

# Jonge automobilisten in Zuid-Holland

Probleemdefinitie ROV Zuid-Holland



**TeamAlert**

jongeren met **impact**

## **Stichting TeamAlert**

Jongeren met impact

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

### **Onderzoek en rapportage:**

Saar Hadders  
Florien Huizinga  
Sjoerd van Halem

Oktober 2025

© Deze rapportage is geschreven door TeamAlert in opdracht van ROVZH. Bij het reproduceren, publicitair vrijgeven of uitvoeren van deze rapportage wordt TeamAlert graag op de hoogte gesteld.

# INHOUD

<b>1. Inleiding</b> .....	<b>5</b>
1.1 Inleiding .....	5
<b>2. Literatuurstudie</b> .....	<b>7</b>
2.1 Ongevallenpatronen onder jonge automobilisten.....	7
2.2 Verklaringen verhoogd ongevalsrisico van jonge automobilisten .....	9
2.3 Conclusie literatuur.....	10
<b>3. Interviews met jonge automobilisten in Zuid-Holland: Methode</b> .....	<b>12</b>
3.1 Methode .....	12
3.2 Onderzoeksvragen .....	12
3.3 Doelgroep .....	12
3.4 Werving .....	12
3.5 Onderzoeksmethode .....	12
<b>4. Interviews met jonge automobilisten in Zuid-Holland: Resultaten</b> .....	<b>14</b>
4.1. Onervarenheid als automobilist .....	14
4.2 Risicogedrag achter het stuur .....	15
4.3 Verkeersveiligheid in Zuid-Holland .....	17
4.4. Conclusie interviews .....	18
<b>5. Discussie</b> .....	<b>20</b>
5.1 Algemene conclusie .....	20
5.2 Aanbevelingen .....	20
<b>6. Bronnen</b> .....	<b>23</b>
<b>7. Bijlagen</b> .....	<b>26</b>
Bijlage 1: Overzicht van de deelnemers.....	26
Bijlage 2: Opzet & leidraad interviews met jonge automobilisten in Zuid-Holland .....	27

# ➤ Inleiding



**TeamAlert**

jongeren met **impact**

## 1. Inleiding

### 1.1 Inleiding

Jonge beginnende automobilisten vormen een kwetsbare groep in het verkeer. Het risico op een dodelijk ongeval is 4,5 keer hoger voor jonge automobilisten (18-24 jaar) dan voor meer ervaren automobilisten van 30 tot 65 jaar (SWOV, 2021). Dit fenomeen geldt wereldwijd: jonge bestuurders zijn direct na het behalen van hun rijbewijs relatief vaak betrokken bij ongevallen (SWOV, 2021). In 2024 kwamen in Nederland 108 jongeren (12-24 jaar) om het leven in het verkeer, van wie 53 als inzittende van een personenauto. Bijna de helft van de jonge verkeersslachtoffers kwam dus om het leven bij een auto-ongeluk. Het merendeel van deze slachtoffers, namelijk 30 jongeren, zat zelf achter het stuur, terwijl 23 jongeren als passagier meereisden (CBS, 2025).

Ook in Zuid-Holland is het ongevalsrisico voor jonge automobilisten hoog (ROVZH, 2025). Jaarlijks worden hier ongeveer 2.200 jongeren (16-24 jaar) slachtoffer bij een ernstig verkeersongeval, en dit aantal stijgt. Het risico voor deze groep is groot in vergelijking met de gemiddelde weggebruiker: ongeveer een kwart van alle verkeersslachtoffers in Zuid-Holland behoort tot deze leeftijdscategorie, terwijl zij slechts 11% van de bevolking uitmaken. Uit de ongevalsregistraties van afgelopen jaren blijkt dat vooral jonge scooterrijders zwaar getroffen worden, gevolgd door beginnende automobilisten (ROVZH, 2025). Over die laatste groep is nog relatief weinig bekend.

Er is behoefte aan een duidelijke probleemanalyse die inzicht geeft de achterliggende oorzaken van deze ongevallen. Met dit onderzoek draagt TeamAlert hieraan bij. Het bestaat uit twee onderdelen: een literatuurstudie en kwalitatief onderzoek via interviews met jonge automobilisten in Zuid-Holland, met specifieke focus op de situatie in het gebied van Waterschap Hollandse Delta.

In het eerste deel wordt relevante literatuur over jonge automobilisten en hun verhoogde ongevalsrisico samengevat en gerelateerd aan VIA-data van het Waterschap Hollandse Delta, uit de periode 2014-2024 (Huizing, 2025). Daarbij staan de volgende vragen centraal:

- ▶ Bij wat voor soort verkeersongevallen zijn jonge automobilisten betrokken?
- ▶ Welke verklaringen zijn er voor het verhoogde ongevalsrisico van jonge automobilisten, welke probleemgedragingen komen voor in het gebied van het Waterschap Zuid-Hollandse Delta?

In het tweede deel werden vooral de ervaringen en het gedrag van jonge automobilisten in Zuid-Holland onderzocht. Dit deel richt zich op de vraag:

- ▶ Hoe ervaren jonge automobilisten (17 - 24 jaar) het verkeer in Zuid-Holland, en hoe zien zij hun eigen rijgedrag in relatie tot het hogere ongevalsrisico van beginnende bestuurders?

Om dit te onderzoeken voerde TeamAlert 10 diepte-interviews uit met jongeren uit gebied van het Waterschap Zuid-Hollandse Delta.

 **Literatuurstudie**



**TeamAlert**

jongeren met **Impact**

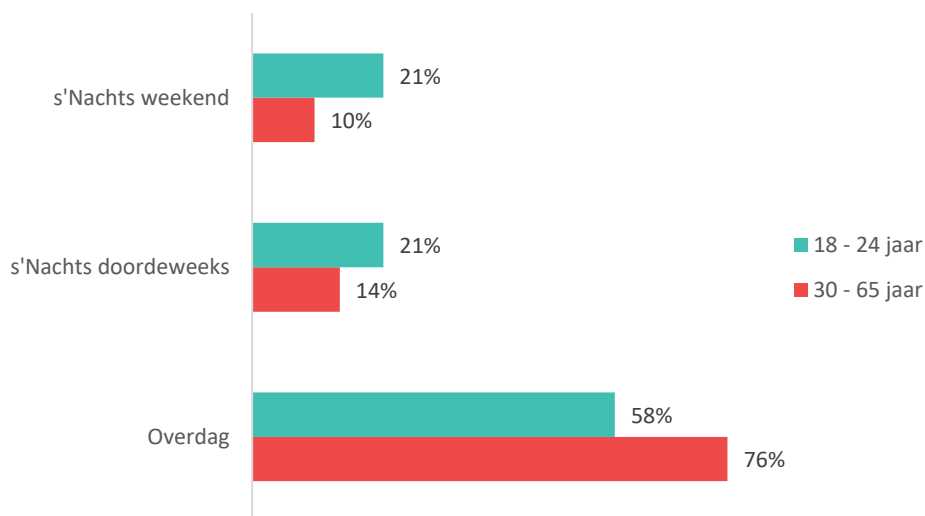
## 2. Literatuurstudie

### 2.1 Ongevallenpatronen onder jonge automobilisten

Jonge beginnende bestuurders zijn landelijk oververtegenwoordigd in bepaalde typen ongevallen. Dit hoofdstuk bespreekt per kenmerk eerst wat uit onderzoek en literatuur bekend is, en laat vervolgens zien hoe deze kenmerken zich verhouden tot de regionale ongevalsdata van het gebied van Waterschap Hollandse Delta.

#### 2.1.1 Nachtelijke ongevallen

Jonge bestuurders zijn vaker betrokken bij ongevallen tijdens de nacht: 47% van de ongevallen met jonge bestuurders vindt 's nachts plaats, tegenover 29% bij 30-65-jarigen, en vooral in het weekend (Figuur 1: SWOV, 2021). Vermoeidheid wordt daarnaast vaak genoemd als risicofactor, omdat jonge bestuurders relatief veel 's nachts rijden (European Commission, 2018; Groeger, 2006). Dit wordt bevestigd in het Periodiek Regionaal Onderzoek Verkeersveiligheid 2023, waarbij 42% van de geïnterviewde jongeren in Zuid-Holland aangaf het afgelopen jaar weleens vermoeid te hebben gereden (Goudappel, 2023).



Figuur 1. Dodelijke ongevallen in Nederland uitgesplitst per leeftijdsgroep voor dag en nacht.  
Bron: SWOV (2021)

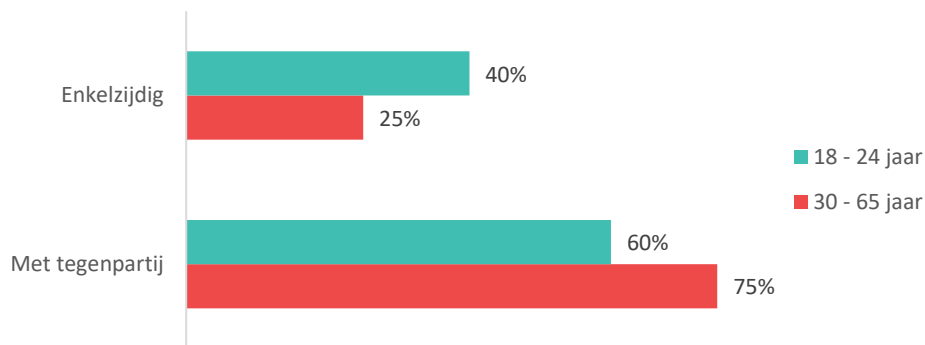
Hetzelfde patroon zien we ook terug in het gebied van Waterschap Hollandse Delta. Hier komen jonge bestuurders (16-24 jaar) opvallend vaak om het leven bij ongevallen in de avond- en nachturen (19:00 – 06:00). Wanneer we kijken naar dodelijke slachtoffers per gemeente in deze leeftijdsgroep in de periode 2014–2024, blijkt dat het aantal overledenen hoog is in de grote steden zoals Rotterdam en Den Haag, maar ook in kleinere gemeenten zoals Goeree-Overflakkee en Voorne. Opvallend is dat Voorne een vergelijkbaar aantal doden onder jongeren kent als Rotterdam. Deze slachtoffers vallen met name in de nachtelijke uren, wat aantoont dat ook in deze gebieden de nacht voor jongeren een bijzonder hoog risico vormt, zelfs in gebieden met relatief weinig verkeer.

Bij ernstige ongevallen met gewonden ontstaat echter een ander patroon: deze concentreren zich vooral in grote steden en vinden voornamelijk overdag plaats. Hiermee wordt het contrast duidelijk tussen dodelijke ongevallen, die 's nachts optreden, en gewonde slachtoffers, die vooral overdag voorkomen.

Hoewel de meeste dodelijke ongevallen bij jongeren plaatsvinden in de avond en nacht, vertoont de Hollandse Delta een opvallend ander patroon: vergeleken met de rest van Zuid-Holland komt hier een relatief groot aantal jongeren – zowel als bestuurder als passagier – om bij auto-ongelukken tijdens de spits (Huizing, 2025).

### 2.1.2 Enkelzijdige ongevallen

Landelijke statistieken laten zien dat beginnende bestuurders (18-24 jaar) vaker betrokken zijn bij enkelzijdige ongevallen dan ervaren bestuurders: 40% tegenover 25% bij 30- tot 65-jarigen (Figuur 2: SWOV, 2021). Enkelzijdige ongevallen zijn ongelukken zonder betrokkenheid van andere voertuigen, zoals het verliezen van de controle over het voertuig, van de weg raken of tegen een object botsen. Recente CBS-cijfers (2025) bevestigen dit: jongeren zijn relatief vaak slachtoffer van ongevallen waarbij zij tegen een object botsen, of waarbij het voertuig slipt, kantelt of van de weg raakt zonder iets te raken. Meer dan de helft van de fatale ongevallen onder jongeren is daarmee enkelzijdig, waarbij slechts één voertuig betrokken is (CBS, 2025).



Figuur 2. Dodelijke ongevallen in Nederland uitgesplitst per leeftijdsgroep voor enkelzijdige en meerzijdige ongevallen.

Bron: SWOV (2021)

Ook uit de VIA-data van Zuid-Holland blijkt dat jonge bestuurders (16–24 jaar) relatief vaak betrokken zijn bij eenzijdige ongevallen met vaste objecten, vooral tijdens de avond- en nachturen (19:00–06:00). Opvallend is dat binnen de Hollandse Delta in deze uren geen enkelzijdige dodelijke ongevallen met jonge bestuurders zijn geregistreerd. Dergelijke ongevallen deden zich uitsluitend voor in andere delen van Zuid-Holland. In de Hollandse Delta vinden de enkelzijdige dodelijke ongevallen onder jonge bestuurders juist voornamelijk plaats tijdens de spitsuren (Huizing, 2025).

### 2.1.3 Ongevallen met leeftijdsgenoten als passagiers

Er wordt aangenomen dat jonge automobilisten vaker passagiers meenemen dan oudere bestuurders, en dat deze passagiers in veel gevallen leeftijdsgenoten zijn (VeiligheidNL, 2019). Deze passagiers kunnen groepsdruk uitoefenen op de jonge bestuurder of voor afleiding zorgen. Uit onderzoek blijkt dat jonge bestuurders relatief vaker betrokken zijn bij ongevallen waarbij leeftijdsgenoten als passagiers meerijden, vergeleken met wanneer zij alleen rijden (Ouimet et al., 2015; Tefft et al., 2013; Chen, Baker & Braver, 2000). Dit benadrukt de kwetsbaarheid van jonge bestuurders én hun passagiers. Voor Nederland is de onderbouwing van dit verhoogde risico echter nog beperkt.

Hoewel de aantallen in de VIA-data van het gebied van Waterschap Hollandse Delta te klein zijn om de uitkomsten van landelijk onderzoek te reproduceren, wijzen de gegevens ook hier op een vergelijkbaar patroon: jonge bestuurders (18-24 jaar) zijn relatief vaak betrokken bij dodelijke ongevallen waarbij jonge passagiers aanwezig zijn (Huizing, 2025).

### 2.1.4 Risicogedrag als oorzaak van ongevallen

Jonge automobilisten zijn daarnaast, in verhouding tot andere weggebruikers, vaak betrokken bij ongevallen die veroorzaakt zijn door risicovol gedrag. Bij deze groep komen de volgende risicofactoren relatief vaak voor:

- ▶ **Ongevallen veroorzaakt door te hard rijden:** snelheid speelt relatief vaak een rol in ongevallen met jonge bestuurders (Curry et al., 2011; McKnight & McKnight, 2003; Philips et al., 2020).
- ▶ **Ongevallen veroorzaakt door afleiding:** dit kan veroorzaakt worden door passagiers in de auto, met name wanneer dit leeftijdsgenoten zijn (Ouimet et al., 2015) of door het gebruik van geluidsapparatuur en telefoons (Caird et al., 2018; Guo et al., 2017; Klauer et al., 2014).
- ▶ **Ongevallen veroorzaakt door drugs:** jonge bestuurders zijn relatief vaak betrokken bij ongevallen onder invloed van drugs (Houwing et al., 2011). Zij rijden bovendien vaker onder invloed van drugs dan oudere leeftijdsgroepen. Uit recent onderzoek van TeamAlert (2024) blijkt dat een aanzienlijke groep jonge cannabisgebruikers (18-29 jaar) binnen acht uur na het blowen achter het stuur stapt. De combinatie van beperkte rijervaring en de verdovende effecten van cannabis vergroot het risico op verkeersongevallen aanzienlijk.
  - Hoewel zij niet vaker onder invloed van alcohol rijden dan andere leeftijdsgroepen, is hun ongevalsrisico hierbij wel hoger vanwege sterkere effecten van alcohol en minder rijervaring (Peck, Gebers, Voas & Romano, 2008; SWOV, 2023).

## 2.2 Verklaringen verhoogd ongevalsrisico van jonge automobilisten

Er zijn twee belangrijke verklaringen waarom jonge automobilisten meer risico lopen dan ervaren bestuurders: (1) onervarenheid in het verkeer en (2) een verhoogde neiging tot het vertonen van risicogedrag.

### 2.2.1 Gebrek aan rijervaring en onvoldoende ontwikkeling van hogere orde vaardigheden

Een belangrijke verklaring voor het hoge ongevalsrisico van jonge automobilisten is het gebrek aan rijervaring (McDonald, Sommers & Winston, 2017). Rijervaring bestaat uit twee componenten: enerzijds de basisvaardigheden zoals voertuigbeheersing en kennis van verkeersregels, en anderzijds de zogeheten hogere orde vaardigheden. Deze laatste omvatten vaardigheden zoals gevaarherkenning, kalibratie (het afstemmen van gedrag op de situatie en eigen kunnen) en zelfbewustzijn (Horswill & McKenna, 2004; SWOV, 2021; Vlakveld, 2005).

Waar basisvaardigheden relatief snel kunnen worden aangeleerd, vergen hogere orde vaardigheden meer tijd en praktijkervaring (Fisher et al., 2006). Juist deze vaardigheden zijn belangrijk om risico's op de weg adequaat te kunnen inschatten (Vlakveld, 2005).

De belangrijkste hogere orde vaardigheden met betrekking tot verkeer zijn de volgende:

- ▶ **Gevaarherkenning:** op tijd zien waar risico's kunnen ontstaan, voorspellen hoe die zich ontwikkelen en rijgedrag daarop aanpassen. Onderzoek laat zien dat ervaren bestuurders hier aanzienlijk beter in zijn dan beginnende bestuurders (Horswill, Kemala, Wetton, Scialfa, & Pachana, 2010). Hoewel gevaarherkenning toeneemt met ervaring, blijkt ook dat specifieke training, zoals het gebruik van foto's en video's, de ontwikkeling hiervan kan ondersteunen (Pradhan et al., 2005).
- ▶ **Kalibratie** verwijst naar het vermogen van een bestuurder om de moeilijkheid van een verkeerssituatie correct in te schatten en het rijgedrag hierop af te stemmen. Dit vraagt niet alleen inzicht in het risico van een situatie, maar ook een realistische beoordeling van het eigen kunnen. Beginnende bestuurders zijn hier vaak minder goed in: ze passen hun snelheid of alertheid minder vaak aan in complexe verkeerssituaties, wat wijst op onvoldoende kalibratie (Deery, 1999).
- ▶ **Zelfbewustzijn** ontwikkelt zich deels vanzelf met rijervaring, maar kan ook worden versterkt door trainingen waarin je terugkijkt op je eigen rijgedrag en door persoonlijke begeleiding (Isler, Starkey, & Williamson, 2009). Een realistisch zelfbeeld is belangrijk. Na het halen van hun rijbewijs overschatten veel jonge bestuurders hun eigen rijvaardigheid. Ze denken dat ze meer kunnen dan in werkelijkheid het geval is, waardoor er een verschil ontstaat tussen hun zelfbeeld en de echte risico's in het verkeer.

## 2.2.2 Leeftijd en hersenontwikkeling als risicofactor

Naast een gebrek aan rijervaring speelt ook de leeftijd en bijbehorende hersenontwikkeling een belangrijke rol bij het verhoogde ongevalsrisico van jonge beginnende automobilisten (SWOV, 2021; Vlakveld, 2011). Het brein is pas rond het 25e levensjaar volledig ontwikkeld:

- ▶ **Beperkte impulscontrole en verhoogde gevoeligheid voor beloning:** De prefrontale cortex – het hersengebied voor impulsbeheersing, risico-inschatting en plannen – is bij jongeren nog in ontwikkeling. Daardoor zijn ze gevoeliger voor impulsen, maken ze minder doordachte keuzes en vertonen ze vaker risicovol rijgedrag. Hun grotere gevoeligheid voor beloning versterkt dit: jongeren reageren sterker op spanning, sensatie of sociale erkenning van leeftijdsgenoten, waardoor ze sneller risico's nemen ondanks mogelijke negatieve gevolgen (Casey, Jones, & Somerville, 2011; Steinberg, 2008).
- ▶ **Verhoogde risicobereidheid en invloed van groepsdruk:** Door hun beperkte impulscontrole en sterke gevoeligheid voor beloning schatten jongeren risico's vaak anders in, vooral wanneer anderen aanwezig zijn. Het limbisch systeem – dat al volgroeid is en emoties en verlangens aanstuurt – maakt risicovol gedrag, zoals hard rijden of scherpe bochten nemen, aantrekkelijk, zelfs als de gevaren bekend zijn. Status, spanning of plezier wegen dan zwaarder dan veiligheid (Casey, Jones, & Somerville, 2011; Steinberg, 2008). Jongeren zijn bovendien gevoeliger voor groepsdruk: met vrienden in de auto vertonen ze vaker roekeloos gedrag, zoals sneller rijden, minder voorzichtig zijn en zich sneller laten afleiden (SWOV, 2021; Ouimet et al., 2015).

## 2.3 Conclusie literatuur

Jonge automobilisten in Zuid-Holland hebben een verhoogd risico op dodelijke ongevallen, vooral 's nachts en bij enkelzijdige botsingen. Daarnaast wordt verondersteld dat jonge automobilisten vaker betrokken zijn bij ongevallen wanneer er passagiers in de auto zitten. In het gebied van de Hollandse Delta komt dit patroon grotendeels overeen met landelijke trends, maar opvallend is dat hier ook relatief veel jongeren overlijden in het verkeer tijdens de spits. In tegenstelling tot dodelijke ongevallen concentreren ongevallen met gewonden zich vooral overdag en in stedelijke gebieden, wat laat zien dat de omstandigheden die tot een fatale afloop leiden verschillen van die bij letselongevallen.

Het hogere risico heeft mogelijk te maken met een combinatie van onervarenheid en leeftijdsgebonden factoren. Jongeren hebben vaak nog onvoldoende ontwikkelde hogere orde vaardigheden, zoals het herkennen van gevaar, het inschatten van risico's en een realistisch beeld van hun eigen kunnen. Daarnaast speelt de nog niet volledig ontwikkelde hersenstructuur een rol, waardoor zij gevoeliger zijn voor impulsiviteit, sensatie zoeken en groepsdruk, wat kan leiden tot risicovol rijgedrag.

# ➤ Interviews met jonge automobilisten in Zuid-Holland: Methode



**TeamAlert**

jongeren met **Impact**

## 3. Interviews met jonge automobilisten in Zuid-Holland: Methode

### 3.1 Methode

Om inzicht te krijgen in de ervaringen en het gedrag van jonge automobilisten in Zuid-Holland, voerde TeamAlert kwalitatief onderzoek uit in de vorm van diepte-interviews. Hieronder bespreken we de onderzoeksvragen, de werving, deelnemers en de methodiek.

### 3.2 Onderzoeksvragen

In dit onderzoek beantwoorden we de hoofdvraag:

- ▶ Hoe ervaren jonge automobilisten (17 - 24 jaar) het verkeer in Zuid-Holland, en hoe zien zij hun eigen rijgedrag in relatie tot het hogere ongevalsrisico van beginnende bestuurders?

Deze hoofdvraag beantwoorden we aan de hand van de volgende deelvragen:

- ▶ Hoe zeker voelen jonge automobilisten in Zuid-Holland zich achter het stuur en in verschillende verkeerssituaties?
- ▶ In hoeverre vertonen jonge automobilisten risicogedrag en welke rol speelt groepsdruk hierin?
- ▶ Welke ervaringen hebben jonge automobilisten met (bijna-) ongevallen of gevaarlijke verkeerssituaties in Zuid-Holland, en hoe gaan zij daarmee om?
- ▶ Hoe beoordelen jonge automobilisten de verkeerssituatie in Zuid-Holland in vergelijking met andere gebieden?
- ▶ In hoeverre herkennen jonge automobilisten zich in het verhoogde ongevalsrisico van beginnend bestuurders, en de factoren die daar een rol in spelen?
- ▶ Welke suggesties hebben jonge automobilisten voor maatregelen om de verkeersveiligheid van jonge automobilisten in Zuid-Holland te vergroten?

### 3.3 Doelgroep

Dit onderzoek gaat over jonge automobilisten (17 - 24 jaar) in de provincie Zuid-Holland. In totaal hebben tien jongeren deelgenomen aan de interviews. In Bijlage 1 zijn de kenmerken van de deelnemers aan de interviews opgenomen.

### 3.4 Werving

De werving voor de interviews heeft plaatsgevonden tussen 7 augustus en 20 augustus 2025 via social media en Young Influence, het jongerenpanel van TeamAlert. Via deze kanalen is een oproep verspreid waarin jongeren van 17 tot en met 24 jaar uit Zuid-Holland, die een autorijbewijs hebben of momenteel rijlessen volgen, werden uitgenodigd hun ervaringen te delen. Deelnemers zijn geselecteerd op leeftijd, gender, woonplaats, duur van het rijbewijsbezit en ervaringen met (bijna-)ongevallen. Hierbij is gestreefd naar een groep jongeren met diverse kenmerken. Na de selectie zijn ze persoonlijk benaderd via WhatsApp door TeamAlert. In de wervingstekst is vermeld dat jongeren met het deelnemen aan het interview een cadeaubon van €40,- ontvangen. Alle deelnemers hebben hun toestemming gegeven na uitleg over het doel van het onderzoek, wat er met de gegevens gebeurt, en dat deelname vrijwillig en anoniem is.

### 3.5 Onderzoeksmethode

In dit onderzoek wordt gebruik gemaakt van diepte-interviews. De opzet van het interview staat vast in een interviewsript, een leidraad waarin de deelvragen van het interview opgenomen waren. Het gaat om semigestructureerde interviews. Dat betekent dat tijdens het gesprek van het interviewsript afgeweken kan worden om dieper op een onderwerp in te gaan. In de bijlage is het interviewsript te vinden (zie Bijlage 2).

# ➤ Interviews met jonge automobilisten in Zuid-Holland: Resultaten



**TeamAlert**

jongeren met **Impact**

## 4. Interviews met jonge automobilisten in Zuid-Holland: Resultaten

In dit hoofdstuk staan de resultaten van tien gesprekken met jonge automobilisten uit Zuid-Holland. De bevindingen zijn verdeeld in thema's, met per thema de belangrijkste inzichten en citaten uit de gesprekken. De volgende thema's worden besproken: (4.1) Onervarenheid als automobilist, (4.2) risicogedrag achter het stuur, en (4.3) verkeersveiligheid in Zuid-Holland.

### 4.1. Onervarenheid als automobilist

#### 4.1.1. Subjectieve rijervaring

Jongeren omschrijven hun rijstijl als oplettend, rustig, verantwoordelijk, chaotisch of defensief. Ze verschillen in hoe zeker ze zich voelen achter het stuur. Sommigen voelen zich onzeker, vooral wanneer ze alleen rijden, in druk verkeer of in nieuwe situaties. De meeste jongeren merken dat hun zelfvertrouwen groeit met meer rijervaring. Bijna niemand ziet zichzelf als "perfecte bestuurder"; ze geven aan dat er altijd ruimte is om te verbeteren. Zoals één deelnemer zegt:

- ▶ *"Omdat ik nog wel een beginnend bestuurder ben, denk ik dat er voor mij nog best wel veel ervaring op te doen is."*

#### 4.1.2. Onzekerheid in complexe verkeerssituaties

Veel jongeren voelen zich als automobilist minder zeker in drukke verkeerssituaties. Vooral plekken met veel voetgangers, schoolgaande kinderen op fietsen, snelle elektrische fietsen of fatbikes zijn uitdagend, vooral tijdens drukke momenten zoals het begin of einde van schooldagen. In grote steden zoals Den Haag en Rotterdam ervaren jongeren dit extra sterk. Ook handelingen zoals inparkeren en fileparkeren vinden sommige jongeren lastig. Onzekerheid ontstaat vaak door een gevoel van weinig controle, bijvoorbeeld wanneer andere automobilisten krap invoegen. Zoals een jongere zei:

- ▶ *"Uiteindelijk is het verkeer een omgeving waarin je ook vooral heel afhankelijk bent van anderen. Je kan zelf nog zo goed denken dat je het weet, maar je kan niet op alles anticiperen."*

Jongeren vinden het verkeer soms onduidelijk, bijvoorbeeld bij kruispunten of verkeerslichten, waar niet altijd duidelijk is welke afslag ze moeten nemen.

- ▶ *"Ik vind het vaak lastig om te zien hoe de weg is gebouwd. Als er bijvoorbeeld een stoplicht naar rechts is, dan vind ik het heel lastig waar ik moet uitkomen."*

Slecht weer, zoals regen of mist, vergroot dit gevoel van onzekerheid. Ook de snelweg kan spannend zijn door agressieve of onoplettende bestuurders, korte invoegstroken, drukke knooppunten en rotondes met veel fietsers. Nieuwe routes, spitsuren of wegwerkzaamheden, waarbij rijstroken plotseling veranderen, zorgen voor extra spanning.

#### 4.1.3. Risico inschatting

Jongeren lijken in hun beantwoording vaak hun eigen onervarenheid als beginnend bestuurder te onderschatten en zien de risico's juist bij andere doelgroepen. Sommigen jongeren redeneren dat beginnende bestuurders in zekere zin juist voorzichtiger zouden zijn. Zij kennen de verkeersregels nog goed en hebben geleerd om oplettend en sociaal te rijden. Zo geeft een jongere aan:

- ▶ *"Ik ben in één keer geslaagd voor mijn rijbewijs dus daarom heb ik wel het gevoel dat ik goed kan autorijden."*

Een aantal jongeren ziet oudere bestuurders juist als groter risico, omdat zij door routine of gemakzucht minder scherp zijn.

- ▶ *"Oudere bestuurders vertrouwen te veel op hun ervaring en letten soms niet meer goed op, alsof een rood licht niet meer telt."*

Toch komt in de antwoorden ook naar voren dat er bij beginnende bestuurders juist een kwetsbare fase bestaat. In het begin kunnen ze risico's verkeerd inschatten of te laat reageren in onverwachte situaties. Later kan overmoed ontstaan: ze voelen zich zelfverzekerd, maar missen nog ervaring om complexe situaties goed te beoordelen. Zoals een jongere liet weten:

- ▶ *“Tussen je 18e en begin twintig ga je denken dat je alles kan, maar je hebt nog weinig ervaring. Juist dan gaat het fout.”*

## 4.2 Risicogedrag achter het stuur

### 4.2.1 Te hard rijden

Niet alle jongeren vinden hard rijden leuk of veilig; sommigen geven aan zich ongemakkelijk te voelen bij roekeloos gedrag en zeggen dit ook. Toch geven veel jongeren toe dat ze soms te hard rijden, meestal kleine overtreddingen tot 10 km/u. Iets te hard rijden wordt vaak acceptabel gevonden, terwijl echt gevaarlijk gedrag, zoals door rood rijden, als veel ernstiger wordt gezien.

Te hard rijden gebeurt volgens de jongeren vooral op snelwegen en rustige wegen, vooral 's avonds buiten de stad wanneer er minder verkeer is. Sommige jongeren kiezen bewust stukken snelweg of tunnels uit waarvan ze weten dat er geen snelheidscontroles zijn, of waar het geluid en de omgeving het lijkt “uit te nodigen” om harder te rijden.

Eén jongere vertelde dat hij wel eens met vrienden extreme snelheidsovertredingen maakte, zoals 150–160 km per uur op snelwegen, op plekken waarvan ze wisten dat er geen snelheidscontroles waren.

- ▶ *“Als we wisten waar de trajectcontroles niet zijn, dan was het geen uitzondering als we daar dan 150 of 160 km per uur reden.”*

Vaak gaat het hierbij om het tonen van vaardigheden of status: ‘laten zien dat je goed kunt rijden’. Ook groepsdruk speelt een rol. Jongeren vertelden dat vrienden elkaar aanmoedigen om harder te rijden, soms door het te filmen en te delen op Snapchat. Zelfs als sommigen dit spannend of eng vinden, merken ze dat de aanwezigheid van anderen en het filmen bestuurders juist stimuleert om door te gaan.

- ▶ *“Ook al is het geen echte race, het voelt vaak gewoon ‘cool’ als mensen je zien. Iedereen haalt dan zijn telefoon tevoorschijn om te filmen. Als je als bestuurder niet harder gaat, kijken je vrienden toch wel en zeggen ze iets als: ‘Kom op, rijd je niet harder dan 90?’”*

### 4.2.2 Rijden onder invloed

De geïnterviewde jongeren gaven aan zelf niet onder invloed te rijden. Hun opmerkingen gingen vooral over ervaringen en observaties van leeftijdsgenoten. Alcohol werd het vaakst genoemd, terwijl drugs minder vaak ter sprake kwamen. Wanneer drugs wel werden genoemd, ging het om wiet.

Volgens jongeren spelen groepsdruk, sociale normen en de gedachte dat “het na een paar drankjes wel kan” een rol. Ook gemak van de auto en weinig alternatieven beïnvloeden het besluit om tóch te rijden. Sommige jongeren grijpen actief in, bijvoorbeeld door sleutels af te nemen of een alternatief te bieden, zoals een taxi of blijven slapen.

- ▶ *“Ik heb vriendschappen waarin dat [rijden onder invloed] wel gebeurt en we hebben wel eens gewoon sleutels afgenomen. Van oké, jij gaat nu echt niet rijden. Of je blijft hier slapen, of je pakt een taxi. Want OV rijdt natuurlijk ook niet meer tegenwoordig in de avond.”*

De interviews laten zien dat jongeren zich bewust zijn van de risico's en zelf geen alcohol of drugs combineren met autorijden. Ook komt naar voren dat leeftijdsgenoten door middelengebruik hun beoordelingsvermogen verliezen, wat kan leiden tot gevaarlijke situaties. Het risico is hierop lijkt vooral groot in gebieden met weinig vervoersalternatieven.

### 4.2.3 Afleiding door telefoon en muziek

Jongeren zien telefoongebruik in het verkeer vooral als een probleem onder leeftijdsgenoten. Ze merken dat veel jongeren appen, meldingen checken of muziek en navigatie bedienen tijdens het rijden. Sommigen denken dat ze dit veilig kunnen doen, maar de meesten vinden het onbegrijpelijk en riskant.

- ▶ *“Jongeren zijn wat meer aan hun telefoon gehecht en misschien ook wel dat stukje overmoedig zijn, van oh, dat kan ik wel.”*

Muziek regelen wordt als minder gevaarlijk gezien, maar ook dit leidt volgens jongeren af. Notificaties op een telefoon in een houder kunnen al de aandacht wegnemen. Jongeren noemen telefoongebruik een belangrijke oorzaak van ongelukken, door onervarenheid, slecht inschattingsvermogen en sociale druk (zoals FOMO).

Toch geven veel jongeren aan zelf hun telefoon nauwelijks te gebruiken tijdens het rijden, vaak uit risicobesef of omdat ze in de auto van hun ouders rijden en zich extra verantwoordelijk voelen.

- ▶ *“Het is wel eens gebeurd dat ik muziek wilde aanzetten op een stillere weg. Maar eigenlijk is dat [telefoon gebruiken] niet iets wat ik doe, omdat het ook niet mijn eigen auto is.”*

### 4.2.4 Afleiding door anderen in de auto

Jongeren ervaren vaak afleiding door passagiers. Gewone gesprekken zijn meestal geen probleem, maar bij drukke of emotionele gesprekken verliezen ze sneller focus. Ook harde muziek, meezingen en een drukke sfeer maken het lastiger om geconcentreerd te blijven, vooral met meerdere vrienden in de auto.

- ▶ *“Je zit met zijn allen in de auto en je bent een beetje aan het lachen en praten. Dan merk je dat degene die aan het stuur zit ook mee wil praten en daarmee verlies je al een beetje focus.”*
- ▶ *“Ik denk dat het ook wel logisch is. Want ik denk dat, als je met vrienden in de auto zit, dan doe je toch al snel wat hardere muziek aan. Je bent sneller afgeleid denk ik.”*

Sommigen rijden daarom liever met minder passagiers of alleen. Tegelijkertijd kan de aanwezigheid van anderen ook positief werken: bestuurders voelen zich soms verantwoordelijker en rijden daardoor voorzichtiger. Anderen worden juist roekelozer in een groep. De invloed van passagiers hangt volgens jongeren ook samen met ervaring; beginnende bestuurders zijn sneller afgeleid, terwijl meer ervaren jongeren dit beter kunnen combineren. Zoals één jongere het omschreef:

- ▶ *“Helemaal in het begin vond ik dat soms lastiger, dus de radio stond toen wat zachter. Maar ik merk wel dat tegenwoordig de muziek wat harder kan. Ik kan gewoon meezingen met andere mensen in de auto als ik achter het stuur zit, en ook met meerdere mensen gesprekken voeren.”*

### 4.2.5 Gordeldracht

Jongeren geven aan dat het dragen van de gordel in de auto de norm is. Voorin wordt de gordel vrijwel altijd gebruikt, mede door waarschuwingssignalen in moderne auto's. Ook passagiers dragen vrijwel altijd een gordel. Alleen achterin, vooral bij korte ritten of een volle achterbank, is het dragen soms minder vanzelfsprekend. Over het algemeen beschouwen jongeren gordeldracht echter als volkomen normaal.

## 4.3 Verkeersveiligheid in Zuid-Holland

### 4.3.1 Bijna-ongevallen door onverwacht gedrag van ander verkeer

De jongeren geven aan zelf geen echte ongelukken te hebben meegemaakt, maar wel meerdere bijna-ongelukken. Volgens hen kwamen deze bijna-ongelukken vaak door onverwacht gedrag van andere weggebruikers. Zo als een jongere zei:

- ▶ *“Ik reed in een woonwijk en toen waren twee kinderen aan het fietsen. Zij gingen zomaar de bocht om en toen tikte ik ze aan met mijn auto”.*

Ook risicovolle omstandigheden worden vaak genoemd als oorzaak van bijna-ongelukken, zoals slecht weer, donkere of smalle wegen, drukte en obstakels. Volgens de jongeren zorgen deze ervaringen ervoor dat ze extra alert en voorzichtig rijden, bijvoorbeeld door goed te kijken bij rotondes, te anticiperen op fietsers en voetgangers, en de snelheid aan te passen bij regen of druk verkeer.

- ▶ *“Als het echt zo hard regent dat er water op de weg staat, probeer ik die plekken te vermijden,”*
- ▶ *“Die polderweggetjes in het donker, waar zomaar een dier of persoon kan oversteken, vind ik niet fijn.”*

### 4.3.2 Gevaarlijke locaties in Zuid-Holland

Jongeren in Zuid-Holland ervaren sommige plekken als onveilig of onprettig om te rijden, vooral in drukke steden zoals Rotterdam en Den Haag. De complexiteit van het verkeer en de aanwezigheid van trams vragen extra oplettendheid en zorgen voor spanning.

Enkele specifieke risicopunten werden genoemd, zoals onduidelijke kruispunten, lastige afritten en tunnels, zowel in de steden als op provinciale wegen en drukke knooppunten.

- ▶ *“Je hebt altijd automobilisten die supersnel en roekeloos door de tunnel rijden. Daarom kies ik ervoor om rechts te rijden in de tunnel.”*
- ▶ *“Het Prins Clausplein heeft veel rijstroken waardoor je goed vooruit moet denken. Ik denk dat mensen dit punt wel bewust proberen te vermijden.”*

### 4.3.3 Risicovolle rijstijl en verschillen tussen stad en niet-stedelijke gebieden

Naast specifieke locaties benadrukken jongeren dat het verkeer in Zuid-Holland sterk wordt beïnvloed door het rijgedrag van automobilisten. Volgens hen speelt het temperament van de bestuurder een grote rol. Veel jongeren ervaren de rijstijl in Zuid-Holland als ongeduldig en soms zelfs agressief. Dat uit zich bijvoorbeeld bij het invoegen. Ook noemen ze situaties waarin bestuurders direct beginnen te toeteren zodra het licht op groen springt, of nonchalant rijden met één hand uit het raam.

- ▶ *“In Zuid-Holland merk ik dat een heel agressieve rijstijl is ontstaan en het wordt voor mijn gevoel steeds erger.”*

Jongeren zien daarbij ook verschillen tussen stedelijke en landelijke gebieden. In de grote steden ervaren ze meer druk en competitie op de weg. Hoewel jongeren erkennen dat druk verkeer ook in andere provincies tot vergelijkbare ervaringen kan leiden, vinden zij het verschil in Zuid-Holland opvallend door de aanwezigheid van meerdere grote steden en drukke knooppunten. Dat maakt bestuurders volgens hen dominantier, minder geduldig en vaak ook minder vriendelijk. In rustigere, landelijke gebieden speelt juist een ander soort risicogedrag een rol. Doordat er minder verkeer is, rijden sommige jongeren roekelozer of nemen zij meer risico's.

- ▶ *“Ik heb ook wel het idee dat mensen die rond een grote stad zoals Rotterdam wonen, veel agressiever rijden. Je moet vaker vechten voor je plek op de weg om bijvoorbeeld een afslag te halen, dan op andere plekken.”*
- ▶ *“Een vriend van mij komt uit een dorpje bij Spijkenisse, een poldergebied. Daar rijden minder auto's, dus als hij een bocht neemt, neemt hij hem gewoon midden op de weg. Je hebt alle ruimte in de polder, dus dat is heel anders dan in de stad.”*

#### 4.4. Conclusie interviews

Onervarenheid, risicogedrag en regionale verkeersomstandigheden zijn bepalend voor het rijgedrag en de verkeersveiligheid van jonge automobilisten. Jongeren ervaren vooral onzekerheid in druk verkeer, complexe situaties, bij slecht weer of op onbekende routes. Hun zelfvertrouwen groeit met rijervaring, maar overmoed en een verkeerde inschatting van risico's komen regelmatig voor. Risicogedrag uit zich vooral in snelheidsovertredingen, beïnvloed door groepsdruk, statusgedrag en afleiding door passagiers, telefoons of muziek. Jongeren rijden meestal niet onder invloed van alcohol of drugs, maar herkennen dit gedrag wel bij leeftijdsgenoten. Het dragen van de gordel wordt als vanzelfsprekend gezien.

Bijna-ongevallen ontstaan volgens jongeren vaak door onverwacht gedrag van anderen of uitdagende verkeersomstandigheden. Jongeren ervaren stedelijke gebieden zoals Rotterdam en Den Haag als drukker, agressiever en complexer, terwijl landelijke gebieden andere risico's kennen, zoals roekelozer rijgedrag door ruime wegen en minder verkeer. Over het algemeen zijn jongeren zich bewust van hun kwetsbaarheid, proberen ze alert en voorzichtig te rijden, maar hun gebrekkige ervaring, groepsinvloed en regionale verkeersomstandigheden maken hen extra kwetsbaar in het verkeer.



**Discussie**



**TeamAlert**

jongeren met **Impact**

## 5. Discussie

### 5.1 Algemene conclusie

Om tegemoet te komen aan de behoefte voor een probleemanalyse op jonge automobilisten in Zuid-Holland heeft TeamAlert een onderzoek uitgevoerd bestaande uit een combinatie van een literatuurstudie en kwalitatief onderzoek via interviews met jonge automobilisten (17–24 jaar) in Zuid-Holland, met hierbij specifieke aandacht voor het gebied van Waterschap Hollandse Delta.

Uit de literatuurstudie blijkt dat jonge automobilisten in Zuid-Holland een verhoogd risico op ongevallen hebben, vooral 's nachts, bij enkelzijdige botsingen en wanneer leeftijdsgenoten als passagier meerijden. In de Hollandse Delta volgt dit patroon grotendeels de landelijke trends, maar opvallend is dat hier ook relatief veel jongeren dodelijk betrokken raken tijdens de spits. Het hogere risico wordt verklaard door een combinatie van onervarenheid en leeftijdsgebonden factoren, zoals onvoldoende ontwikkelde hogere orde vaardigheden, beperkte gevaarherkenning, slechte inschatting van risico's, overmatig zelfvertrouwen en een nog niet volledig ontwikkelde hersenstructuur, waardoor impulsiviteit, sensatiezoekend gedrag en gevoeligheid voor groepsdruk het rijgedrag beïnvloeden.

De interviews bevestigen grotendeels de inzichten uit de literatuurstudie. Over het algemeen zijn jongeren zich bewust van hun kwetsbaarheid. Hun beperkte ervaring, groepsinvloed en regionale verkeersomstandigheden maken hen extra kwetsbaar in het verkeer. Jongeren ervaren met name onzekerheid in druk verkeer, complexe situaties, bij slecht weer of op onbekende routes, terwijl hun zelfvertrouwen groeit met rijervaring. Risicogedrag uit zich vooral in snelheidsovertredingen, vaak beïnvloed door groepsdruk, statusgedrag en afleiding door passagiers, muziek of telefoons. Alcohol- of drugsgebruik komt zelden voor bij henzelf, maar wordt wel herkend bij leeftijdsgenoten. Het dragen van de gordel wordt als vanzelfsprekend gezien. Bijna-ongevallen ontstaan vaak door onverwacht gedrag van andere weggebruikers of uitdagende verkeersomstandigheden. Jongeren ervaren stedelijke gebieden zoals Rotterdam en Den Haag als drukker, agressiever en complexer, terwijl in landelijke gebieden de risico's vooral voortkomen uit ruime wegen en minder verkeer.

### 5.2 Aanbevelingen

Verkeersrisico's zijn nooit uitsluitend het gevolg van de weggebruiker of de verkeersomgeving, maar ontstaan altijd uit de interactie tussen beiden. Dit onderzoek bevestigt dat jonge automobilisten extra kwetsbaar zijn in het verkeer. Enerzijds komt dit door hun beperkte ervaring en het nog onvoldoende ontwikkelen van hogere orde vaardigheden, zoals gevaarherkenning en risicocalibratie. Anderzijds speelt hun neiging tot risicogedrag, bijvoorbeeld te hard rijden, zich laten afleiden of zichzelf overschatten, een belangrijke rol. Op zichzelf hoeft dit niet in alle verkeerssituaties tot ernstige problemen te leiden. De risico's nemen echter aanzienlijk toe wanneer beide werelden samenkomen: risicovolle omstandigheden zoals drukke verkeerspunten, spitsuren, slechte weersomstandigheden, nachtelijke ritten of onverwacht gedrag van andere weggebruikers, in combinatie met jonge, onervaren bestuurders die samen rijden, sneller geneigd zijn de grenzen op te zoeken of hun eigen kunnen overschatten. Juist in die situaties waarin kwetsbare bestuurders worden geconfronteerd met complexe of gevaarlijke omstandigheden, ontstaat het grootste ongevalsrisico.

Op basis van de literatuurstudie en de interviews met jonge automobilisten in Zuid-Holland doen we de volgende aanbevelingen richting een aanpak van de verkeersveiligheid van deze doelgroep.

#### ➤ **Aanbeveling 1: Blijvend trainen van hogere orde vaardigheden**

Het ontwikkelen van hogere orde vaardigheden, zoals gevaarherkenning, risicocalibratie en zelfbewustzijn, is essentieel om jonge bestuurders beter toe te rusten op complexe verkeerssituaties. Onderzoek laat zien dat deze vaardigheden trainbaar zijn en dat specifieke methoden, zoals het gebruik van foto's en video's, dit proces kunnen ondersteunen (Pradhan et al., 2005). Bij voorkeur bevatten deze trainingen situaties die jongeren daadwerkelijk kunnen tegenkomen, zowel in stedelijke omgevingen als op landelijke wegen.

Daarnaast is het belangrijk dat trainingen ook rekening houden met het gedrag van andere weggebruikers, dat onverwacht of risicovol kan zijn. Jongeren geven in de interviews aan dat bijna-ongelukken vaak ontstaan door onverwacht gedrag van anderen, zoals voetgangers, fietsers of andere automobilisten. Het bewust trainen in het anticiperen op dergelijke situaties kan helpen de kloof tussen theoretische kennis en praktische toepassing te verkleinen (Pradhan et al., 2005; Zie bijvoorbeeld: [Blikveld](#)).

▶ **Aanbeveling 2: Aandacht voor afleiding en groepsverband**

Jonge bestuurders worden regelmatig geconfronteerd met afleidende factoren. Vooral in groepsverband, wanneer vrienden meerijden, ontstaat extra risico door gesprekken, muziek of sociale druk. In de huidige rijopleidingen komt dit nauwelijks aan bod. Het is belangrijk om jongeren expliciet te trainen in het omgaan met deze sociale context, bijvoorbeeld door scenario's te behandelen waarin passagiers invloed hebben op het rijgedrag, en door het thema's groepsdruk en risicogedrag structureel onderdeel te maken van de opleiding.

Daarnaast is het belangrijk dat jongeren, ook wanneer zij passagier zijn, zich verantwoordelijk voelen voor de verkeersveiligheid en hier rekening mee houden door de bestuurder niet te verstoren of af te leiden. Via campagnes of verkeerseducatie kan ingespeeld worden op dit verantwoordelijkheidsgevoel.

▶ **Aanbeveling 3: Aanpak van snelheidsovertredingen**

Uit de interviews blijkt dat jongeren op verschillende manieren te maken hebben met snelheidsovertredingen. Een groot deel maakt kleine overtredingen, bijvoorbeeld 5–10 km/u te hard rijden, en vindt dit ook acceptabel. Daarnaast zijn er ook sensatiezoekers die bewust harder rijden om spanning te ervaren of om vaardigheden en status te tonen. Snelheidsovertredingen vinden vaker plaats op rustige wegen en 's avonds, wanneer er minder verkeer is en jongeren denken dat handhaving minder streng is.

Interventies moeten differentiëren: kleine overtredingen vragen mogelijk om een andere aanpak dan de grote sensatiegerichte overtredingen. Een aanpak kan mogelijk toespits worden op specifieke risicosituaties, zoals landelijke wegen, tunnels en andere plekken waar jongeren geneigd zijn harder te rijden.

▶ **Aanbeveling 4: Differentiatie naar zelfbeeld en zelfvertrouwen**

De interviews laten zien dat jongeren verschillen in hoe zeker zij zich achter het stuur voelen. Sommige jongeren overschatten zichzelf en nemen daardoor meer risico's, terwijl anderen juist onzeker zijn en daardoor spanning of vermijdingsgedrag ontwikkelen. Beide groepen vragen mogelijk om een andere benadering. Voor de eerste groep is het belangrijk om realistische feedback en reflectiemomenten in te bouwen. Voor de tweede groep kan extra ondersteuning en het geleidelijk vergroten van rijervaring in moeilijke omstandigheden helpen.

▶ **Aanbeveling 5: Versterken en communiceren van positieve sociale normen**

Niet alle gedragingen zijn problematisch. Jongeren geven zelf aan dat het dragen van de gordel volledig vanzelfsprekend is, veel jongeren uit de interviews gebruiken geen telefoon achter het stuur en niemand reed onder invloed van alcohol of drugs. Dit kan deels komen door sociaal wenselijke antwoorden. Toch zijn dit sterke sociale normen die breed gedeeld kunnen worden en die actief versterkt en zichtbaar gemaakt kunnen worden. Tegelijkertijd geven jongeren wel aan dat zij in aanraking komen met leeftijdsgenoten die onder invloed rijden. Zo vertellen ook dat veel jongeren hun telefoon gebruiken achter het stuur of te hard rijden. Voor deze gedragingen is het belangrijk om de gewenste norm te communiceren en te laten zien dat veilig gedrag de standaard is.

▶ **Aanbeveling 6: Kennis en bewustwording over rijstijl en omgangsvormen in Zuid-Holland**

Jongeren ervaren de rijstijl van andere bestuurders in Zuid-Holland als agressiever en ongeduldiger dan in andere provincies. Hoewel dit moeilijk objectief te meten is, kan deze perceptie bijdragen aan onveiligheidsgevoelens en defensief of juist risicovol rijgedrag bij jonge automobilisten. Het is belangrijk om te onderzoeken in hoeverre deze ervaringen daadwerkelijk leven onder jongeren en andere weggebruikers in Zuid-Holland. Op basis hiervan kan mogelijk ingezet worden op algemene omgangsvormen in het verkeer.



## Bronnen



**TeamAlert**

jongeren met **Impact**

## 6. Bronnen

- Caird, J. K., Simmons, S. M., Wiley, K., Johnston, K. A., et al. (2018). Does talking on a cell phone, with a passenger, or dialing affect driving performance? An updated systematic review and meta-analysis of experimental studies. *Human Factors*, *60*(1), 101–133.
- Casey, B. J., Jones, R. M., & Somerville, L. H. (2011). *Braking and accelerating of the adolescent brain*. *Journal of Research on Adolescence*, *21*(1), 21–33.
- Centraal Bureau voor de Statistiek (CBS) (2025). *Maatwerktabellen: verkeersongevallen jongeren*.
- Curry, A. E., Hafetz, J., Kallan, M. J., Winston, F. K., & Durbin, D. R. (2011). *Prevalence of teen driver errors leading to serious motor vehicle crashes*. *Accident Analysis & Prevention*, *43*(4), 1285–1290.
- Curry, A. E., Metzger, K. B., Williams, A. F., & Tefft, B. C. (2017). Comparison of older and younger novice driver crash rates: Informing the need for extended Graduated Driver Licensing restrictions. *Accident Analysis & Prevention*, *108*, 66–73.
- Deery, H. A. (1999). Hazard and risk perception among young novice drivers. *Journal of Safety Research*, *30*(4), 225–236.
- European Commission (2018). *Fatigue*. European Commission, Directorate General for Transport.
- European Commission (2021). *Characteristics of young road users in traffic accidents*. Mobility & Transport – Road Safety.
- Fisher, D. L., Laurie, N. E., Glaser, R., & Pollatsek, A. (2006). *Research on novice drivers: Lessons learned and future directions*. CRC Press.
- Goudappel (2023). *Periodiek Regionaal Onderzoek Verkeersveiligheid (PROV) Zuid-Holland 2023*. ROV Zuid-Holland
- Groeger, J. A. (2006). Youthfulness, inexperience, and sleep loss: The problems young drivers face and those they pose for us. *Journal of the International Society for Child and Adolescent Injury Prevention*, *Suppl 1*, i19–i24.
- Guo, F., Klauer, S. G., Fang, Y., Hankey, J. M., et al. (2017). The effects of age on crash risk associated with driver distraction. *International Journal of Epidemiology*, *46*(1), 258–265.
- Houwing, S., Hagenzieker, M., Mathijssen, R., Bernhoft, I. M., et al. (2011). Prevalence of alcohol and other psychoactive substances in drivers in general traffic; Part II: Country reports. Deliverable D2.2.3 Part 2 of the EU FP6 project DRUID. European Commission, Brussels.
- Horswill, M. S., & McKenna, F. P. (2004). Driver's hazard perception ability: Situation awareness on the road. *Proceedings of the Institution of Mechanical Engineers, Part F: Journal of Rail and Rapid Transit*, *218*(3), 107–118.
- Horswill, M. S., Kemala, C., Wetton, M., Scialfa, C., & Pachana, N. (2010). The effect of age and driving experience on hazard perception. *Accident Analysis & Prevention*, *42*(4), 1046–1053.
- Huizing, G. Interne analyses van BRON data gedeeld door -en uitgevoerd in opdracht van ROVZH.
- Isler, R. B., Starkey, N. J., & Williamson, A. (2009). Evaluation of novice driver training programs using naturalistic driving data. *Transportation Research Record*, *2100*, 1–9.
- Klauer, S. G., Guo, F., Simons-Morton, B. G., Ouimet, M. C., et al. (2014). Distracted driving and risk of road crashes among novice and experienced drivers. *New England Journal of Medicine*, *370*(1), 54–59.

- McDonald, C. C., Sommers, M. S., & Winston, F. K. (2017). Novice teen driver crash patterns. In D. L. Fisher et al. (Eds.), *Handbook of teen and novice drivers: Research, practice, policy, and directions*. CRC Press.
- McKnight, A. J., & McKnight, A. S. (2003). Young novice drivers: careless or clueless? *Accident Analysis & Prevention*, 35, 921–925.
- Ouimet, M. C., Pradhan, A. K., Brooks-Russell, A., Ehsani, J. P., et al. (2015). Young drivers and their passengers: A systematic review of epidemiological studies on crash risk. *Journal of Adolescent Health*, 57(1), S24–S35.e26.
- Peck, R. C., Gebers, M. A., Voas, R. B., & Romano, E. (2008). The relationship between blood alcohol concentration (BAC), age, and crash risk. *Journal of Safety Research*, 39(3), 311–319.
- Phillips, R. O., Sagberg, F., & Bjørnskau, T. (2020). *Serious motor vehicle collisions involving young drivers on Norwegian roads 2013–2016: Speeding and driver-related errors are the main challenge*. *Accident Analysis & Prevention*, 141, 105498.
- Pradhan, A. K., Pollatsek, A., Knodler, M., & Fisher, D. L. (2005). Can younger drivers be trained to scan for information that will reduce their risk in roadway traffic scenarios? *Journal of Safety Research*, 36(4), 337–345.
- Steinberg, L. (2008). A social neuroscience perspective on adolescent risk-taking. *Developmental Review*, 28(1), 78–106.
- SWOV. (2021). *Jonge automobilisten* (Factsheet september 2021). Den Haag: SWOV.
- SWOV. (2023). *Rijden onder invloed van alcohol* (Factsheet september 2023). Den Haag: SWOV.
- TeamAlert (2024). Rijden onder invloed van cannabis. Geraadpleegd via: <https://teamalert.nl/zakelijk/kenniscentrum/onderzoeken/rijden-onder-invloed-van-cannabis/>
- Vlakoveld, W. P. (2005). *Jonge beginnende automobilisten, hun ongevalsrisico en maatregelen om dit terug te dringen* (R-2005-3). SWOV, Leidschendam.
- Vlakoveld, W. P. (2011). Development of young novice drivers' hazard perception skills: A longitudinal study. *Accident Analysis & Prevention*, 43(3), 1195–1203.



## Bijlagen



**TeamAlert**

jongeren met **Impact**

## 7. Bijlagen

### Bijlage 1: Overzicht van de deelnemers

Er zijn tien online interviews gehouden tussen 26 augustus en 3 september. In onderstaande tabel staan de demografische gegevens van de deelnemers.

	Gender	Leeftijd	Woonplaats	Rijbewijsbezit
1	Vrouw	18	Sliedrecht	Rijles
2	Vrouw	19	Zoetermeer	Korter dan 1 jaar
3	Man	19	Rotterdam	1 tot 3 jaar
4	Man	20	Capelle aan den IJssel	Rijles
5	Vrouw	22	Vlaardingen	1 tot 3 jaar
6	Man	21	Naaldwijk	1 tot 3 jaar
7	Vrouw	19	Den Haag	Korter dan 1 jaar
8	Man	20	Leiden	3 tot 5 jaar
9	Vrouw	18	Rotterdam	1 tot 3 jaar
10	Man	19	Poortugaal	1 tot 3 jaar

## Bijlage 2: Opzet & leidraad interviews met jonge automobilisten in Zuid-Holland

- **Doelgroep:** jonge automobilisten (17 t/m 24 jaar) in Zuid-Holland.
- **Doel interviews:** inzicht krijgen in gedrag, beleving, risico-inschatting en oorzaken van verkeersongevallen bij jonge automobilisten.

### Introductie en achtergrond (5 min)

*Doel: kennismaking, context schetsen*

- Uitleggen doel interview: in kaart brengen van de situatie van jonge automobilisten in Zuid-Holland. We zijn benieuwd naar jouw ervaringen als bestuurder. Geen goed of fout, wees vooral eerlijk.
  - Vragen toestemming schermopname (ook als opname is gestart)
- Leeftijd, woonplaats in Zuid-Holland
- Hoe lang heb je je rijbewijs?
- Kan je in 1 woord jouw rijstijl omschrijven?

### Onervarenheid in het verkeer (10 min)

*Doel: inzicht in ervaringsniveau en zelfbeeld*

- Op een schaal van 1 tot 10, hoe zeker voel jij je achter het stuur?
  - Doorvragen: waarom kies de cijfer X en niet cijfer X?
- In welke verkeerssituaties voel jij je het minst zeker?
  - Voorbeelden: invoegen op de snelweg, lange stukken rijden, rijden met passagiers, rijden in het donker, langs fietsers rijden in een smalle straat.
- Wie heeft volgens jou een hoger risico op betrokkenheid bij ongevallen; jonge automobilisten of ervaren automobilisten? Waarom denk je dit?
  - *Feitje: het risico om bij een dodelijk ongeval betrokken te raken, ligt 4,5 keer hoger voor jonge automobilisten (18-24 jaar) dan voor meer ervaren automobilisten van 30 tot 65 jaar.*
    - Wat veroorzaakt dit verhoogde ongevalsrisico volgens jou? (→ onervarenheid)
    - Denk je dat dit voor jou ook geldt, of meer voor 'anderen'?

### Risicogedrag in het verkeer (15 min)

*Doel: zicht krijgen op risicogedrag, invloed van groepsdruk en sociale normen*

- Heb je wel eens iets gedaan in het verkeer wat je achteraf anders zou doen? Wat gebeurde er precies?
- Waarom zijn jonge automobilisten (naast onervarenheid) relatief vaak betrokken bij ongevallen?
  - *Feitje: jonge automobilisten zijn relatief vaak betrokken bij ongevallen die veroorzaakt zijn door risicovol gedrag (zoals te hard rijden, afleiding, drugsgebruik).*
    - Wat vind jij daarvan?
    - Denk je dat dit voor jou ook geldt, of meer voor 'anderen'?
- Hoe zouden je ouders jouw rijstijl omschrijven (in 1 woord) en verschilt dit van de omschrijving die je vrienden zouden geven? Zo ja, waarom?
- Vind jij dat je veiliger rijdt alleen, of met vrienden in de auto?
  - *Feitje: jonge automobilisten zijn relatief vaak betrokken bij ongevallen wanneer er leeftijdsgenoten in de auto zitten.*
    - Wat vind jij daarvan?
    - Denk je dat dit voor jou ook geldt, of meer voor 'anderen'?
    - Eventueel doorvragen: kan je een situatie beschrijven waarin je je risicovoller gedroeg in de auto, toen je vrienden erbij waren (bijvoorbeeld harder rijden, sneller door bochten, uitgedaagd worden, afgeleid door praten)?
- Als je denkt aan andere jonge bestuurders die je kent: wat zie je hen wel eens doen in het verkeer wat misschien niet helemaal volgens de regels is?
  - Bijvoorbeeld rijden zonder gordel (passagier/bestuurder), te hard rijden, afgeleid zijn door telefoon, muziek of passagiers, vermoeid rijden, alcohol of drugsgebruik.

## Toedracht van ongevallen (10 min)

*Doel: herkennen van omstandigheden waarin risico's groter zijn*

- Heb je wel eens een (bijna-)ongeval meegemaakt?
  - Wat gebeurde er precies? Met wie was je, wanneer was het (tijdstip, dag), etc.
  - Waar was dit (in Zuid-Holland)?
- Denk je tijdens het rijden wel eens: “Dit kan gevaarlijk worden”?
  - Kan je een situatie benoemen waarin je dat dacht? (bijvoorbeeld slecht weer, druk verkeer, iemand die onverwachts afremt)
  - Wat doe je op dat moment? (bijvoorbeeld afstand vergroten, snelheid aanpassen)
- Heb je wel eens gedacht: “Dit kan ik wel”, maar achteraf gemerkt dat het toch lastiger was dan je dacht?
  - Wat gebeurde er toen?
- Hoe ervaar jij de verkeerssituatie in Zuid-Holland vergeleken met andere delen van Nederland?
  - Focus op gebied van de Waterschappen Hollandse Delta: Albrandswaard, Barendrecht, Dordrecht, Goeree-Overflakkee, Hendrik-Ido-Ambacht, Hoeksche Waard, Nissewaard, Ridderkerk, Rotterdam, Voorne aan Zee en Zwijndrecht.
  - Wat zijn gevaarlijke punten? Waar gebeuren ongelukken, of waar vind je het spannend om te rijden?
    - Denk aan (donkere) dijkwegen, tunnels, etc.

## Afronding en afsluitende vragen (5 min)

*Doel: open ruimte voor aanvulling en reflectie*

- Wat denk je dat jongeren in Groningen anders zouden antwoorden op deze vragen dan jongeren uit jouw omgeving? Wat maakt jongeren uit jouw omgeving uniek in het verkeer?
- Welke dingen zouden volgens jou helpen om ongelukken te voorkomen onder jonge bestuurders?
  - Bijvoorbeeld speciale trainingen, campagnes, strengere regels of andere maatregelen.
- Stel, je praat met iemand die net zijn of haar rijbewijs heeft gehaald. Wat zou je diegene willen meegeven om veilig de weg op te gaan?
  - Bijvoorbeeld dingen die jij zelf graag eerder had geweten.
- Is er nog iets dat we niet hebben besproken, maar dat je belangrijk vindt om te vertellen over jouw ervaringen in het verkeer?
  - Of over dingen waarvan jij vindt dat ze in Zuid-Holland zouden moeten gebeuren om het verkeer veiliger te maken?
- *Afsluiting:* bedanken voor deelname, korte uitleg wat we gaan doen met input van deelnemer. Ca-deaubon krijgen ze via Whatsapp doorgestuurd.