .007$) en geven vaker aan harder te rijden wanneer er geen ander verkeer is ($\chi^2(28) = 49,30, p = .008$). Motieven zoals vrijheid, kosten of stoer imago vertonen over het algemeen geen verbanden met rijgedrag en percepties.

Het zigzaggen door andere motorrijders wordt wisselend beoordeeld: 35% ervaart dit als irritant, 28% is neutraal en 26% vindt het niet irritant. De beoordeling van dit gedrag hangt samen met het eigen rijgedrag: jongeren die aangeven zelf te zigzaggen vinden het zigzaggedrag van anderen aanzienlijk minder vaak irritant dan jongeren die dit gedrag zelf niet vertonen ($\chi^2(16) = 297,66, p < .001$). Dit patroon is ook zichtbaar, maar in mindere mate, bij jongeren die aangeven sneller te rijden omdat anderen dat ook doen ($\chi^2(16) = 66,87, p < .001$) en

bij afwezigheid van ander verkeer ($\chi^2_{(16)} = 53,46, p < .001$). Dit suggereert dat vooral het eigen vertonen van hetzelfde risicogedrag samenhangt met een lagere irritatie over dit gedrag bij anderen.

Ter verduidelijking toont Figuur 9 de gemiddelde beoordeling van het zigzaggedrag van andere motorrijders, uitgesplitst naar verschillende vormen van zelfgerapporteerd risicogedrag. Hogere scores duiden op een sterkere mate van irritatie.



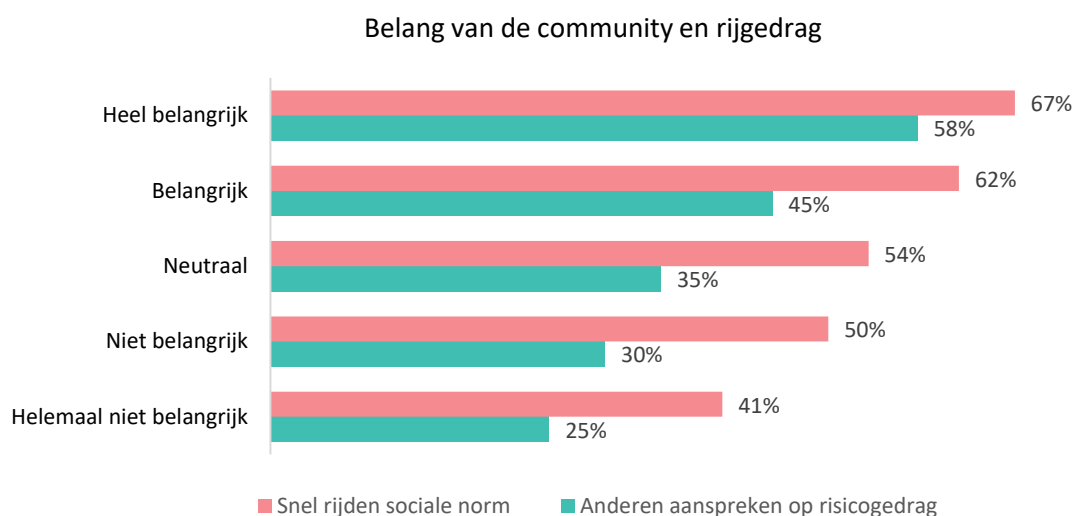
Figuur 9. Irritatielevel aan zigzaggen van andere motorrijders (1-5) naar zelfgerapporteerd risicogedrag.

4.4 Sociale omgeving kan risicogedrag aanwakkeren en verminderen

De sociale omgeving speelt een dubbele rol in het rijgedrag van jonge motorrijders. Slechts 21% geeft aan zich veiliger te voelen tijdens het rijden in een groep, terwijl 42% het (helemaal) oneens is met deze stelling. De bereidheid om andere motorrijders aan te spreken op risicovol rijgedrag is verdeeld: 35% is het (helemaal) eens, 34% neutraal en 31% (helemaal) oneens.

Sociale motieven, zoals groepsgevoel en het zien van de motor als flexibel vervoermiddel, hangen samen met zowel een hogere perceptie van veiliger rijgedrag in groepen ($\chi^2_{(28)} = 48,58, p = .009$) als met een grotere bereidheid om anderen aan te spreken op onveilig rijgedrag ($\chi^2_{(28)} = 46,39, p = .016$). Dit laat zien dat sociale invloed zowel risicogedrag kan versterken als veilig gedrag kan stimuleren.

Deze dubbele rol is ook zichtbaar bij rijders die het lidmaatschap van een motorcommunity belangrijk vinden. Zij geven vaker aan harder te rijden omdat anderen dit ook doen ($\chi^2_{(16)} = 48,61, p < .001$) en bij afwezigheid van ander verkeer ($\chi^2_{(16)} = 42,70, p < .001$). Tegelijkertijd rapporteren zij vaker veiliger rijgedrag in groepsverband ($\chi^2_{(16)} = 56,04, p < .001$) en een grotere bereidheid om anderen aan te spreken op onveilig rijgedrag ($\chi^2_{(16)} = 57,84, p < .001$). Zowel harder rijden omdat anderen dit ook doen en het aanspreken van anderen op risicogedrag nemen toe naarmate het belang van de community toeneemt (Figuur 10).



Figuur 10. Snel rijden omdat anderen het doen en anderen aanspreken op risicogedrag naar belang van de community.

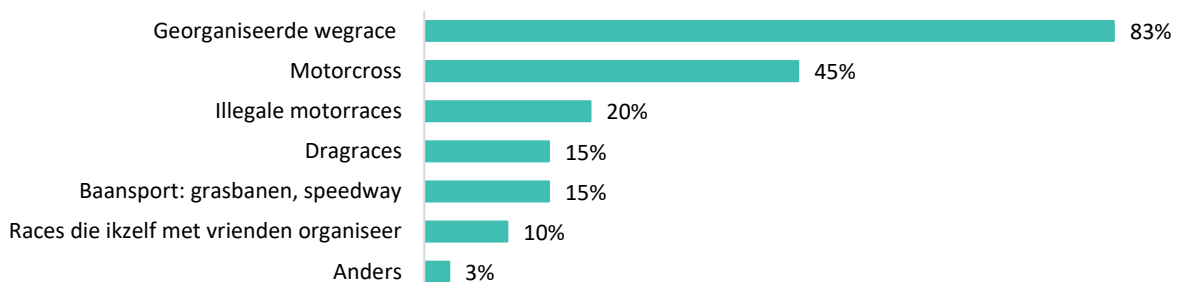
Tot slot speelt rijervaring een rol in hoe jongeren omgaan met sociale druk. Beginnende rijders (<1 jaar ervaring) geven het vaakst aan harder te rijden anderen dit ook doen, terwijl dit gedrag afneemt bij rijders met meer dan vijf jaar ervaring ($\chi^2(16) = 32,17, p = .010$).

Motorraces

Het overgrote deel van de jongeren (68%) geeft aan geen motorraces te bezoeken, 28% doet dit af en toe en 4% doet dit vaak. Rijervaring beïnvloedt het bezoek aan motorraces. Minder ervaren rijders bezoeken zelden motorwedstrijden (76% nooit), terwijl de meest ervaren rijders vaker aanwezig zijn: 55% af en toe en 10% vaak.

Het bezoeken van motorraces hangt samen met het rijgedrag en de sociale beïnvloeding van jonge motorrijders. Jongeren die af en toe een motorrace bezoeken geven relatief vaak aan harder te rijden omdat anderen dat ook doen (40%) of omdat er geen ander verkeer op de weg is (61%), terwijl frequente racebezoekers een meer genuanceerde houding tonen. Dit suggereert dat incidentele racebezoekers gevoeliger zijn voor groepsdruk, terwijl frequente motorsportvolgers door ervaring risicobewuster gedrag vertonen.

Aan de jongeren die naar motorraces gaan zijn, in een aanvullende vragenlijst, extra vragen voorgelegd. Slechts een deel van hen heeft deze beantwoord ($N=41$). Van hen blijkt 86% als toeschouwer naar de race te gaan en 14% doet zelf mee. In Figuur 10 is weergegeven welke races zij zoal bezoeken; georganiseerde wegraces (zoals TT Assen) blijken het populairst (83%), gevolgd door motorcrosses op onverharde wegen. Toch gaat ook 20% naar illegale motorraces en 10% naar races die zijzelf organiseren met vrienden.



Figuur 11. Soorten motorraces die worden bezocht ($N=41$).

Bij een ongeluk tijdens de races geeft 55% aan dat de fout ligt bij de motorrijder en 7% legt de schuld bij de organisatie. “Meer dan een derde (38%) heeft de optie ‘anders’ aangevinkt en vindt dat het afhankelijk is van de situatie: *“Verschilt in ongeluk. Ongelukken horen erbij, is menselijk. Als rijder te hard gaat is t fout van motorrijder, fouten in circuit of veiligheid rondom circuit van organisatie.”*

De subjectieve kans dat de politie een illegale motorwedstrijd stopt is onder de jongeren vrij verdeeld: 43% schat de kans hoog tot heel hoog in, 26% is neutraal en 31% schat de kans laag tot heel laag in. De jongeren zeggen over het algemeen dat illegale autowedstrijden sneller worden gestopt door de politie.

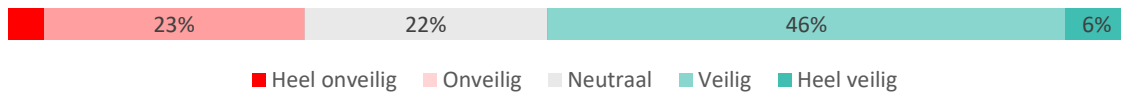
4.5 Subjectieve veiligheid en het gebruik van beschermende kleding

Jongeren ervaren weinig begrip van automobilisten: slechts 1% vindt dat automobilisten rekening houden met motorrijders, terwijl 53% aangeeft dat dit nauwelijks gebeurt (Figuur 12). Ook de perceptie van de Nederlandse infrastructuur is verdeeld: iets meer dan de helft (52%) vindt deze (heel) veilig, 22% is neutraal en 26% beschouwt de infrastructuur als (heel) onveilig (Figuur 13).



Figuur 12.

In hoeverre vind je dat de infrastructuur in Nederland is veilig voor motorrijders?



Figuur 13.

De resultaten laten zien dat de perceptie van wegveiligheid nauw samenhangt met hoe jongeren het gedrag van andere weggebruikers ervaren. Er is een significant verband tussen de beoordeling van de infrastructuur en de ervaren houding van automobilisten ($\chi^2(20) = 103,72, p < .001$). Motorrijders die de infrastructuur als veilig ervaren, voelen zich vaker gezien door automobilisten (61%), terwijl motorrijders die de infrastructuur als onveilig beoordelen juist vaker ervaren dat automobilisten geen rekening met hen houden (33%).

Het gebruik van beschermende kleding onder jonge motorrijders is hoog. Vrijwel iedereen draagt een helm (99%) en handschoenen (97%), en ook motorjassen (94%) en -broeken (87%) zijn gebruikelijk. Motorschoenen worden iets minder vaak gedragen (86%), terwijl reflecterende kleding opvallend weinig voorkomt (9%). Slechts een verwaarloosbaar percentage rijdt volledig zonder beschermende uitrusting (Figuur 10).



Figuur 14. Gebruik van beschermende kleding door jonge motorrijders.

Bijna vier op de vijf jongeren (79%) voelt zich kwetsbaar zonder beschermende kleding, en 77% geeft aan dat veiligheid belangrijker is dan uiterlijk, terwijl slechts 8% uiterlijk belangrijker vindt. De meerderheid van de jongeren draagt de beschermende kleding tijdens alle ritten, toch is het gebruik voor bijna een derde situationeel: 29% draagt beschermende kleding vooral tijdens langere ritten. Dit laat zien dat jongeren over het algemeen veiligheid waarderen, maar dat een kleinere groep dit niet altijd consequent vertalen naar hun dagelijkse rijgedrag.



Conclusie



TeamAlert

jongeren met **Impact**

Hoofdstuk 5: Conclusie en aanbevelingen

Dit onderzoek had als doel inzicht te verkrijgen in de doelgroep jonge motorrijders en hun rijgedrag, met specifieke aandacht voor de factoren die risicogedrag beïnvloeden. De resultaten laten zien dat het rijgedrag van jonge motorrijders niet kan worden verklaard vanuit één enkele factor, maar ontstaat uit een samenspel van persoonlijke motieven, sociale context, rijervaring en situationele omstandigheden. In dit hoofdstuk worden de belangrijkste conclusies samengebracht en direct vertaald naar aanbevelingen voor beleid, opleiding en verkeersveiligheidsinterventies.

5.1 Motorrijden als beleving: implicaties voor verkeersveiligheid

Dit onderzoek laat zien dat jongeren motorrijden vooral benaderen als een belevingsgericht en identiteitsvormend gedrag. Het gevoel van vrijheid en avontuur is de belangrijkste motivatie om te gaan motorrijden, terwijl praktische overwegingen een ondergeschikte rol spelen. Motorrijden fungeert daarmee niet alleen als voersmiddel, maar als middel voor zelfexpressie en emotionele regulatie. Daarnaast blijkt dat motorrijden voor veel jongeren onderdeel is van hun persoonlijke identiteit, wat zichtbaar wordt in de hoge mate van trots en motorpersonalisatie, ook bij relatief onervaren rijders. De motor fungeert hierbij als een symbolisch verlengstuk van het zelf. Sociale aspecten spelen eveneens een rol: samen rijden, online motorcontent en voorkeuren in partnerkeuze wijzen op sociale identificatie met andere motorrijders, al is formele communitybetrokkenheid beperkt. Samenvattend kan worden geconcludeerd dat motorrijden voor jongeren wordt gedreven door intrinsieke motivatie, identiteitsvorming en informele sociale invloeden.

- **Veiligheid koppelen aan vrijheid en identiteit:** Veiligheid kan het beste worden gepositioneerd als onderdeel van deze belevingswereld. Trainingen, circuitdagen en vaardigheids cursussen kunnen worden ingezet om veiligheid te koppelen aan trots, vaardigheid en zelfexpressie, waardoor veilig rijgedrag wordt geïntegreerd in de identiteit van jongeren.

5.2 Risicogedrag is situatiegebonden

Jongeren benaderen veiligheid en risico tijdens het motorrijden relatief contextafhankelijk en subjectief. Hoewel ze zich bewust lijken van bepaalde risico's, vertoont een groot deel risicogedrag, bijvoorbeeld sneller rijden wanneer anderen dit ook doen of wanneer de weg als 'leeg en veilig' wordt ervaren. Dit wijst op een lage risicoperceptie in specifieke situaties en sluit aan bij eerdere bevindingen over optimism bias en overschatting van eigen vaardigheden bij jonge bestuurders. Motivatie blijkt een belangrijke voorspeller van rijgedrag: jongeren die snelheid of spanning als motief noemen, vertonen vaker risicovol rijgedrag, terwijl motieven zoals vrijheid of praktisch nut hier nauwelijks mee samenhangen. Risicogedrag van anderen wordt bovendien minder negatief beoordeeld wanneer jongeren dit zelf vertonen, wat wijst op normverschuiving en zelfrechtvaardiging binnen de eigen groep. Samengevat gaan jongeren selectief om met veiligheid: risico's worden vooral onderschat in situaties waarin ze controle en overzicht ervaren.

- **Inspelen op situatiegebonden risicoperceptie en motieven:** Verkeersveiligheidsinterventies moeten jongeren confronteren met hun overschatting van controle in risicovolle situaties, zoals leeg wegdek of groepsrijden. Voorlichting, praktijkgerichte trainingen, simulaties en ervaringsmodules kunnen hen laten ervaren hoe snelheid en spanning het risico vergroten, waardoor risicoperceptie wordt aangescherpt en zelfrechtvaardiging wordt doorbroken.

5.3 Rijervaring en gefaseerde ontwikkeling helpen de jonge motorrijder

De jonge motorrijder is vaak een beginnend bestuurder. De gefaseerde rijopleiding (A1- en A2-categorieën) biedt een belangrijke mogelijkheid om geleidelijk ervaring en praktische vaardigheden op te bouwen, waardoor ze beter voorbereid zijn op risicovolle situaties en de kloof tussen zelfvertrouwen en daadwerkelijke rijvaardigheid wordt verkleind. Het leerproces kan verder worden versterkt door begeleid ervaring op te doen binnen een sociale context, waarbij veilige normen zichtbaar en actief ondersteund worden.

- **Gefaseerde vaardigheidsontwikkeling stimuleren:** De gefaseerde rijopleiding kan worden benut als kerninstrument voor het opdoen van ervaring en het ontwikkelen van vaardigheden. Om dit effect te versterken kunnen aanvullende maatregelen, zoals coaching, buddy-systemen en groepsritten, jongeren extra kansen bieden om hun vaardigheden veilig te oefenen, sociale normen voor veilig rijden te

ervaren en risicogedrag te reduceren. Op deze manier combineert de opleiding praktische ervaring met sociale begeleiding, waardoor zowel vaardigheid als bewustzijn van risico's wordt versterkt.

5.4 Sociale omgeving: risico en normering

De sociale omgeving heeft een ambivalente invloed op het rijgedrag van jonge motorrijders. Enerzijds kan sociale betrokkenheid veilig gedrag stimuleren, bijvoorbeeld doordat jongeren zich in groepen veiliger voelen en eerder geneigd zijn anderen aan te spreken op risicovol rijgedrag. Anderzijds vergroot dezelfde sociale context de kans op risicogedrag, met name harder rijden onder invloed van groepsdruk of voorbeeldgedrag van anderen. Deze dubbele werking is vooral zichtbaar bij jongeren die het lidmaatschap van een motorcommunity belangrijk vinden: zij rapporteren zowel vaker risicovol rijgedrag als een hogere mate van veiligheidsbewustzijn. Dit wijst op een normatieve invloed van de groep, waarbij gedrag wordt afgestemd op wat binnen de sociale context als acceptabel geldt. Beginnende rijders blijken hierbij het meest gevoelig voor sociale druk, terwijl meer ervaren rijders hier minder vatbaar voor zijn. Ook motorsport speelt een rol in sociale beïnvloeding. Incidentele racebezoekers lijken gevoeliger voor groepsdruk en risicogedrag, terwijl frequente bezoekers en ervaren rijders een meer genuanceerde en risicobewuste houding tonen. De sociale omgeving beïnvloedt het rijgedrag van jonge motorrijders niet eenduidig, maar fungeert zowel als risicoversterkende als beschermende factor, afhankelijk van ervaring, context en groepsnormen.

- **Peer-to-peer educatie:** Interventies kunnen effectiever zijn door gebruik te maken van offline groepsdynamiek. Peer-to-peer educatie kan jongeren bewust maken van sociale beïnvloeding en veilig rijgedrag normaliseren, vooral voor minder ervaren rijders.
- **Online communicatie benutten:** Jongeren zijn sterk actief in online motorcontent, terwijl formele communities een kleinere rol spelen. Veiligheidsboodschappen kunnen effectief worden verspreid via sociale media en influencers, waarbij entertainment, herkenning en veiligheid worden gecombineerd. Interactieve formats zoals challenges en scenario-oefeningen versterken positieve sociale normen en betrekken jongeren actief bij veilig rijgedrag.

5.5 Persoonlijke bescherming en verkeersomgeving

Jonge motorrijders hechten over het algemeen veel waarde aan persoonlijke bescherming. Naast de verplichte helm dragen de meeste jongeren beschermende motorkleding, waarbij veiligheid vaak belangrijker wordt gevonden dan uiterlijk. Bij een deel van de jongeren is het gebruik echter situationeel, vooral bij korte ritten, wat wijst op een afweging tussen comfort, gemak en risicoperceptie. Ook de verkeersomgeving beïnvloedt het gevoel van veiligheid: jongeren voelen zich vaker gezien bij veilige infrastructuur, terwijl een negatieve beoordeling van de weg samenhangt met het gevoel dat automobilisten minder rekening met hen houden. Dit laat zien dat subjectieve veiligheid niet alleen wordt bepaald door fysieke maatregelen, maar ook door sociale interacties in het verkeer. Jongeren combineren een relatief hoge waardering voor veiligheidsmaatregelen met contextafhankelijke toepassing.

- **Aanbeveling:** Hoewel verkeersveiligheidsorganisaties en overheden al campagnes voeren gericht op beschermende motorkleding, richten deze zich vaak algemeen op motorrijders en minder op de specifieke afwegingen van jongeren, zoals het situationeel gebruik bij korte ritten. Een gerichtere inzet door bijvoorbeeld verkeersveiligheidsorganisaties, rijsscholen en gemeenten kan helpen om de gedrags-attitude-kloof verder te verkleinen. Door in campagnes en opleidingen expliciet aandacht te besteden aan het belang van consistente bescherming en aan de rol van zichtbaarheid en sociale interactie met automobilisten, kan het veiligheidsbewustzijn van jonge motorrijders worden versterkt.

5.6 Overkoepelende conclusie

Samenvattend laat dit onderzoek zien dat risicogedrag onder jonge motorrijders niet uitsluitend een individuele keuze is, maar het resultaat van een dynamisch samenspel tussen motivatie, sociale invloeden, rijervaring, beleving, infrastructuur en context, inclusief motorsportdeelname en handavingsperceptie. Effectieve interventies vragen daarom om een integrale benadering waarin opleiding, sociale normering, beleving, infrastructuur en communicatie samenkomen. Door aan te sluiten bij de identiteit en intrinsieke motivatie van jongeren, kunnen maatregelen niet alleen risicogedrag beperken, maar ook bijdragen aan duurzaam en veilig rijgedrag.



Bronnen



TeamAlert

jongeren met **Impact**

Bronnen

- BOVAG. (2024). Sterke toename motorbezit onder jongeren. Geraadpleegd via <https://www.bovag.nl/actueel/nieuws/2024/toename-motorbezit-jongeren>
- CBS. (2023). Verkeersongevallen met motorrijders naar leeftijd en rijbewijsstatus. <https://www.cbs.nl>
- CBS. (2024). Steeds meer jongeren hebben een motorfiets. Centraal Bureau voor de Statistiek. Geraadpleegd van <https://www.cbs.nl/nl-nl/nieuws/2024/17/steeds-meer-65-plussers-hebben-een-motorfiets>
- CBS. (2025). Verkeersdoden in 2024: lichte daling totaal, toename onder jongeren. Centraal Bureau voor de Statistiek. Geraadpleegd van <https://www.cbs.nl/nl-nl/nieuws/2025/16/42-procent-minder-verkeers-doden-in-25-jaar>
- Ertaş, M., & Kirlar-Can, B. (2023). Recreational motorcyclists: The relationships among sensation seeking, risk perception, fear, and risk handling. *Current Issues in Tourism*, 27(10), 1631–1648. <https://doi.org/10.1080/13683500.2023.2214718>
- Nieuwsmotor.nl. (2023). *Belgisch onderzoek naar oorzaken ongevallen motorrijders*. Geraadpleegd via <https://nieuwsmotor.nl/nieuws/motornieuws/belgisch-onderzoek-naar-oorzaken-ongevallen-motorrijders/>
- Rijksoverheid. (z.d.a). *Welk rijbewijs heb ik nodig om op een motor te rijden?* Geraadpleegd van <https://www.rijksoverheid.nl/onderwerpen/rijbewijs/vraag-en-antwoord/rijbewijs-motor>
- Rijksoverheid. (z.d.b). *Veilig rijden op de motor*. Geraadpleegd via <https://www.rijksoverheid.nl/onderwerpen/verkeersveiligheid/veilig-rijden-op-de-motor>
- SWOV. (2005). *Veiligheidsverhogende voertuigtechnologie voor gemotoriseerde tweewielers*. Stichting Wetenschappelijk Onderzoek Verkeersveiligheid. <https://www.swov.nl/publicatie/veiligheidsverhogende-voertuigtechnologie-voor-gemotoriseerde-tweewielers>
- SWOV. (2017). Motorrijders. Geraadpleegd via <https://swov.nl/nl/factsheet/motorrijders>
- SWOV. (2019) Eendaagse voortgezette rijopleiding motorrijders positief. Geraadpleegd via <https://www.verkeerskunde.nl/artikel/swov-eendaagse-voortgezette-rijopleiding-motorrijders-positief>
- SWOV. (2023). De staat van verkeersveiligheid: *Verkeersveiligheid motorrijders*. Geraadpleegd via <https://swov.nl/nl/publicatie/de-staat-van-de-verkeersveiligheid-2023>
- TeamAlert. (2025). Toename dodelijke ongevallen jongeren onderstreept urgentie verkeersveiligheidsbeleid. Geraadpleegd via <https://teamalert.nl/zakelijk/nieuws/toename-dodelijke-ongevallen-jongeren-onderstreept-urgentie-verkeersveiligheidsbeleid>
- Tiggemann, M., & Hopwood, M. (2011). Motorcycling as a lifestyle choice and its relation to social identity and group belonging. *Leisure Studies*, 30(4), 467-479. <https://doi.org/10.1080/02614367.2011.561886>
- VeiligheidNL. (2022). *Letsel Informatie Systeem (LIS) – Verkeersongevallen 2012–2021*. Geraadpleegd via <https://www.veiligheid.nl>
- 112nieuws.net. (2025a). Jonge motorrijder (24) overleden na botsing met fietser in Oosterbeek. Geraadpleegd via <https://112nieuws.net/2025/05/13/jonge-motorrijder-24-overleden-na-ernstige-ongeval-met-fietser>
- 112nieuws.net. (2025b). 22-jarige motorrijder overlijdt bij frontale botsing met vrachtwagen bij Uithoorn.

Geraadpleegd via <https://112nieuws.net/2025/05/20/jonge-motorrijder-22-overleden-na-ernstig-on-geval-met-vrachtwagen>

112nieuws.net. (2025c). 19-jarige motorrijder overleden na botsing met 17-jarige automobilist. Geraadpleegd via <https://112nieuws.net/2025/06/19/jonge-motorrijder-19-overleden-na-ernstige-aanrijding-met-17-jarige-automobilist-schutskooi>



Bijlage



TeamAlert

jongeren met **impact**

Bijlage 1: Vragenlijst

Hi! 🙋 Ben jij tussen de 18 en 25 jaar oud en rijd jij op een motor? Deel dan je ervaringen met ons in deze korte vragenlijst!

🕒 Het duurt +/- 7 minuutjes

💎 Maak kans op een van de cadeaubonnen t.w.v. €50!

👑 De winnaar wordt op 30 september bekendgemaakt via ons Instagramkanaal @YoungInfluenceNL & ontvangt ook een mailtje.

Demografische gegevens

1. Hoe oud ben jij? [invulveld cijfer] → Exit als <12 of >25
2. Ik ben...
 - Man
 - Vrouw
 - Non-binair / genderfluïde
 - Anders, namelijk... [invulveld]

Algemene gegevens motor

3. Welke categorie motorrijbewijs heb je? 🏍️
[invulveld]
4. In hoeverre ben je het ermee eens dat je het motorrijbewijs in stappen kan halen? (A1,A2,A)
 - 1 Helemaal mee oneens
 - 2 Mee oneens
 - 3 Neutraal
 - 4 Mee eens
 - 5 Helemaal mee eens
5. Hoe lang heb je al een motorrijbewijs? 🕒
 - Minder dan 6 maanden
 - Tussen 6 maanden en 1 jaar
 - Tussen 1 en 2 jaar
 - Tussen 2 en 5 jaar
 - Meer dan 5 jaar
6. Heb je een eigen motor?
 - Ja
 - Nee, ik leen hem van iemand
 - Nee
7. Heb je jouw motor aangepast of persoonlijker gemaakt? 🔥
 - Ja
 - Nee
8. Heb je een dashcam op jouw motor? 📹
 - Ja
 - Nee

9. Heeft jouw motor hulpmiddelen zoals een Automatic Break System (ABS) of tractiecontrole?

- Ja
- Nee

10. Hoe trots ben jij op jouw motor? 🏆

- Helemaal niet trots
- Niet trots
- Neutraal
- Trots
- Heel trots

11. Laat ons zien hoe jouw motor eruitziet! 📷

- Foto uploaden

Sociale media

12. Volg je motorgerelateerde accounts of content op social media?

Bijvoorbeeld op Instagram, TikTok of Youtube.

- Ja, daar kijk ik vaak op
- Ja, soms
- Nee

13. Welk(e) account(s) volg je? 📱

- [invulveld]

Motieven & betrokkenheid

14. Wat is voor jou de belangrijkste reden om motor te gaan rijden?

- 🏍️ Vrijheid [invulveld]
- 🗺️ Avontuur [invulveld]
- 💰 Kosten [invulveld]
- 🚦 Flexibel vervoer (files vermijden) [invulveld]
- 👥 Groepsgevoel (samen met vrienden rijden) [invulveld]
- 😎 Het ziet er stoer uit [invulveld]
- ⚡ Snelheid of hard kunnen rijden [invulveld]
- Anders, namelijk ... [invulveld]

15. Bezoek je wel eens motorwedstrijden? 🏁

- Ja, vaak
- Ja, af en toe
- Nee

16. Bezoek je wel eens motorbeurzen?

- Ja, vaak
- Ja, af en toe
- Nee

Sociale omgeving

17. Hoe vaak rijd je samen met anderen op de motor?

Bijvoorbeeld met vrienden, motorclubs, toertochten. Neutraal

- Nooit

- Soms
- Regelmatig
- Vaak
- Altijd

18. In hoeverre vind je het belangrijk dat jouw (toekomstige) partner ook motorrijdt? 🍷

- Helemaal niet belangrijk
- Niet belangrijk
- Neutraal
- Belangrijk
- Heel belangrijk

19. In hoeverre vind je het belangrijk om onderdeel te zijn van een motorcommunity (online of offline)? 🍷

- Helemaal niet belangrijk
- Niet belangrijk
- Neutraal
- Belangrijk
- Heel belangrijk

20. Wat denk je dat er allemaal kan gebeuren als iemand gepakt wordt met een opgevoerde fatbike?

(Meerdere antwoorden mogelijk)

- Boete krijgen
- Fatbike wordt in beslag genomen
- Verplichte technische keuring
- Waarschuwing van de politie
- Problemen met de verzekering/niet verzekerd zijn
- Een aantekening op het strafblad
- Geen idee wat de gevolgen zijn **[Exclusief antwoord]**
- Niks, de politie doet hier meestal niks aan **[Exclusief antwoord]**
- Anders, namelijk... **[invulveld]**

Zelf gerapporteerd rijgedrag

21. Ik heb wel eens harder gereden dan mocht omdat anderen dat ook deden.

- Helemaal mee oneens
- Mee oneens
- Neutraal
- Mee eens
- Helemaal mee eens

22. Wanneer er geen ander verkeer op de weg is, is het veilig om harder te rijden dan is toegestaan.

- Helemaal mee oneens
- Mee oneens
- Neutraal
- Mee eens
- Helemaal mee eens

23. Ik rijd veiliger in een groep motorrijders dan alleen.

- Helemaal mee oneens
- Mee oneens
- Neutraal
- Mee eens

- Helemaal mee eens

24. Motorrijders spreken elkaar aan op onveilig rijgedrag (wheely, te hard rijden).

- Helemaal mee oneens
- Mee oneens
- Neutraal
- Mee eens
- Helemaal mee eens

25. Ik zigzag op de weg tussen auto's door om sneller op mijn bestemming aan te komen.

- Helemaal mee oneens
- Mee oneens
- Neutraal
- Mee eens
- Helemaal mee eens

26. Het is vervelend als andere motorrijders zigzaggen op de snelweg. 🚀

- Helemaal mee oneens
- Mee oneens
- Neutraal
- Mee eens
- Helemaal mee eens

Infrastructuur en beschermende kleding

27. Automobilisten houden rekening met mij op de weg. 🚗

- Helemaal mee oneens
- Mee oneens
- Neutraal
- Mee eens
- Helemaal mee eens

28. In hoeverre vind jij dat de infrastructuur in Nederland (bijv. wegen, vangrails) veilig is voor motorrijders? 🚦

- Heel onveilig
- Onveilig
- Neutraal
- Veilig
- Heel veilig

29. Dit draag ik tijdens het motorrijden: (Meerdere antwoorden mogelijk)

- 🧥 Motorjas met bescherming
- 🦵 Motorbroek met bescherming
- 🧤 Handschoenen
- 🥾 Motorschoenen/laarzen
- 🦺 Reflecterende kleding
- 🧢 Helm
- 🧑 Geen beschermende kleding

30. Ik voel me kwetsbaar als ik zonder beschermende kleding rijd. 💡

- Helemaal mee oneens
- Mee oneens
- Neutraal

- Mee eens
- Helemaal mee eens

31. Ik draag beschermende kleding vooral bij lange ritten, niet bij korte afstanden.

- Helemaal mee oneens
- Mee oneens
- Neutraal
- Mee eens
- Helemaal mee eens

32. Beschermende kleding is belangrijker dan hoe ik eruitzie. ✨

- Helemaal mee oneens
- Mee oneens
- Neutraal
- Mee eens
- Helemaal mee eens

Afsluiting vragenlijst

33. Wil je kans maken op een cadeaubon t.w.v. €50?

- Ja tuurlijk, dit is mijn mail: [invulveld]
- Nee, liever niet

34. Zouden we jou over dit onderwerp mogen benaderen, wanneer nodig?

- Je mag mij benaderen voor vervolgonderzoek
- Je mag mij benaderen voor een interview met de pers
- Nee, liever niet [Exclusief antwoord]

35. Heb je nog vragen, opmerkingen of wil je nog iets extra's vertellen? Hieronder kan je alles kwijt!

- [invulveld]

36. Dit is het einde van de vragenlijst. Super bedankt voor het invullen!

Bijlage 2: Aanvullende vragenlijst motorwedstrijden

Hey! ✨

Bedankt voor het invullen van de vragenlijst voor jongeren op de motor.

We hebben nog een paar korte vragen over motorwedstrijden

🕒 Duurt max. 5 min.

👂 Geef je mening

🎁 Maak nog een keer kans op een cadeaubon van €50!! 🥳

1. Waarvoor ga je naar motorwedstrijden? 🏍️

- Ik ben zelf deelnemer
- Om te kijken hoe andere motorrijders racen

2. Naar wat voor soort motorwedstrijden ga je? 🏍️ (Meerdere antwoorden mogelijk)

- Wegrace: georganiseerde races zoals TT Assen
- Races die ikzelf met vrienden organiseer
- Illegale motorraces
- Motocross: races op onverharde wegen
- Baansport: grasbanen, speedway
- Dragraces
- Anders, namelijk...

3. Als er een ongeluk gebeurt tijdens een motorrace wie is dan volgens jou verantwoordelijk? 🤖

- De motorrijder
- De organisatie
- Anders, namelijk...

4. Hoe groot is volgens jou de kans dat de politie een illegale straatrace stopt? 🚔

- Heel klein
- Klein
- Neutraal
- Groot
- Heel groot

5. Het is stoer om mee te doen aan illegale motorraces 🤪

- Helemaal mee oneens
- Mee oneens
- Neutraal
- Mee eens
- Helemaal mee eens

6. Er moet meer gecontroleerd worden op illegale motorraces 🚔

- Helemaal mee oneens
- Mee oneens
- Neutraal
- Mee eens
- Helemaal mee eens

7. Wil je kans maken op een cadeaubon t.w.v. €50?

- Ja natuurlijk, dit is mijn mail: [invulveld]

- Nee, liever niet

8. Mocht je nog iets extra's willen delen dan kan dat hier! 

- **[invulveld]**

9. Dit is het einde van de vragenlijst. Super bedankt voor het invullen!