

## Discussietafel Studenten en jonge werkenden

### WENSBEELDEN

Net als bij de schoolkinderen moet ook deze groep veilig verkeerservaring op kunnen doen. Deze groep leert en verkent grenzen. Het is (dus) belangrijk dat men die grenzen tegenkomt, desnoods in formele beperkingen, zoals bij een getrappt rijbewijs. Monitoring van het gedrag geeft handvatten om feedback te geven, het gedrag te corrigeren of zelfs in te perken.

Nieuwe technieken ondersteunen het leerproces, zoals de auto die het rijgedrag monitort of rijsimulators en VR die jongeren in staat stelt om te oefenen.

Binnen de sociale omgeving van deze groep ontstaat een wenselijke norm, die door die omgeving wordt bevestigd. Dit draagt eraan bij dat men binnen de groep het wenselijke gedrag gaat vertonen, zoals dat het als positief wordt ervaren als gecoacht wordt.

### Realiseren van de wensbeelden

Bij deze leeftijdsgroep speelt de vraag of men volwassen genoeg is om voldoende te kunnen beoordelen wat men al wel en niet kan en wat consequenties van handelen zijn. We zullen voor het beantwoorden van deze vraag meer inzicht moeten krijgen in wat jongeren wel en niet kunnen.

Marktpartijen, zoals verzekeraars, kunnen een rol vervullen voor deze (doel)groep, maar is nog onontgonnen terrein. Tijdens het [Bestuursdiner](#) verkeersveiligheid is hiermee een start gemaakt: telecomproviders gaan kijken op welke

manier zij aan verkeersveiligheid kunnen bijdragen.

Tot slot: het verminderen van het aantal verkeersslachtoffers in deze groep zou ook kunnen door het 'recht' op verkeersdeelname te verleggen naar het 'verdienen' van dat recht: rijvaardig naar rijvaardig.

### Achtergrond

We zijn onvoldoende in staat gebleken om het hoge risico voor deze groep (doorgaans 18-24 jr) te reduceren. m.n. zelf-inschatting is erg lastig te veranderen en moet 'rijpen'. Vooral de groep 'diehards' (over het algemeen vooral mannen) is lastig te bereiken. Centraal staat dat hoe eerder men ervaring op doet, hoe beter men op latere leeftijd is. Echter, die eerste onervaren jaren blijven het gevaarlijkste en meer naarmate men jonger begint.

Het dag-nachtritme is niet goed afgestemd op het ritme dat maatschappij van deze groep vraagt.

Deze groep is gevoelig voor druk van sociale omgeving (peer-pressure), maar het maakt uit hoe de verdeling van sekse is hoe dit uitpakt (jongen met meisje: verantwoordelijker gedrag, jongens onder elkaar juist meer bravoure). Dit is bijvoorbeeld terug te zien i.r.t. drankgebruik en rijden. Rijden onder invloed wordt bij deze groep vooral teruggezien in dronken fietsers.

Stedelijk versus platteland: de vervoersalternatieven zijn op het platteland veel minder aanwezig waardoor andere problemen manifest worden. Men rijdt meer met elkaar mee en er worden langere afstanden afgelegd. De indruk bestaat dat in stedelijk gebied vooral de

vervoersdiversiteit en drukte (o.a. van deze groep) bijdragen aan onveiligheid.

Binnenstedelijk zal de mobiliteit van deze groep toenemen in de vorm van OV-gebruik en fietsgebruik. Buitenstedelijk zal de toename vooral het autogebruik betreffen en het gebruik van de speedpedelec.