

TeamAlert

jongeren met **impact**

FOCUSGROEPONDERZOEK

Beginnende scooterrijders

Stichting TeamAlert

Jongeren met impact

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

Onderzoek en rapportage: Boris Peters

Augustus 2020 ©

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

INHOUD

Stichting TeamAlert	2
Inleiding.....	5
Aanleiding	5
Leeswijzer	6
Het onderzoek	8
Doelstelling	8
Hoofd- en deelvragen:	8
Opzet	8
Deelnemers.....	9
Hoofdstuk 1: Situatieschets	11
Motieven scooter rijden	12
Fysieke omstandigheden	13
Conclusie.....	15
Hoofdstuk 2: Motivaties	18
Zelfoverschatting	18
Groepsdruk & cognitieve dissonantie.....	19
Risicoschatting & verantwoordelijkheidsgevoel.....	21
Conclusie.....	22
Hoofdstuk 3: Sociale omgeving	24
Positieve beïnvloeding - Pakkans.....	24
Negatieve beïnvloeding – Groepsdruk vanuit vrienden of werk	24
Geen positieve beïnvloeding - Zelfoverschatting	25
Geen negatieve beïnvloeding – Weerstand tegen groepsdruk	26
Andere verkeersdeelnemers vs. eigenbelang.....	26
Conclusie.....	28
Hoofdstuk 4: Regelgeving	30
Snelheid	30
Boetesysteem	31
Autorijbewijs.....	32
Conclusie.....	32
Conclusie	35
Aanbevelingen	36
Deelnemers	38
Bronvermelding	40

TeamAlert

jongeren met **impact**

INLEIDING



Inleiding

Aanleiding

Brom- en snorfietsen zijn een zeer populair vervoersmiddel in Nederland (SWOV, 2017). Deze groep behoort echter ook tot de categorie, die het meeste risico loopt op verkeersongevallen.

Ten eerste is het ongevalsrisico voor brom- en snorfietsers groter dan bij welk vervoersmiddel dan ook. In absolute cijfers zijn de meeste verkeersdoden automobilisten, maar relatief gezien, op basis van aantal gereden kilometers, lopen brom- en snorfietsers het grootste risico (CBS, 2019; SWOV, 2017). Daarnaast is het ongevalsrisico voor beginnende bestuurders (voor alle vervoersmiddelen) groter dan voor ervaren bestuurders (Slofstra, 2019). Het blijkt dat de meeste ongevallen onder scooterrijders vallen onder de jongere doelgroep (SWOV, 2017).

Een grote oorzaak van deze verkeersongevallen onder deze doelgroep is een combinatie van een jonge leeftijd en het gebrek aan ervaring. Hoe meer **ervaring** iemand heeft in het verkeer, hoe beter deze persoon weet om te gaan met verschillende verkeerssituaties, waardoor de kans op een ongeluk vermindert (Evans, 1991). Echter, hoe meer tijd iemand in het verkeer doorbrengt, hoe groter de kans op een ongeluk wordt (Chapman, 1973). Toch is het zo dat hoe meer ervaring iemand in het verkeer heeft, hoe kleiner de kans wordt dat iemand een ongeluk krijgt.

Om bovenstaande redenen is het dus belangrijk dat jongeren ervaring opdoen, zodat het aantal ongelukken op de lange termijn vermindert. Beginnende scooterrijders missen deze ervaring waardoor zij sneller een ongeluk kunnen veroorzaken of hier slachtoffer van kunnen zijn. Door het gebrek aan ervaring maken beginnende scooterrijders regelmatig fouten of vertonen zij gevaarlijk gedrag dat gevaarlijke gevolgen kan hebben voor hen en andere verkeersdeelnemers. Ervaring zorgt er ook voor dat jongeren inzien dat hun gedrag niet altijd veilig is voor zowel henzelf als voor andere verkeersdeelnemers. Door ervaring op te doen, wordt de kans op ongevallen kleiner. Het is nu duidelijk dat beginnende scooterrijders zich nog steeds schuldig maken aan veel verschillende vormen van risicogedrag. Het is daarom belangrijk dat beginnende scooterrijders zich bewust worden van alle gevaren en risico's waar zij mee te maken krijgen

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

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

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

Door een jonge leeftijd en het gebrek aan ervaring maken jongeren vaak verkeerde beslissingen en zien zij de gevaren van hun acties niet in. Toch maken jongeren deze keuzes. Het is nog niet duidelijk wat de motieven zijn voor jongeren om gevaarlijk gedrag te vertonen in het verkeer. In dit focusgroeponderzoek wordt dieper ingegaan op de redenen en motieven die jongeren hebben om zich op een risicovolle manier te gedragen. Door hier dieper op in te gaan, wordt er meer inzicht verkregen in de beweegredenen van jongeren in het verkeer wanneer zij scooter rijden. Door deze kennis samen te voegen wordt er een compleet beeld geschetst van beginnende scooterrijders en alle gevaren waar zij tegenaanlopen én die zij veroorzaken in het verkeer.

Leeswijzer

In de komende hoofdstukken worden de details en resultaten van het focusgroeponderzoek besproken. In het eerste hoofdstuk wordt de onderzoeksopzet besproken. Daarna worden de focusgroepen inhoudelijk gerapporteerd. In het tweede hoofdstuk wordt er ingegaan op hoe beginnende scooterrijders hun eigen gedrag in het verkeer beoordelen en wordt er ingegaan op verschillende gevaren waar jongeren mee te maken hebben in het verkeer. Hoofdstuk drie gaat over de risicoperceptie en zelfoverschatting op de scooter. In hoofdstuk vier wordt er gekeken naar de sociale norm die jongeren belangrijk vinden en wordt er ingegaan op groepsdruk. Er wordt gekeken of en in hoeverre jongeren dit ervaren. In hoofdstuk vijf wordt er gesproken over de fysieke omgeving waar jongeren rijden en wat voor hen het fijnst en vervelendste is om te rijden. In het laatste hoofdstuk worden de huidige regels voor scooters besproken en wordt er ingegaan op de onderwerpen waar jongeren het wel en niet eens mee zijn met betrekking tot deze regels. In de conclusies wordt zoveel mogelijk geprobeerd om naast de belangrijkste resultaten ook met een afstand naar de resultaten te kijken. Uit de analyse komt niet alleen naar voren wat de jongeren zelf zeggen, maar is ook op te maken wat tussen de regels door blijkt en wat de jongeren indirect bedoelen. De rapportage sluit af met een aantal conclusies over dit focusgroeponderzoek.

TeamAlert

jongeren met **Impact**



ONDERZOEK



Het onderzoek

De details van de onderzoeksopzet en de kenmerken van de deelnemende jongeren worden hieronder uitgelicht, gevolgd door de resultaten van deze eerste onderzoeksfase in de volgende paragraaf.

Doelstelling

In dit onderzoek worden de resultaten van het focusgroeponderzoek naar beginnende scooterrijders weergegeven. In deze rapportage wordt uitgelicht wat voor jongeren de belangrijkste redenen zijn om zich wel of niet veilig te gedragen wanneer zij scooter rijden. Door middel van dit focusgroeponderzoek wordt er uitgebreid en gedetailleerd uitgevraagd waar jongeren tijdens het rijden op de scooter tegenaan lopen en wordt er meer inzicht verkregen in de belevingswereld van beginnende scooterrijders. Zo wordt er gekeken naar de risicoperceptie en zelfoverschatting van jongeren, wordt de groepsdruk en de sociale norm besproken en wordt er gekeken naar de fysieke omgeving en de huidige regelgeving.

Hoofd- en deelvragen:

De hoofdvraag van het onderzoek is:

Waarom vertonen beginnende scooterrijders risicogedrag wanneer zij deelnemen aan het verkeer en wat zijn de belangrijkste motieven hiervoor?

De hoofdvraag wordt door middel van drie verschillende deelvragen beantwoord:

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

Opzet

Via zes focusgroepen is informatie verzameld om de eerdergenoemde onderzoeksvragen te beantwoorden. Dit is gedaan door middel van zes verschillende videocalls. In verband met de coronacrisis was het onmogelijk om jongeren op kantoor te ontmoeten, waardoor er gekozen is voor een virtuele meeting. Hierdoor is de opzet van het onderzoek licht veranderd. Er is gekozen voor kleinere maar meer groepen. Hier is voor gekozen, zodat het makkelijker was om online controle en overzicht over de groepen te kunnen houden.

Tijdens de focusgroepen zijn de deelnemers onder leiding van een gedragsonderzoeker met elkaar in gesprek gegaan over hun ervaringen en meningen over rijden op de scooter en alle risico's die daarmee gepaard gaan. Naast de gedragsonderzoeker was bij iedere sessie een notulist aanwezig om de belangrijkste resultaten direct te noteren. Daarnaast werd er een schermopname gemaakt en zijn alle sessies achteraf woordelijk uitgeschreven. Aan de hand van de transcripties is alle data geanalyseerd en zijn de resultaten tot stand gekomen.

Tijdens de focusgroepen is gebruik gemaakt van projectieve technieken. Dit zijn onderzoeks- en gesprekstechnieken die stimuleren dat de deelnemer antwoorden kan geven zonder belemmeringen. Voorbeelden van deze technieken zijn hypothetische vragen die starten met 'stel je voor dat...' en vragen waarin de deelnemers antwoord geven door middel van een 10-puntsschaal. Daarnaast is er in de focusgroep gebruik gemaakt van een vragenlijst die jongeren van tevoren konden invullen. Door middel van de antwoorden die ingevuld zijn, kon het gesprek worden vormgegeven en werd er gediscussieerd over de verschillende antwoorden die zijn gegeven. Deze vragenlijst voorkomt sociaal wenselijke antwoorden en bevordert dat alle deelnemers hun mening en ervaring kunnen delen. De zes focusgroepen vonden in juni 2020 plaats en duurden ongeveer twee uur per sessie.

Deelnemers

De deelnemers van de focusgroepen zijn via het jongerenpanel en de socialmediakanalen van TeamAlert geworven. Via een advertentie werden de jongeren uitgenodigd voor een brainstorm. Via de advertentie kwamen de jongeren bij een wervingsvragenlijst terecht, op basis waarvan de jongeren vervolgens zijn geselecteerd en benaderd via WhatsApp. Voor de focusgroepen zijn beginnende scooterrijders geworven. Wanneer iemand vijf jaar dit rijbewijs heeft, is iemand geen beginnend bestuurder meer (Rijksoverheid, 2020). Tijdens de werving is een onderscheid gemaakt in het aantal jaren dat jongeren hun scooterrijbewijs hebben. De groepen zijn verdeeld in een groep met jongeren die meer dan 2 jaar maar minder dan vijf jaar hun scooterrijbewijs hebben en twee groepen met jongeren die minder dan twee jaar hun scooterrijbewijs hebben. Op deze manier kon er gekeken worden of het langer hebben van het scooterrijbewijs nog invloed zou hebben op de keuzes die jongeren maken. Verder is er één groep geselecteerd waar jongeren niet in gevaarlijke situaties terechtkomen en waar jongeren geen of weinig risico nemen. Deze groep is geselecteerd om te kijken of er grote verschillen bestaan met jongeren die dat wel doen of overkomt in de manier waarop zij naar hun eigen gedrag in het verkeer kijken.

Jongeren uit heel Nederland en met verschillende opleidingsniveaus zijn geselecteerd voor de focusgroepen. Zowel jongens als meisjes zijn uitgenodigd. Op deze manier zijn zo gevarieerd mogelijke groepen gesproken. Er hebben in totaal 35 jongeren de vragenlijst ingevuld en er hebben 25 jongeren met de zes focusgroepen meegedaan. De gemiddelde leeftijd van de deelnemers die aan de focusgroepen hebben meegedaan was ongeveer 18 jaar oud. In bijlage 1 staat een meer uitgebreide deelnemerslijst.

TeamAlert

jongeren met **impact**



HOOFDSTUK 1: SITUATIESCHETS



Hoofdstuk 1: Situatieschets

In dit hoofdstuk wordt een algemene situatieschets gegeven van beginnende scooterrijders. Er wordt uitgelegd wat motieven en drijfveren zijn voor jongeren om scooter te rijden. Daarbij wordt er verteld wat de voordelen zijn van scooter rijden tegenover fietsen of autorijden. Verder is er uitgevraagd wat voor jongeren prettige en minder prettige omstandigheden zijn om scooter in te rijden.

Met deze informatie kan er een duidelijk beeld geschetst worden over de motieven van jongeren om scooter te rijden en de omstandigheden waarin zij dit het liefst doen. Er wordt in kaart gebracht waar jongeren belang aan hechten wanneer het gaat om scooter rijden.

Verschillende soorten scooters

Met een scooter wordt een brom- of snorfiets bedoeld. De verschillen tussen deze twee worden hieronder kort beschreven (VVN, 2020). Op een aantal regionale uitzonderingen zijn dit landelijke regels.

Bromfiets

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

Snorfiets

- Max. 25 km/u
- Geen helmplicht
- Op fietspad, tenzij fietspad ontbreekt
- Blauw kenteken met witte tekens

De meeste jongeren die aan de focusgroepen hebben meegedaan maken gebruik van een bromfiets in plaats een snorfiets, dit in tegenstelling tot de gemiddelde cijfers in Nederland (CBS, 2019). Volgens de respondenten zijn de voordelen van een bromfiets dat deze harder kan en mag rijden dan een snorfiets. Hierdoor zijn jongeren sneller op hun bestemming. Jongeren die voor een snorfiets kiezen geven aan dat zij meestal toch geen lange afstanden afleggen waardoor een bromfiets niet nodig is. Het niet hoeven dragen van een helm is voor de groep snorfietsers een bijkomend voordeel. Dit zal in hoofdstuk twee uitgebreider besproken worden.

Er bestaan verschillende regels met betrekking tot waar iemand mag rijden met een brom- of snorfiets. Zo moeten bromfietsers op de meeste plekken op de rijbaan rijden, terwijl snorfietsers bijna altijd op het fietspad moeten blijven rijden. Er wordt van tevoren goed uitgezocht welke van de twee vervoersmiddelen zij kiezen. Zo vinden sommige jongeren het vervelend om op de rijbaan te rijden. Dit kan een reden zijn om voor een snorfiets te kiezen, zodat zij vaker op het fietspad kunnen rijden. De snelheid ligt ook lager op een snorfiets, waardoor jongeren zich veiliger kunnen voelen. Jongeren die verder moeten rijden en liever wat sneller willen rijden, kiezen vaker voor de bromfiets omdat die op de rijbaan kan en mag.

Een belangrijke bijkomende factor in het kiezen tussen een brom- of snorfiets zijn de 'wisselpaadjes' van fietspad naar rijbaan en andersom. Op sommige verkeerspunten moet er worden gewisseld van baan. Jongeren geven aan dat deze 'wisselpaadjes' vaak erg slecht zijn aangelegd. Het zijn erg korte, vaak bochtige, aanloopstroken die vaak slecht worden onderhouden. Hierdoor moet flink worden afgeremd (of juist snelheid gemaakt worden) voordat iemand de rijbaan of fietspad op kan, waardoor het verschil met autoverkeer erg hoog ligt. Dit wordt als erg vervelend ervaren, waardoor er vaak een ander punt wordt gekozen om de rijbaan of fietspad op te gaan. Eén deelnemer gaf aan dat hij bij het maken van een keuze tussen de brom- of snorfiets, hier van tevoren over had nagedacht.

Motieven scooter rijden

Onder de respondenten komen verschillende motieven naar voren voor het halen van het scooterrijbewijs. In dit hoofdstuk worden deze motieven in kaart gebracht.

Praktisch

Het belangrijkste motief dat naar voren komt is dat het praktisch is om scooter te kunnen rijden. Een scooter is een fijn vervoersmiddel voor afstanden die jongeren te lang vinden om te fietsen, maar te kort om de auto voor te gebruiken. Een scooter kan sneller dan een fiets, maar is -door drukte in het verkeer- vaak sneller op de bestemming dan een auto. Het rijden op een scooter is minder vermoeiend dan fietsen.

De scooter wordt met name gebruikt voor woon-werk ritten of om naar school te rijden. Daarnaast wordt de scooter veel gebruikt om naar de supermarkt of sportclub te rijden. Wanneer jongeren vaker langere afstanden moeten overbruggen, kiezen zij voor een bromfiets, aangezien deze sneller kan dan een snorfiets. Wanneer er vooral kortere ritten worden gereden, wordt er voor een snorfiets gekozen. Hier wordt voor de aankoop van het voertuig al over nagedacht.

Een andere reden is dat het makkelijk is om met een scooter door het verkeer te manoeuvreren. Vergeleken met een auto, die ook sneller gaat dan de fiets, is een scooter relatief wendbaar en kan er bijvoorbeeld veel makkelijker een parkeerplek worden gevonden. De combinatie van het gebruiksgemak, het ontlopen van drukte met de auto, maar toch de voordelen van de snelheid en het minder moeite te hoeven doen dan op de fiets, maakt het voor jongeren een ideaal vervoersmiddel.

“In het begin vond ik het heel leuk om scooter te rijden, nu is het vooral een handig transportmiddel.”

Leuk

Een tweede motief dat wordt genoemd is dat scooter rijden ook een leuke activiteit is. Ten eerste wordt er vaak met vrienden gereden. Jongeren gaan vaak een lang stuk rijden met vrienden, dit wordt ‘toeren’ genoemd. Zij rijden lange stukken op de scooter met een (grote) groep jongeren en liefhebbers. Hier ontmoeten zij nieuwe mensen met dezelfde interesses.

Verder wordt er aangegeven dat het leuk is om te stunts op de scooter. Voorbeelden zijn te hard rijden, wheelies maken, en met meerdere mensen op één scooter rijden. In hoofdstuk 2 wordt er dieper ingegaan op hoe jongeren deze risico's ervaren.

Een ander aspect dat deelnemers leuk vinden aan het hebben van een scooter, is dat zij veel meer bewegingsvrijheid hebben. Ze kunnen langere stukken afleggen dan op de fiets en zijn daardoor niet meer afhankelijk van ouders die hen kunnen brengen en halen. Daarnaast is er op het platteland vaak een slechte verbinding met het openbaar vervoer. Met een scooter hoeft daar geen rekening meer mee gehouden te worden.

“Met mijn scooter kan ik echt overal heen en hoef ik verder nergens rekening mee te houden. Ik hoef toch niet zo ver dat ik een auto nodig heb, dus een scooter is perfect.”

Het laatste aspect dat het leuk maakt om een scooter te hebben, is het sleutelen aan de scooter. Een aantal jongeren hebben dit vanuit huis meegekregen en besteden hun vrije tijd aan het sleutelen aan hun scooter. Vaak komen zij al op jongeren leeftijd in aanraking met gemotoriseerde voertuigen. Hierdoor halen zij vaak zo vroeg mogelijk hun rijbewijs, zodat zij zo snel mogelijk ook kunnen rijden op hun eigen scooter.

Scooterrijbewijs samen met autorijbewijs

Een laatste reden die respondenten geven voor het halen van het scooterrijbewijs, is omdat zij het hebben ‘gekregen’ toen zij hun autorijbewijs hebben gehaald. Hierdoor mogen zij ook op een scooter rijden. Dit is meer een indirecte vorm van het halen van het scooterrijbewijs. De reden dat zij dan scooter rijden in plaats van met de auto, is omdat zij afstanden afleggen waarvoor het zonde is om er speciaal een auto voor aan te schaffen. Een scooter is dus een meer logische keuze.

Fysieke omstandigheden

In de focusgroepen is gevraagd naar fijne en juist minder fijne omstandigheden om scooter in te rijden. Door dit in kaart te brengen, wordt het duidelijker waarom jongeren zich in bepaalde situaties op een bepaalde manier gedragen. Deze informatie is nuttig om risicogedrag van jongeren te leren begrijpen.

Neerslag

Wanneer het gaat over verschillende omstandigheden waaronder jongeren scooter rijden, geven de deelnemers unaniem aan dat neerslag een van de meest vervelende zaken is.

Sneeuw wordt nog vervelender gezien dan regen. Door sneeuw op de weg is het vaak nog gladder dan wanneer het geregend heeft, zeker wanneer de sneeuw bevroren is of is geweest. Wanneer het zo glad is, is het heel gevaarlijk om scooter te rijden, omdat het risico om uit te glijden heel erg groot is. Jongeren geven verder aan dat er op fietspaden vaak niet gestrooid wordt, waardoor het glad blijft. Dit is een reden om met dit soort dagen voor de rijbaan te kiezen, ook wanneer dit eigenlijk niet is toegestaan.

Daarnaast wordt aangegeven dat de sneeuw (en eventueel zout van het strooien) erg slecht is voor een scooter en dat deze daardoor beschadigd kan raken.

Als laatste probleem van sneeuw wordt benoemd dat verkeersborden en pictogrammen op de grond slecht of niet meer zichtbaar zijn, waardoor de verkeersregels niet duidelijk zijn op dat moment. De enige oplossing die jongeren hiervoor hebben is de snelheid minderen. De beste oplossing blijft toch om op dit soort dagen de scooter te laten staan en de fiets te pakken.

“Ik rij nooit meer met sneeuw. Dat kan niet met mijn rijstijl, ik maak te scherpe bochten. Ik ga liever fietsen dan dat ik mijn rijstijl aanpas.”

Enerzijds wordt er over regen gezegd dat het minder glad is dan sneeuw. Anderzijds wordt er aangegeven dat het zeker net zo vervelend kan zijn. Ten eerste is het vaak nat en koud wanneer het regent tijdens het rijden. Daarnaast wordt er gezegd een besneeuwde weg per definitie te glad is, en dat jongeren zich bij regen nog wel eens kunnen vergissen hoe glad het daadwerkelijk is. Het kan minder glad lijken dan het daadwerkelijk is. Dit kan ook zorgen voor gevaarlijke verkeerssituaties.

Verder geven jongeren aan dat zij heel weinig kunnen zien wanneer zij in de regen rijden. Vooral jongeren op een bromfiets, die met een helm rijden, geven aan dat zij weinig zien door het vizier van hun helm en deze vaak open zetten met regen. Toch helpt dit vaak niet veel, waardoor zij alleen maar snelheid kunnen minderen om veilig verder te kunnen rijden.

“Ik vind harde regen gevaarlijker dan sneeuw omdat je bijna niks ziet. Sneeuw is ook vervelend, maar met dikke sneeuw val je minder hard omdat je zachter terechtkomt.”

Hagel komt volgens jongeren gelukkig niet vaak voor en verschilt niet veel met regen. Het enige grote verschil is dat het op de scooter pijn kan doen wanneer het flink hagelt. Dit is een reden dat jongeren het een vervelend weertype vinden om in te rijden. Er worden een aantal oplossingen genoemd voor deze weertypen, namelijk überhaupt niet gaan rijden, snelheid minderen, met het vizier geopend rijden, rijden met extra licht of rijden op verlichte wegen (vooral wanneer het ook nog donker is).

Haast

Een andere situatie die jongeren erg vervelend vinden is het rijden met haast. Doordat jongeren haast hebben krijgen zij het gevoel dat ze sneller moeten rijden dan ze op dat moment eigenlijk kunnen. Jongeren geven aan dat zij hierdoor lomper gaan rijden en dat ze meer roekeloze beslissingen maken, zoals nog snel door rood rijden of mensen afsnijden. Jongeren beseffen dat dit gevaarlijk is, maar zeggen dat ze wel goed opletten. Toch kiezen ze er op deze momenten voor om bepaalde regels te verbreken. Hoewel jongeren zien dat automobilisten hen over het hoofd kunnen zien met deze acties, kiezen zij er door de haast toch voor om het te doen. In latere hoofdstukken zal er dieper worden ingegaan op de motieven om toch gevaarlijke keuzes te maken.

“Je gaat wel roekelozer rijden als je haast hebt. Je bent gefocust om op tijd te komen. Je gaat door rood rijden, je hebt minder concentratie voor wat er voor je gebeurt. Je bent afgeleid.”

Jongeren die als maaltijdbezorger werken, geven ook aan dat het tijdens hun shift vaak druk is. Doordat zij altijd zo snel mogelijk op hun bestemming willen zijn, komt het regelmatig voor dat zij verkeersregels verbreken. Hierdoor komt het vaak voor dat andere verkeersdeelnemers geïrriteerd reageren.

Spits

Jongeren geven aan het rijden in de spits ook vervelend te vinden. Dit komt voornamelijk doordat zij merken dat andere bestuurders gehaast zijn en daardoor sneller geïrriteerd reageren. Jongeren merken dat er sneller regels worden verbroken, zowel door henzelf als door andere verkeersdeelnemers. Doordat alles langer duurt door de drukte, raken mensen geïrriteerd wat terug te zien is in het verkeersgedrag. Wat vaker voorkomt is bumperkleven. Dit gebeurt door automobilisten, maar ook door scooterrijders wanneer zij geïrriteerd zijn en zich ergeren aan een voorganger wanneer deze niet doorrijdt.

De drukte is een ander gevaarlijk punt. Doordat het zo druk is, hebben scooterrijders vaak het idee over het hoofd gezien te worden door automobilisten.

Vaak gaat het om de combinatie van haast en spits, omdat mensen op die momenten graag snel op hun bestemming willen zijn. Door drukte en het feit dat mensen zich opgejaagd kunnen voelen, kunnen er gevaarlijke situaties ontstaan doordat mensen niet goed genoeg opletten.

“Ik vind het vooral gevaarlijk om tijdens de spits te rijden vanwege invoegende auto's.”

Rijden in het donker

Rijden in het donker of op onverlichte wegen wordt ook als vervelend gezien. In het donker zien jongeren een stuk minder. Ze hebben in hun achterhoofd dat andere verkeersdeelnemers vaak zonder licht rijden, fietsen of lopen. Hierdoor kost het veel energie om goed op te blijven letten. Wanneer jongeren dit vervelend vinden rijden zij met groot licht aan. Wanneer zij jongeren geen goed genoeg licht hebben voor de situatie, kiezen zij juist voor een omweg, waar wel verlichting is.

Toch geeft een ander deel van de jongeren aan het helemaal niet zo vervelend te vinden om in het donker te rijden. Zij zeggen dat ze genoeg kunnen zien met het licht dat zij op hun scooter hebben. Omdat het meestal rustig is op deze tijdstippen, hebben jongeren geen last van ander verkeer.

“Ik vind 's nachts rijden fijner dan overdag. Je ziet alles veel beter. Als je op een bosweg rijdt is het wel lastiger, dan kun je een beetje last van tunnelvisie krijgen.”

Locatie

Bebouwde kom

Wanneer er gevraagd wordt of jongeren liever binnen- of buiten de bebouwde kom rijden, geeft het overgrote deel aan liever buiten de bebouwde kom te rijden. Dit komt omdat het een stuk rustiger is op deze wegen. Er rijdt minder verkeer, waardoor jongeren harder kunnen rijden. Er hoeft minder vaak afgeremd te worden, waardoor de rit meestal soepel verloopt. Binnen de bebouwde kom rijdt vaak veel meer verkeer, waardoor er ook veel vaker gestopt moet worden. Ook zijn er veel meer kruisingen en plekken met verkeerslichten, waardoor een rit veel vaker onderbroken wordt dan buiten de bebouwde kom. De rust en het feit dat de rit niet wordt onderbroken wordt als zeer prettig ervaren. Jongeren ervaren de kans op een ongeluk een stuk kleiner buiten de bebouwde kom, ook wanneer de snelheid hoger ligt dan in de stad.

Een enkeling vindt het leuker om in de stad te rijden. De reden hiervoor is dat zij het saai vinden om op het platteland te rijden omdat er niks gebeurt. In de stad is altijd iets te beleven, waardoor zij het daar leuker vinden. Wel zijn deze jongeren het ermee eens dat het in de stad vaak drukker is, waardoor het niet altijd makkelijk doorrijdt.

“Op het platteland heb je veel meer vrijheid en overzicht dan in de stad.”

Rijbaan vs. fietspad

Jongeren zijn gevraagd naar hun voorkeur voor de rijbaan (bij automobilisten) of voor het fietspad. De voorkeur hiervoor verschilt. Ten eerste is het zo dat bromfietsers meestal op de rijbaan moeten rijden en snorfietsers op het fietspad. Toch zijn er uitzonderingen en zijn er momenten dat scooterrijders zelf mogen bepalen wat zij doen.

Een deel van de jongeren prefereert de rijbaan, aangezien zij hier sneller kunnen rijden dan op het fietspad. Omdat de snelheid hier hoger ligt dan op het fietspad, kunnen jongeren hier sneller rijden. Snel kunnen rijden heeft voor deze jongeren de voorkeur boven rijden op het fietspad, waar het tempo vaak lager ligt.

Een ander deel zegt juist liever op het fietspad te rijden omdat ze dan sneller zijn dan op de rijbaan. Dit is meestal in grote drukke steden, waar het op de rijbaan altijd druk is, waardoor de snelheid van 45 km/u niet gehaald kan worden. Hierdoor rijden ze gemiddeld langzamer, maar rijden ze wel constanter door waardoor ze toch sneller op bestemming zijn. In hoofdstuk 3 wordt er dieper ingegaan op de motivaties voor de keuze om op een bepaalde plek om te rijden.

Een ander probleem dat zowel op de rijbaan als op het fietspad naar voren komt is het wisselen van baan. Zowel voor rijbaan naar fietspad als andersom geldt dat er bepaalde 'wisselpaadjes' zijn die gebruikt dienen te worden om van baan te wisselen. Een groot probleem hiervan is dat deze vaak onlogisch zijn aangelegd. Zo zijn dit vaak bochtige, korte padjes, die ook nog eens vaak slecht onderhouden zijn. Hierdoor moeten jongeren heel erg afremmen voordat zij de rijbaan of het fietspad op kunnen rijden. Dit betekent dat het snelheidsverschil met de auto's op de rijbaan heel erg hoog ligt, dat zowel voor het op- als afrijden erg vervelend wordt ervaren. Om deze reden kiezen jongeren er vaak voor op een andere plek (waar het officieel niet is toegestaan) de rijbaan op te rijden of te verlaten.

Conclusie

Er zijn verschillende motieven om een scooterrijbewijs te halen. Ten eerste vinden jongeren het praktisch. Een scooter zit tussen een fiets en auto in qua snelheid en dus de afstand die afgelegd kan worden. Het is een makkelijk te gebruiken vervoersmiddel waar relatief snel een grote afstand mee afgelegd kan worden.

Daarnaast vinden jongeren het leuk om scooter te rijden. Jongeren vinden het leuk om met vrienden te kunnen rijden en grote afstanden af te leggen. Hierbij zoeken ze graag de grens op en halen ze stunts uit of rijden ze hard. Daarnaast is een groot voordeel dat zij meer bewegingsvrijheid hebben dan op de fiets, of wanneer ze afhankelijk zijn van ouders of openbaar vervoer. Als laatste hebben een aantal jongeren sleutelen aan de scooter als hobby.

Als laatste hebben een aantal jongeren hun rijbewijs 'gratis' gekregen toen zij hun autorijbewijs hebben gehaald. Zij hebben er dus niet bewust voor gekozen en hebben er niks voor hoeven doen, maar mogen nu wel scooter rijden. Voor de aanschaf bedenken jongeren goed welke type scooter het meest voor de hand ligt om te kiezen. Zo is de bromfiets meer geschikt voor langere afstanden, waar langere tijd wat harder mee gereden kan worden en een snorfiets voor kortere afstanden, waar handig en snel mee in het (drukkere) verkeer gereden kan worden.

Daarnaast zijn de deelnemers gevraagd naar verschillende omstandigheden waarin zij wel eens moeten rijden.

Er zijn verschillende omstandigheden die jongeren benoemen die het vervelend of lastig maken om in te rijden. Zo vinden jongeren het vervelend om te rijden met neerslag. Zowel sneeuw, regen als hagel maken de situatie niet alleen vervelend, maar ook gevaarlijk, omdat de weg een stuk gladder wordt. Sneeuw is hiervan het gevaarlijkst, omdat de ondergrond vaak bevroert en daardoor extreem glad is. Verder is rijden in de spits iets wat de meeste jongeren graag vermijden. Door de drukte reageren veel verkeersgebruikers sneller geïrriteerd en dat kan voor (met name) bromfietsers gevaarlijk worden, aangezien zij kwetsbaar zijn vergeleken met auto's.

Over rijden met haast wordt gezegd dat jongeren vaak minder goed opletten, omdat zij een opgejaagd gevoel hebben. Hierdoor rijden ze sneller door rood of halen ze anderen niet in op de manier waarop dat hoort. Over

rijden in het donker verschillen de meningen. De ene deelnemer vindt het geen probleem, de ander vindt het vervelend, omdat er tunnelvisie kan ontstaan. Als laatste hebben jongeren een duidelijke voorkeur voor het fietspad of de rijbaan. Dit is vaak ook weer afhankelijk van het type scooter waarop zij rijden. Bromfietzers rijden vaak liever op de rijbaan, omdat ze hier vaker hun maximumsnelheid kunnen rijden en het op het fietspad vaak te druk is hiervoor. In drukke steden wordt er nog wel eens gekozen om op het fietspad te rijden, aangezien de rijbaan dan zo druk is met auto's, dat het sneller gaat om op het fietspad rijden.

Als laatste rijden jongeren het liefst buiten de bebouwde kom dan binnen. Dit komt omdat zij het fijn vinden om ongestoord te kunnen rijden, zonder al te veel rekening te moeten houden met ander verkeer en drukke verkeerssituaties. Hier kunnen ze in alle rust rijden, waardoor het voor hun gevoel ook veiliger is.

TeamAlert

Jongeren met **Impact**



HOOFDSTUK 2: MOTIVATIES



Hoofdstuk 2: Motivaties

In dit hoofdstuk worden verschillende motieven van jongeren om bepaald risicogedrag wel of niet te vertonen besproken. Door deze informatie in kaart te brengen, wordt er een duidelijk beeld geschept van de risicogedragingen die jongeren vertonen en waarom zij dit doen. Door dit gedrag te leren begrijpen, kan er in de toekomst meer gericht gezocht worden naar oplossingen hiervoor.

Zelfoverschatting

Jongeren denken op verschillende manieren na wanneer zij gevaarlijk gedrag vertonen. Ten eerste is er sprake van een hoge mate van zelfoverschatting. Dit komt doordat het brein van jongeren nog niet volledig is ontwikkeld, waardoor zij niet altijd de gevolgen van hun gedrag in kunnen zien (Crone, 2011). Hierdoor vertonen jongeren risicogedrag, maar omdat ze dit gedrag zelf niet als gevaarlijk inschatten, zien zij hier de risico's niet van in. Ook zien zij de gevaren voor andere verkeersdeelnemers niet in, aangezien zij overtuigd zijn van hun eigen rijvaardigheid, waardoor zij het niet reëel achten dat er iets gevaarlijks kan gebeuren. Jongeren overschatten hun eigen rijvaardigheden en onderschatten de invloed van externe factoren, waardoor zij overmatig vertrouwen hebben in hun rijgedrag en geen oog hebben voor de bijbehorende risico's die zij nemen. Deze houding kan uiteindelijk leiden tot gevaarlijke situaties, zowel voor zichzelf als voor andere verkeersdeelnemers.

Snelheid

Het belangrijkste en beste voorbeeld hiervan is het rijden met een te hoge snelheid. Vrijwel alle jongeren die mee hebben gedaan tijdens de focusgroepen rijden wel eens te hard. De frequentie van het te hard rijden en de snelheid waarmee gereden wordt verschilt per persoon. Ook hebben jongeren verschillende motieven om te hard te rijden.

Het belangrijkste motief voor veel deelnemers is dat zij het **niet gevaarlijk** vinden om te hard te rijden. Dit geldt voor zowel brom- en snorfietsers. Deze jongeren hebben veel vertrouwen in hun eigen rijvaardigheid en vinden dat een te hoge snelheid niet zorgt voor risico's. Zij achten zichzelf goed genoeg in staat om een te hoge snelheid te compenseren met hun rijvaardigheden, waardoor gevaarlijke situaties volgens hen hierdoor nagenoeg uitgesloten zijn. Omdat deze jongeren het heel normaal vinden en veilig achten om te hard te rijden, laten zij hun scooter dus ook vaak ontgrenzen of opvoeren. Hierdoor is de scooter in staat om harder te rijden. Het opvoeren wordt meer gezien als praktisch hulpmiddel, dan als een overtreding.

“Ja ik weet van tevoren dat ik te hard rij en ik weet dat dat een overtreding is maar dan denk ik niet voor dat ik op de scooter stap van 'oh ik ga nu echt even de wet overtreden'. Die gedachten heb ik niet, maar ik weet wel gewoon dondersgoed dat ik te hard ga rijden.”

Een ander motief dat wordt genoemd om te hard te rijden, is dat jongeren beter **mee kunnen rijden** met het autoverkeer op de rijbaan. Dit geldt met name voor jongeren met een bromfiets. Op het moment dat deze jongeren op de rijbaan rijden en er auto's met 60 km/u langsrijden, vinden jongeren dit vervelend en gevaarlijk. Om deze reden laten zij hun scooter ontgrenzen of opvoeren, zodat zij op dezelfde snelheid als auto's kunnen rijden. Dit maakt de situatie voor hen minder gevaarlijk.

De jongeren die op een snorfiets rijden geven een andere reden aan waarom zij harder rijden dan toegestaan. Wanneer zij zich aan de toegestane snelheid houden, rijden zij 25 km/u. Deze snelheid vinden zij eigenlijk te laag. De belangrijkste reden voor het opvoeren van de snorfiets is dat zij zo **net wat sneller** kunnen rijden dan het overige verkeer. Het voelt prettig om iets sneller te gaan en niet ingehaald te worden. Zij geven aan het bijzonder storend te vinden wanneer zij bijvoorbeeld door (elektrische) fietsers worden ingehaald. Zoals eerder uitgelegd kiezen jongeren voor een snor- in plaats van een bromfiets omdat ze meestal toch geen hele lange stukken hoeven af te leggen, waardoor een snorfiets vaak praktischer en goedkoper is. Toch zouden ze liever harder willen rijden.

Een aantal jongeren geeft aan dat zij het vaak **niet doorhebben** te hard te rijden en dit dus per ongeluk doen. Hierdoor hebben zij niet het idee iets fout te doen en de wet te overtreden wanneer zij te hard rijden, waardoor er ook geen urgentie is om heel erg op de snelheid te letten.

Een laatste motief voor te hard rijden is dat deelnemers er bewust voor kiezen, zonder dat dit te maken heeft met overig verkeer. De reden hiervoor is omdat zij **het leuk vinden** om hard te rijden. ‘Het randje opzoeken’ is iets waar deze jongeren plezier uithalen. Zij vinden het leuk om op plekken waar het kan zo hard mogelijk te rijden. Het opzoeken van de grens geeft een kick. Dit extreme rijden gebeurt vaak samen met vrienden. Zo juttten zij elkaar op om sneller te gaan. Ook het opvoeren van de scooter gebeurt sneller wanneer vrienden dit ook hebben gedaan. Dit is een vorm van groepsdruk waar jongeren waarde aan hechten. Jongeren vinden het belangrijk om mee te kunnen doen met de rest van hun vrienden. Op dagen dat een grote groep vrienden met zijn allen gaat toeren, willen jongeren graag mee kunnen doen met de rest. Deze groepsdruk houdt zich op deze manier in stand.

“Het is een deel van de lol om ergens 70 te rijden waar je 50 mag. Het maakt het spannend.”

Wat alle jongeren delen die te hard rijden, is dat zij hun gedrag goedpraten door te zeggen alleen te hard te rijden op plekken waar het ‘mogelijk’ is. Midden in de drukke stad zeggen zij het niet te doen, omdat dit volgens hen simpelweg niet mogelijk is. Volgens jongeren die te hard rijden, komt het dus met name voor op het platteland en buiten de bebouwde kom, omdat het hier veel rustiger is en ander verkeer geen last heeft van voorbyschietende scooters. Wanneer anderen er last van zouden kunnen hebben, zeggen jongeren het niet te doen. Verder wordt gezegd dat er beter wordt opgelet wanneer er te hard wordt gereden dan wanneer er met de toegestane snelheid wordt gereden. Jongeren zeggen beter op de omgeving te letten.

Er is ook een klein groepje dat zich wel aan de snelheid houdt. Zij zijn comfortabel met hun eigen snelheid en zien geen reden om harder te gaan. Dit geldt voor brom- en snorfietsers. Deze deelnemers waren echter flink in de minderheid. Bij hen speelt zelfoverschatting dan ook geen rol, aangezien zij een realistisch beeld hebben van hun eigen gedrag en de mogelijke risico’s die daaraan hangen.

Blowen

Een ander goed voorbeeld van deze zelfoverschatting en het niet willen inzien van gevaren is blowen voordat jongeren de scooter op stappen. Hierbij is belangrijk om te weten dat meeste jongeren geen cannabis roken en dit dus ook niet op de scooter doen. De jongeren die dit wel doen overschatten zichzelf. Zij zeggen het niet gevaarlijk te vinden terwijl cannabis wel degelijk grote effecten op een mens kan hebben (Jellinek, 2020).

Het belangrijkste motief om cannabis te roken is dat jongeren dit een stuk minder gevaarlijk vinden dan het drinken van alcohol. Alcohol is iets wat volgens jongeren veel (lichamelijke) invloed heeft. Jongeren merken dit effect dus erg sterkt wanneer ze scooter rijden. Omdat jongeren dit lichamelijke effect bij cannabis minder merken, schatten zij dit minder gevaarlijk in. Het argument is dat één jointje geen kwaad kan, omdat ze hier toch niet veel van merken vergeleken met alcohol. Het is mogelijk dat het roken van cannabis minder invloed heeft dan het drinken alcohol, maar dat neemt niet weg dat het invloed kan hebben op het rijgedrag.

Groepsdruk & cognitieve dissonantie

Behalve zelfoverschatting spelen er nog meer factoren een rol bij risicogedrag op de scooter. Er zijn een aantal risicogedragingen die jongeren vertonen, ondanks dat zij het gedrag gevaarlijk vinden. Dit is tegenstrijdig, maar valt wel te verklaren. Dit komt onder andere door sociale druk of groepsdruk vanuit vrienden. Jongeren laten zich zodanig beïnvloeden dat zij gedrag, dat zij in principe wel gevaarlijk vinden, toch vertonen (Spear, Hila, Kulbok, Pamela, 2001). Het gevoel om erbij te willen horen, drukt zodanig zwaar, dat jongeren hun eigen gevaarlijke gedrag goedpraten. Het goedpraten van iets dat niet klopt, wordt cognitieve dissonantie genoemd (Festinger, 1957). Het risico wordt op deze manier goedgepraat en gebagatelliseerd.

Stunten

Een mooi voorbeeld hiervan is stunts in het verkeer. Jongeren halen regelmatig stunts uit in het verkeer, zoals het doen van wheelies, (veel) te hard rijden, met meerdere personen op één scooter rijden, rechts inhalen en een fietser laten hangen aan de scooterrijder, waardoor deze veel sneller gaat. Ongeveer de helft van de jongeren die hebben deelgenomen aan de focusgroepen halen wel eens van dit soort stunts uit. Hier hebben zij verschillende redenen voor.

Ten eerste vinden deze jongeren het leuk om te doen. Net als heel hard rijden halen zij een kick uit het opzoeken van de grens. Deze jongeren zijn op zoek naar spanning en sensatie en halen energie uit hard rijden. Ook weten dat zij de wet overtreden vinden zij spannend.

Verder is de aanwezigheid van vrienden een belangrijke reden. Deze jongeren geven aan dat zij met name stunts in het bijzijn van vrienden. Vrienden juttten elkaar op en motiveren elkaar om mee te doen. Er wordt toegegeven dat deze stunts nutteloos zijn, maar er wel cool of stoer uitzien. Jongeren vinden hun vrienden die deze stunts uithalen vaak ook stoer.

Jongeren die stunts praten het goed door alleen maar te stunts op plekken waar geen andere verkeersdeelnemers komen, zodat zij niemand tot last zijn. De locaties variëren van industrieterreinen tot fietspaden waar op dat moment geen of weinig mensen op rijden. Opvallend is dat de jongeren die wel eens een (eenzijdig) ongeluk hebben gehad na het doen van stunts, dit niet bestempelen als een ongeluk. Omdat ze er bewust van zijn dat het hun eigen risico en schuld is, is dit iets dat zij van tevoren incalculeren. De definitie van een ongeluk verschilt dus voor jongeren. Dit laat zien dat niet alle jongeren even zwaar tillen aan een 'ongeluk'.

"Ik vind het leuk om de limiet op te zoeken. Ik doe het alleen op plekken waar het verantwoordelijk is, anders breng ik anderen in gevaar. Daar ligt voor mij de grens. De grens opzoeken geeft voor mij een soort kick. Maar altijd zonder anderen in gevaar te brengen."

Telefoongebruik

Een ander voorbeeld is telefoongebruik op de scooter. Net als stunts gebruikt ongeveer de helft van de deelnemende jongeren hun smartphone in het verkeer. Dit gebeurt niet per se vanuit druk van vrienden, maar het risico ervan wordt wel goedgepraat. Cognitieve dissonantie speelt hier dus een grote rol. Jongeren weten van binnen dat het gedrag erg gevaarlijk kan zijn, maar vertonen het toch en praten het goed. Jongeren geven aan hun telefoon met name te gebruiken omdat het handig is en omdat het te veel moeite is om te stoppen met rijden. Ze hebben het gevoel dat het risico niet opweegt tegen wat het oplevert.

De jongeren die hun telefoon gebruiken op de scooter zijn van mening dat telefoongebruik op de scooter niet zo'n groot probleem is. Hier geven zij een aantal argumenten voor

Deze jongeren zeggen dat ze hun telefoon bijna nooit gebruiken op de scooter, alleen daar waar het mogelijk is. Dit houdt in, wanneer jongeren niet te hard rijden, wanneer het niet te druk is en alleen maar als het ook nodig is. Wanneer ze de telefoon gebruiken, minderen ze snelheid. Verder zeggen jongeren dat zij hun telefoon alleen gebruiken voor nuttige en praktische zaken, dus niet voor vermaak. In de praktijk blijken jongeren het ook te gebruiken voor het luisteren naar muziek.

Verder zeggen deze deelnemers dat zij hun telefoon niet tussen hun benen leggen, zoals veel van hun vrienden dat wel doen, maar ze de telefoon in de hand houden. Zo kunnen ze veel beter vooruit kijken, wat minder gevaarlijk is dan omlaag kijken. Er wordt daarnaast gezegd dat ze de telefoon nooit in de auto zouden gebruiken. Hieruit blijkt dat jongeren ervan overtuigd zijn dat de risico's een stuk lager liggen op de scooter dan in de auto.

Wel geven jongeren aan telefoongebruik op de scooter gevaarlijker te vinden dan rijden met een hoge snelheid. Met telefoongebruik hebben jongeren veel meer het idee dat anderen in gevaar worden gebracht dan wanneer er met hoge snelheid wordt gereden.

"Rijden met je telefoon in je handen is echt veel gevaarlijker dan te hard rijden."

Toch zeggen de meeste jongeren niet te stoppen om langs de kant te gaan staan wanneer ze hun telefoon willen gebruiken. Het scheelt tijd om te blijven rijden en 'even kort' de telefoon te pakken. Het is een risico dat ze bereid zijn om te lopen, aangezien het volgens hen maar een klein risico is.

"Ik stuur zelf ook wel eens een appje, maar soms moet ik dan echt opeens hard remmen. Dan ben ik er helemaal niet bij."

Jongeren die hun telefoon niet gebruiken, geven aan het te gevaarlijk te vinden. Zij merken dat ze te veel worden afgeleid door hun telefoon te gebruiken en het daarom niet meer te doen. Eén persoon heeft bijna een ongeluk meegemaakt terwijl de telefoon werd gebruikt. Dit was het moment dat deze persoon ervoor heeft gekozen om geen telefoon meer te gebruiken. Een ongeluk of een bijna-ongeluk kan een goed moment zijn om het gedrag aan te passen, in verband met de schrikreactie. Een schrikreactie kan laten inzien dat het gedrag echt gevaarlijk is.

Risicoschatting & verantwoordelijkheidsgevoel.

Als laatste zijn er een aantal gedragingen die jongeren zodanig gevaarlijk beoordelen, dat zij de keuze maken om dit gedrag niet te vertonen. Jongeren realiseren zich dat deze gedragingen te veel risico met zich meenemen en maken dus de beslissing om hier niet voor te kiezen, ook al kan het leuker of handiger zijn om het wel te doen.

Jongeren maken van tevoren een kosten-baten-inschatting waar ze het nut of plezier van bepaald gedrag afzetten tegenover het risico wat het hen oplevert. Wanneer het risico groter is dan het plezier of het nut wat uit het gedrag wordt gehaald, wordt er gekozen om het niet te doen.

Dragen van de helm

Hier is bijvoorbeeld sprake van wanneer het gaat om het niet dragen van de helm. Jongeren maken een vrij bewust keuze om vrijwel altijd een helm te dragen wanneer dit moet. Dit geldt dus alleen voor jongeren die bromfiets rijden, aangezien de helm hier verplicht is. Jongeren die bromfiets rijden geven vrij unaniem aan dat ze altijd een helm dragen.

Eén motief is dat zij het zonder helm te gevaarlijk om te rijden, wat met name door de snelheid komt. 'Hoe hoger de snelheid, hoe harder de klap wanneer je valt', lijken veel jongeren te denken. Vandaar dat zij liever een helm dragen, aangezien de snelheden vaak tegen de 50 km/u aanlopen. Dit vinden jongeren zodanig snel en gevaarlijk, dat ze niet eens na hoeven te denken om een helm te dragen. Een helm draagt bij voor een veilig gevoel op de scooter.

Een ander motief kan zijn dat het prettig kan zijn om op hoge snelheden een helm te dragen, namelijk dat het beschermt tegen vliegjes in de lucht, die door een helm niet in je ogen terechtkomen.

Voor bromfietzers is het dus logisch om een helm te dragen, voor snorfietzers zit dit anders. Een van de belangrijkste redenen om een snorfiets aan te schaffen, is dat er geen helm gedragen hoeft te worden. Een helm dragen vinden jongeren om meerdere redenen vervelend. Zo zit een helm niet altijd comfortabel, is het met name in de zomer heel erg warm, gaat een kapsel door de war en kan de aanschaf vrij duur zijn. Voor jongeren zijn dit redenen die bijdragen aan de keuze voor een snorfiets.

Een uitzondering zijn dus jongeren met een opgevoerde snorfiets. Zij hoeven officieel geen helm te dragen, maar aangezien ze wel de snelheden van een bromfiets halen, zouden ze om deze reden wel een helm moeten dragen. Jongeren in deze situatie zien zelf geen reden om een helm aan te schaffen, aangezien zij om die reden een snorfiets hebben aangeschaft. Het feit dat zij te hard rijden voor een snorfiets, heeft hier volgens hen niks mee te maken. Zij kijken alleen naar het vervoersmiddel, niet de snelheden. Wanneer er gevraagd wordt naar de risico's van het rijden op hoge snelheid zonder helm, wordt er aangegeven van zij zichzelf en hun rijvaardigheden goed genoeg vertrouwen om hiermee om te kunnen gaan. Ook het omgaan met andere (onvoorspelbare) verkeersdeelnemers is voor hen goed op te lossen met hun eigen skills. Hier speelt de eerdergenoemde zelfoverschatting dus weer een zeer grote rol. Jongeren zien de gevaren niet in en overschatten zichzelf.

"Ook als je te hard rijdt, hoef je met een snorfiets geen helm te dragen, dus daarom doe ik het niet."

Alcohol drinken

Een tweede onderwerp waar het duidelijk wordt dat jongeren een risico-inschatting maken is het drinken van alcohol voor het rijden op de scooter. Dit gaat over de jongeren die wel eens alcohol drinken of hebben gedronken voordat zij gingen rijden. De meeste deelnemende jongeren aan dit nooit te doen. Dit komt omdat

jongeren aan zichzelf merken dat het heel gevaarlijk is om alcohol te drinken. Net zoals met roken van cannabis deden de meeste jongeren dit niet. Een aantal jongeren gaven aan het een keer gedaan te hebben. Aangezien de invloed van alcohol zo groot was, doen ze dit nooit meer.

Jongeren die wel eens met alcohol op de scooter hebben gereden, vertelden dat ze de invloed ervan heel erg merkten. Hierdoor ging hun reactievermogen achteruit en merkten ze ook dat ze veel harder wilden rijden dan normaal gesproken. De jongeren die dit wel eens hadden meegemaakt, waren hier zodanig van onder de indruk dat ze ervoor gekozen hebben het nooit meer te doen. Mochten ze in de situatie komen dat ze toch gedronken hebben, blijven ze liever bij iemand slapen, zodat ze niet op de scooter naar huis hoeven.

Conclusie

Jongeren vertonen meerdere risicovolle gedragingen wanneer ze scooter rijden. Toch verschillen de motieven per gedraging. Wanneer jongeren zich gevaarlijk gaan of willen gedragen, maken zij een inschatting of het gedrag wel of geen gevaarlijke gevolgen kan hebben. Ze proberen een inschatting te maken of een bepaalde situatie het toelaat om bepaalde regels te verbreken of niet.

1. In sommige gevallen overschatten jongeren zichzelf en onderschatten ze de situatie en de invloed van andere verkeersdeelnemers. Dit is het geval met te hard rijden en blowen. In deze situaties zien jongeren de risico's van dit gedrag niet in, waardoor het voor hen normaal is om het gedrag te vertonen.
2. Het gebeurt ook dat jongeren het gedrag dat zij vertonen in principe wel gevaarlijk vinden, maar het voor zichzelf goedpraten. Wanneer anderen het zouden doen, zou het wel gevaarlijk zijn, maar zelf zijn ze prima in staat om het gedrag te vertonen, waardoor het voor hen dus niet gevaarlijk is. Hier is sprake van bij stunts en telefoongebruik op de scooter. Bij stunts is er daarnaast ook nog sprake van groepsdruk, aangezien jongeren worden aangespoord door vrienden om dit gedrag te vertonen. Ook hier praten zij het goed, omdat ze het op een 'zo veilig mogelijke manier' doen zodat anderen er zo min mogelijk last van hebben.
3. Als laatste gebeurt het ook dat jongeren de risico's zodanig inschatten, dat zij het gedrag te gevaarlijk vinden om te vertonen. De risico's wegen in deze situaties niet op tegen de voordelen van het gedrag. Bij het niet dragen van de helm bij bromfietzers en het drinken van alcohol is hier sprake van. Deze gedragingen zijn te gevaarlijk en zijn het risico niet waard. Alleen bij jongeren met een opgevoerde snorfiets is dit anders. Aangezien snorfietsers geen helm hoeven te dragen, vinden ze dat deze regel blijft staan, ook wanneer de snorfiets net zo hard gaat als een bromfiets. Hier is dus weer sprake van het goedpraten van het risicogedrag, omdat zij overmatig vertrouwen in hun rijvaardigheden.

Jongeren zeggen veel rekening te houden met veiligheid, ook wanneer ze regels verbreken en gevaarlijk gedrag vertonen. Er wordt iedere keer (dan wel onbewust) een afweging gemaakt tussen de risico's en wat het oplevert. In principe is dit een goed systeem, behalve dat jongeren vaak de verkeerde risico-inschatting maken, waardoor er toch gevaarlijke situaties ontstaan.

Jongeren praten hun gedrag goed door te zeggen dat ze zich alleen gevaarlijk gedragen 'wanneer het kan', dus niet zomaar in elke situatie. Maar aangezien hun eigen inschatting niet altijd juist is, betekent dit dat hun gedrag gevaarlijk blijft, ook al vinden ze zelf van niet. Daarnaast zeggen jongeren, wanneer ze gevaarlijk gedrag vertonen, dat dit een risico is dat zij durven te nemen, maar vergeten hier wel het risico dat andere verkeersdeelnemers hierdoor lopen. Ze zeggen expliciet anderen niet in gevaar te willen brengen, maar doen dit vervolgens wel en praten dit goed door te zeggen dat het risico in feite niet bestaat. Jongeren zijn ervan overtuigd dat ze goed genoeg kunnen rijden om zowel zichzelf als anderen niks aan te doen.

TeamAlert

jongeren met **Impact**



HOOFDSTUK 3: SOCIALE OMGEVING



Hoofdstuk 3: Sociale omgeving

Wanneer jongeren op de scooter rijden, komen zij veel in aanraking met andere partijen, van andere verkeersdeelnemers tot politie of vrienden. De sociale omgeving heeft invloed op het gedrag van mensen, ook in het verkeer. In dit hoofdstuk wordt besproken welke invloed de sociale omgeving op jongeren heeft wanneer zij scooter rijden. Zo zijn er factoren waar jongeren zich wél door laten beïnvloeden, maar zijn er ook een aantal factoren waar jongeren geen boodschap aan hebben. Beide kanten kunnen positieve en negatieve uitkomsten hebben. Deze zullen in dit hoofdstuk worden besproken. Er wordt onder andere gesproken over de invloed van politie, verkeersregels, vrienden, ouders en verzorgers en het verschil tussen de eigen en andermans veiligheid.

Positieve beïnvloeding - Pakkans

De eerste factor die invloed heeft op het gedrag van jongeren is de pakkans. Hoe hoger de kans is om gepakt te worden, hoe meer jongeren hier rekening mee houden en hun gedrag positief aanpassen. De pakkans vermindert het risicogedrag, dat een aantal redenen heeft. Jongeren zijn gevraagd naar de pakkans en hoe zij daar mee omgaan. Deze groep is te verdelen in jongeren die wél bang zijn gepakt te worden en jongeren die dit niet zijn. Dit onderscheid is gebaseerd op jongeren die vaak verkeersregels verbreken en jongeren die dit niet of veel minder doen. Jongeren die volgens de regels rijden hebben niks om bang voor te zijn. Zij weten van zichzelf dat zij zich netjes gedragen op de scooter en lopen geen risico om gepakt te worden.

De andere groep is wel bang om gepakt te worden. Dit komt door het verbreken van verkeersregels. De meest verbroken verkeersregel is het rijden op te hoge snelheid, vaak met een opgevoerde scooter. Jongeren met een opgevoerde scooter die wel de toegestane snelheid rijden zijn in het algemeen meer bezig met de politie dan jongeren die geen opgevoerde scooter hebben. Toch groeit hun angst pas echt wanneer zij de toegestane snelheid daadwerkelijk verbreken.

Jongeren die zich wel schuldig maken aan het verbreken van de verkeersregels, zijn bang om gepakt te worden. Echter zijn ze niet bang voor een verkeersboete. Deze jongeren nemen bewust een risico met hun rijstijl en zijn bereid de boete te betalen wanneer zij gepakt worden. Waar jongeren met name bang voor zijn, is dat hun scooter een WOK-melding krijgt (RDW, 2020). Dit houdt in dat er door de politie een melding op het kenteken wordt geplaatst. Hierna moet het voertuig herkeurd worden, zodat deze weer aan de wettelijke eisen voldoet. Dit betekent dat de scooter in beslag wordt genomen en er niet op gereden mag worden tot de scooter weer aan de eisen voldoet. In de praktijk betekent dit dat jongeren lang moeten wachten tot ze hun scooter weer kunnen gebruiken.

Jongeren die van zichzelf weten dat zij verkeersregels overtreden, zijn over het algemeen dus vrij veel bezig met de politie. Dit uit zich in het goed opletten of er politie te zien is op de weg. Wanneer er bijvoorbeeld een tijdje een auto achter hen rijdt, minderen zij snelheid en slaan zij bijvoorbeeld een andere weg in om te kijken of de auto achter hen aan komt. Op deze manier zijn jongeren bezig om te blijven controleren of zij te maken hebben met politie.

Daarnaast zijn jongeren die regelmatig te hard rijden actief bezig om politiecontroles en rollerbankcontroles te vermijden. Zo zijn er groepsapps waar jongeren elkaar waarschuwen wanneer er controles plaatsvinden. Deze plek kan dan bewust worden omzeild.

Negatieve beïnvloeding – Groepsdruk vanuit vrienden of werk

Verder zijn er een aantal zaken die een negatieve invloed hebben op het verkeersgedrag van jongeren. Groepsdruk speelt hier een belangrijke rol in. Jongeren laten zich beïnvloeden door hun omgeving. Dit gebeurt onder andere wanneer zij zich in groepen begeven waar zij niet buiten willen vallen. Jongeren gaan zich gedragen naar wat de groep doet en maken hierdoor keuzes die zij individueel wellicht niet zouden maken. Jongeren die last ervaren van groepsdruk hebben hier twee praktijkvoorbeelden bij. Een aantal jongeren ervaren groepsdruk vanuit het werk of van collega's. De andere groep ervaart groepsdruk vanuit hun eigen vrienden.

Werken als maaltijdbezorger

Eenzijds ervaren jongeren dus groepsdruk wanneer zij als maaltijdbezorger op de scooter aan het werk zijn. Zij rijden dus naast privé, ook voor het werk veel kilometers op de scooter. Het rijgedrag tussen werk en privé verschilt bij de deze jongeren die als maaltijdbezorger werken. Wanneer zij aan het werk zijn, blijken zij gevaarlijker te rijden dan wanneer zij privé rijden. Dit heeft een aantal redenen.

Wanneer deze jongeren aan het werk zijn, hebben zij eigenlijk altijd haast en willen ze zo snel mogelijk bij het restaurant of klant zijn. Zoals eerder besproken heeft haast een negatieve invloed op de verkeersveiligheid omdat het leidt tot minder opletten van jongeren. Jongeren rijden sneller door rood of willen sneller iemand inhalen als het minder veilig is. Dit leidt tot gevaarlijke situaties.

Daarnaast motiveren werknemers elkaar om zo snel mogelijk te rijden en bezorgen. Collega's houden een soort competitie bij, wie het snelst bezorgt. Dit kan alleen door regels te verbreken als te hard rijden, door rood rijden en inhalen op plekken waar dit officieel niet mag. Dit komt de verkeersveiligheid niet ten goede.

De laatste reden die wordt gegeven is dat jongeren niet op hun eigen scooter, maar op dit van het restaurant rijden. Hierdoor hebben zij minder het gevoel voorzichtig te moeten doen, aangezien het toch geen probleem voor henzelf is, als er iets kapot gaat aan de scooter. Dus lomp rijden is veel minder een probleem dan op hun eigen scooter het geval zou zijn.

“Tijdens bezorgen draait alles om snelheid. Het is ook een beetje een wedstrijd tussen collega's en mij. Met name 's avonds pakken we kruispunten zonder te kijken en rijden we door rood als er niemand is.”

Vrienden

Anderzijds ervaren jongeren groepsdruk wanneer zij bij hun vrienden zijn of met hun vrienden rijden. Ongeveer de helft van de jongeren gaat wel eens met vrienden rijden of toeren en wanneer dit voorkomt speelt groepsdruk een aanzienlijke rol. De jongeren die niet met vrienden gaan toeren, maar met name alleen rijden, ervaren deze druk vrijwel nooit. De groepsdruk die jongeren meemaken, heeft verschillende redenen.

Ten eerste vinden veel van deze jongeren de rijstijl van hun vrienden stoer, waardoor zij dit willen kopiëren. Jongeren sporen elkaar aan om dit gedrag te vertonen. Meestal gaat dit om hard rijden en het doen van stunts. Bij deze twee gedragingen zie je dat dit vaak voorkomt wanneer jongeren in groepen rijden.

Daarnaast vallen jongeren letterlijk buiten de groep, wanneer zij qua snelheid niet mee kunnen met de rest. Hierdoor moeten jongeren vaak wel te hard rijden, anders rijden zij alleen. Om deze reden zeggen jongeren dat het nodig is om te hard te rijden wanneer zij in een groep rijden. Ook is dit een reden dat jongeren hun scooter opvoeren.

“Ik maak domme keuzes als ik met vrienden rij. In mijn eentje rij ik veiliger. Ik trek sneller op en rij sneller om bij mijn vrienden te kunnen blijven en niet afgezonderd te rijden.”

Geen positieve beïnvloeding - Zelfoverschatting

Dan komt het ook nog voor dat de sociale omgeving in principe een positieve invloed zou kunnen hebben op het verkeersgedrag van jongeren, maar dat jongeren hier geen boodschap aan hebben.

Ouders

Een voorbeeld is de invloed van ouders. De meeste ouders zijn op de hoogte van de rijstijl van hun kinderen, ook wanneer deze te hard rijden. Sommige ouders vinden dit niet prettig, anderen hebben hier minder problemen mee. Volgens jongeren vinden hun ouders het met name belangrijk dat zij verantwoordelijk rijden en dat zij verantwoordelijk omgaan met zichzelf en anderen. Te hard rijden vinden ouders niet per se onverantwoord. Het gaat vooral om rekening houden met anderen. Zolang dat maar gebeurt, vinden ouders het prima. Zij geven de verantwoordelijkheid aan hun kinderen.

Toch geven eigenlijk alle jongeren tijdens de focusgroepen aan geen boodschap te hebben aan wat hun ouders zeggen of zouden zeggen over hun rijstijl. De groep jongeren die zich (zoveel mogelijk) aan de regels houdt,

zegt geen rekening te houden met hun ouders. Dit komt ook omdat zij zich al vrij goed aan de regels houden, waardoor de adviezen of verzoeken van hun ouders voor hen weinig meerwaarde heeft.

Jongeren die vaker de regels verbreken, zeggen dat hun ouders dit meestal niet van hen weten. Deze jongeren zeggen daarbij dat hun ouders het waarschijnlijk niet goed zouden keuren, maar houden geen rekening met wat hun ouders zouden vinden of willen. Deze jongeren geven aan zelf op de scooter te zitten en dus ook zelf te bepalen hoe zij zich daarop gedragen. Zij geven aan het leuk te vinden om (bijvoorbeeld) te hard te rijden en laten daarbij weten dat ouders daar geen invloed op hebben. Ook hier overschatten zij zichzelf en vinden zij het niet nodig om te luisteren naar advies, aangezien zij nu al niet het gevoel hebben risico te lopen. Dit is weer te herleiden naar het brein dat nog niet volledig volgroeid is (Crowe, 2011).

“De lol gaat eraf als ik op de manier van ouders rijd.”

Vrienden

Naast vrienden die jongeren aansporen om meer gevaarlijk gedrag te vertonen, zijn er ook vrienden die jongeren willen waarschuwen voor gevaarlijk gedrag dat zij vertonen. Tijdens de focusgroepen vertelden vrijwel alle jongeren weinig tot geen rekening te houden met wat hun vrienden over hun rijstijl zeggen of zouden zeggen.

Jongeren, die zich veilig gedragen, zijn van mening dat wat hun vrienden ook zeggen er toch niks hoeft te veranderen, aangezien zij zich veilig gedragen. Jongeren, die vaker gevaarlijk gedrag vertonen, zijn van mening dat als vrienden zouden zeggen dat zij voorzichtiger zouden moeten gedragen, zij hier niet naar zouden luisteren. Het argument is dat zij zelf bepalen hoe zij zich gedragen en zelf verantwoordelijk zijn voor hun eigen veiligheid. Wanneer het argument zou zijn dat andere verkeersdeelnemers ook in gevaar zijn door het gedrag van bepaalde jongeren, beargumenteren ze dat door te zeggen dat hun eigen veiligheid samenhangt met de veiligheid van andere verkeersdeelnemers. Wanneer jongeren zich (volgens zichzelf) veilig genoeg gedragen, zijn zij ervan overtuigd dat andere verkeersdeelnemers ook geen risico lopen.

“Veilig rijden voor jezelf is veilig rijden voor anderen.”

De enige afweging die jongeren maken is of anderen, in dit geval hun vrienden, in gevaar komen door hun acties. Dus op het moment dat vrienden risico lopen door iets dat jongeren zelf doen, zullen zij hun gedrag aanpassen. Wanneer vrienden dit zeggen omdat zij willen dat jongeren veiliger zijn in het verkeer, hebben zij hier geen boodschap aan, net zoals zij dat bij hun ouders niet hebben. Ook dit komt weer door een overmatig vertrouwen in eigen kunnen. Jongeren vinden het niet nodig om zich veilig te gedragen omdat iemand anders dat wil, omdat zij vinden dat wat zij doen niet gevaarlijk is. Pas wanneer jongeren bang zijn dat hun vrienden in het gevaar komen, luisteren jongeren hier naar.

Geen negatieve beïnvloeding – Weerstand tegen groepsdruk

Naast dat jongeren groepsdruk ervaren, komt het ook voor dat er geen beïnvloeding plaatsvindt en dat dit een positieve uitwerking heeft op de verkeersveiligheid. Zoals er jongeren zijn die worden beïnvloed door groepsdruk, zijn er ook een aantal jongeren die wel weerstand bieden hieraan. Zij geven aan het gedrag van hun vrienden wel stoer te vinden, maar er toch niet aan mee willen doen in het kader van hun eigen veiligheid. Zij kiezen ervoor om te doen wat zij zelf veilig vinden en maken daardoor de keuze om geen stunts uit te halen en niet te hard te rijden.

“Ik vind de rijstijl van mijn vrienden cool, met name om hun snelheid. Ik doe het ze niet na want ik ben niet dom.”

Andere verkeersdeelnemers vs. eigenbelang

Als laatste is er gekeken naar hoe jongeren het verschil tussen hun eigen en andermans veiligheid zien. Vrijwel alle jongeren geven aan andermans veiligheid belangrijker te vinden dan hun eigen veiligheid. Zo zijn jongeren meer bezig om te zorgen dat ze geen ongeluk krijgen waar iemand anders bij betrokken is, dan met alleen

zichzelf. Dit komt doordat jongeren het heel vervelend voor de andere partij zouden vinden, wanneer deze door hun schuld betrokken zouden raken bij een ongeluk. Het schuldgevoel is een stuk groter wanneer iemand anders betrokken is bij een ongeluk dat de schuld is van de jongere.

“Als ik mezelf tegen een boom doodrijd dan is dat zonde, maar als je iemand anders ermee raakt, is het erger.”

Jongeren houden minder rekening met hun eigen veiligheid dan met andermans veiligheid, aangezien ze vinden dat ze goed kunnen rijden en daarom weinig risico lopen. Zoals eerder besproken spelen zelfoverschatting en cognitieve dissonantie hierin weer een grote rol. Door overmatig vertrouwen in eigen rijvaardigheid, zijn jongeren ervan overtuigd dat zij geen ongeluk zullen krijgen. Dit is iets wat alle deelnemende jongeren beamen. Er was niemand die vertelde meer op zijn of haar eigen veiligheid te letten dan op die van anderen.

“Ik hou minder rekening met mijn eigen veiligheid, want ik weet toch dat ik goed kan rijden. Onbewust let ik er denk ik wel op, maar niet bewust.”

Rekening houden met ander verkeer wordt op twee verschillende manieren opgevat. Een aantal jongeren bedoelen met ‘rekening houden met andere bestuurders’ dat zij hun gevaarlijke rijgedrag zoveel mogelijk proberen te beperken wanneer er andere verkeersdeelnemers in de buurt zijn. Dit zijn eerder besproken risicogedragingen als een te hoge snelheid, telefoongebruik en stunts. In de praktijk komt het er echter op neer dat deze jongeren deze gedragingen wel vertonen, maar proberen het zo voorzichtig mogelijk te doen, zodat anderen er zo min mogelijk last van hebben. Het ‘zo veilig mogelijk uitvoeren’ van gevaarlijk gedrag is voor jongeren veilig genoeg om te denken dat er niks kan gebeuren.

“Je weet dat je gevaarlijke dingen doet, je doet ze gewoon zo veilig mogelijk. Je let gewoon extra op wanneer je te hard gaat.”

Een andere groep jongeren houdt ook daadwerkelijk rekening met ander verkeer en vertonen geen gevaarlijk gedrag wanneer zij het idee hebben dat het onverstandig is. Jongeren die meer op zoek zijn naar sensatie en actie vertonen ook bij ander verkeer gevaarlijk gedrag. Jongeren die hier minder naar zoeken, passen hun rijgedrag aan op de drukte en aanwezigheid van anderen.

Rijbaan of fietspad

De mate waarin jongeren rekening houden met hun eigen en andermans veiligheid is ook terug te zien in de locatie waar zij het liefst scooter rijden. Zoals eerder besproken hebben jongeren, naast de wettelijke verplichting, ook een persoonlijke voorkeur voor rijden op de rijbaan of op het fietspad. Dit heeft ook te maken met de manier waarop jongeren omgaan met andere verkeersdeelnemers.

Jongeren zijn wat dit betreft ook weer in twee groepen te verdelen. De eerste groep houdt meer rekening met andere verkeersdeelnemers, namelijk die op het fietspad. Deze groep wil voorkomen dat zij een ongeluk krijgen met verkeersdeelnemers op het fietspad. Om deze reden rijden zij liever op de rijbaan. Omdat zij zelf vaak vrij hard rijden, vinden zij het fijner om met het autoverkeer mee te rijden, waardoor zij zelf en het verkeer op het fietspad in hun ogen minder risico lopen op een ongeluk. Jongeren houden hier meer rekening met de kwetsbare verkeersdeelnemers op het fietspad. Verder speelt mee dat jongeren fietsers en voetganger vaak onvoorspelbaar vinden. Zo kunnen zij onverwachte bewegingen maken, hun hand niet uitsteken, hebben zij 's avonds vaak geen licht en hebben zij vaker gedronken. De combinatie van deze factoren maakt dat deze groep jongeren liever tussen de auto's rijden, die over het algemeen meer voorspelbaar en daardoor veiliger zijn.

“Ik vind het op de rijbaan fijner om te rijden. Fietsers zijn onvoorspelbaar, ze slingeren, luisteren muziek en horen je niet of zitten dronken op de fiets.”

“Om automobilisten geef ik niets, mede passagiers en fietsers wel, daarom rij ik liever op de rijbaan.”

De andere groep rijdt liever op het fietspad en kiezen zo meer voor hun eigen veiligheid. Zij zijn van mening dat het minder veilig is op de rijbaan, aangezien auto's vaak veel harder rijden dan de scooters. Door dit snelheidsverschil ontstaan er irritaties bij automobilisten en kunnen er gevaarlijke situaties ontstaan. Hierdoor

rijden jongeren liever op het fietspad, zodat zij zeker weten dat ze zelf veilig zijn. Dit vinden zij belangrijker dan het risico op een ongeluk met een fietser of voetganger. Omdat een ongeluk met een auto veel fataler af kan lopen voor de scooterrijder, kiezen zij voor het fietspad.

“Auto’s rijden te hard, dus rijd ik liever op het fietspad. Als ik even hard kon als auto’s zou ik rijbaan kiezen. In sommige situaties zou het echt veiliger zijn om binnen de bebouwde kom op het fietspad te rijden.”

Conclusie

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

Verder geven jongeren aan veel bezig te zijn met de veiligheid van anderen in het verkeer. Ze hechten hier meer waarde aan dan aan hun eigen veiligheid, met name omdat ze het andere verkeersdeelnemers niet aan willen doen dat zij slachtoffer worden van het gedrag van een beginnende scooterrijders. Het schuldgevoel speelt hierin een grote rol. Het rekening houden met anderen komt er in de praktijk op neer dat jongeren zo voorzichtig mogelijk alles doen wat ze normaal gesproken ook doen. Er verandert niet heel veel behalve dat, op plekken waar het erg druk is, zij beter opletten en bijvoorbeeld minder hard rijden. Zij praten hun gedrag goed door te zeggen dat zij het zo veilig mogelijk doen. Dit is een misvatting. Wat jongeren zelf veilig vinden, is voor anderen helemaal niet zo veilig. Omdat jongeren zichzelf overschatten, nemen ze risico’s waarvan zij zelf niet inzien dat het risico’s zijn. Hierdoor is het oordeel dat zij ‘veel rekening met anderen houden’ niet correct. Met hun eigen veiligheid zijn jongeren veel minder bezig, omdat ze (te) veel vertrouwen hebben in hun eigen rijgedrag. Hierdoor gaan ze er niet vanuit dat ze een ongeluk kunnen krijgen.

Verder is aan de voorkeur van de rijlocatie te zien waar jongeren hun prioriteiten liggen met betrekking tot andere verkeersdeelnemers. Wanneer zij op de rijbaan rijden, houden zij meer rekening met verkeersdeelnemers op het fietspad. Op deze manier worden ongelukken met meer kwetsbare verkeersdeelnemers voorkomen en lopen fietsers en voetgangers geen ernstig letsel op. Jongeren op het fietspad kiezen voor hun eigen veiligheid, omdat zij op het fietspad niet in aanraking met automobilisten komen. Hierdoor weten ze vrij zeker dat ze zelf geen ernstig letsel kunnen oplopen.

Toch kan ‘rekening houden met’, ook gezien worden als ‘minder last hebben van’, waardoor het wellicht minder nobel is dan het op het eerste ook lijkt. Aangezien jongeren het erg prettig vinden om zo snel mogelijk te kunnen rijden, kan de keuze van rijlocatie ook daar op gebaseerd zijn. Door op de rijbaan te gaan rijden, hebben jongeren geen last van drukke fietspaden en onvoorspelbare fietsers. Door op het fietspad te rijden, hebben jongeren geen last van druk en hard rijdend autoverkeer.

TeamAlert

jongeren met **impact**



HOOFDSTUK 4: REGELGEVING



Hoofdstuk 4: Regelgeving

De respondenten zijn gevraagd naar hun mening over de huidige wet- en regelgeving met betrekking tot scooters. Door erachter te komen wat jongeren van bepaalde regels vinden, is het makkelijker te begrijpen waar bepaald gedrag vandaan komt. Over de meeste regels en wetten zijn de deelnemers vrij tevreden. Toch zijn er naar aanleiding van dit gesprek een aantal zaken uitgekomen die relevant zijn voor het verkeersgedrag van jongeren. Deze gaan voornamelijk over de toegestane snelheid van scooters, het huidige boetesysteem en het rijbewijs.

Snelheid

Maximumsnelheid

De meeste deelnemende jongeren zijn van mening dat de snelheid omhoog zou moeten. Dit komt omdat zij de snelheid tussen scooters en automobilisten te groot vinden. Automobilisten willen scooters inhalen op punten waar dit niet kan en niet mag, omdat zij vinden dat scooters te langzaam rijden. Om zichzelf veiliger te voelen vinden de meeste deelnemers dat bromfietsen sneller zouden mogen kunnen dan 45 km/u en dat de maximumsnelheid voor scooters qua regelgeving moet worden aangepast. Deelnemers verschillen over de juiste toegestane snelheid, maar gemiddeld wordt ongeveer een snelheid tussen de 60 km/u en 80 km/u genoemd. Dit zou een snelheid zijn om veilig op de rijbaan te kunnen rijden. Hieraan voegen de deelnemers toe dat een scooter die 80 km/u kan rijden niet altijd daadwerkelijk 80 km/u rijdt. De vergelijking wordt gemaakt met auto's, die ook vaak 200 km/u kunnen rijden, maar dit vrijwel nooit doen. Door de maximumsnelheid van scooters te verhogen kunnen jongeren sneller rijden waar het nodig is. Er wordt gezegd dat dit de situatie een stuk veiliger zou maken. Een oplossing hiervoor is dat de standaard begrenzing van scooters gehaald wordt.

“Een bromfiets moet altijd op de weg rijden en een snorfiets altijd op het fietspad. Een bromfiets moet daarom gewoon 70 km/h kunnen rijden. De hele tijd wisselen van baan zorgt voor erg veel stress.”

Jongeren die met hun bromfiets (vrijwel) altijd op het fietspad rijden, hebben veel minder last van autoverkeer. Zij vinden daarom dat er weinig hoeft te veranderen aan de snelheid van bromfietsen, omdat zij er simpelweg geen last van hebben. Dit is echter een zeer klein deel van de deelnemende jongeren.

Met betrekking tot de snorfiets verschillen de meningen. Deelnemers met een snorfiets zouden graag harder kunnen rijden dan 25 km/u. Zij vinden het erg vervelend om ingehaald te worden door niet-gemotoriseerd verkeer als wielrenners of mensen, voornamelijk ouderen, op E-bikes.

“Snorfietsen moeten naar 30 km/h zodat ze dan niet worden ingehaald wordt door fietsers. Daar kun je namelijk van schrikken.”

Jongeren die op een bromfiets rijden vinden de snelheid van de snorfiets (op het fietspad) wel goed. Dit komt omdat zij vinden dat de gemiddelde snelheid op een fietspad niet hoger hoeft te liggen dan nu. De algemene gedachte hierachter is dat het veiliger wordt op de fietspaden als het rustiger zou zijn. De deelnemers denken dat, door de toegestane snelheid van scooters op de rijbaan te verhogen, het veiliger wordt op de rijbaan. Omdat het veiliger zou worden, zouden meer mensen op de rijbaan gaan rijden en minder mensen op het fietspad. Hierdoor zou de drukte afnemen op het fietspad.

Dat er iets moet veranderen volgens de jongeren is duidelijk. Op het fietspad vinden jongeren 45 km/u namelijk te hard maar op de weg is deze snelheid juist niet hard genoeg. Nu leidt dit op beide locaties tot gevaarlijke situaties.

Tussenrijbewijs

Het tweede punt over snelheid gaat over een mogelijk tussenrijbewijs. De deelnemers zijn het er over eens dat harder dan 60 km/u op een scooter erg snel is. Maar zoals eerder besproken hebben jongeren vrij veel vertrouwen in hun rijvaardigheden waardoor deze snelheid volgens hen geen probleem zou moeten zijn. Volgens een aantal deelnemers is een goede oplossing om risico's te verminderen dat er een tussenrijbewijs of extra certificaat kan worden behaald. Wanneer iemand genoeg ervaring op een scooter heeft, zou deze

persoon een certificaat of tussenrijbewijs kunnen halen, waardoor deze persoon harder of onbegrensd mag rijden. Het idee van de deelnemers is dat jongeren toch op een hoge snelheid kunnen rijden, maar ze wel eerst rijervaring opdoen.

“Met een tussenrijbewijs kun je laten zien dat je verantwoordelijk rijdt.”

Boetesysteem

Verder zijn een aantal jongeren die hebben deelgenomen aan de focusgroepen het met elkaar eens dat het huidige boetesysteem niet goed werkt en/of niet eerlijk is voor jongeren. Zo vinden zij dat de politie te veel op zoek is naar scooterrijders en te makkelijk boetes uitdelen aan scooterrijders, en dan met name jongeren. Blijkbaar komt het vaak voor dat politieagenten voor minimale overtredingen al boetes geven of dat jongeren aan de kant worden gezet zonder dat zij iets hebben gedaan. Dit vinden de deelnemers een oneerlijke behandeling. Een tweede is dat de boetes voor overtredingen op de scooter erg hoog zijn. Aangezien veel scooterrijders jongere zijn, vinden de deelnemers dat de boetes niet in verhouding liggen met wat een gemiddelde jongere verdient. Dit zouden jongeren graag anders zien.

Verder zijn deze jongeren het niet eens met de huidige maatregel dat een scooter een WOK-status kan krijgen. Zoals eerder uitgelegd krijgen scooterrijders een WOK-melding na een grote overtreding. Hierna moet een scooter opnieuw worden gekeurd. Hierdoor kunnen scooterrijders de scooter niet gebruiken totdat deze gekeurd is, wat vaak lang kan duren. Jongeren vinden dit een nutteloze maatregel, maar vinden het vooral vervelend dat ze hun scooter niet kunnen gebruiken. Een boete vinden ze oké om te betalen, maar de WOK-status is naast de financiële klap ook nog eens zeer onhandig.

“Ik vind het oneerlijk dat jongeren die 16 zijn zulke hoge boetes kunnen krijgen. Een 16-jarige kan dit geld niet opbrengen.”

Als laatste zijn deze jongeren het niet eens met rollerbankcontroles. Dit punt sluit aan bij het eerste punt over de maximumsnelheid. Bij een rollerbankcontrole wordt de maximumsnelheid van een scooter gemeten. Wanneer deze harder dan 25 km/u (snorfiets) of 45 km/u (bromfiets) kan, krijgt de bestuurder een boete. Deelnemers vinden dat het niet moet gaan om de maximumsnelheid maar over de gereden snelheid. Ze vinden niet dat er geen controles meer moeten zijn, maar dat er gemeten wordt hoe hard iemand rijdt, in plaats van de maximumsnelheid te meten.

“Ik ben veel bezig om rollerbank te voorkomen. Ik zit in groepsapps en stuur het zelf ook door als ik er een zie staan.”

De jongeren die het niet eens zijn met het huidige boetesysteem zijn daarnaast van mening dat jongeren vaak zonder goede reden worden aangehouden, met name wanneer zij een schakelbrommer hebben. Zij krijgen geen boete, maar worden wel aan de kant gezet, iets dat voor veel frustratie leidt. Het idee heerst dat er vooroordelen tegenover jongeren op scooter gelden. Verder wordt er geklaagd over willekeurig geplaatste flitspalen op plekken waar vrijwel geen verkeer komt en het beboeten voor minimale overtredingen en verzekeringen die niet helemaal goed geregeld zijn. Deelnemers zijn het erover eens dat de politie minder zou moeten focussen op het uitdelen van boetes en zich meer zou kunnen richten op het helpen van jongeren op scooters. Het vooroordeel dat jongeren op een scooter per definitie gevaarlijk rijden, vinden jongeren erg vervelend.

In het algemeen zijn de jongeren die op- en aanmerkingen hebben op het boetesysteem en de manier waarop de politie omgaat met scooterrijders, ook de jongeren die zich vaker schuldig maken aan het verbreken van de regels en dan met name te hard rijden. De jongeren die in principe niet te hard rijden, hebben ook veel minder aan te merken op de regelgeving en het boetesysteem.

Autorijbewijs

Als laatste zijn er nog aantal deelnemers van mening dat het feit dat iemand scooter mag rijden nadat deze persoon een autorijbewijs heeft behaald, geen goede zaak is. De reden hiervoor, vinden zij, is dat jongeren pas echt kunnen rijden wanneer zij het scootterijbewijs hebben behaald. Hier hoort namelijk een verplicht praktijkonderdeel bij. Hier leren zij hoe het is om 'in het echt' op een scooter te rijden. Dit in tegenstelling tot mensen die hun autorijbewijs halen en via die manier ook scooter mogen rijden. Deze mensen kennen vooral de verkeersregels die voor automobilisten gelden, en zijn dus niet volledig op de hoogte van de regels voor scootterijders. Daarnaast hebben zij nog nooit op een scooter gereden. Deze jongeren vinden dat de combinatie van deze twee factoren ervoor zorgt dat deze groep vaak gevaarlijk gedrag vertoont op de scooter, omdat ze de regels niet genoeg kennen en daarnaast geen ervaring hebben op het voertuig. Om deze reden pleiten de deelnemers ervoor dat er hoe dan ook een praktijkexamen moet zijn voor mensen die scooter willen rijden of zij nu wel of geen autorijbewijs hebben.

"Tijdens mijn autorijlessen heb ik niet voldoende geleerd over scooters. Het is best gevaarlijk als automobilisten zonder enige uitleg op een scooter stappen."

Conclusie

Jongeren zijn gevraagd wat zij vinden van de regelgeving. Hier komen een aantal onderwerpen ter sprake. De drie belangrijkste thema's met betrekking tot de regelgeving over scooters gaan over de maximumsnelheid, het boetesysteem en het feit dat iemand scooter mag rijden wanneer iemand zijn autorijbewijs haalt.

Snelheid

De maximumsnelheid van bromfietzers op de rijbaan ligt volgens een deel van de jongeren te laag. Dit komt omdat automobilisten vaak harder rijden waardoor het snelheidsverschil te groot is. Daarnaast vinden zij de snelheid op het fietspad eigenlijk te hoog. Ook nu is het snelheidsverschil met andere verkeersdeelnemers te groot. Snorfietzers rijden vrijwel nooit op de rijbaan, dus met betrekking tot snelheid hebben jongeren daar geen mening over. Wel vinden jongeren met een snorfiets dat zij wel sneller zouden mogen op het fietspad omdat zij er geen gevaar in zien dat dit te snel zou zijn. De algemene consensus is wel dat de snelheid op de rijbaan (voor bromfietzers) omhoog zou moeten. Daardoor gaan er meer mensen op de rijbaan rijden en wordt het rustiger op het fietspad, waar het nu vaak druk is.

Opvallend is dat de mening tussen brom- en snorfietzers verschilt. Bromfietzers houden meer rekening met fietspadgebruikers, terwijl snorfietzers meer voor hun eigen voorkeur kiezen. Een reden kan zijn dat bromfietzers vaak rekening moeten houden met ander, gevaarlijker, verkeer (auto's) en snorfietzers meestal juist de gevaarlijke partij zijn op een fietspad. Hierdoor beseffen bromfietzers misschien meer dat zij voor anderen een gevaar kunnen zijn, omdat ze dit zelf vaker meemaken.

Tussenrijbewijs

Met betrekking tot de maximumsnelheid pleiten een aantal jongeren ook voor een tussenrijbewijs of -certificaat. Hierdoor krijgen jongeren de tijd om te bewijzen dat ze goed kunnen rijden, waardoor ze daarna een hogere snelheid mogen rijden. Jongeren zien dus wel in dat 60 km/u of harder op een scooter vrij hard is, maar vervolgens zien zij hier niet het risico van in, aangezien ze de snelheid van 60 km/u juist aanmoedigen.

Boetesysteem

Daarnaast vinden een aantal jongeren dat de focus van agenten minder moet liggen op het uitdelen van boetes en meer op hulp en begeleiding. Jongeren vinden dat er een onterechte focus ligt op jongere scootterijders. Zij vinden dat er te makkelijk hoge boetes worden uitgedeeld voor minimale overtredingen. Volgens jongeren komt dit door een onterecht vooroordeel richting jongeren op een scooter. Dit vinden de deelnemers heel vervelend. In hun ogen doen ze niks verkeerd en worden ze toch aangehouden of krijgen ze weer een boete. Ook hier zit het probleem weer in zelfoverschatting. Jongeren zien niet in dat zij gevaarlijke dingen doen, waardoor iedere aanhouding als onterecht voelt. De politie ziet vanuit het gedrag van jongeren en vanuit verkeerscijfers dat het probleem wel degelijk erg groot is bij deze doelgroep.

Autorijbewijs

Als laatste vinden deelnemers dat er een apart rijbewijs voor scooters ingevoerd moet worden, wanneer

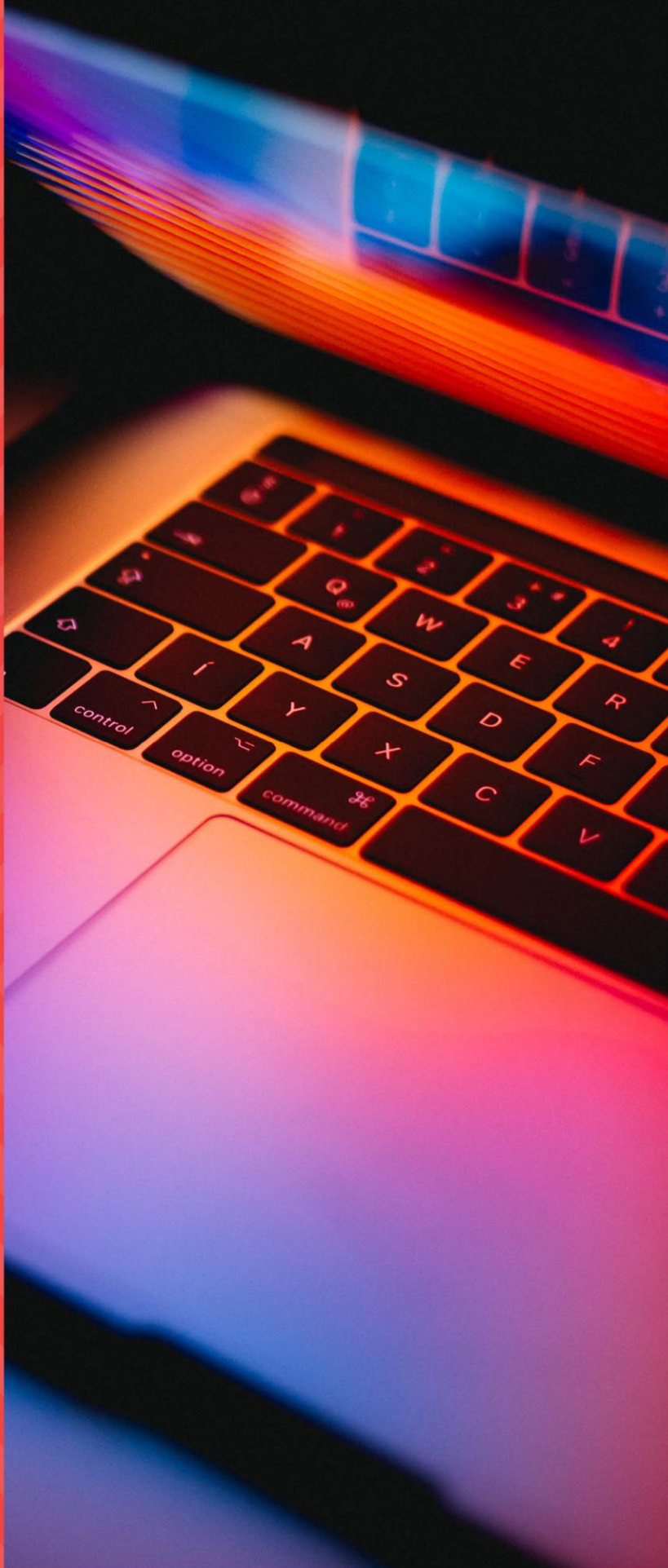
iemand zijn of haar autorijbewijs haalt. Zonder dit examen missen mensen belangrijke kennis en ervaring. Door het praktijkexamen af te leggen, weten jongeren hoe het is om echt op een scooter te zitten. Volgens de deelnemers zou dit de verkeersveiligheid vergroten.

TeamAlert

Jongeren met **Impact**



CONCLUSIE



Conclusie

In dit laatste hoofdstuk worden de conclusies getrokken over het focusgroeponderzoek onder beginnende scooterrijders. In dit onderzoek is er gesproken over de motivaties van beginnende scooterrijders waarom zij scooter rijden. Daarnaast is uitgevraagd in welke omstandigheden zij liever wel en liever niet rijden. Dit biedt inzicht in het verkeersgedrag van beginnende scooterrijders. Daarnaast zijn er verschillende motieven voor risicogedrag uitgevraagd en is er gesproken over de sociale omgeving. Als laatste ging het over de huidige wet- en regelgeving. Al deze onderwerpen dragen bij aan het antwoord op de vraag waarom beginnende scooterrijders zich op een bepaalde, vaak gevaarlijke, manier gedragen in het verkeer.

De rode draad van dit focusgroeponderzoek is dat jongeren geen realistisch beeld hebben van de risico's die zij nemen in het verkeer. Zij zien niet in dat het gedrag dat zij vertonen gevaarlijk kan zijn. Dit komt op verschillende manieren terug.

Ten eerste **overschatten jongeren zichzelf** en hun risicogedrag regelmatig. Zo rijden veel jongeren vaak te snel en hebben zij hun scooter opgevoerd. Jongeren zien te hard rijden niet als probleem. Bromfietzers vertellen dat te hard rijden juist praktisch en veiliger is, omdat automobilisten ze anders om de oren rijden. Snorfietzers zeggen dat het nodig is om te hard te gaan, omdat ze anders worden ingehaald door ouderen op e-bikes.

Daarnaast is het terug te zien in blowen. Niet heel veel jongeren doen dit, maar de jongeren die wel eens blowen voordat ze scooter rijden, vinden dit niet gevaarlijk omdat alcohol drinken veel gevaarlijker is. Dit is natuurlijk geen goed argument, maar de onterechte vergelijking met alcohol wordt gemaakt waardoor dit voor jongeren geen probleem meer is. Ook is de zelfoverschatting te zien wanneer scooterrijders advies krijgen van vrienden of familie. Wanneer verteld wordt dat zij voorzichtiger moeten doen, wordt hier niet naar geluisterd, omdat ze hun eigen gedrag niet verkeerd vinden.

Als laatste is zelfoverschatting terug te zien in de manier waarop scooterrijders omgaan met andere verkeersdeelnemers. Hoewel jongeren zeggen meer rekening te houden met ander verkeer, dan met hun eigen veiligheid, is dit niet per se juist. Aangezien jongeren moeite hebben om gevaren in te schatten, en veel risicogedragingen niet eens erkennen, is het lastig voor te stellen dat zij op een veilige manier rekening houden met anderen. Aangezien jongeren zelf al niet het idee hebben een ongeluk te kunnen krijgen, is de kans zeer klein dat zij dit in het bijzijn met andere verkeersdeelnemers opeens wel hebben. Jongeren gedragen zich hetzelfde, maar zeggen alleen maar gevaarlijk te doen "als het kan". In de praktijk kan dit vrijwel altijd, omdat ze het toch niet gevaarlijk vinden.

Als tweede is er het feit dat jongeren bepaalde gedragingen wel gevaarlijk vinden, maar ze dit **goedpraten voor zichzelf**. Er is hier sprake van een hoge mate van cognitieve dissonantie (Festinger, 1957). Jongeren maken de risico's in hun hoofd veel kleiner dan dat ze daadwerkelijk zijn. Ook laten ze weten het gedrag dat ze vertonen bij anderen wel gevaarlijk zou zijn, maar ze zelf wel prima in staat om het gedrag te vertonen.

Dit is duidelijk te zien bij het stunten. Jongeren doen dit vaak met vrienden. Ze zien ergens de gevaren er van in, maar zijn wel bereid om de risico's te nemen. Daarnaast stellen zij zichzelf beter in staat om stunts uit te halen dan anderen. Verder zeggen zij rekening te houden met anderen, maar in de praktijk gebeurt dit toch niet echt. Het gevaar van stunten en de ongelukken die kunnen gebeuren, worden dus heel erg omlaag gepraat.

Dit gebeurt ook met telefoongebruik. Jongeren weten en beseffen dat dit gevaarlijk is en dat je afgeleid wordt, maar uit gemak en gewoonte doen ze dit toch. Ook dit wordt goedgepraat door te zeggen dat het alleen gebeurt wanneer het rustig is of wanneer er langzaam gereden wordt. Alle gevaarlijke dingen worden 'zo veilig mogelijk' gedaan. Dit betekent dus dat de gevaarlijke gedragingen nog steeds gebeuren, maar jongeren het voor zichzelf goedpraten alsof het niet meer gevaarlijk is. Uiteindelijk houden jongeren een stuk minder rekening met anderen dan zij zelf beweren.

Een laatste zeer belangrijk factor is **groepsdruk**. Dit speelt een grote rol in het risicogedrag dat jongeren vertonen. De momenten dat jongeren met vrienden rijden, zijn ook de momenten dat er gevaarlijk wordt gereden. Er wordt sneller gereden, er wordt meer gestunt en er wordt minder rekening gehouden met andere verkeersdeelnemers en wanneer jongeren onder invloed zijn, is dit ook altijd wanneer er vrienden bij

betrokken waren. Daarnaast is groepsdruk terug te zien in het werk van jongeren als maaltijdbezorger. Door groepsdruk van collega's worden jongeren aangespoord om zo snel mogelijk bestellingen te bezorgen. Hierdoor rijden ze te hard, rijden ze door rood en halen ze andere verkeersdeelnemers op een lompe manier in. Hierdoor komt de verkeersveiligheid ook in het geding.

Deze factoren leiden ertoe dat jongeren zich veel gevaarlijker gedragen in het verkeer dan zij zelf eigenlijk doorhebben. Hierdoor vinden jongeren het ook zo vervelend dat zij vaak staande worden gehouden door politie. In hun ogen doen ze nooit iets fout, omdat ze altijd zo veilig mogelijk rijden. Aangezien 'zo veilig mogelijk' een heel rekbaar begrip is, is het voor te stellen dat de politie hier anders over denkt. Doordat jongeren hun eigen gedrag niet juist inschatten, voelen zij zich daarom ook ten onrechte hard aangepakt door de politie, terwijl er feitelijk vrij veel aanleiding is om beginnende scooterrijders goed in de gaten te houden.

Aanbevelingen

Dit onderzoek biedt de eerste inzichten in het risicogedrag in het verkeer van jongeren op de scooter. Dit onderzoek gaat dieper in op het gedrag van jongeren in het verkeer en laat zien wat motieven zijn waarom jongeren zich op een bepaalde manier gedragen. De volgende stap is dat deze resultaten breder zullen worden getoetst, op een grotere populatie. Zo wordt er gekeken welke motieven ook voor een grotere groep blijven gelden. Hierdoor wordt een duidelijk beeld geschept wat voor beginnende scooterrijders 'in het algemeen' motieven zijn voor risicogedrag. Door dit gedrag in kaart te brengen, kan er meer begrip ontstaan voor de huidige problematiek en kan er constructiever gewerkt worden naar een oplossing.

De uitkomsten van dit onderzoek en het kwantitatieve onderzoek zullen worden meegenomen in de huidige projecten van TeamAlert die gaan over scootergebruikers. Hierdoor zullen de projecten nog beter aansluiten bij de doelgroep en wordt de kans op gedragsverandering nog groter. Daarnaast worden de nieuwe inzichten meegenomen voor nieuwe projecten van TeamAlert.

De conclusie van dit onderzoek is dat er door dit onderzoek en het kwantitatieve onderzoek meer inzicht wordt verkregen in het risicogedrag van jongeren op de scooter. Door dit in kaart te brengen kan er beter worden ingespeeld op de huidige problematiek. Dit onderzoek biedt handvaten voor een oplossing voor de huidige problematiek.

TeamAlert

Jongeren met **Impact**



DEELNEMERS



Deelnemers

	Leeftijd	Geslacht	Woonplaats	Opleidingsniveau
Groep 1	20	Vrouw	Waddinxveen	HBO
	16	Vrouw	Heerenveen	MBO
	16	Man	Twijzel	Praktijkonderwijs
	17	Man	Vorden	MBO
	16	Man	Leusden	VMBO
Groep 2	18	Vrouw	Meppel	MBO
	16	Man	Eindhoven	VMBO
	18	Man	Breda	HAVO
	18	Man	Echt	MBO
Groep 3	19	Man	Kampen	HBO
	22	Man	Bergen op Zoom	MBO
	19	Vrouw	Emst	HAVO
	19	Man	Losser	VWO
Groep 4	16	Man	Utrecht	MBO
	19	Vrouw	Alkmaar	VWO
	17	Vrouw	Maastricht	VWO
	17	Man	Heerhugowaard	MBO
Groep 5	19	Man	Dordrecht	HAVO
	18	Man	Ammerstol	MBO
	18	Vrouw	Enschede	VWO
	24	Man	Brucht	HBO
Groep 6	17	Man	Groningen	MBO
	18	Man	Apeldoorn	HAVO
	16	Man	Eindhoven	VMBO
	18	Man	Wenum-Wiesel	MBO

TeamAlert

jongeren met **Impact**

BRONNEN

signing the garden.
Café de Paris, with-
a result, the stock

was tired of seeing
rate in the hands of
Onassis to sell his

not the kind of man
after somebody has
he was insulted that
taking care of Monte
ngly, Onassis offered
nier could take it or

and \$8,000,000 and

a would see to conclude this chapter with a story
that in a way goes against all of Onassis' principles of
good business. One day in August, 1960, he was ex-
pected to arrive in Glyfada in the afternoon. I was one
of the individuals scheduled to meet him on shore
with the Chris-Craft and transport him to the Christina,
which had been at anchor in the bay for over two
weeks. The usual crowd had gathered at the port and
some policemen were on hand to preserve order.
Onassis was quite late in arriving, and without wasting
any more time he went straight from the car to the
vessel, not stopping to speak to anyone. The engines
were already running and the Chris-Craft was just
about to cast off when a young boy broke through the
police lines and plunged fully clothed into the water,
crying: "Mr. Onassis, I absolutely have to talk to you!"

77

going to sit down
crack, and give you

once who was one
their ship had burnt.
One of them drank
ck the boat so that
ze to all of them. In
with the result that
water to last until
e'd have died, any-
y.'
ly, 'we couldn't do

- especially not for
you're not the kind

vere Alan you were
im overboard, we'd
we can't do it - not
any of us; we just
er. I'm much closer
sisters. It's difficult
d a way of showing
re didn't seem to be
could only tell him,

d. It'd be something
ves for ever.... We

'heads,' he said.
ut isn't the way. A

th the others for fear
knew with certainty

what their verdict on it would be. I knew that Uncle Axel had
proposed the only practical solution; and I knew, too, its im-
possibility meant recognizing that nothing could be done.

Anne now transmitted nothing whatever, we caught no trace
of her, but whether she had the strength of will not to receive
we were still uncertain. From Rachel, her sister, we learnt that
she would listen only to words, and was doing her best to pre-
tend to herself that she was a norm in every way, but that could
not give us enough confidence for us to exchange our thoughts
with freedom.

And in the following weeks Anne kept it up, so that one
could almost believe that she had succeeded in renouncing her
difference and becoming a norm. Her wedding-day arrived
with nothing amiss, and she and Alan moved into the house
which her father gave them on the edge of his own land. Here
and there one encountered hints that she might have been
unwise to marry beneath her, but otherwise there was little
comment.

During the next few months we heard scarcely anything of
her. She discouraged visits from her sister as though she were
anxious to cut even that last link with her past, and feared
that she was being more successful.

One of the consequences, as
concerned, was a more serious
troubles. Quite when it was that
to marry one another, neither of
It was one of those things that
accord with the law of nature.
felt we had always known in
thoughts even before we acknow-
it had never been thinkable that
for when two people have got
closely as we had, and when to-
gether by the knowledge of how
feel the need of one another ever
love.

But when they do know they

T-I.C.-D

ook her head weakly. 'Lie still,' he rapped. 'I want
your horse,' and disappeared through the waist-high

t believe it—I just don't believe it,' Olivia addressed
blue sky. 'He's gone to get that damned horse and
axe, dying for all he knows!' and spitting out the
good free earth she concentrated on ignoring the
pain shooting through her left shoulder and watched
y quivering delicately on a fanned fern. After a
ground began to reverberate again and the bracken
and crackled and the brown boots were with her once
via removed her regard of the butterfly to that of
vision. The black-as-thunder look had been diluted
though the grey eyes still glinted and there was an
whiteness round the grim mouth.

catch the diamond brine, he keeps shying away, but
e's keeping us in view.' His eyes flashed. 'What this
you mean by jumping when it's quite obvious you
ou could have killed yourself! It would have taken
extra minutes to use the gas, you little fool!'
ew Raynor, don't you shout at me like that! What
d I have in the matter? Did you ask? No. You just
and so did that damned horse, and the next thing I
flying through the air!

been riding almost daily with Julian—how was I
you know now. I can't jump. I never have. I never
y never jump again—and I don't mean on a horse
ing dramatic. Where does it hurt? Matthew knelt by

ve a bitter laugh. 'My goodness, don't come showing
concern, if you please! I quite realise you're more
about the horse than me. Why don't you catch him
he's all right and ...'

why don't you try shutting up? Hell, woman, I didn't
to joining up with the others and worrying them, or
ack to the school for that matter. In either case it would
be unnecessary and ...'
really? Well, it would be nice to have someone around
so was worried about me ...'

94

nily, I'm afraid you'll have to guess again, Sybil.
ding, with a trace of awkwardness: "Also, I can't
up feeling that Pam may have been right, when she
regretted that this Merring chan may have been

on one point—every instinct—and every sen-
sible conviction, every disciplined thought.
But what about those other instincts? The ones that
said Garath Evans would forget all about his music the
moment they were under the same roof together—and
totally alone. Hadn't his own work convicted him? So
she played like a virgin—very probably—and it was a
condition he'd said he would refuse to allow for much
longer. Was that to be the extent of her tuition? If he
saw to it that she could no longer play with that vir-
ginal quality, would that satisfy the man? Was that the
beginning, middle and end of the whole trip? Just an
excuse for him to have an amorous weekend?
No way! Anna marched over to the telephone and
picked up the receiver. He couldn't actually abuse
her. Could he?

The idea was suddenly vanishing and she had to sit
down quickly on her bed. No. This was not the time
for giving in. Not the time to find out what it was really

light more serious. Any woman who fancied him, that was,
to be with him. Any woman who fancied him, that was,
Anna corrected hastily in her mind.
'So?' Garath's mien changed again, now she was doing
it! So, maybe he was perfectly serious. Maybe just for
a while—for Helen!—for Patricia! Hell? Anna
shouted for reflection in the mirror, eyes twinkling mis-
chievously, heart beginning to flutter, her decision
thoroughly, heart beginning to flutter, her decision
made there moments before her mind accepted it. So
all right, she'd go with him—see what he had to offer.
But if he came on hot and strong she'd be ready for
him.

I don't think it's a very good idea at all. It was ten
minutes to ten, and Anna was packed and ready and
minutes to meet Paul in one of the lounges near
the reception hall. He had ordered coffee for them
both, and now peered discomfitedly over his cup as
Anna explained what was happening.

I'm sure over and let you.' She sat up cautiously, and to
Matthew's inquiry of 'what hurts?' she replied emotionally:
'Everything!'

Matthew stood up and held out his hands. 'Come along—
up!'

'If you insist,' groaned Olivia. He hoisted her up easily
and when she would have staggered held her firmly in his
arms while she tested her legs. What an extraordinary day,

95

shockness: "I trust we're making you comfortable."

He hesitated, then blurted out, a wry smile on
his dark, pleasant face: "Physically, yes! Mentally,

Bronvermelding

- CBS. (2019, March 12). Weer meer snorfietsen, Minder bromfietsen. Centraal Bureau voor de Statistiek. <https://www.cbs.nl/nl-nl/nieuws/2019/11/weer-meer-snorfietsen-minder-bromfietsen>
- Chapman, R. (1973). The concept of exposure. *Accident Analysis & Prevention*, 5(2), 95- 110. [https://doi.org/10.1016/0001-4575\(73\)90018-3](https://doi.org/10.1016/0001-4575(73)90018-3)
- Crone, E. (2011). *Het puberende brein: Over de ontwikkeling van de hersenen in de unieke periode van de adolescentie*. Prometheus.
- Evans, L. (1991). Traffic safety and the driver. Science Serving Society
- Festinger, L. (1957). A theory of cognitive dissonance. Evanston, IL: Row, Peterson
- Jellinek. (2020, July 28). Welke invloed heeft cannabis op het verkeer? <https://www.jellinek.nl/vraag-antwoord/cannabis-en-verkeer/>
- Moskal, A., Martin, J., & Laumon, B. (2012). Risk factors for injury accidents among moped and motorcycle riders. *Accident Analysis & Prevention*, 49, 5-11. <https://doi.org/10.1016/j.aap.2010.08.021>
- Møller, M., & Haustein, S. (2016). Factors contributing to young moped rider accidents in Denmark. *Accident Analysis & Prevention*, 87, 1-7. <https://doi.org/10.1016/j.aap.2015.11.008>
- RDW. (2020). *Keuren*. <https://www.rdw.nl/particulier/voertuigen/brommer/keuren>
- Rijksoverheid. (2020). Wanneer krijg ik een beginnersrijbewijs? Informatie van de Rijksoverheid | Rijksoverheid.nl. <https://www.rijksoverheid.nl/onderwerpen/rijbewijs/vraag-en-antwoord/wat-is-het-beginnersrijbewijs>
- Slofstra, M. (2019, October 10). Aantal fietsers op spoedeisende hulp toegenomen. Verkeerskunde. <https://www.verkeerskunde.nl/artikel/aantal-fietsers-op-spoedeisende-hulp-toegenomen>
- Spear, Hila J.; Kulbok, Pamela A (2001). "Adolescent Health Behaviors and Related Factors: A Review". *Public Health Nursing*. 18 (2): 82–93. doi:10.1046/j.1525-1446.2001.00082.x. PMID 11285102.
- SWOV. (2016, May 11). 18- tot en met 24-jarigen: Jonge automobilisten. Wetenschappelijk Onderzoek Verkeersveiligheid | SWOV. <https://www.swov.nl/feiten-cijfers/factsheet/18-tot-en-met-24-jarigenjonge-automobilisten>
- SWOV. (2017). Snorfietsongevallen op het fietspad: karakteristieken en scenario's van ongevallen op wegvakken en kruispunten. SWOV, Den Haag, 128.
- SWOV. (2017). Factsheet Brom- en snorfietsers. Wetenschappelijk Onderzoek Verkeersveiligheid | SWOV. <https://www.swov.nl/feiten-cijfers/factsheet/brom-en-snorfietsers>
- SWOV. (2018, July 31). Afleiding in het verkeer. Wetenschappelijk Onderzoek Verkeersveiligheid | SWOV. <https://www.swov.nl/feiten-cijfers/factsheet/afleiding-het-verkeer>
- SWOV. (2019, December 16). Ernstig verkeersgewonden in Nederland. Wetenschappelijk Onderzoek Verkeersveiligheid | SWOV. <https://www.swov.nl/feiten-cijfers/factsheet/ernstig-verkeersgewonden-nederland>
- VVN. (2020). *Brom- en snorfietsers*. Veilig Verkeer Nederland. <https://vvn.nl/brom-en-snorfietser>