

VSV

veilig verkeer

Jongeren & verkeer

Een onderzoek naar het gedrag van 12-18 jarigen in
het verkeer



Samenvatting

De VSV (Vlaamse Stichting Verkeerskunde) heeft in januari 2023 meer dan 4000 jongeren uit het secundair onderwijs bevroegd naar hoe ze zich verplaatsen en hoe ze zich gedragen in het verkeer. Jongeren verplaatsen zich het vaakst met de fiets. En ondanks dat slechts een klein percentage van de jongeren zich met de bromfiets verplaatst, zijn bromfietzers het vaakst betrokken in een ernstig verkeersongeval. Over het algemeen staan jongeren positief tegenover de verkeersregels, maar dit vertaalt zich niet altijd in het meest veilige gedrag. Zo wordt vooral de gsm regelmatig vastgenomen tijdens het fietsen. En hoewel wettelijk niet geregeld zien we ook dat jongeren tijdens het fietsen vaak met beide oren afgedekt naar muziek luisteren, niet snel een helm zullen dragen en in een dodehoeksituatie niet op een veilige plek achter de vrachtwagen wachten. Jongeren uit de b-stroom, bso en tso geven vaker aan risicogedrag te vertonen in het verkeer en zijn vaker betrokken in een ernstig verkeersongeval dan jongeren uit andere richtingen. Ook jongens vertonen vaker risicogedrag en zijn vaker betrokken in verkeersongevallen dan meisjes. Hoe ouder men wordt, hoe vaker men risicogedrag vertoont. De voornaamste redenen waarom jongeren zich risicovol gedragen in het verkeer zijn als volgt: 1) ze twijfelen of het gedrag wel écht zo onveilig is, 2) ze vinden het te veel moeite om zich veilig te gedragen en 3) ze zien hun vrienden zich onveilig gedragen. Bovendien zien we dat groepsdruk een belangrijke rol speelt bij hoe jongeren zich gedragen in het verkeer. Deze resultaten geven aan welke thema's en doelgroepen prioriteit verdienen binnen verkeerseducatie, zoals het verantwoord omgaan met de gsm op de fiets, de dode hoek en bromfietzers.

Vlaamse Stichting Verkeerskunde

Onderzoek en rapportage:
Stijn Dhondt & Tatiana Degheldere

stijn.dhondt@vsv.be
tatiana.degheldere@vsv.be

Augustus 2023



Inhoud

1. Inleiding	3
2. Methode	3
Onderzoeksvragen	3
Respons	3
3. Resultaten	4
3.1 Hoe verplaatsen jongeren zich en zijn ze al betrokken geweest in een ongeval?	4
Hoe verplaatsen jongeren zich?	4
Zijn ze al betrokken geweest in een (ernstig) verkeersongeval?	5
Samengevat	6
3.2 Hoe staan jongeren tegenover verkeersveiligheid?	7
Algemeen.....	7
Hoe erg vinden ze de gevolgen van verkeersonveilig gedrag?	7
Wat nemen ze zichzelf voor om te doen in het verkeer?	8
Samengevat	9
3.3 Hoe gedragen jongeren zich in het verkeer?	9
Als fietser	9
Als voetganger	11
Op de elektrische step	12
Als autopassagier.....	12
Verschillen in geslacht, graad en onderwijsvorm	12
Samengevat	12
3.4 Waarom nemen jongeren risico's in het verkeer?	13
Belangrijkste gedragsbepalers.....	13
Groepsdruk	15
Samengevat	16
4 Discussie	16
Gsm-gebruik op de fiets: hoe groot is het probleem?	16
Waarom nemen jongeren risico's?	17
5 Aanbevelingen	19
Waar liggen de prioriteiten?.....	19
Hoe kan verkeerseducatie een antwoord bieden?	19
Bibliografie	21



1. Inleiding

Jongeren uit het secundair onderwijs zijn een belangrijke doelgroep voor de VSV.

Tussen de 11 en 18 jaar komen jongeren in contact met nieuwe vervoersmiddelen (bromfietsen, e-steps...), krijgen ze meer vrijheden om zich te verplaatsen, waardoor ze alleen of in groep langere afstanden gaan afleggen en komen ze ook in contact met risicovolle situaties zoals 's nachts rijden, alcohol of andere drugs. Daarbij komt ook de jeugdige onbezonnenheid horend bij de leeftijd en de ontwikkelingsfase van de hersenen die ertoe leidt dat jongeren sneller risicogedrag vertonen.

Met die uitdagingen in het achterhoofd wil de VSV een zicht krijgen op welk (risico)gedrag jongeren in het verkeer tonen en waarom ze dit mogelijks doen. Vlaanderen.

2. Methode

Op basis van literatuuronderzoek werd een **online vragenlijst** opgesteld. De vragenlijst werd verspreid in verschillende Vlaamse scholen en afgenomen onder toezicht van lesgevers van de VSV. Om tot een representatieve steekproef van de Vlaamse leerlingen te komen werd rekening gehouden met de verdeling wat betreft geslacht, onderwijsvorm en woongebied (landelijk vs. stedelijk). De statistische analyses werden afgetoetst met het Instituut voor Mobiliteit (IMOB) van de UHasselt.

Onderzoeksvragen

De volgende onderzoeksvragen werden beantwoord:

- I. Hoe verplaatsen jongeren (12-18j) zich in het verkeer?
- II. Hoe staan jongeren (12-18j) tegenover verkeersveiligheid?
- III. Welk risicogedrag vertonen jongeren (12-18j) in het verkeer?
- IV. Welke gedragsfactoren zijn voorspellers van (de intentie tot) gewenst gedrag in het verkeer bij jongeren (12-18j)?

Voor elk van de vier onderzoeksvragen werden steeds bijkomende subvragen onderzocht: **(a)** Zijn er verschillen in geslacht?, **(b)** Zijn er verschillen in leeftijd? en **(c)** Zijn er verschillen in onderwijsvorm?

Respons

In totaal vulden 4059 leerlingen de vragenlijst volledig in. Het aantal leerlingen uit de onderwijsvorm KSO en het aantal leerlingen dat zich identificeerde als 'x' was te laag om representatief te zijn, dus deze werden niet meegenomen in het onderzoek. In Tabel 1 wordt een overzicht van de sociodemografische kenmerken van de deelnemers gegeven.

Tabel 1. Kenmerken deelnemers.

	Deelnemers (%)	Deelnemers (absolute aantal)
Geslacht		
Jongen	50%	2046
Meisje	46%	1860
X	4%	153
Graad & onderwijsvorm		
1^e graad		
A-stroom	84%	1091
B-stroom	16%	207
2^e en 3^e graad		
ASO	39%	1073
BSO	26%	721
KSO	1%	33
TSO	34%	934
Woongebied		
Landelijk	51%	2056
Stedelijk	49%	2003

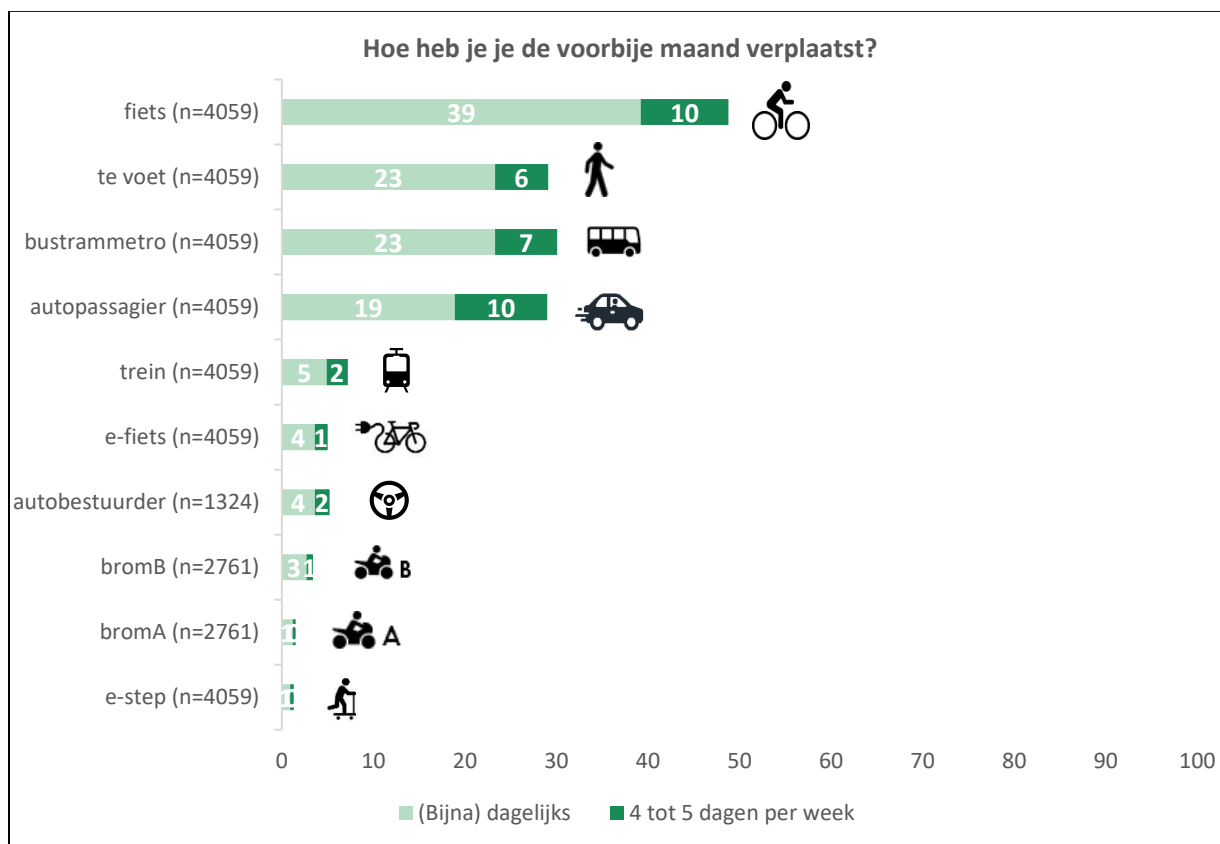
3. Resultaten

In dit rapport worden enkel de belangrijkste resultaten meegegeven. Het uitgebreide rapport is terug te vinden op de website www.vsv.be.

3.1 Hoe verplaatsen jongeren zich en zijn ze al betrokken geweest in een ongeval?

Hoe verplaatsen jongeren zich?

Jongeren verplaatsen zich vooral als actieve weggebruiker (zie grafiek 1). Zo verplaatst 4 op de 10 jongeren zich (bijna) dagelijks met de fiets. 1 op de 4 jongeren gebruikt (bijna) dagelijks de bus, tram of metro, of gaat te voet. 2 op de 10 jongeren rijdt (bijna) dagelijks mee met de auto. Tegelijkertijd zien we dat 3 op de 10 jongeren nooit fietst. De e-fiets wordt nog niet zo vaak gebruikt door jongeren, slechts 5% gebruikt deze minstens vier of vijf dagen per week. 3 op de 10 jongeren rijdt minstens vier of vijf dagen per week mee met de auto. De bromfiets en e-step worden het minst vaak gebruikt. Minder dan 1 op de 10 jongeren heeft namelijk ooit al met een e-step of bromfiets klasse A of B gereden.



Grafiek 1. Vervoerswijze waarop jongeren zich minstens 4 tot 5 dagen per week verplaatsen.

GESLACHT Jongens verplaatsen zich vaker met de fiets, de e-step en de bromfiets dan meisjes. Meisjes verplaatsen zich net als jongens het vaakst met de fiets maar zij gebruiken vaker dan jongens het openbaar vervoer en rijden vaker mee met de auto.

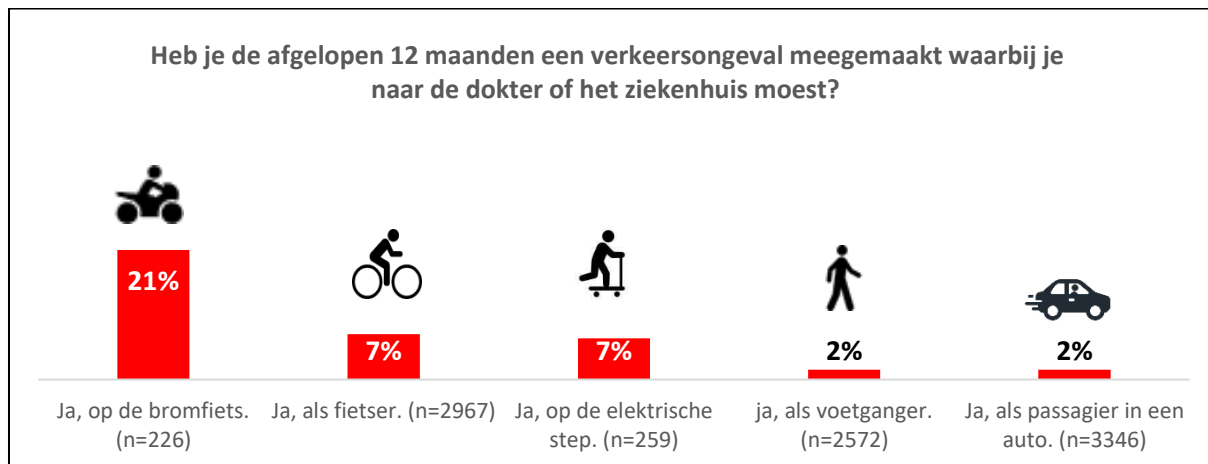
GRAAD (LEEFTIJD) Hoe ouder men wordt, hoe minder vaak men de fiets gebruikt en hoe vaker men zich verplaatst met het openbaar vervoer, de e-fiets of als autopassagier.

ONDERWIJSVORM Jongeren uit de A-stroom en ASO verplaatsen zich vooral met de fiets. Jongeren uit de B-stroom en BSO verplaatsen zich vooral te voet en met het openbaar vervoer. Jongeren uit het BSO geven meer aan dan jongeren uit ASO en TSO dat ze (bijna) dagelijks een bromfiets of e-step gebruiken.

Zijn ze al betrokken geweest in een (ernstig) verkeersongeval?

1 op de 10 jongeren heeft de afgelopen 12 maanden een verkeersongeval meegemaakt waarbij ze naar de dokter of het ziekenhuis moesten (zie grafiek 2). Ondanks dat slechts een kleine groep jongeren zich verplaatst met een bromfiets (3-5% van alle jongeren) hebben bromfietzers verhoudingsgewijs het vaakst een ongeval. Zo heeft 1 op de 5 van de bromfietzers de afgelopen 12 maanden een ongeval meegemaakt waarbij ze naar de dokter of het ziekenhuis moesten. Fietzers en e-steppers waren even

vaak betrokken in een ernstig verkeersongeval, zo een 7%. Van alle voetgangers en autopassagiers had slechts 2% de afgelopen 12 maanden een ernstig verkeersongeval.



Grafiek 2. Betrokkenheid jongeren in verkeersongevallen.

GESLACHT Jongens zijn in het algemeen vaker betrokken in ongevallen. Meer specifiek zijn jongens vaker betrokken in ongevallen met de fiets en bromfiets. Meisjes zijn daarentegen vaker betrokken in ongevallen als autopassagier.

GRAAD (LEEFTIJD) Het verschil in verkeersongevallen tussen de verschillende graden is beperkt.

ONDERWIJSVORM Jongeren uit de B-stroom, BSO en TSO zijn vaker betrokken in verkeersongevallen dan jongeren uit de A-stroom en ASO.

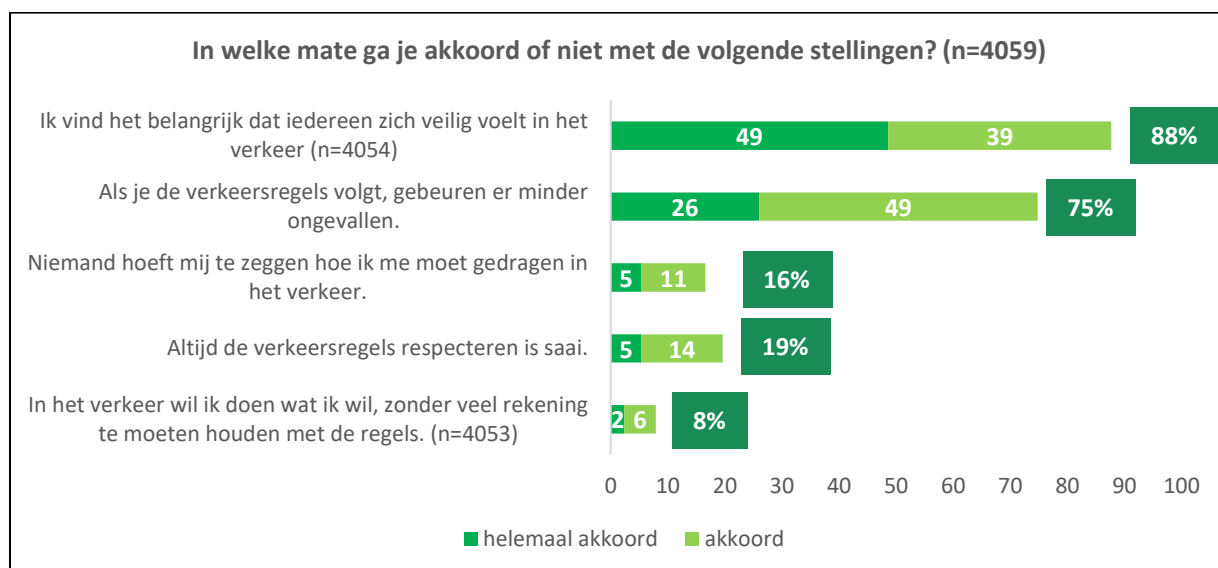
Samengevat

Jongeren gebruiken vooral de fiets. Een grote groep (3 op de 10) fietst echter nooit. Jongens verplaatsen zich vaker dan meisjes met de fiets, e-step en bromfiets. Meisjes verplaatsen zich net als jongens vooral met de fiets maar gebruiken vaker het openbaar vervoer en rijden vaker mee met de auto. Naarmate men ouder wordt, neemt het fietsgebruik af. Enkel bij jongeren uit de B-stroom en BSO zien we dat zij zich vooral te voet en met het openbaar vervoer verplaatsen. Ook de bromfiets of de e-step wordt in het BSO meer gebruikt, vergeleken met jongeren uit ASO en TSO. 1 op de 10 jongeren heeft een verkeersongeval meegemaakt in het afgelopen jaar, waarbij vooral het grote aandeel bromfietsongevallen opvalt.

3.2 Hoe staan jongeren tegenover verkeersveiligheid?

Algemeen

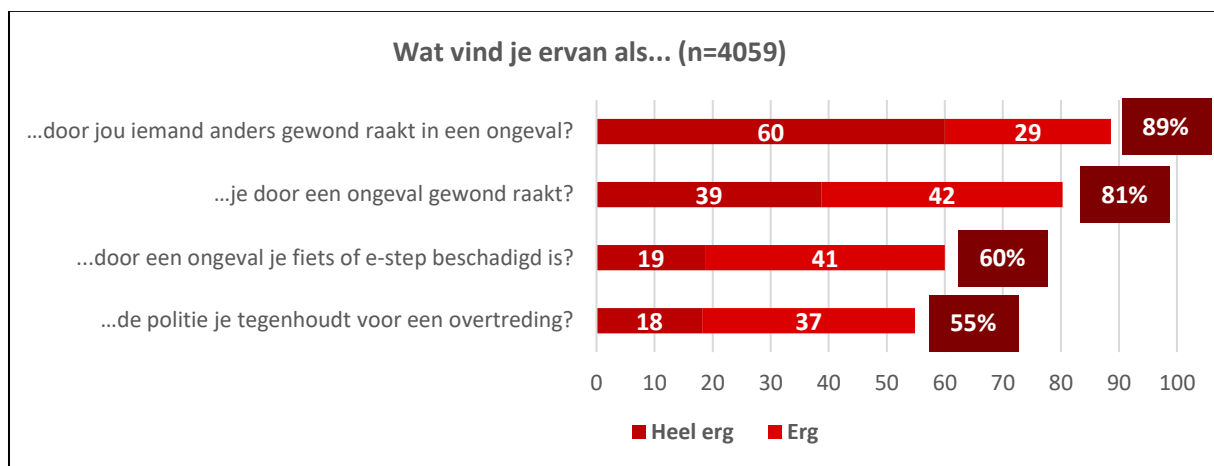
Over het algemeen hebben jongeren een positieve attitude tegenover veiligheid in het verkeer (zie grafiek 3). Zo vindt 9 op de 10 jongeren het belangrijk dat iedereen zich veilig voelt in het verkeer. Bovendien gaat 3 op de 4 jongeren er mee akkoord dat er minder ongevallen gebeuren wanneer je de verkeersregels respecteert. Hoewel slechts een kwart daar eigenlijk helemaal mee akkoord gaat. Een minderheid van de jongeren (16%) geeft aan dat niemand hen moet zeggen hoe ze zich moeten gedragen in het verkeer. Daarnaast vinden 2 op de 10 jongeren het altijd respecteren van de verkeersregels saai. Ook een heel kleine minderheid (8%) wil doen wat ze willen in het verkeer, zonder veel rekening te moeten houden met de regels.



Grafiek 3. Attitudes van jongeren tegenover verkeersveiligheid.

Hoe erg vinden ze de gevolgen van verkeersonveilig gedrag?

Jongeren vinden het vooral erg als ze zichzelf of iemand anders verwonden in een ongeval (grafiek 4). Ze vinden het minder erg als door een ongeval hun fiets of e-step beschadigd zou zijn of wanneer de politie hen zou tegenhouden.



Grafiek 4. Inschatting van de ernst van de mogelijke gevolgen van risicogedrag in het verkeer.

Wat nemen ze zichzelf voor om te doen in het verkeer?

Wanneer we vragen naar de waarschijnlijkheid van enkele gedragingen **op de fiets** zien we dat de meerderheid het fietslicht zal gebruiken en zal wachten op groen om over te steken (zie grafiek 5). Respectievelijk 8 en 7 op de 10 jongeren geven aan dit de volgende keer waarschijnlijk of zeker te doen. Wat betreft gsm-gebruik en gebruik van een koptelefoon of oortjes op de fiets liggen de intenties om zich veilig te gedragen lager. Slechts de helft van de jongeren geeft aan dat ze de volgende keer dat ze fietsen hun gsm waarschijnlijk of zeker wel zouden wegstoppen. Ook geeft slechts de helft van de jongeren aan dat ze op de fiets geen muziek zouden luisteren of één oor vrijhouden. Voor de fietshelm bestaat weinig draagvlak, slechts 17% zegt dit waarschijnlijk of zeker te zullen doen.



Grafiek 5. Intenties van jongeren op de fiets.

Te voet geven 7 op de 10 (69%) jongeren aan dat ze de volgende keer zeker of waarschijnlijk wel wachten tot het groen is om over te steken. De intentie om altijd tot aan een zebrapad te wandelen om over te steken ligt lager. Slechts 48% van de jongeren geeft aan dat ze zeker of waarschijnlijk wel zullen doen.

GESLACHT De intentie om als voetganger veilig gedrag te vertonen, ligt hoger bij meisjes dan bij jongens. Als fietser ligt bij meisjes de intentie om te wachten op groen en te rijden met een werkend fietslicht hoger dan bij jongens. Er is geen verschil in geslacht in de intentie om een helm te dragen, je gsm weg te stoppen of niet naar muziek te luisteren.

GRAAD (LEEFTIJD) Hoe ouder men wordt, hoe kleiner de intentie om veilig verkeersgedrag te stellen. Zo geeft in de eerste graad 7 op de 10 jongeren (68%) aan dat ze de volgende keer wanneer ze fietsen niet naar muziek zullen luisteren of één oor vrijhouden, in de 2^e graad is dit 5 op de 10 (52%) en in de 3^e graad is dit nog 3 op de 10 jongeren (34%) .

ONDERWIJSVORM Jongeren uit de A-stroom en ASO hebben een grotere intentie om veilig verkeersgedrag te vertonen wanneer ze met de fiets rijden dan jongeren uit de B-stroom, BSO en TSO. Als voetganger is er geen verschil in intentie tussen de verschillende onderwijsvormen.

Samengevat

In het algemeen vinden jongeren het belangrijk dat iedereen zich veilig voelt in het verkeer en slechts een minderheid wil gewoon doen waar ze zin in hebben in het verkeer. Dit zorgt er echter niet voor dat ze steeds de intentie hebben om zich veilig te gedragen. De meerderheid van de jongeren zal wel zoals wettelijk verplicht wachten op groen of in het donker met fietslichten rijden. De intentie voor niet-verplichte gedragingen zoals de gsm wegstoppen op de fiets of geen muziek te luisteren ligt al een pak lager. De kans dat ze een helm zullen dragen is relatief klein. Ook geeft minder dan de helft van de jongeren aan dat ze het zien zitten om steeds te wandelen tot een zebrapad om over te steken.

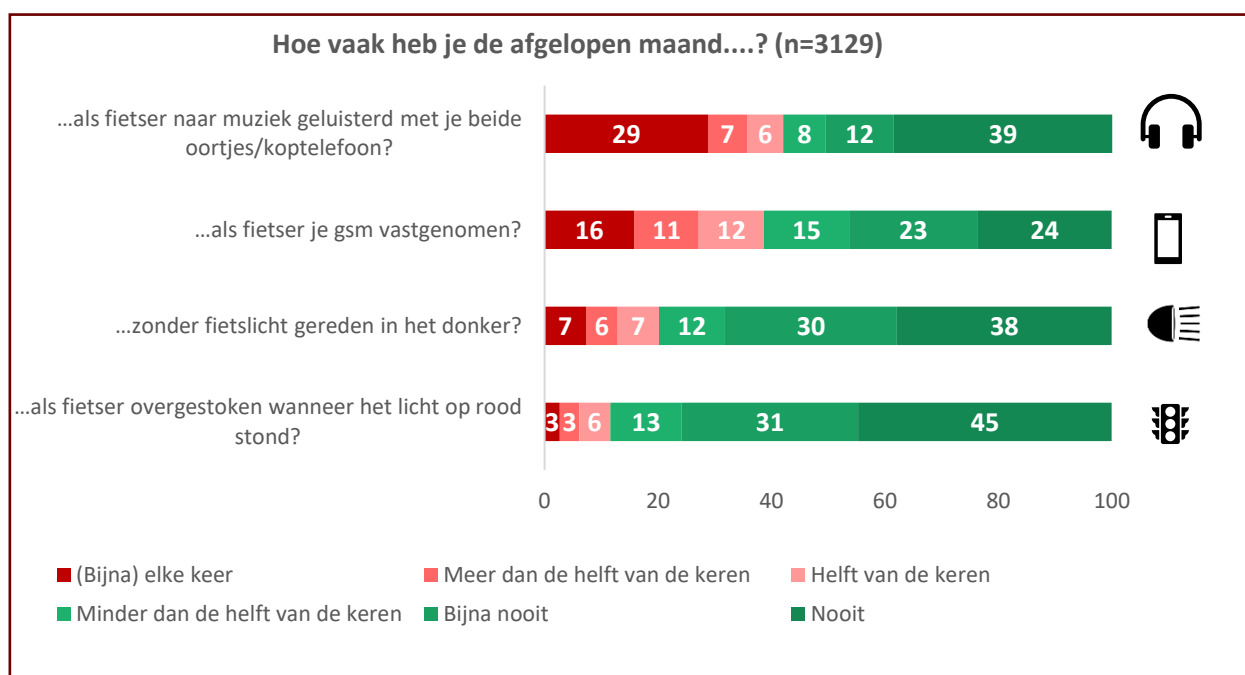
3.3 Hoe gedragen jongeren zich in het verkeer?

Naast hun voornemen voor veilig verkeersgedrag, hebben we ook bevraagd hoe jongeren zich momenteel gedragen in het verkeer. We maken hierbij het onderscheid tussen het gedrag als fietser, voetganger, op de elektrische step en als autopassagier. In totaal werden 15 verschillende gedragingen bevraagd.

Als fietser

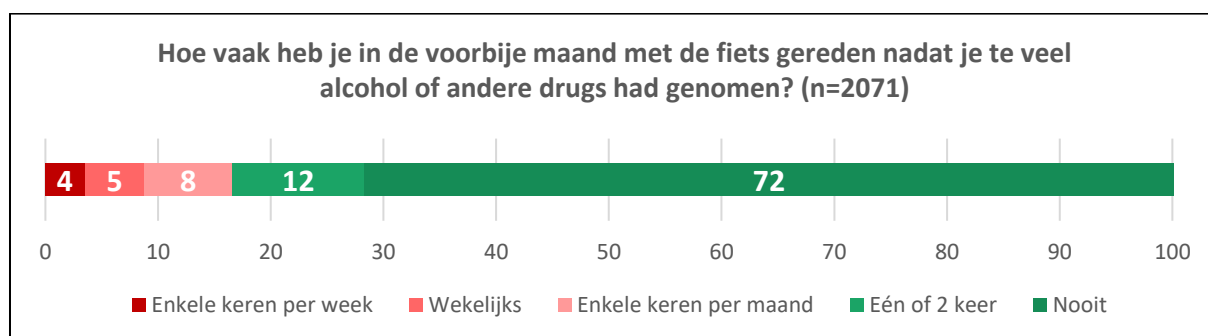
De intentie om een fietslicht te gebruiken en om te wachten op groen licht lag vrij hoog en dat zien we ook terug in het gedrag (zie grafiek 6). Zo geeft minder dan 1 op de 10 jongeren aan dat ze (bijna) elke

keer oversteken wanneer het licht op rood staat of dat ze (bijna) elke keer zonder fietslicht rijden in het donker. Bijna 2 op de 10 jongeren geeft aan dat ze (bijna) elke keer hun gsm gebruiken op de fiets. Muziek luisteren op de fiets doen jongeren vaker. 1 op de 3 jongeren geeft aan dat ze (bijna) elke keer een koptelefoon of beide oortjes gebruiken op de fiets.

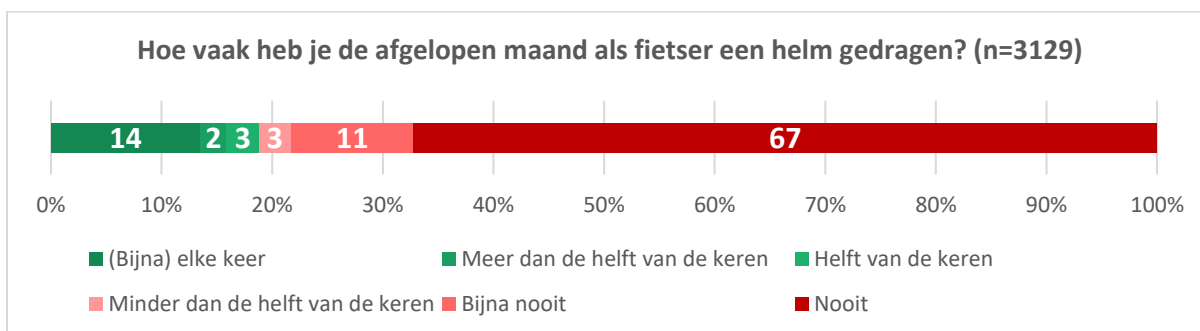


Grafiek 6. Risicogedrag van jongeren op de fiets.

Uit grafiek 7 blijkt dat 1 op de 10 jongeren uit de 2^e en 3^e graad (9%) aangeeft minstens wekelijks onder invloed te rijden op de fiets. Grafiek 8 toont aan dat 8 op de 10 jongeren (78%) aangeeft (bijna) nooit een helm te dragen op de fiets.



Grafiek 7. Rijden onder invloed op de fiets.



Grafiek 8. Helmdracht op de fiets.

Grafiek 9 geeft weer hoe jongeren zich gedragen in een dodehoeksituatie. In de bevroegde situatie gaf iets minder dan de helft van de fietsers de meest veilige optie als antwoord, namelijk wachten achter de vrachtwagen (op het fietspad) tot wanneer deze weg is. Bijna 4 op de 10 jongeren plaatst zich in de dode hoek van de vrachtwagen.



Grafiek 9. Gedrag van jongeren in een dodehoeksituatie

Als voetganger

Een zeer kleine minderheid van de jongeren (3%) geeft aan dat ze (bijna) elke keer oversteken door het rood. 1 op de 10 jongeren (9%) geeft aan dat ze (bijna) elke keer naast een zebrapad oversteken wanneer er wel één in de buurt is.

Op de elektrische step

Zoals eerder aangegeven verplaatst 6% van alle jongeren zich wel eens met een e-step. De meerderheid van deze jongeren vertoont onveilig gedrag op de e-step. Zo geeft 1 op de 5 e-steppers aan dat ze (bijna) elke keer hun gsm vastnemen op de e-step (20%) of dat ze (bijna) elke keer met twee personen reden (16%). 5 op de 10 (85%) e-steppers luistert (bijna) altijd naar muziek met beide oortjes en/of een koptelefoon op de e-step. 8 op de 10 (84%) rijdt (bijna) altijd zonder helm.

Als autopassagier

De grote meerderheid van de jongeren draagt de gordel wanneer ze als passagier meerijden in de auto. Vooraan draagt 9 op de 10 jongeren (93%) (bijna) altijd hun gordel. Op de achterbank is dit nog 8 op de 10 (83%).

Verschillen in geslacht, graad en onderwijsvorm

GESLACHT Jongens steken vaker over door het rood als voetganger en als fietser. Ze steken ook vaker over naast een zebrapad wanneer er één vlakbij is, rijden vaker zonder fietslicht en rijden vaker onder invloed op de fiets dan meisjes. Meisjes daarentegen luisteren vaker dan jongens naar muziek op de fiets en gebruiken vaker hun gsm op de fiets.

GRAAD (LEEFTIJD) Het vertonen van risicogedrag stijgt met de leeftijd. Zo geeft de helft (55%) van de fietsende jongeren in de eerste graad aan dat ze nooit naar muziek luisteren op de fiets met een koptelefoon of beide oortjes. In de tweede graad geeft nog 4 op de 10 jongeren (38%) aan dit nooit te doen, in de derde graad is dit nog 2 op de 10 jongeren (21%).

ONDERWIJSVORM Jongeren uit BSO vertonen het vaakst risicogedrag. Jongeren uit ASO vertonen het minst vaak risicogedrag. Zo geeft 45% van de jongeren uit BSO aan dat ze op de fiets (bijna) elke keer naar muziek luisteren met een koptelefoon en/of beide oortjes. In TSO is dit 37% en in ASO 33%. 24% van de jongeren uit BSO geeft aan (bijna) elke keer hun gsm te gebruiken op de fiets. In TSO is dit 21%, in ASO 17%.

Samengevat

De meeste jongeren gedragen zich zoals het hoort in het verkeer, maar er zijn enkele risicogedragingen die vaak voorkomen. Zo is er een grote groep jongeren die de gsm gebruikt op de fiets en/of een koptelefoon of oortjes gebruikt op de fiets. Meer dan de helft van de jongeren zet zich in een dodehoeksituatie niet op een veilige plek achter de vrachtwagen. Slechts een kleine groep gebruikt de e-step maar deze groep gedraagt zich grotendeels onveilig door het gebruik van de gsm, het gebruik van een koptelefoon of oortjes of door met twee te rijden op een e-step.

Hoe ouder men wordt, hoe vaker men risicogedrag vertoont. Jongens steken vaker dan meisjes over door het rood als voetganger en als fietser. Daarbij steken ze vaker over naast een zebrapad wanneer er één vlakbij is, rijden vaker zonder fietslicht en rijden vaker onder invloed op de fiets. Meisjes

daarentegen luisteren vaker naar muziek op de fiets en gebruiken vaker al fietsend hun gsm. Jongeren uit de B-stroom en BSO vertonen het vaakst risicogedrag, gevolgd door jongeren uit TSO. Jongeren uit de A-stroom en ASO vertonen het minst vaak risicogedrag.

3.4 Waarom nemen jongeren risico's in het verkeer?

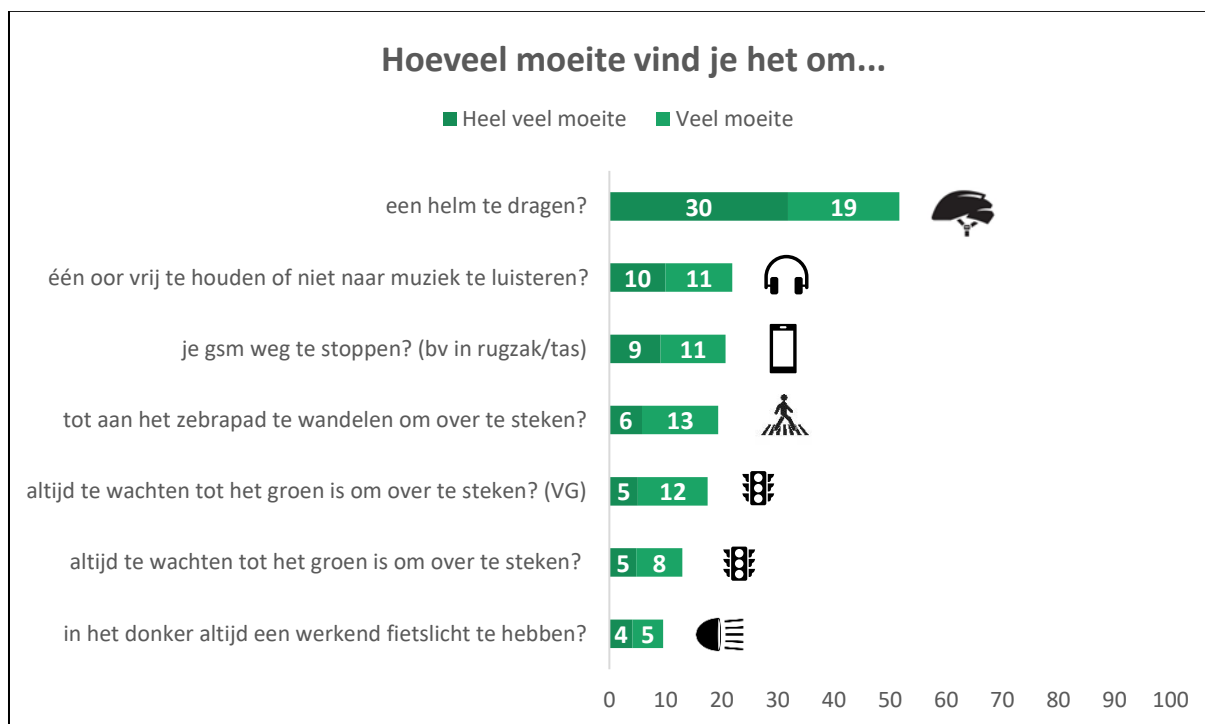
Als laatste willen we inzicht krijgen in de gedragsfactoren die bepalen of jongeren zich (on)veilig gedragen in het verkeer. We hebben in totaal 10 gedragsbepalers bevraagd: risicoperceptie, moeite, twijfel, sociale omgeving, inschatting van de ernst van de gevolgen, belang, autonomie, saaiheid, uitkomstverwachting en aversie. We bespreken hieronder de 3 voornaamste gedragsbepalers die uit de analyse kwamen. Verder gaan we dieper in op groepsdruk, aangezien dit ook een belangrijke factor bleek te zijn.

Belangrijkste gedragsbepalers

De belangrijkste redenen die uit de analyse kwamen over waarom jongeren zich (on)veilig gedragen in het verkeer, zijn (1) de moeite die het vraagt om zich veilig te gedragen, (2) de twijfel die ze hebben over het feit of het veilige gedrag wel echt veiliger is en (3) dat ze zien dat hun vrienden zich ook (on)veilig gedragen.

1. Het vraagt moeite

Jongeren die risicogedrag vertonen, vinden het meer moeite om zich veilig te gedragen dan jongeren die geen risicogedrag vertonen. Zo vindt de helft van de jongeren (49%) dat het (heel) veel moeite kost om een helm te dragen (zie grafiek 10). 1 op de 5 jongeren vindt dat het (heel) veel moeite kost om altijd te wachten tot het groen is om over te steken als voetganger of tot aan een zebrapad te wandelen om over te steken. Hetzelfde geldt voor het wegstoppen van de gsm en het niet naar muziek luisteren of één oor vrijhouden op de fiets.



Grafiek 10. Moeite die het jongeren kost om veilig verkeersgedrag te vertonen.

GESLACHT Jongens geven meer aan dan meisjes dat het hen moeite kost om altijd te wachten tot het groen is om over te steken (zowel als voetganger als fietser) en om in het donker altijd een werkend fietslicht te hebben. Meisjes geven dan weer vaker aan dan jongens dat het voor hen een inspanning is om een helm te dragen.

GRAAD (LEEFTIJD) Hoe ouder men wordt, hoe meer moeite het kost om zich veilig te gedragen. Zo geeft iets meer dan 1 op de 10 jongeren uit de eerste graad (15%) aan dat het (heel) veel moeite kost om hun gsm weg te stoppen wanneer ze fietsen, terwijl dit bij jongeren uit de derde graad bijna 1 op de 3 jongeren (27%) is.

ONDERWIJSVORM Jongeren uit de B-stroom en BSO vinden dat het meer moeite kost om veilig verkeersgedrag te stellen dan jongeren uit de A-stroom, ASO en TSO. Dit geldt voor alle bevestigde gedragingen behalve het dragen van de helm. Ongeacht welke onderwijsvorm jongeren volgen vinden ze het een even grote inspanning om een helm te dragen.

2. Ze twijfelen of het gewenst gedrag wel echt veiliger is

Jongeren die risicogedrag vertonen, twijfelen er meer aan of het 'veilige' gedrag wel echt veiliger is dan jongeren die geen risicogedrag vertonen. De meerderheid van de jongeren twijfelt er nochtans niet aan dat bepaalde gedragingen veiliger zijn. Die twijfel speelt het minst bij fietsverlichting. Zo vindt 9 op de 10 jongeren (88%) dat het helemaal of eerder wel veiliger is om altijd een werkend fietslicht te hebben

in het donker. Over de fietshelm is de meeste twijfel. Maar 6 op de 10 (59%) vindt het veiliger op een helm te dragen.

GESLACHT Jongens geven vaker dan meisjes aan dat ze twijfelen of het gewenste gedrag wel echt veiliger is. Dit is zo voor alle bevraagde gedragingen.

GRAAD (LEEFTIJD) Hoe ouder men wordt, hoe meer men eraan twijfelt of het gewenste gedrag wel echt veiliger is. Zo twijfelen jongeren uit de 2^e en 3^e graad er meer aan of het wel veiliger is om een helm te dragen, dan jongeren uit de 1^e graad.

ONDERWIJSVORM Jongeren uit de B-stroom en BSO twijfelen meer dan jongeren uit de A-stroom, ASO en TSO of het gewenste gedrag wel echt veiliger is. Zo geven jongeren uit BSO vaker aan dat ze twijfelen of een werkend fietslicht in het donker wel echt veiliger is dan jongeren uit ASO en TSO.

3. Ze zien (on)veilig gedrag bij hun vrienden

Jongeren die hun vrienden onveilig gedrag zien vertonen, zijn zelf ook meer geneigd om zich onveilig te gedragen. Zo geeft de helft van de jongeren aan dat de meeste tot (bijna) iedereen van hun vrienden naar muziek luistert op de fiets met beide oortjes of een koptelefoon (50%) of hun gsm vastnemen op de fiets (49%).

ONDERWIJSVORM Jongeren uit de B-stroom, BSO en TSO zien vaker dan jongeren uit de A-stroom en ASO dat hun vrienden onveilig gedrag stellen. Zo zien jongeren uit BSO en TSO vaker dan jongeren uit ASO dat hun vrienden op de fiets naar muziek luisteren met een koptelefoon of beide oortjes.

GESLACHT Jongens zien vaker dan meisjes dat hun vrienden ook naast het zebrapad oversteken, terwijl meisjes vaker zien dat hun vrienden een koptelefoon, oortjes of gsm gebruiken op de fiets.

GRAAD (LEEFTIJD) Hoe ouder men wordt, hoe meer men ziet dat jongeren uit de vriendengroep zich onveilig gedragen. Zo geeft 1 op de 10 jongeren in de 1^e graad (10%) aan dat (bijna) iedereen van zijn vrienden een koptelefoon of oortjes gebruikt op de fiets. In de 2^e graad geeft 1 op de 4 jongeren (25%) dit aan en in de 3^e graad stijgt dit naar bijna 4 op de 10 jongeren (41%).

Groepsdruk

Jongeren zijn onderhevig aan groepsdruk, ook in het verkeer. Zo geeft 1 op de 3 jongeren aan dat ze in een gevaarlijke situatie mee door het rode licht zouden fietsen terwijl ze liever zouden wachten op groen licht. 1 op de 4 geeft aan dat dat ze zouden instappen bij een dronken bestuurder terwijl ze dit eigenlijk liever niet zouden doen (grafiek 11).



Grafiek 11. Groepsdruk in het verkeer bij jongeren.

Samengevat

De belangrijkste redenen waarom jongeren zich onveilig gedragen in het verkeer zijn de moeite die het kost om zich veilig te gedragen, twijfels of het gedrag wel echt veiliger is en het feit dat ze hun vrienden het gedrag zien vertonen. Bij een grote groep van de jongeren speelt ook groepsdruk een zekere rol.

4 Discussie

Uit de resultaten blijkt dat de meeste jongeren positief staan tegenover verkeersveiligheid en dat de meerderheid zich op een veilige manier gedraagt in het verkeer. Anderzijds tonen de resultaten aan dat jongeren bepaalde risicovolle gedragingen behoorlijk vaak vertonen en dat er nood is aan verdere maatregelen om de verkeersveiligheid bij jongeren te verbeteren.

Gsm-gebruik op de fiets: hoe groot is het probleem?

Uit dit onderzoek blijken voornamelijk dodehoeksituaties, het gebruik van een gsm tijdens het fietsen en het dragen van koptelefoons en oortjes problematisch te zijn onder jongeren. Ook TeamAlert deed onderzoek naar risicogedrag bij jongeren (12-24j) in het verkeer en kwam tot gelijkaardige conclusies. Ze zagen dat jongeren vaker dan volwassenen muziek luisteren op de fiets en vaker hun gsm gebruiken als fietser (Stichting TeamAlert, 2023).

De vraag is echter of beide gedragingen even gevaarlijk zijn. Uit Nederlands onderzoek naar ernstige fietsongevallen bij jongeren onder de 25 jaar blijkt dat slechts 2% van de ongevallen veroorzaakt werd door gsm-gebruik op de fiets. Het gebruik van een koptelefoon of luisteren naar muziek werd door 7% van de slachtoffers aangegeven als oorzaak. Het onderzoek van SWOV concludeerde dat niet aangetoond kan worden dat gsm-gebruik een belangrijke oorzaak is van (ernstige) fietsongevallen. Andere afleidingen, zoals muziek luisteren of met anderen praten bleken een grotere rol te spelen bij

jongere fietsers (VeiligheidNL, 2022). SWOV (2020) geeft wel aan dat fietsers die hun gsm gebruiken tijdens het fietsen gemiddeld een lagere snelheid hebben, meer slingeren, vaker relevante zaken over het hoofd zien en vaker onveilig fietsgedrag vertonen. Maar welke impact dit echt heeft naar verkeersongevallen is onduidelijk.

Waarom nemen jongeren risico's?

Er bestaan meerdere verklaringen voor waarom jongeren zich risicovol gedragen (in het verkeer). Hieronder wordt kort de rol van de hersenontwikkeling en de invloed op de verschillende gedragsbepalers besproken, gevolgd door de invloed van geslacht, leeftijd en onderwijsvorm.

Hersenontwikkeling

Door de manier waarop onze hersenen zich ontwikkelen, nemen jongeren tijdens de adolescentie meer risico's (SWOV, 2022). Het brein maakt tussen het 10^e en 25^e levensjaar een hele transformatie door. Hersenonderzoek wijst uit dat tijdens de vroege adolescentie de gebieden die verantwoordelijk zijn voor functies zoals plannen, zelfcontrole en het overdenken van langetermijneffecten, zoals de prefrontale cortex, nog volop in ontwikkeling zijn (Steinberg, et al., 2008; Vlakveld, 2014). Gebieden die verantwoordelijk zijn voor impulsiviteit en verhoogde gevoeligheid voor beloning, en vooral voor sociale beloning worden al vroeger in de adolescentie actiever. Zij worden extra geactiveerd door de puberteitshormonen. Door de ongelijke ontwikkeling van de hersenen in deze levensperiode is de impulscontrole in deze levensfase veel lager en hebben jongeren een overactief beloningscentrum.

Het brein van jongeren is daardoor gevoelig voor impulsen en is sneller getriggerd door een vooruitzicht op een **beloning**. Door die grotere gevoeligheid voor directe beloningen houden jongeren vooral rekening met directe gevolgen en zijn ze minder gericht op wat de gevolgen in de verdere toekomst eventueel kunnen zijn ('hoe raak ik straks terug veilig thuis als ik nu dat ene drankje aanneem?') (Kohnstamm, 2002). En dat maakt dat jongeren meer experimenteel gedrag gaan vertonen. Ze zoeken kicks, uitdagingen en nieuwe ervaringen, bijvoorbeeld met het gebruiken van middelen of stunten op hun scooter (Nelis, H & van Sark, Y; 2019).

Twijfel

Het is daarom niet verwonderlijk dat jongeren vaak twijfelen of het gewenste gedrag wel degelijk veiliger is. In veel gevallen loopt het nemen van risico's zoals zonder fietslicht rijden of onder invloed van alcohol goed af. Hierdoor gaan ze ook hun eigen mogelijkheden in het verkeer overschatten (SWOV, 2008, Twisk et al. 2018; Meyer et al. 2014; Reyna et al., 2006).

Sociale omgeving

De sociale omgeving wordt voor jongeren steeds belangrijker en de invloed van leeftijdsgenoten speelt hierbij een grote rol (SWOV, 2022). Hersenonderzoek toont aan dat de aanwezigheid van leeftijdsgenoten leidt tot een grotere kans op het vertonen van risicovol gedrag, omwille van de activatie van hersengebieden die gelinkt zijn aan beloning (Chein et al., 2010). Zo blijkt dat samen fietsen een invloed heeft op het aantal ongevallen bij 13-17 jarigen. Deze leeftijdsgroep komt het vaakst

op spoed terecht nadat ze in een groep van meer dan twee personen fietsten (SWOV, 2016). Ook groepsdruk speelt hierbij een grote rol, het is voor jongeren moeilijk om hieraan te weerstaan (Twisk, 2014). Huidig onderzoek toont aan dat ook in het verkeer jongeren bepaald gedrag vertonen om mee te doen met de groep, wanneer ze dit eigenlijk liever niet zouden doen.

Ervaren moeite

Uit de resultaten van dit onderzoek blijkt dat de moeite die jongeren ervaren een belangrijke rol speelt in hun verkeersgedrag. Op basis van huidig onderzoek kunnen echter geen conclusies gemaakt worden over de oorzaak van deze moeite. Kost het hun moeite enkel en alleen omwille van de inspanning die het vraagt of omdat ze onvoldoende overtuigd zijn van het belang van het gedrag?

Saaiheid & autonomie

Het volgen van de verkeersregels kan saai zijn voor jongeren en het beperkt hun autonomie omdat ze niet zelf kunnen bepalen wat ze doen. Jongeren hebben tenslotte behoefte aan autonomie en vrijheid en de invulling hiervan kan leiden tot het vertonen van risicogedrag (Stichting Team Alert, 2022).

Geslacht

Jongens zijn meer dan meisjes geneigd om risico's te nemen (SWOV, 2022). Meisjes hebben veiligere attitudes wat betreft fietsen (SWOV, 2022) en jongens zijn vaker betrokken bij verkeersongevallen (Vias Institute, 2018). Ook in het huidig onderzoek komen deze bevindingen naar voor.

Leeftijd

De bevinding dat risicogedrag stijgt met de leeftijd kan gezien worden als een normale trend die enerzijds het gevolg is van toenemende vrijheid in de adolescentie en meer gelegenheden om risicogedrag te vertonen. Anderzijds is er ook een verklaring terug te vinden in de ontwikkeling van de hersenen. Dit zorgt voor een toenemende *sensation seeking*, een vorm van impulsiviteit, die stijgt gedurende de periode van adolescentie (Romer, 2010).

Onderwijsvorm

Huidig onderzoek toont aan dat jongeren uit de B-stroom en BSO vaker risicogedrag vertonen in het verkeer en vaker betrokken zijn bij verkeersongevallen, dan jongeren uit de A-stroom en ASO. Ook voor risicogedrag in het algemeen (breder dan de verkeerscontext) toont eerder onderzoek verschillen aan tussen jongeren uit verschillende onderwijsvormen, al zou dit verschil eerder beperkt zijn (HBSC, 2014). Een mogelijke verklaring hiervoor is het verschil in socio-economische status waarbij de sociale positie als beschermende factor dient. Zo hebben jongeren met een betere sociale status meer toegang tot ondersteuning en hebben ze meer te verliezen (Kipping et al., 2014).

5 Aanbevelingen

Op basis van de resultaten van dit onderzoek kunnen enkele aanbevelingen gedaan worden voor het samenstellen van interventies om de verkeersveiligheid bij jongeren te vergroten.

Waar liggen de prioriteiten?

Er wordt aanbevolen om in de lagere graden voornamelijk te focussen op het gedrag als fietser. De meerderheid van de jongeren verplaatst zich op deze manier en de meeste risicogedragingen gebeuren als fietser. De focus dient te liggen op afleiding op de fiets en de dodehoeksituatie. Zo kan aanbevolen worden om het luisteren naar muziek op de fiets te beperken of slechts één oortje te gebruiken. Verantwoord gsm-gebruik op de fiets kan gestimuleerd worden door de gsm op voorhand weg te stoppen of af te stappen wanneer men een bericht wil lezen of sturen. Leerlingen uit de B-stroom, BSO, en TSO vertonen meer risicogedrag en zijn vaker betrokken bij ernstige verkeersongevallen. Daarom wordt aanbevolen meer aandacht aan deze doelgroepen te schenken. Oudere graden vertonen meer risicogedrag maar preventief werken in jongere graden is evenzeer belangrijk.

Ondanks dat een kleine groep jongeren met de bromfiets rijdt hebben zij verhoudingsgewijs de grootste kans op een ongeval. Daarom wordt aanbevolen om doelgroepgericht interventies te ontwikkelen voor jongeren die met de bromfiets rijden. Deze kunnen bijvoorbeeld ingezet worden in scholen of klassen waarbij een groter aantal jongeren met de bromfiets rijdt, zoals in het BSO-onderwijs.

Hoe kan verkeerseducatie een antwoord bieden?

Om de inhoud van de interventies vorm te geven wordt aanbevolen om in te spelen op de drie belangrijkste gedragsbepalers die besproken werden, namelijk moeite, twijfel en de sociale omgeving.

- **Moeite:** Om op de gedragsbepaler 'moeite' in te spelen dient eerst de oorzaak van de moeite uitgezocht te worden. Gaat het over de inspanning zelf of gaat het eerder over de bereidheid, het onvoldoende overtuigd zijn van het belang van het gedrag? Wanneer het gaat over de zuivere inspanning kan men aantonen hoe gemakkelijk het gewenste gedrag is. Dit kan o.a. via het werken met gedragstechnieken als een stappenplan of social modeling. Wanneer jongeren moeite hebben met het gewenste gedrag omdat ze het gedrag niet belangrijk genoeg vinden, dient eerst het belang hiervan te worden benadrukt alvorens bijvoorbeeld een stappenplan te gebruiken.
- **Twijfel/risicoperceptie:** Om op de gedragsbepaler 'twijfel' in te spelen dient aangetoond te worden waarom het gewenste gedrag veiliger is. Dit kan door hen de risico's duidelijk te maken via ervaringsgerichte gedragstechnieken zoals een virtual-reality ervaring of een gevaarherkenningstraining.

- **Sociale omgeving:** Om op de gedragsbepaler 'sociale omgeving' in te spelen kunnen meer positieve of dynamische normen gecommuniceerd worden. Dit kan door cijfers en stellingen te tonen die inspelen op het sociale brein. Verder wordt aanbevolen om in te spelen op groepsdruk. Hiervoor kunnen interventies ontwikkeld worden die jongeren strategieën aanleveren om weerbaarder te worden.

Bibliografie

- Chein, M. S., Albert, D., O'Brien, L., Uckert, K. & Steinberg, L. (2010, december). Peers increase adolescent risk taking by enhancing activity in the brain's reward circuitry. *Developmental Science* 14, p.F1-F10.
- Gheorghiu, A., Delhomme, P., & L., F. M. (2015, November). Peer pressure and risk taking in young drivers' speeding behaviour. *Transportation Research Part F: Traffic Psychology and Behaviour*, p. 101-111.
- Kipping, R., Smith, M., Heron, J., Hickman, M., Campbell, R., Multiple risk behaviour in adolescence and socio-economic status: findings from a UK birth cohort *European Journal of Public Health*, 25, 44-49
- Meyer, S., Sagberg, F. & Torquato, R. (2014). Traffic hazard perception among children. In: *Transportation Research Part F: Traffic Psychology and Behaviour*, vol. 26, p. 190-198.
- HBSC. (2010). *Risicogedrag: middelengebruik*. Opgehaald van Vlaanderen.be: https://www.vlaanderen.be/cjm/sites/default/files/2020-05/2014_fiche_risicogedrag.pdf
- Reyna, V.F. & Farley, F. (2006). Risk and rationality in adolescent decision making: implications of theory, practice en public policy. In: *Psychological Science in the public interest*, vol. 7, nr. 1, p. 50.
- Romer, D. (2010). Adolescent Risk Taking, Impulsivity, and Brain Development: Implications for Prevention. *Developmental Biopsychology*, p.263-76.
- Stichting TeamAlert. (2022). *Jongeren en eigen verantwoordelijkheid. Literatuurstudie*. Opgehaald van [teamalert_jongeren_eigenverantwoordelijkheid_literatuurstudie.pdf](#).
- Stichting TeamAlert. (2023). *Factsheet Jongeren en risicogedrag*. Opgehaald van Teamalert: https://teamalert.nl/media/w1dfv3p1/factsheet-jongeren-en-risicogedrag_2023.pdf
- SWOV (2008). *Verkeersveiligheid van kinderen*. Een ongevalanalyse en literatuurstudie, 2008. SWOV, Leidschendam.
- SWOV (2017). *Fietsongevallen in Nederland: SEH-behandelingen 2016*. 2017.SWOV, Amsterdam.
- SWOV (2019). *Kinderen van 0-14 jaar*. SWOV-factsheet, juli 2019. SWOV, Den Haag
- SWOV (2020). *Afleiding in het verkeer*. SWOV-factsheet, juli 2020. SWOV, Den Haag.
- SWOV (2022). *Jongeren (pubers en adolescenten)*. SWOV-factsheet, november, 2022. SWOV, Den Haag.



Twisk, D., Wesseling, S., Vlakveld, W., Vissers, J., et al. (2018). Higher-order cycling skills among 11- to 13-year-old cyclists and relationships with cycling experience, risky behavior, crashes and self-assessed skill. In: Journal of Safety Research, vol. 67, p. 137-143.

VeiligheidNL (2022). *Fietsongevallen en snor-/bromfietsongevallen in Nederland*. Opgehaald van Fietsongevallen en snor-/bromfietsongevallen in Nederland (veiligheid.nl)

VIAS Institute. (2018, augustus). *Elke dag raken de 10 kinderen gewond in het verkeer in ons land*. Opgehaald van VIAS Institute: <https://www.vias.be/nl/newsroom/elke-dag-raken-de-10-kinderen-gewond-in-het-verkeer-in-ons-land/>

VIAS Institute. (2022, augustus). *12 jaar en 16 jaar zijn de risicoleeftijden voor jongeren op weg naar school*. Opgehaald van VIAS Institute: VIAS | 12 jaar en 16 jaar zijn de risicoleeftijden voor jongeren op weg naar school.

