



Rapport nr. 2024-R-16-NL

Kinderen en verkeersveiligheid: percepties en gedragingen

Een casestudie bij leerlingen van het vijfde en zesde leerjaar

Rapportnummer	2024 – R – 16 -NL
Wettelijk depot	D/2024/0779/41
Opdrachtgever	Federale Overheidsdienst Mobiliteit en Vervoer
Publicatiedatum	26/08/2024
Auteur(s)	Shirley Delannoy, Manon Feys, Margaux Lambert, Sophie Vanhove en Isabel Verwee
Review	Marie-Axelle Granié (Université Gustave Eiffel, Frankrijk)
Verantwoordelijke uitgever	Karin Genoe

Inzichten of standpunten in dit rapport zijn niet noodzakelijk deze van de opdrachtgever.

Overname van informatie uit dit rapport is toegestaan mits expliciete bronvermelding:
Delannoy, S., Feys, M., Lambert, M., Vanhove, S. & Verwee, I. (2024). Kinderen en verkeersveiligheid: percepties en gedragingen. Een casestudie bij leerlingen van het vijfde en zesde leerjaar, Brussel: Vias institute
Ce rapport est également disponible en français.

This report includes a summary in English.

Het Vias institute bedankt de leerlingen, leerkrachten en scholen die aan dit onderzoeksproject hebben deelgenomen.

Inhoud

Lijst van tabellen en figuren	5
Samenvatting	6
Summary	8
1 Inleiding	10
2 Korte contextbeschrijving	11
2.1 Stand van zaken van de verkeersveiligheid van kinderen	11
2.2 Kwetsbaarheid van kinderen, waarom?	11
2.3 De verkeersruimte als een genormeerde sociale omgeving	14
2.4 Kindervoer	15
3 Methode en gegevensverzameling	17
3.1 Verzamelmethode	17
3.2 Kinderen uit het vijfde en zesde leerjaar	17
3.3 Selectie van de scholen en organisatie van de groepen	18
3.3.1 Selectie van de scholen	18
3.3.2 Organisatie van de groepen	19
3.4 Discussiegids	19
3.5 Overzicht van de scholen	22
4 Resultaten van de gespreksgroepen met de kinderen	24
4.1 Eerste associaties, eerste gedeelde ervaringen	25
4.2 De weg naar school - Vervoerwijzen	27
4.3 Veilig op mijn weg	30
4.3.1 Ik weet dat het voor mijn veiligheid is, maar...	31
4.3.2 De waargenomen gedragingen in het verkeer	36
4.3.3 Het onveiligheidsgevoel - weginrichting en voertuigen	43
4.3.4 Volwassenen, voorbeelden om te volgen?	45
4.4 De bredere kwestie van (on)veiligheid	46
4.4.1 Vreemde ontmoetingen	46
4.4.2 Respect, wat we leuk vinden om te zien op de weg	47
4.5 Hun ideale verkeersveiligheid	48
4.6 Enkele specifieke kenmerken van de scholen	52
5 Gesprekken & conclusies	54
5.1 Het belang van rolmodellen	56
5.2 Risicogedrag ook in de statistieken	56
5.3 Opmerkingen over het verloop van de gespreksgroepen	57
6 Aanbevelingen	59
6.1 Opvoeding, bewustmaking en betrokkenheid	59
6.1.1 Ouders	59
6.1.2 Kinderen	60
6.2 Sociale marketing	61
6.3 Een "veilige" benadering	61

6.3.1	Veiligere verplaatsingen	61
6.3.2	Controle- en sanctiestrategieën	63
	Referenties	64
	Bijlage I - Brief en toestemmingsformulier gericht aan de ouders van de kinderen die deelnemen aan de studie "Kinderen en Verkeersveiligheid"	67
	Bijlage III –Illustraties gebruikt in fase 2 van de gesprekken	72
	Bijlage IV –Illustraties gebruikt in fase 3 van de gesprekken	73

Lijst van tabellen en figuren

Table 1. Verdeling van scholen op basis van de ratio bevolkingsdichtheid/inkomen	19
Table 2. Overzicht van de scholen en toegewezen codes.	22
Tabel 3. Illustraties van de eerste associaties die kinderen maken met verkeersveiligheid - (a) school FL3, (b) school FL2, (c) school BXL1, (d) school W2, (e) school W1 en (f) school BXL2.....	26
Figuur 1. Aandeel verkeersslachtoffers per type verkeersdeelnemer bij kinderen (0 tot 14 jaar) naar leeftijd (2020 en 2022) volgens het Vias institute (Slootmans, 2022).	11
Figuur 2. Selectieproces van de scholen.	19
Figuur 3. Illustratie van fase 2 van de gespreksgroepen - Gedragingen die kinderen leuk of niet leuk vinden om te zien of zelf te doen op de weg.	21
Figuur 4. De onderwerpen die in de studie worden behandeld.	24
Figuur 5. Illustraties van de vervoerwijzen in een van de groepen van school FL1 en van school W1.	27
Figuur 6. Illustraties van fase 2 van sommige gespreksgroepen - (a) school FL2, (b) school W2, (c) school W3, (d) school BXL1 en (e) school BXL2.	31
Figuur 7. Illustratie van de BIVV campagne - Kinderen en snelheid	60

Samenvatting

Deze studie onderzoekt hoe kinderen in het vijfde en zesde leerjaar verkeersveiligheid ervaren door hen zelf te laten vertellen over het gedrag dat zij in het verkeer vertonen en/of waarnemen. Het doel is om inzicht te krijgen in hun percepties van wat zij als gevaarlijk of veilig beschouwen, en om de woorden en betekenissen die zij aan deze begrippen geven te verzamelen, evenals de gedragingen die hun gevoel van veiligheid versterken.

Acht scholen namen deel aan de studie (drie in Wallonië, drie in Vlaanderen en twee in Brussel), wat leidde tot 20 gespreksgroepen met klassen van het vijfde en zesde leerjaar (kinderen van ongeveer 10 tot 12 jaar). De kinderen begonnen met het delen van hun eerste indrukken en associaties met verkeersveiligheid binnen een driestappenstructuur. Vervolgens identificeerden ze door middel van het spel "wat ik wel en niet leuk vind om te doen of te zien in het verkeer", veilige en gevaarlijke gedragingen. Ten slotte definieerden ze mogelijke veranderingen die ze graag zouden zien op hun weg naar school, met als doel hun veiligheid in het verkeer te verhogen.

Een van de eerste bevindingen bij het bestuderen van de verplaatsingen van kinderen is dat deze voornamelijk met gemotoriseerd vervoer plaatsvinden, vaak door de keuzes van hun ouders (de kinderen zien hier ook voordelen in, vooral qua comfort). Actieve vervoerwijzen kwamen vaker voor aan Nederlandstalige zijde. De grootste obstakels die kinderen noemden voor het fietsen of lopen naar school zijn de voorkeuren van hun ouders (uit gemak of efficiëntie), de zorgen van ouders over de veiligheid van de omgeving, en de gevoelens van onveiligheid bij de kinderen zelf in het verkeer (door gebrek aan infrastructuur en het gedrag van automobilisten).

De kinderen die aan de studie deelnamen, beoordeelden verschillende gedragingen in het verkeer: (1) de gedragingen die bedoeld zijn om hen te beschermen; (2) de gedragingen die ze waarnemen bij andere weggebruikers; (3) de voorzieningen die hen een veiligheidsgevoel geven.

(1) Wat we niet altijd doen

Het niet dragen van een helm wordt gerechtvaardigd door de beheersing van het voertuig, het vermeende gebrek aan gevaar voor het hoofd en het type ondergrond (veld versus weg). Het niet gebruiken van de veiligheidsgordel als autopassagier komt relatief vaak voor, vooral bij korte ritten. Naast het ongemak wordt de gordel ook als niet bijzonder nuttig beschouwd. Voor kinderen die ervoor kiezen de gordel te dragen, zijn de gevolgen van het niet dragen duidelijk herkenbaar.

Enkele kinderen erkennen de voordelen van het dragen van een fluohesje, zoals betere zichtbaarheid in het donker, vooral degenen voor wie veiligheid prioriteit heeft boven esthetiek. Anderen daarentegen betwisten deze voordelen vanwege hun twijfels over de aantrekkelijkheid en het comfort ervan.

(2) Wat we waarnemen

Afleiding (zoals het gebruik van de telefoon, eten/drinken achter het stuur, enz.) die bijna dagelijks wordt waargenomen en ervaren, wordt geïdentificeerd als een belangrijke bron van onveiligheid. Deze onveiligheid wordt benadrukt door de gevaarlijke situaties waarin sommige kinderen terechtkomen door afgeleid gedrag van automobilisten die de regels niet naleven ("ze reed me bijna omver omdat ze op haar telefoon zat toen ik overstak", "hij stopte niet om me te laten oversteken op het zebrapad"). Ook de afleiding van hun ouders (voornamelijk door het gebruik van de telefoon achter het stuur) wordt door de kinderen afgekeurd; ze begrijpen niet hoe het mogelijk is om te rijden en tegelijkertijd op je telefoon te kijken.

De meningen over snelheid zijn enigszins genuanceerd: het wordt meestal als een bron van gevaar beschouwd, vooral als het gebeurt in de straat van de school of op de weg naar school, maar voor een minderheid van de kinderen is snelheid ook een bron van plezier, voornamelijk als ze zich in een snel rijdend voertuig bevinden. Vooral jongens associëren snelheid met gedrag dat ze leuk vinden om te zien in het verkeer.

Alcohol achter het stuur wordt als onveilig beschouwd omdat bestuurders onder invloed "als zotten" of vreemd rijden. Dit gebeurt zowel binnen de familiale sfeer als op de weg, en kan ernstige gevolgen hebben, zoals uit de verhalen van sommige kinderen bleek. De toegestane hoeveelheden alcohol zijn zeer subjectief, variërend van "niets" tot enkele liters, en geven ook aan wat sociaal acceptabel is binnen de kringen waarin de kinderen zich bevinden.

(3) Wat ons een veiligheidsgevoel geeft

De kinderen hebben aangegeven welke verkeersmaatregelen hun (gevoel van) veiligheid in het verkeer zouden verbeteren. Onder deze maatregelen werden vaak het aanleggen van zebrapaden met verkeerslichten, straatverlichting en fietspaden genoemd. Meer verrassend was dat sommige voertuigen geassocieerd worden met een onveiligheidsgevoel, zoals motoren of elektrische auto's, maar ook witte bestelwagens.

De verhalen van de kinderen tonen aan dat de onveiligheid in het verkeer voornamelijk wordt veroorzaakt door de gedragingen die zij bij "anderen" (de automobilisten) waarnemen en zelf ervaren, vooral wanneer zij als voetgangers of fietsers onderweg zijn. Het niet naleven van verkeersregels en het gebrek aan respect dragen voor kinderen het meest bij aan dit onveiligheidsgevoel, waardoor kinderen zich niet op hun gemak kunnen verplaatsen.

Op basis van de gevoeligheden en verhalen die bij de kinderen zijn verzameld, hebben we een reeks aanbevelingen opgesteld. Deze zijn onderverdeeld in drie assen: opvoeding, bewustwording en betrokkenheid (van ouders en kinderen); een gebruikersgerichte aanpak (gericht op het ontwikkelen van passende en aantrekkelijke voorzieningen voor kinderen); en verkeersplanning en -inrichting met maatregelen die het autogebruik verminderen, de snelheid in schoolzones matigen, inclusief de wegen naar scholen en vrijetijdscentra.

Summary

This study addresses the issue of road safety for children in five and six grades primary school by giving them the floor to document and understand the perceptions they give to the behaviors they adopt and/or observe in traffic. The aim was to identify the behaviors that children perceive as dangerous or safe in traffic, and to collect the words and meanings they use to define what is dangerous and what is safe.

Eight schools took part in the study (three in Wallonia, three in Flanders and two in Brussels), enabling 20 discussion groups to be organized with primary five and six classes (aged around 10 to 12). Using a three-phase structure, the children shared their initial images and associations with road safety; through a game of "I like and I don't like to see in traffic", they identified safe or dangerous behaviour; and they defined any changes they would like to make on their way to school to improve their road safety.

One of the first observations made when looking at children's journeys was that most of them use motorized transport, most often by choice of the parents (children also associate advantages with motorized transport, mainly in terms of comfort). Active modes of transport were more regularly encountered on the Dutch-speaking side. The main obstacles cited by the children to using bicycles and walking to get to school were the parents' choice (for convenience or efficiency), the parents' perception of the insecurity of the environment in which the children had to travel, and the children's feelings of insecurity in traffic (lack of road facilities, behaviour of motorists).

The children taking part in the study assessed a number of different traffic behaviours: (1) behaviours designed to protect them; (2) behaviours they observe from other road users; (3) facilities that make them safer.

(1) What we do not always do

Not wearing a helmet is justified by control of the vehicle, the absence of danger to the head, and the absence of danger due to the type of ground (field versus road).

Not wearing a seatbelt as a passenger in a vehicle is relatively widespread, mainly when distances are short. Apart from the discomfort it causes, the belt is also perceived as having no specific use. The consequences of not wearing a seatbelt are clearly identified for children who are in favor of wearing a seatbelt by choice.

The benefits of wearing a fluorescent waistcoat, which makes it possible to be seen in the dark or in semi-darkness, are recognized by some children (for whom safety takes precedence over aesthetics) but are questioned by children who are not convinced by its aesthetics and comfort.

(2) What we observe

Distraction (in all its forms), observed and experienced almost daily, has been identified as a major source of insecurity. This insecurity was defined by the dangerous situations in which some children found themselves because of distracted motorists who did not obey the rules ("she almost hit me because she was on her phone when I was crossing", "he didn't stop to let me through at the pedestrian crossing"). Children are also direct witnesses of their parents' distraction (mainly using their phone at the wheel), and do not condone this behaviour, not understanding how it is possible to drive and look at your phone at the same time.

The positions are somewhat more nuanced when it comes to speeding for the majority, speeding is seen as a source of danger, especially if it occurs in the school street or on the children's path or streets, but it is also a source of a form of pleasure for a minority of children, but in the situation where the child is in the vehicle that is going fast. It was mainly boys who associated speeding with behaviour they enjoy in traffic.

Drinking and driving is a source of insecurity, because drivers under the influence drive like "madmen", or in a bizarre way. Occurring in the family sphere but also observed on the road, drink-driving can have consequences that can be dramatic, as the stories of some children have shown. As for authorized quantities, these are highly subjective, ranging from "nothing" to a few liters, and they also indicate what is socially acceptable in the environments frequented by children.

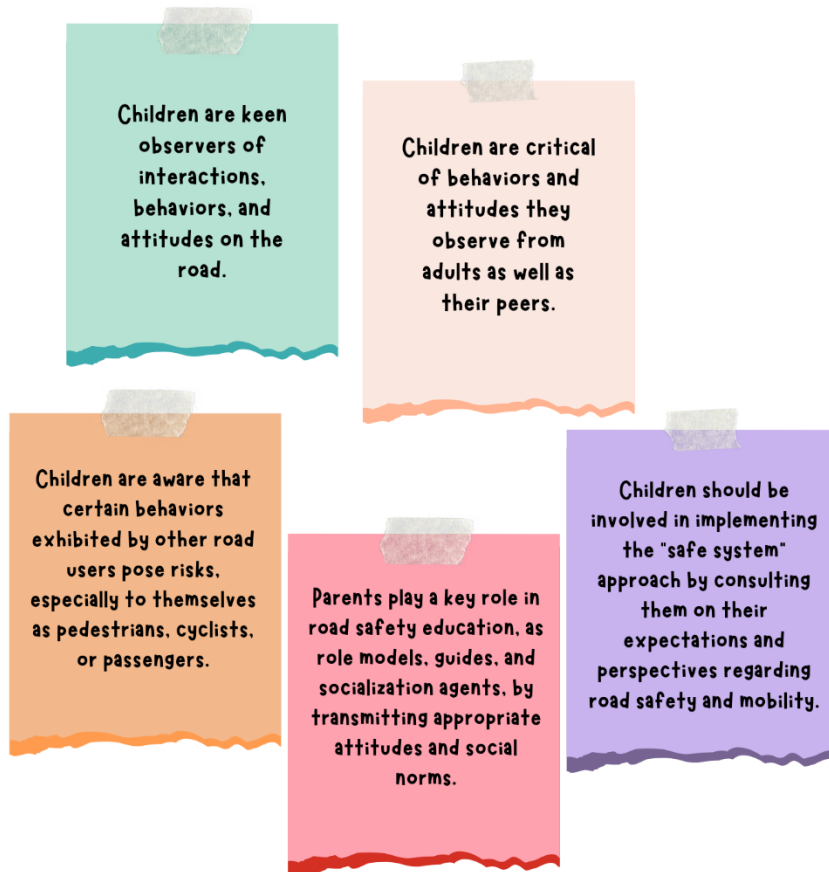
(3) What makes us feel secure

The children pinpointed the road features that would help to improve their (feeling of) safety in traffic. These included pedestrian crossings with traffic lights, street lighting and cycle paths. More surprisingly, certain vehicles are associated with a feeling of insecurity, such as motorbikes or electric cars, but also white vans.

The children's accounts show that the lack of safety in traffic is mainly linked to the behaviour observed in traffic, most often when the children are pedestrians or cyclists. Disrespect for the rules and for children is the biggest contributor to this feeling, preventing children from moving around in peace.

Based on the sensitivities and stories collected from the children, we drew up a series of recommendations. We structured them around three areas: education, awareness-raising, and commitment (on the part of parents and children); a user-centered approach (aimed at developing devices that are suitable and attractive to children); and road planning and development with measures to encourage reduced car use and moderate speed in school zones.

The 5 key takeaways



1 Inleiding

Wat als we kinderen vragen naar hun mening over verkeersveiligheid? Misschien zou dit onderzoeksrapport kunnen beginnen met deze eenvoudige vraag om de context te verhelderen. Wie anders dan de kinderen zelf zouden beter geplaatst zijn om te praten over hun verkeersveiligheid. Het idee is om de kinderen niet langer te beschouwen als "passieve weggebruikers", maar hen te zien als woordvoerders en actieve deelnemers in het verkeer¹.

Deze studie onderzoekt de verkeersveiligheid van kinderen door hen zelf te laten vertellen over de gedragingen die zij vertonen en/of waarnemen in het verkeer, met als doel inzicht te krijgen in hun percepties. Door hen bij elkaar te brengen in 'gespreksgroepen, deelden groepen kinderen uit het vijfde en zesde leerjaar hun ervaringen, observaties en verwachtingen over hun verkeersveiligheid. Door de kinderen centraal te stellen, verzamelen we hun woorden, de woorden die zij associëren met de waargenomen situaties en die zij gebruiken om te beschrijven wat zij als gevaarlijk of veilig in het verkeer beschouwen. Deze studie volgt een verkennende en beschrijvende aanpak, opgezet als een casestudy, een methodologische benadering die bijzonder geschikt is om een fenomeen in een reële en ongecontroleerde situatie te onderzoeken (Barlatier, 2018).

Via de gespreksgroepen in acht scholen, bespraken en identificeerden leerlingen van het vijfde en zesde leerjaar een reeks gedragingen die zij definiëren als hen in gevaar brengend of juist in veiligheid, als passagiers, fietsers of voetgangers. Met deze verzamelmethode konden de kinderen de elementen identificeren die bijdragen aan hun gevoel van (on)veiligheid op de weg, met name wat betreft de verkeersvoorzieningen, en die hun keuze van vervoermiddelen bepalen.

Voordat de verhalen van de kinderen worden gepresenteerd, wordt kort toegelicht hoe kinderen betrokken zijn bij het verkeer. Het doel hiervan is tweeledig: enerzijds laten zien dat kinderen een zeer heterogene groep verkeersdeelnemers zijn, en anderzijds de belangrijkste redenen geven waarom kinderen als kwetsbare verkeersdeelnemers worden gezien. Dit hoofdstuk belicht ook de veranderingen in de mobiliteit van kinderen en de effecten daarvan op hun verkeersveiligheidskennis. In een samenleving waarin kinderen vaak gemotoriseerde voertuigen gebruiken, vooral voor het woon-schoolverkeer (Bradfer, 2011; Lewis & Torres, 2010; Meesmann, Moreau, Wardenier, & Pires, 2023; Schoeters, 2018), heeft dit invloed op hun mobiliteit en hun vermogen om uitgebreide verkeerservaring op te doen als voetganger of fietser. Ouders spelen hierin een grote rol; hun zorgen en gedrag hebben een sterke invloed op de mobiliteit van hun kinderen en dus ook op hun rol in het verkeer (Lewis & Torres, 2010).

De verhalen en uitspraken van de kinderen worden vervolgens geanalyseerd en gestructureerd in vijf thema's: de eerste associaties die kinderen maken met verkeersveiligheid, de huidige vervoerwijzen, de waargenomen gedragingen, de aangenomen gedragingen, en de aanvullende elementen die het gevoel van (on)veiligheid op de weg bepalen. Dit hoofdstuk wordt afgesloten met enkele tekeningen van de kinderen en de specifieke kenmerken van de gespreksgroepen.

Vervolgens worden de bevindingen van dit onderzoek besproken, waarbij aan de hand van hun percepties en verwachtingen actiepunten worden geïdentificeerd om de verkeersveiligheid te verbeteren.

¹ In dit document wordt de mannelijke vorm als standaard gebruikt om de leesbaarheid te verbeteren. Dit houdt in dat termen die personen aanduiden in algemene zin bedoeld zijn en zowel voor vrouwen als mannen gelden.

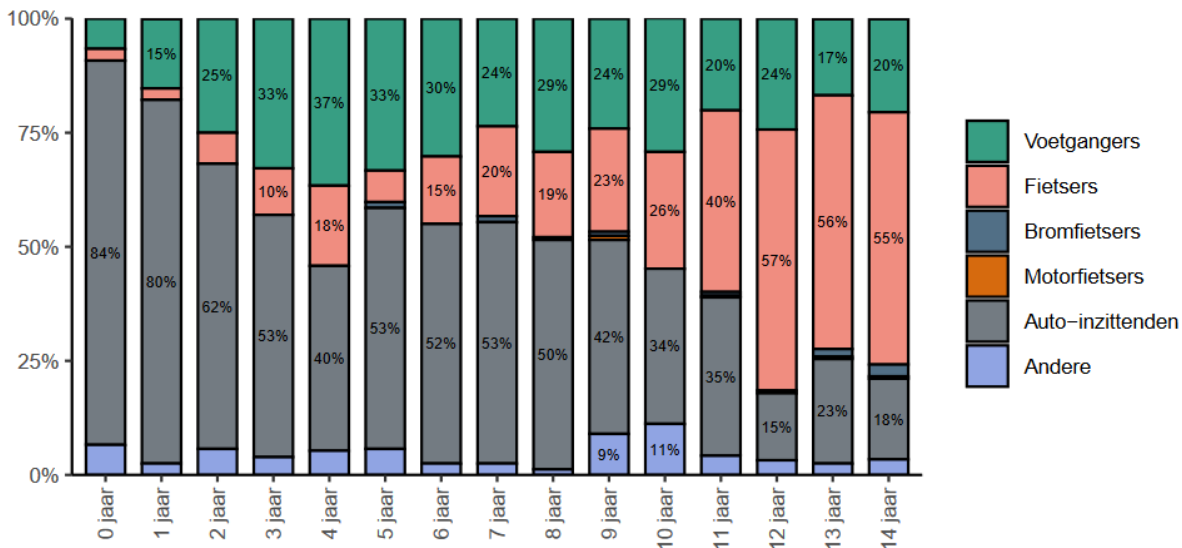
2 Korte contextbeschrijving

2.1 Stand van zaken van de verkeersveiligheid van kinderen

De literatuur definieert een kind als een persoon van 0 tot 14 jaar (met name DaCoTa, 2012; Europese Commissie, 2023). Deze willekeurige definitie wordt in bepaalde landen toegepast, waar vanaf 15 jaar de school niet langer verplicht is en/of waar de verkeersdeelnemer een actievere rol kan spelen - bijvoorbeeld door het besturen van een bromfiets - en daardoor op een andere, meer zelfstandige manier aan het verkeer deelneemt (ETSC, 2018; Schoeters, 2018). In dit hoofdstuk definiëren we een kind als een persoon jonger dan 15 jaar (0 tot en met 14 jaar).

De situatie van kindersterfte op de Belgische en Europese wegen is de afgelopen decennia verbeterd. Toch verloren tussen 2011 en 2020 niet minder dan 6 000 kinderen hun leven op de Europese wegen. Het sterftecijfer van kinderen is gemiddeld met 7% gedaald voor alle Europese landen. Bovendien daalt het sterftecijfer van kinderen sneller dan dat van andere weggebruikers (ETSC, 2022a; 2022b). Deze daling wordt deels verklaard door de invoering van verschillende beleidsmaatregelen, zoals de verplichting om verschillende beschermingsmiddelen te gebruiken zoals kinderzitjes en gordels, de toename van het aantal 30 km/u-zones (SWOV, 2019), en door de verminderde blootstelling van kinderen aan het verkeer, vooral als voetgangers of fietsers (Europese Commissie, 2002; Schoeters, 2018; ETSC, 2022b).

Wanneer kinderen ernstig gewond raken of overlijden in het verkeer, zijn zij meestal als inzittenden van een auto betrokken (42% in België) (ETSC, 2018, 2022; Slootmans, 2022). Naarmate kinderen ouder worden, veranderen hun vervoerwijzen en hun betrokkenheid bij het verkeer. De sterftecijfers illustreren deze veranderingen in vervoerwijzen tussen 0 en 14 jaar, zoals weergegeven in Figuur 1. De zeer jonge verkeersslachtoffers, d.w.z. jonger dan twee jaar, zijn voornamelijk autopassagiers (variërend van 78% voor kinderen van 0 jaar tot 60% voor kinderen van 2 jaar), terwijl vanaf drie jaar en tot ongeveer acht jaar het aandeel van voetgangersslachtoffers toeneemt. Vanaf negen jaar daalt het aandeel van autopassagiers onder de verkeersslachtoffers continu (van 48% naar 17%). Tegelijkertijd neemt het aandeel van kinderen onder de fietsers toe met de leeftijd: dit betreft 5% van de kinderen van twee jaar, 22% van de kinderen van acht jaar en 56% van de kinderen van 14 jaar (Vias institute, 2022).



Figuur 1. Aandeel verkeersslachtoffers per type verkeersdeelnemer bij kinderen (0 tot 14 jaar) naar leeftijd (2020 en 2022) volgens het Vias institute (Slootmans, 2022).

Bron: Statbel (Algemene Directie Statistiek – Statistics Belgium).

2.2 Kwetsbaarheid van kinderen, waarom?

Kinderen vormen een kwetsbare groep onder de verkeersdeelnemers, wat niet verrassend is gezien ze nog bezig zijn met het ontwikkelen van vaardigheden die hen uiteindelijk tot veilige en zelfstandige

verkeersdeelnemers zullen maken (SWOV, 2019). Kinderen vormen een zeer heterogene groep verkeersdeelnemers. Elke leeftijdscategorie wordt gekenmerkt door verschillende niveaus van fysieke en cognitieve ontwikkeling, wat leidt tot merkbare verschillen in hun verkeersvaardigheden en hun keuzes van vervoer (DaCoTa, 2012; Schoeters, 2018). Bovendien beïnvloeden de frequentie van hun interacties met het verkeer, vooral door de keuze van het vervoermiddel, hun opgebouwde ervaringen en hun vermogen om met het verkeer om te gaan. Om hun kwetsbaarheid te begrijpen, belichten we de belangrijkste theorieën over de cognitieve (begrip van oorzaak-gevolgrelaties, concentratievermogen, informatieverwerking, enz.), psychomotorische (controle van bewegingen, lichaamsbesef, enz.) en perceptuele ontwikkelingen van kinderen.

Cognitieve ontwikkeling

Volgens de theorie van de cognitieve ontwikkeling van Piaget (1954) onderscheidt het DaCoTa-project (2012) verschillende stadia van cognitieve ontwikkeling bij kinderen. Deze stadia helpen om hun verkeersgedrag en hun interacties met het verkeer te begrijpen:

1. **Sensomotorische fase (0 tot 2 jaar):** Jonge kinderen hebben nog niet de motorische, sensorische en cognitieve vaardigheden om zelfstandig aan het verkeer deel te nemen. Hun ontwikkeling richt zich op de coördinatie van bewustzijn en beweging. Kinderen van deze leeftijd, die misschien al kunnen lopen, lopen nog steeds een groot risico in verschillende verkeerssituaties, vooral omdat hun gedrag onvoorspelbaar is en ze geen enkel besef van gevaar hebben.
2. **Pre-operationele fase (2 tot 6 jaar):** Kinderen hebben een egocentrische kijk op de wereld. Hun eigen waarnemingen, gevoelens, verwachtingen en angsten bepalen hun acties. Op dit ontwikkelingsniveau kunnen kinderen zich nauwelijks verplaatsen in de rol van een ander. Bovendien bestaat het begrip van oorzaak-gevolgrelaties niet voor kinderen jonger dan 7 jaar. Ze begrijpen niet dat hun acties gevolgen kunnen hebben, bijvoorbeeld dat ze een bal op straat kunnen laten rollen zonder zich bewust te zijn van de gevolgen voor en door het verkeer (SWOV, 2019).
3. **Concreet operationele fase (6 tot 12 jaar):** Vanaf zes of zeven jaar beginnen kinderen in staat te zijn om zich in anderen te verplaatsen. Voor de leeftijd van 10 jaar kunnen ze nog niet omgaan met abstracte concepten zoals snelheid, maar ze kunnen wel omgaan met tastbare concepten (bijvoorbeeld de afstand tot school, de grootte van een auto). Op dit niveau kan verkeerseducatie plaatsvinden, maar dan in reële of gesimuleerde situaties in plaats van theoretisch in een klaslokaal. Tot de leeftijd van 7 jaar wordt aanbevolen dat kinderen in het verkeer worden begeleid door een volwassene, ook al bevinden ze zich al regelmatig in complexe verkeerssituaties, bijvoorbeeld wanneer ze te voet of met de fiets naar school gaan (SWOV, 2019).
4. **Formeel operationele fase (vanaf 12 jaar):** Vanaf 12 jaar kunnen kinderen steeds abstracter denken en zijn ze in staat om risico's te detecteren, beoordelen en vermijden. Ze begrijpen de complexe verkeersregels en kunnen deze zelfs toepassen in een nieuwe omgeving. Op deze leeftijd kan verkeerseducatie ook theoretisch plaatsvinden.

Daarnaast spelen andere cognitieve vaardigheden zoals concentratie en reactievermogen een essentiële rol in de veiligheid van kinderen. Kinderen worden gemakkelijk afgeleid door de vele soorten prikkels die ze in de verkeersomgeving tegenkomen, en deze zijn een belangrijke bron van afleiding (Thomson et al., 1996).

Piagets theorie en de toepassing ervan op verkeersveiligheid heeft in Europese samenlevingen geleid tot een benadering die de nadruk legt op bescherming-preventie van kinderen ten koste van opvoeding (Granié, 2004a): "Het probleem met deze bescherming-preventiebenadering is dat kinderen steeds later zelfstandig mobiel worden. Tot op gevorderde leeftijd worden ze grotendeels begeleid op straat door volwassenen of ouderen, die vaak noch als gids, noch als mentor, noch als opvoeder fungeren" (Granié & Assailly, 2000) (Granié, 2004a).

Andere onderzoekers hebben geprobeerd de theorieën over cognitieve ontwikkeling aan te vullen door de functionele capaciteiten te analyseren die een kind nodig heeft, bijvoorbeeld bij het oversteken van de straat (Granié, 2004a). Een Brits team (Thomson et al., 1996) heeft de perceptueel-cognitieve vaardigheden geïdentificeerd die vooral betrekking hebben op kennis en informatieverwerking die nodig zijn om over te steken. Ze onderscheiden vier cognitieve stappen bij het oversteken: het kiezen van de oversteekplaats, het analyseren van de verkeerssituatie, het inschatten van de tijdsintervallen tussen voertuigen en het waarnemen van de intenties van automobilisten. Toch houden cognitieve theorieën geen rekening met het feit dat de verkeersruimte een sociale ruimte is met veel regels (wettelijk, sociaal, moreel) en dat verkeer, naast cognitieve capaciteiten, ook beïnvloed wordt door ervaring en sociale context. Het leren omgaan met verkeer is deels een socialisatieproces (Granié 2004a, 2004b; Granié & Espiau, 2010).

Ontwikkeling van de zintuigen

Om veilig deel te kunnen nemen aan het verkeer zijn gehoor en zicht fundamenteel. Bij kinderen zijn deze zintuigen echter nog in ontwikkeling. Zo is het gehoor van kinderen van 3 tot 4 jaar 7 tot 12 decibel minder gevoelig dan dat van een volwassene. Pas na de leeftijd van 6 jaar ontwikkelt het gehoor zich volledig (Pieper, 1990 in DaCoTa, 2012), maar zelfs dan zijn er beperkingen. Een kind van zes kan nog moeite hebben met het lokaliseren van geluiden in een kamer, laat staan in het verkeer. Bovendien horen kinderen vaak de verkeersgeluiden niet als ze geconcentreerd zijn op hun spel of afgeleid worden door andere externe prikkels (Limbourg, 2008 in DaCoTa, 2012).

Hetzelfde geldt voor het zicht. Vanaf 5 jaar is de perceptie van helderheid en kleuren goed ontwikkeld, maar het dieptezicht blijft beperkt tot de leeftijd van 9 jaar. Daarnaast is ook het gezichtsveld van kinderen pas op een leeftijd van 8 of 9 jaar zodanig ontwikkeld dat een kind een volledige gebeurtenis kan overzien. Daarom hebben jongere kinderen het moeilijk om risico's waar te nemen die zich niet voor hen, maar naast hen voordoen (DaCoTa, 2012). Bovendien zijn kinderen minder gevoelig voor visuele veranderingen in de grootte van objecten (die helpen om de richting en snelheid van objecten in te schatten). Een naderende auto is dus minder gemakkelijk waarneembaar voor hen. Vooral snelheden boven de 30 km/u maken het voor kinderen, zelfs tot de leeftijd van 11 jaar, moeilijker dan voor volwassenen om te zien of er een auto nadert (SWOV, 2019).

Fysieke en psychomotorische ontwikkeling

Hun fysieke beperkingen maken kinderen ook kwetsbaar in het verkeer. Zoals Schoeters (2018) rapporteert, brengt de kleine gestalte van kinderen verschillende gevolgen met zich mee voor hun veiligheid in het verkeer:

- Ze worden vaker door obstakels aan het zicht onttrokken en zijn daardoor minder zichtbaar voor andere weggebruikers. Hun kleinere postuur kan hen ook beletten bepaalde verkeersinformatie waar te nemen.
- Een standaard veiligheidsgordel is mogelijk niet voldoende als beveiligingsmiddel. Kinderen hebben een hulpmiddel nodig dat beter aansluit bij hun lichaamsbouw. Bovendien zijn kinderen niet alleen kleiner dan volwassenen, maar zijn de verhoudingen tussen de delen van hun lichaam en de ontwikkeling van hun botten en spieren ook anders dan die van volwassenen.
- Daarnaast is het hoofd van kinderen proportioneel groter dan de rest van hun lichaam vergeleken met volwassenen. Hierdoor is het zwaartepunt van kinderen hoger en lopen ze een verhoogd risico op hoofdletsels (Toroyan & Peden, WHO, 2007 in Schoeters, 2018).

Kinderen zijn ook beperkt in hun psychomotorische ontwikkeling: ze zijn bezig met het leren van de waarneming en coördinatie van hun bewegingen. Deze vaardigheden zijn belangrijk voor zowel fietsers als voetgangers (bijvoorbeeld: het evenwicht bewaren terwijl ze remmen en naar het verkeer kijken). En aangezien kinderen veel behoefte hebben aan beweging, rennen of springen ze vaker dan volwassenen in het verkeer, wat onvoorspelbaar gedrag kan veroorzaken voor andere weggebruikers (DaCoTa, 2012).

De andere weggebruikers, de infrastructuur en de snelle toename van gemotoriseerd verkeer.

Kinderen en jonge tieners ervaren de weg op een heel andere manier dan volwassenen. Gezien hun ontwikkelingsfase op het gebied van psychomotorische en cognitieve vaardigheden, evenals hun kennis van sociale regels met betrekking tot verkeersinteractie, is het duidelijk dat andere weggebruikers en verkeersinfrastructuur ook een verantwoordelijkheid hebben om de weg veilig te maken voor kinderen. De kwetsbaarheid van kinderen wordt verder vergroot door het gedrag van andere weggebruikers, vooral automobilisten, vanwege een gebrek aan specifieke aandacht en zorg, en door infrastructuur, regelgeving en ondersteuning die niet zijn afgestemd op kinderen (DaCoTa, 2012; OESO, 2004).

De toename van de massa (meer dan 300 kg tussen 2000 en 2021) en het motorvermogen van personenauto's (meer dan 60% tussen 2000 en 2020) die de afgelopen jaren is waargenomen, vormt ook een risicofactor voor kinderen. Hoe meer vermogen en massa een auto heeft, des te groter is de kans op ernstig of dodelijk letsel bij kwetsbare verkeersdeelnemers die worden aangereden (Nuytens, Lequeux, & Martensen, 2022).

2.3 De verkeersruimte als een genormeerde sociale omgeving

"Thus, for children to behave properly on the road as a pedestrian, it is essential for their parents to demonstrate the proper behaviour in front of their young children"² (Lam, 2001).

Ouders, en meer in het algemeen volwassenen in de sociale omgeving van kinderen, spelen een cruciale rol bij het overbrengen en delen van informele attitudes en leerervaringen op het gebied van verkeersveiligheid. Dit gebeurt over het algemeen niet in de vorm van een programma of project zoals op school, maar eerder informeel, in het dagelijks leven, via de voorbeelden en praktijken die kinderen waarnemen en herhalen (SWOV, 2019), en door de confrontatie van wat ze zien met hun waardesysteem (Granié, 2004a). Informele educatie kan worden gedefinieerd als een "actieve ondersteuning van de deelname aan het verkeer in het dagelijks leven door ouders en/of verzorgers door hun kinderen te helpen vaardigheden en goede gewoonten op te doen in het verkeer" (Hoekstra & Twisk, 2010).

Het verwerven van veilig verkeersgedrag vergt tijd, oefening en voorbeelden om te volgen. In dit kader is de formele educatie die door de school wordt gegeven beperkt en niet voldoende voor kinderen om actieve deelnemers aan het verkeer te worden (Hoekstra & Twisk, 2010). In de verkeersruimte is het gezin de eerste leeromgeving voor gedragingen, attitudes, waarden en overtuigingen (Rubio et al., 2021; Zwerts et al., 2010). De overdracht van deze gedragingen, waarden en attitudes gebeurt niet noodzakelijk bewust en opzettelijk door volwassenen/ouders. Hun taalgebruik, attitudes en gedrag worden door het kind waargenomen (Granié, 2004a):

"We denken dat kinderen en tieners veiligheid leren via psychologische processen zoals imitatie, identificatie, interactie en cognitieve co-constructie, door hun confrontaties met volwassenen en leeftijdsgenoten." (Granié, 2004a).

Door observatie en imitatie van rolmodellen vormen kinderen mechanismen, gedragingen en attitudes, evenals mobiliteitsvaardigheden: het gedrag dat volwassenen onbewust vertonen, beïnvloedt kinderen op het gebied van verkeersveiligheid (OESO, 2004; Rubio et al., 2021).

Deze informele educatie stelt ouders voor uitdagingen, vooral als ze hun rol als "kennisoverdragers" willen vervullen. Kinderen leren door gedrag van anderen waar te nemen, dus het is essentieel dat volwassenen en gezagsdragers het juiste voorbeeld geven (SWOV, 2019). Om deze rol effectief te vervullen, moeten ouders de juiste kennis en vaardigheden op het gebied van verkeersveiligheid hebben en het juiste gedrag vertonen, zowel als voetganger, fietser als (toekomstig) bestuurder. In een Australische studie van Lam (2001) bleek dat ouders niet altijd veilig verkeersgedrag vertonen voor hun kinderen: slechts 50% van de ondervraagde ouders zei "meestal" of "altijd" veilig verkeersgedrag te vertonen. Aangezien het gerapporteerde gedrag van ouders kan worden beïnvloed door "sociale wenselijkheid", is het waarschijnlijk dat het werkelijke veilige verkeersgedrag nog lager ligt. Bovendien vereist het overbrengen van goede praktijken ook toegang tot de "juiste" kennis en vaardigheden (Hoekstra & Twisk, 2010). Een nationale enquête in de VS toonde aan dat ouders goed op de hoogte zijn van autoveiligheid, maar weinig kennis hebben over de risico's voor voetgangers en fietsers (Lam, 2001).

In hun studie uitgevoerd in drie lagere scholen in Glasgow, toonden Thomson et al. (1998) aan dat ouders een cruciale rol spelen bij het verbeteren van de vaardigheden van kinderen als voetgangers (vanaf de leeftijd van 5 jaar). In deze studie werden vrijwillige ouders gerekruteerd, opgeleid in verkeersveiligheid (met de nadruk op goede voetgangerspraktijken) en vervolgens ingezet als verkeersopvoeders voor kinderen buiten hun eigen gezin. De vrijwilligers observeerden niet alleen en lazen over goede onderwijspraktijken, maar moesten deze ook onder toezicht imiteren en praktische ervaring opdoen in het werken en trainen met kinderen. Deze benadering bevestigde dat de bekwaamheden die kinderen verwierven door training van vrijwillige ouders, robuust waren. De auteurs concludeerden dat ouders een waardevolle bron zijn in verkeerseducatie en dat programma's hen onvoldoende inzetten als verkeersopvoeders.

Het aanpakken van verkeerseducatie betekent ook het benaderen van de weg als een openbare ruimte die gedeeld wordt door alle weggebruikers. In die zin is de weg een sociale omgeving met normen, waarbij interacties tussen weggebruikers plaatsvinden en waar een reeks formele en informele regels van kracht zijn (Granié & Espiau, 2010). In deze ruimte bepalen sociale normen het verkeersgedrag minstens evenveel als de

² "Om ervoor te zorgen dat kinderen zich correct gedragen als voetgangers op de weg, is het essentieel dat hun ouders het juiste gedrag tonen in het bijzijn van hun jonge kinderen" (vertaald door de auteur van dit rapport).

institutionele normen van de verkeersregels (Varet, Degraeve & Granié, 2018). Praktijk en ervaring stellen mensen in staat om de regels te leren die deze sociale ruimte vereist, evenals de verwachtingen ten opzichte van het gedrag van anderen afhankelijk van hun rol (Granié 2004, Granié & Espiau, 2010).

Verkeerseducatie is dus ook een opvoeding in de sociale normen van interactie tussen de gebruikers van deze gedeelde ruimte die de weg is (Granié, 2004a, 2004b). Het leren omgaan met verkeer in de openbare ruimte, met zijn normen en waarden, maakt deel uit van een socialisatieproces dat verder gaat dan enkel de reproductie of imitatie van gedragingen of waarden die het kind waarneemt (Granié, 2004b). Deze socialisatie vindt plaats via de verschillende omgevingen waartoe het kind behoort - het gezin, de school, vrijetijdsbesteding, enzovoort - en elk van deze omgevingen draagt zijn eigen normen en sociale regels uit. Tijdens hun verkeerservaringen en het leren van de regels en sociale normen, kunnen kinderen geconfronteerd worden met verschillende boodschappen uit hun verschillende leefomgevingen en met verschillende soorten sociale regels binnen het gezin, op school en onder vriendengroepen. Ze zullen moeten leren om te gaan met soms tegenstrijdige verwachtingen die voortkomen uit hun diverse sociale achtergronden en een eigen benadering ontwikkelen ten opzichte van verkeer en risico's (Granié, 2004b):

"Het kind bouwt regels op die niet alleen het resultaat zijn van imitatie van gedrag dat dagelijks wordt waargenomen bij ouders, leeftijdsgenoten of onderwezen door de schoolinstelling. Het gaat om een actieve constructie van gedragingen, dat wil zeggen gedragingen gemotiveerd door attitudes en opvattingen. Het kind ontwikkelt zijn eigen visie op de rol die hij moet aannemen, aangepast aan de context en de groepen waartoe hij behoort" (Granié, 2004b).

Het is dus door de confrontatie van waardesystemen van hun verschillende leefomgevingen, zoals het gezin en de school, dat kinderen hun eigen interpretatie van regels opbouwen, waarmee ze hun eigen gedragingen rechtvaardigen en die van anderen verklaren die ze dagelijks waarnemen (Granié, 2004a; Varet, Degraeve & Granié, 2018). Zo legt Granié (2010) uit dat de regels met betrekking tot verkeersgedrag niet cultureel prototypische regels zijn van één enkel domein van sociale beoordeling, maar dat deze variëren afhankelijk van het sociale domein waaraan kinderen ze hechten: moreel, conventioneel, persoonlijk en voorzichtig (Granié, 2010). Het meest sprekende voorbeeld is het dragen van de autogordel. De resultaten van de studie bij Franse kinderen (van 5-6 jaar en 8-9 jaar) tonen aan "hoe de inconsistentie van het ouderlijk gedrag met betrekking tot het vastmaken achterin de auto - afhankelijk van de bestemming en de afstand - het kind ertoe aanzet te denken dat de regel van het vastmaken achterin niet in alle omstandigheden geldig is (conventionele regel). Tegelijkertijd brengt het regelmatig waarneembare ouderlijke gedrag van het dragen van de gordel voorin de auto het kind ertoe dit gedrag te categoriseren als algemeen en niet contextgebonden (morele regel)." (Granié, 2010). Door de constructie van verkeersnormen worden kinderen dus geconfronteerd met 'tegenstellingen' waarmee ze moeten leren omgaan.

En tot slot, de invloed van volwassenen beperkt zich niet tot gedragingen en attitudes. Door de keuze van de gebruikte vervoermiddelen voor kinderen, de planning van de routes naar school en de beslissing om hen al dan niet te begeleiden, spelen ouders of de oppassers van kinderen ook een belangrijke rol in hoe kinderen worden blootgesteld aan risico's in het verkeer. Deze blootstelling aan risico's weerspiegelt zich ook in de invloed die deze profielen hebben op het gebruik van de fietshelm of het dragen van fluorescerende kleding (OECD, 2004).

2.4 Kindervervoer

In 2022 bracht een Belgische studie onder kinderen en ouders van kinderen van 0 tot 14 jaar een eerste beeld naar voren van de gewoonten en percepties van kinderen en hun ouders met betrekking tot verkeersgedrag en attitudes. Hieruit bleek dat de meest gebruikte vervoermiddelen, met name voor het naar school gaan, door kinderen van 10 tot 14 jaar (meestal kinderen van de vijfde lagere school tot het tweede middelbaar), wandelen (89%), de auto (86%) en de fiets (73%) zijn. Ongeveer de helft van de kinderen zegt vaak alleen naar school te gaan en, als ze niet alleen zijn, worden ze meestal begeleid door een volwassene uit het gezin (Meesmann et al., 2023).

We beschikken over weinig gegevens, zowel in België als op Europees niveau, over de mobiliteit van kinderen en hun blootstelling aan verkeer, vooral voor kinderen jonger dan zes jaar (Schoeters, 2018). Onderzoeken onder ouders tonen echter aan dat de keuze van het vervoermiddel sterk wordt bepaald door de ouders, vooral voor kinderen in de lagere school, afhankelijk van de omgeving waarin het verkeer plaatsvindt, de afstand of verkeersdichtheid (DaCoTa, 2012) of de perceptie van het risico en sociale controle (McDonald, Deakin, & Aalborg, 2010; Wolfe & McDonald, 2016). Vanaf een bepaalde leeftijd worden kinderen als bekwaam

en 'groot genoeg' beschouwd om zelfstandig te voet of met de fiets te reizen. Deze leeftijdsgrens is de afgelopen jaren gestegen, wat heeft geleid tot een aanzienlijke vermindering van het zelfstandig verplaatsen van kinderen (Zwerts et al., 2010).

In de afgelopen decennia is de actieve mobiliteit van schoolgaande kinderen, zoals lopen of fietsen, verminderd door de toenemende motorisering van verplaatsingen en strenger ouderlijk toezicht, vooral wat betreft het woon-schoolverkeer (DaCoTa, 2012; Godillon & Cloutier, 2019; Lewis & Torres, 2010; Rubio et al., 2021). De keuze van het vervoermiddel voor woon-schoolverkeer wordt beschouwd als een ouderlijke beslissing, met name voor kinderen in de lagere school (Godillon & Cloutier, 2019; Lam, 2001). Verschillende factoren spelen een rol bij deze beslissingen. Onder andere zijn de beroepsmatige verplichtingen van ouders van invloed: de verplaatsingen van kinderen zijn vaak gekoppeld aan die van hun ouders, aangezien de school zich vaak op de route tussen huis en werk bevindt, waardoor ouders hun kinderen met de auto naar school brengen. De perceptie van ouders van de veiligheid van de omgeving (verkeersdrukte en infrastructuur) waarin het kind zich verplaatst, samen met angst voor ontvoering en agressie, vergroot het ouderlijk toezicht en beïnvloedt de keuze van vervoermiddelen (Godillon & Cloutier, 2019; Rubio et al., 2021). Ten slotte kan ook de afstand tussen huis en school een obstakel vormen voor de actieve mobiliteit van kinderen.

Actief vervoer blijft een essentiële rol spelen in het aanleren van verkeersvaardigheden via praktijkervaring, zoals aangegeven door SWOV (2019). De afname van actief vervoer heeft dan ook een nadelig effect op de band die kinderen met het verkeer ontwikkelen, en draagt bij aan de vicieuze cirkel die ontstaat door de toenemende motorisering rondom scholen, zoals benadrukt door Godillon en Cloutier (2019):

“Deze afname van het wandelen heeft een diepgaand effect op hoe kinderen de openbare ruimte beleven: vaak vergezeld door hun ouders in de auto, krijgen kinderen zelden de kans om de stad te ontdekken. Dit beperkte contact met de openbare ruimte vergroot de angst om alleen te voet te gaan, vooral vanwege verkeersangst en het ongevalsrisico, zowel voor kinderen als ouders. Als gevolg daarvan worden kinderen vaker met de auto naar school gebracht, wat leidt tot meer verkeersopstoppingen rondom scholen en een groter onveiligheidsgevoel. Dit veroorzaakt een vicieuze cirkel: hoe meer auto's er rond scholen zijn, hoe meer ouders ervoor kiezen om hun kinderen met de auto te brengen.”

De evolutie van de voetgangersmobiliteit van kinderen heeft door de decennia heen vele veranderingen ondergaan, wat gevolgen heeft voor de percepties die kinderen en ouders hebben van het verkeer (dat onvriendelijker is geworden voor kinderen), de buurt en de omgeving waarin de kinderen opgroeien. Dit heeft ook gevolgen voor de kennis over het verkeer (en de regels ervan) en de autonomie van kinderen. Wolfe en McDonald (2016) hebben een verband aangetoond tussen ouderlijke percepties van de sociale omgeving en de mate van onafhankelijke mobiliteit bij kinderen. Ze ontdekten dat ouders die positiever zijn over de sociale cohesie en het vertrouwen in de buurt, en een grotere perceptie van verkeersveiligheid hebben, hun kinderen meer onafhankelijke mobiliteit toestaan.

En tot slot vormt het geslacht van ouders en kinderen nog een andere factor die de mobiliteit van kinderen beïnvloedt. Moeders lijken bezorgder dan vaders, terwijl vaders een positievere houding hebben ten opzichte van verkeersveiligheid dan moeders (Godillon & Cloutier, 2019; Meesmann et al., 2023; Rubio et al., 2021). Bovendien lijken jongere ouders positiever te zijn over de veiligheid van hun buurt dan oudere ouders (Meesmann et al., 2023). Daarnaast worden meisjes meer gecontroleerd door hun ouders in hun vervoerwijzen dan jongens, als gevolg van grotere bezorgdheid van ouders over hen: "Vooral voor meisjes vormen de bezorgdheid van ouders over agressie en verkeersgevaaren een belemmering voor het gebruik van actieve vervoerwijzen: hoe veiliger de omgeving wordt geacht door ouders, hoe meer meisjes worden toegestaan om zich zonder volwassene te verplaatsen" (Rubio et al., 2021). Een Vlaamse studie heeft bovendien aangetoond dat jongens van 10 tot 13 jaar zich vaker en zelfstandiger verplaatsen dan meisjes (Zwerts et al., 2010).

3 Methode en gegevensverzameling

3.1 Verzamelmethode

Voor deze studie hebben we de methode van gespreksgroepen gebruikt als instrument voor gegevensverzameling. Gespreksgroepen zijn bijzonder geschikt om de attitudes en sociale invloeden vast te leggen die het gedrag van individuen vormgeven (VN Vrouwen, online). Als onderdeel van open onderzoeksmethoden, blijkt deze methodologie succesvol te zijn in een verkennende benadering van studies. Ze bieden inzicht in onbekende fenomenen en onthullen percepties, verwachtingen, sociale normen en diverse meningen binnen doelgroepen (The Focus Group, z.d.; Evans, 2011). Daarnaast doorbreken ze de beperkingen van standaard vragenlijsten door een dieper begrip van de antwoorden te bevorderen (Baribeau, 2010).

Door de groepsdynamiek te combineren met het gebruik van een (gematigd) gestructureerde discussiegids, kunnen zowel vragen over het waarom, het hoe en het wat van een fenomeen worden behandeld.

Het gebruik van gespreksgroepen als verzamelmethode heeft ook enkele onmiskenbare voordelen, gezien de aard van de doelgroep, namelijk kinderen. Zoals Baribeau en Germain (2010) aangeven, helpen gespreksgroepen bij:

- (1) Het ontwikkelen van sociale voorstellingen.
- (2) Het delen van ideeën.
- (3) Het aanmoedigen van expressie en het creëren van een dynamiek van uitwisseling: door jonge kinderen aan te spreken, was het essentieel om omstandigheden te creëren waarin ze zich op hun gemak voelden om vrijuit te spreken, terwijl ze ook werden aangemoedigd om over het onderwerp te praten.
- (4) Toegang krijgen tot een breed scala aan onderwerpen: hoewel het niet per se een doel op zich is, stelt het aantal deelnemers in staat om verschillende standpunten of perspectieven over het onderwerp te verbreden en ze met elkaar te confronteren.

Deze methode kent echter ook uitdagingen. Een van de grootste moeilijkheden ligt in het samenstellen van de groepen. Omdat de doelgroep kinderen zijn, was het cruciaal om een vertrouwensomgeving te creëren waarin kinderen zich zo vrij mogelijk konden uiten. Bovendien was het rekruteren van dergelijke profielen een grote organisatorische en ethische uitdaging. Daarom was het vanzelfsprekend om scholen te benaderen: we konden toegang krijgen tot veel groepen kinderen met uiteenlopende verkeerservaringen, die zich in een vertrouwde omgeving konden uiten.

Dit onderzoek is onderworpen aan een Privacy Impact Assessment (PIA) om de vertrouwelijkheid van de verzamelde gegevens te waarborgen en de vrijheid voor deelnemers, zowel ouders als kinderen, om op elk moment hun bijdrage te beëindigen indien gewenst. De gegevens zijn geanonimiseerd en alleen geanalyseerd door het onderzoeksteam zonder publieke verspreiding. Verder beschrijft dit kader de typen persoonlijke gegevens die worden verzameld en de procedure voor het anonimiseren en coderen van deze gegevens. Daarnaast moest voor elk deelnemend kind een schriftelijke toestemming van de ouders worden ingediend op de dag van de gespreksgroepen (zie bijlage 1 van dit rapport). Slechts twee kinderen kregen geen toestemming van hun ouders en werden uitgesloten van de groepen (de redenen voor weigering zijn niet gevraagd).

3.2 Kinderen uit het vijfde en zesde leerjaar

Kinderen zijn een zeer heterogene groep weggebruikers. Naast de verschillende rollen die zij in het verkeer kunnen vervullen, zoals volwassenen (voetgangers, fietsers, autopassagiers, gebruikers van steps, enz.), is deze heterogeniteit ook te wijten aan de verschillende fasen van cognitieve en fysieke ontwikkeling die zij met de leeftijd geleidelijk bereiken, evenals aan de verkeerservaringen die zij opdoen door hun verschillende interacties met het verkeer (Granié, 2010; DaCoTa, 2012).

De grote heterogeniteit van de groep "kinderen" als weggebruikers bracht enige complexiteit met zich mee bij de uitvoering van dit verkennend onderzoek. Deze complexiteit werd versterkt door het feit dat we ons tot de kinderen zelf wilden richten en niet tot hun ouders. Het was een uitdaging om de juiste leeftijdsgroepen te kiezen voor deelname aan de gespreksgroepen, met aandacht voor hun vermogen om zich uit te drukken en ideeën te ontwikkelen, evenals voor hun autonomie en ervaringen in het verkeer.

Rond de leeftijd van 10-14 jaar vindt er een verandering plaats in het gedrag en de perceptie van verkeersveiligheid (Meesmann et al., 2023). Deze leeftijden komen in België meestal overeen met het einde van de lagere school (vijfde en zesde leerjaar) en het begin van de middelbare school (eerste en tweede middelbaar). Daarom hebben we ons gericht op kinderen van het vijfde en zesde leerjaar, wat gemiddeld kinderen van 10 tot 12 jaar betreft. Deze keuze werd ingegeven door de wens om te begrijpen in hoeverre kinderen autonomie ontwikkelen in hun keuze van vervoermiddel en hoe zij de verkeersveiligheid en het waargenomen/aangenomen gedrag beoordelen. Het leek ons ook essentieel om ons te richten op één schoolniveau, namelijk de lagere school, en niet over twee niveaus te werken, aangezien de autonomie en risicobereidheid in het verkeer sterk verschillen:

- (1) Het doel is niet om de veranderingen (in gedrag, vervoerwijzen, enz.) te vergelijken tussen de twee schoolniveaus. De overgang naar het middelbaar onderwijs is een belangrijk moment in de verplaatsingspatronen van kinderen, wat leidt tot meer zelfstandigheid in hun verplaatsingen, vooral omdat middelbare scholen vaak verder van huis zijn gelegen (OESO, 2004).
- (2) Uit een studie van het Vias institute in 2022 blijkt dat het risicogedrag toeneemt met de leeftijd, waarbij 12-14-jarigen vaker risicovol gedrag vertonen dan 10-11-jarigen (Meesmann et al., 2023).

3.3 Selectie van de scholen en organisatie van de groepen

3.3.1 Selectie van de scholen

De deelnemende scholen zijn geselecteerd met behulp van een matrix die de ratio "gemiddeld inkomen" en "bevolkingsdichtheid" voor elke Belgische gemeente vaststelt. De selectieprocedure was als volgt:

- 1) **Beslissingsmatrix:**
 - a. Een lijst van alle gemeenten in België met het gemiddeld inkomen per aangifte (2020) en hun bevolking (2020) per km² (gegevens afkomstig van Infostat).
 - b. Bepaling van de ratio gemiddeld inkomen per aangifte/bevolkingsdichtheid per gemeente.
- 2) **Selectie van de gemeenten:**
 - a. Rangschikking van de gemeenten per gewest en op basis van hun ratio (van laag naar hoog).
 - b. Selectie van drie gemeenten:
 - i. Met de laagste ratio inkomen/bevolkingsdichtheid (groep A) voor het Waals en Vlaams Gewest.
 - ii. Met de hoogste ratio inkomen/bevolkingsdichtheid (groep B) voor het Waals en Vlaams Gewest.
 - iii. Met de gemiddelde ratio inkomen/bevolkingsdichtheid (groep C) voor het Waals, Vlaams en Brussels Hoofdstedelijk Gewest³.
 - c. In totaal werden 21 gemeenten geselecteerd.
- 3) **Identificatie van de scholen:**
 - a. Selectie van de scholen in de drie groepen A, B en C op basis van de verstrekte informatie, voor de Franstalige scholen, in de scholengids van de Federatie Wallonië-Brussel, en voor de Nederlandstalige scholen, op de website waar alle basisscholen van het Nederlandstalig onderwijs worden samengebracht;
 - b. Beide databases werden geraadpleegd tussen 15 mei en 15 juni 2023.
- 4) **Selectie en contact met de scholen:**
 - a. Voor elke groep gemeenten werd de lijst van alle scholen per gemeente gekopieerd naar een Excel-bestand.
 - b. Elke school kreeg een cijfer/nummer toegewezen.
 - c. De scholen werden vervolgens willekeurig geselecteerd (via de functie "= ASELETTUSSEN (x ; x)").
 - d. De scholen werden vervolgens per e-mail en/of telefonisch benaderd.

³ Uit het rapport over bevolkingsdichtheid en gemiddeld inkomen blijkt dat het Brussels Hoofdstedelijk Gewest alleen als "gemiddelde ratio" kan worden geclassificeerd.



Figuur 2. Selectieproces van de scholen.

5) Geselecteerde scholen

- Het contact met scholen in het Franstalig en Nederlandstalig onderwijs vond plaats tussen 25 mei en 10 december 2023.
- Meer dan 70 scholen werden gecontacteerd.
- 8 scholen hebben positief gereageerd⁴ en hebben deelgenomen aan het project.

Table 1. Verdeling van scholen op basis van de ratio bevolkingsdichtheid/inkomen

Scholen in een gemeente met een ...		
Hoog Ratio - Groep A	Gemiddeld Ratio - Groep B	Laag Ratio - Groep C
Wallonië - Luik (1)	Wallonië - Namen (1)	Wallonië - Luik (1)
Vlaanderen - West-Vlaanderen (1)	Vlaanderen - Oost-Vlaanderen (1) Brussel (2)	Vlaanderen - Vlaams-Brabant (1)

3.3.2 Organisatie van de groepen

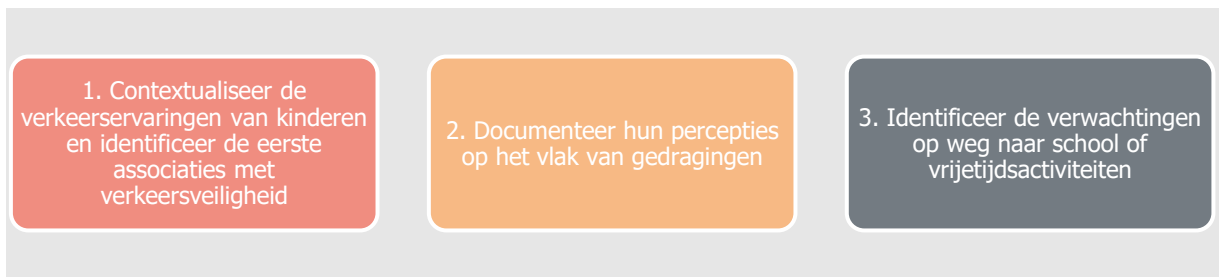
Er werden 20 gespreksgroepen opgezet met leerlingen uit het vijfde en zesde leerjaar in 8 verschillende scholen. Door gespreksgroepen te vormen met bestaande klassen, wilden we de groepsdynamiek vergemakkelijken (de kinderen kennen elkaar en zouden zich gemakkelijker kunnen uiten omringd door hun klasgenoten) en de organisatie van de gegevensverzameling stroomlijnen (één school, één klas, één observatielocatie), om de tijd die aan het onderzoek besteed werd, te respecteren. Er werden twee tot drie gespreksgroepen gevormd per klas (afhankelijk van het aantal leerlingen), wat resulteerde in groepen van acht tot elf leerlingen. Doorgaans bestaat een klas uit kinderen van hetzelfde niveau. De gespreksgroepen vonden plaats in klaslokalen, studiezalen of documentatieruimtes van de scholen. De leerkrachten (in dit geval allemaal vrouwen) werden gevraagd om niet in de klas te blijven tijdens de gespreksgroepen, maar in sommige gevallen bleven ze in de klas als niet-deelnemende waarnemers (bijvoorbeeld huiswerk verbeteren). De betrokken groepen komen van de scholen met de codes BXL2, W2, W3, en FL2⁵.

3.4 Discussiegids

De discussiegids was verdeeld in drie delen, die de basis vormden voor de gesprekken over de verkeerservaringen van kinderen, hun waargenomen en getoonde gedrag, en hun verwachtingen omtrent verkeersveiligheid:

⁴ De overige 62 scholen hebben niet gereageerd op onze verzoeken of hebben niet geantwoord.

⁵ Voor de schoolcodes en hun verdeling, zie sectie 3.5.



Alle groepen werden ingeleid met een introductie van het Vias institute, de onderzoekers en de doelstellingen van de gespreksgroepen. Vervolgens werd de kinderen gevraagd zich kort voor te stellen. Om een goede samenwerking te waarborgen, werden twee principes en drie regels uiteengezet:

- Er zijn geen goede of foute antwoorden;
- We willen jullie mening en standpunten horen;
- Je luistert naar de ander;
- Je lacht niemand uit;
- Je mag weigeren te antwoorden.

(1) Eerste associaties en gebruikte vervoerwijzen

Het eerste deel van het gesprek met de kinderen was bedoeld om het gesprek te koppelen aan hun ervaringen met verkeer en om de eerste associaties vast te leggen die ze hebben met verkeersveiligheid. Deze werden in eerste instantie vastgesteld door de identificatie van trefwoorden of situaties die kinderen associëren met verkeersveiligheid, en vervolgens door gebruik te maken van afbeeldingen die verschillende soorten verbanden met verkeersveiligheid uitbeelden (met betrekking tot bestaande of mogelijke vervoermiddelen - fiets, auto, step, koets⁶, enz. - situaties - ongevallen, files, kruispunten - of gedragingen - fietsen zonder of met helm, enz.⁷). Om inzicht te krijgen in de verschillende verkeerservaringen van kinderen, werden ze gevraagd om de vervoermiddelen te identificeren die ze gebruiken om naar school te gaan of naar hun vrijetijdsactiviteiten, omdat deze twee redenen de belangrijkste motieven zijn voor kinderen om zich te verplaatsen (DaCoTa, 2012; Lewis & Torres, 2010; Schoeters, 2018). Bovendien, gezien de essentiële rol die zowel school als vrijetijdsactiviteiten spelen in het leven van zowel kinderen als ouders, fungeerden hun verplaatsingen naar school en/of vrijetijdsactiviteiten als een concreet vertrekpunt om verschillende gedragingen en onderwerpen verder uit te diepen in het tweede en derde deel.

(2) Waargenomen en aangenomen gedrag

Het tweede deel van het gesprek ging over het gedrag dat kinderen aannemen en/of waarnemen op de weg. Het doel was om vast te stellen wat kinderen als risicovol of veilig gedrag beschouwen door hen te vragen om te categoriseren wat ze leuk of niet leuk vinden om te zien of zelf te doen op de weg.

Opgesplitst in twee fasen, identificeerden de kinderen eerst "wat ze leuk of niet leuk vinden om te zien of zelf te doen op de weg", gebaseerd op wat in het eerste deel van het gesprek was besproken, evenals op hun ervaringen tijdens hun weg van en naar school, vrijetijdsactiviteiten en bezoeken aan vrienden/familie. Deze verschillende gedragingen die ze leuk en niet leuk vinden werden genoteerd op post-its die de kinderen op bijbehorende borden plakten. De verschillende gerapporteerde elementen werden vervolgens besproken om te begrijpen "waarom" ze bepaalde gedragingen leuk vinden of niet.

Vervolgens werden de kinderen uitgenodigd om deze waarnemingen aan te vullen op basis van een reeks afbeeldingen die beschikbaar waren gesteld, door bepaalde gedragingen toe te voegen of te nuanceren die ze leuk vinden of niet.

Deze aanpak en het beschikbaar gestelde materiaal maakten een meer diepgaande benadering mogelijk van de volgende thema's:

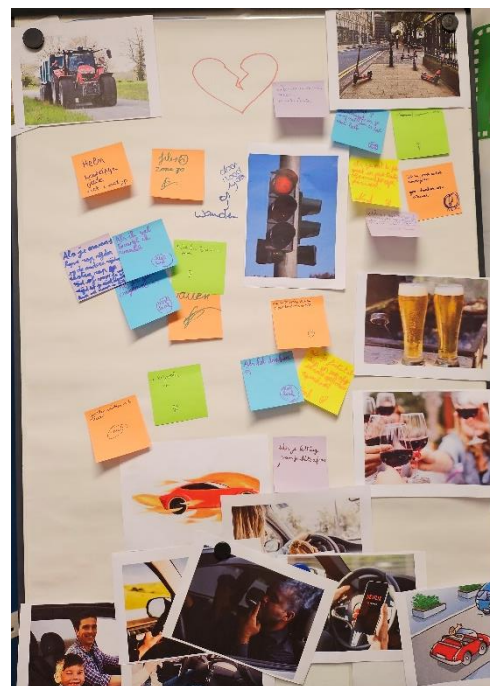
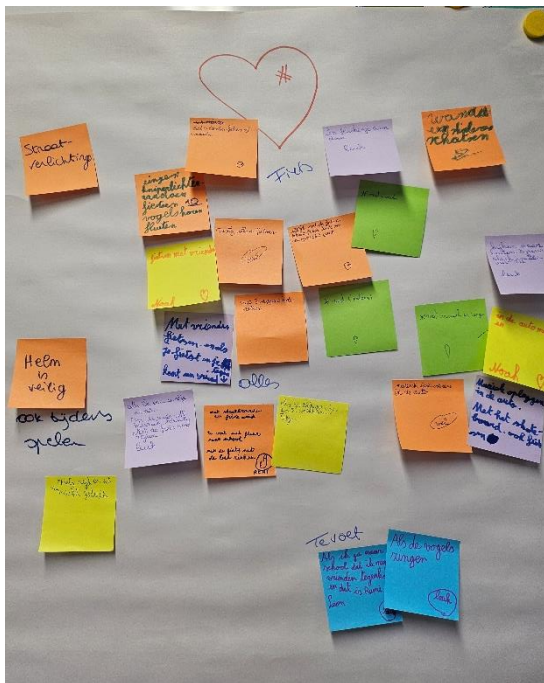
- Het (niet) dragen van de veiligheidsgordel
- Het (niet) dragen van een helm, beschermende uitrusting (kniebeschermers, fluohesje, ...).

⁶ Naar het voorbeeld van wat de coöperatieve vennootschap Hyppy in een Brusselse gemeente heeft uitgevoerd: <https://hyppy.coop/hyppopedibus/>

⁷ De in fase 1 gebruikte afbeeldingen zijn opgenomen in bijlage II van dit rapport.

- Aflleiding achter het stuur (telefoon, gesprekken, vermoeidheid, ...)
- Actieve (te voet, met de fiets, step, skates ...) en passieve (autopassagier) mobiliteit, alleen of vergezeld
- Alcohol achter het stuur
- Snelheid en snelheidslimieten
- Interacties met andere weggebruikers
- Het naleven van borden en/of verkeersregels
- Vrachtwagens, tractoren, openbaar vervoer
- Verkeerssignalisatie, zoals verkeerslichten voor auto's en voetgangers, of het stopbord.

Binnen deze gedragingen of situaties zijn bepaalde handelingen bij wet verboden (zoals rijden onder invloed van alcohol, het niet dragen van de veiligheidsgordel of aflleiding achter het stuur) en vormen ze een objectief gevaar, andere zijn niet wettelijk verboden maar vormen desalniettemin een ongevalsrisico (zoals afgeleid zijn als voetganger) en/of een letselrisico, bijvoorbeeld bij een val (zoals het niet dragen van een helm).



Figuur 3. Illustratie van fase 2 van de gespreksgroepen - Gedragingen die kinderen leuk of niet leuk vinden om te zien of zelf te doen op de weg.

(3) Voor mijn veiligheid op de weg, wil ik...

Het derde deel van de gesprekken met de kinderen ging over wat de "ideale verkeersveiligheid" werd genoemd. Nadat hun ervaringen op de weg/verkeer waren besproken, de vervoermiddelen die ze gebruiken, de gedragingen die ze waarnemen of vertonen, de gedragingen die ze als risicovol of niet ervaren, bestond de laatste stap uit het laten uitbeelden door de kinderen van hun verkeersveiligheid en hun eventuele verwachtingen om zich (meer) veilig te voelen in het verkeer. Deze oefening nam de vorm aan van een tekening waarin ze een bekende route moesten afbeelden.

Vertrekkend vanuit een bekende route (zoals de weg van huis naar school of naar vrijetijdsactiviteiten), werden de kinderen gevraagd om deze route te tekenen en alles op te nemen wat ze nodig achten voor hun veiligheid op de weg, of om het simpelweg te laten zoals het nu is, als ze dat liever hebben. De kinderen hadden volledige vrijheid en mochten hun fantasie de vrije loop laten om deze route veiliger te maken. Of het nu gaat om het vinden van kortere routes, het aanpassen van de infrastructuur of het verkennen van alternatieve vervoermiddelen, de kinderen hadden de mogelijkheid om hun route naar eigen inzicht aan te passen. Deze sessie werd afgesloten met een presentatie van elke tekening door elk kind.

Het materiaal

Naast tekengerei hadden de kinderen ook afbeeldingen en tijdschriften tot hun beschikking om hun standpunten te illustreren of discussie uit te lokken. De gebruikte afbeeldingen, met name om gedrag op de weg te illustreren, waren divers en toonden zowel veilige als risicovolle gedragingen (waarvan sommige objectief gevaarlijk en wettelijk verboden zijn), en omvatten zowel kinderen als volwassenen. Dit materiaal is opgenomen in bijlagen II tot IV van dit rapport.

Notities en opnames

Alle gespreksgroepen zijn opgenomen in audiobestanden, terwijl de tekeningen zijn ingezameld en bewaard met enkel de voornaam en de school van het kind dat ze heeft gemaakt. Tijdens en na de sessies zijn notities gemaakt aan de hand van de opnames.

3.5 Overzicht van de scholen

In de volgende tabel geven we een overzicht van de scholen, hun code, hun kenmerken (locatie, toegankelijkheid ...) en enkele opmerkingen over de kinderen die aan de groepen hebben deelgenomen.

Table 2. Overzicht van de scholen en toegewezen codes.

Code school	School	Kenmerken (toegankelijkheid, parkeren, omgeving)	Opmerkingen	Onderwijs-niveau
W1	Gemiddel de ratio ⁸	Landelijk gebied. Relatief kleine school die zowel kleuter- als lagere klassen herbergt. Een verkeersveiligheidskursus is al aan de leerlingen gegeven (vorig jaar). Schoolbus (beheerd door de TEC ⁹). De meeste kinderen komen met de auto (zelden met de fiets, behalve op "sportdagen"). Elektrische steps zijn verboden op school en er is geen fietsenstalling buiten of binnen de school. Meerdere zebrapaden voor de school. Straat en wegen naar school zijn recentelijk opnieuw aangelegd (iets meer dan een jaar geleden).	Sommige kinderen zijn getuige geweest (direct of indirect) van ongevallen waarbij alcohol in het spel was, met name binnen families. Een dronken bestuurder veroorzaakte een ongeval in een drukke straat in de regio in de maanden voor ons bezoek, waarvan veel kinderen op de hoogte waren.	5 ^e en 6 ^e leerjaar
W2	Hoge ratio	Landelijk gebied. School met 40 leerlingen, dorpschool. De school wordt bediend door een schoolbus en een TEC-bus. Sommige kinderen maken gebruik van de schoolbus, zowel 's ochtends als 's avonds, terwijl anderen met de auto komen. Geen zebrapad voor de school en doorgaande weg.	De helft van de kinderen neemt de schoolbus. Sommige kinderen zijn getuige geweest (direct of indirect) van ongevallen waarbij alcohol in het spel was, met name binnen families.	5 ^e en 6 ^e leerjaar
W3	Lage ratio	Stedelijk gebied. Bereikbaar met een TEC-bus (halte voor de school). Een workshop fietsen werd georganiseerd met de klas in het vorige schooljaar (5 ^e leerjaar). Grote parkeerplaats voor de school. Kinderen komen te voet, met de bus of met de auto. Geen fiets-/stepstalling voor of in de school ("fietsen zijn verboden", of preciezer gezegd, omdat er geen stalling is om ze veilig te plaatsen, kunnen kinderen niet met de fiets	Een groot aantal leerlingen ¹⁰ heeft een moslimachtergrond en komt uit diverse etnische achtergronden (Turks, Marokkaans, Algerijns, ...) ¹¹ . Veel kinderen worden begeleid door hun moeder en jongere broertjes/zusjes.	6 ^e leerjaar

⁸ Zie sectie 3.3.1 voor de ratio tussen bevolkingsdichtheid en gemiddeld inkomen.

⁹ De TEC (Transport En Commun) is de Waalse maatschappij voor openbaar vervoer.

¹⁰ Tijdens de gesprekken deelden leerlingen details over hun etnische achtergrond en religieuze overtuigingen, waaronder het volgen van islamitische lessen en hun herkomst uit landen zoals Turkije, Algerije en Mali.

¹¹ Ibidem.

		komen. In beide groepen werd gezegd dat fietsen verboden zijn).		
BXL1	Gemiddel de ratio	Stedelijk gebied. School relatief goed bereikbaar met het openbaar vervoer (tram en bus). Schoolstraat niet afgesloten voor verkeer, aangeduid met palen en markering op de grond. Voetgangerslicht om de weg over te steken en tramrails. Tramhalte voor de school. Fietsstalling voor de school, maar niet van de school.	Ongeveer de helft van de kinderen heeft diverse etnische achtergronden (Pools, Turks, Arabisch, ...) ¹² . Verscheidenheid aan kinderen komt met de auto, fiets, te voet of met het openbaar vervoer (bus en tram).	6 ^e leerjaar
BXL2	Gemiddel de ratio	Stedelijk gebied. School gelegen in een 30 km/u-zone. Goed bereikbaar met het openbaar vervoer (tram en bus) en bereikbaar via een eenrichtingsstraat voor auto's langs een rijweg. Verkeer is relatief druk, vooral tijdens de spitsuren. De politie kwam langs (toen ze in het 4 ^e leerjaar zaten) voor een verkeersveiligheidsstraining. Aan het begin van het schooljaar hebben ze een fietsparcours afgelegd.	In een van de twee groepen deelden kinderen tal van verhalen over agressief rijgedrag, zowel van hun ouders als van andere weggebruikers. De meeste kinderen komen met de auto. Ongeveer een derde van de groep heeft diverse etnische achtergronden ¹³ .	5 ^e leerjaar
FL1	Gemiddel de ratio	School gelegen aan de stadsrand, in een eerder dorpsachtige omgeving. Geen fietspaden in de omliggende straten. Veel parkeerplaatsen voor auto's en een bushalte tegenover de school.	In een van de twee groepen maakte een kind vrij onbeleefde opmerkingen over de politie en provocerende opmerkingen over verkeersovertredingen. Enkele onaangename ontmoetingen met "vreemde" of dronken mannen.	5 ^e leerjaar
FL2	Hoge ratio	Landelijke school, in een rustig dorp. Geen fietspad naar school. Kinderen komen uit naburige gemeenten. Actieve vervoermiddelen (te voet en met de fiets) zijn vrij algemeen in beide groepen. Regelmatische bezoeken van de politie voor verkeersveiligheids cursussen.	Veel kinderen komen met de fiets, vooral bij goed weer. De meeste kinderen worden begeleid (met de auto, te voet). Sommige kinderen zijn al getuige geweest (direct of indirect) van relatief ernstige ongevallen (waaronder alcohol gerelateerde).	5 ^e en 6 ^e leerjaar
FL3	Lage ratio	Stedelijk gebied. School gelegen in het stadscentrum, dicht bij winkels, kantoren, enz.	De meeste kinderen komen met de auto, maar sommigen van hen leggen een deel van de weg af met de auto en de rest te voet of met de fiets (met vrienden).	Twee klassen van het 6 ^e leerjaar

¹² Ibidem.

¹³ Ibidem.

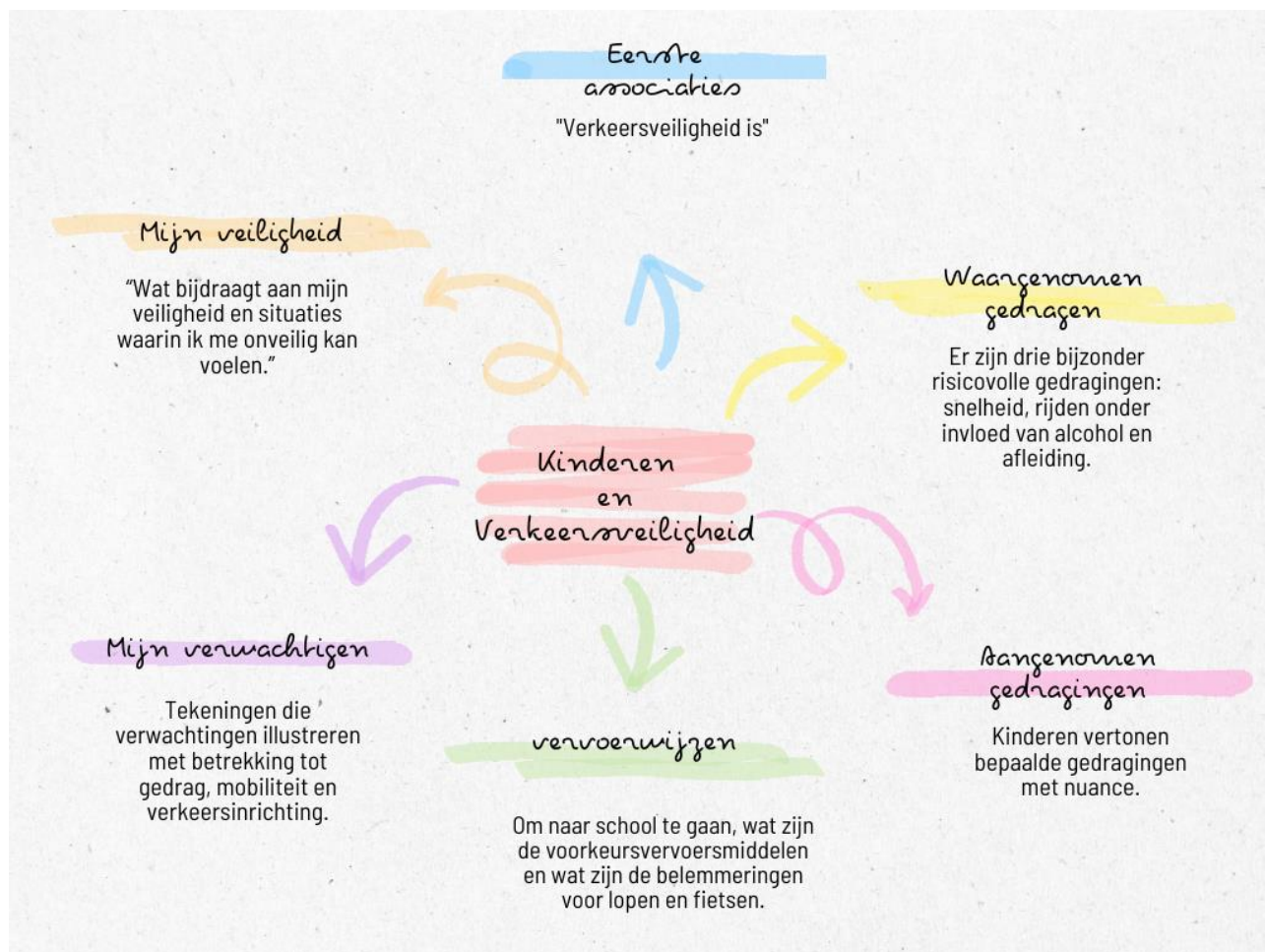
4 Resultaten van de gespreksgroepen met de kinderen

De resultaten van de thematische analyse, gebaseerd op opnames van gespreksgroepen, transcripties en tekeningen, zijn opgedeeld in zes subsecties. Deze subsecties bevatten de eerste associaties die kinderen maken met "verkeersveiligheid", waarmee de reikwijdte van de gesprekken met hen wordt afgebakend en een eerste inzicht wordt gegeven in hun verkeerservaringen.

Na hun eerste associaties en een beknopt overzicht van hun vervoersgewoonten, identificeerden de kinderen drie hoofdproblemen in het verkeersgedrag dat ze observeren. Door middel van het spel "vind ik leuk en vind ik niet leuk" hebben ze een beeld geschetst van deze gedragingen, die zij als onveilig of gevaarlijk beschouwen. Dit deden ze door ze te categoriseren als "vind ik niet leuk omdat...". Ook hebben ze de elementen benoemd die hen een veiligheidsgevoel in het verkeer geven.

De tabel wordt vervolgens aangevuld met het gedrag dat kinderen op hun eigen manier vertonen door uit te leggen waarom en in welke situaties ze deze gedragingen niet overnemen. Na deze gesprekken hebben de kinderen verschillende verwachtingen geuit over hun weg naar school om zich veiliger te voelen als voetganger, fietser of passagier.

Vanaf dit hoofdstuk verwijst de term *kind* naar de leerlingen van het vijfde en zesde leerjaar die hebben deelgenomen aan de gespreksgroepen, deze kinderen zijn ongeveer 9 tot 12 jaar oud. In het verdere verloop van dit rapport zullen enkele letterlijke citaten van de kinderen worden gebruikt om de analyses en resultaten te illustreren. Elke vermelding van specifieke locaties (naam van een restaurant, straatnaam, stad, enz.) en datum is weggelaten om de anonimiteit van de scholen, kinderen en hun ouders te waarborgen. De uitspraken van de kinderen, met hun uitdrukkingen, aarzelingen en formuleringen, evenals taalfouten, zijn overgenomen zoals ze zijn.



Figuur 4. De onderwerpen die in de studie worden behandeld.

4.1 Eerste associaties, eerste gedeelde ervaringen

De eerste associaties zijn ook de eerste ervaringen met verkeer die de kinderen spontaan delen. Door de eerste trefwoorden en beelden die zij met "verkeersveiligheid" verbinden te identificeren, komt de dialoog op gang en ontvouwen zich hun verhalen.

Deze associaties weerspiegelen waar kinderen dagelijks mee te maken krijgen op weg naar school, vrijetijdsactiviteiten, boodschappen doen, of gewoonweg wanneer ze naar een vriend gaan. Uit deze eerste associaties komen vrij voorspelbare trefwoorden naar voren, zoals zebrapaden, trottoirs, stoplichten, stopborden, wegen, voetgangers, veiligheidsgordels, snelheid, files en verkeersopstoppingen. Deze trefwoorden werden vervolgens aangevuld met anekdotes verteld door de kinderen, die specifiek gedrag beschrijven, voornamelijk waargenomen bij automobilisten en andere weggebruikers, en die bijdragen aan de (on)veiligheid op de weg voor kinderen: snelheidslimieten overschrijden, rijden onder invloed en daarbij ongevallen veroorzaken, het niet respecteren van verkeersregels, borden en snelheidslimieten, niet tegen anderen schreeuwen, voorzichtigheid, oplettendheid bij scholen, stoppen bij stopborden, stoppen bij stoplichten, stoppen om voetgangers over te laten steken... Deze gedragingen kunnen ook verband houden met handhavingsmaatregelen ("de politie geeft boetes als je de regels niet volgt", "flitspalen/radars om de snelheid te controleren").

Bij het bespreken van de waargenomen gedragingen, hebben de kinderen ook gekeken naar het gedrag dat zij zelf zouden moeten vertonen om hun eigen verkeersveiligheid te waarborgen: kijken en opletten voordat ze oversteken, een helm dragen, tegen het verkeer in lopen aan de kant van de weg (wanneer er geen stoep is), wachten voordat ze oversteken, zichtbaar zijn op de weg, veiligheidsgordel dragen...

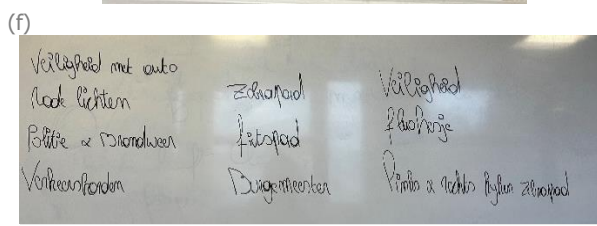
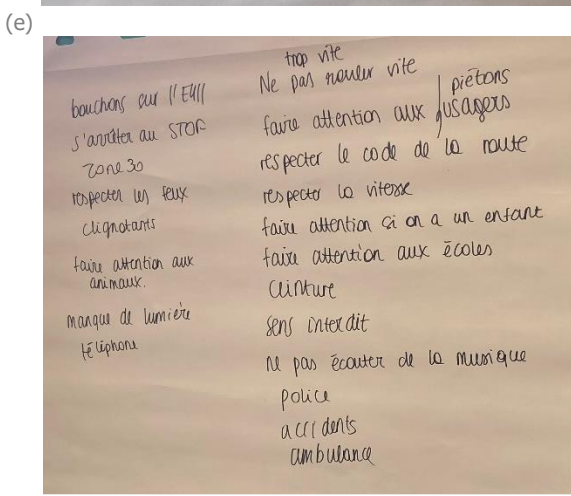
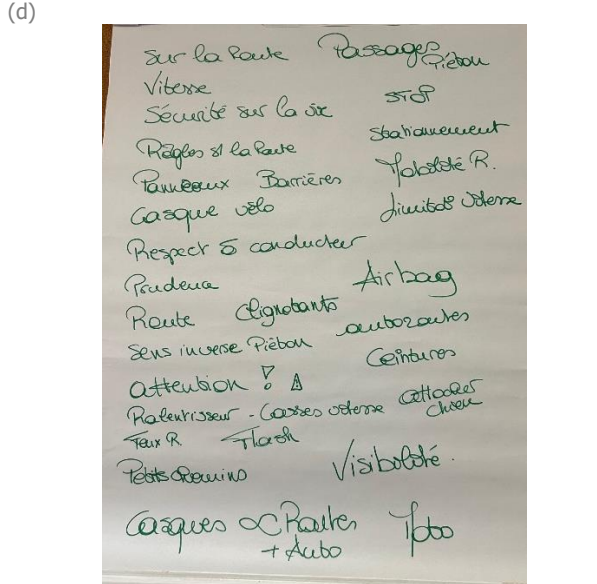
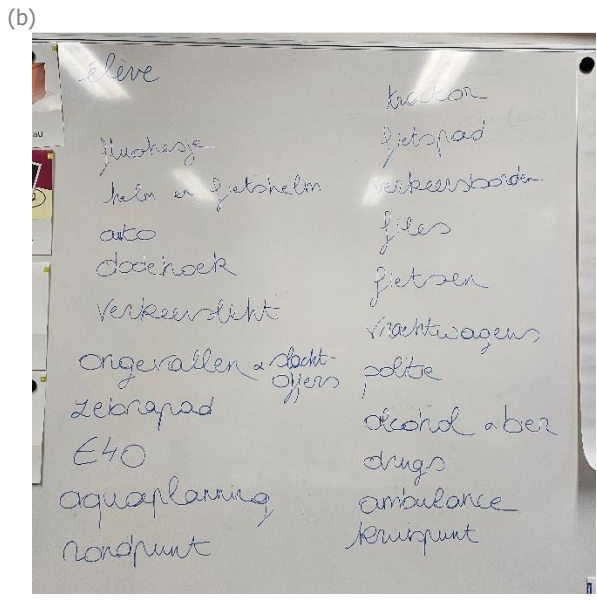
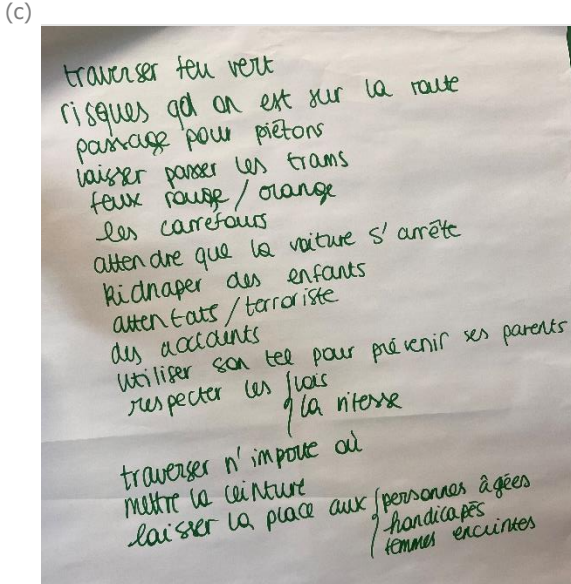
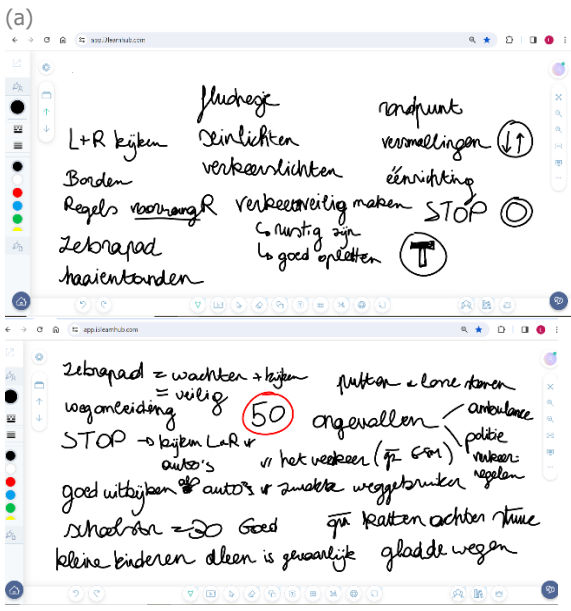
Naast gedragingen heeft verkeersveiligheid ook betrekking op de voertuigen die op de weg worden aangetroffen, met name de gebruikte of gewenste vervoermiddelen, zoals fietsen en elektrische scooters, maar ook bepaalde specifieke voertuigen, zoals motorfietsen, elektrische auto's, tractoren (vooral voor landelijke scholen) of trams (voor scholen in Brussel). Deze voertuigen kunnen worden geassocieerd met een specifieke situatie ("de tram heeft altijd voorrang", kind school BXL1) en met bepaalde bijzonderheden, zoals dode hoeken bij vrachtwagens.

Ten slotte betekent praten over verkeersveiligheid voor kinderen ook praten over hulpdiensten (de politie, ambulances, brandweer...) en hun rol in het verkeer, zoals hulp bieden ("wanneer we ambulances zien passeren met sirenes, weten we dat er iets ergs is gebeurd"), of controles uitvoeren. Maar het omvat ook het waarnemen van regelovertredingen ("de politie rijdt ook door het rood"). Hoewel niet direct verbonden met hulpdiensten, worden verkeersongevallen ook beschouwd als een aspect van de (on)veiligheid op de weg.

Via al deze associaties deelden de kinderen stapsgewijs hun ervaringen en belevenissen in het verkeer, en daarbuiten, evenals verhalen die ze hebben gehoord om de context of situatie uit te leggen. Deze verhalen tonen wat ze hebben begrepen van deze situaties en hoe ze deze gedragingen als veilig of gevaarlijk ervaren, waarbij ze laten zien wat ze hebben opgepikt en onthouden.

Naast deze verkeerservaringen kwamen ook enkele zorgen van de kinderen op het gebied van veiligheid naar voren. Verkeersveiligheid omvat meer dan alleen de weg en heeft betrekking op veiligheid in brede zin. Praten over verkeersveiligheid betekent ook praten over hun eigen veiligheid in het algemeen. Deze veiligheid kan soms verband houden met bepaalde soorten mensen die ze onderweg tegenkomen ("ik vind rare mensen niet leuk", "ik ben bang voor dronken mensen"), met bepaald gedrag van anderen ("soms word ik achtervolgd") of zelfs met een specifiek type voertuig (witte bestelwagens). De bredere kwestie van veiligheid wordt hieronder besproken in sectie 4.4.

Tabel 3. Illustraties van de eerste associaties die kinderen maken met verkeersveiligheid - (a) school FL3, (b) school FL2, (c) school BXL1, (d) school W2, (e) school W1 en (f) school BXL2



4.2 De weg naar school - Vervoerwijzen

Nadat de initiële associaties zijn behandeld, heeft het analyseren van het gebruik van vervoermiddelen door kinderen geholpen bij het identificeren van (1) de meest gebruikte vervoermiddelen en (2) de verschillende verkeerservaringen die ze hebben (als passagier, voetganger, fietser, scooterrijder, ruiter, enzovoort).

Deze analyse toont aan dat de auto een relatief centrale positie inneemt in hun verplaatsingen, aangezien gemiddeld zeven van de tien kinderen in elke groep de auto gebruiken. Of het nu gaat om naar school gaan, sportactiviteiten, vrijetijdsactiviteiten, boodschappen doen of familie bezoeken, de auto wordt vaak gekozen als een van de favoriete vervoermiddelen van de ouders/de ouder die verantwoordelijk is voor het vervoer, maar ook door sommige kinderen.

Hoewel de auto niet de enige vervoerwijze is en niet door alle kinderen bewust wordt gekozen, wordt de beslissing om met gemotoriseerd vervoer naar school of vrijetijdsactiviteiten te gaan beïnvloed door verschillende factoren, zoals veiligheid, gemak, afstand en comfort:

- *Wanneer mama naar het werk moet, brengt ze me met de auto, dat is sneller/ze gaat daarna door naar kantoor;*
- *Ik woon te ver om te voet of met de fiets te gaan;*
- *Als het regent, brengen ze me met de auto;*
- *Mijn ouders willen niet dat ik alleen loop of fiets;*
- *Er zijn geen wegen of trottoirs waarlangs ik te voet kan komen;*
- *Er zijn geen bussen naar school;*
- *De auto is comfortabel, we zijn warm en droog en kunnen naar muziek luisteren.*

De argumenten met betrekking tot comfort werden ook versterkt door de winterse periode (en het weer) waarin de gespreksgroepen plaatsvonden (november en december 2023). Op een meer anekdotische noot gaven de kinderen ook aan dat ze ervan houden om met de auto te gaan zodat ze van het landschap kunnen genieten en ernaar kunnen kijken.



Figuur 5. Illustraties van de vervoerwijzen in een van de groepen van school FL1 en van school W1.

Te voet gaan en het openbaar vervoer (inclusief schoolbussen) zijn de twee andere meest gebruikte vervoerwijzen, voornamelijk om naar school te gaan en relatief minder vaak om naar vrijetijdsactiviteiten te

gaan. Te voet gaan wordt meestal gekozen wanneer de afstand tussen huis en school/vrijtijdsactiviteiten haalbaar is (ongeveer 20 minuten lopen. Slechts één kind (5^e leerjaar, BXL2) meldde dat hij 1 uur loopt om naar school te komen, "als het mooi weer is") en de meeste kinderen komen vergezeld van een ouder (of grootouder). Het zijn meestal de kinderen van landelijke scholen die ook hebben aangegeven te voet vrienden te bezoeken.

Voor het openbaar vervoer wordt een onderscheid gemaakt tussen regulier openbaar vervoer en schoolbussen. De laatste zijn alleen genoemd in landelijk gebied, terwijl het reguliere openbaar vervoer (TEC, De Lijn, MIVB) in stedelijke gebieden wordt gebruikt. De fiets wordt vaker gebruikt door leerlingen van Nederlandstalige scholen, vooral in landelijk gebied, om naar school te gaan of voor vrijetijdsactiviteiten (zoals vrienden bezoeken). Het gebruik van de fiets is ook afhankelijk van het weer (als het niet te koud, te warm is of als het niet te veel regent). Aan Franstalige zijde is het gebruik van de fiets minder gebruikelijk en wordt het geassocieerd met specifieke dagen die op school worden georganiseerd ("sportdagen") of om naar vrienden of familie te gaan ("om oma te bezoeken").

De fiets is bijzonder geliefd bij kinderen, zowel voor vervoer als voor recreatie. Dit vervoersmiddel (en recreatiemogelijkheid) wordt vaak geassocieerd met een positief gevoel omdat fietsen betekent dat je "de wind door je haren voelt", "snel kunt gaan", "hobbels kunt nemen", "alleen kunt zijn" of zelfs "je hoofd leeg kunt maken". Echter, het gebruik ervan om naar school te gaan wordt beperkt en tijdens gesprekken over gewenste vervoermiddelen hebben kinderen uitgelegd welke hindernissen ze ervaren bij het fietsen naar school.



"Ik zou graag meer veiligheid op de wegen zien (...) soms rijden auto's te hard, ze letten niet genoeg op zebrapaden, ze letten niet genoeg op mensen die niet in auto's zitten en op mensen die wel in auto's zitten. Daarom denk ik dat het een beetje gevaarlijk is, en ik denk dat ouders ons sneller zouden laten rijden of bijvoorbeeld alleen naar school zouden laten gaan als de wegen veiliger waren. Want soms gaan de grote auto's te snel en als je op de fiets zit en je bent ouder dan 10 jaar, dan mag je niet op de stoep en dan ben je soms bang omdat je de auto naast je hebt en soms letten de auto's niet op je." (Meisje, 5^e, W1)



Het bespreken van de huidige vervoerwijzen naar school heeft logischerwijs geleid tot een gesprek over de transportmiddelen die kinderen zouden verkiezen ("oh, ik zou zo graag naar school willen gaan met... maar..."). Voor velen was dit een kans om de huidige obstakels voor het gebruik van bepaalde vervoermiddelen uit te leggen. Onder deze belemmeringen vallen de risico's verbonden aan het verkeer en het gedrag van andere weggebruikers, de mogelijke overtredende gedragingen die kinderen zouden kunnen aannemen, evenals het gebrek aan infrastructuur voor fietsen of wandelen. Deze risico's voeden onveiligheidsgevoelens in het verkeer, gevoelens die worden gedeeld door zowel de kinderen als de ouders (waarbij de een mogelijk de ander beïnvloedt en omgekeerd):

- Onder de infrastructuurproblemen wordt vooral gewezen op het ontbreken van trottoirs, voetgangersoversteekplaatsen of fietspaden om zich te verplaatsen van punt A naar punt B;
- Wat betreft risicogedrag dat kinderen zouden kunnen vertonen, werd vooral het oversteken bij rood licht genoemd ("Mijn ouders zijn bang (...) ze zijn bang dat ik niet bij het zebrapad overstek", kind school W2) of het niet dragen van een helm;
- De mogelijke ongewenste ontmoetingen die kinderen onderweg kunnen hebben, gaan over diefstal of agressie ("[mijn ouders] zijn bang dat ik beroofd word" - meisje, 5^e leerjaar, W2) of over het gedrag van automobilisten ("Ik ben soms bang dat er een auto mij gaat omver rijden.", meisje, 5^e leerjaar, FL1).



“Dat ik kan babbelen met mijn ploeggenoten.” (jongen, 6^{de}, FL3)

« Ik hou van fietsen omdat het goed voelt. » (meisje, 6^e, BXL1)

“Ik vind fietsen soms gevaarlijk, want je bent minder beschermd dan wanneer je in de auto bent.” (meisje, 6^e, BXL2)

«Ik hou van hard fietsen. » (meisje, 6^e, W2)

« Ik wil wel met de fiets, maar ik mag niet. Op mijn baan rijden ze 90 in plaats van 50. En we hebben ook geen flitspalen ofzo. Mijn mama zegt dat als er een fietspad komt in onze straat, dan mag ik met de fiets. » (jongen, 5-6^e, FL2)



Deze verschillende redenen worden ook aangehaald om uit te leggen waarom het beter is om begeleid te worden ("Het is beter om begeleid te worden, door ouders, nonkels en tantes, door mensen van 18 jaar. Voor het geval er iets met je gebeurt.", kind van school BXL1; "Met begeleiding van kinderen is het veilig", kinderen, school W2) of waarom ouders niet toestaan dat kinderen alleen op straat zijn ("Van mijn ouders mag ik niet alleen naar huis gaan of alleen op straat zijn", meisje, 6^e leerjaar, BXL1). Hierbij valt op dat meisjes vaker het onveiligheidsgevoel benoemen met "ongewenste ontmoetingen".

Voor sommige kinderen wordt alleen kunnen lopen ook geassocieerd met een gevoel van vrijheid of een kans om frisse lucht op te snuiven: "Alleen naar huis gaan betekent dat je kunt doen wat je wilt" (Jongen, 6^e leerjaar, BXL1).

fiets naar school zouden gaan. Dit zou kunnen worden vergemakkelijkt door het creëren van faciliteiten zoals een fietsstalling, zoals op school W3, of door het aanleggen van fietspaden in de nabijgelegen straten van de school, zoals bij de scholen W1 of FL2. Ook het implementeren van controlemaatregelen om de naleving van de regels te waarborgen kan hierbij helpen (flitspalen, snelheidsdrempels, ...).

Uit de uitspraken van de kinderen blijkt duidelijk de impact van ouders op de keuze van het vervoermiddel. Naast praktische overwegingen (het ligt op de route van mama naar het werk, het is sneller, enzovoort) en eerder genoemd comfort, speelt ook het onveiligheidsgevoel van de ouders een rol bij de mobiliteitskeuze, met name het gebruik van fietsen en lopen als vervoermiddel. Ouders nemen de beslissing over het vervoermiddel uit angst dat hun kind de verkeersregels niet naleeft, een onveilige ontmoeting heeft of betrokken raakt bij een ongeval vanwege het ontbreken van fietspaden/trottoirs. Het kind heeft weinig tot geen invloed op deze keuze.

Het openbaar vervoer werd aanzienlijk minder vaak genoemd als vervoermiddel dat kinderen "zouden willen gebruiken" in vergelijking met lopen of fietsen. Toch biedt het de mogelijkheid om te kletsen en hoeft je je niet vast te klikken. Daarentegen zijn ze bronnen van een zeker onveiligheidsgevoel in geval van een ongeval (je kunt niet vastgemaakt worden, je valt op iedereen, als je je niet vasthoudt, val je ...) en je kunt rare mensen tegenkomen. Deze aspecten werden alleen genoemd in school BXL1.

Samenvattend blijkt dat als kinderen volledige vrijheid zouden hebben in het kiezen van hun vervoermiddel, de auto niet per se hun voorkeur zou hebben. Velen van hen hebben zelfs aangegeven dat "als ze konden kiezen", ze liever op andere manieren zouden komen, zoals met de fiets, te voet, op een step, ... of zelfs te paard. Want te voet gaan, fietsen, met de bus gaan of te paard gaan betekent ook genieten van de natuur, het mooie weer, je gedachten laten gaan, wandelen, babbelen met een vriend... of alleen zijn.

Tussen de scholen en de gespreksgroepen kwamen enkele opvallende kenmerken naar voren:

- In een van de twee groepen van school BXL2, gelegen aan de rand van het stadscentrum, kiest een meerderheid van de kinderen ervoor om met de auto te komen, ondanks de nabijheid van tal van openbaar vervoeropties en een fietspad bij de school. De keuze voor de auto wordt voornamelijk beïnvloed door de woonplaats van de kinderen, die zich in een andere gemeente bevindt of aan de

rand van Brussel. In de andere groep kwamen juist meer kinderen te voet. In een van de twee groepen van school BXL2 wordt de auto als het belangrijkste vervoermiddel gebruikt. Naast de afstand benadrukken de kinderen ook het gevoel van veiligheid en comfort dat de auto biedt: je kunt erin slapen, het is warm, je bent sneller op je bestemming, je kunt naar muziek luisteren...

- Bij school W1 komt een meerderheid van de kinderen met de auto, en wanneer ze te voet zijn, worden ze begeleid. De kinderen merkten op dat de straten om naar school te gaan hen niet toelaten om met de fiets te komen: gebrek aan fietspaden, gedrag van andere weggebruikers (met name de snelheid), gevaarlijke weg... ("begeleid omdat op (...) er plaatsen zijn waar het de mensen niks kan schelen"; "ze zijn raar"; "wel, soms kan het ze niets kan schelen als ze rijden, en dan zijn er anderen die raar zijn"). Andere kinderen merkten op dat ze niet alleen mogen komen omdat hun ouders bang zijn, hetzij omdat ze gevaarlijk gedrag vertonen ("Mijn ouders zijn bang (...) ze zijn bang dat ik niet bij het zebepad overstreek") of omdat ze beroofd kunnen worden ("ze zijn bang dat ik beroofd word", "mijn mama wil niet dat ik ontvoerd word", ...).
- De leerlingen van school FL2, en meer specifiek in een van de twee groepen, gebruiken actievere vervoerwijzen bij mooi weer: veel leerlingen gaven aan dat ze bij voorkeur met de fiets of te voet gingen zodra het weer het toeliet, en meestal in het gezelschap van een broer of zus. Het is vermeldenswaard dat dit de school is waar de kinderen relatief precieze kennis toonden van verkeersveiligheid en verkeerservaringen.
- Bij het bespreken van de mobiliteit om naar school te komen, hebben de kinderen van school W3 hun teleurstelling geuit over het feit dat ze niet met de fiets of step naar school kunnen komen.

4.3 Veilig op mijn weg

Tijdens de gespreksgroepen hebben kinderen verschillende situaties besproken waarmee ze worden geconfronteerd op weg naar school, naar de winkel of tijdens familiebezoeken. Door deze situaties hebben ze gedragingen van andere weggebruikers, van hun ouders of van henzelf benoemd en/of overgenomen. Andere elementen met betrekking tot het verkeer zijn ook naar voren gekomen en hebben geleid tot een veiligheidsgevoel op de weg of, integendeel, tot een onveiligheidsgevoel.

Als verhaallijn hebben we de door de kinderen behandelde thema's gestructureerd volgens een vierstappenbenadering: (1) aangenomen gedragingen; (2) waargenomen gedragingen; (3) elementen die bijdragen aan meer veiligheid; en (4) de meer algemene vraag naar veiligheid.

Dit verslag komt overeen met een analyse van fasen 1 ("eerste associaties"), 2 ("wat ik leuk en niet leuk vind") en 3 ("de ideale verkeersveiligheid") van de gespreksgroepen met de kinderen, waarbij de uitspraken in deze fasen moeilijk van elkaar te scheiden zijn.





Figuur 6. Illustraties van fase 2 van sommige gespreksgroepen - (a) school FL2, (b) school W2, (c) school W3, (d) school BXL1 en (e) school BXL2.

4.3.1 Ik weet dat het voor mijn veiligheid is, maar...

Als fietsers, voetgangers, passagiers of zelfs ruiters¹⁴, vertonen kinderen verschillende gedragingen die ongevalsrisico's met zich meebrengen of in geval van een ongeval het risico op ernstigere gevolgen vergroten. Sommige van deze gedragingen (zoals het dragen van een helm) zijn bedoeld om kinderen te beschermen, met name door hen zichtbaar te maken in het verkeer (het dragen van een fluohesje) of hen op hun plaats te houden in geval van een ongeval (het gebruik van een kinderbeveiligingssysteem), terwijl andere hen in staat stellen om op bepaalde risicosituaties te anticiperen, bijvoorbeeld door hen in staat te stellen een naderend voertuig te horen (zonder oortjes lopen, zodat je kunt horen of er een fiets of ander voertuig van achteren komt).

Kinderen zijn zich er goed van bewust dat sommige gedragingen die ze vertonen risico's met zich meebrengen, en dat ze zelfs verboden kunnen zijn (geen veiligheidsgordel dragen in de auto). Echter, het lijkt alsof het nemen van risico's door dit gedrag te vertonen zorgvuldig afgewogen, zelfs berekend is, en de aangevoerde argumenten zijn afhankelijk van verschillende parameters met betrekking tot comfort, esthetiek of ouderlijk toezicht. Deze verschillende gedragingen kwamen enerzijds aan bod tijdens de eerste associaties met de termen "verkeersveiligheid", en anderzijds door kinderen te laten identificeren welke gedragingen ze leuk of niet leuk vinden om te zien of zelf te doen op de weg, zowel (1) spontaan via post-its, als (2) gestuurd door het ter beschikking stellen van afbeeldingen (zie sectie 3.4).

In het bijzonder werden vier gedragingen onder de loep genomen door de kinderen, waarbij hun standpunten werden geconfronteerd met de mogelijke risico's die ze met zich meebrengen:

- (1) Het niet dragen van een helm tijdens het fietsen, stappen of skaten
- (2) Het niet dragen van een fluohesje tijdens het fietsen, stappen of skaten
- (3) Het niet dragen van de veiligheidsgordel in de auto
- (4) Afdleiding als voetganger of fietser

Deze vier handelingen worden niet gezien als overtredend gedrag. Tijdens de gesprekken hebben de kinderen zich niet specifiek uitgelaten over hun overtredend gedrag terwijl er afbeeldingen beschikbaar waren (oversteken buiten een zebraad, rood licht voor voetgangers, ...). Deze gedragingen worden nadien besproken.

¹⁴ Ter informatie: ruiters mogen pas alleen op de openbare weg komen als ze 14 jaar zijn (voor meer informatie: https://www.belgium.be/nl/mobiliteit/andere_voertuigen/ruiters/plichten). Toch hebben sommige kinderen aangegeven dit "vervoermiddel" te willen gebruiken.

4.3.1.1 Het dragen van een helm

In het spel van de eerste associaties, vooral aan Nederlandstalige zijde, wordt de helm en zijn gebruik¹⁵ regelmatig geassocieerd met verkeersveiligheid, maar niet alle kinderen zijn het ermee eens. De helm werd vaak beschreven als ongemakkelijk ("het doet pijn aan mijn hoofd", "hij glijdt naar achteren"), onesthetisch ("het maakt mijn haar plat", "het is lelijk", "ik zie er belachelijk uit"), of overbodig omdat "je nooit valt met de fiets" of "je valt op je buik".

Door middel van afbeeldingen¹⁶ waarop het dragen van een helm tijdens het fietsen, skaten of steppen werd geïllustreerd, werd het dragen van de helm door de kinderen geïdentificeerd als een gedrag dat ze "leuk" vinden omdat het hen "beschermt". Maar als het gaat om zelf een helm dragen, zijn de meningen meer genuanceerd.

Voorstanders van het dragen van een helm hebben betoogd dat het de bescherming van het hoofd vergroot, soms met concrete voorbeelden ("je krijgt een gebroken schedel"), wat getuigt van een duidelijk begrip van de voordelen van de helmdracht.

Voor sommige van deze kinderen is het dragen van een helm ook een ouderlijke verplichting, zelfs een voorwaarde om de fiets te mogen gebruiken ("geen fiets zonder helm"). Maar het dragen van een helm kan ook botsen met de mening van de ouders, die niet specifiek letten op de noodzaak om het hoofd van het kind te beschermen ("Ik denk dat wat me het meest bang maakte, was toen ik op een quad ging. Echt waar, ik had niet eens een helm op. Het kan mijn papa niks schelen.", jongen, 5^e leerjaar, W1).

Het nut van een helm wordt door sommige kinderen betwist vanwege het ongemak, de onaantrekkelijkheid of de overtuiging dat het niet nodig is om hun hoofd te beschermen. Bovendien is het type weg een belangrijke factor in hun beslissing. Op gras vallen doet immers minder pijn dan op asfalt. Deze gedachte was vooral aanwezig in landelijke scholen ("ik woon op het platteland, je gaat het veld in, je valt in het gras, dat is niet erg", kind van school W1). In school BXL2, waar weinig kinderen een helm dragen, waren esthetische en comfortbezwaren groter.



"Ja, het is belangrijk om een helm te dragen, anders kun je je hoofd doormidden snijden."
(Jongen, 5e W2)

"Tenminste met een helm breek je je schedel niet."
(Jongen, 5^e, BXL1)

"Ik snap dat wel dat dat zo ambetant zit enz. Maar als je dat dan wel aanhebt, er zijn nadelen en voordelen, maar het is super veilig en als je het dan niet aanhebt en je valt kan je een hersenschudding krijgen."
(Meisje, 5-6^e, FL2)



¹⁵ Het dragen van een helm op de fiets, step of rolschaatsen is niet verplicht, maar wordt wel sterk aangeraden door de overheden: https://www.belgium.be/nl/mobiliteit/verkeersveiligheid/veiligheid/fietsers_en voetgangers

¹⁶ De afbeeldingen zijn te vinden in bijlage III.



"Ik vind het irritant omdat het is te groot of te klein of te warm of te koud. Het is nooit goed in mijn helm." (Meisje, 5^e, BXL2)

"Ik ben liever dood, dan een helm". (Jongen, 5^e, BXL2)

"Ik draag dat ook nooit, want ik val nooit. Ik doe dat nooit aan, want ik kan goed fietsen." (Jongen, 5-6^e, FL2)

"Met een fluohesje en een helm aan ga ik lijken op een noob." (Jongen, 5^e, BXL2)

"Ik ga niet via de weg, ik ga via het kleine paadje. Ik rijd langzaam (...) als ik op de weg ga, draag ik een helm en een fluohesje." (Meisje, 5^e, W1)

"Met een fietshelm op lijkt je op een soldaat uit de Eerste Wereldoorlog." (Meisje, 6^e, BXL1)



Het is ook noemenswaardig welke rol bepaalde figuren uit de sportwereld kunnen spelen bij een positieve associatie met de helmdracht. Op school FL2 noemden twee kinderen bijvoorbeeld wielrenners die altijd een helm dragen, en deze twee jongens zijn voorstander van het dragen van een helm.



"Als je kijkt bij koersers, die moeten altijd een helm dragen. Maar ik vind dat dat evenveel telt als bij ons. Ik vind eigenlijk dat de helm verplicht moet zijn. Want het is voor je eigen veiligheid dat je dat je dat doet. Ik vind dat wel echt heel veilig. Als ik geen helm aandoe mag ik ook niet met de fiets van mijn mama. Ik vind het al gevaarlijk met helm, dus ik zou het nog gevaarlijker zonder helm." (Jongen, 5-6^e, FL2)

"Ik vind het ook wel goed dat ze bij koersen altijd een helm aandoen. Want ik kijk daar dan graag naar en ik vind dat leuk, dus die geven dan een voorbeeld voor mij dat ik die ook op moet doen als ik op mijn koersfiets of op een normale fiets zit." (Jongen, 5-6^e, FL2)



4.3.1.2 Het gele hesje

Het fluohesje¹⁷, vaak genoemd als eerste associatie met verkeersveiligheid, vooral aan Nederlandstalige zijde (elf van de twaalf groepen), is het minst geliefde item onder kinderen. Het ondervindt dezelfde esthetische en comfortgerelateerde bezwaren als de helm. Hoewel sommige kinderen erkennen dat het hen beter zichtbaar maakt in het verkeer, vooral tijdens het fietsen en op bepaalde momenten van de dag (zoals 's ochtends wanneer het nog donker is), zien de meeste kinderen veel nadelen: het is vervelend, lelijk, past niet bij hun kleding of stijl, en het zit niet prettig. Echter, enkele kinderen hechten minder waarde aan deze esthetische aspecten en stellen veiligheid voorop.



"Dat fluohesje is niet leuk want het zit niet goed vast; het voelt ongemakkelijk aan: het doet denken aan arbeiders, alsof we in het huishouden werken en de vuilnis buiten zetten." (Meisje, 6e, BXL1)



- "In de ochtend als het donker is, draag ik mijn gele hesje omdat ik me beter voel (...) gewoon omdat ze me beter zien.", jongen, 6^e leerjaar, W1;
- "Op woensdag heb ik 's 'avonds dan notenleer en ik heb altijd een extra fluovest in mijn tas en als ik die dan eens vergeet kan ik de andere nemen." meisje, 5^e-6^e leerjaar, FL2;
- "Ik vind het fluohesje niet gênant, want het is goed voor de veiligheid. Wanneer het donker is dan kunnen de auto's je ook goed zien met een fluohesje. Met een helm ben je beter beschermd tegen de pijn als je valt.", meisje, 5^e leerjaar, BXL2.

Het gebruik van het fluohesje lijkt ook minder gebruikelijk aan Franstalige zijde (buiten schoolactiviteiten) dan aan Nederlandstalige zijde, waar sommige Franstalige leerlingen ook aangaven geen fluohesje te hebben. De grotere populariteit van het fluohesje in Vlaanderen kan worden toegeschreven aan de VSV-campagnes ("Helm op Fluo Top")¹⁸. Deze campagnes, die worden gevoerd op Vlaamse scholen, moedigen leerlingen aan om van half oktober tot half februari een fluohesje en fietshelm te dragen.

4.3.1.3 De veiligheidsgordel

De meeste kinderen zijn zich ten volle bewust van het nut van de veiligheidsgordel en dat het hen beschermt in geval van een ongeval. Maar het lijkt toch niet altijd noodzakelijk te zijn. Sommige kinderen bijvoorbeeld laten de veiligheidsgordel achterwege tijdens snelle ritjes of korte afstanden, of wanneer er een stilzwijgende toestemming is voor dit risicovolle gedrag vanwege het gebrek aan ouderlijk toezicht ("mijn ouders zeggen niks"), of in sommige gevallen door een soort toestemming van de ouders omdat ze zelf hun gordel niet omdoen ("Mijn papa maakt zich vaak niet vast, en mijn mama ook niet", meisje, 6^e leerjaar, W2). Andere argumenten met betrekking tot comfort worden ook genoemd omdat het stoort, drukt, pijn doet aan de maag of de nek, ongemakkelijk is, sporen nalaat, of moeilijk is om in de auto te kunnen slapen.

¹⁷ Het dragen van een geel hesje is niet wettelijk verplicht, maar wordt aanbevolen, vooral tijdens de herfst- en wintermaanden. Er zijn campagnes om kinderen aan te moedigen het te dragen (zie de campagne van de VSV: <https://basis.verkeersschool.be/projecten/helm-op-fluo-top>).

¹⁸ Vlaamse Stichting Verkeerskunde: <https://basis.verkeersschool.be/projecten/helm-op-fluo-top>



"Ik doe mijn gordel nooit (...) [Eigenlijk] hangt het af van de situatie. Soms als het heel, heel ver weg is, doe ik mijn gordel. En als het niet zo ver weg is, doe ik mijn gordel niet. Mijn ouders zien het niet." (Jongen, 5^e, W2)

"Ja, het is ongemakkelijk totdat je je gordel om hebt en tegen de voorruit slaat". (Jongen, 6^e, BXL1)

"Ik beken mijn misdaad. Soms draag ik geen gordel (...) totdat mijn ouders het merken". (Jongen, 5^e, W1)

"Ik draag altijd mijn gordel, want ik ben altijd vooraan en dat is wel een beetje gevaarlijk, dus je moet wel je gordel aanzetten." (Meisje, 5^e, BXL2)



Bij enkele kinderen stond het gebruik van de veiligheidsgordel niet ter discussie ("Ik maak mij altijd vast", meisje, 6^e leerjaar, W2), vooral omdat ze de gevolgen van het niet dragen van de veiligheidsgordel identificeerden ("Ik doe altijd mijn gordel om omdat als iemand van je familie rijdt en hij heeft een rood licht niet gezien en snel moet stoppen, dan kan je tegen zijn stoel botsen en zo een dikke neus krijgen." meisje, 5^e leerjaar, BXL2), voor anderen lijkt het gebruik ervan afhankelijk te zijn van de afstand, de potentiële aanwezigheid van de politie (het is opmerkelijk dat een app zoals Waze genoemd werd vanwege zijn mogelijkheid om te waarschuwen voor politiecontroles), of omdat de detectoren de bestuurder waarschuwen dat de gordel niet is vastgemaakt:

- "Mijn papa maakt zich vast als hij weet dat de politie in de buurt is.", meisje, 5^e leerjaar W2;
- "De politie is irritant want als ze naast ons zijn, moet je je gordel omdoen, als je hem niet om hebt enz. (...) soms doe ik mijn gordel niet om. Maar toevallig, als ik hem niet omdoe, dan komt de politie (...) wel, ze passeren. (...) mijn ouders zeggen er niks van.", jongen, 5^e leerjaar W3;
- "Op de wegen weten we waar de politie is, dankzij de GPS of Waze", jongen, 6^e leerjaar, BXL1.
- "Ik moet wel omdat het begint te piepen als ik hem niet omdoe.", meisje, 6^e leerjaar, BXL1;
- "Omdat we bang zijn voor de politie", jongen, 6^e leerjaar BXL1.
- "[we doen de veiligheidsgordel niet om] Omdat we niet bang zijn voor de politie.", jongen, 6^e leerjaar, BXL1;
- "Het ergste is dat je hem [de veiligheidsgordel] moet omdoen als er politie is.", jongen, 6^e leerjaar, BXL1.

4.3.1.4 Afleiding als fietser en voetganger

Naast afleiding achter het stuur zijn de kinderen zich ook goed bewust van het belang om niet afgeleid te zijn en aandachtig te zijn voor het verkeer als voetgangers of fietsers, waarbij afleiding wordt geïdentificeerd als het gebruik van de telefoon en/of het luisteren naar muziek met oortjes. De risico's verbonden aan dit gedrag zijn het niet "horen aankomen van gevaar" of "niet zien wat er om hen heen gebeurt".

Of het nu door ervaring is (ze hebben geprobeerd om te fietsen terwijl ze naar muziek luisterden) of door observatie (ze hebben mensen gezien die op hun telefoon keken terwijl ze liepen), kinderen hebben afleiding gemeld als potentieel gevaarlijk voor fietsers en voetgangers. Als voetganger en fietser is afleiding door het luisteren naar muziek met oortjes het meest genoemde gedrag. Dit gedrag is wettelijk niet verboden. Echter, volgens de kinderen brengt dit gedrag wel risico's met zich mee omdat het hen niet in staat stelt om te horen wat er om hen heen gebeurt: een auto die van achteren nadert, iemand die tegen hen praat, iemand die hen

aanspreekt, een potentieel obstakel op hun weg. Soms worden er alternatieven geboden (alleen naar muziek luisteren met één oortje) om toch een zekere veiligheid te waarborgen terwijl ze "een beetje muziek kunnen genieten".

Afleiding als fietser werd vaker genoemd aan Nederlandstalige zijde dan aan Franstalige zijde, waar afleiding als voetganger vaker werd genoemd. Voor Franstalige kinderen wordt dit gedrag ook vaker waargenomen in stadscentra ("In Namen zijn mensen altijd op hun GSM en als ze oversteken, kijken ze niet en dat is echt gevaarlijk", kind van school W1; "Ik vind het niet leuk wanneer mensen oversteken zonder naar het verkeerslicht te kijken. Ik zie het heel vaak, vooral als we naar Luik gaan. Ja, in het stadscentrum. Ze zijn vaak op de telefoon", kind van school W2). Het is ook noemenswaardig dat sommige ouders hun kinderen "verbieden" om hun telefoon te gebruiken tijdens het fietsen of wandelen.



"Koptelefoons zijn niet geweldig, want als je aan het lopen bent, luister je misschien naar iets anders en kan er iets aan de hand zijn." (Meisje, 5°, W2)

"Het brengt ons in gevaar: als iemand iets tegen ons zegt, horen we het misschien niet. Je kunt een ongeluk krijgen als je een zebrapad oversteeft omdat je het niet hoort." (Meisje, 6°, BXL1)

Maar ik vind dat heel gevaarlijk. Ook als je je koptelefoon op hebt en maar met één oor luistert, vind ik dat nog altijd super gevaarlijk. Als er dan een camion komt en je hoort die niet, dan kunnen er ongelukken gebeuren. En zeker voor kinderen vind ik dat gevaarlijk." (Jongen, 5-6°, FL2)

"[met de fiets] Ik mocht eens op de gsm van me zus en ik ben tegen een paal gelopen." (Jongen, 5-6°, FL2)

"Mijn mama en papa vinden dat ook gevaarlijk met de fiets. Ze hebben dat dan ook uitgelegd omdat ze daar (over de gevaren) ook al veel over hebben gehoord." (Meisje, 5°, FL1)



4.3.1.5 Nemen ze andere overtredende gedragingen aan?

Het doel van het gebruikte materiaal en de aanpak in de groepen was om een dialoog op gang te brengen of discussies te stimuleren over verschillende overtredende gedragingen die kinderen vertonen in het verkeer. Onder deze gedragingen vielen bijvoorbeeld het oversteken buiten de zebrapaden of bij rood licht voor voetgangers. Deze gedragingen resulteerden echter niet in meer gedetailleerde of diepgaande gesprekken tussen de kinderen. Mogelijke redenen voor deze beperkte reacties zijn de dynamiek van de gesprekken, de beperkte beschikbare tijd en het effect van sociale wenselijkheid.

Het oversteken van het zebrapad bij rood licht werd niet spontaan besproken door de kinderen, terwijl het respecteren van rood licht door automobilisten om voetgangers voor te laten gaan, een gedrag is dat door de kinderen wordt gewaardeerd (zie hierboven), en bovendien kwam het negeren van rood licht door voetgangers naar voren als een gedrag dat regelmatig wordt vertoond door 10-11-jarigen (39%) (Meesmann et al., 2023). Dit gedrag werd alleen gemeld in de scholen BXL1 en W3 (twee stedelijke scholen) en lijkt het vaakst te worden aangenomen in afwezigheid van ouders ("Ja ja, we steken soms over bij rood licht, als er geen auto's zijn. (...) met ouders doen we dat niet." kind, 6e leerjaar, BXL1) en als er een noodzaak is ("Als de tram er is en ik haast heb. Soms stoppen mensen." kind, 6e leerjaar, BXL1). Voor een kind van school W3 is het negeren van rood licht toegestaan als er geen auto's zijn ("Wel, we kunnen oversteken als het rood is en er zijn geen auto's. (...) ja, maar als er niemand is, gaan we niet twee uur wachten", kind, 6e leerjaar, W3).

Het onderwerp van oversteken buiten een zebrapad werd slechts terloops genoemd en werd aangekaart door een ouder, niet door een kind.

4.3.2 De waargenomen gedragingen in het verkeer

Kinderen nemen, vanwege hun diverse betrokkenheid in het verkeer, het gedrag van andere weggebruikers waar en ervaren het, inclusief dat van hun ouders (in de ruimste zin van het woord). Uit deze observaties en

ervaringen hebben kinderen drie gedragingen geïdentificeerd als potentieel gevaarlijk in termen van ongevallen:

- (1) Snelheid
- (2) Alcohol achter het stuur
- (3) Afdleiding achter het stuur en als voetganger en fietser.

4.3.2.1 Snelheid

Vanaf het begin wordt snelheid gekoppeld aan verkeersveiligheid, zelfs al bij de eerste associaties, en dit wekt de nieuwsgierigheid van kinderen op, terwijl de daarmee verbonden percepties gevarieerd zijn. Hoewel het wordt beschouwd als een belangrijke oorzaak van onveiligheid, wordt snelheid ook door sommigen gezien als een bron van plezier. Wanneer het binnen de context van "verkeersveiligheid" wordt besproken, zien kinderen snelheid als een factor die bijdraagt aan een onveiligheidsgevoel en potentiële ongevallen. Dit onveiligheidsgevoel wordt vooral ervaren wanneer kinderen te voet of op de fiets onderweg zijn, met name in gebieden waar ze in contact komen met automobilisten, zoals bij het oversteken van een zebrapad en de straat van de school. De schoolzone verhoogt dit onveiligheidsgevoel nog verder, vooral omdat het jonge kinderen betreft, die als kwetsbaarder worden beschouwd "Dat is aan de school, waar kindjes oversteken op het zebrapad. Daar mag je maar 30 rijden, dat wil zeggen dat je moet oppassen. Vroeger was dat 50 en soms zie ik dat er nog mensen sneller rijden dan 30. Ik vind dat gevaarlijk, want zou er net een kindje oversteken en die heeft de auto niet gezien en de auto heeft het kindje niet gezien dan zou hij kunnen overreden worden." Jongen, 5-6^e leerjaar, FL2).

Een aanzienlijke meerderheid van de kinderen geeft deze perceptie van snelheid als een bron van onveiligheid aan via opmerkingen die situaties van te hoge snelheid benadrukken: "ik ben bang omdat mensen vaak te snel rijden", "ze rijden te snel in de straat van de school", "ze rijden echt te snel in mijn straat, 's nachts", "we horen de banden piepen". Dit onveiligheidsgevoel wordt ook versterkt wanneer snelheid wordt geassocieerd met het ongevalsrisico: aangereden worden, een ongeval krijgen, van de weg raken... Het is opmerkelijk dat sommige kinderen die aangaven de snelheid van andere voertuigen niet leuk te vinden, ook konden zeggen dat ze het leuk vonden om zelf snel te gaan (als ze "passagiers" zijn, maar ook als ze fietsen).



"In onze straat mogen ze 70 rijden, maar soms rijden ze echt bijna 200. Sowieso meer dan 120. Ik vind dat niet leuk, want soms lig ik te slapen en dan wordt ik wakker en neemt het weer een halfuur [om te slapen]." (Jongen, 5-6^e, FL2)

"Snel gaan is gevaarlijk ... als iemand de weg oversteekt en de ander gaat rechtdoor, dan kunnen ze niet meteen stoppen." (Jongen, 6^e, W2)

"Ik hou niet van mensen die op volle snelheid rijden als ik naar het zebrapad wil. Ze rijden als ze me zien bij het zebrapad." (Fille, 6^e, W3)

"Snelheidscamera's hebben geen nut, ze vertragen gewoon een beetje en versnellen dan weer." (Meisje, 5^e, W1)

"Je hebt sommige mensen die een dure auto kopen en dan gaan ze daar super rap mee rijden om stoer te doen. En dan zie je ze ook door bochten scheuren en soms loopt dat niet goed af." M: "Wij waren eens van't voetbal terug naar huis aan't rijden en plots kwam er zo'n bende Ferrari's en die reden zo snel op van die boerewegeltjes." (Jongen, 5-6^e, FL2)



Maar wat is snelheid, en meer specifiek, wat is buitensporige snelheid voor kinderen? Tijdens de gesprekken blijkt dat er een onderscheid kan worden gemaakt tussen wat ze waarnemen en wat ze zien. De waargenomen snelheid is gerelateerd aan het geluid dat een naderende auto maakt, het type voertuig en de snelheid die zij denken dat het voertuig heeft. Rijdt de auto die 's nachts door de straat gaat echt 200 km/u? Voor kinderen wel. De waargenomen snelheid is ook zeer subjectief: sommige kinderen vinden 30 km/u snel genoeg, zelfs in de stad, terwijl anderen vinden dat je een slak bent als je onder de 50 km/u rijdt, zelfs op straat in de buurt van school. En deze buitensporige snelheid hangt af van het voertuig: 30 km/u in een auto is traag, maar 30 km/u op een fiets is enorm. De snelheid die ze zien is degene die op het dashboard wordt weergegeven en duidelijk maakt dat de snelheidslimiet op het bord niet wordt nageleefd. Het is ook degene die door voertuigen wordt aangenomen die vertragen bij het naderen van een radar en weer versnellen zodra ze er voorbij zijn, of degene die wordt gezien op basis van opmerkingen die ouders maken: "die reed echt te snel".

Kinderen zijn ook relatief kritisch ten opzichte van hun ouders. Ze begrijpen dat niet alle ouders noodzakelijk de snelheidslimieten in de straat naleven, vooral die bij de school: "Ik ben bijna 100% zeker dat al onze ouders hier [aan de school] al een keer rapper hebben gereden. Mijn ouders doen dat heel vaak. 't is zelfs een uitzondering dat ze te traag rijden." (jongen, 5^e 6^e leerjaar FL2).

Wanneer snelheid wordt geassocieerd met een positief gevoel van plezier, gebeurt dit wanneer kinderen passagiers zijn in een snel rijdend voertuig. Dan hoor je uitspraken als "ik hou van snelheid", "snel rijden is cool", "snelheid vind ik tof, het geeft een kick" of "het lijkt wel als in een videogame", en dit werd in zeer grote meerderheid door jongens gezegd. Bovendien werd dit positieve gevoel met snelheid ook vaker genoemd in verband met fietsen, vooral door jongens: "ik fiets graag snel", "ik vind het leuk om met de fiets te racen".

Ook het begrip respect wordt geassocieerd met snelheid. Hier gaat het om het respecteren van de snelheidslimieten (door de borden te identificeren), van de weggebruikers (vertragen bij nadering van voetgangers of fietsers) en aan de scholen (vertragen in de straat van de school). Sommigen bekritiseerden het overmatige/ongepaste en respectloze snel rijden, terwijl anderen het aanmoedigen door aan te geven hoe je niet betrapt kunt worden door de politie ("Waze, zet Waze aan", jongen, 6^e leerjaar, BXL1), en weer anderen aangeven dat controlematregelen zoals snelheidsradars, flitspalen en verkeersdrempels niets opleveren omdat automobilisten de snelheidslimieten niet beter respecteren.

Snelheid kwam naar voren als problematischer op Franstalige landelijke scholen, waar opmerkingen van kinderen over automobilisten die (te) snel rijden of geen gepaste snelheid aanhouden vaker voorkwamen en kritischer waren. Bijvoorbeeld, op school W2, gelegen tussen verschillende dorpen, hebben kinderen meerdere keren de overdreven snelheid van automobilisten die door de dorpen rijden genoemd. Deze snelheid wordt negatief ervaren in vergelijking met de rust van het dorp. Terwijl op school W1, de ongepaste snelheid van automobilisten werd bekritiseerd in de straat voor de school, in de straten waar de kinderen wonen ("We wonen in een bocht, en dan, elke nacht, zijn er veel auto's die met waanzinnige snelheid voorbij razen. En we horen de banden piepen. En soms zien we zelfs 's ochtends de sporen op de weg." meisje, 5^e leerjaar, W1) en op landelijke wegen ("Soms zijn er onverharde wegen waar ze nogal snel rijden en dan staat de auto helemaal 'zo' scheef", meisje, 5^e leerjaar, W1). Aan Nederlandstalige zijde wordt dit gedrag ook bekritiseerd en als gevaarlijk beschouwd, maar in vergelijking met Franstalige kinderen waren er meer getuigenissen die aangaven dat snelheid "cool" is.

Het gaat niet alleen om snelheid bij auto's, vrachtwagens of andere voertuigen. Ook de snelheid van elektrische scooters werd bekritiseerd: "Ik was eens in Hasselt en dan mochten wij oversteken, maar de steps en de fietsers hebben een apart oversteekpunt, en dan komt daar ineens een elektrische step voor al die mensen voorbij gereden, die dan zo zonder helm, zonder beveiliging valt die en dan gaat het licht aan en dan stoppen de auto's omdat die is gevallen, maar die reed veel te snel met die elektrische step." (Jongen, 5^e leerjaar, FL3).

Uit de analyse van de opmerkingen en observaties van de kinderen komt een trend naar voren met betrekking tot snelheid: (1) Bij de uitwisselingen waren het vaker de mannelijke leerlingen die aangaven "van snelheid te houden" dan de vrouwelijke leerlingen en zij zijn het ook die het vaakst melding maken van opmerkingen over de hoge snelheid die door de ouders (de vader) wordt aangenomen, (2) vaders rijden vaker snel dan moeders, en meer aan Nederlandstalige zijde dan aan Franstalige zijde:

- "Mijn papa rijdt mega rap » (meisje, 5^e 6^e leerjaar, FL2);
- "Als ik bij mijn papa ben rijdt die altijd te vlug en één keer had die bijna een auto gebotst omdat die was te vlug. De straat was 30. Ik zeg dat soms maar die rijdt nog altijd snel." (jongen, 5^e leerjaar, BXL2);

- "Ik vind dat niet veilig. Oranje licht is als je niet meer kan remmen, dat je nog door kan rijden, en dat vind ik niet veilig. Je moet stoppen. Mijn papa rijdt altijd nog snel door. Ik zeg altijd stop maar hij heeft maar één keer geluisterd naar mij." (jongen, 5^e leerjaar, FL2);
- "Mijn papa rijdt altijd meer dan 200 op de autosnelweg. Ik zit dan naast mijn papa en mijn mama rechts." (er zijn drie zitplaatsen vooraan) » (jongen, 5-6^e leerjaar, FL2);
- "Mijn papa rijdt soms te snel en heeft ook nooit zijn gordel aan. Hij heeft al veel boetes gekregen." (jongen, 5-6^e leerjaar, FL2);
- "Op een dag reed papa echt veel te hard, omdat hij... Ik weet niet of hij laat was, maar hij rijdt vaak snel, mijn papa." (jongen, 5-6^e leerjaar, W2).



"Ik vind het leuk als mensen te hard rijden, het is net GTA." (Jongen, école BXL1)

"Rijden met 160 km/u is leuk omdat het je een goed gevoel geeft (...).Ik hou van de snelheid." (Jongen, 5^e, BXL2)

"[snelheid] Ja ik vind dat leuk, dat is zo whiiiee. Dan word ik zo tegen de zetel gedrukt." (Jongen, 5^e, FL1)

"Mijn papa rijdt soms te snel en heeft ook nooit zijn gordel aan. Hij heeft al veel boetes gekregen." (Jongen, école FL2)



4.3.2.2 Alcohol achter het stuur

De kwestie van alcohol achter het stuur¹⁹ werd in alle groepen besproken en leidde tot de meeste discussies en reacties in de groepen van de scholen W1, W2, FL1, FL2, FL3 en BXL1 (In de groepen van school BXL2 werd het onderwerp aangestipt, maar zonder verdere discussie). In de andere scholen werd het onderwerp genoemd maar de kinderen gingen er niet dieper op in. Het was verbazingwekkend om te zien hoeveel kinderen getuige waren geweest van rijden onder invloed van alcohol: behalve in de groepen van school W3, had minstens één kind in alle andere groepen hiermee te maken gehad, en deze situatie deed zich zelfs voor bij alle deelnemende kinderen in een van de groepen van school BXL2.

Alcohol achter het stuur wekte verschillende reacties op, soms luchtig, soms ernstig. Unaniem wordt alcohol achter het stuur gezien en beschreven als gevaarlijk gedrag dat leidt tot ongevallen, soms zeer ernstige, omdat bestuurders onder invloed "raar", "scheef" of als "zotten" rijden. Bovendien observeren kinderen, wanneer ze getuige zijn van ouders of volwassenen onder invloed, dat hun gedrag verandert (ze doen raar, ze rijden bruusk...).

Dit risicogedrag werd aan den lijve ondervonden door kinderen die hun ouders of familieleden vergezelden, bijvoorbeeld tijdens uitstapjes. Verscheidene kinderen hebben een achtergrond waarin de schadelijke gevolgen van alcohol achter het stuur duidelijk naar voren kwamen. Als indirecte getuigen, en soms als directe getuigen, van de gevolgen van rijden onder invloed van alcohol, hebben kinderen enkele bijzonder aangrijpende (en trieste) verhalen over dit gedrag gemeld. Sommigen bevonden zich bijvoorbeeld in een auto die werd bestuurd door iemand die gedronken had. Anderen hebben een familielid of een bekende verloren als gevolg van alcohol. En tot slot hebben anderen gehoord of gezien wat er gebeurt wanneer een bestuurder onder invloed

¹⁹ Drugs achter het stuur werd slechts in twee Nederlandstalige groepen genoemd tijdens de "eerste associaties" en het thema werd verder niet uitgediept.

is. Uit de opmerkingen van de kinderen blijkt ook dat het meestal de vaders zijn die drinken en rijden (dit betekent niet dat moeders dit gedrag niet vertonen, maar over het algemeen lijken ze het minder vaak te doen, of ze laten de vader rijden).

" [Na de voetbalmatch] reed ik mee met iemand die alcohol had gedronken en dat was mega eng om te zien, want hij heel de tijd zo wiegie-wagie aan het rijden en zo af aan het keer en dat was eng om te zien. Iemand heeft gezegd, je zal nog in de gracht liggen, maar hij geloofde dat niet en ja, da's wel angstaanjagend om te zien." (Jongen, 5^{de}, FL2)

" Soms gaan mijn ouders naar het dorp, ze drinken, ze drinken veel, en dus ben ik soms een beetje bang (...) ja, want soms zijn mijn ouders, vooral papa, hij is een beetje dronken, en mama rijdt, nou eh... het gebeurt een keer per maand." (Meisje, 6^{de}, W2)

" Hij is mijn vader. Toen ik klein was, kwamen we net terug van een bruiloft. En mijn vader was dronken. Hij zei dat mijn oma en mijn moeder dronken waren, maar dat was niet waar. En mijn broer en ik zaten ook in de auto. En hij zei dat hij expres een ongeluk ging veroorzaken om ons op onze plaats te zetten. (...)" (Meisje, 6^{de}, W1)

" Mijn mama en papa zijn bijna nooit zat want ze weten dat er één van de twee niet te veel moet drinken en de andere kan dan wel veel drinken. Ik was een keer alleen met mijn mama en mijn zus naar een feestje en mijn mama was zo zat en ze is tegen een paal gebotst en we moesten te voet verder. Maar gelukkig had ze wel zo'n fluojas. En ze ging van hier naar daar en van links naar rechts." (Meisje, 5^{de}, FL1)

" Mijn vaders vader was alcoholist, hij dronk alcohol, nam mijn vaders quad en reed ermee tegen een boom. En zo stierf hij." (Jongen, 6^{de}, W2)

" Toen mijn mama een keer op de autosnelweg aan het rijden was, zag ze dat een man in een auto te veel gedronken had. En hij had niet gezien dat de vrachtwagen voor hem gestopt was, en hij is daar tegen gereden. En de man is overleden, maar de kinderen hebben het wel overleefd." (Meisje, 5-6^{de}, FL2)

" Mijn papa was ook een keer dronken. We waren naar een feestje gegaan en we waren om twaalf uur pas weg en we moest terug naar huis rijden en hij heeft zelf op zo'n hoge dinges van een rondpunt gereden en hij zei da's toch niet erg er kijkt toch niemand. Sommige dingen vond ik grappig, maar sommige een beetje minder." (Jongen, 5^{de}, FL2)

}}

Bij het bespreken van alcohol achter het stuur, gebruikten de kinderen termen als "te veel gedronken hebben", "gedronken hebben", "dronken zijn". Vervolgens rees de vraag wat "drinken" is? Wat betekent "dronken zijn"? Uit de opmerkingen van de kinderen blijkt dat er een zekere mate van acceptatie bestaat van alcoholgebruik (ook voor het rijden), zelfs bij kinderen die ervaring hebben met alcohol achter het stuur. Deze mate van acceptatie komt tot uiting in uitdrukkingen als "één pintje is oké", "één glaasje is goed", "het hangt ervan af of je tegen drank kunt", of "we kunnen mensen niet verbieden plezier te hebben met een glaasje drinken". De hoeveelheden die kunnen worden geconsumeerd zijn ook zeer subjectief, variërend van een glas tot enkele liters (5 liter...). Deze opmerkingen, die tot nadenken stemmen, laten zien wat kinderen opmerken over het alcoholgebruik in hun omgeving, en zij het indirect, wat hun ouders (of de mensen om hen heen) als acceptabel beschouwen qua drinkgedrag. Het is interessant op te merken dat sommige kinderen ook aangaven dat het beste is om helemaal niet te drinken (en een "Bob"²⁰ te hebben).

²⁰ De verwijzing naar "Bob" kwam slechts van één kind. Bob is een marketingcampagne die sinds 1995 in België loopt.



"Het hangt van de persoon af of hij goed tegen alcohol kan of niet." (Meisje, 5^{de}, W1)

"Het hangt ervan af hoeveel liter alcohol je op had." (Jongen, 5^{de}, W1)

"Sommige mensen drinken 5 liter alcohol, maar kunnen goed tegen alcohol." (Jongen, 6^{de}, W1)

"Mijn vader kan een hele fles drinken, hij wordt niet dronken." (Meisje, 6^{de}, W1)

Van een glas wijn word je niet echt dronken. (Jongen, 6^{de}, W2)

« eeeh, het spijt me, maar dat is een beetje overdreven. Het betekent dat we mensen de kans ontnemen om te genieten van een drankje met hun vrienden. (Garçon, 6^e, W2)

Je mag best een beetje drinken. (Meisje, 6^{de}, BXL1)

Ja, maar niet te veel. 10 glazen is goed. (Jongen, 6^{de}, BXL1)

Eén pintje is wel genoeg." (Jongen, 6^{de}, FL3)

« Nee, 4! » (Jongen, 6^{de}, FL3)

[Drinkt en rijdt je vader?] "Ja maar dan is dat niet veel, max twee flesjes." (Jongen, 6^{de}, FL3)



Het is opmerkelijk dat deze tolerantie van alcoholgebruik vaker door jongens dan door meisjes werd uitgedrukt tijdens de gesprekken. Deze "mannelijke" aanvaardbaarheid wordt ook versterkt door de verhalen van de kinderen over hun familie-ervaringen met drinken en rijden, waar vaders vaker genoemd worden als mensen die dit gedrag vertonen. Deze "vaderlijke" overtredende gedragingen komen vooral naar voren in de groepen van Franstalige landelijke scholen. Voor school W1 (5^e en 6^e leerjaar) werden de volgende opmerkingen gemaakt:

- "Wel, eigenlijk drinkt mijn papa. Wel, hij drinkt, maar hij gaat weer de weg op en dus omdat hij drinkt, heeft hij veel ongelukken."
- "Dat is mijn papa. Wel, toen ik klein was, kwamen we terug van een huwelijksfeest. En mijn papa, hij was dronken (...)."

Voor school W2 (5^e en 6^e leerjaar):

- "Ik ben soms bang als mijn ouders naar het dorp gaan, ze drinken, ze drinken veel, en dan ben ik een beetje bang. (...) ja, want soms, vooral papa, is hij een beetje dronken (...)."
- "Een keer waren we in [xxx] (restaurant) en mijn papa had te veel gedronken. (...)."
- "Maar mijn papa drinkt bier na bier na bier na bier. En als ik zeg dat we moeten gaan, zegt hij wacht even, ik drink mijn bier op. Maar daarna pakt hij er nog een. En dat irriteert me (andere kinderen reageren, 'ja, dat is vervelend, hé'). (...)."
- "Papa, hij drinkt vaak 25 pintjes."
- "Ik, als mijn papa met vrienden is, drinkt hij er 5-6 en dat is genoeg (...)."

Ten slotte, voor de kinderen van school W3 (6^e leerjaar) werd alcohol niet specifiek gezien als een risico voor de verkeersveiligheid. Het is belangrijk op te merken dat de meeste kinderen van deze school moslim zijn. Alcohol is eenvoudigweg verboden ("haram") en de kinderen hebben de mogelijke risico's die het vertegenwoordigt in het verkeer niet gespecificeerd.

4.3.2.3 Vormen van afleiding

Bellen achter het stuur, eten achter het stuur, een film kijken achter het stuur, roken achter het stuur... al deze vormen van afleiding worden bijna dagelijks door de kinderen op de weg waargenomen. Als directe (in de auto van de ouders) en indirecte (bij andere automobilisten) getuigen van afleiding achter het stuur, associëren de kinderen dit gedrag met iets wat ze niet leuk vinden om te zien in het verkeer. De kinderen zijn zich er volledig van bewust dat afleiding achter het stuur, maar ook als voetganger of fietser, een ongevalsrisico of gevaar met zich meebrengt. En unaniem werd afleiding achter het stuur gecategoriseerd als gevaarlijk gedrag, omdat afleiding synoniem is met het niet naleven van de regels. Niet alleen het verbod op het gebruik van de telefoon achter het stuur, maar ook andere regels: de snelheidslimiet respecteren, voorrang

verlenen aan voetgangers, stoppen om "kinderen" te laten passeren... Het is vermeldenswaard dat slechts enkele kinderen wisten dat het verboden is om de telefoon tijdens het rijden vast te houden.

Het gebruik van de telefoon kwam naar voren als de belangrijkste bron van afleiding voor automobilisten, inclusief hun ouders. Wanneer een automobilist tijdens het rijden op zijn telefoon zit, respecteert hij de regels niet, stopt hij niet op tijd, ziet hij de kinderen die willen oversteken niet, rijdt hij midden op de weg... Dit gedrag wordt vaak gemeld door de kinderen, waarbij ouders de eersten zijn die het vertonen (niet allemaal, maar zeker een groot deel). Sommigen geven zelfs het stuur aan hun kind terwijl ze een bericht schrijven of beantwoorden, terwijl anderen gebruikmaken van een rood licht om berichten te schrijven of sociale media te raadplegen. De kinderen die aangaven dat hun ouders hun telefoon niet gebruiken tijdens het rijden, argumenteerden dat hun ouders dit gedrag gevaarlijk vinden. Het is eveneens interessant om op te merken dat kinderen variërende standpunten hebben over waar de telefoon zich in de auto bevindt. Hoewel het een afleiding is voor de bestuurder, heeft het ook nut in geval van een ongeval, met name om de hulpdiensten te bellen.

Ingebouwde schermen werden ook genoemd als bron van afleiding, waarbij sommige kinderen belast worden met het bedienen ervan terwijl hun ouders rijden (een kind merkte zelfs op dat wetenschappelijk is bewezen dat deze schermen gevaarlijker zijn dan rijden onder invloed). Wat betreft eten, drinken of roken tijdens het rijden, werden deze vormen van afleiding besproken tijdens de beeldfase van de gesprekken (zie sectie 3.2) en ze werden in verband gebracht met een gevaar voor de verkeersveiligheid (vette handen die over het stuur glijden bij het draaien of drank die langs de benen druipt waardoor de bestuurder niet meer naar de weg kijkt), maar ook een gevaar voor de gezondheid van kinderen en andere mensen in de auto.

Voor al deze vormen van afleiding associeerden de kinderen het gevaar van het gedrag met het feit dat het niet mogelijk is om twee dingen tegelijk te doen, met name omdat de bestuurder kan morsen tijdens het eten of drinken, niet tegelijkertijd naar de weg kan kijken, of geen volledige controle over het voertuig heeft ("hij heeft maar één hand aan het stuur", kind, school W1).



"Soms belt ze en soms schrijft ze berichtjes, dus ze schrijft en tegelijkertijd is ze zo op de weg en dus ben ik degene die rijdt en ik ben soms bang. (...) het is gewoon aan het stuur draaien. Maar soms word ik bang en dan schrijf ik de berichtjes voor haar." (Meisje, 5^{de}, W1)

"Mijn papa doet dat echt vaak. Dat is echt gevaarlijk. Mijn papa zegt dan altijd van ja maar er gaat niks gebeuren. En dan zeg ik tegen hem tot dat er een keer een dag gaat komen dat er iets gaat gebeuren, wat ga je dan zeggen?" "Hij zit altijd op zijn facebook." (Jongen, 5-6^{de}, FL2)

"[Soms kijken mijn ouders naar kleine video's]. [ik voel me] ongemakkelijk. (...) En dan opeens remmen ze zo hard of gaan ze naar de zijkant." (Jongen, 6^{de}, FL3)

"Telefoons kunnen gevaarlijk zijn of niet. Als er bijvoorbeeld een ongeluk gebeurt en de bestuurder gewond raakt, kan hij de ambulance bellen." (Jongen, 6^{de}, W2)

"Ik zat met mijn papa in de auto en we waren bijna aangereden, want iemand zat op zijn GSM en hij zat op het midden van de baan." (Jongen, 5^{de}, FL1)

"Een hand die we rijden, een hand aan de telefoon, een oog omhoog om te kijken, een oog naar beneden. [lacht]" (Jongen, 6^{de}, BXL1)

"Ik vind dat niet veilig want als je op je telefoon aan het kijken bent let je niet op de baan en kan je even goed tegen een boom rijden." (Meisje, 5^{de}, FL1).

"Ik hou van mensen die de verkeersveiligheid respecteren (...) ze stoppen wanneer dat moet, ze gebruiken hun telefoon niet achter het stuur." (Meisje, 6^{de}, W2)

"Die schermpjes dat je in de auto hebt zijn gevaarlijker dan dronken rijden. Dat is wetenschappelijk bewezen. En daarom moet ik altijd op het scherm typen als er we er iets moeten in zoeken of zo." (Jongen, 6^{de}, FL1)

"Ik ben daar meestal niet bij maar ik denk dat mijn mama soms belt. Ze doet dat dan als ze voor een rood licht ofzo staat en legt nadien de gsm naast haar als ze terug gaat rijden." (Jongen, 5-6^{de}, FL2)



Heel terloops werd er in twee groepen (één van de FL2-school en één van de W3-school) over het oranje licht gesproken, waarbij het werd geïdentificeerd als onveilig. En sommige ouders lijken het oranje licht te zien als een teken om te versnellen:

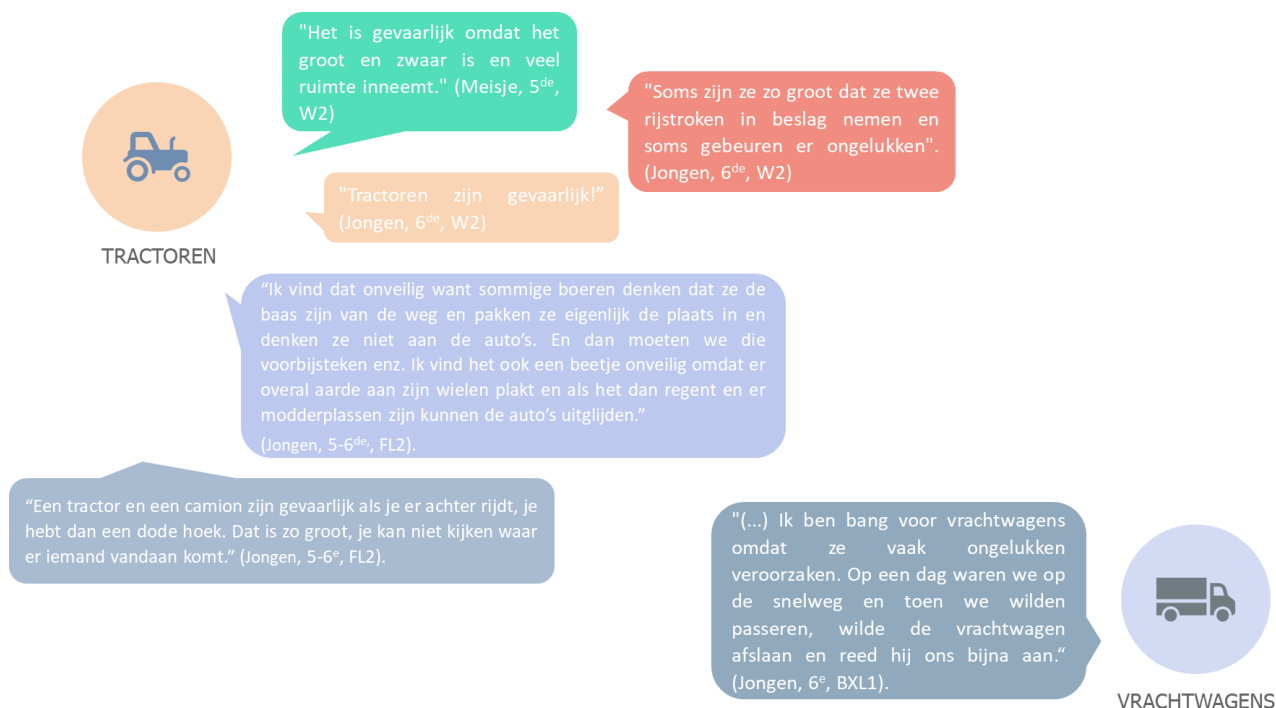
- "Ik vind dat niet veilig. Oranje licht is als je niet meer kan remmen, dat je nog door kan rijden, en dat vind ik niet veilig. Je moet stoppen. Mijn papa rijdt altijd nog snel door. Ik zeg altijd stop maar hij heeft maar één keer geluisterd naar mij." (Jongen, 5-6^e leerjaar, FL2)
- "Mijn ouders versnellen als ze dat zien." (Meisje, 6^e leerjaar, W3)
- "Sommigen weten niet dat je normaal gezien moet stoppen." (Jongen, 6^e leerjaar, W3)

4.3.3 Het onveiligheidsgevoel - weginrichting en voertuigen

Tijdens de discussiefase rond "wat ik wel en niet leuk vind om te doen of te zien in het verkeer" (zie sectie 3.4), hebben de kinderen een hele reeks aanvullende elementen besproken en geïdentificeerd die bijdragen aan een gevoel van (on)veiligheid in het verkeer. Deze aspecten hebben niet noodzakelijk een directe link met een specifiek gedrag en zijn soms slechts terloops besproken.

(1) Voertuigen

De kinderen hebben bepaalde types voertuigen aangewezen als bijdragend aan het gevoel van onveiligheid. Dit gevoel is ofwel gerelateerd aan de kenmerken van het betreffende voertuig (grootte, geluid, ...), ofwel aan het gedrag van de bestuurder van het voertuig. Zo kan het onveiligheidsgevoel worden versterkt door voertuigen die te veel lawaai maken (motoren, tractoren, vrachtwagens), of juist door voertuigen die niet genoeg geluid maken (elektrische auto's, elektrische fietsen²¹), of door het ongepaste rijgedrag van de bestuurder ("moto's rijden snel", "scooters rijden op het trottoir", "steps snijden de weg af", "steps worden op het trottoir gegooid"...). Onder de voertuigen die mogelijk bijdragen aan het onveiligheidsgevoel, werden tractoren voornamelijk genoemd op scholen in landelijke gebieden. De gevaren verbonden aan tractoren hebben te maken met hun grootte, het gedrag van de bestuurders of zelfs de schade die ze kunnen veroorzaken op de weg (modder). Ook vrachtwagens werden genoemd, zij het sporadisch, ook vanwege het soms gevaarlijke gedrag van de bestuurders.



²¹ De kinderen noemden elektrische fietsen zonder onderscheid te maken tussen elektrische fietsen en speed pedelecs.



(2) Verkeerslichten, zebrapaden en infrastructuur

Een hele reeks elementen met betrekking tot weginrichting, verkeerssignalisatie en straatverlichting werden door de kinderen besproken, variërend van straatverlichting, verkeerslichten, tot de staat van de wegen. Deze elementen dragen bij aan het welzijn en het comfort van de kinderen in het verkeer (en op straat) en kunnen zelfs de keuze van het vervoermiddel beïnvloeden.

Onder de genoemde elementen in de groepen waren de meest voorkomende (in willekeurige volgorde):

- De staat van de wegen
- Straatverlichting
- Verkeerslichten bij zebrapaden
- Het ontbreken van fietspaden en/of trottoirs

Straatverlichting

Straatverlichting speelt een rol zowel om de wegen te verlichten wanneer je met de auto rijdt, als om de straten te verlichten wanneer je te voet/fiets bent. In de auto, op onverlichte wegen lijkt het moeilijker om andere auto's te zien aankomen ("Ik vind het niet leuk om 's avonds in de auto te zitten, omdat het 's avonds donker is, en dat kan gevaarlijk zijn. (...) omdat de wegen misschien niet verlicht zijn (..), je kunt plots een auto zien die uit het niets opduikt en een ongeluk veroorzaakt en... je ziet minder goed." meisje, 6^e leerjaar, W2) en in onverlichte straten kun je bang zijn ("Ik ben bang in het donker thuis. Op straat vind ik het ok als er straatverlichting is." jongen, 5-6^e leerjaar, FL2).

De staat van de wegen

De slechte staat van de wegen is een bron van ongevallen en letsels "Als ik wedstrijd heb op de weg [met de fiets], dan rij ik gewoon op de normale wegen. Ik vind dat die er soms echt slecht bij liggen. Steentjes dat gewoon los liggen. Ik ben toen gevallen op de wedstrijd. Ik had een gebarsten pols en hier een hele schaafwonde." ; "Ik was aan het wandelen op het voetpad. Er was een put en ik struikelde. Ik struikelde op de weg en er kwam net een auto." kinderen, 6^e leerjaar, FL3).

Voor kinderen blijkt het oversteken op zebrapaden ook een zekere mate van uitdaging te bieden, aangezien de aanwezigheid van slechts een zebrapad niet altijd een garantie is voor veiligheid. Naast de locatie van het zebrapad die soms problematisch kan zijn "Bij het zebrapad, achter bij de bakker, daar moet ik altijd oversteken om naar huis te gaan en dat vind ik soms eng omdat je ziet niet van de andere of dat ze afkomen of niet, dus

da's heel moeilijk om te zien of dat er auto's aankomen dus je kan sneller aangereden worden daar.", meisje, 5^e leerjaar FL1) wordt ook gewezen op het ontbreken van verkeerslichten voor auto's, wat de auto's zou dwingen om te stoppen (en dus de oversteek veiliger te maken). Het oversteken blijkt ook een stressvol of ongemakkelijk moment te zijn voor sommige kinderen, vanwege de "druk" die automobilisten uitoefenen, of door ongepast gedrag van automobilisten die niet stoppen of abrupt vertrekken terwijl het kind nog aan het oversteken is.



"Als ik ga naar de voetbal, er is een straat waar er zit veel auto's en trafiek. En als ik wil oversteken er zit geen rood licht dus ik ben heel voorzichtig. En dan was er een auto en die had me bijna omver gereden." (Jongen, 6^{de}, BXL2)

"Soms krijg ik een beetje stress als ik bij een kruispunt kom en er veel auto's afkomen. Dan weet ik niet goed wanneer ik moet oversteken. Meestal laat ik de auto's dan voorgaan. Soms laten de auto's mij voorgaan, en dan krijg ik ook stress omdat ze op mij wachten." (Enfant, 5-6^{de}, FL2)

"Ik mocht oversteken en er wachtte iemand, maar er was iemand anders die achter hem stond maar die had geen geduld en die is meteen door gereden. Ik was nog op het zebrapad en die had me bijna aangereden (...)." (Jongen, 5-6^{de}, FL2)

"Maar er zijn ook verkeerslichten met zebrapaden. Dat is veel beter, want soms stoppen auto's niet, zelfs als er mensen moeten oversteken, en bij een stoplicht moeten ze wel stoppen." (Meisje, 5^{de}, W1)

"Er is ook ergens een zebrapad waar er zit geen licht en één keer was er een auto die had heel snel gereden en die had bijna ik en mijn neefje gepakt. Dat was heel gevaarlijk." (Jongen, 6^{de}, BXL2)

"Zebrapad is beter, maar dan moeten de auto's wel stoppen." (Meisje, 6^{de}, FL3)



De verkeersvoorzieningen werden ook door de kinderen bekritiseerd (die graag willen fietsen). Het ontbreken van fietspaden of ruimtes waar ze veilig kunnen fietsen zonder de aanwezigheid van auto's kwam regelmatig naar voren, vooral via de tekeningen van de kinderen.

4.3.4 Volwassenen, voorbeelden om te volgen?

Als scherpe observatoren verzamelen kinderen verschillende ervaringen van wat ze zien (en horen) wanneer ze passagiers in een auto zien, te voet gaan of fietsen. Deze gevarieerde observaties leiden tot het beoordelen van het gedrag van veel volwassenen, waaronder hun ouders, maar ook andere volwassenen zoals familieleden, leraren en alle andere volwassenen. Deze gedragingen kunnen in conflict zijn met de waarden van de kinderen, maar kunnen ook deze waarden vormgeven.

Twee voorbeelden illustreren hoe het gedrag van volwassenen de percepties van kinderen kan beïnvloeden, de ene door ze te vormen, de andere door conflicten te veroorzaken:

(1) Perceptievorming

In een van de groepen op school FL1 sprak een van de kinderen, een meisje, bijzonder zorgwekkende taal over risicovol gedrag (snelheid, rijden onder invloed) en ook behoorlijk harde (en onbeleefde) opmerkingen over de politie. Er kwam naar voren dat de familie een verleden had met de politie, variërend van arrestaties tot boetes. Dit meisje bracht verschillende overtredingen naar voren die haar vader begaan had of in zijn bijzijn, zoals snelheidsovertredingen, het niet dragen van een gordel en rijden onder invloed. Haar opmerkingen over de politie en rijden onder invloed spreken boekdelen:

- "Ja mijn vader heeft net een boete gekregen. Mijn vader moet naar de rechtbank. Hij had niks gedaan he, hij was niet zat he. Omdat hij een beetje te veel alcohol had, hij had letterlijk drie pinten gedronken, is dat zo erg misschien", "Mijn vader moet op 1 september voor de rechtbank komen, goed duimen voor mij he. Want ik zat erbij." "En weet je wat ze (de politie) dan zeggen tegen mij? Ah is dat uw vader? Ja zeg ik dat is mijn vader waarom? Ah ja zie je dan niet dat je vader zat is? En dan zeg ik van mijn vader is niet zat. En dan zeggen ze tegen mijn vader je moet wel een beetje letten op uw dochter he."
- "Ik vind de politie niet leuk omdat die mijn vader hebben aangepakt."
- "Ik haat de politie"

- "Ik vind dat [snelheid] ook heel leuk want mijn papa doet dat zo. Ik mag ook zo al met een kleine buggy rijden en dat gaat ook snel en ik ga daarmee 190km/u."
- "Ik rij graag met mijn vader omdat hij goed rap kan rijden en leuk bochten kan nemen."

(2) In conflict zijn

Soms vertonen volwassenen gedrag dat in strijd is met wat kinderen beschouwen als "regels" om te volgen. Zo vertoont een lerares op school FL3 regelmatig gedrag dat door de kinderen (en de politie) als ongepast wordt beschouwd. Deze overtredende gedragingen staan in conflict met het waardensysteem van de kinderen.

- "Ik stond bij de bus paal en toen kwam de juf af van het vijfde met haar elektrische bak [bakfiets] en die rijdt altijd kei snel en die heeft me toen bijna aangereden. Ik heb kunnen ontwijken. Daar staat altijd kei veel volk en dan kun je daar eigenlijk niet meer *tegoei* staan. Dus stond ik met mijn ene voet op het fietspad en met mij andere voet op het voetpad."
- "Soms let zij niet op. Ik was in de auto bij de kleine Delhaize, ik kijk, en dan zie ik haar meer dan 30 km/u fietsen. Ze kijkt niet vaak naar links of rechts. Ze heeft alleen een helm en ze fietst."
- "Die zet ook altijd haar muziek op. Dus altijd als ik die zie rijden dan is die kei luid aan het meezingen." "Als ik die zie rijden, zit die op haar gsm zo. Die zit altijd op haar gsm als ik die zie rijden op haar fiets."
- "Ja, bij mij ook, ze komt elke dag langs mijn huis."
- "En die heeft daar al twee keer een boete voor gekregen, had ze gezegd, en ze doet dat nog steeds."

4.4 De bredere kwestie van (on)veiligheid

4.4.1 Vreemde ontmoetingen

Tijdens de eerste associaties die kinderen maakten met verkeersveiligheid, werd het duidelijk dat voor sommigen verkeersveiligheid een bredere betekenis heeft dan alleen het verkeer. De opmerkingen van kinderen onthulden angsten en ongemakkelijke situaties, zoals ongewenste ontmoetingen. Deze onveilige situaties doen zich voor of worden gevreesd wanneer kinderen te voet en/of met de fiets onderweg zijn, vooral wanneer ze alleen zijn.

Naast het risico op ongelukken door rijden onder invloed, werd ook een breder onveiligheidsgevoel geassocieerd met alcoholgebruik. Dit kwam doordat mensen onder invloed "als gekken" rijden en dit leidt tot gevaarlijke situaties, of omdat kinderen mensen onder invloed (of mensen met vreemd gedrag) tegenkomen op weg naar school of naar huis, te voet of met de fiets, die hen lastigvallen of zich ongemakkelijk laten voelen. Deze interacties kunnen plaatsvinden wanneer ze alleen zijn, maar verrassend genoeg ook wanneer ze vergezeld zijn (vooral door hun ouders). In alle groepen werd melding gemaakt van een onveiligheidsgevoel door onaangename ontmoetingen, gevolgd te worden (of het gevoel te hebben gevolgd te worden), of de aanwezigheid van mensen onder invloed.

Dit soort ongemakkelijke ontmoetingen vormt een belemmering voor sommige kinderen (en mogelijk ook hun ouders) om te voet, met de fiets of met het openbaar vervoer te reizen, of om op bepaalde tijden naar buiten te gaan. Deze onaangename ontmoetingen werden genoemd door leerlingen van de scholen FL1, W1, W2, BXL1 en BXL2 (dus in vijf van de acht scholen):

- "(...) Ik vind het ook niet leuk om dronken mensen op de straat te zien, want dan denk ik dat ze me gaan kidnappen en daar ben ik gewoon echt bang van." (meisje, school FL1).
- "Bijna altijd. Ik ga soms naar de bakker om koekjes te gaan halen en er zijn veel dronken mensen in die straat en mijn mama wilt niet dat ik gekidnapt wordt. Dus zij of mijn grotere broer is altijd met mij." (Meisje, school BXL2)
- "Ik vind alcoholisten, rare mensen en daklozen niet leuk (...) ik ben bang van hen." (Meisje, 6^e leerjaar, BXL1)
- "Een alcoholist begon iedereen in de tram te slaan." (Jongen, 6^e leerjaar, BXL1)
- "In de trams zijn vaak gekken, mevrouw." (Jongen, 6^e leerjaar, BXL1)
- "Dat was de dag zonder auto en eigenlijk ik kwam terug in het donker en er was een man die dronken was en dat was heel eng. Ik ben met mijn ouders snel weg gereden. Die was aan het lopen tot bij ons." (Meisje, 5^e leerjaar, BXL2)

- "In de nacht er zijn altijd zo dronken mensen en ik ga daardoor niet naar buiten gaan." (meisje, 5^e leerjaar, BXL2)

In school W1 werd verwezen naar "vreemde mensen" in verband met het stadscentrum vlakbij de gemeente waar de school zich bevindt:

- "begeleid [worden] omdat in [xxx] er plaatsen zijn waar de mensen er zich niets van aantrekken (...) ze zijn vreemd" (meisje, 5^e leerjaar, school W1)
- "Wel, soms trekken ze zich er niets van aan als ze rijden, en dan zijn er anderen die vreemd zijn" (meisje, 5^e leerjaar, school W1).

Ongemakkelijke ontmoetingen worden ook ervaren wanneer kinderen fietsen. En het is vaak de angst om gevolgd te worden door een automobilist die naar voren kwam: ofwel de auto die "te dichtbij blijft", of degene "die dezelfde weg neemt als wij". Voor fietsende kinderen die deze angst of ervaring hebben, kwam de aanleg van aparte fietspaden naast de weg naar voren als een potentieel passend antwoord om dit gevoel van risico te vermijden.

Witte bestelwagens kwamen naar voren als voertuigen die kinderen niet leuk vinden om te zien op de weg. De reden? Ze zijn potentiële "ontvoerders". Bij nader onderzoek bleek dat meerdere kinderen een reportage hadden gezien over ontvoerders in witte bestelwagens die kinderen ontvoerden. Dit aspect werd alleen genoemd in de twee Franstalige scholen in landelijke gebieden waar bijvoorbeeld de volgende opmerkingen werden gemaakt in school W2 (5^e en 6^e leerjaar):

- "Ik vind witte bestelwagens niet leuk"
- "Omdat het griezelig is (...) [onderzoeker: "ok maar waarom is het griezelig?"] de ontvoerders"
- "Als ik de bestelwagen ken, maakt het me niet uit"
- "Omdat het ontvoerders zijn"
- "Maar nee, er zijn ontvoerders met elke auto"
- "Wel omdat het soms op tv is geweest, en er waren mensen die... kinderen ontvoeren."
- "Sommigen zijn bang voor witte bestelwagens omdat je in een bestelwagen meer kinderen kunt stoppen".

In de Franstalige Brusselse school werden in de eerste associaties kinderontvoering en terroristische aanslagen gekoppeld aan verkeersveiligheid. Leerlingen benadrukten in deze school ook hun verlangen naar minder druggebruikers, gekken, alcoholisten en daklozen in het openbaar vervoer en op straat, omdat ze zich veel minder veilig voelen in hun aanwezigheid.

4.4.2 Respect, wat we leuk vinden om te zien op de weg

Uit de opmerkingen van de kinderen en de illustraties die ze hebben gegeven, blijkt dat respect een van de belangrijkste associaties is met verkeersveiligheid. Dit omvat respect voor de regels (borden, snelheidslimieten, ...) en respect voor de kinderen zelf. Dit respect wordt geassocieerd met gedrag dat door kinderen als positief wordt ervaren: een gepaste snelheid, stoppen bij een zebrapad, een auto die op veilige afstand passeert, een automobilist die wacht tot ze oversteken... Als dit gedrag niet wordt vertoond, kunnen kinderen zich niet gerespecteerd voelen. Respect werd genoemd in verschillende situaties, met name in verband met afleiding of snelheid of verkeersborden:

- "Ik was eens na school met vrienden aan het zebrapad aan't wachten en er kwam een vrouw in de auto en ze reed voorbij. Wij riepen "Hé, je moet hier wel stoppen" en dan kwam ze boos uit haar auto.", jongen, 6^e leerjaar, FL2.
- "Ik hou van degenen die de verkeersregels respecteren, of ze nu fietsen, autorijden of het openbaar vervoer gebruiken, want zo voel je je veiliger omdat mensen die de regels niet respecteren (...) op hun telefoon zitten en niet zien wanneer je oversteekt.", meisje, 6^e leerjaar, BXL1.
- "[beschrijving van een tekening] Vervolgens zorg ik ervoor dat iedereen de regels volgt zoals ze zijn, en dat iedereen elkaar respecteert.", meisje, 6^e leerjaar, FL3.
- "De wetten en snelheden respecteren", jongen, 6^e leerjaar, BXL1.
- "Ik vind het belangrijk dat mensen mooi in hun plek van de straat blijven en niet op hun telefoon gaan zitten en dan heel de tijd gaan zigzaggen.", jongen, 5^e leerjaar, FL1.

- "Ik heb dit hier [afbeelding van een STOP-bord]. Voor als er een STOP-bordje staat dat je ook echt moet stoppen en niet gewoon nog een beetje doorrijden vooraleer dat je stopt.", meisje, 5^e leerjaar, FL1.
- "Ik heb het verkeersbordje, omdat ik het belangrijk vind dat er verkeersborden zijn, zodat de mensen niet de regels overtreden.", jongen 5^e leerjaar, FL1.

Het begrip respect werd ook geïllustreerd door enkele verhalen over agressief rijgedrag, zelfs onder ouders. Deze agressie was bijzonder merkbaar in een van de groepen van school BXL2, waar bijna elk kind een verhaal had om te delen waarin een van de ouders in conflict kwam met een andere automobilist:

- "Dat was deze week, maar dat is ook al vorige keren gebeurd, we waren naar huis aan het gaan want de school was klaar. Er was een auto achter mijn papa en reed zo en mijn papa reed zo en mijn papa heeft geremd zo en dan de mevrouw ging bijna in de auto botsen. En dan mijn papa heeft gevraagd 'waarom heb je dat gedaan', want die had gezien dat was een oma.", meisje, 5^e leerjaar, BXL2.
- "We gingen bijna botsen en we waren gestopt en die was ook gestopt en mijn moeder had de middelvinger naar de man uitgestoken.", meisje, 5^e leerjaar, BXL2.

4.5 Hun ideale verkeersveiligheid

Om de gespreksgroepen af te ronden, werden de kinderen uitgenodigd om op papier te zetten welke veranderingen ze zouden willen aanbrengen op de weg naar school om zich (meer) veilig te voelen. Deze verwachtingen konden worden geuit door middel van een tekening, collages of door het schrijven van een kort stukje tekst waarin de "ideale" route naar school werd beschreven. Aangezien we in dit verslag niet alle tekeningen kunnen opnemen (er zijn er meer dan 150), hebben we een selectie gemaakt van enkele tekeningen die bepaalde veranderingen illustreren die de kinderen willen aanbrengen op hun route²². In onze notities brengen we de belangrijkste bevindingen in kaart die voortkomen uit de informatie die door de kinderen is gedeeld tijdens de gespreksgroepen. De geselecteerde tekeningen worden vergezeld van enkele verklaringen die door de kinderen zijn gegeven, en ze worden gebruikt ter illustratie. Deze illustraties zijn geenszins bedoeld om de verschillende weggebruikers te polariseren. Ze vertegenwoordigen slechts percepties.

(1) Meer voorzieningen voor fietsers en voetgangers en meer natuur.

Veel kinderen hebben de vraag naar meer natuur en wegvoorzieningen naar voren gebracht om zich op een andere manier te kunnen verplaatsen:

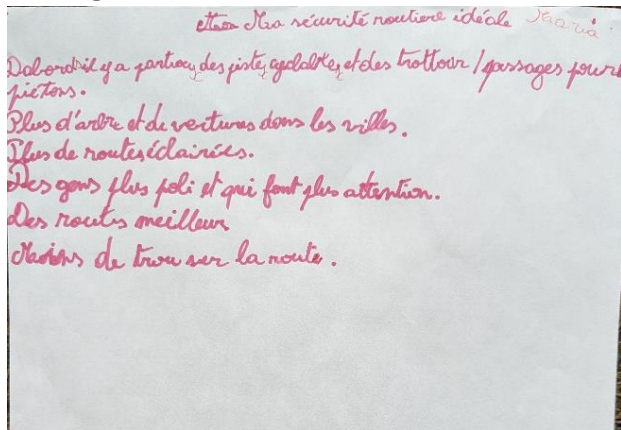
- Gescheiden fietspaden van wegen voor auto's
- Ruimere trottoirs om te voet te gaan
- Zones zonder auto's, of zonder tractoren of vrachtwagens
- Wegen met meer natuur, bomen, groen
- Het toevoegen van zebrapaden omdat deze ontbreken, of omdat de bestaande onjuist geplaatst is, waardoor auto's niet goed te zien zijn bij het naderen.
- Wegen zonder gaten, stenen of modder
- Sommigen willen ook een verbetering van hun levenskwaliteit en gezondheid koppelen aan hun mobiliteit ("een groente- en fruitwinkel op weg naar school"; "Niet veel huizen om niet veel vervuiling te hebben").

(2) Meer respect

Respect kent vele vormen: respect voor anderen (niet schreeuwen), respect voor de regels (drempels om ze te dwingen niet te hard te rijden, geen afleiding voor bestuurders, snelheidscontroles) en respect voor kinderen (schoolstraten waar alleen kinderen naartoe kunnen).

²² In een van de groepen op school BXL2 hadden de kinderen geen tijd om tekeningen te maken omdat fase 1 en 2 langer duurden.

Tekeningen school W1



Meisje, 6^e leerjaar:



"Een ideale stad zonder auto's en met veel voetgangersoversteekplaatsen, fietspaden." Meisje, 6^e leerjaar:



"Een flitspaal voor auto's die de snelheid niet respecteren, een fietspad naast de weg, een zebraad om veilig naar het park te kunnen vanaf mijn huis, een stoep om te kunnen wandelen." Meisje, 6^e leerjaar



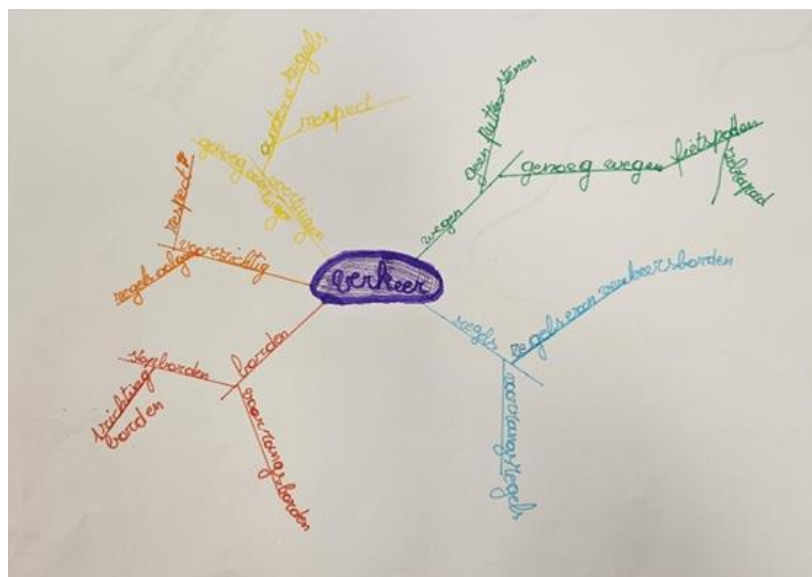
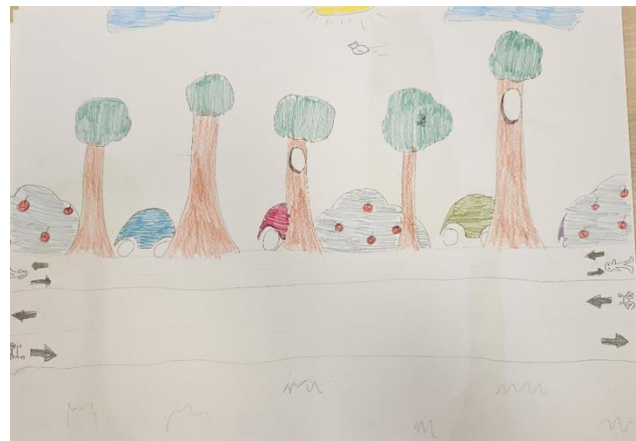
"De hartjes overall betekenen dat niemand iemand ontvoert (...) Een fiets- en voetgangersstrook om met de fiets of te voet te komen (...) Wat verboden is, zijn auto's, ongelukken en mensen die te snel gaan. Je mag niet schreeuwen naar mensen omdat je zelf ook fout kunt zijn. Je mag maar 30 rijden, niet 90 of 50, of meer. Je mag geen alcohol drinken. (...) Auto's moeten voorzichtig zijn." Meisje, 5^e leerjaar

Tekeningen school FL3



← "Ik heb een weg getekend waar je maximum 30km/u mag, want ik vind dat er meer wegen 30 km/u mogen zijn. En ik heb ook dat ze een nieuw bord maken, dat als ze de natuur zien dat ze op moeten passen voor de dieren en dat ze minder bomen hakken. Ik heb hier een breed fietspad getekend zonder gaten en zo en daar kun je ook wandelen. E-bikes en e-steps mogen op het fietspad, maar niet te snel.", Meisje, 6^e leerjaar

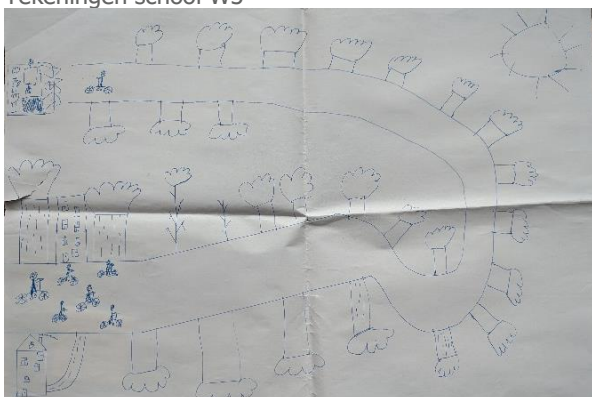
"Ik heb een autoweg ver weg van het fietspad en voetpad. Het fietspad en voetpad zijn naast elkaar [gescheiden]." Meisje, 6^e leerjaar →



De tekening en de uitspraken van dit meisje zijn verbazingwekkend voor haar leeftijd en laten zien dat kinderen veel te zeggen hebben over verkeersveiligheid:

"Ik heb een mindmap gemaakt. Ik heb natuurlijk in het midden verkeer, dan heb ik borden, voorrangsborden, eenrichtingsborden en stopborden omdat ik dat wel belangrijk vind, want anders gaat iedereen op elkaar botsen. Dan heb ik voorzichtig, dat iedereen de regels volgt hoe de regels zijn, respect voor elkaar hebben. Dan heb ik voertuigen, natuurlijk wel genoeg voertuigen zodat iedereen op zijn manier zich kan verplaatsen. Dat elk voertuig redelijk hetzelfde maar toch ook een beetje andere regels heeft. Het is wel belangrijk dat iedereen de basisregels heeft, maar bijvoorbeeld een auto kan niet zeggen 'ga nu van het fietspad af'. En dan heb ik ook hier respect hebben voor elkaar. Dan heb ik de wegen, geen putten en geen stenen, genoeg wegen, fietspaden en een zebra pad. En dan heb ik ook nog regels, regels van verkeersborden en ook de voorrangregels.", Meisje, 6^e leerjaar

Tekeningen school W3

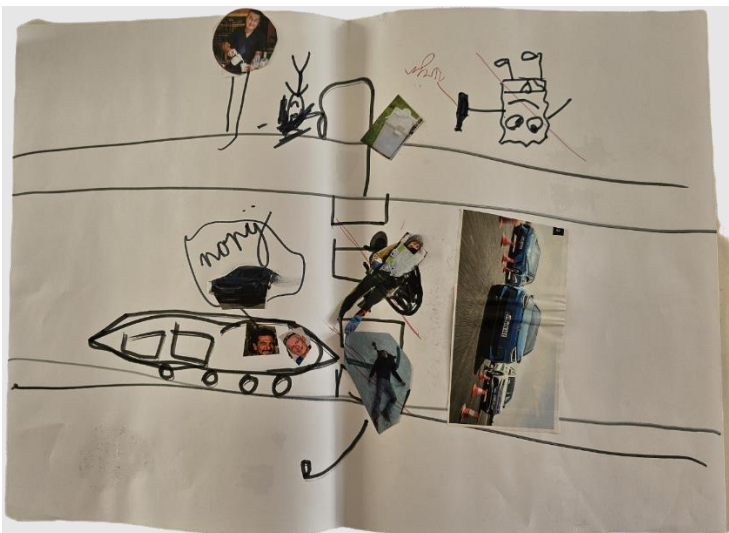


← "Met vrienden fietsen op een weg alleen voor ons, zonder auto's. En een fietsenstalling. Bomen langs heel mijn weg."
Jongen, 6^e leerjaar

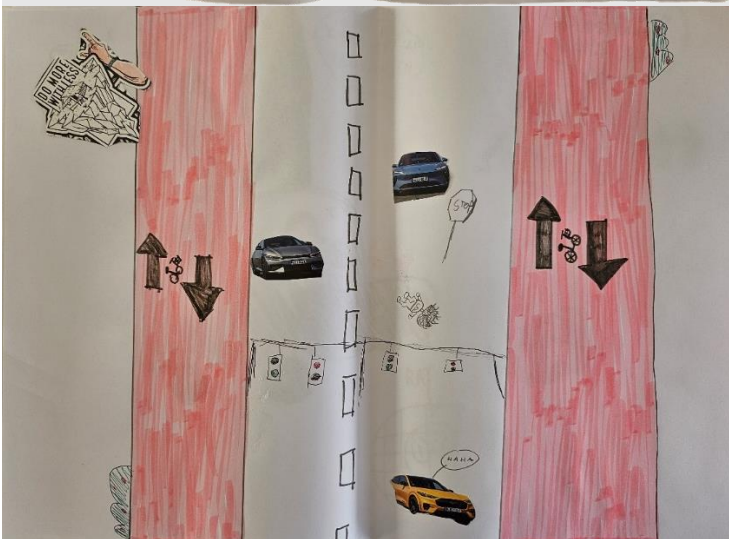
"Een apart fietspad naast de weg, en de stoep naast de fietsen (...) kunnen spelen op straat."
 Jongen, 6^e leerjaar



In school FL1 hebben de kinderen de opdracht om 'hun ideale verkeersveiligheid' voor te stellen aangepast. Ze kozen ervoor om afbeeldingen te maken van voetgangers en fietsers die worden aangereden, gewond raken of omkomen door auto's. Volgens hen waren de tekeningen bedoeld om de gevolgen te laten zien van het slechte gedrag van automobilisten, zoals te hard rijden, rijden onder invloed, het negeren van stoplichten of stopborden, en het niet naleven van de verkeersregels. Het betreffen hier voorstellingen van de kinderen.

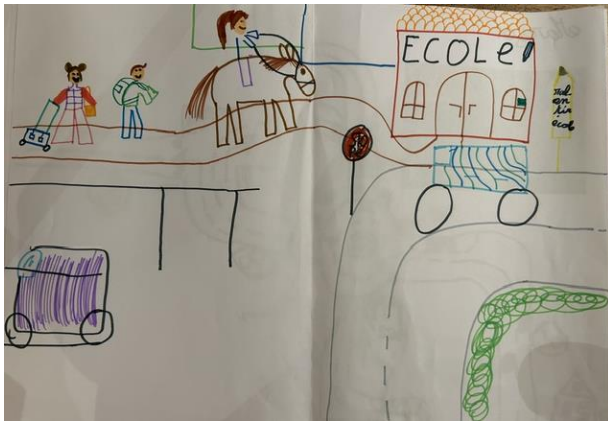


"Er zijn twee mannen en ze zijn rijk en ze willen een nieuwe auto en ze hebben ook iemand omver gereden en een oude mevrouw ook. [Manon: waarom?] Ze wouden tegen hun racen. [Manon: vind je dat leuk als mensen tegen elkaar racen?]. Nee. Dat is Sponge Bob die is wijn aan het drinken. [Manon: wat vind je daarvan?] Dat is niet zo goed voor te gaan rijden.", Jongen, 5^e leerjaar



"Ik heb een tekening gemaakt van dat er een mens hem heeft overgereden. Dat dat dus niet mag, omdat die niet heeft gestopt, maar deze [auto] stopt wel. Die heeft zich aan de regels gehouden. Dit zijn de fietspaden waar de mensen kunnen fietsen. Ze zijn groot genoeg zodat twee mensen kunnen fietsen en elkaar niet hinderen. En dat zijn voetpaden. En dit is een huis op een rots.", Jongen, 5^e leerjaar

Tekeningen school W2



"Op een paard naar school kunnen rijden, een stopbord zodat auto's voor de school stoppen".
Meisje, 6e leerjaar

4.6 Enkele specifieke kenmerken van de scholen

Tijdens het doorlezen van de notities van de gespreksgroepen worden bepaalde kenmerken van de scholen en verschillen tussen scholen duidelijk. Aangezien het onderzoek verkennend van aard is, worden deze kenmerken eerder beschouwd als waargenomen tendensen, wat leidt tot het formuleren van hypothesen.

(1) Verkeerskennis

Sommige groepen vertoonden opmerkelijke verkeerskennis. De kinderen uit scholen W1, W2 en FL2 toonden een dieper begrip van verkeerstechnische termen zoals "aquaplaning", "dode hoeken", "voorrang van rechts", "airbag", "wegversmallingen", "snelheidsremmers" en "slachtoffers". Deze scholen vertonen bepaalde eigenschappen die het diepere begrip van verkeerskennis ten opzichte van andere groepen kunnen verklaren:

- De leerlingen van school FL2 zijn de kinderen die het meest aangaven fietsers en voetgangers te zijn, in vergelijking met andere Franstalige en Nederlandstalige groepen. Bovendien hebben de kinderen op deze school lessen gewijd aan verkeersveiligheid, en worden er bezoeken van de lokale politie georganiseerd op school over het thema verkeersveiligheid.
- Sommige leerlingen van school W2 zijn actief op familiale landbouwbedrijven, waar ze soms getuige zijn van het hanteren van landbouwmachines. Dit fenomeen is alleen bij deze school aan ons gemeld.
- De leerlingen van school W1 hebben door de jaren heen meerdere verkeersveiligheidsessies doorlopen. Tijdens de gespreksgroepen toonden ze zich ook als de meest betrokken en actieve groep, waarbij ze talloze verhalen en ervaringen over verkeer deelden.

Hoewel we dit niet konden verifiëren binnen het kader van dit onderzoek, roept dit de vraag op of kinderen van deze groepen daadwerkelijk veiliger gedrag vertonen in het verkeer. We merken op dat uit hun uitspraken blijkt dat respect voor de regels en passend gedrag relatief meer uitgesproken waren in deze groepen dan in de andere.

(2) Een dubbelzinnige kijk op de politie, vooral onder Franstaligen.

In de meeste gespreksgroepen werd de politie vanaf het begin geassocieerd met verkeersveiligheid. Aan Franstalige zijde werden echter deze associaties zowel positief als kritisch benaderd. Hoewel de politie verantwoordelijk is voor het handhaven van de verkeersregels, wordt niet altijd het goede voorbeeld gegeven, wat door de kinderen wordt opgemerkt. Sommige gedragingen van politieagenten worden door hen als ongepast ervaren.

Positieve opmerkingen over de politie of het benadrukken van haar rol werden genoemd:

- "Ik vind de politie leuk omdat ik me veilig voel bij de politie." (meisje, 5^e leerjaar, W1)
- "Ze zorgt ervoor dat iedereen oplet." (meisje, 5^e leerjaar, W1)
- "Soms komt ze 's ochtends voor de school." (meisje, 5^e leerjaar, W1)
- "Die regelen het verkeer" (jongen, 5-6^e leerjaar, FL2)
- "Ik heb ook nog deze hier [picture politie], want die helpen ons ook soms in het verkeer." (meisje, school FL1)
- "De politie zorgt voor verkeersveiligheid, ze pakken degenen die geflitst worden." (jongen, school W3)

En er werden ook kritischere opmerkingen geuit, waarbij sommige laten zien dat kinderen soms verbanden leggen tussen wat ze op televisie zien of wat hun ouders zeggen en wat ze waarnemen:

- "Soms respecteert ze niet altijd de regels." (meisje, 5^e leerjaar, W1)
- "Op een dag zag ik een politieagent door het rood rijden." (meisje, 5^e leerjaar, W2)
- "Ze zijn er nooit." (jongen, 6^e leerjaar, W1)
- "De politie houdt gewoon mensen aan om ze te pesten (...) ja, in Amerika." (jongen, 6^e leerjaar, W1)

Bovendien kan de aanwezigheid van de politie voor sommige kinderen een onveiligheidsgevoel creëren of betekenen dat ze hun gedrag moeten aanpassen en de verkeersregels moeten respecteren. Voor andere kinderen kan de aanwezigheid van de politie een gevoel van wantrouwen betekenen, vooral bij school BXL1:

- "Ik vind de politie niet leuk omdat je niet snel kunt rijden met hen." (jongen, 6^e leerjaar, W2).
- "Omdat het bang maakt. [Onderzoeker: voel je je niet veilig bij de politie?] kind: nee, wel, het hangt ervan af (...) maar als ze voorbijrijden met de auto's met de sirenes, de lichten ..." (meisje, 5^e leerjaar, W2)
- "De politie is irritant want als ze naast ons zijn, moet je je gordel omdoen, als je hem niet om hebt enzo. (...) soms doe ik mijn gordel niet om. Maar toevallig, als ik hem niet omdoe, dan komt de politie (...) wel, ze passeren. (...) mijn ouders zeggen er niks van.", jongen, 5^e leerjaar W3;
- "Het ergste is dat je hem [de veiligheidsgordel] moet omdoen als er politie is.", jongen, 6^e leerjaar, BXL1.
- "[we doen de veiligheidsgordel niet om] Omdat we niet bang zijn voor de politie.", jongen, 6^e leerjaar, BXL1;

Uit deze opmerkingen bleek dat het voornamelijk jongens zijn die een zekere mate van argwaan tegenover de politie hebben geuit.

Achter deze kritischere opmerkingen over de politie rijzen vragen over de ervaringen van kinderen (en ook van hun ouders) met de politie. We kunnen dit onderwerp niet verder uitdiepen, aangezien het niet specifiek is besproken tijdens de gesprekken.

5 Gesprekken & conclusies

En wat vinden ze er uiteindelijk van?

Dit onderzoek streefde ernaar om de percepties van kinderen over een aantal aangenomen en waargenomen gedragingen in het verkeer te verkennen. De verhalen die ze deelden onthulden een behoorlijk concreet begrip van de gevolgen van deze gedragingen op de verkeersveiligheid en de dynamiek tussen diverse weggebruikers.

Door de gesprekken te starten met de weg naar school, een van de belangrijkste redenen waarom kinderen zich verplaatsen (Europese Commissie, 2002; Godillon en Cloutier, 2010), hebben we hun observaties en ervaringen met het verkeer verder uitgediept. Van daaruit konden we uitbreiden naar verplaatsingen voor vrije tijd en andere gezinsactiviteiten. Een van de eerste bevindingen bij het bespreken van hun routes is dat kinderen voornamelijk gemotoriseerd zijn in hun verplaatsingen, vaak vanwege de keuze van de ouders (kinderen ervaren ook voordelen van deze motorisering, voornamelijk op het gebied van comfort). Actieve vervoerwijzen werden vaker aangetroffen aan Nederlandstalige zijde (dit weerspiegelt de resultaten van de studie uitgevoerd door het Vias Institute in 2022 - zie Meesmann et al., 2023). De belangrijkste obstakels die door de kinderen werden genoemd voor het gebruik van fietsen en lopen om naar school te gaan, zijn de keuze van de ouders (voor gemak of efficiëntie), de perceptie van onveiligheid bij de ouders en de onveiligheidsgevoelens bij de kinderen (gebrek aan wegvoorzieningen, gedrag van automobilisten wanneer kinderen te voet, met de fiets of passagiers zijn). Wat betreft de vervoerwijzen wordt de keuze van de kinderen voornamelijk beïnvloed door de ouders. Een meerderheid van de verplaatsingen gebeurt met de auto. Deze motorisering wordt gerechtvaardigd door aspecten van efficiëntie, comfort, wegvoorzieningen maar ook veiligheid. Verschillende obstakels rondom veiligheid worden ervaren, zowel door de kinderen als de ouders.

- Ouders zijn terughoudend om hun kinderen "alleen" te laten gaan uit angst dat ze de juiste praktijken in het verkeer niet naleven (niet bij rood licht oversteken, een helm dragen, zichtbaar zijn ...).
- Ouders aarzelen om hun kinderen "alleen" te laten gaan uit vrees dat ze zich niet aan de juiste verkeersregels houden (zoals niet oversteken bij rood licht, een helm dragen, goed zichtbaar zijn, enzovoort).

Een van de eerste uitdagingen van dit onderzoek was, naast het organiseren van de dataverzamelvelden, om te bepalen hoe kinderen kunnen worden gestimuleerd om gedragingen te identificeren en te beschrijven die zij als veilig of juist als gevaarlijk beschouwen. Dit werd bereikt door middel van de activiteit "vind ik leuk en vind ik niet leuk", waarbij kinderen een breed scala aan gedragingen classificeerden als "vind ik leuk omdat" en "vind ik niet leuk omdat", of een tussenliggende categorie (vind ik leuk, maar het hangt af van...). Door middel van deze classificatieoefening hebben kinderen stap voor stap gedefinieerd wat zij beschouwen als "gevaarlijk gedrag", door specifieke handelingen van automobilisten te beschrijven. Door middel van verhalen over ervaringen met drie specifieke gedragingen - afleiding, snelheid en rijden onder invloed - werd het woord "gevaarlijk" geassocieerd met het ongevalsrisico dat een bepaald gedrag met zich meebrengt, maar ook met het gevoel van onveiligheid en ongemak dat het kind kan ervaren wanneer deze gedragingen (overtreding) voorkomen.

Kinderen worden bijna dagelijks geconfronteerd met afleiding en snelheid, ofwel direct (van ouders) of indirect (van andere weggebruikers). Deze twee gedragingen zijn door de kinderen geïdentificeerd als "gevaarlijk", omdat ze hen in onveilige, angstige of oncomfortabele situaties brengen. Terwijl afleiding unaniem wordt gezien als een bron van gevaar en ongevallen, zijn de meningen over snelheid meer verdeeld en hangen ze af van de positie van het kind in het verkeer (als passagier of als voetganger/fietser). Aan de ene kant ervaren kinderen vaak angst wanneer auto's te snel rijden (bijvoorbeeld bij de school, in dorpen, langs hen), maar aan de andere kant kan snelheid door sommige kinderen ook worden gewaardeerd omdat "snel gaan tof is" wanneer ze in een snelle auto zitten.

Alcohol achter het stuur is het derde gedrag dat door de kinderen wordt waargenomen. Of het nu door ouders is die drinken en daarna rijden, of door mensen die als "zotten" rijden omdat ze gedronken hebben, dit fenomeen is wijdverbreid in de directe of indirecte omgeving van de kinderen. Door verhalen uit familie- of dorpsgeschiedenissen weten kinderen dat alcohol kan leiden tot ongevallen (soms met dramatische afloop) of tot ongepast gedrag op de weg. Maar het bepalen van wat "te veel drinken" betekent, is vrij subjectief voor kinderen. De hoeveelheden die kunnen worden geconsumeerd voordat men dronken wordt, zijn afhankelijk van de percepties en observaties van elk individu, variërend van "niets" tot "enkele liters". De hoeveelheden die door sommige kinderen worden toegestaan, zijn des te opmerkelijker omdat sommigen de effecten van

rijden onder invloed hebben ervaren, als getuigen, en deze standpunten over alcoholgebruik enigszins een zekere alcoholcultuur binnen de (indirect betrokken) families weerspiegelen. Het is vermeldenswaard dat van de acht deelnemende scholen er slechts één deze kwestie niet specifiek heeft besproken, omdat alcohol voor deze kinderen, die voornamelijk van islamitische afkomst zijn, eenvoudigweg verboden is en niet in huis komt.

Uit de opmerkingen van de kinderen blijkt dat deze drie door de kinderen als gevaarlijk beoordeelde gedragingen ook in hun ogen onaanvaardbaar zijn (afleiding en alcohol) of weinig acceptabel (snelheid) in het verkeer. Echter, perceptiemetingen tonen aan dat Belgische bestuurders deze drie gedragingen zowel sociaal als persoonlijk accepteren (Schinkus, Meesmann, Delannoy, Wardenier, & Torfs, 2021). Dit wijst erop dat er ingrijpende veranderingen in de houding nodig zijn.

Naast het gedrag van "anderen", hebben kinderen ook vastgesteld wat hen ongemakkelijk en gestrest maakt met betrekking tot de wegvoorzieningen. Naast straatverlichting en de staat van de wegen, werd de aanwezigheid van verkeerslichten op zebrapaden genoemd als een factor die meer veiligheid biedt, omdat voertuigen moeten stoppen wanneer het licht rood is. Bovendien benoemden ze de aanwezigheid van fietspaden als essentieel om veilig te kunnen fietsen in een toegewezen gebied.

Wanneer de verwachtingen voor het gedrag van kinderen worden besproken (voornamelijk door de invloed van ouders), verandert hun begrip van onveiligheid en risico. Hier lijkt het risico weloverwogen: soms omdat de afstand zo kort is dat er geen gevaar lijkt te zijn (zoals bij het niet dragen van de veiligheidsgordel), soms omdat het nutteloos lijkt om zich te beschermen omdat ze hun voertuig (fiets) zo goed onder controle hebben dat het risico op vallen nihil is, of omdat er geen auto's in de buurt zijn en ze voldoende tijd hebben om over te steken terwijl het licht rood is.

De spontane associaties van kinderen met betrekking tot de gedragingen die ze "niet leuk vinden om te zien" op de weg, en het verrijken ervan met beelden om debat uit te lokken (deze gedragingen werden dus indirect aangesneden in de gesprekken), hebben vier gedragingen naar voren gebracht als problematisch volgens de deelnemende kinderen. Onder deze gedragingen is er slechts één overtredend, de anderen kunnen een risico op ongevallen of letsel bij een ongeval vormen:

- Voor sommige kinderen wordt het dragen van de veiligheidsgordel beschouwd als ouderwets, zelfs voor korte afstanden (en soms zelfs voor lange afstanden). Bovendien ervaren ze het als ongemakkelijk, knellend, het laat sporen achter en kan pijn doen.
- Het standpunt over de helmdracht is sterk verdeeld. Terwijl sommigen het als onmisbaar beschouwen, zien anderen het als totaal overbodig, omdat ze menen dat ze niet op hun hoofd zullen vallen of dat ze op een zachte ondergrond terechtkomen. Daarnaast wordt het dragen ervan ervaren als zeer ongemakkelijk en esthetisch onaantrekkelijk.
- Het dragen van het gele hesje wordt vaak niet gewaardeerd. Het heeft weinig esthetische waarde en wordt door de kinderen niet als nuttig beschouwd.
- Afleiding, zowel voor fietsers als voor voetgangers, wordt over het algemeen op dezelfde manier bekritiseerd als afleiding bij automobilisten: het belemmert het vermogen om te zien en/of te horen wat er om hen heen gebeurt, waardoor ze zichzelf in gevaar brengen.

Uit de voorbeelden die door de kinderen worden gegeven, blijkt dat maar weinig ouders volledig bewust zijn van de noodzaak om een veiligheidsgordel te dragen, een helm te dragen tijdens het fietsen of skaten, of zichtbaar te zijn op de stoep. Dit terwijl het aannemen van deze gedragingen grotendeels aan hen toebehoort, vanwege hun rol als rolmodel en sociale opvoeder.

Ook bij het bespreken van vervoersmiddelen en verkeersveiligheid hebben kinderen het vraagstuk van veiligheid op een breder niveau besproken door te praten over ongewenste ontmoetingen die ze al hebben gehad of door angst voor ontvoering en de vrees voor witte bestelwagens. Volgens de kinderen lijken sommige ouders deze angsten ook te delen. Deze dreiging van ontvoering is bijzonder verontrustend en werd al in de jaren negentig gerapporteerd in een onderzoek uitgevoerd door Eichelberger en Gotschall (1990), zoals vermeld door Lam (2001). Uit dit onderzoek bleek dat één op de drie ouders dacht dat het risico dat hun kinderen ontvoerd zouden worden hoger was dan het risico op auto-ongevallen. Volgens Rubio et al. (2021) zijn de onveiligheidsgevoelens bij ouders als gevolg van de angst voor agressie, ontvoering van hun kinderen en ongelukken een van de belangrijkste obstakels voor het fietsen van kinderen, vooral als het zelfstandig moet gebeuren.

De kwestie van het respecteren van regels werd consistent benadrukt in de opmerkingen van de kinderen. Of het nu gaat om het tonen van respect (niet te dicht achter elkaar fietsen), respect voor anderen (geen

scheldwoorden gebruiken) of het naleven van de regels (stoppen wanneer kinderen willen oversteken), dit concept komt naar voren als een fundamentele waarde die volgens de kinderen moeten worden gehanteerd in het verkeer.

En tot slot heeft deze studie, zij het indirect, bepaalde verbanden aan het licht gebracht tussen het geslacht van kinderen en ouders en de perceptie van risico en het nemen van risico's. Het lijkt erop dat jongens (en mannen) meer geneigd zijn om een risicovol gedrag als acceptabel te beschouwen (snelheid) of om risicovol gedrag aan te nemen (snelheid en alcohol). Deze patronen komen overeen met bevindingen in de internationale en nationale literatuur, waar mannen en jongens een grotere neiging hebben tot risicovol gedrag en het overtreden van verkeersregels (Boets, Sloomans, Schoeters, & Dehaes, 2024; Meesmann et al., 2023; Schinkus, Meesmann, Delannoy, Wardenier, & Torfs, 2021; en voor Frankrijk en andere landen: DaCota, 2012; Granié, Thévenet, Evennou, & Vanlaar, 2020; Granié, 2013; Granié, 2010).

5.1 Het belang van rolmodellen

En de rol van volwassenen in dit alles? Uit de verhalen en discussies kwam de invloed van verschillende autoriteitsfiguren naar voren. De belangrijkste is die van de ouders: "mijn papa zei dat...", "mijn mama doet dat", "mijn ouders verbieden me om te...". Achter deze uitspraken ligt een heel scala aan waarden en normen die worden overgedragen door ouders en de familiale omgeving, die ook het sociale acceptatieniveau van bepaald gedrag op de weg kunnen illustreren. De drie gedragingen die dit acceptatieniveau illustreren zijn rijden onder invloed, afleiding tijdens het rijden en snelheid.

Zonder dit onderwerp in het kader van deze studie te kunnen verdiepen, blijkt dat het gezin een vooraanstaande rol speelt in de verkeerseducatie, zowel door de rol van de ouders als socialisatieagenten als door hun rol als rolmodellen en kennisoverdragers. Het is relevant op te merken dat de uitspraken en handelingen van ouders in conflict kunnen komen met de opvattingen en waarden die kinderen hechten aan bepaald gedrag. Twee voorbeelden: "Waarom moet ik mijn veiligheidsgordel dragen als mijn ouders hem niet dragen?" en "Ik weet dat rijden onder invloed ernstig en strafbaar is. Maar mijn vader of moeder blijft drinken en rijden." Tussen de woorden en de daden, of tussen de institutionele regels en de daden, kan een kloof ontstaan die het kind moet overbruggen door zijn eigen systeem van normen en waarden te construeren. Het kind moet zijn eigen voorstelling van verkeersveiligheid ontwikkelen door de confrontatie van de verschillende waardesystemen uit zijn leefomgevingen (Granié, 2004b).

Wat betreft de school, lijkt haar rol, afgezien van het implementeren van programma's voor verkeerseducatie, beperkt te zijn in de ogen van de kinderen. Het enige concrete voorbeeld dat genoemd werd, was een persoon die een "voorbeeld van regelovertreding" genoemd werd en door de leerlingen bekritiseerd werd. Echter, het feit dat dit voorbeeld werd aangehaald, wijst erop dat niet alleen deze specifieke persoon, maar ook het gehele lerarenkorps (en wellicht alle schoolpersoneel dat zichtbaar is voor de kinderen), in hun rol als autoriteitsfiguren, worden geobserveerd. Dit geldt vooral in situaties met betrekking tot verkeer, waar hun gedrag en handelingen nauwlettend in de gaten worden gehouden.

5.2 Risicogedrag ook in de statistieken

In werkelijkheid zijn de drie gedragingen die door de kinderen als gevaarlijk worden beschouwd en door automobilisten worden overgenomen, gedragingen die een hoog ongevalsrisico op de weg met zich meebrengen.

Bij de recentste gedragsmeting in België bleek 1,6% van de gecontroleerde bestuurders positief te testen op rijden onder invloed (Boets, Wardenier, Vos, & Bouwen, 2023). Al bij een alcoholgehalte van 0,3 g/l wordt het risico op dodelijke ongevallen verdubbeld, bij 0,5 g/l neemt dit risico met vijf keer toe en bij 0,8 g/l met 10 keer. Voor een alcoholgehalte van meer dan 1,2 g/l neemt het ongevalsrisico toe van 20 tot 200 keer... (Allsop, 2020; Hels et al., 2011).

Snelheidsovertredingen vormen een van de meest voorkomende overtredingen in België: in 2022 werden meer dan 6 miljoen gevallen van snelheidsovertredingen vastgesteld²³! Dit gedrag wordt ook breed overgenomen door Belgische automobilisten: 78% van de bestuurders rijdt te snel in een 30 km/u zone, 51% in een 50

²³ Volgens de Belgische federale politie: 6.158.323: https://www.politie.be/statistieken/sites/statspol/files/statistics_files_upload/Circulation%20-%20Verkeer/Inbreuken_NL/01_Rapporten/01_Federaal/verkeersinbreuken_nationaal_2022.pdf (geraadpleegd op 6 oktober 2023).

km/u zone, 42% in een 70 km/u zone, 54% in een 90 km/u zone en 44% in een 120 km/u zone (Wardenier, Vervoort, Silverans, Boets, & Ben Messaoud, 2023). Bovendien vormt snelheid een risico- en verergeringsfactor voor ongevallen (Delannoy & Verwee, 2024; International Transport Forum, 2018; Van den Berghe & Pelssers, 2020). Kwetsbare weggebruikers, waaronder kinderen, worden bijzonder getroffen door de snelheid van voertuigen bij een botsing omdat ze niet beschermd zijn door een carrosserie, airbag of veiligheidsgordel (Van den Berghe & Pelssers, 2020). Voor een snelheid van 30 km/u wordt het risico op overlijden voor een voetganger als laag geschat (ongeveer 1%), maar voor een snelheid van 70 km/u is dit risico 59 keer hoger.

Afleiding achter het stuur kan vele vormen aannemen. Om slechts één voorbeeld te noemen: het gebruik van de telefoon tijdens het rijden, een gedrag dat vaak door kinderen wordt gerapporteerd. Alleen al het invoeren van een nummer met de telefoon in de hand verhoogt het risico op een ongeval met een factor 12 (Dingus et al., 2016; 2019). Van de Belgische bestuurders is 3,2% betrapt op het gebruik van een elektronisch apparaat met scherm tijdens het rijden, waarvan meer dan de helft vrachtwagenchauffeurs zijn (Boets et al., 2023).

Wat betreft het niet dragen van de veiligheidsgordel, wat helaas vaak voorkomt "voor korte afstanden" bij de ondervraagde kinderen, vormt dit ook een risico om ernstig of dodelijk gewond te raken bij een ongeval: voor passagiers is het risico op letsel of overlijden 1,5 tot 8,3 keer hoger dan wanneer ze correct zijn vastgegespt (zonder rekening te houden met het effect van projectielen dat passagiers achteraan kunnen hebben op andere passagiers) (Delannoy & Verwee, 2024; Martensen & Daniels, 2020).

Naast de prevalentie van deze gedragingen in het verkeer en de risico's op ongevallen die ze met zich meebrengen (of op ernstig letsel of overlijden bij ongevallen), is het zeer opmerkelijk dat kinderen ze hebben geïdentificeerd als een bron van onveiligheid voor hen.

5.3 Opmerkingen over het verloop van de gespreksgroepen

Na het organiseren en analyseren van dit onderzoek willen we graag enkele gedachten delen die kunnen bijdragen aan toekomstige methodologische overwegingen.

Ethische kwesties

De onderzoekers die de gespreksgroepen begeleidden en eraan deelnamen, werden geconfronteerd met verhalen van kinderen die soms verbijsterend waren. Met name verhalen over rijden onder invloed van alcohol brachten ethische dilemma's met zich mee. Aan de ene kant vormen deze handelingen een potentieel gevaar voor kinderen²⁴, terwijl ze aan de andere kant ook in strijd zijn met de verkeersregels. Hoewel de onderzoekers niet bevoegd zijn om dit gedrag te controleren, te bestraffen of te veroordelen, hebben ze ervoor gekozen om (1) te luisteren naar de kinderen, (2) hen advies te geven, en (3) deze incidenten anoniem in dit verslag te vermelden. Hoewel dit de kwestie niet volledig oplost, brengt het wel het fenomeen aan het licht en herinnert het ons eraan dat roekeloos gedrag ook voorkomt in het bijzijn van kinderen.

De schoolomgeving

De gespreksgroepen vonden plaats binnen de schoolomgeving, in de klas tijdens de lessen, soms met de aanwezigheid van de leerkracht als passieve waarnemer. Het is mogelijk dat deze context de antwoorden van de kinderen heeft beïnvloed. Ze zouden misschien hebben geprobeerd om op een "sociaal wenselijke" manier te reageren en hun kennis van de regels te tonen, gezien ze zich in een klas bevonden en binnen een schoolomgeving waren. De sociale wenselijkheidsbias, inherent aan dataverzameling via verklaringen, geldt ook voor kinderen. Bovendien kan er een kloof zijn tussen verklaarde kennis en werkelijk gedrag. We hebben geprobeerd de invloed van de context en het sociaal wenselijke gedrag te minimaliseren door interactieve activiteiten in de gesprekken te integreren en een luisterende, neutrale houding aan te nemen ten opzichte van de kinderen.

²⁴ Uit een studie van het Vias institute blijkt: "Het gebruik van alcohol achter het stuur wordt statistisch in verband gebracht met een verhoogd risico op een letsel- of dodelijk ongeval, vanaf 0,3 g/l. Het hoogste risico om betrokken te raken bij een ongeval wordt waargenomen bij concentraties van 0,5 tot 0,8 g/l, en neemt toe bij hogere alcoholconcentraties (boven 0,8 g/l). Het risico op letsel- of dodelijke ongevallen als gevolg van ROI van alcohol neemt exponentieel toe met de alcoholconcentratie en kan tot 200 keer hoger zijn bij een BAC van meer dan 1,2 g/l." (Delannoy & Verwee, 2024).

Structuur en behandelde thema's

De discussiegids werd ontwikkeld met als doel zowel voldoende open als flexibel te zijn, zodat kinderen de vrijheid hadden om onderwerpen aan te snijden die zij met verkeersveiligheid associëren, terwijl het tegelijkertijd voldoende gestructureerd was om een consistente en gestandaardiseerde aanpak tussen de groepen mogelijk te maken. Door deze aanpak bij het verzamelen van gegevens zijn tal van onderwerpen met de kinderen besproken, waarbij elke groep de mogelijkheid had om dieper in te gaan op bepaalde onderwerpen, afhankelijk van hun interesses en gevoeligheden. Hoewel deze aanpak voordelen biedt, zoals een breed scala aan behandelde gedragingen, heeft het ook nadelen, zoals oppervlakkige discussies.

Aantal groepen

Het analyseren van de gegevens en materialen die verzameld zijn via de organisatie van 20 gespreksgroepen was een behoorlijke uitdaging. Elke groep had immers zijn eigen dynamiek, achtergrond (zowel formeel als informeel) en kenmerken, wat betekende dat we een benadering moesten vinden om de opmerkingen van de kinderen gestructureerd vast te leggen, terwijl we de diversiteit van zowel de scholen als de uitspraken behielden. De huidige opzet van het rapport is dus het resultaat van een narratieve benadering die erop gericht is de rijkdom van deze uitwisselingen begrijpelijk te maken.

Een ontvangst en een enthousiasme

We willen graag de hartelijke ontvangst die we van de kinderen tijdens de gespreksgroepen hebben gekregen, extra benadrukken. De interacties, verhalen en feedback van zowel de kinderen als hun leraren waren zeer bemoedigend voor het succesvol voltooien van dit onderzoeksproject. De kinderen deden vrijwillig mee en waren enorm enthousiast om hun verkeerservaringen te delen. Dit maakte het niet alleen voor het begeleidingsteam van de groepen makkelijker om gegevens te verzamelen, maar zorgde er ook voor dat deze uitwisselingsmomenten heel fijn waren. Deze ervaring onderstreept de rijkdom aan verhalen die kinderen te bieden hebben en benadrukt dat er waardevolle inzichten uit deze uitwisselingen kunnen voortkomen.

De vijf key takeways



6 Aanbevelingen

Het bewustzijn vergroten van de rol van kinderen in het verkeer betekent hen de erkenning geven die ze verdienen als huidige en toekomstige weggebruikers. Door de uitdagingen waarmee kinderen in het verkeer te maken krijgen te erkennen en te onderzoeken, tonen we interesse in hun verkeersveiligheid en betrekken we hen actief bij het reflectieproces. Het erkennen van de plaats van kinderen in het verkeer opent ook de deur om verkeer en mobiliteit niet langer te zien als "gevaarlijke" omgevingen voor kinderen, maar om een optimistische benadering te omarmen en de mogelijkheden te verkennen die ontstaan met kinderen, door kinderen en voor kinderen.

Op basis van de inzichten en verhalen die we hebben verzameld van de kinderen, hebben we een reeks aanbevelingen opgesteld. Deze aanbevelingen zijn gestructureerd rond drie kerngebieden, waarbij we reflectie en inspiratie bieden, voornamelijk door middel van inspirerende voorbeelden.

6.1 Opvoeding, bewustmaking en betrokkenheid

6.1.1 Ouders

Bij het leren over verkeersveiligheid zijn praktische onderwijsmethoden het meest waarschijnlijk effectief (Thomson et al., 1996). De "praktijk" van het verkeer is dan ook een essentieel onderdeel van verkeersveiligheid, en dit vanaf jonge leeftijd. In deze verkeerspraktijk speelt het gezin van de kinderen een vooraanstaande rol omdat hier de representaties en gedragingen worden gevormd die het kind observeert en reproduceert op basis van ouderlijke modellen.

Ouders hebben dan ook een onmiskenbare rol in de verkeersveiligheidseducatie, zowel als socialisatieagenten (Granié, 2004a, 2004b), maar ook als rolmodellen en kennisoverdragers. Deze rollen zijn naar voren gekomen in de uitspraken van kinderen en ook in de literatuur (zie hierover Assailly, 2007). Maar bij nadere beschouwing, zouden ouders niet formeel meer betrokken kunnen worden bij de verkeersveiligheidseducatie?

Rubio et al. (2021) hebben door hun literatuurstudie over programma's voor de ontwikkeling van zowel technische als niet-technische vaardigheden voor veilig fietsen aangetoond dat de betrokkenheid van ouders bij verkeerseducatieprogramma's en het delen van de ervaringen van kinderen, leiden tot veranderingen in ouderlijke opvattingen. Na deelname tonen ouders een veranderde houding en een groter bewustzijn van hun rol in de fietsopvoeding, en hebben ze een beter begrip van kwesties omtrent fietsveiligheid. Kinderen profiteren zowel van de interventie op school als van de opvoeding van hun ouders en presteren technisch beter dan kinderen die geen gebruik hebben gemaakt van deze aanpak (Rubio et al., 2021, p. 9).

Net als Rubio et al. (2021) en gedocumenteerde programma's voor jonge fietsers, hebben andere studies uit het einde van de jaren negentig, vooral in het Verenigd Koninkrijk, laten zien hoe belangrijk de betrokkenheid van ouders kan zijn bij verkeerseducatie. Ouders zijn een waardevolle "bron" in de verkeerseducatie (zie bijvoorbeeld Thomson et al., 1998; Tolmie et al., 2005).

De betrokkenheid van ouders bij onderwijsprogramma's kan leiden tot:

- (1) Het creëren van een plaats/moment van uitwisseling tussen ouders en kinderen over verkeersveiligheid (en het doorbreken van de eenrichtingscommunicatie van ouders naar kind);
- (2) Het (her)opleiden en voorzien van ouders van goede praktijken (en kennis) in het verkeer;
- (3) Het omvormen van ouders tot "informele verkeersopvoeders" (en dus tot overdragers van "goede" kennis en praktijken);
- (4) Het motiveren van kinderen die zien dat hun ouders betrokken zijn;
- (5) Het veranderen van het gedrag en de houding van ouders in het verkeer (en uiteindelijk het verbeteren van de verkeersveiligheid);
- (6) Hen hun rol als rolmodel laten spelen in het verkeer, door hen te (in)formereren over goede praktijken.

Naast verkeerseducatie die ouders insluit, vormen bewustwordingscampagnes gericht op ouders en hun rol in verkeerseducatie een tweede benadering. Een inspirerend voorbeeld hiervan is de [verkeersveiligheidscampagne](#) in Luxemburg, waarin kinderen worden getoond die de slechte gewoonten van hun ouders imiteren²⁵. De boodschap luidt: "Beste ouders, vergeet niet dat kinderen u als voorbeeld nemen.

²⁵ De bewustmakingsvideo is te bekijken op YouTube: <https://www.youtube.com/watch?v=ID2JV1iNzZO>

Wees dus hoffelijk en toon het goede voorbeeld." Deze campagne werd zowel online als in bioscopen uitgezonden. Het Vias institute (voorheen BIVV) heeft ook dergelijke campagnes uitgezonden aan het eind van de jaren negentig en het begin van de jaren 2000, met belangrijke boodschappen van kinderen. Op initiatief van lokale, gewestelijke of nationale overheden moeten dergelijke campagnes regelmatig worden uitgezonden om gedragsveranderingen in het verkeer te stimuleren.



Figuur 7. Illustratie van de BIVV campagne - Kinderen en snelheid

6.1.2 Kinderen

Zoals beschreven door Assailly (2017), is educatie niet de strategie die het snelst effect heeft op verkeersveiligheid omdat de vruchten van deze strategie pas 10 tot 20 jaar later zullen worden geplukt. Educatie is echter een van de vier essentiële strategieën om verkeersveiligheid te implementeren, omdat verkeerseducatie tot doel heeft (1) kennis en begrip van verkeersregels en situaties te bevorderen, (2) vaardigheden te verbeteren door training en ervaring, (3) attitudes ten opzichte van risicobewustzijn, persoonlijke veiligheid en de veiligheid van andere weggebruikers te versterken en/of te veranderen.

Een van de beste praktijken²⁶ voor de implementatie van effectieve verkeerseducatieprogramma's is de actieve betrokkenheid van kinderen bij de sessies, wat cruciaal is. Door deel te nemen aan activiteiten zoals rollenspellen en het begrijpen van de perspectieven van andere weggebruikers, verwerven kinderen niet alleen vaardigheden maar bouwen ze ook zelfvertrouwen op. Dit kan leiden tot het kiezen voor actieve vervoerwijzen zoals fietsen, lopen, of steppen. Het breed verspreiden van programma's, zoals bestaande voetgangers- en/of fietsdiploma's, in verschillende scholen met de steun van bevoegde overheden, wordt sterk aangemoedigd. Bovendien kunnen deze programma's worden uitgebreid naar nieuwe vormen van mobiliteit, zoals normale of elektrische steps en monowheels.

Het verwerven van vaardigheden en vertrouwen is essentieel om te kunnen bewegen en interageren in het verkeer. En de praktijk is natuurlijk een van de voorwaarden voor het verwerven van vaardigheden en vertrouwen. Daarom blijken trainingen in de echte wereld en praktische oefeningen met kinderen bijzonder nuttig om deze vaardigheden te versterken en het vertrouwen te vergroten, temeer omdat kinderen de neiging hebben om een optimistische vooringenomenheid te vertonen door het gevaar te onderschatten en hun capaciteiten te overschatten (Rubio et al., 2021), vooral bij het fietsen (zoals enkele kinderen die aan de gespreksgroepen hebben deelgenomen hebben aangetoond). Als voorbeeld hebben leerlingen van twee scholen ook zeer positief gereageerd op "praktische" lessen (op de fiets voor school W3 en op een kleine quad voor school W1) en op de verrijkende ervaring die ze hebben opgedaan om te begrijpen waar ze zich moeten bevinden en hoe ze zich moeten gedragen in het verkeer. Het effect is des te groter omdat sommige van deze kinderen (van school W3 bijvoorbeeld) geen kans hebben om buiten deze lessen te fietsen.

En tot slot moeten verkeerseducatieprogramma's geen "one shot" zijn. De strategie moet gedurende de hele schoolloopbaan van kinderen (en na 14 jaar) worden geïmplementeerd, zich ontwikkelen en aanpassen aan elk schoolniveau, en gericht zijn op risicogroepen (Assailly, 2017; ETSC, 2022). Langetermijnacties die zowel theoretische als praktische interventies combineren, hebben ook een positieve invloed op het verminderen van risicovol gedrag en verkeersovertredingen, vooral bij het fietsen (Rubio et al., 2021). Deze programma's moeten ook concrete uitleg bevatten over de gevolgen van het overtreden van gedragingen. De kinderen die deelnamen aan de studie hebben laten zien dat ze een begrip hebben opgebouwd van het gevaar, met name door ervaring en observatie ("ik werd bijna aangereden omdat ze op haar telefoon zat", "ik raakte een paal omdat ik op mijn telefoon keek" ...). Niet alle gevolgen zijn echter altijd meetbaar door ervaring.

²⁶ Voor meer details, zie hierover Assailly (2017) en het rapport PIN Flash 43 (ETSC, 2022).

Verkeerseducatietrainingen moeten kinderen de gevolgen van overtredingen duidelijk maken en overbrengen via methoden die gebaseerd zijn op observatie (vooral om ervoor te zorgen dat regels worden geïntegreerd in hun morele waarden) (Granié, 2010). Het overbrengen van de gevolgen van gedragingen helpt ook om gevestigde morele normen te deconstrueren en nieuwe morele normen op te bouwen die attitudes in het verkeer kunnen veranderen. Dit is met name van toepassing op de drie gedragingen die door kinderen zijn geïdentificeerd als gevaarlijk en helaas sociaal aanvaardbaar zijn in België: snelheid, rijden onder invloed van alcohol, afleiding.

6.2 Sociale marketing

"Het ziet er lelijk uit", "Ik zie er belachelijk uit", "Het stoort me", "Het doet pijn", ... De uitspraken van kinderen zijn vrij duidelijk en laten zien dat sommige beschermingsmiddelen aantrekkelijker en comfortabeler kunnen worden gemaakt in hun ogen. Maar zou het verbeteren van de aantrekkelijkheid en het comfort van deze beschermingsmiddelen hen echt aanmoedigen om hun helm te dragen en hun veiligheidsgordel om te doen? Waarschijnlijk niet. Echter, door aandacht te besteden aan specifieke uitspraken, de rol van rolmodellen (vooral sporters), de invloed van sociale netwerken en hun invloedrijke figuren, en zelfs de boodschappen die worden overgebracht in televisieseries, kunnen kansen worden benut. Vandaar dat "sociale marketing" of "marketing van sociale normen" een nuttig instrument kan zijn om kinderen bewust te maken, te informeren en vooral om gedrag te veranderen.

De marketing van sociale normen heeft als doel "gedrag ten goede te veranderen" (IntoTheMinds, online) en omvat het verspreiden van nauwkeurige informatie over gedragingen en hun effecten om gedragsverandering te bevorderen. Door sociale marketing kunnen onjuiste percepties van bepaalde gedragingen worden verminderd, positieve boodschappen worden versterkt die andere gedragingen aanmoedigen, en uiteindelijk kunnen attitudes op de weg veranderen.

Onder de mogelijke campagnes valt het implementeren van bewustmakingscampagnes in samenwerking met invloedrijke figuren onder jongeren (passend bij hun leeftijd) om het dragen van een helm te bevorderen, zoals bijvoorbeeld via sociale netwerken zoals Snapchat, TikTok, enzovoort. Een andere mogelijkheid is het aanmoedigen van reclames om fietsers met helmen te laten zien...

6.3 Een "veilige" benadering

Door een mensgericht perspectief te omarmen, tracht de Safe System benadering een proactieve en preventieve aanpak te realiseren, waarbij planners, ontwerpers en beheerders van het verkeerssysteem zich inzetten om ervoor te zorgen dat het wegverkeerssysteem de weggebruikers ondersteunt bij het aannemen van veilig gedrag (Europese Commissie, 2022). Deze holistische benadering omvat verschillende aspecten van verkeersveiligheid, van infrastructuur tot voertuigen, met inbegrip van handhavingsmaatregelen. Al deze aspecten zijn met elkaar verbonden, dus als er één faalt, lijden de anderen eronder (Europese Commissie, 2022). Onder deze diverse aspecten wordt bijzondere aandacht besteed aan kinderen, vooral wat betreft verkeersvoorzieningen die hen in staat stellen om actief te zijn in hun mobiliteit, en maatregelen om de snelheid te beheersen in de omgeving van hun school en de naleving van verkeersregels te handhaven.

6.3.1 Veiligere verplaatsingen

Veiligere verplaatsingen rondom scholen zijn van cruciaal belang voor het implementeren van veilige voorzieningen voor kinderen: het is vooral tijdens deze routes dat de percepties van ouders en kinderen worden gevormd over hun veiligheid op weg naar school (Europese Commissie, 2002). In lijn met de aanbevelingen van het project "Steden van de toekomst. Steden voor kinderen" van de Europese Commissie (2002), evenals het rapport PIN Flash 43 van het ETSC (2022) dat zich richt op de verkeersveiligheid van kinderen, omvatten de eerste benaderingen in het plannen van voorzieningen en verkeersbeheer het promoten van een reeks maatregelen die gericht zijn op het elimineren van alle mogelijkheden om voor de school te stoppen (vooral op de trottoirs) en het vrijhouden van de schoolingangen van verkeersopstoppingen, het verminderen van het verkeer en de snelheid in schoolzones.

Andere maatregelen, die ook passen binnen de benadering van een veilig systeem, zijn erop gericht kinderen aan te moedigen actieve vormen van transport te gebruiken (en dus de auto te vermijden). Om dit te bereiken, moeten deze verschillende maatregelen zowel het veiligheidsgevoel van kinderen (en ouders) versterken als infrastructurele maatregelen implementeren om ervoor te zorgen dat kinderen (en andere gebruikers) veilig

zijn en dat bestemmingen toegankelijk zijn: fietspaden, fietsenstallingen, trottoirs, verlichte zebrapaden met verkeerslichten, voorzieningen om de snelheid te matigen in schoolzones en het verkeersvolume te verminderen in schoolbuurten.

- Toegankelijkheid:
 - o Voldoende voetgangersinfrastructuur die de verbinding tussen de woonplaatsen van kinderen en de school vergemakkelijkt (zoals trottoirs op alle routes die woonwijken verbinden met scholen, breed genoeg voor kinderen om te spelen), zowel in de straten bij de school als in omliggende straten.
 - o Fietsvoorzieningen bij voorkeur gescheiden van de weg, in de straat van de school maar ook in omliggende straten (zelfs in alle aangrenzende wijken).
 - o Fietsenstallingen bij scholen.
 - o Verlichte en zichtbare zebrapaden.
- Voorzieningen om de snelheid te matigen:
 - o Verkeersdrempels en/of snelheidscontroles (radars).
 - o Uitbreiding van 30 km/u zones naar omliggende straten bij de school.
 - o Verkeerslichten, vooral bij zebrapaden.
- Respect voor kinderen: bewustmakingsboodschappen die aanzetten tot preventief rijgedrag in aanwezigheid van kinderen op de weg (aangepaste snelheid, veilige afstand...).

Scholen, lokale overheden en gemeenschappen spelen ook een rol bij het bevorderen van meer duurzame en actieve mobiliteit. Initiatieven zoals het ontwikkelen van mobiliteitsplannen en lokale programma's om lopen, fietsen en stappen naar school te stimuleren (zoals de loop- en fietsbus) zijn mogelijke benaderingen (ETSC, 2022). Mobiliteitsplannen zouden idealiter veilige routes moeten vastleggen voor kinderen die naar school gaan of terug naar huis.

Veilige routes kunnen worden bepaald door de realiteiten waarmee kinderen onderweg naar school (en terug naar huis) en in de omliggende buurt worden geconfronteerd, in kaart te brengen. Deze analyse identificeert kansen en obstakels voor mobiliteit en verkeersveiligheid in de omgeving van het kind. Diverse aanpakken zijn denkbaar, maar ze moeten nauw aansluiten bij de specifieke kenmerken van het betreffende gebied en de betrokken lokale bevolking (inclusief kinderen, uiteraard), vanuit het perspectief van de kinderen. Verschillende benaderingen zijn mogelijk, waaronder:

- De buurt en de lokale gemeenschap aan het woord laten (zoals het project [Veilig 9040](#) heeft gedaan).
- De route op kinderhoogte verkennen (zie bijvoorbeeld het uitstekende project [Oversteken op kinderhoogte](#)).
- Het gebruik van commentaarwandelingen met kinderen, waarbij de dialoog wordt aangemoedigd om de focus te leggen op de ervaringen, belevingen en observaties van de dagelijkse omgeving van het kind.
- Het uitvoeren van een etnografisch onderzoek naar de routes van kinderen die naar school gaan, door verschillende soorten leefomgevingen.

De betrokkenheid van lokale gemeenschappen betekent ook vertrouwen op praktische kennis over verkeersstromen, bestaande obstakels, gevaarlijke plaatsen... Daarnaast kan de betrokkenheid van lokale gemeenschappen, waaronder vooral ouders van kinderen en hun burens, het gevoel van sociale controle dat ouders hebben over de omgeving waarin hun kinderen zich bevinden, versterken. Deze sociale controle wordt uitgeoefend door burens en volwassenen die de buurt en het gedrag van kinderen in het verkeer in de gaten houden (McDonald et al., 2010).

De analyse van de verkeersveiligheidsbehoeften moet een beroep doen op de ouders, zodat zij hun stem kunnen laten horen over de mobiliteit van hun kinderen, obstakels of opmerkelijke plekken die ze tegenkomen op de route van en naar de school van hun kinderen. Daarnaast kunnen ze helpen bij het identificeren van meer geschikte routes en het voorstellen van veranderingen of educatieve initiatieven die kunnen worden gedeeld met andere scholen (OECD, 2004). Voor kinderen in het basisonderwijs blijven ouders een centrale rol spelen bij het kiezen van het vervoermiddel dat hun kinderen gebruiken, en deze keuze kan worden beïnvloed door de percepties die ouders hebben van de omgeving waarin hun kinderen zich bewegen. Door ouders te betrekken bij het plannen van de routes naar school kunnen we een veilige en positieve omgeving creëren, wat kinderen in staat stelt om een meer onafhankelijke mobiliteit te ontwikkelen en hun kennis van verkeerszaken te vergroten.

6.3.2 Controle- en sanctiestrategieën

Het veiligheidsgevoel in het verkeer wordt versterkt door het gevoel van respect dat kinderen hebben geïdentificeerd tijdens de gesprekken. Respect betekent voor hen dat automobilisten (en andere weggebruikers) hun rijgedrag aanpassen in hun aanwezigheid, maar ook dat ze zich houden aan de verkeersregels (snelheid en afleiding tijdens het rijden, bijvoorbeeld).

Het versterken van respect en het bevorderen van preventie kan worden gestimuleerd door de controlestrategieën (en hun zichtbaarheid) die zowel door de politie als de overheid worden toegepast. Deze strategieën richten zich op verschillende fronten. Regelmatige controles, vooral in schoolzones en op wegen die naar scholen leiden, dragen bij aan het verantwoordelijkheidsgevoel bij ouders en weggebruikers, en helpen ook bij het voorkomen van een gevoel van straffeloosheid.

Het is van groot belang voor kinderen om regelmatig te ervaren dat hun ouders en omgeving worden gecontroleerd, of het nu gaat om snelheidsovertredingen, het dragen van veiligheidsgordels, rijden onder invloed, of zelfs parkeren op de stoep voor de school. Deze waarnemingen vormen de basis voor het versterken van de normen en waarden van kinderen met betrekking tot verkeer, vanaf hun vroegste levensjaren, en dragen bij aan het bevorderen van verkeersveiligheid. Deze controlemaatregelen kunnen op verschillende manieren worden uitgevoerd, zoals door effectieve controles (een politieagent die een ouder controleert die op de stoep geparkeerd staat) of door het plaatsen van apparaten (een radar). Daarnaast kan de aanwezigheid van de politie bij scholen ook een impact hebben. Het effect van politieaanwezigheid op gedragsverandering, zowel bij ouders als bij kinderen, werd met name geïllustreerd met betrekking tot het dragen van de veiligheidsgordel. Het objectieve en subjectieve risico om betrapt te worden moet voldoende hoog zijn en mag niet beperkt blijven tot de omgeving van scholen, om te voorkomen dat er een "conventionele" perceptie van de regel ontstaat, waarvan de toepassing dan afhankelijk zou zijn van de plaats of de context.

Bovendien kunnen controles gepaard gaan met sancties in geval van overtreding. Het uitleggen en communiceren van mogelijke sancties en hun doelen aan kinderen helpt ook om hen te laten begrijpen dat ongepast gedrag in het verkeer strafbaar is en dat het doel ervan is om wederzijds respect en veilig verkeer op de wegen te bevorderen.

Referenties

- Allsop, R. (2020). Drink driving as the commonest drug driving—a perspective from Europe. *International Journal of Environmental Research and Public Health*, 17(24), 1–14. <https://doi.org/10.3390/ijerph17249521>
- Assailly, J. P. (2017). Road safety education: What works? *Patient Education and Counseling*, 100, S24–S29. <https://doi.org/10.1016/j.pec.2015.10.017>
- Baribeau, C., & Germain, M. (2010). *L'entretien de groupe : considérations théoriques et méthodologiques*. 29(1). <https://doi.org/https://doi.org/10.7202/1085131ar>
- Boets, S., Sloomans, F., Schoeters, A., & Dehaes, C. (2024). Rapport sur l'état de la sécurité routière 2023 - Où en sommes-nous deux ans après le lancement de «All for Zero»? *Bruxelles: Vias Institute*.
- Boets, S., Wardenier, N., Moreau, N., & De Roeck, M. (2023). *Deuxième mesure nationale de comportement «distraction au volant» - Prévalence des distractions potentielles visibles au volant*. Bruxelles: Vias Institute.
- Boets, S., Wardenier, N., Vos, N. De, & Bouwen, L. (2023). *Mesure nationale de comportement «Conduite sous l'influence de l'alcool» 2021*. Bruxelles: Vias Institute.
- Bradfer, F. (2011). Jeunes et Mobilité. *La CeMathèque, Janvier*(31).
- Commission européenne. (2002). *Villes d'enfants, villes d'avenir*. Communautés européennes. https://rue-avenir.ch/wp-content/uploads/files/resources/Villes_d_enfants.pdf
- DaCoTa. (2012). *Children in road traffic*. Deliverable 4.8c of the EC FP7 project DaCoTA, European Commission.
- Delannoy, S., & Verwee, I. (2024). Évaluation de la catégorisation des infractions routières. Réflexions sur les infractions routières et le risque d'accident mortel. *Bruxelles: Institut Vias*.
- ETSC. (2018). *Reducing child deaths on European roads* (Issue February). https://etsc.eu/wp-content/uploads/PIN-FLASH_34.pdf
- ETSC. (2022a). *Reducing child deaths on European roads. (PIN Flash Report 43)*. <http://dx.doi.org/>
- ETSC. (2022b). LEARN! Flash 2 – The Role of Education in Reducing Deaths Among Children and Youngsters on European Roads. <https://etsc.eu/wp-content/uploads/LEARN-Flash-2.pdf>
- Europese Commissie. (2022). Road Safety Thematic Report – Safe System Approach. *Brussels, European Commission, Directorate General for Transport*.
- Europese Commissie. (2023). Road Safety Thematic Report – Children. *Brussels, European Commission, Directorate General for Transport*. <https://www.swov.nl/en/facts-figures>.
- Evans, C. (2011). 3. Les groupes de discussion ou focus groups. *Mener l'enquête : Guide Des Études de Publics En Bibliothèque [En Ligne]*, 1–9.
- Godillon, S., & Cloutier, M.-S. (2019). Sur le chemin de l'école : perceptions de parents et d'enfants du primaire face au risque routier lors de la mise en place d'un Trotibus au Québec. *Enfances, Familles, Générations*, 30, 1–22. <https://doi.org/10.7202/1058685ar>
- Ganié, M.-A. (2004a). *L'éducation routière chez l'enfant: évaluation d'actions éducatives. Apports de la recherche en psychologie du développement à la compréhension de l'enfant en sécurité routière*. Rapport INRETS n°254.
- Ganié, M.-A. (2004b). La construction des règles comportementales sur le port de la ceinture chez l'enfant: analyse du contenu d'entretiens auprès d'enfants de 5 et 8 ans. *Recherche - Transports - Sécurité*, 83, 99–114.
- Ganié, M.-A. (2010). Socialisation au risque et construction sociale des comportements de l'enfant piéton : éléments de réflexion pour l'éducation routière. *Enfances, Familles, Générations*, 12, 88–110. <https://doi.org/10.7202/044394ar>

- Hels, T., Bernhoft, I. M., Lyckegaard, A., Houwing, S., Hagenzieker, M., Legrand, S.-A., Isalberti, C., Van der Linden, T., & Verstraete, A. (2011). *Risk of injury by driving with alcohol and other drugs (Deliverable 2.3.5)*.
- Hoekstra, A. T. G., & Twisk, D. A. M. (2010). De rol van ouders in het informele leerproces van kinderen van 4 tot 12 jaar; Een eerste verkenning. In *Stichting Wetenschappelijk Onderzoek Verkeersveiligheid SWOV*. Stichting Wetenschappelijk Onderzoek Verkeersveiligheid SWOV. <https://swov.nl/system/files/publication-downloads/r-2010-19.pdf>
- Institut Vias. (2022). *Briefing « Les enfants et la sécurité routière »*. www.vias.be/briefing
- International Transport Forum. (2018). Speed and crash risk. Research Report. *OECD Publishing, Paris. International Traffic Safety Data and Analysis Group*, 82. <https://www.itf-oecd.org/speed-crash-risk%0Ahttps://trid.trb.org/view/1508779>
- Lam, L. T. (2001). Factors associated with parental safe road behaviour as a pedestrian with young children in metropolitan New South Wales, Australia. *Accident Analysis and Prevention*, 33(2), 203–210. [https://doi.org/10.1016/S0001-4575\(00\)00033-6](https://doi.org/10.1016/S0001-4575(00)00033-6)
- Lewis, P., & Torres, J. (2010). Les parents et les déplacements entre la maison et l'école primaire : quelle place pour l'enfant dans la ville? *Enfances, Familles, Générations*, 12, 44–64. <https://doi.org/10.7202/044392ar>
- Martensen, H., & Daniels, S. (2020). *Combien de victimes pourrait-on éviter en roulant plus prudemment? - Ampleur des principaux facteurs de risque dans la circulation en Belgique*. Bruxelles: Vias Institute.
- McDonald, N. C., Deakin, E., & Aalborg, A. E. (2010). Influence of the social environment on children's school travel. *Preventive Medicine*, 50(SUPPL.), S65–S68. <https://doi.org/10.1016/j.ypmed.2009.08.016>
- Meesmann, U., Moreau, N., Wardenier, N., & Pires, C. (2023). *Perception de la sécurité routière chez les enfants et les parents Étude exploratoire chez les enfants et parents vivant en Belgique*. Bruxelles: Vias Institute.
- Nuytens, N., Lequeux, Q., & Martensen, H. (2022). Impact des caractéristiques des véhicules sur la gravité des blessures des usagers vulnérables de la route. Première analyse descriptive exploratoire et à variables multiples de. *Bruxelles: Vias Institute*.
- OCDE. (2004). Sécurité routière: Mieux protéger les enfants. *Organisation de Coopération et de Développement Économiques*. <https://doi.org/10.1787/9789264106314-en>
- Rubio, B., Legrand, E., Cestac, J., & Assailly, J.-P. (2021). Usage, socialisation et apprentissage du vélo chez les enfants : une revue narrative de la littérature. *RTS. Recherche, Transports, Sécurité*, 2021(Enjeux de sécurité chez les piétons et les cyclistes), 17. https://doi.org/10.25578/RTS_ISSN1951-6614_2021-07
- Schinkus, L., Meesmann, U., Delannoy, S., Wardenier, N., & Torfs, K. (2021). *Quel regard les usagers de la route portent-ils sur la sécurité routière? Quel regard les usagers de la route portent-ils sur la sécurité routière?* (Issue 2018).
- Schoeters, A. (2018). Dossier thématique Sécurité routière n° 17. Enfants. *Bruxelles: Vias Institute*.
- Slootmans, F. (2022). Rapport Statistique 2022 - Accidents de la routes 2021. *Bruxelles: Vias Institute*.
- SWOV. (2019). *Children aged 0-14. SWOV fact sheet. July*, 16. https://swov.nl/sites/default/files/bestanden/downloads/FS_Children_0.pdf
- Thibaud, J.-P. (2022). Parcours commentés. Psychologie de l'environnement : 130 notions clés, 2022. hal-035004033
- Thomson, J. A., Ampofo-Boateng, K., Lee, D. N., Grieve, R., Pitcairn, T. K., & Demetre, J. D. (1998). The effectiveness of parents in promoting the development of road crossing skills in young children. *British Journal of Educational Psychology*, 68(4), 475–491. <https://doi.org/10.1111/j.2044-8279.1998.tb01306.x>
- Tolmie, A., Thomson, J. A., Foot, H. C., Whelan, K., Morrison, S., & McLaren, B. (2005). The effects of adult guidance and peer discussion on the development of children's representations: Evidence from the training of pedestrian skills. *British Journal of Psychology*, 96(2), 181–204.

<https://doi.org/10.1348/000712604X15545>

Van den Berghe, W., & Pelssers, B. (2020). *Vitesse et vitesse excessive - Dossier thématique N°9. Bruxelles: Vias Institute.*

Varet, F., Degraeve, B. et Granié, M.-A. (2018). « Comportements dans l'espace routier : le rôle des attentes sociales », *Le Journal des psychologues* 2018/8 (n° 360), p. 24-29. DOI 10.3917/jdp.360.0024

Wardenier, N., Vervoort, M., Silverans, P., Boets, S., & Ben Messaoud, Y. (2023). Mesure nationale de comportement en matière de vitesse 2021. *Bruxelles: Vias Institute.*

Wolfe, M. K., & McDonald, N. C. (2016). Association between neighborhood social environment and children's independent mobility. *Journal of Physical Activity and Health*, 13(9), 970–979. <https://doi.org/10.1123/jpah.2015-0662>

Zwerts, E., Allaert, G., Janssens, D., Wets, G., & Witlox, F. (2010). How children view their travel behaviour: A case study from Flanders (Belgium). *Journal of Transport Geography*, 18(6), 702–710. <https://doi.org/10.1016/j.jtrangeo.2009.10.002>

Sites internet :

IntoTheMind (en ligne). Marketing social : définition, mise en œuvre, exemples [Guide 2021] : <https://www.intotheminds.com/blog/marketing-social-definition/> (consulté le 23 mars 2024).

Claude, G. (2021, 24 mars). *Le focus group (groupe de discussion) : caractéristiques, utilisation et exemples.* Scribbr. <https://www.scribbr.fr/methodologie/focus-group/> (consulté le 13 février 2024).

Le Focus Group (en ligne). https://www.spiral.uliege.be/cms/c_5216991/fr/spiral-le-focus-group (consulté le 13 février 2024).

ONU Femmes - Centre de connaissances virtuel pour mettre fin à la violence contre les femmes et les filles (en ligne). Groupes de discussions : <https://www.endvawnow.org/fr/articles/921-groupes-de-discussion.html> (consulté le 13 février 2024).

Bijlage I - Brief en toestemmingsformulier gericht aan de ouders van de kinderen die deelnemen aan de studie "Kinderen en Verkeersveiligheid"



Vias insitute
Haachtsesteenweg, 1405
1130 Brussel

Brussel, 7 november 2023

Onderwerp: Kennisgeving aan ouders over het studieproject verkeersveiligheid voor kinderen in het 5^e en 6^e leerjaar basisonderwijs.

Geachte heer of mevrouw,
Beste ouders,

In november 2023 organiseert Vias institute op de school van uw kind discussieworkshops over verkeersveiligheid voor kinderen. Het doel van deze workshops is om kinderen van het 5^e en 6^e leerjaar in hun eigen woorden te laten vertellen wat zij associëren met verkeersveiligheid en welk gedrag zij op de weg vertonen of waarnemen. De discussieworkshops worden tijdens de schooluren georganiseerd en zullen een halve dag duren.

De workshops zullen gehouden worden in [redacted] op

[redacted]

De deelname van uw kind aan de workshops is vrijwillig. Een schriftelijke toestemming van u als ouder is echter noodzakelijk voordat uw kind kan deelnemen aan de workshops. Door het document in bijlage van deze brief volledig in te vullen en te ondertekenen kunt u uw toestemming geven.

Een meer gedetailleerde beschrijving van de doelstellingen van het onderzoek en de gegevens die tijdens de discussies verzameld zullen worden, zijn ook te vinden in de bijlage.

Heeft u nog vragen?

We hopen dat deze brief u voldoende informatie heeft gegeven over ons project. Mocht u nog vragen hebben, aarzel dan niet om contact op te nemen met de onderzoekers van Vias institute via Research@vias.be.

Met vriendelijke groeten,
Het team van Vias institute



Formulier voor geïnformeerde toestemming - Discussiewerkshops

VERKLARING

Hierbij verklaar ik dat ik kennis heb genomen van het bijgevoegde document over het studieproject verkeersveiligheid voor kinderen uit het 5^{de} en 6^{de} leerjaar basisonderwijs. Ik ben op de hoogte gebracht van het doel en de inhoud van het onderzoek dat door Vias institute in de klas van mijn kind zal worden uitgevoerd en welke gegevens er verzameld zullen worden.

Dit document moet uiterlijk op de dag van de discussiewerkshops door het kind worden ingeleverd.

(selecteren en invullen wat van toepassing is)

- Ja**, ik (wij), ondergetekende(n),

.....
.....
.....

..... wettelijke vertegenwoordiger(s) van de leerling (voornaam),

.....

..... geef/geven toestemming voor zijn/haar vrijwillige deelname aan dit onderzoek en

geef/geven toestemming voor het gebruik van de verzamelde gegevens, zoals beschreven in bijlage.

- Nee**, ik (wij), ondergetekende(n),

.....
.....
.....
.....

wettelijke vertegenwoordiger(s) van de leerling (voornaam),

.....

..... geef/geven geen toestemming voor zijn/haar vrijwillige deelname aan dit onderzoek en

geef/geven geen toestemming voor het gebruik van de verzamelde gegevens, zoals beschreven in

bijlage.

Datum:

Handtekening(en)

Meer informatie nodig?

Neem contact met ons op via
Research@vias.be

Instituut Vias

Haachtssesteenweg 1405, 1130 Brussel - Chaussée de Haecht 1405, 1130 Bruxelles - +32 2 244 15 11 - info@vias.be - www.vias.be -
BTW/TVA BE 0432.570.411

Bijlage

Deze bijlage geeft aanvullende informatie over de doelstellingen van de discussieworkshops die op de school van uw kind worden georganiseerd. Gelieve deze bijlage te lezen voordat u het toestemmingsformulier ondertekent.

1. Doel van het onderzoek:

In opdracht van de *Federale Overheidsdienst Mobiliteit en Vervoer* en uitgevoerd door Vias institute, heeft de studie "verkeersveiligheid voor kinderen" het doel na te gaan welke percepties kinderen uit het 5^{de} en 6^{de} leerjaar basisonderwijs hebben van verkeersveiligheid. Door het organiseren van discussieworkshops wil de studie kinderen de kans geven hun ervaringen in het verkeer te delen en te praten over de gedragingen die ze als gevaarlijk of veilig beschouwen.

De discussieworkshops duren een halve dag en vinden plaats in de klas. Ze zullen begeleid worden door onderzoekers van Vias institute.

2. Gegevensverzameling:

De volgende persoonlijke gegevens worden verzameld:

- Voornaam kind
- Schoolniveau (5^e of 6^e)
- Naam school

De informatie van de kinderen wordt uitsluitend gebruikt voor het organiseren van het onderzoek en het faciliteren van de discussies (het gebruik van de voornaam van uw kind maakt de discussie persoonlijker en gemakkelijker). Na de workshops zullen de namen van de kinderen en de scholen gekoppeld worden aan codes om zo de gegevens te anonimiseren en de verwerking van persoonsgegevens zoveel mogelijk te beperken. De onderzoeksgegevens worden uitsluitend verzameld in het kader van het onderzoek "verkeersveiligheid voor kinderen" en voor wetenschappelijke onderzoeksdoeleinden. De gegevens worden niet gedeeld met derden. Alle persoonlijke gegevens worden verwijderd aan het einde van het project op 30 maart 2024.

Alle andere niet-persoonsgebonden gegevens worden gedurende 3 jaar bewaard voor verdere analyse, in het bijzonder voor mogelijke wetenschappelijke publicaties. Deze gegevens hebben betrekking op de volgende aspecten:

- Gebruikte vervoersmiddelen (in diverse contexten, zoals de weg naar school en de hobby);
- Gedrag als weggebruiker;
- Waargenomen gedrag;
- Percepties en normen met betrekking tot bepaald risicovol of veilig gedrag;
- Percepties en normen met betrekking tot verkeersveiligheid.



3. Deelname en toestemming

De deelname van uw kind is vrijwillig en met toestemming van zijn/haar wettelijke vertegenwoordiger(s). Om uw kind te laten deelnemen aan de discussieworkshops, vragen wij u het bijgevoegde toestemmingsformulier in te vullen en te ondertekenen.

Indien u verkiest dat uw kind niet deelneemt aan het onderzoek, vragen wij u om dit eveneens aan te geven in hetzelfde formulier.

Aangezien deelname vrijwillig is, kunnen de kinderen zelf kiezen of ze tijdens de workshops alle of een deel van de vragen beantwoorden.

De verwerking van persoonsgegevens gebeurt volgens een coderingsprocedure die ontworpen is om de identificatie van de kinderen en scholen die deelnemen aan het onderzoek zoveel mogelijk te beperken. Rekening houdende met deze procedure is het voor de deelnemers niet mogelijk om zich terug te trekken uit het onderzoek nadat de onderzoekers van Vias de workshops hebben georganiseerd, aangezien de codering het onmogelijk maakt om de gegevens opnieuw aan de deelnemer te koppelen.

Vias institute en zijn onderzoekers nemen alle mogelijke maatregelen om de persoonlijke gegevens die zij verwerken te beschermen. Voor meer informatie over hoe we dit doen, verwijzen we naar ons privacybeleid: <https://www.vias.be/fr/privacy-policy/>.

4. Heeft u nog vragen?

We hopen dat deze brief u voldoende informatie heeft gegeven over ons project. Mocht u nog vragen hebben, aarzel dan niet om contact op te nemen met de onderzoekers van Vias institute via Research@vias.be.

Met vriendelijke groeten,

Het team van Vias institute



Bijlage II –Illustraties gebruikt in fase 1 van de gesprekken

De onderstaande foto's zijn afgedrukt op A6-formaat en willekeurig verspreid op de gespreksgroepen na het bespreken van de "eerste associaties".



Bijlage IV – Illustraties gebruikt in fase 3 van de gesprekken

De onderstaande foto's zijn afgedrukt op A6-formaat en willekeurig verspreid op de gespreksgroepen nadat fase 3, "mijn ideale verkeersveiligheid", was besproken.





Vias institute

Haachtsesteenweg 1405
1130 Brussel

+32 2 244 15 11

info@vias.be

www.vias.be