

Gedragsanalyse jonge scooterrijders

Veilig afslaan tijdens het rijden in Noord-Brabant

Auteurs: K. Houwaart, T. Spauwen, M. Versteeg
December 2023



Het probleem *(zie p.5)*

1 op de 3 verkeersslachtoffers op een scooter was in de leeftijd 16 t/m 18 jaar

Bij ongevallen is relatief vaak een auto betrokken



Volgens slachtoffers ontstond hun ongeval vaak door **onoplettendheid**, onder andere tijdens het **afslaan**

De rijinstructies *(zie p.10)*

Het gewenste gedrag voor **afslaan** en **opletten** is:

bij het afslaan:

- Over de schouder kijken
- In de spiegel kijken
- Knipperlicht aanzetten
- Gas minderen/(bij)remmen
- Voorsorteren bij bochten
- Pas na de bocht weer gas toenemen

in het algemeen:

- Ogen op de weg
- Andere verkeersdeelnemers in de gaten houden (anticiperen)
- Oogcontact maken met tegenligger
- Afstand houden van anderen
- Mobiele telefoon wegstoppen
- Oordopjes uit doen voordat je gaat rijden

De jonge scooterrijder ontwikkelt onveilig rijgedrag ondanks de rijinstructies

De eigen rijstijl *(zie p.11)*

Deze rijstijl omvat onveilig gedrag zoals:

Onoplettendheid

- Niet over de schouder kijken
- Niet in de spiegel kijken
- Mobiel in de hand
- Oordopjes dragen

Situationeel gedrag

- Knipperlicht alleen gebruiken als er andere verkeersdeelnemers zijn

Drijfveren *(zie p.12)*

die het rijgedrag verklaren:

- Tijd besparen
- Gemak / zo min mogelijk moeite doen
- Risico's vermijden
- Plezier
- Tot een groep behoren
- Vriendschap onderhouden
- Goed doen voor ouders/familie

Gedragfactoren *(zie p.26)*

die het rijgedrag beïnvloeden:



Zelfbeeld



Gemak



Lage risicoperceptie en scepticisme



Fysieke omgeving (situationeel)



Gebrek aan kennis



Sociale norm

Rijles en examen *(zie p.21)*

De rijlessen zijn meestal **kort** (4-6 uur totaal) en **éénmalig**. Je kunt in één dag je rijbewijs halen.

Rijlessen zijn **niet verplicht**, maar je moet je examen afleggen met een rijinstructeur en lesbrommer.

Sommige scooterrijders hebben **nooit scooterrijles gehad**, alleen autorijles.





Inhoud

I. Probleemanalyse

II. Gedragsanalyse

III. Bevindingen

- Het (on)gewenste gedrag
- Motivaties en weerstanden
- Context van de jonge scooterrijder

IV. Gedrag in perspectief

- Gedragsmodellen
- Gedragsfactoren

V. Advies

VI. Verantwoording



I. Probleemanalyse



Achtergrond

Veel jonge scooterrijders op de SEH

Jaarlijks belanden in Noord-Brabant naar schatting **1.500** snor-/bromfietssslachtoffers op de Spoedeisende Hulp. Het zijn opvallend vaak jonge scooterrijders: **1 op de 3** slachtoffers was 16, 17 of 18 jaar oud.

Scooters botsen vaak met auto's

Bij ongevallen is relatief vaak een auto betrokken. **71 procent** van alle botsingen waarbij een scooterrijder op de SEH belandde waren met auto's. Ook bij eenzijdige ongevallen zijn auto's betrokken (naar schatting 1 op de 5).



De ongevallen hadden mogelijk voorkomen kunnen worden

Volgens de meeste slachtoffers (**85%**) kon het ongeval voorkomen worden, met name door het gedrag aan te passen. Zo vinden ze dat zichzelf - maar ook anderen, vooral automobilisten - **beter moeten opletten**. Met name in situaties waarbij één van beide partijen wil **afslaan**, wegrijden of oversteken.



II. Gedragsanalyse

Kwalitatief onderzoek

Wat is het 'waarom' achter het gedrag?

VeiligheidNL voerde een gedragsanalyse uit om te begrijpen waarom scooterrijders niet goed opletten. Pas als we het **gedrag goed begrijpen**, kunnen we gerichte gedragsveranderingstechnieken inzetten om het gedrag te veranderen. Hiervoor is het essentieel om het gewenste gedrag zo concreet mogelijk te maken.

Wat is veilig afslaan?

We willen inzicht krijgen in de gedragsfactoren die een rol spelen bij **(on)veilig afslaan** onder jonge scooterrijders in Noord-Brabant. Door in gesprek te gaan met de doelgroep vertalen we het abstracte risicogedrag 'onveilig afslaan' naar concrete vormen van gewenst gedrag, zoals 'achterom kijken', of 'andere weggebruikers aankijken'.

Onderzoeksvraag

Welke **gedragsfactoren** beïnvloeden het (on)veilig afslaan van jonge scooterrijders?

Kwalitatief onderzoek

We voerden interviews en observaties uit om het 'waarom' achter het gedrag van jongeren te achterhalen. We hielden 7 **interviews met scooterrijders**, 2 **interviews met rijinstructeurs** en deden **observaties in het verkeer** op 3 locaties in Noord-Brabant.



III. Bevindingen

- a) Het (on)gewenste gedrag
- b) Motivaties en weerstanden
- c) De context



III. Bevindingen

a) Gedrag en drijfveren

Gewenste gedrag



Wat is veilig afslaan?

Om gedrag te veranderen, wil je het gedrag zo **concreet** mogelijk maken. Je moet er, bij wijze van spreken, een foto van kunnen maken. Onderstaande gedragingen zijn genoemd door rijinstructeurs, de jonge scooterrijders zelf en/of geconstateerd door VeiligheidNL.

Veilig afslaan in het verkeer is:

- Ogen op de weg
- Andere verkeersdeelnemers in de gaten houden (anticiperen)
- Over de schouder kijken bij het afslaan
- In de spiegel kijken bij het afslaan
- Knipperlicht aanzetten bij het afslaan
- Gas minderen/(bij)remmen
- Voorsorteren bij bochten
- Oogcontact maken met tegenligger
- Pas na de bocht weer gas toenemen
- Afstand houden van anderen
- Mobiele telefoon wegstoppen
- Oordopjes uit doen voordat je gaat rijden



"Over je schouder
kijken is soms wel
overdreven."

Huidige gedrag

"De dingen die je bij
lessen en examens leert,
neem je wel mee, maar
het knipperlicht... als er
niemand is dan doe ik
die niet altijd aan."

Inzicht in het huidige gedrag

Welke gedragingen vertonen jonge scooterrijders als het gaat om 'onveilig afslaan'?

Onveilig afslaan uit zich in:

- Onoplettendheid:
 - Niet over de schouder kijken
 - Niet dubbelchecken over de schouder
 - Mobiel in de hand / op hun telefoon kijken
 - Oordopjes dragen
- Situationeel gedrag:
 - Knipperlicht alleen gebruiken als er andere verkeersdeelnemers zijn

Observaties van het huidige gedrag:

Gedrag	Wel	Niet
Over de schouder kijken	9	10
Knipperlicht gebruiken	20	21
Gebruik mobiele telefoon	5	36
Heeft oordopjes in	8	4

*Geobserveerd bij kruispunten en rotondes

**Scooterrijders bij een middelbare school in Uden gebruikten hun knipperlicht vaker dan scooterrijders bij een MBO in de stad. Let op, dit was een eenmalige observatie (momentopname)



Drijfveren

Wat drijft van de jonge scooterrijder?

Om gedrag te begrijpen is het belangrijk om te weten welke **drijfveren** de doelgroep heeft. De jonge scooterrijder vertoont op dit moment het ongewenste gedrag als gevolg van hun drijfveren. Als je wilt dat de doelgroep hun gedrag verandert, dan is het belangrijk dat ze met het nieuwe, gewenste gedrag nog steeds aansluiten bij hun drijfveren.

Functionele drijfveren:

- Bestemmingen bereiken
- Tijd besparen
- Gemak / zo min mogelijk moeite doen
- Risico's vermijden (o.a. handhaving vermijden, een ongeval voorkomen, uitglijden voorkomen)

Intrinsieke drijfveren:

- Plezier

Sociale drijfveren:

- Tot een groep behoren
- Vriendschap onderhouden
- Goed doen voor ouders/familie

Het veranderen van drijfveren is erg lastig. Maar gedrag veranderen kan wél, door in te spelen op de motivaties en weerstanden van de doelgroep. De motivaties en weerstanden zetten we op volgende pagina's uiteen voor de verschillende gedragingen.



III. Bevindingen

b) Motivaties en weerstanden

NB: deze zijn uitgewerkt voor 'oplekken' en 3 specifieke gedragingen: 'over de schouder kijken', 'knipperlicht aanzetten' en 'mobiel gebruiken'.

Opletten*



Ik let op want,

*als scootrijder ben je kwetsbaar
ik heb weinig ervaring
de omgeving is voor mij onbekend
het wegdek is glad
mijn ouders/familie vinden dit belangrijk
er is politie of handhaving in de buurt*

Ik let niet op want,

*ik heb genoeg ervaring
ik heb haast
mijn vrienden letten ook niet op
ik wil mijn vrienden bij kunnen houden
ik heb nog nooit een ongeval gehad*

"Sowieso zegt mama elke keer als ik wegga dat ik veilig moet doen. Dan kom ik maar wat later aan. Veiligheid staat op nummer 1."

"Ik ben nog vrij onervaren dus ik let wel goed op. Over 2 jaar kan het misschien wel anders, maar nu let ik echt nog goed op de regels."

"Ik rij nou ook niet precies op de manier hoe ik mijn examen heb gedaan. Ik heb nog nooit een ongeluk gehad en ben nooit gevallen. Dus mijn eigen rijmanier is wel prima."

"[mijn vrienden] ...rijden gewoon door zonder te kijken. Wel stom, want de rest rijdt door terwijl ik achterblijf. Dan is er wel druk om het ook te doen, wil ze bijhouden en ook de snelste scooter hebben."



Dit kwam voor in de helft van alle observaties

Ik kijk over mijn schouder want,

*er is veel verkeer om mij heen
ik heb weinig ervaring
ik moet vaak wisselen van baan
het ging al eerder (bijna) mis*

Ik kijk niet over mijn schouder want,

*ik vind het overdreven
ik heb veel ervaring
ik heb al genoeg zicht via mijn spiegel en ooghoeken
ik verlies dan het zicht op de weg voor me*

"Omdat ik een geel nummerbord heb moet ik altijd extra opletten bij naar rechts op rijbaan. Dan altijd in dode hoek kijken en goed kijken in de spiegels dat er geen fietsers zijn."

"Het ging een keer bijna mis. Ik dacht dat over de schouder kijken niet nodig was en ik alles zag in de spiegel, maar niet dus! Sindsdien kijk ik vaker over mijn schouder"

"Ik kijk even in de spiegel en dan naar achter. Dus niet 2x over schouder checken. Voor mijn gevoel heb ik dan wel gezien of er iemand is."

"Over mijn schouder kijken doe ik niet meer omdat je ook gewoon spiegels hebt, je ziet best snel of er iets aankomt. Je wordt er ook handiger in, als je langer rijdt, dan zie je het."



Motivaties

Mobielgebruik

Weerstand

Dit is vijf keer duidelijk gezien tijdens de observaties

Ik gebruik geen mobieltje want,

*mijn ouders/familie willen dat niet
ik wil de controle over het stuur bewaren
ik rij op een onbekende scooter
ik kan ook remote bellen via mijn oordopjes*

Ik gebruik mijn mobieltje want,

*ik wil mijn muziek veranderen
ik ontvang een (belangrijk) bericht/belletje
ik moet snel op iemand reageren
het is nodig voor navigatie
het is rustig op de weg, dus dat moet kunnen*

*"Dat vind ik het hartstikke
gevaarlijk. Op de scooter ga je
snel, je hebt beide handen nodig.
Bij snel op telefoon kijken verlies
je controle over het stuur."*

*"Eerst gebruikte ik mijn mobiel
wel. Maar een familielid zag me
ooit met telefoon tijdens het
rijden en sindsdien doe ik het
niet meer. Nu stop ik voordat ik
kijk en rij daarna pas verder."*

*"Mijn mobiel staat wel op stil,
maar als ik een belangrijk
berichtje krijg of wordt gebeld,
dan kijk ik wel."*

*"Ik gebruik mijn mobiel
bijvoorbeeld in het bos als ik
weet dat het rustig is. Dan rij ik
langzaam om even mijn muziek
te wisselen."*



Motivaties

Oordopjes

Weerstand

Dit is acht keer duidelijk gezien tijdens de observaties

Ik gebruik geen oordopjes want,

*dan hoor ik het andere verkeer niet meer
ik heb geen tijd om ze in te doen, omdat ik haast heb*

Ik gebruik mijn oordopjes want,

*het scooterrijden wordt er leuker van, zonder muziek is het saai
als ik mijn geluid niet te hard zet hoor ik alles nog voldoende
dan heb ik minder last van het gebrom van mijn motor en het
andere verkeer
dan hoef ik mijn mobiel niet vast te houden als ik bel*

"Sommige mensen hebben noise cancelling aan en het geluid heel hard. Dat is gevaarlijk want dan hoor je anderen niet, bijvoorbeeld als iemand je wil inhalen."

"Ik ben meestal te laat, dus heb geen tijd om oortjes in te doen en muziek aan te zetten."

"Ik zet mijn oordopjes gewoon normaal volume. Dan kan ik nog al het verkeer om me heen horen."

"Het is leuk om naar te luisteren tijdens het rijden. Scooter rijden is best saai, je hoort alleen maar je motor brommen of auto's langs je heen. Dan maakt muziek het leuker."



Dit kwam voor in de helft van alle observaties

Ik gebruik mijn knipperlicht want,

*het is druk op de weg
er zijn auto's op de weg
dat is belangrijk voor de veiligheid van het andere verkeer*

Ik gebruik geen knipperlicht want,

*ik vind het niet nodig als het rustig is
ik vind het niet nodig als er alleen maar fietsers in de buurt zijn*

"Als er een auto is, voor de veiligheid van de auto."

"Als drukke weg, in de spits, dan gebruik ik mijn knipperlicht wel altijd. "

"Op een afgelegen weg, met weinig mensen, dan vergeet ik het eerder of laat ik het bewust. Dat check dit door om me heen te kijken naar de situatie op de weg en in te schatten of dit nodig is."

"Als ik echt goed om me heen heb gekeken, zet ik niet altijd richting aan, maar over het algemeen wel."



III. Bevindingen:

c) De context



De jonge scooterrijder

Wie is de jonge scooterrijder?*

Om gedrag te begrijpen is het belangrijk om de **context** van de doelgroep in kaart te brengen. De bestuurders die we spraken zijn MBO-studenten. Twee bestuurders waren ooit betrokken bij een ongeval, respectievelijk door uit te glijden en door een botsing met een achteruitrijdende auto.

Rijervaring:

- De meesten rijden minimaal 1 uur per dag
- Wisselende rijervaring (6 maanden – 5 jaar)
- Sommige hebben nooit scooterrijles gehad, alleen autorijles
- Een grote groep heeft al ooit scooter gereden voordat ze hun rijbewijs kregen

Sociale omgeving:

- De mate waarin ouders betrokken zijn bij het verkeersgedrag van hun jongeren loopt uiteen
- Vrienden houden zich niet altijd aan de verkeersregels
- Volwassenen in het verkeer geven niet altijd het goede voorbeeld, ook fietsers houden zich bijvoorbeeld niet aan de verkeersregels
- Relatief lage pakkans bij overtredingen

**deze context is gebaseerd op de interviews met rijlesinstructeurs en scooterrijders die we voor dit onderzoek hebben geïnterviewd. Zie verantwoording voor informatie over de samenstelling van de respondentengroep.*

Visie van rijinstructeurs



Rijles en examen

- Rijlessen voor scooterrijders zijn kort (gemiddeld 4-6 uur in totaal)
- Het examen is laagdrempelig
- Rijlessen zijn vaak eenmalig, je kunt je examen halen in 1 dag
- Je moet het examen afleggen met een rijinstructeur en op een lesbrommer. Rijlessen zijn niet verplicht, maar de meeste rij scholen laten je niet opgaan voor een examen als je geen lessen hebt gevolgd.

Risicofactoren voor ongevallen

- Gebrek aan inzicht, anticiperen en vooruit kijken
- Risicogedrag neemt toe naarmate rijervaring vergroot
 - Aangeleerd kijkgedrag vermindert
 - Zolang het goed blijft gaan letten ze steeds minder op
- Groter risico bij scooters met geel nummerbord i.v.m. het wisselen tussen rijbanen voor auto's en voor fietsers
- Het mobieltje wordt vaak gebruikt
- Beperkte betrokkenheid vanuit de ouders

Risicovolle situaties

- Scooters en auto's die rotondes op- en afrijden
- Afslaan bij kruispunten
- In- en uitvoegen van fietspad naar rijbaan en terug
- Gladheid bij kou en regen



IV. Gedrag in perspectief

- a) Gedragsmodellen
- b) Gedragsfactoren



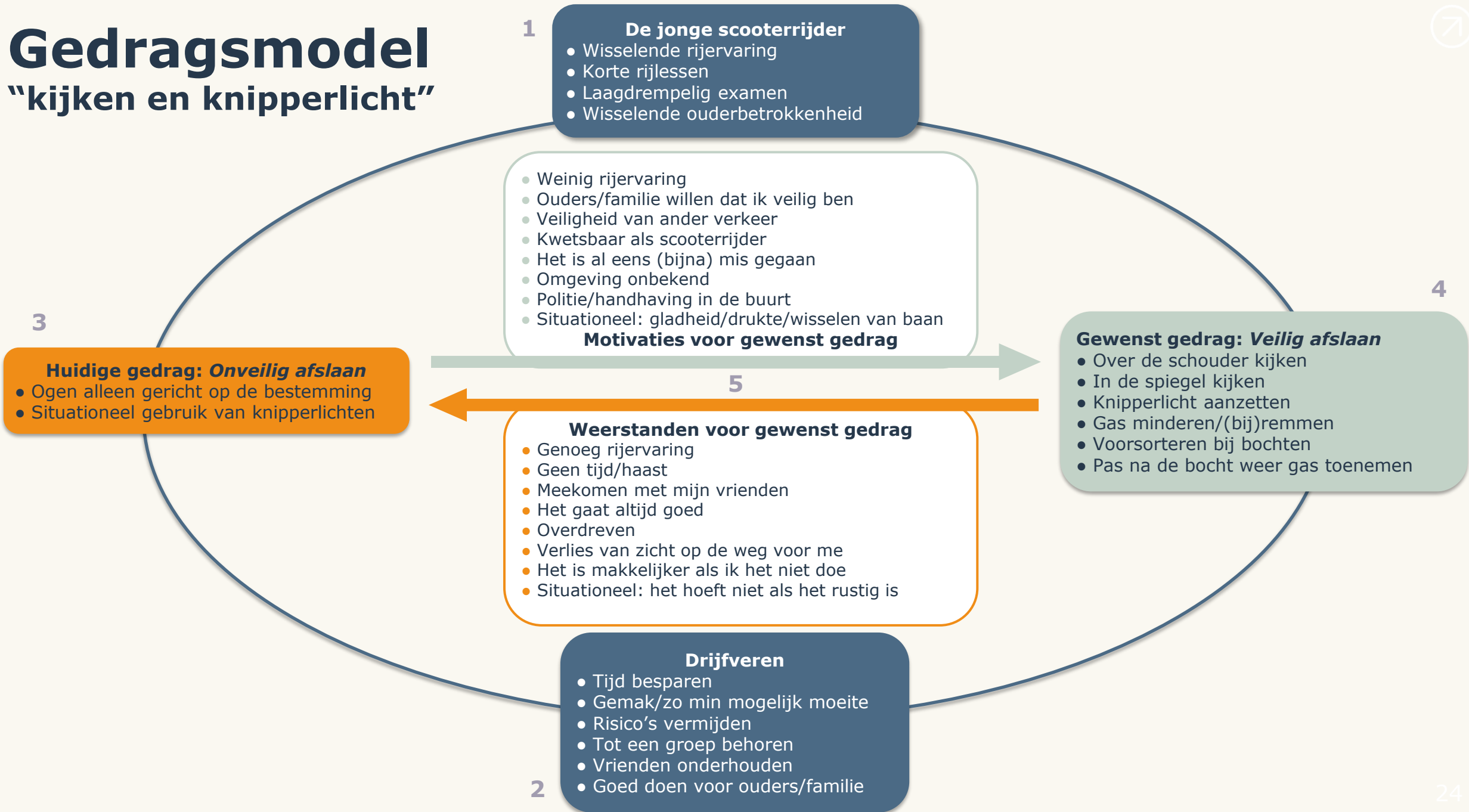
Gedragmodel

We gebruiken een gedragsmodel om het gedrag, drijfveren en de context op een planmatige manier weer te geven. Dit model is gebaseerd op intervention mapping (Bartholomew et al., 2011). Het gedragsmodel is opgebouwd uit de volgende onderdelen:

- 1. De doelgroep:** de groep waarvan je het gedrag wilt veranderen. In de gedragsanalyse kijken we welke persoonlijke factoren een rol spelen bij het huidige gedrag.
- 2. Drijfveren:** de doelen die de doelgroep met hun huidige gedrag probeert te bereiken. Er bestaan functionele, intrinsieke en sociale doelen.
- 3. Huidige gedrag:** het ongewenste gedrag dat je wilt veranderen.
- 4. Gewenste gedrag:** het gedrag dat je wilt bewerkstelligen.
- 5. Motivaties en weerstanden:** de krachten die het gedrag beïnvloeden. Motivaties zijn redenen om het gewenste gedrag te vertonen. Weerstanden zijn redenen om het gewenste gedrag niet te vertonen en vast te houden aan het huidige gedrag.

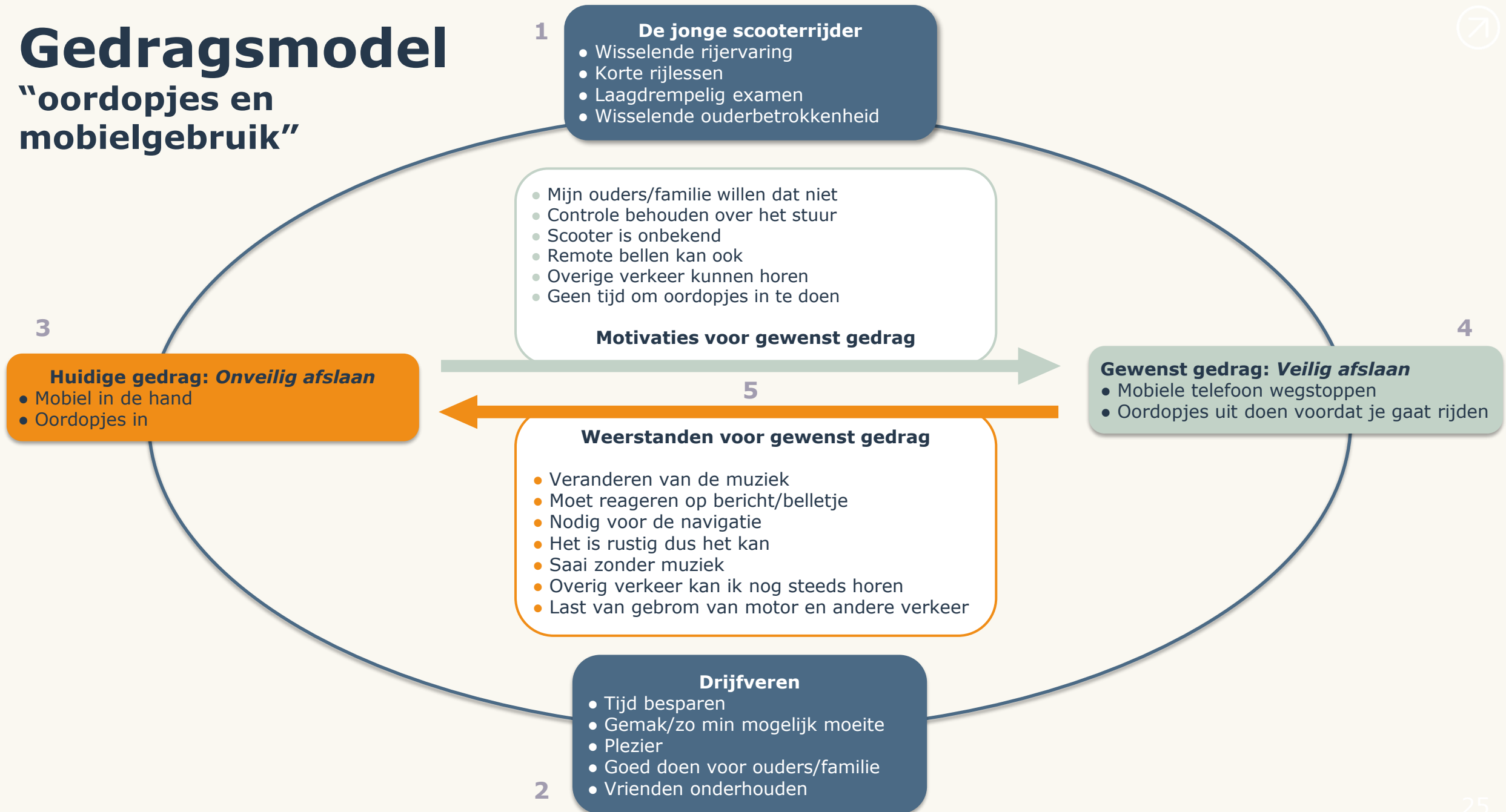


Gedragmodel "kijken en knipperlicht"



Gedragmodel

"oordopjes en mobielgebruik"



Gedrags- factoren in beeld

Welke gedragsfactoren beïnvloeden het (on)veilig afslaan van jonge scooterrijders?



Zelfbeeld

- Jongeren die vinden dat ze voldoende ervaren zijn, slaan vaker onveilig af
- Jongeren die zichzelf onervaren vinden, slaan veilig af

Lage risicoperceptie en scepticisme

- Jongeren ervaren weinig kans op een ongeval
- Jongeren vinden een over de schouder kijken overdreven, ook is het niet altijd nodig om je knipperlicht aan te doen
- Jongeren hebben het gevoel dat ze het andere verkeer nog voldoende horen als zij oordopjes dragen

Sociale norm

- Jongeren slaan veilig af, omdat hun ouders dat zeggen
- Jongeren willen niet onder doen voor elkaar
- Vrienden slaan niet veilig af, dus zichzelf ook niet

Gemak

- Als je haast hebt, kost het teveel moeite om veilig te rijden
- Muziek luisteren maakt het rijden leuker en minder saai

Fysieke omgeving (situationeel)

- Jongeren slaan alleen veilig af in specifieke situaties, bijvoorbeeld als de omgeving onbekend is, als het glad is of als het druk is

Gebrek aan kennis

- Jongeren weten vaak niet wat de regels/adviezen zijn rondom het veilig afslaan en goed opletten



V. Advies aan Provincie Noord-Brabant

Advies (1)

Start met het aanpassen van bestaande interventies

In de provincie Noord-Brabant bestaan al veel initiatieven voor jonge bestuurders. Door het aanpassen van deze interventies kunnen ze gericht en effectiever ingezet worden op de doelgroep. We doen hieronder een aantal voorstellen:

- **Verkeerseducatie voor jonge bestuurders**

In Noord-Brabant worden op middelbare scholen en op het MBO gastprojecten verkeersveiligheid verzorgd. De gastles 'scooter elite' van TT projects en/of module 7: 'de jonge bestuurder' zouden bijvoorbeeld aangevuld kunnen worden met vaardigheden rondom oplettendheid van bestuurders. Om het lespakket voor jonge bestuurders toegankelijk te maken voor alle studenten (inclusief niet-scooterrijders), kan de lesstof uitgebreid worden naar het gebruik van e-bikes / fatbikes.

- **Bestaande campagnes**

De bevindingen uit dit onderzoek kunnen bijdragen aan het formuleren van concrete handelingsperspectieven voor (bestaande) campagnes. In de Brabantse campagne 'ogen op de weg' zou de doelgroep bijvoorbeeld uitgebreid kunnen worden naar bestuurders van scooters en kan het gedrag 'ogen op de weg' aangevuld worden met concrete(re) gedragingen, zoals 'check voor het afslaan je spiegel'. Eventueel kan het gebruiken van influencers in deze campagnes verder bijdragen door in te spelen op de sociale norm onder jonge scooterrijders.

Advies (2)

Nieuwe initiatieven

Naast het aanpassen van bestaande interventies, biedt het onderzoek aanleiding om ook andere routes te bewandelen om het aantal slachtoffers onder jonge scooterrijders terug te dringen. We doen hieronder een aantal voorstellen:

- **HALT: Brom Effe Normaal (BEN) & handhavingsacties**

De inzichten van dit onderzoek kunnen gebruikt worden voor de bestaande HALT interventies in Noord-Brabant, zoals BEN. De inzichten lijken met name relevant voor het onderdeel signalering en reflectie op gedrag binnen het BEN-project. Hierbij hoort wel de voorwaarde dat er voldoende coördinatie-uren vanuit Halt beschikbaar zijn om ervoor zorgen dat de interventie bekend is, dat er jongeren doorverwezen worden en dat de uitvoering goed loopt.

- **CBR richtlijnen**

Op dit moment lijkt het leertraject voor het scooter rijden te beperkt en vrijblijvend. Het CBR zou een rol kunnen spelen bij de ontorechte 'ervarenheid' die sommige scooterrijders voelen net na het behalen van hun rijbewijs. Bijvoorbeeld door scooterrijders na een bepaalde periode (bijv. een jaar) opnieuw te laten afrijden om hun rijbewijs te verlengen. Een andere optie kan zijn om het huidige leertraject aan te passen en meer aandacht te besteden aan de ongewenste gedragingen die uit dit onderzoek naar voren komen.



VI. Verantwoording



Methode

Gedragsanalyse

Voor de gedragsanalyse maakten we gebruik van kwalitatieve onderzoeksmethoden: observaties en semigestructureerde interviews. De gedragsanalyse is verkennend en inventariserend van aard. Het doel is niet om een representatieve steekproef uit de doelgroep te hebben, maar om de factoren die gedrag bepalen te ontdekken. Demografische kenmerken zoals leeftijd en gender zijn ondergeschikt. Uitkomsten van dit onderzoek moeten dan ook in de eerste plaats worden gezien als indicatief en hypothesevormend en niet als (cijfermatig bewezen) feiten.

1. Interviews met rijinstructeurs

Inzicht in:

- Het leertraject voor het behalen van het scooterrijbewijs
- Welke stappen nodig zijn bij het afslaan
- Wat de context is waarin jonge scooterrijders zich bevinden

Achtergrond: Eén instructeur kwam uit regio 's-Hertogenbosch, de ander uit regio Eindhoven. Beide hadden ervaring met geven van scooterrijlessen in de omgeving.

2. Interviews met jonge scooterrijders

Inzicht in:

- Ervaringen met scooter rijden, specifiek hun gedrag bij het afslaan
- Motivaties en weerstanden om goed op te letten

Achtergrond: De scooterrijders waren MBO-studenten tussen de 17 en 23 jaar oud en kwamen uit regio 's-Hertogenbosch. Drie waren man, vier waren vrouw.

3. Observaties in het verkeer

Inzicht in:

- Daadwerkelijke gedrag dat scooterrijders vertonen in het verkeer

Achtergrond: In totaal zijn 41 scooterrijders geobserveerd bij rotondes en bij het afslaan. In 's-Hertogenbosch nabij MBO locaties en in Uden nabij een middelbare school.

Toelichting observaties

Voor het in kaart brengen van het huidige gedrag van de jonge scooterrijders zijn verschillende observaties gedaan in het verkeer in Noord-Brabant.



Observatiepunten

Observatiepunten zijn vooraf opgesteld op basis van de bevindingen van de onderzoekers en gesprekken met de rijinstructeurs. Aangezien uit de slachtoffercijfers bleek dat veel botsingen plaatsvinden tijdens het afslaan, wegrijden of oversteken waren de observaties vooral op deze situaties gefocust. Daarnaast gaven rijinstructeurs aan dat zij veel risicovolle situaties zien bij rotondes.

Context

Wij hebben in totaal 41 scooterrijders geobserveerd op drie verschillende locaties. Bij twee MBO locaties in Den Bosch, en een middelbare school (havo/vwo) in Uden. In beide gevallen hebben wij gekeken naar het rijgedrag bij rotondes, het afslaan van of naar een in-/uitrit. De meeste observaties hebben plaatsgevonden bij de rotondes.

Doelgroep

Het is niet altijd aan een scooterrijder in het voorbijgaan te zien hoe oud deze is. De observaties vonden wel plaats rond locaties waar veel jonge scooterrijders komen (MBO en middelbare school). Observaties zijn gedaan rond de eind- en starttijden van lessen, tijdens de lunchpauze en na het sluiten van scholen. Hierdoor kan aangenomen worden dat het in de meeste gevallen om jonge scooterrijders ging. In het geval dat een scooterrijder zichtbaar een oudere leeftijd had is deze niet meegenomen in de tellingen.

Aandachtspunten

Er was geen ruimte om bij iedere scooterrijder alle gedragingen uit de observatie-checklist bij te houden in het passeren. We hebben voornamelijk gefocust op het gebruik knipperlicht en over de schouder kijken. Daarnaast waren handelingen zoals 'in de spiegel kijken' en 'oogcontact met automobilist' vaak niet goed te zien. Het kan dus zijn dat sommige gedragingen gemist zijn. Handelingen zijn alleen meegeteld als deze duidelijk zijn geobserveerd door de onderzoekers. Het dragen van oordopjes is alleen vastgesteld bij scooterrijders die afstapten en zichtbaar wel/geen oordopjes uitdeden.



Bevindingen observaties

Observatiepunten	Wel gezien	Niet gezien
Acties bij afslaan		
Vermindert voldoende snelheid	9	1
Kijkt in de spiegel	2	6
Kijkt over de schouder	9	10
Gebruikt richtingaanwijzer	20	21
Sorteert voor	2	1
Dubbelcheck over de schouder	3	10
Oogcontact met automobilist	0	0
Kijkt in de nieuwe rijrichting	7	0
Geeft voorrang	1	8
Samen rijden		
Rijdt met een andere fietser	0	0
Rijdt met een andere scooter	1	0
Heeft iemand achterop	2	0
Afleiding		
Mobieltje in de hand	5	0
Iets anders in de hand	1	0
Koptelefoon op/oordopjes in	8	4
Kijkt niet naar de weg / is afgeleid (spullen pakken/eten/etc.)	0	0
Risicovolle situaties		
Gebruikt claxon (auto)	0	0
Gebruikt claxon (scooter)	0	0
Moet hard remmen (auto)	0	0
Moet hard remmen (scooter)	0	0
Moet uitwijken	0	0
Botsing	0	0

Meer weten?

Kim Houwaart

k.houwaart@veiligheid.nl

Marjolein Versteeg, PhD

m.versteeg@veiligheid.nl

