



Rapport nr. 2025 - R - 05 – NL

Mobiliteit en verkeersveiligheid: hoe zit het met de adolescenten in België?

Resultaten van een bevraging van gedrag, attitudes en percepties

Rapportnummer	2025 - R - 05 – NL
Wettelijk depot	D/2025/0779/13
Opdrachtgever	Federale Overheidsdienst Mobiliteit en Vervoer
Publicatiedatum	20/05/2025
Auteur(s)	Nathalie Moreau, Sofie Boets, Uta Meesmann, Isabel Verwee
Review	Marie-Axelle Granié, (Université Gustave Eiffel)
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:
 Moreau, N., Boets, S., et al. (2025). Mobiliteit en verkeersveiligheid: hoe zit het met de adolescenten in België?
 – Resultaten van een bevraging van gedrag, attitudes en percepties, Brussel : Vias institute

Ce rapport est également disponible en français.

This report includes a summary in English.

Vias institute dankt alle secundaire scholen die hebben ingestemd met deelname aan deze studie, evenals alle adolescenten die de vragenlijst invulden met betrekking tot hun ervaringen, percepties en gedrag als weggebruiker.

Inhoud

Tabellen- en figurenlijst	5
Samenvatting	8
1.1 Inleiding	8
1.2 Methodologie	8
1.3 Resultaten	9
1.4 Aanbevelingen	10
Summary	11
1.1 Introduction	11
1.2 Methodology	11
1.3 Results	12
1.4 Recommendations	13
2 Inleiding	14
2.1 Mobiliteit	14
2.2 Adolescentie, kwetsbare weggebruikers en risicogedrag	15
2.3 Verkeersslachtoffers	16
2.3.1 Gebruikte vervoerswijze	17
2.3.2 Ernstgraad	17
2.3.3 Evolutie in de tijd	18
2.3.4 Bestuurder of passagier	19
3 Methodologie	21
3.1 Onderzoeksvraag	21
3.2 Opzet van de studie	21
3.2.1 Steekproef	21
3.2.2 Gegevensverzameling	21
3.2.3 Informatie, toestemming en ethische commissie	22
3.2.4 Vragenlijst	22
3.3 Kwaliteitscontrole en verwerking van de gegevens	24
3.3.1 Respons- en participatiegraad	24
3.3.2 Opschoning van de gegevens	24
3.3.3 Weging	25
3.3.4 Gegevensverwerking en analyses	25
4 Resultaten	26
4.1 Beschrijving van de steekproef	26
4.2 Inrichting van het woongebied en verkeersveiligheid	28
4.3 Mobiliteit	29
4.3.1 Gender	31
4.3.2 Leeftijd	33

4.4	Gedrag als weggebruiker	35
4.4.1	Aanvaardbaarheid van gedragingen	35
4.4.2	Zelfgerapporteerde gedragingen	37
4.4.3	Risicoperceptie van gedrag	44
4.5	Gepercipieerde veiligheid per vervoermiddel	47
4.6	Steun voor beleidsmaatregelen	48
4.6.1	Gender	49
4.6.2	Leeftijd	50
4.7	Invloed van vrienden	50
4.7.1	Gender	51
4.7.2	Leeftijd	52
4.8	Gedrag van ouders	53
4.9	Ongevallen in het verkeer	53
5	Discussie	55
5.1	Mobiliteit en ervaren veiligheid	55
5.2	Zelfgerapporteerd gedrag	56
5.3	Risicoperceptie	58
5.4	Invloed van vrienden en naasten	58
5.5	Steun voor beleidsmaatregelen	59
5.6	Verkeersongevallen	59
5.7	Genderverschillen	60
5.8	Leeftijdsverschillen	61
5.9	Conclusie	62
6	Beperkingen	64
7	Conclusie en aanbeveling	65
7.1	"Safe System"-benadering	65
7.1.1	Vorming en sensibilisering	65
7.1.2	Veiligere wegen en snelheden	66
7.1.3	Veiligere technologie in voertuigen	66
7.1.4	Controles en sancties	66
7.1.5	Participatieve aanpak	67
7.2	Voortzetting van onderzoek naar mobiliteit en verkeersveiligheid bij adolescenten	67
8	Referenties	68
9	Bijlagen	72
9.1	Document voor ouders van leerlingen jonger dan 18 jaar	72
9.2	Kennisgeving van gegevensverwerking	74
9.3	Document voor leerlingen	78
9.4	Vragenlijst	79

Tabellen- en figurenlijst

Tabel 1.	Verdeling van verkeersslachtoffers naar ernstgraad, voor alle slachtoffers en slachtoffers van 15-19 jaar in 2023.	17
Tabel 2.	Verdeling van de leerlingen in de referentiepopulatie en in de steekproef, naar regio, taalstelsel en studiejaar.	25
Tabel 3.	Niet gewogen verdeling van de leerlingen naar gender, leeftijd, studiejaar en woonregio (in %).	26
Tabel 4.	Gewogen verdeling van de leerlingen naar woonomgeving, thuis gesproken taal/talen, aantal kinderen en gepercipieerde welstand van het gezin (in %).	27
Tabel 5.	Gewogen verdeling van leerlingen die (helemaal) akkoord gaan met de stellingen over de infrastructuur in de woonomgeving voor verplaatsingen te voet of met de fiets (in %).	28
Tabel 6.	Gewogen verdeling van de leerlingen naargelang ze alleen naar school gaan of niet en, indien niet, door wie ze meestal worden begeleid (in %).	30
Tabel 7.	Gewogen verdeling van de leerlingen die "(helemaal) akkoord – (4-5/5)" gaan met de voorgestelde stellingen (in %)	50
Figuur 1.	Sterftecijfer (doden 30 dagen) ten gevolge van een verkeersongeval tussen 2014 en 2023 in België, naar leeftijd.	16
Figuur 2.	Verdeling van verkeersslachtoffers naar gebruikte vervoerswijze (in %) onder slachtoffers van 15-19 jaar (n=4.439) en alle slachtoffers in 2023 (n=45.243).	17
Figuur 3.	Evolutie van het aantal adolescente verkeersslachtoffers (15-19 jaar, n=4.439) in België tussen 2013 en 2023, per regio.	18
Figuur 4.	Evolutie van het aantal adolescente verkeersslachtoffers (15-19 jaar, n=4.439) in België tussen 2013 en 2023, naar geslacht.	19
Figuur 5.	Verdeling van adolescente verkeersslachtoffers (15-19 jaar, n=4.439) in 2023 in België naar rol op het moment van het ongeval (bestuurder, passagier of voetganger).	19
Figuur 6.	Verdeling van adolescente verkeersslachtoffers als BESTUURDER (n=3.280) of PASSAGIER (n=791) (15-19 jaar) in België in 2023, naar vervoerswijze.	20
Figuur 7.	Gewogen verdeling van leerlingen die (helemaal) akkoord gaan met stellingen over beschikbare infrastructuur en veiligheid bij verplaatsingen te voet of met de fiets in hun woonomgeving (in %).	28
Figuur 8.	Gewogen verdeling van de vervoerswijzen die minstens één keer werden gebruikt in de afgelopen 12 maanden (in %).	29
Figuur 9.	Gewogen verdeling van vervoerswijzen die vaak werden gebruikt in de afgelopen 12 maanden (in %).	29
Figuur 10.	Gewogen verdeling van het voornaamste vervoermiddel om naar school te gaan tijdens het schooljaar, bij goed en bij slecht weer (in %).	30
Figuur 11.	Gewogen verdeling van vervoerswijzen die vaak gebruikt werden in de afgelopen 12 maanden, naar gender (in % – enkel statistisch significante verschillen).	31
Figuur 12.	Gewogen verdeling van het voornaamste vervoermiddel om naar school te gaan bij goed weer, tijdens het schooljaar, naar gender (in %).	32
Figuur 13.	Gewogen verdeling van leerlingen naargelang wie hen vergezelt naar school, onder degenen die niet (bijna) altijd alleen naar school gaan, naar gender (in %).	32
Figuur 14.	Gewogen verdeling van vervoerswijzen die minstens een paar keer per week gebruikt werden in de afgelopen 12 maanden, onder leerlingen van 16 jaar of jonger en van 17 jaar of ouder (in % – enkel statistisch significante verschillen).	33
Figuur 15.	Gewogen verdeling van het voornaamste vervoermiddel om naar school te gaan bij goed weer, tijdens het schooljaar, onder leerlingen van 16 jaar of jonger en van 17 jaar of ouder (in %).	34
Figuur 16.	Gewogen verdeling van leerlingen naargelang wie hen vergezelt naar school, onder degenen die niet (bijna) altijd alleen naar school gaan, naar leeftijd (in %).	34

Figuur 17. Gewogen verdeling van de leerlingen die aangeven dat hun vrienden de vermelde gedragingen aanvaardbaar vinden (in %).	35
Figuur 18. Gewogen verdeling van de leerlingen die aangeven dat hun vrienden de vermelde gedragingen aanvaardbaar vinden, naar gender (in % – enkel statistisch significante verschillen).	36
Figuur 19. Gewogen verdeling van de gedragingen die minstens één keer zijn gesteld in de afgelopen 30 dagen, bij leerlingen die zich tijdens de afgelopen 12 maanden minstens een paar keer per maand te voet verplaatst hebben (n=1.230) (in %).	37
Figuur 20. Gewogen verdeling van de gedragingen die minstens één keer zijn gesteld in de afgelopen 30 dagen, bij leerlingen die zich tijdens de afgelopen 12 maanden minstens een paar keer per maand te voet hebben verplaatst, naar gender (in % – enkel statistisch significante verschillen).	38
Figuur 21. Gewogen verdeling van de gedragingen die minstens één keer zijn gesteld in de afgelopen 30 dagen, bij leerlingen die zich tijdens de afgelopen 12 maanden minstens een paar keer per maand te voet hebben verplaatst, naar leeftijd (in % – enkel statistisch significante verschillen).	38
Figuur 22. Gewogen verdeling van de gedragingen die minstens één keer zijn gesteld in de afgelopen 30 dagen, bij leerlingen die tijdens de afgelopen 12 maanden minstens een paar keer per maand als passagier in een auto hebben meegereden (n=1.280) (in %).	39
Figuur 23. Gewogen verdeling van de gedragingen die minstens één keer zijn gesteld in de afgelopen 30 dagen, bij leerlingen jonger dan 17 jaar die tijdens de afgelopen 12 maanden minstens een paar keer per maand met de (al dan niet elektrische) fiets hebben gereden (n=540) (in %).	40
Figuur 24. Gewogen verdeling van de gedragingen die minstens één keer zijn gesteld in de afgelopen 30 dagen, bij leerlingen jonger dan 17 jaar die tijdens de afgelopen 12 maanden minstens een paar keer per maand met de (al dan niet elektrische) fiets hebben gereden, naar gender (in % – enkel statistisch significante verschillen).	41
Figuur 25. Gewogen verdeling van de gedragingen die minstens één keer zijn gesteld in de afgelopen 30 dagen, bij leerlingen die tijdens de afgelopen 12 maanden minstens een paar keer per maand met een elektrische step hebben gereden (n=108) (in %).	42
Figuur 26. Gewogen verdeling van de gedragingen die minstens één keer zijn gesteld in de afgelopen 30 dagen, bij leerlingen die tijdens de afgelopen 12 maanden minstens een paar keer per maand met de auto hebben gereden (n=200) (in %).	43
Figuur 27. Gewogen verdeling van de gedragingen die minstens één keer zijn gesteld in de afgelopen 30 dagen, bij leerlingen die tijdens de afgelopen 12 maanden minstens een paar keer per maand met de auto hebben gereden, naar gender (in % – enkel statistisch significante verschillen).	43
Figuur 28. Gewogen verdeling van de leerlingen die de gedragingen als (zeer) risicovol beschouwen (in %).	44
Figuur 29. Gewogen verdeling van de leerlingen die de gedragingen als (zeer) risicovol beschouwen, naar gender (in % – enkel statistisch significante verschillen).	45
Figuur 30. Gewogen verdeling van de leerlingen die de gedragingen als (zeer) risicovol beschouwen, naar leeftijd (in % – enkel statistisch significante verschillen).	46
Figuur 31. Gewogen verdeling van de gemiddelde score van de gepercipieerde veiligheid volgens het vervoermiddel, bij leerlingen die het vervoermiddel minstens één keer gebruikten in de afgelopen 12 maanden (in %).	47
Figuur 32. Gewogen verdeling van de gemiddelde score van de gepercipieerde veiligheid volgens het vervoermiddel, bij leerlingen die het vervoermiddel minstens één keer gebruikten in de afgelopen 12 maanden, naar gender (gemiddelde score en standaarddeviatie – enkel statistisch significante verschillen).	48
Figuur 33. Gewogen verdeling van de leerlingen die aangeven voorstander te zijn ("(helemaal) voor") van de voorgestelde beleidsmaatregelen (in %).	49
Figuur 34. Gewogen verdeling van de leerlingen die aangeven voorstander te zijn ("(helemaal) voor") van de voorgestelde beleidsmaatregelen, naar gender (in % – enkel statistisch significante verschillen).	49
Figuur 35. Gewogen verdeling van de leerlingen die aangeven voorstander te zijn ("(helemaal) voor") van de voorgestelde beleidsmaatregelen, naar leeftijd (in % – enkel statistisch significante verschillen).	50
Figuur 36. Gewogen verdeling van het gekozen gedrag van de leerlingen in de voorgestelde situatie (in %).	51
Figuur 37. Gewogen verdeling van het gekozen gedrag van de leerlingen in de voorgestelde situatie, naar gender (in %).	51

Figuur 38. Gewogen verdeling van het gekozen gedrag van leerlingen in de voorgestelde situatie, naar leeftijd (in %).	52
Figuur 39. Gewogen verdeling van het gedrag dat de ouder (voogd/verzorger) aan het stuur heeft gesteld (in %, minstens één keer in de afgelopen 30 dagen).	53
Figuur 40. Gewogen verdeling van de leerlingen volgens de frequentie van verkeersongevallen waarbij ze betrokken waren in de afgelopen 12 maanden (in %).	53
Figuur 41. Gewogen verdeling van het gebruikte vervoermiddel op het moment van het verkeersongeval, bij wie minstens in één ongeval betrokken was in de afgelopen 12 maanden (in % – meerdere antwoorden mogelijk).	54
Figuur 42. Gewogen verdeling van het gebruikte vervoermiddel op het moment van het verkeersongeval, bij leerlingen die in de afgelopen 12 maanden minstens in één ongeval betrokken waren, naar gender (in %).	54

Samenvatting

1.1 Inleiding

Voor zover wij weten, zijn er in België weinig studies uitgevoerd die zich specifiek richten op de mobiliteit en verkeersveiligheid van adolescenten. Nochtans is deze levensfase bijzonder geschikt om gezondheidsbevorderend gedrag te stimuleren en te verankeren, onder meer door het stimuleren van actieve vervoerswijzen en het voorkomen van risicogedrag in het verkeer.

Het type vervoermiddel en de frequentie van het gebruik ervan evolueren met de leeftijd. Vanaf de adolescentie en met het steeds zelfstandiger worden van jongeren zien we dit veelal veranderen. Adolescenten nemen vooral als voetganger, fietser of passagier in een gemotoriseerd voertuig deel aan het verkeer. Het gebruik van het openbaar vervoer neemt toe met de leeftijd, net als het besturen van gemotoriseerde voertuigen in functie van de in België wettelijk vereiste leeftijd om dergelijke voertuigen te mogen besturen.

Wat de volksgezondheid betreft, blijven verkeersongevallen één van de belangrijkste oorzaken van overlijden en letsels bij jongeren. In 2021 registreerde de Wereldgezondheidsorganisatie wereldwijd meer dan 100.000 verkeersdoden onder adolescenten van 10 tot 19 jaar, van wie de meesten behoorden tot de categorie kwetsbare weggebruikers.

De officiële Belgische statistieken telden in 2023 45.243 verkeersslachtoffers met lichamelijk letsel. Eén op de tien slachtoffers (9,8%) was een adolescent tussen 15 en 19 jaar. Sinds 2013 is het aantal verkeersslachtoffers onder adolescenten van 15 tot 19 jaar met ongeveer 20% gedaald. Er zijn regionale verschillen (in het nadeel van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest), evenals genderverschillen. In 2023 was twee derde van de slachtoffers in de leeftijdsgroep 15-19 jaar een jongen en de evolutie sinds 2013 is gunstiger voor meisjes (-27,8%) dan voor jongens (-16,5%).

1.2 Methodologie

Het doel van deze studie was om de verschillende vervoerswijzen die gebruikt worden door adolescenten ingeschreven in het gewoon voltijds hoger secundair onderwijs in België te beschrijven, evenals hun gedrag, percepties en attitudes op het vlak van verkeersveiligheid.

De gehanteerde methodologie is grotendeels gebaseerd op die van het internationaal onderzoek naar gezondheidsgerelateerd gedrag bij jongeren, het "Health Behaviour in School-aged Children (HBSC)" onderzoek (Currie et al., 2014; Inchley et al., 2018).

De steekproef werd opgebouwd in twee fasen. Eerst werden scholen willekeurig geselecteerd, proportioneel aan de schoolpopulatie per taalgemeenschap, onderwijsnet en provincie. Vervolgens werden klassen willekeurig gekozen op basis van lijsten die aangeleverd werden door de geselecteerde scholen die hadden ingestemd met deelname aan het onderzoek. De gegevens werden verzameld aan de hand van een vragenlijst. Scholen hadden de vrije keuze tussen een papieren versie of een online versie van de vragenlijst, ontwikkeld via het Key Survey-platform (<https://www.keysurvey.com/>).

De voornaamste thema's die aan bod kwamen, hadden betrekking op de verschillende vervoermiddelen die adolescenten gebruiken en de frequentie ervan, gedrag van adolescenten in het verkeer, normen die zij bij hun vrienden waarnemen met betrekking tot bepaald gedrag, hun veiligheidsperceptie bij het gebruik van de verschillende vervoermiddelen, en hun eventuele steun voor diverse beleidsmaatregelen inzake verkeersveiligheid. Het onderzoeksprotocol werd ter goedkeuring voorgelegd aan de Commissie Medische Ethiek van het UZ-VUB, die het op 31/01/2024 heeft goedgekeurd (EC-nummer: EC-2023-349).

Na de opschoning van de gegevens omvat de uiteindelijke steekproef 1.484 respondenten. In de analyses werd een wegingscoëfficiënt toegepast op basis van het schoolniveau (4^{de}, 5^{de}, 6^{de} en 7^{de} jaar), de regio van de school (Wallonië, Vlaanderen, Brussel) en het taalstelsel, om eventuele afwijkingen ten opzichte van de schoolpopulatie in het voltijds gewoon hoger secundair onderwijs (exclusief buitengewoon onderwijs) in België te corrigeren. Naast het toepassen van individuele weging werd bij de statistische analyses ook rekening gehouden met de opbouw van de steekproef in twee stappen. De verwerking van de gegevens en de analyses werden uitgevoerd met de software StataCorp. 2013. Stata: Release 13.

1.3 Resultaten

Ongeveer de helft van de respondenten identificeert zich als meisje en iets meer dan vier op de tien als jongen. De steekproef is gelijkmatig verdeeld over leerlingen uit het 4^{de} jaar, het 5^{de} jaar en het 6^{de}/7^{de} jaar.

Hoewel de resultaten over het veiligheidsgevoel in de eigen woonomgeving wanneer ze zich te voet of met de fiets verplaatsen over het algemeen positief zijn, toont de studie toch aan dat één leerling op vijf fietsen in zijn/haar omgeving gevaarlijk vindt vanwege het verkeer en dat één leerling op tien zich ook te voet onveilig voelt.

Passagier zijn in een auto en zich te voet verplaatsen, zijn de twee vervoerswijzen die het vaakst gebruikt worden. Deze werden door ongeveer zeven op tien adolescenten vermeld als vaak gebruikt. Daarna volgt het openbaar vervoer (5 op 10 'vaak'). Regelmatig gebruik van een niet-elektrische fiets wordt door vier op tien jongeren gerapporteerd. Op de 5^{de} plaats staat de elektrische fiets die door 13.6% van de leerlingen vaak gebruikt wordt. Uit de studie blijkt dat de zes vervoerswijzen die het vaakst worden gebruikt, ook als de veiligste beschouwd worden door de adolescenten.

Naar school gaan de middelbare scholieren het vaakst met het openbaar vervoer (ongeveer 1 op 3), gevolgd door met de niet-elektrische fiets (25%) bij goed weer of als passagier in een wagen bij slecht weer (30%).

Wat het zelfgerapporteerd gedrag van adolescenten in het verkeer betreft, komen bepaalde risicogedragingen voor bij meerdere vervoerswijzen, zoals het gebruik van de gsm, luisteren naar muziek of oversteken bij rood licht. Meer dan 80% van de jongeren geeft aan als voetganger in het verkeer de gsm te gebruiken om te bellen of om op het scherm te kijken, met oortjes/koptelefoon muziek te luisteren en over te steken op een andere plaats dan op een zebrapad op minder dan 30 meter afstand. Maar liefst 9 op 10 (elektrisch) fietsende leerlingen zegt wel eens geen helm gedragen te hebben tijdens het fietsen in de laatste maand. Minstens 3 op de 4 geeft ook aan geen reflecterend materiaal te dragen en naar muziek te luisteren tijdens het fietsen. Minstens de helft van de leerlingen gebruikt daarnaast ook de gsm op de fiets; 6 op de 10 zelfs voor interactie met het scherm. Op de e-step is het vaakst gerapporteerde gedrag rijden op het voetpad (8 op 10 jongeren), gevolgd door rijden zonder helm (bijna 8 op 10) en 7 op 10 leerlingen die e-stappen zeggen wel eens te rijden met één of meer passagiers op de e-step. Vier op tien adolescenten geven aan dat ze op de achterbank van een auto hun veiligheidsgordel niet dragen. Als passagier vooraan in de wagen halveert dit cijfer. Onder jonge autobestuurders tenslotte is het niet naleven van de snelheidsbeperking het vaakst gerapporteerde gedrag (één op twee adolescenten).

Wat het waargenomen risico van verschillende gedragingen in het verkeer betreft, beschouwen adolescenten vier gedragingen – allemaal in verband met de auto – het vaakst als "(heel) risicovol", namelijk: rijden onder invloed van alcohol (bijna 9 op 10), rijden zonder veiligheidsgordel (als bestuurder: 8 op 10; als passagier vooraan: 7 op 10) en rijden met een gsm in de hand (7 op 10). Opvallend is dat geen gordel dragen achter in een auto slechts door 46% als (heel) riskant gezien wordt. Andere gedragingen waar de jongeren verdeeld over denken (door ongeveer 5 op 10 gepercipieerd als (heel) risicovol), zijn o.a. te snel rijden met de wagen, fietsen onder invloed van alcohol en fietsen met een gsm in de hand. Daarnaast vindt slechts een minderheid e-stappen met een passagier (ong. 4 op 10) en fietsen zonder helm (ong. 2 op 10) risicovol.

Wat de waargenomen normen van vrienden betreft, zijn de vier gedragingen die de adolescenten het meest risicovol vinden, ook de volgens hen minst aanvaardbare gedragingen voor hun vrienden. Daarnaast geeft één op vier adolescenten aan dat hij/zij meer risico neemt in het verkeer wanneer hij/zij met vrienden is dan wanneer hij/zij alleen is. Eén op zeven zegt ook wel eens dingen te doen omdat ze het gevoel hebben dat hun vrienden willen dat ze dat doen (groepsdruk).

Het verplicht maken van het dragen van een fietshelm voor kinderen jonger dan 12 jaar is de maatregel die de meeste steun krijgt onder adolescenten (7 op 10 jongeren zijn voor). Die steun halveert echter als de maatregel wordt uitgebreid naar e-stepgebruikers, en daalt nog verder naar 31% als ze geldt voor alle fietsers. Een beleid van nultolerantie voor rijden onder invloed van alcohol krijgt de steun van ongeveer zes op tien adolescenten, op voorwaarde dat het gericht is op beginnende bestuurders. Die steun neemt af als de maatregel voor alle bestuurders zou gelden (4 op 10), en nog meer als ze zou worden uitgebreid naar fietsers (3 op 10).

Tot slot bracht het onderzoek ook genderverschillen aan het licht binnen de verschillende onderzochte thema's. Meisjes verplaatsen zich vaker als passagier in een auto, terwijl jongens vaker de fiets gebruiken. Wat risicogedrag in het verkeer betreft, zijn de verschillen over het algemeen in het nadeel van jongens. Er zijn ook enkele leeftijdsverschillen, zij het minder frequent. Zo neemt het gebruik van openbaar vervoer toe met de leeftijd, terwijl het gebruik van de fiets afneemt. Er worden weinig leeftijdsverschillen waargenomen wat zelfgerapporteerd risicogedrag betreft, maar de risicoperceptie lijkt toe te nemen met de leeftijd.

1.4 Aanbevelingen

België heeft, net als de andere lidstaten van de Europese Unie, de "Safe System"-benadering aangenomen met het oog op het behalen van de gezamenlijke doelstelling "Vision Zero". In dat opzicht is het belangrijk dat adolescenten zich veilig in het verkeer kunnen begeven.

In overeenstemming met deze benadering, rekening houdend met de resultaten van deze studie en de aanbevelingen uit recente studies over kinderen in België, worden de volgende maatregelen voorgesteld om de verkeersveiligheid van adolescenten te verbeteren:

- adolescenten, hun leeftijdsgenoten en hun ouders opleiden en sensibiliseren om risicogedrag te voorkomen en hen in staat te stellen zich veilig in het verkeer te begeven;
- een participatieve benadering ontwikkelen waarbij jongeren worden betrokken bij de ontwikkeling van een veilig verkeerssysteem en van gepaste maatregelen;
- investeren in infrastructuur en weginrichting die de veiligheid van jongeren te voet of met de fiets kunnen garanderen;
- de snelheid van gemotoriseerde voertuigen beperken wanneer kwetsbare weggebruikers in contact komen met gemotoriseerde voertuigen (bijv. 30 km/u in stedelijke gebieden of in schoolstraten);
- de ontwikkeling en integratie voortzetten van veiligheidssystemen in gemotoriseerde voertuigen ter bescherming van kwetsbare weggebruikers (bijv. intelligente snelheidsassistentie [ISA], automatische noodrem [AEB] met detectie van voetgangers en fietsers, systemen om dode hoeken van vrachtwagens te beperken);
- de ontwikkeling promoten van apparatuur of toepassingen waarvan de effectiviteit voor verkeersveiligheid wetenschappelijk onderbouwd is, om de zichtbaarheid van kwetsbare weggebruikers te verbeteren (bijv. betere verlichting van fietsen/steps, lichtprojectie op de weg), om de intenties van kwetsbare weggebruikers beter begrijpelijk te maken voor andere weggebruikers (remlicht, richtingaanwijzers op tweewielers) en om de stabiliteit van steps te verbeteren (minimale wieldiameter van 30 cm);
- het gebruik promoten van toepassingen die toelaten de veiligste routes voor kwetsbare weggebruikers te identificeren;
- het gebruik van beschermende uitrusting bevorderen zoals fietshelmen en materiaal dat de zichtbaarheid van kwetsbare weggebruikers verhoogt;
- de inspanningen op het vlak van controle (snelheid, alcohol, gordel, afleiding, conformiteit van het voertuig, ...) voortzetten, de wegcode coherent toepassen en gepaste sancties voorzien.

Summary

1.1 Introduction

To our knowledge, few studies in Belgium have focused on the mobility and road safety of adolescents. Yet this is an ideal time to encourage the adoption and entrenchment of healthy behaviours, in particular by promoting the use of active modes of transport and preventing risky behaviours in traffic.

Both the type of transport used and the frequency with which it is used change with age, and differences can be observed from adolescence onwards as young people become more independent. Teenagers mainly take part in traffic as pedestrians, cyclists or passengers in motorised vehicles. The use of public transport increases with age, as does the driving of motor vehicles, depending on the legal driving age in Belgium.

In terms of public health, road accidents remain one of the main causes of mortality and morbidity among young people. In 2021, the World Health Organisation counted more than 100,000 road deaths among adolescents aged 10 to 19 worldwide, most of whom were vulnerable road users.

According to official Belgian statistics, in 2023 there were 45,243 road accident victims with physical injuries. Of these, one in ten (9.8%) was a teenager aged between 15 and 19. Since 2013, the number of road accident victims among teenagers aged 15-19 has fallen by around 20%. There are regional disparities (to the disadvantage of the Brussels region) as well as gender differences. In fact, in 2023, two-thirds of the victims aged 15-19 were boys, and the trends since 2013 are more favourable for girls (-27.8%) than for boys (-16.5%).

1.2 Methodology

The aim of this study was to describe the different modes of transport used by adolescents enrolled in upper secondary education in Belgium, and their behaviours, perceptions and attitudes with regard to road safety.

The methodology adopted was largely based on that developed in the international survey of young people's health behaviour 'Health Behaviour in School-aged Children (HBSC)' (Currie et al., 2014; Inchley J et al., 2018). The sample was constructed in two stages. First, schools were randomly selected in proportion to the school population by language community, education network and province. Then, classes were selected at random on the basis of lists sent in by the selected schools that had agreed to take part in the study. Data was collected by means of a questionnaire. Schools were free to choose between the paper version or the online version of the questionnaire developed using the Key Survey platform (<https://www.keysurvey.com/>).

The main themes covered were the different means of transport used by teenagers and the frequency with which they use them, the behaviours adopted by teenagers when taking part in traffic, the norms they perceive in their friends with regard to certain behaviours, their perception of safety when using the different modes of transport, and their possible support for various political measures aimed at improving road safety. The study protocol was submitted to the UZ-VUB medical ethics committee, which approved it on 31/01/2024 (EC number: EC-2023-349).

After data cleaning, the final sample comprised 1,484 respondents. A weighting coefficient was applied in the analyses according to the school level (4th, 5th, 6th or 7th grade), the region of the school (Wallonia, Flanders, Brussels) and the language in order to correct any discrepancies in relation to the school population in full upper secondary education (excluding special needs education) in Belgium. In addition to taking into account the weighting of individuals, the statistical analyses were carried out considering the complex design. Data processing and analyses were carried out using StataCorp. 2013. Stata: Release 13.

1.3 Results

About half of the students identified themselves as girls and just over four out of ten as boys. The sample was evenly split between students in grade 4, grade 5 and grade 6/7.

Although the results concerning the feeling of safety in their neighbourhood when walking or cycling were generally positive, the study nevertheless revealed that one student in five felt that it was unsafe to cycle in their neighbourhood because of the traffic, and that one student in ten felt the same way when walking.

Being a passenger in a car and walking are the two frequently used means of transport cited by around seven out of ten teenagers, followed by public transport. Frequent use of non-electric bicycles was also reported by four out of ten young people. In 5th place were electric bicycles, which 13.6% of students reported using frequently. The study also shows that the six most frequently used modes of transport are also those that teenagers perceive to be the safest.

To get to school, secondary school pupils most often use public transport (around 1 in 3), non-electric bicycles (25%) in good weather or are passengers in a car in bad weather (30%).

Some of the risk behaviours reported by teenagers in traffic are common to several modes of transport, such as using mobile phones, listening to music, or crossing at red lights. More specifically, as a pedestrian, crossing outside a pedestrian crossing seems to be very common. When walking, more than 80% of teenagers report using their mobile phone, listening to music with headphones or earphones, or crossing outside a pedestrian crossing, even if there is one less than 30 metres away. No fewer than nine out of ten students say that they have never worn a helmet in the last month when travelling by (electric) bicycle. At least three out of four also say that they do not wear reflective material and do not listen to music when cycling. At least half of the students also use a mobile phone when cycling; six out of ten teenagers even interact with their mobile phone screen while cycling. Riding on the pavement is the most common behaviour when using a scooter (eight out of ten), followed by riding without a helmet (nearly eight out of ten) and riding with one or more passengers (seven out of ten). Not wearing a seatbelt is reported by four out of ten teenagers when they are in the back of a car. This proportion is half as high in the front of the vehicle. As a car driver, not obeying the speed limit is the most frequently reported behaviour (one teenager in two).

When asked about the risk they associate with certain behaviours, the four behaviours most frequently perceived as "very" risky by teenagers are all car-related, namely driving under the influence of alcohol (for nearly nine out of ten young people), driving without wearing a seatbelt (for eight out of ten young people when it is about the driver, and seven out of ten for the front-seat passenger) and driving with a mobile phone in hand (for seven out of ten). Note that not wearing a seatbelt in the back of a car is perceived as (very) risky by only 46% of young people. The other behaviours about which young people are divided (i.e. where half of them perceive them as (very) risky) are speeding in a car, cycling under the influence of alcohol or with a mobile phone in hand. Finally, less than one in two young people perceive riding an electric scooter with a passenger (around four out of ten) and riding a bike without a helmet (around two out of ten) as (very) risky.

In terms of the norms perceived by adolescents among their friends, the four behaviours perceived as least acceptable by their friends are all related to car use and correspond to the four behaviours most often perceived as '(very) risky' by adolescents themselves. In addition, one in four teenagers reported that they take more risks in traffic when their friends are present than when they are alone, and one in seven declared that they sometimes adopted behaviours if they perceived that they met their friends' expectations (peer influence).

Making it compulsory for children under the age of 12 to wear a bicycle helmet is the measure with the most support among adolescents (seven out of ten teenagers are in favour). However, this support is halved if the measure were to be extended to e-scooter users, and even more so if it were to be extended to all cyclists (31% are in favour). The introduction of a zero-tolerance policy for drink-driving is supported by around six out of ten teenagers if it were to be applied to novice drivers. Support for this measure decreases if it were to be applied to all drivers (four out of ten adolescents are in favour), and even more so if it were extended to cyclists (supported by three out of ten students).

Lastly, the study revealed gender differences in the various topics addressed. Girls are more likely to travel as passengers in cars, while boys are more likely to use bicycles. In terms of risk behaviour in traffic, these differences are generally to the disadvantage of boys. Differences according to age are also observed, although less frequently. The use of public transport increases with age, while the use of bicycles decreases. Few differences were observed in terms of self-reported risk behaviour, but the perception of risk tended to increase with age.

1.4 Recommendations

Belgium, like the other Member States of the European Union, has adopted the 'safe system' approach with a view to achieving the common objective of 'Vision Zero'. In this respect, it is important for adolescents to be able to take part in traffic safely.

In line with this approach, taking into account the results of this study and the recommendations already made in recent studies on children in Belgium, the following measures are proposed to improve road safety for adolescents:

- educate and train adolescents, their peers and their parents to prevent risky behaviour and improve their participation in safe traffic;
- develop a participatory approach involving young people in the development of a safe traffic system and countermeasures.
- invest in road infrastructure and equipment to ensure the safety of teenagers when they are walking or cycling.
- limit the speed of motorised vehicles when vulnerable road users share the road with users who use motorised vehicles (for example, 30 km/h in urban areas or on school streets);
- continue to develop and integrate safety equipment in motor vehicles to protect vulnerable road users (e.g. Intelligent Speed Assist [ISA], Autonomous Emergency Braking [AEB] with pedestrian and cyclist detection, systems to reduce truck blind spots);
- promote the development of equipment or applications whose effectiveness in terms of road safety has been scientifically proven to improve the visibility of vulnerable road users (e.g. better lighting of the bike/scooter, projection of light onto the road), make it easier for other road users to understand the intentions of vulnerable road users (brake lights, turning indicators on bikes and e-scooters) and better stability of e-scooters (minimum wheel size of 30 cm for e-scooters);
- promote the development and use of applications to identify the safest routes for vulnerable road users;
- promote the use of protective equipment such as bicycle helmets and equipment to increase the visibility of vulnerable road users;
- continue efforts to carry out checks (speed, alcohol, seatbelts, distraction, vehicle conformity, etc.) and apply the Highway Code consistently, with appropriate penalties.

2 Inleiding

Voor zover ons bekend zijn er in België weinig studies uitgevoerd die zich op nationale schaal richten op de mobiliteit en verkeersveiligheid van adolescenten. Volgens de Wereldgezondheidsorganisatie bestrijkt de adolescentie de leeftijd van 10 tot 19 jaar¹. Het is een overgangperiode tussen kindertijd en volwassenheid en biedt een uitgelezen kans om gezondheidsbevorderend gedrag aan te leren en te verankeren, zoals het bevorderen van actieve vervoerswijzen of het voorkomen van risicogedrag in het verkeer. Deze studie maakt deel uit van een reeks onderzoeken van Vias institute over kinderen, waaronder een literatuurstudie en een analyse van officiële Belgische ongevallencijfers (Vias institute, 2022), een kwantitatieve verkennende studie over de verkeersveiligheidsperceptie en het gedrag in het verkeer van kinderen (10-14 jaar) en hun ouders (Meesman et al., 2023), en een casestudy bij leerlingen in het 5^{de} en 6^{de} leerjaar over hun perceptie van hun eigen gedrag en dat van anderen in het verkeer (Delannoy et al., 2024). De huidige studie richt zich specifiek op adolescenten van 15 tot 19 jaar, met als doel de gegevens aan te vullen die reeds verzameld werden over jongeren van 10 tot 14 jaar.

2.1 Mobiliteit

Mobiliteitspatronen evolueren met de leeftijd en veranderingen zijn merkbaar zodra jongeren zelfstandiger worden. Deze zelfstandigheid kent echter gradaties, afhankelijk van de mate van vrijheid die ouders toestaan, wat kan variëren naargelang de regio, de plaats, het traject (in het bijzonder de bestemming) en ook het gender van het kind en de ouder. Studies hebben aangetoond dat jongens over het algemeen meer vrijheid krijgen om zich zelfstandig te verplaatsen dan meisjes, onder meer alleen en op jongere leeftijd (Twisk et al., 2013).

In Nederland toonde een analyse van de verplaatsingen van jongeren aan dat adolescenten de overgang maken van "autopassagier" naar "gebruiker van risicovollere vervoerswijzen", zoals fietsen en bromfietsen (Twisk et al., 2013). Deze overstap in vervoerswijze zou de toename in verkeerssterfte bij adolescenten in vergelijking met kinderen kunnen verklaren (zie 2.3 Verkeersslachtoffers) en benadrukt het belang van het begrijpen van mobiliteitspatronen om de evolutie van verkeerssterfte in deze leeftijdsgroep te verklaren.

In 2017 wees een analyse van de motieven voor verplaatsingen in België uit dat de meeste verplaatsingen van jongeren tussen 12 en 17 jaar van/naar school (54%) waren en dat één op de vier verplaatsingen (27%) recreatief was (Leblud et al., 2019). Uit het onderzoek bleek ook dat de belangrijkste vervoerswijze van jongeren tussen 6 en 17 jaar de auto (als passagier; 41,2%) was, gevolgd door wandelen (21,8%) en fietsen (19%). Zowel bij algemene verplaatsingen als bij schoolverplaatsingen werden dezelfde regionale verschillen vastgesteld: frequenter gebruik van het openbaar vervoer in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest, meer autogebruik in Wallonië en meer gebruik van de fiets in Vlaanderen. Het onderzoek toonde eveneens aan dat vervoerswijzen veranderen met de leeftijd bij jongeren van 6 tot 18 jaar. De belangrijkste verschuivingen betreffen het aantal verplaatsingen als autopassagier, dat afneemt met de leeftijd, terwijl het gebruik van het openbaar vervoer toeneemt.

In 2023 wees een onderzoek bij leerlingen van het secundair onderwijs (11-18 jaar) in Vlaanderen uit dat de niet-elektrische fiets het meest gebruikte vervoermiddel was in de maand voorafgaand aan het onderzoek, maar dat het gebruik ervan daalt naarmate de leeftijd stijgt (Dhondt & Degheldere, 2023). Oudere adolescenten geven vaker dan jongere de voorkeur aan wandelen of openbaar vervoer. Leerlingen in het 2^{de} en 3^{de} jaar secundair onderwijs melden vaker dat ze zich verplaatsen met de elektrische fiets, de trein of als passagier in een auto dan leerlingen in het 1^{ste} jaar. Leerlingen in het 3^{de} jaar maken vaker gebruik van een elektrische step dan leerlingen in het 1^{ste} jaar. Er werden ook sekseverschillen waargenomen. Jongens maken vaker gebruik van niet-elektrische fietsen, elektrische steps en bromfietsen dan meisjes. Meisjes maken vaker dan jongens gebruik van het openbaar vervoer of de wagen (passagier).

¹ https://www.who.int/health-topics/adolescent-health#tab=tab_1

De mobiliteitspatronen hangen ook nauw samen met de wettelijke minimumleeftijd voor het verkrijgen van een rijbewijs voor bepaalde gemotoriseerde voertuigen. In België is de minimumleeftijd voor het behalen van een rijbewijs B (auto en gemotoriseerde vierwieler) 18 jaar maar kan de praktische rijopleiding al op 17 jaar starten na het slagen voor het theoretisch examen. De minimumleeftijd voor het besturen van een elektrische step of een bromfiets klasse A is 16 jaar en daar is geen rijbewijs voor vereist. Voor bromfietsen klasse B is een rijbewijs AM vereist². Dit wordt automatisch toegekend als men beschikt over een rijbewijs A1, A2, A (motor) of B (auto). Heeft men die rijbewijzen niet, dan kan men het theoretisch examen hiervoor afleggen drie maanden voor 16 jaar en het praktisch examen vanaf 16 jaar (men moet wel 18 zijn om een passagier te mogen vervoeren). Tot slot bestaan er drie soorten rijbewijzen voor het besturen van een motorfiets: het rijbewijs A1 dat toegankelijk is vanaf 18 jaar, het rijbewijs A2 waarvoor het theoretisch examen op 18 jaar en het praktisch examen op 20 jaar afgelegd kan worden, en het rijbewijs A waarvoor het theoretisch examen beschikbaar is vanaf 18 jaar en het praktisch examen op 22 of 24 jaar, afhankelijk van het al dan niet twee jaar in bezit zijn van een rijbewijs A2.

Bijgevolg nemen adolescenten in het hoger secundair onderwijs voornamelijk deel aan het verkeer als voetganger, fietser, e-stepgebruiker of passagier van een gemotoriseerd voertuig. Daarna verkrijgen zij geleidelijk toegang tot het besturen van gemotoriseerde voertuigen.

2.2 Adolescentie, kwetsbare weggebruikers en risicogedrag

Hoewel ze sterk kunnen verschillen in hun gevolgen, worden risicogedragingen in de literatuur doorgaans omschreven als gedragingen waarvan de uitkomst onzeker is en die zowel potentiële verliezen (lichamelijk, financieel, sociaal, enz.) als beloningen kunnen inhouden (Moncel, 2024).

Verschillende studies hebben aangetoond dat risicogedrag een inherent onderdeel is van de adolescentie, hoewel dit niet geldt voor alle adolescenten of niet in dezelfde mate. Risicogedrag neemt toe met de leeftijd, bereikt een piek op het einde van de adolescentie en het begin van de volwassenheid, en neemt daarna af bij volwassenen (Duell et al., 2018). Bovendien vertonen adolescenten zelden slechts één risicogedrag en ze hebben eerder de neiging om meerdere risicogedragingen tegelijk te stellen (Brooks et al., 2012).

In het verkeer zijn adolescenten cognitief perfect in staat om abstract te denken, risicovolle situaties te herkennen, te evalueren en te vermijden. Ze begrijpen complexe verkeersregels en kunnen die zelfs toepassen in een nieuwe omgeving (Schoeters & Lequeux, 2018). Daarnaast zijn ze fysiek op het einde van de adolescentie qua lengte en lichaamsbouw vergelijkbaar met volwassenen.

Toch worden adolescenten tijdens de puberteit geconfronteerd met hormonale veranderingen, terwijl hun hersenontwikkeling nog niet volledig voltooid is. Verschillende cognitieve en neurobiologische theorieën wijzen erop dat de piek in risicogedrag tijdens de adolescentie en in het begin van de volwassenheid mogelijk te verklaren is door een onevenwichtige ontwikkeling tussen het limbisch systeem en de prefrontale cortex (Casey et al., 2008; Romer, 2010). Het limbisch systeem, dat emoties, genot en motivatie reguleert, functioneert vanaf de leeftijd van 12 jaar bijna zoals bij volwassenen. De prefrontale cortex daarentegen, die instaat voor impulsbeheersing, planning, anticipatie en (sociale) omgevingsanalyse, bereikt pas rond de leeftijd van 25 jaar zijn volledige rijpheid. De adolescentie zou dus worden gekenmerkt door een verhoogde drang naar beloning en onmiddellijk genot, waarbij jongeren risico's minder goed inschatten of minimaliseren. De perceptie van beloning volstaat echter niet altijd om risicogedrag te stellen: ook het risico zelf kan aantrekkelijk zijn en leiden tot risicovol gedrag (Moncel, 2024). Het blijft echter belangrijk te benadrukken dat niet alle adolescenten even vatbaar zijn voor risicogedrag of dit op dezelfde manier ervaren.

² Dit rijbewijs geeft ook toelating om lichte vierwieler te besturen.

Op sociaal vlak is de adolescentie een periode waarin jongeren meer relaties aangaan met vrienden en meer tijd met hen doorbrengen dan met hun ouders. De invloed van ouders neemt af, terwijl die van leeftijdsgenoten toeneemt. Jongeren zijn dan ook eerder geneigd om risicogedrag te vertonen in aanwezigheid van vrienden dan wanneer ze alleen zijn. Bovendien beïnvloedt het risicogedrag dat bij vrienden wordt waargenomen ook het gedrag van de adolescent zelf (Gardner & Steinberg, 2005; Moncel, 2024).

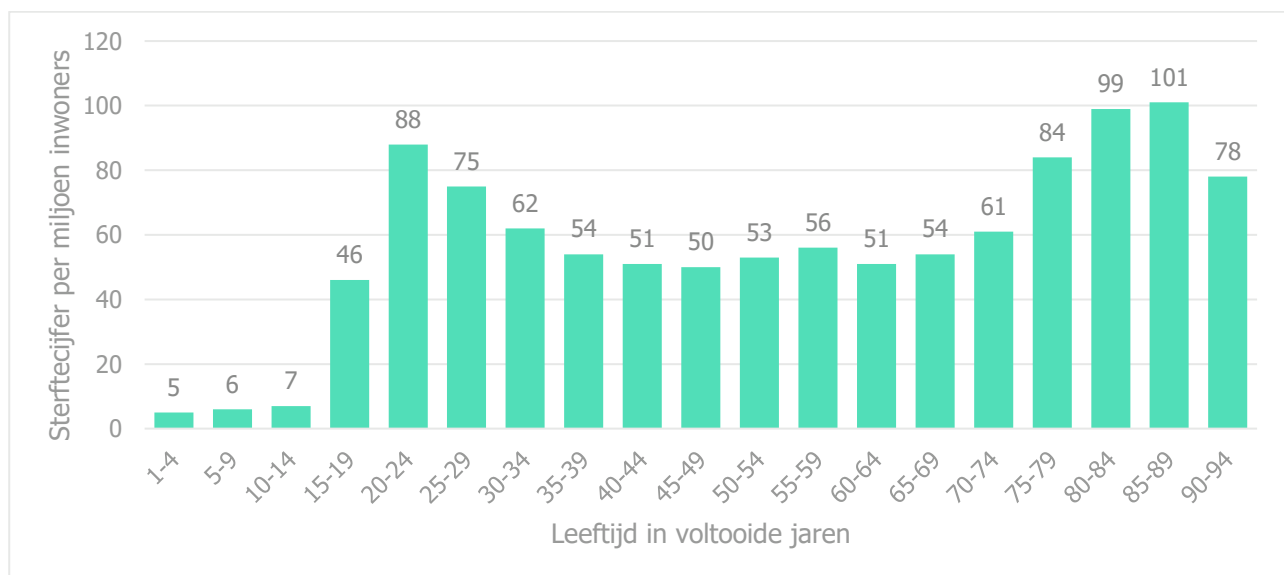
Op vlak van mobiliteit betekent de adolescentie een periode van grotere bewegingsvrijheid en toegang tot nieuwe vervoermiddelen (zoals fietsen, elektrische steps, bromfietsen, ...). Jongeren verplaatsen zich vaker, alleen of in groep. Bovendien liggen secundaire scholen doorgaans verder van huis dan basisscholen, wat leidt tot langere afstanden. Door hun voornaamste vervoerswijzen behoren adolescenten bovendien vaak tot de meest kwetsbare weggebruikers, namelijk zij *“die zich blootstellen aan een aanzienlijk risico vanwege onvoldoende fysieke beveiliging of een groot snelheidsverschil ten opzichte van de vervoersmodi waarmee ze mogelijk in conflict komen”*, zoals fietsers, voetgangers en e-stepgebruikers.

2.3 Verkeersslachtoffers

Verkeersongevallen blijven een van de belangrijkste oorzaken van sterfte en morbiditeit bij adolescenten. Volgens de Wereldgezondheidsorganisatie³ vielen er in 2021 wereldwijd meer dan 100.000 verkeersdoden onder adolescenten van 10 tot 19 jaar. Een groot deel van deze slachtoffers waren voetgangers, fietsers of gebruikers van gemotoriseerde tweewielers, met andere woorden kwetsbare weggebruikers.

Volgens de officiële Belgische statistieken werden er in 2023 in totaal 45.243 slachtoffers van verkeersongevallen met lichamelijk letsel geregistreerd (Statbel - Algemene Directie Statistiek - Statistics Belgium; Infografiek: Vias institute). Daarvan was één op de tien slachtoffers (9,8%) een adolescent tussen 15 en 19 jaar.

De statistieken over de laatste tien jaar (Figuur 1) tonen aan dat de verkeerssterfte toeneemt met de leeftijd en dat het sterftcijfer hoger ligt bij volwassenen (>19 jaar) dan bij jongeren (≤19 jaar). De cijfers tonen ook aan dat het sterftcijfer onder adolescenten van 15-19 jaar ongeveer zeven keer hoger ligt dan bij kinderen (<15 jaar). Deze tendens is ook zichtbaar op vlak van morbiditeit. Het aantal gewonden bedraagt 16,9 per 10.000 jongeren jonger dan 15 jaar, terwijl dit stijgt tot 66 per 10.000 bij adolescenten van 15-19 jaar.

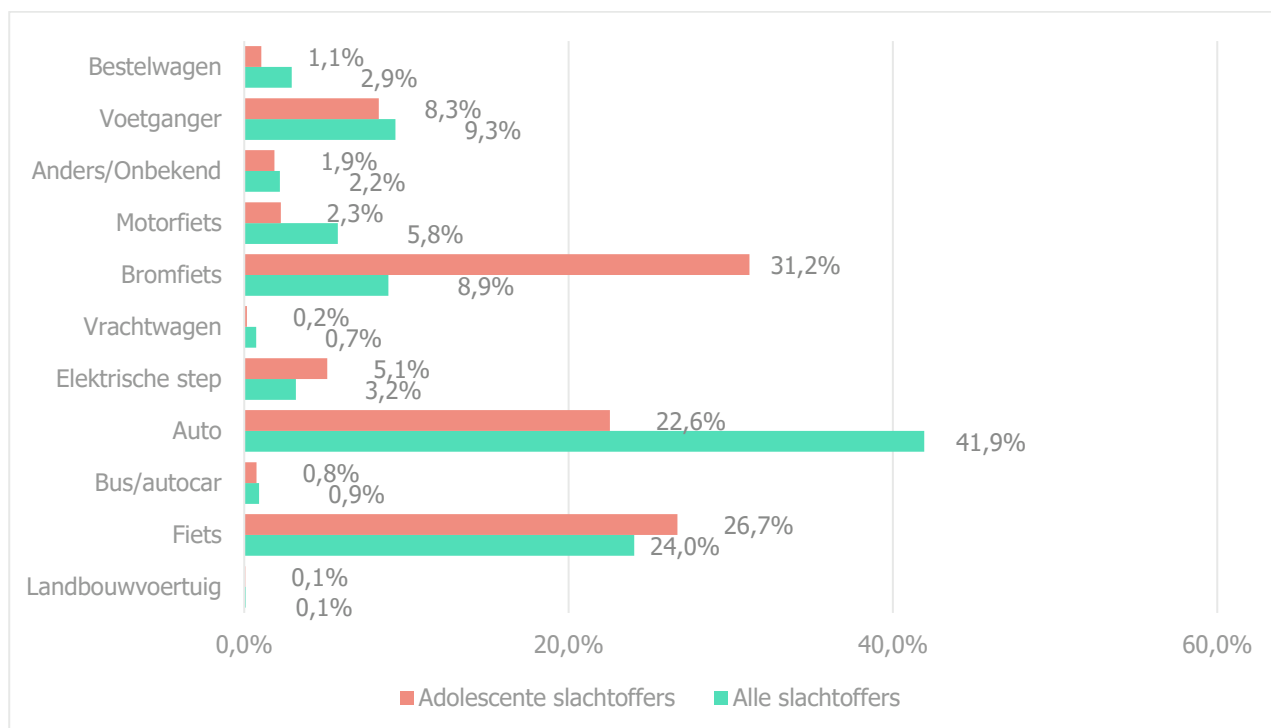


Figuur 1. Sterftcijfer (doden 30 dagen) ten gevolge van een verkeersongeval tussen 2014 en 2023 in België, naar leeftijd.
Bron: Statbel (Algemene Directie Statistiek - Statistics Belgium – Statistics Belgium); Infografiek: Vias institute.

³ <https://www.who.int/news-room/fact-sheets/detail/adolescents-health-risks-and-solutions>

2.3.1 Gebruikte vervoerswijze

In 2023 verplaatsten adolescenten (15-19 jaar) die slachtoffer waren van een verkeersongeval (gewonden of doden) zich in België hoofdzakelijk met een bromfiets (31,2%), een fiets (26,7%) of in een auto (22,6%). Ongeveer één op de tien slachtoffers was een voetganger (9,3%) en één op de twintig gebruikte een elektrische step (5,1%) (Figuur 2).



Figuur 2. Verdeling van verkeersslachtoffers naar gebruikte vervoerswijze (in %) onder slachtoffers van 15-19 jaar (n=4.439) en alle slachtoffers in 2023 (n=45.243).

Bron: Statbel (Algemene Directie Statistiek - Statistics Belgium – Statistics Belgium); Infografiek: Vias institute.

Het aandeel slachtoffers dat zich met een bromfiets verplaatste op het moment van het ongeval is oververtegenwoordigd bij adolescenten (31,2%) tegenover het geheel van de slachtoffers (8,9%) (Figuur 2). Omgekeerd ligt het aandeel van slachtoffers met een auto of motorfiets lager bij adolescenten dan bij het geheel van de slachtoffers (respectievelijk 22,6% vs. 41,9% en 2,3% vs. 5,8%). De proporties fiets- en voetgangersslachtoffers zijn relatief vergelijkbaar bij adolescenten en bij het totaal aantal slachtoffers (respectievelijk 26,7% vs. 24,0% en 8,3% vs. 9,3%).

2.3.2 Ernstgraad

Van alle verkeersslachtoffers in 2023 had negen op de tien (91,7%) lichte verwondingen, één op de vijftien (7,2%) had zware verwondingen, en in één op de honderd gevallen was het ongeval fataal (1,1%) (Tabel 1). De situatie is iets gunstiger voor adolescent slachtoffers, want bij hen ging het respectievelijk om 94,4% slachtoffers met lichte verwondingen, 5,1% met zware verwondingen en een sterftegraad die twee keer zo laag ligt dan bij het geheel van de slachtoffers (0,5% vs. 1,1%).

Tabel 1. Verdeling van verkeersslachtoffers naar ernstgraad, voor alle slachtoffers en slachtoffers van 15-19 jaar in 2023.

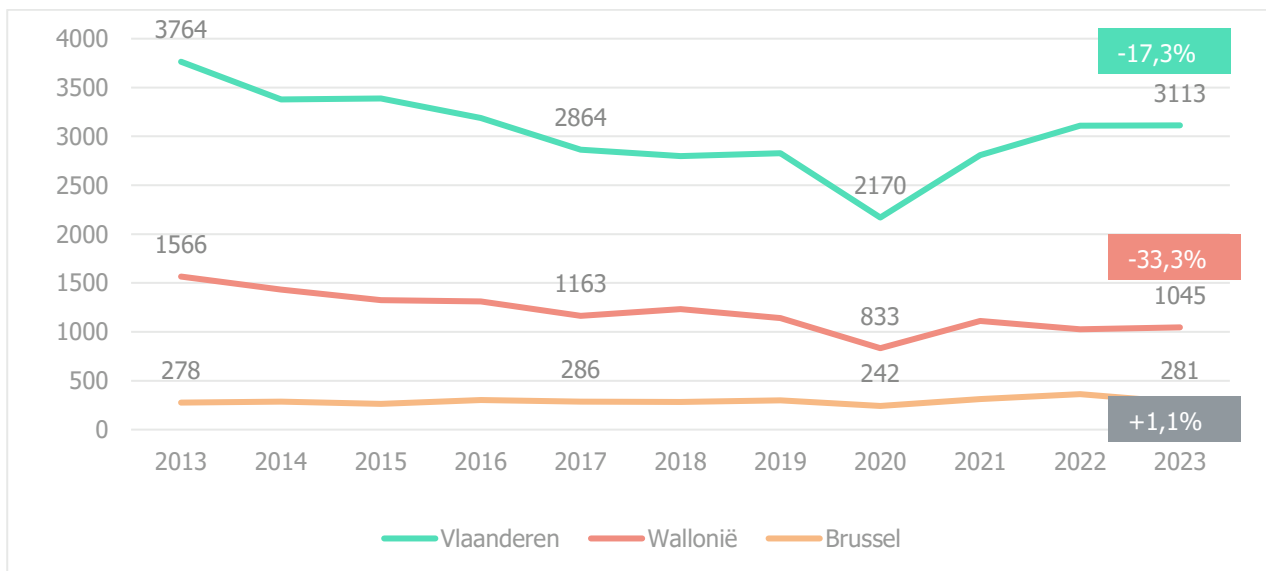
	Alle slachtoffers (n=45.243)	Slachtoffers van 15-19 jaar (n=4.439)
Doden 30 dagen	1,1%	0,5%
Zwaar gewond	7,2%	5,1%
Licht gewond	91,7%	94,4%
Totaal	100,0%	100,0%

Bron: Statbel (Algemene Directie Statistiek - Statistics Belgium – Statistics Belgium); Infografiek: Vias institute

2.3.3 Evolutie in de tijd

Tussen 2013 en 2023 daalde het totaal aantal verkeersslachtoffers (gewonde en overleden slachtoffers samen) in België met 16,0%, van 53.876 naar 45.243 slachtoffers. Achter deze algemene daling gaan echter regionale verschillen schuil. Terwijl het aantal slachtoffers afnam in zowel Vlaanderen als Wallonië (respectievelijk -18,0% en -16,9%), nam het licht toe in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest (+2,6%).

Wat de slachtoffers van 15-19 jaar betreft, daalde hun aantal van 5.608 in 2013 tot 4.439 in 2023 (een daling van 20,8%). Ook bij jongeren zijn er regionale verschillen waar te nemen. De daling in Wallonië (-33,3%) is dubbel zo groot als die in Vlaanderen (-17,3%). In het Brussels Gewest bleef het aantal adolescente slachtoffers stabiel (+1,1%) (Figuur 3). Belangrijk om op te merken is dat de officiële statistieken over verkeersslachtoffers geen rekening houden met de mate van blootstelling, terwijl deze sterk verschilt van regio tot regio, vooral wat betreft fietsverplaatsingen.

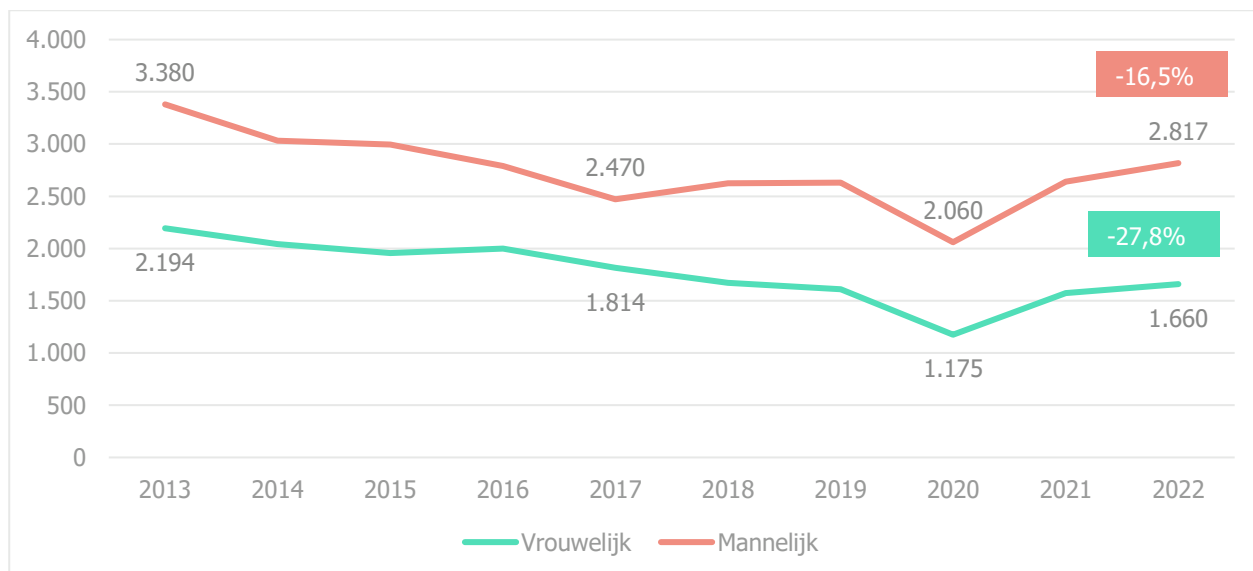


Figuur 3. Evolutie van het aantal adolescente verkeersslachtoffers (15-19 jaar, n=4.439) in België tussen 2013 en 2023, per regio.

Bron: Statbel (Algemene Directie Statistiek - Statistics Belgium – Statistics Belgium); Infografiek: Vias institute.

Bovendien is de daling in het aantal slachtoffers tussen 2013 en 2023 groter bij jongeren van 15-19 jaar dan bij het geheel van de slachtoffers (-20,8% vs. -16,0%). Deze trend is vooral uitgesproken in Wallonië, waar het aantal adolescente slachtoffers met 33,3% afnam, tegenover 16,9% bij het geheel van de slachtoffers. In Vlaanderen is de daling bij jongeren (15-19 jaar) (-17,3%) vergelijkbaar met die bij alle slachtoffers (-18,0%). In het Brussels Gewest lijkt de situatie iets gunstiger voor jongeren van 15-19 jaar, aangezien het aantal slachtoffers steeg met 1,1%, terwijl het totaal aantal slachtoffers licht steeg met 2,6%.

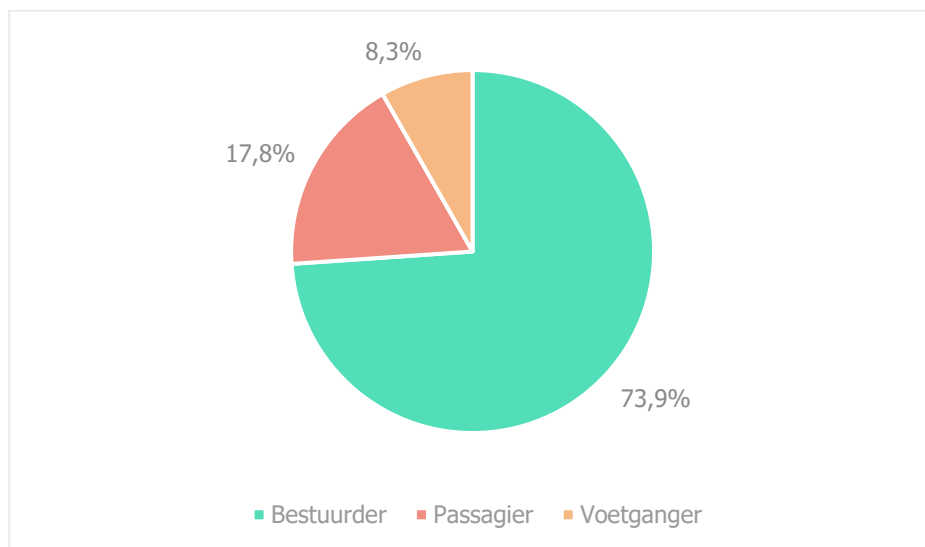
In 2013 was de meerderheid van de verkeersslachtoffers mannelijk (57,9%) en dit aandeel bleef stabiel in 2023 (58,7%). Bij adolescenten van 15-19 jaar waren zes op de tien slachtoffers mannelijk in 2013 (60,6%), een aandeel dat in 2023 is toegenomen tot 64,0%. In termen van evolutie daalde het aantal adolescente verkeersslachtoffers proportioneel sterker bij meisjes (-27,8% vs. -16,5%) (Figuur 4). Deze gunstigere evolutie voor vrouwelijke slachtoffers is ook zichtbaar bij het geheel van de slachtoffers, al is het verschil kleiner (-18,3% bij vrouwen vs. -15,6% bij mannen).



Figuur 4. Evolutie van het aantal adolescente verkeersslachtoffers (15-19 jaar, n=4.439) in België tussen 2013 en 2023, naar geslacht.
Bron: Statbel (Algemene Directie Statistiek - Statistics Belgium – Statistics Belgium); Infografiek: Vias institute.

2.3.4 Bestuurder of passagier

Van de 4.439 adolescente slachtoffers (15-19 jaar) in 2023 waren drie op de vier (73,9%) bestuurders van een voertuig op het moment van het ongeval en ongeveer één op twaalf (8,3%) was voetganger (Figuur 5). Deze verdeling komt overeen met die van alle verkeersslachtoffers in 2023, alle leeftijden samen (76,3% bestuurders, 15,1% passagiers en 9,3% voetgangers).

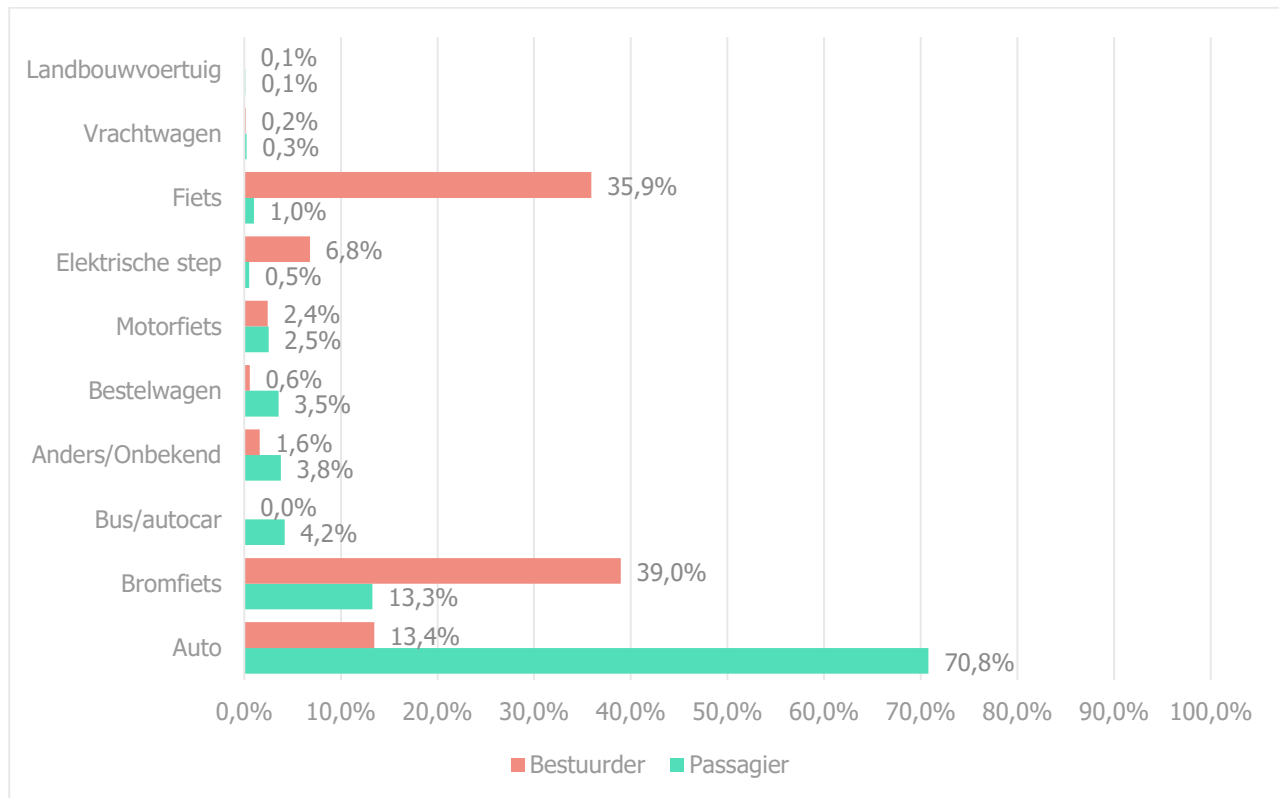


Figuur 5. Verdeling van adolescente verkeersslachtoffers (15-19 jaar, n=4.439) in 2023 in België naar rol op het moment van het ongeval (bestuurder, passagier of voetganger).
Bron: Statbel (Algemene Directie Statistiek - Statistics Belgium – Statistics Belgium); Infografiek: Vias institute.

De verdeling van adolescente verkeersslachtoffers (15-19 jaar) naar vervoerswijze verschilt naargelang ze bestuurder of passagier waren op het moment van het ongeval.

Van de slachtoffers die bestuurder waren op het moment van het ongeval, reden vier op de tien met een bromfiets (39,0%) en een vergelijkbaar aandeel met een fiets (35,9%) (Figuur 6). Ongeveer één op acht bestuurde een auto (13,4%) en 6,8% van de adolescenten reed met een elektrische step.

Van de adolescenten die passagier waren, bevonden zeven op de tien (70,8%) zich in een auto, ongeveer één op acht (13,3%) was passagier op een bromfiets en een minderheid zat op een motorfiets (2,5%). Daarnaast was 4,2% passagier in een bus of een autocar.



Figuur 6. Verdeling van adolescent verkeersslachtoffers als BESTUURDER (n=3.280) of PASSAGIER (n=791) (15-19 jaar) in België in 2023, naar vervoerswijze.

Bron: Statbel (Algemene Directie Statistiek - Statistics Belgium – Statistics Belgium); Infografiek: Vias institute;

3 Methodologie

3.1 Onderzoeksvraag

Deze studie heeft als doel om de verschillende vervoerswijzen te documenteren die gebruikt worden door adolescenten die zijn ingeschreven in het hoger secundair onderwijs in België, evenals hun gedrag, percepties en attitudes met betrekking tot verkeersveiligheid.

Wat betreft hun gedrag in het verkeer, omvat dit onderzoek gedragingen die een impact kunnen hebben op de verkeersveiligheid, ongeacht of ze wettelijk toegelaten zijn of niet. De studie beoogt niet het evalueren van het risico dat jongeren lopen door dergelijk gedrag, maar wil het publieke debat voeden door de prevalentie en percepties van deze gedragingen bij adolescenten in kaart te brengen.

Daarnaast wil dit onderzoek ook nagaan of er verschillen bestaan naargelang het gender of de leeftijd van de adolescenten.

3.2 Opzet van de studie

De gehanteerde methodologie voor deze studie is grotendeels gebaseerd op die van het internationale onderzoek naar gezondheidsgerelateerd gedrag bij jongeren, "Health Behaviour in School-aged Children (HBSC)", waarbij adolescenten rechtstreeks worden bevraagd (Currie et al., 2014; Inchley et al., 2018).

3.2.1 Steekproef

Deze studie richtte zich op leerlingen uit het hoger voltijds gewoon secundair onderwijs (exclusie van het buitengewoon onderwijs) en meer bepaald op leerlingen van het 4^{de}, 5^{de}, 6^{de} en 7^{de} jaar, om vooral jongeren van 15-19 jaar te bereiken. Het doel was om representatieve schattingen te verkrijgen voor deze populatie.

De steekproefprocedure verliep in twee stappen:

- In een eerste fase werd een steekproef van scholen willekeurig getrokken op basis van volledige lijsten van scholen voor hoger gewoon secundair onderwijs met volledig leerplan binnen elke taalgemeenschap. De selectie gebeurde gestratificeerd volgens gemeenschap (Franstalig, Nederlandstalig en Duitstalig), onderwijsnet (officieel, vrij en gemeenschapsonderwijs) en provincie (in de Franse en Vlaamse Gemeenschap). In de Franse en Vlaamse Gemeenschap werd het aantal geselecteerde scholen in elke stratum proportioneel bepaald volgens de verdeling van de schoolpopulatie in die strata. In de Duitstalige Gemeenschap bestaan er in totaal negen secundaire scholen (vier in het gemeenschapsonderwijs en vijf in het katholieke net). Gezien het beperkte aantal scholen werd beslist om één school per net te selecteren om een representatieve en diverse afspiegeling van de Duitstalige Gemeenschap te garanderen.
- In een tweede fase werd per school en per leerjaar (van 4^{de} tot 6^{de}/7^{de}) een klas willekeurig geselecteerd op basis van de klassenlijsten die door de deelnemende scholen waren doorgestuurd. Alle leerlingen van de geselecteerde klassen werden uitgenodigd om deel te nemen aan de enquête, met toestemming van de ouders voor minderjarige leerlingen.

De schoolgrootte werd ook in rekening genomen bij de steekproefprocedure. Wanneer een school tien klassen of meer had in een bepaald leerjaar, werden twee klassen geselecteerd in plaats van één.

3.2.2 Gegevensverzameling

De gegevens werden verzameld via een vragenlijst. De scholen hadden de keuze tussen een online of papieren versie van de vragenlijst. De vragenlijsten werden in de klas ingevuld, onder toezicht van een lid van het schoolpersoneel, om ervoor te zorgen dat geen enkele externe invloed (ouders, vrienden, ...) de antwoorden van de adolescenten zou beïnvloeden.

Wanneer de scholen ervoor kozen om de online vragenlijst te gebruiken, werd hun een internetlink toegestuurd. Wanneer zij de voorkeur gaven aan papieren vragenlijsten, werden deze per post opgestuurd. Elke doos bevatte een grote enveloppe per geselecteerde klas. In elke grote enveloppe zaten:

- het aantal papieren vragenlijsten dat overeenstemt met het aantal leerlingen dat door de school werd opgegeven;
- een gelijk aantal kleine enveloppen waarin elke leerling zijn of haar vragenlijst kon stoppen na het invullen, en vervolgens dichtplakken om de anonimiteit van de antwoorden te waarborgen.

Zodra de enquête in alle geselecteerde klassen was afgerond, kwam een medewerker van Vias institute de ingevulde papieren vragenlijsten ophalen.

Een eerste gegevensverzameling vond plaats in het voorjaar van 2024 (april-juni). Omdat het minimale verwachte steekproefvolume niet werd bereikt, werd een tweede gegevensverzameling georganiseerd in het najaar van 2024 (oktober-december).

3.2.3 Informatie, toestemming en ethische commissie

Er werden verschillende documenten opgesteld om ouders en leerlingen te informeren over het doel van het onderzoek, over de gegevensverwerking, en om deelname op vrijwillige basis en met toestemming van de ouders voor minderjarigen (<18 jaar) te garanderen (Bijlagen 9.1-9.3):

- Voor ouders van minderjarige leerlingen:
 - een informatiebrief waarin het doel van het onderzoek wordt toegelicht, met daaraan toegevoegd een formulier voor weigering van deelname, bestemd voor de ouders van minderjarige leerlingen (in te leveren op de dag van de enquête in de klas);
 - een kennisgeving over de gegevensverwerking.
- Voor meerderjarige leerlingen:
 - een kennisgeving over de gegevensverwerking.
- Voor alle leerlingen:
 - een informatiebrief waarin het doel van het onderzoek wordt toegelicht.

Met uitzondering van de informatiebrief voor alle leerlingen, die op de eerste pagina van de vragenlijst stond, werden alle documenten verstuurd naar de deelnemende scholen zodat zij ze konden verspreiden onder de leerlingen van de geselecteerde klassen. Op de dag van de enquête hadden de leerlingen, ongeacht hun leeftijd, nog steeds de mogelijkheid om te weigeren deel te nemen.

Het studieprotocol werd ingediend bij de Commissie Medische Ethiek van het UZ-VUB, die het goedkeurde op 31/01/2024 (EC-nummer: EC-2023-349). Ook de ministers van Onderwijs van de drie taalgemeenschappen van het land en de koepelorganisaties van schoolbesturen gaven hun toestemming voor de uitvoering van deze studie.

3.2.4 Vragenlijst

De vragenlijst die aan de adolescenten werd voorgelegd, is grotendeels gebaseerd op de vragenlijst ontwikkeld in het kader van het internationale ESRA-onderzoek⁴ (Meesmann et al., 2022; Schinckus et al., 2021) (Bijlage 9.4). Verschillende vragen uit het onderzoek dat in 2023 in Vlaamse scholen werd uitgevoerd (Dhondt & Degheldere, 2023) werden eveneens opgenomen. Tot slot werden vragen over welzijn, alcoholgebruik en gsm-gebruik toegevoegd op basis van het HBSC-onderzoek (Currie et al., 2014). Het voordeel van het gebruik van vragen uit eerdere studies is tweeledig: enerzijds zijn deze vragen reeds gevalideerd, anderzijds vergemakkelijkt dit de vergelijking van resultaten.

De thema's die in de vragenlijst aan bod kwamen, hadden betrekking op:

- inrichting van de woonomgeving met betrekking tot infrastructuur voor voetgangers en fietsers,
- gevoel van veiligheid bij verplaatsingen te voet of met de fiets in de woonomgeving,
- gebruikte vervoerswijzen in het algemeen (tijdens de afgelopen 12 maanden),
- al dan niet geslaagd zijn voor theoretische en praktische rijexamens voor verschillende rijbewijzen,

⁴ ESRA staat voor "E-Survey on Road users' Attitudes". Het gaat om een wereldwijd initiatief dat gecoördineerd wordt door Vias institute. ESRA2 is de tweede editie van deze enquête, die in 2018 in België werd uitgevoerd. Voor meer informatie, zie de referenties of www.esranet.eu.

- vervoerswijzen die gebruikt worden om naar school te gaan (tijdens het lopende schooljaar),
- gevoel van veiligheid bij verschillende vervoerswijzen,
- zelfgerapporteerd gedrag in het verkeer (gedurende de afgelopen 30 dagen),
- risicoperceptie van bepaalde gedragingen in het verkeer,
- aanvaardbaarheid van bepaalde gedragingen in het verkeer zoals waargenomen bij vrienden,
- eventuele invloed van vrienden op het gedrag van de adolescent,
- betrokkenheid van de adolescent bij een ongeval,
- boetes bij overtredingen van de wegcode,
- steun voor beleidsmaatregelen inzake verkeersveiligheid,
- gedrag van ouders als weggebruiker.

De beschreven gedragingen als weggebruiker omvatten zowel wettelijk bestraft als legale gedragingen. De gedragingen die volgens de Belgische wegcode⁵ strafbaar zijn, zijn:

- het niet naleven van snelheidsbeperkingen (art. 10 en art. 11),
- het niet dragen van de veiligheidsgordel in de auto (art. 35.1.1),
- het gebruik van de gsm tijdens het rijden (art. 8.4),
- de weg oversteken bij rood licht, als bestuurder (art. 61.1, 1°) of als voetganger (art. 63.1.2),
- met de fiets op de rijbaan rijden naast het fietspad (art. 9.1.2, 1°, uitzondering in art. 9.1.2, 3° en 5°),
- fietsen in het donker zonder wit/geel licht vooraan en rood licht achteraan (art. 82.1.1),
- de weg oversteken buiten een oversteekplaats voor voetgangers die zich in de buurt bevindt (art. 42.4.1).

De gedragingen die volgens de wet van 16 maart 1968 betreffende de politie over het wegverkeer⁶ strafbaar zijn:

- rijden onder invloed van alcohol (Hoofdstuk V: "Alcoholopname en dronkenschap"),
- rijden onder invloed van drugs (Hoofdstuk V bis: "Andere stoffen die de rijvaardigheid beïnvloeden").

Hoewel sommige gedragingen niet strafbaar zijn volgens de wet, werden ze toch opgenomen omdat ze een impact kunnen hebben op de verkeersveiligheid van weggebruikers. Dit betreft onder andere het al dan niet dragen van een fietshelm, reflecterende uitrusting, het gebruik van een gsm of hoofdtelefoon tijdens het fietsen of te voet gaan.

Tot slot werd bij de vragen over de waargenomen normen van vrienden met betrekking tot bepaald gedrag en over de risicoperceptie bij gedragingen, een aandachtcontrole-item toegevoegd in de lijst met gedragingen.

De scholen van het vrij onderwijsnet van de Franse Gemeenschap kregen een aangepaste vragenlijst (waaruit de vragen over frequentie van alcoholgebruik, gsm-gebruik en sociale wenselijkheid werden weggelaten), op verzoek van de verantwoordelijke autoriteiten van dit onderwijsnet.

De vragenlijst was beschikbaar in het Frans, Nederlands en Duits. De online vragenlijst werd ontwikkeld via het Key Survey-platform (<https://www.keysurvey.com/>).

⁵ Koninklijk besluit van 1 december 1975 houdende algemeen reglement op de politie van het wegverkeer en van het gebruik van de openbare weg – <https://www.wegcode.be/nl/regelgeving/1975120109~hra8v386pu>

⁶ Wet van 16 maart 1968 betreffende de politie over het wegverkeer - <https://www.wegcode.be/nl/regelgeving/1968031601~invynqx4tj>

3.3 Kwaliteitscontrole en verwerking van de gegevens

3.3.1 Respons- en participatiegraad

In totaal werden 178 scholen gecontacteerd en 63 instellingen hebben geantwoord, wat neerkomt op een responsgraad van 35,4%. Van deze laatste hebben 24 scholen ingestemd met deelname, wat een participatiegraad van 38,1% onder de respondenten betekent, of een globale participatiegraad van 13,5% ten opzichte van het totale aantal gecontacteerde scholen. Wat de leerlingen betreft, hebben 1.652 adolescenten de enquête ingevuld. Na het opschonen van de gegevens omvat de definitieve steekproef 1.484 respondenten.

3.3.2 Opschoning van de gegevens

De kwaliteit van de gegevens werd gecontroleerd en er werd een opschoning uitgevoerd:

1. Wanneer leerlingen niet correct antwoordden op ten minste één van de twee controlevragen inzake aandacht, werd de vragenlijst verwijderd.
2. Drie vragen bevatten een frequentietabel voor een lijst van items (de vragen over zelfgerapporteerd gedrag in het verkeer tijdens de voorbije 30 dagen, de perceptie van risico's verbonden aan bepaald verkeersgedrag, en de aanvaardbaarheid van bepaald gedrag in het verkeer zoals waargenomen bij vrienden van de jongere). Wanneer een leerling systematisch dezelfde antwoordoptie koos in de tabellen van deze vragen, werd de vragenlijst verwijderd, aangezien dit duidt op een gebrek aan interesse of aandacht.
3. Wanneer de adolescent aangaf dat hij of zij in de afgelopen 12 maanden de 16 voorgestelde vervoerswijzen "(bijna) elke dag" had gebruikt, werd de vragenlijst verwijderd omdat dit onrealistisch is en omdat andere belangrijke vragen afhankelijk waren van het antwoord op deze vraag (zoals de vragen over zelfgerapporteerd gedrag of waargenomen risico per vervoerswijze).

Antwoorden die als abnormaal werden beschouwd (bijvoorbeeld thuis alle in de vragenlijst vermelde talen spreken), maar die niet systematisch waren (zie punt 2 hierboven), werden omgezet in ontbrekende gegevens.

Op basis van de door de scholen meegedeelde datum en het tijdstip van afname van de enquête voor de online vragenlijsten, werden de vragenlijsten die buiten de schooluren of op niet-schooldagen werden ingevuld, ook uitgesloten.

De ontwikkeling van de online vragenlijst heeft als voordeel dat een zekere mate van coherentie in de antwoorden wordt gegarandeerd dankzij het gebruik van filters. Zo kan de toegang tot een vraag afhankelijk zijn van het antwoord op een vorige vraag. Bijvoorbeeld: als een jongere aangaf dat hij elke dag alleen naar school ging, kreeg hij geen toegang tot de vraag over wie hem vergezelde op weg naar school.

Op de papieren vragenlijsten werd aangeduid wanneer de jongere een vraag moest overslaan op basis van zijn of haar antwoord op de vorige vraag, maar toch kan niet worden uitgesloten dat een jongere een vraag heeft beantwoord die hij of zij had moeten overslaan. Om de coherentie van de antwoorden te waarborgen, werden de papieren vragenlijsten rechtstreeks ingevoerd in Key Survey alsof de enquête online was uitgevoerd.

3.3.3 Weging

Bij de analyses werd een wegingscoëfficiënt toegepast. Deze weging heeft tot doel om afwijkingen van de steekproef ten opzichte van de verdeling van de schoolbevolking in het hoger secundair onderwijs met volledig leerplan (exclusief het buitengewoon onderwijs) te corrigeren. Concreet betreft het leerlingen uit het 4^{de}, 5^{de}, 6^{de} of 7^{de} jaar secundair onderwijs in België, waarbij rekening werd gehouden met het schooljaar (4^{de}, 5^{de}, 6^{de} en 7^{de} jaar), de regio van de onderwijsinstelling (Wallonië, Vlaanderen, Brussels Hoofdstedelijk Gewest) en het taalstelsel (Tabel 2).

Tabel 2. Verdeling van de leerlingen in de referentiepopulatie en in de steekproef, naar regio, taalstelsel en studiejaar.

	Brussels Hoofdstedelijk Gewest						Waals Gewest						Vlaams Gewest		Totaal	
Taal	FR (%)		NL (%)		Totaal (%)		FR (%)		GER (%)		Totaal (%)		%		%	
Studiejaar	Pop	Stk	Pop	Stk	Pop	Stk	Pop	Stk	Pop	Stk	Pop	Stk	Pop	Stk	Pop	Stk
4de	3,4	2,2	0,6	0,7	4,1	3	11,5	9,7	0,2	2,1	11,7	11,8	17,6	16,4	33,4	31,1
5de	3,4	2,4	0,6	0,8	4,1	3,2	11,3	8,9	0,2	1,0	11,5	9,9	17,7	19,1	33,2	32,3
6de/7de	3,3	2,6	0,6	0,5	3,9	3,0	11,7	9,8	0,2	1,0	11,8	10,8	17,7	22,8	33,4	36,6
Totaal	10,2	7,2	1,8	2,0	12,0	9,2	34,5	28,4	0,5	4,1	35,0	32,5	53,0	58,3	100,0	100,0

Opmerking : Pop=populatie, Stk=steekproef

3.3.4 Gegevensverwerking en analyses

Om de analyses te vergemakkelijken, werden de antwoordcategorieën van de vragen (voornamelijk met schalen van 5 of 6 punten) gegroepeerd in twee categorieën. De referentiecategorieën voor elke vraag worden weergegeven in de grafieken en tabellen met resultaten.

Naast de toepassing van weegfactoren op individuele basis, werd ook rekening gehouden met het complexe steekproefontwerp bij het berekenen van betrouwbaarheidsintervallen en significantietests. We maakten gebruik van de chi-kwadraattoets van Pearson om te evalueren of de dichotome variabelen statistisch significant varieerden naargelang geslacht en leeftijdsgroep. Voor de vergelijking van gemiddelde scores van het gevoel van verkeersveiligheid werd de aangepaste Wald-test gebruikt. Een significantieniveau van 5% werd in acht genomen. De verwerking van de gegevens en de analyses werden uitgevoerd met de software StataCorp. 2013. Stata: Release 13.

In het hoofdstuk met de resultaten presenteren we zowel de algemene prevalentie van de onderzochte indicatoren als een analyse per gender en leeftijd, met uitzondering van de indicatoren met betrekking tot de inrichting van de woonomgeving.

4 Resultaten

4.1 Beschrijving van de steekproef

Een kleine meerderheid van de leerlingen (53,8%) identificeert zich als meisje en iets meer dan vier op de tien (44,1%) als jongen. Een minderheid van de leerlingen geeft aan zich anders te definiëren of wenste niet te antwoorden op deze vraag (2,1%) (Tabel 3). Ongeveer één leerling op vijf (21,6%) is 15 jaar of jonger, drie op tien (29,4%) geven aan 16 jaar te zijn en een gelijkaardig aandeel 17 jaar. Bijna één op vijf (17,8%) is 18 jaar of ouder. De steekproef is min of meer gelijk verdeeld over leerlingen van het 4^{de} jaar (31,1%), het 5^{de} jaar (32,3%) en het 6^{de}/7^{de} jaar (36,6%).

Tabel 3. Niet gewogen verdeling van de leerlingen naar gender, leeftijd, studiejaar en woonregio (in %).

	Prevalentie	BI 95%
Gender		
Jongen	44,1%	(41,5%-46,6%)
Meisje	53,8%	(51,2%-56,3%)
Ik definieer mij anders	1,0%	(0,6%-1,7%)
Ik verkies niet te antwoorden	1,1%	(0,7%-1,8%)
Leeftijd		
<15 jaar	1,3%	(0,9%-2,1%)
15 jaar	20,3%	(18,3%-22,4%)
16 jaar	29,4%	(27,1%-31,8%)
17 jaar	31,2%	(28,8%-33,6%)
18 jaar	10,7%	(9,2%-12,4%)
19 jaar	4,2%	(3,3%-5,3%)
>19 jaar	2,9%	(2,2%-3,9%)
Studiejaar		
4de	31,1%	(28,8%-33,5%)
5de	32,3%	(29,9%-34,7%)
6de	30,8%	(28,5%-33,2%)
7de	5,8%	(4,7%-7,1%)
Regio		
Vlaams Gewest	58,5%	(55,9%-61,0%)
Waals Gewest	33,6%	(31,2%-36,0%)
Brussels Hoofdstedelijk Gewest	7,9%	(6,7%-9,4%)

Ongeveer de helft van de leerlingen woont in een voorstedelijke omgeving (54,9%), één op vijf in een stedelijke omgeving (21,6%) en één op vier op het platteland (23,6%) (Tabel 4). Bijna één leerling op vijf (18,3%) woont op minder dan 2 km van de school, één op vier (24,0%) legt een afstand af tussen 2 km en minder dan 5 km, bijna drie op tien (29,0%) tussen 5 km en minder dan 10 km, en een gelijkaardig aandeel (28,7%) legt 10 km of meer af.

Drie op vier leerlingen (74,7%) geven aan thuis slechts één taal te spreken. Nederlands en Frans zijn de twee meest gesproken talen (respectievelijk 55,4% en 50,1%). Eén op zes leerlingen (17,1%) is enig kind, ongeveer vier op tien (43,1%) hebben één broer of zus en een gelijkaardig aandeel (39,8%) geeft aan dat er minstens drie kinderen zijn in het gezin. Bijna twee derde van de leerlingen (63,4%) beschouwt hun gezin als (zeer) financieel comfortabel, terwijl een minderheid (7,7%) meldt dat het gezin weinig of helemaal niet comfortabel leeft.

Tabel 4. Gewogen verdeling van de leerlingen naar woonomgeving, thuis gesproken taal/talen, aantal kinderen en gepercipieerde welstand van het gezin (in %).

	Prevalentie	BI 95%
Woonomgeving		
Voorstad	54,9%	(47,7%-61,8%)
Stad	21,6%	(17,9%-25,7%)
Platteland	23,6%	(18,2%-30,0%)
Afstand woon-school		
<1 km	8,4%	(6,8%-10,3%)
1 tot <2 km	9,9%	(8,5%-11,6%)
2 tot <3 km	8,9%	(7,3%-10,9%)
3 tot <4 km	6,7%	(5,2%-8,7%)
4 tot <5 km	8,4%	(6,9%-10,1%)
5 tot <10 km	29,0%	(26,1%-32,2%)
10 tot <20 km	19,1%	(16,2%-22,4%)
≥20 km	9,6%	(7,0%-13,0%)
Thuis gesproken taal/talen		
1 taal	74,7%	(69,4%-79,3%)
2 talen	18,8%	(15,3%-22,8%)
3 of meer talen	6,6%	(5,0%-8,7%)
Welke taal/talen?		
Nederlands	55,4%	(50,0%-60,7%)
Frans	50,1%	(44,1%-56,2%)
Duits	1,7%	(1,2%-2,3%)
Arabisch	6,3%	(3,7%-10,6%)
Turks	2,7%	(1,8%-3,9%)
Italiaans	1,4%	(0,8%-2,4%)
Bulgaars	0,2%	(0,1%-0,8%)
Roemeens	0,7%	(0,3%-1,5%)
Engels	6,4%	(5,0%-8,3%)
Andere	9,7%	(7,6%-12,2%)
Aantal kinderen		
1 kind	17,1%	(15,2%-19,3%)
2 kinderen	43,1%	(39,7%-46,5%)
3 kinderen	24,7%	(22,1%-27,6%)
≥4 kinderen	15,1%	(12,5%-18,0%)
Materiële welstand		
(Zeer) comfortabel	63,4%	(59,7%-66,9%)
Gemiddeld comfortabel	29,0%	(26,0%-32,1%)
Weinig/niet comfortabel	7,7%	(5,7%-9,7%)

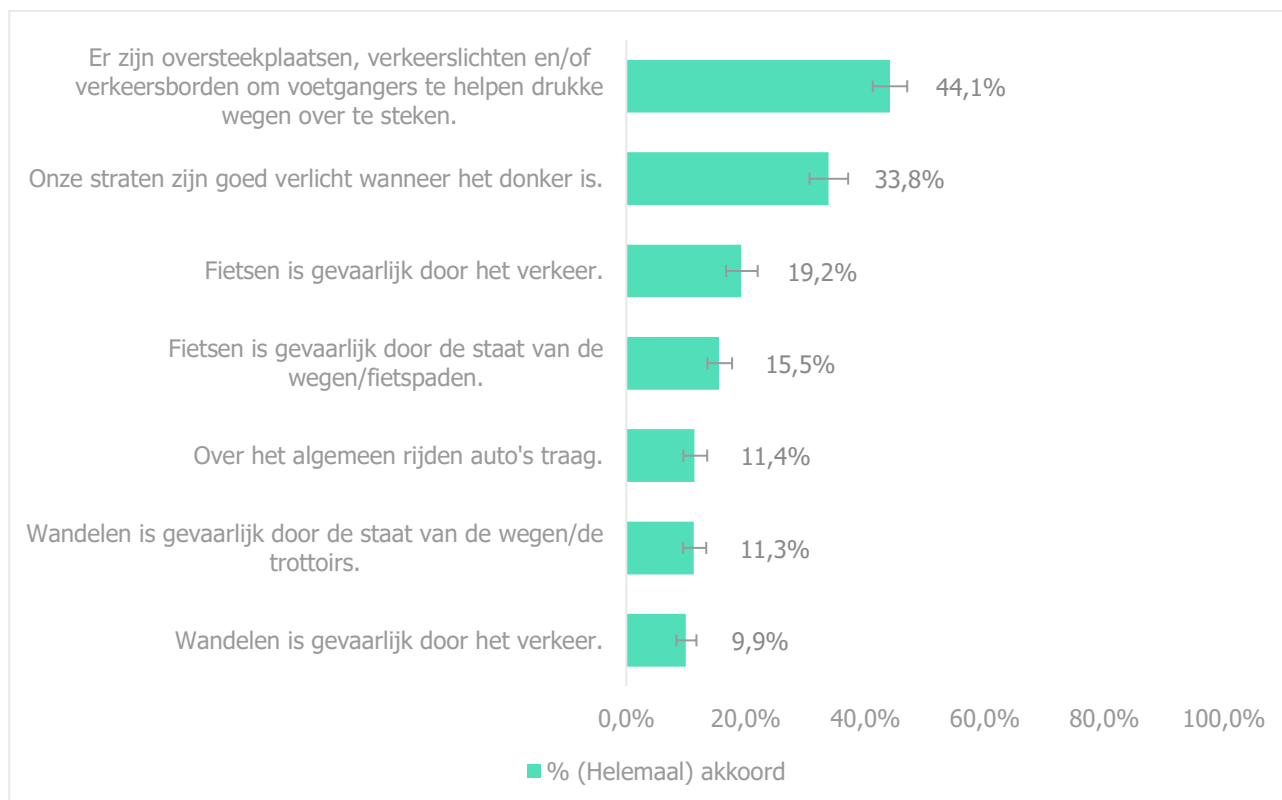
4.2 Inrichting van het woongebied en verkeersveiligheid

Wat de infrastructuur voor voetgangers betreft, geeft ongeveer één leerling op twee (55,0%) aan dat er in de meeste straten van hun woongebied trottoirs aanwezig zijn (Tabel 5). Wat verplaatsingen per fiets betreft, meldt één op vijf (20,7%) dat er fietspaden zijn in de meeste straten en ongeveer één op zeven (14,6%) zegt dat die fietspaden gescheiden zijn van de rijbaan of het verkeer. Ten slotte geeft een derde van de leerlingen (35,2%) aan dat er in hun woongebied fietsenstallingen beschikbaar zijn (aan supermarkten, scholen of bushaltes, ...).

Tabel 5. Gewogen verdeling van leerlingen die (helemaal) akkoord gaan met de stellingen over de infrastructuur in de woonomgeving voor verplaatsingen te voet of met de fiets (in %).

Voorzieningen voor voetgangers en fietsers	(Helemaal) akkoord	BI 95%
Voetpaden in de meeste straten	55,1%	(50,7%-59,3%)
Fietspaden in de meeste straten	20,7%	(17,9%-23,8%)
Fietspaden gescheiden van de rijbaan/verkeer	14,5%	(12,8%-16,4%)
Er zijn fietsenstallingen	35,2%	(31,8%-38,8%)

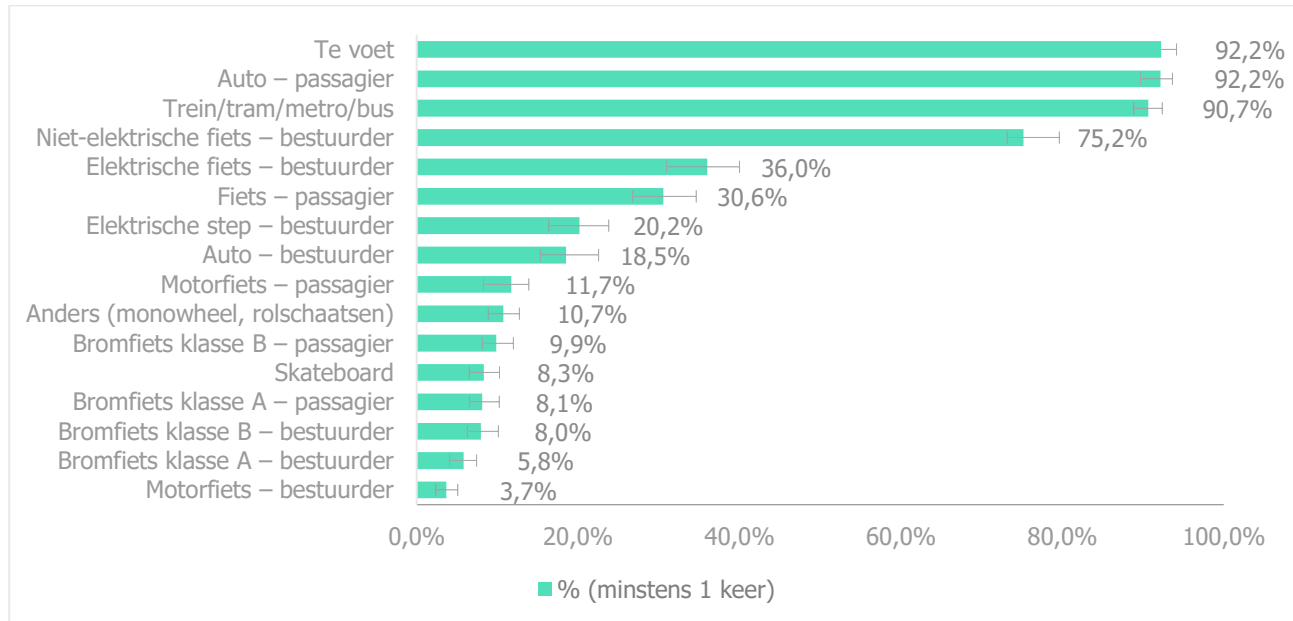
Bijna de helft van de leerlingen (44,1%) geeft aan dat er in hun woonwijk voorzieningen zijn "om voetgangers te helpen drukke wegen over te steken" (oversteekplaatsen voor voetgangers, verkeerslichten, enz.) (Figuur 7). Eén op drie (33,8%) vindt dat de straten in hun woonwijk goed verlicht zijn. Toch meldt één op vijf (19,2%) dat fietsen gevaarlijk is vanwege het verkeer en ongeveer één op zeven (15,5%) dat het gevaarlijk is vanwege de staat van de wegen. Ongeveer één op tien leerlingen (11,4%) zegt dat auto's traag rijden in hun woonwijk. Een vergelijkbaar aandeel vindt wandelen in de woonwijk gevaarlijk, hetzij door de slechte staat van de weg (11,3%), hetzij door het verkeer (9,9%).



Figuur 7. Gewogen verdeling van leerlingen die (helemaal) akkoord gaan met stellingen over beschikbare infrastructuur en veiligheid bij verplaatsingen te voet of met de fiets in hun woonomgeving (in %).

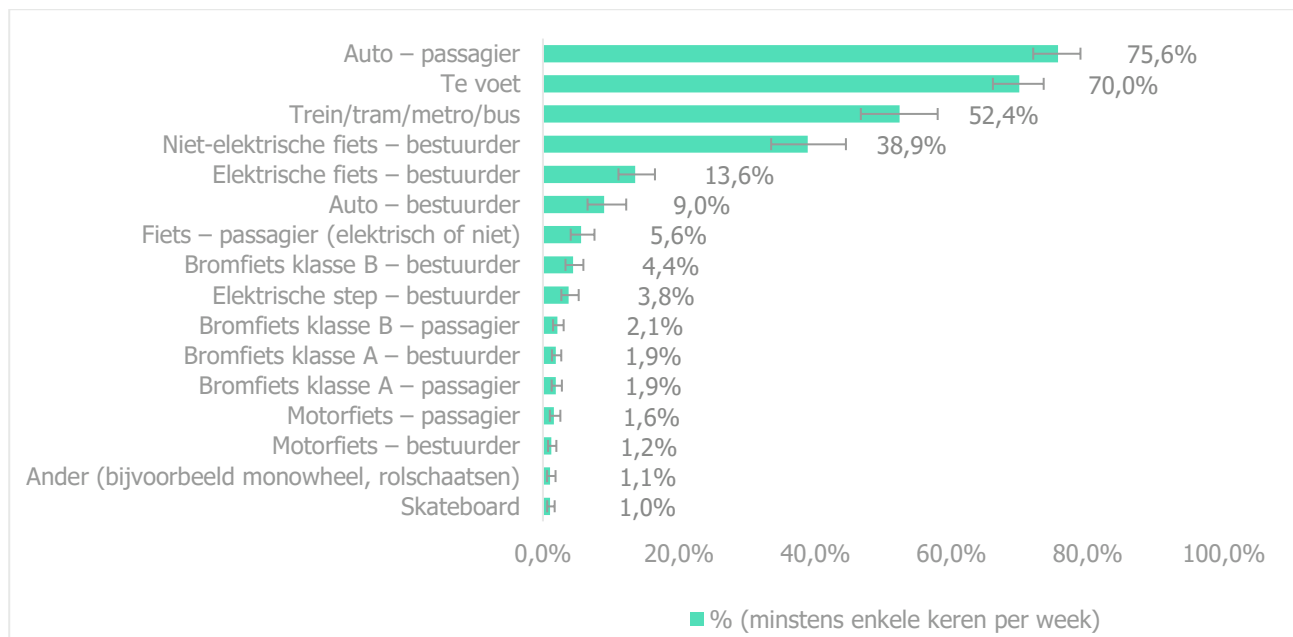
4.3 Mobiliteit

Niet geheel verrassend blijkt dat vrijwel alle ondervraagde jongeren zich het afgelopen jaar minstens één keer hebben verplaatst te voet, met de auto (als passagier) of met het openbaar vervoer (Figuur 8). Fietsen wordt vaker gemeld met een niet-elektrische fiets (75,2%) dan met een elektrische fiets (36,0%). Eén op vijf jongeren heeft al een elektrische step gebruikt en een vergelijkbaar aandeel heeft zelf al met een auto gereden. Gemotoriseerde tweewielers worden het minst vaak genoemd als vervoermiddel.



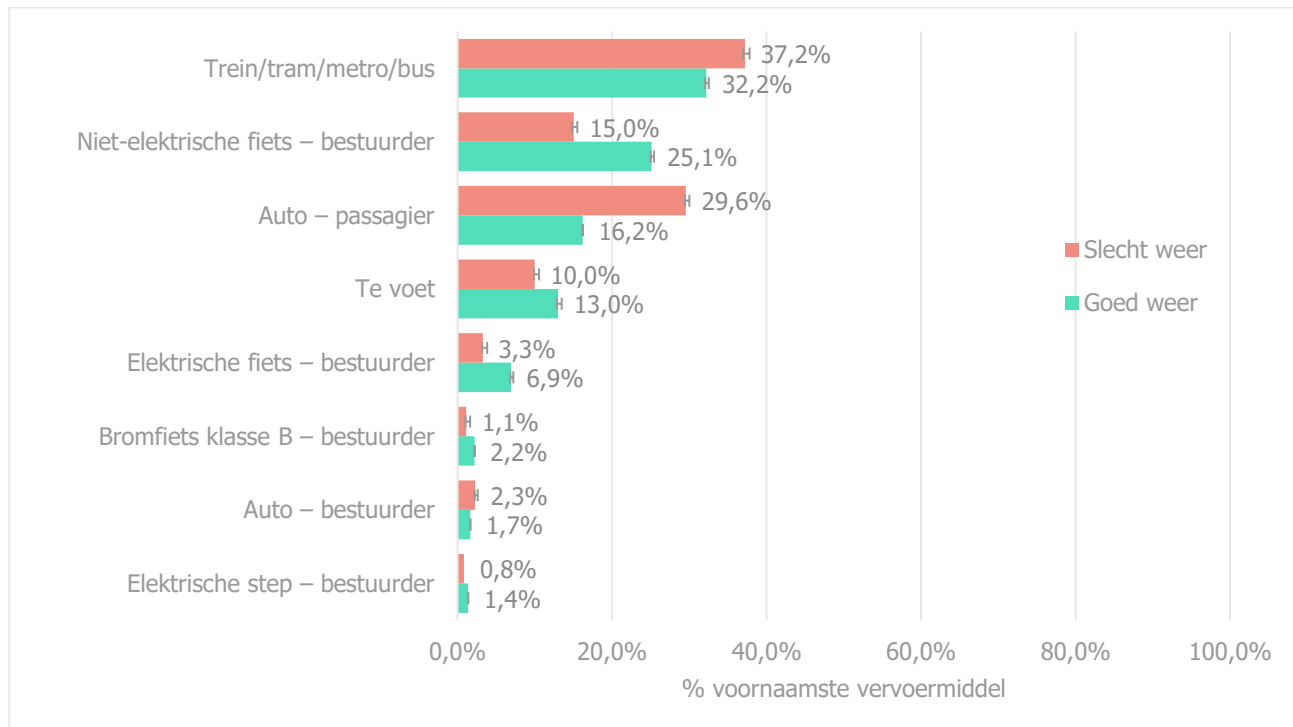
Figuur 8. Gewogen verdeling van de vervoerswijzen die minstens één keer werden gebruikt in de afgelopen 12 maanden (in %).

Als het gaat om vervoerswijzen die regelmatig werden gebruikt (minstens een paar keer per week in de afgelopen 12 maanden), blijft de rangorde grotendeels dezelfde. Verplaatsingen te voet, met de auto (als passagier) en met het openbaar vervoer blijven de drie meest genoemde vervoerswijzen (Figuur 9), maar autoritten nemen het voortouw op wandelverplaatsingen (75,6% vs. 70,0%). Eén op twee leerlingen zegt minstens een paar keer per week het openbaar vervoer te hebben gebruikt (52,4%) en bijna vier op tien (38,9%) gebruikte regelmatig een niet-elektrische fiets (als bestuurder).



Figuur 9. Gewogen verdeling van vervoerswijzen die vaak werden gebruikt in de afgelopen 12 maanden (in %).

De studie toont ook aan dat leerlingen vooral het openbaar vervoer gebruiken om naar school te gaan, ongeacht de weersomstandigheden (Figuur 10). De daaropvolgende belangrijkste vervoermiddelen zijn de niet-elektrische fiets en de auto (als passagier). Het gebruik van de elektrische fiets wordt vaker gerapporteerd bij goed weer dan bij slecht weer (25,1% vs. 15,0%) en het omgekeerde geldt voor de auto (respectievelijk 16,2% vs. 29,6%). Daarna volgen te voet gaan en de elektrische fiets. Beide vervoerswijzen worden vaker gebruikt bij goed weer dan bij slecht weer (respectievelijk 13,0% vs. 10,0% en 6,9% vs. 3,3%). Verplaatsingen met een bromfiets klasse B, een auto of een elektrische step worden slechts sporadisch vermeld als vervoermiddel voor schoolverplaatsingen. Het gebruik van een bromfiets klasse A, motorfiets, skateboard of ander vervoermiddel wordt quasi nooit vermeld (resultaten niet weergegeven).



Figuur 10. Gewogen verdeling van het voornaamste vervoermiddel om naar school te gaan tijdens het schooljaar, bij goed en bij slecht weer (in %).

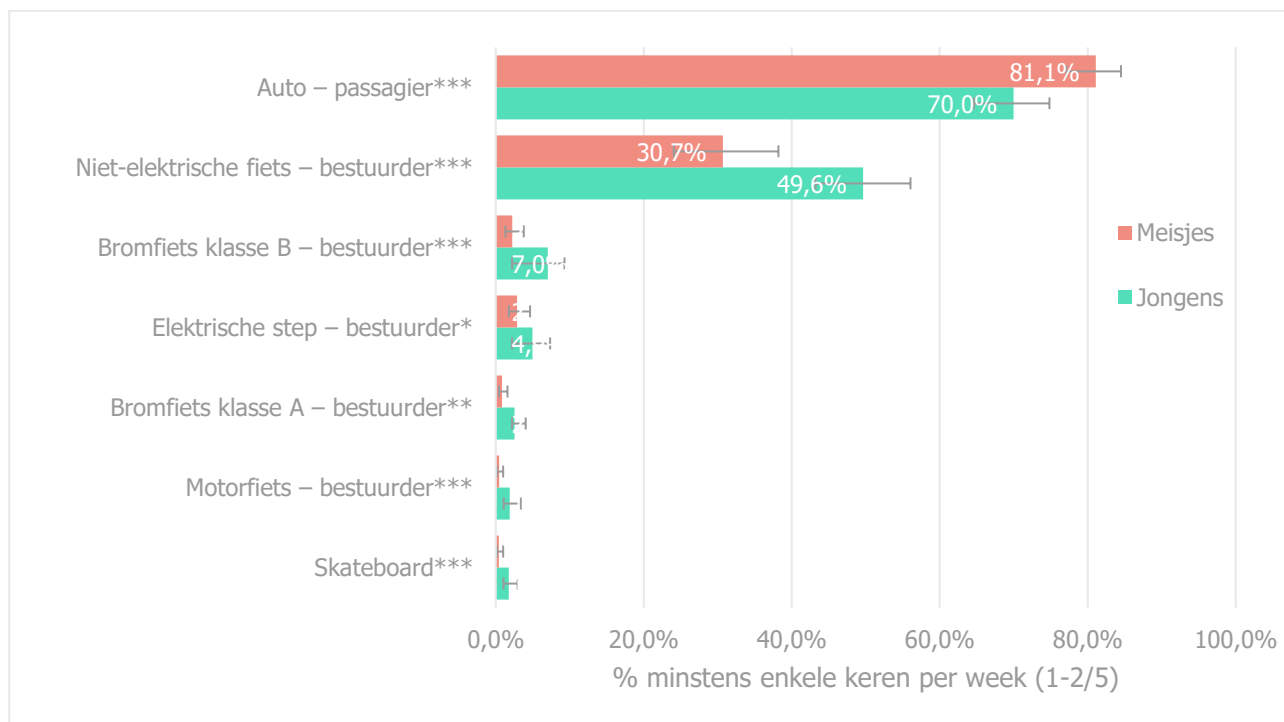
Eén op drie (32,2%) leerlingen in het hoger secundair onderwijs geeft aan (bijna) altijd alleen naar school te gaan (Tabel 6). Onder degenen die soms begeleid worden, wordt twee op drie (66,8%) vergezeld door minstens één jongere en één op vijf (20,7%) uitsluitend door een volwassene.

Tabel 6. Gewogen verdeling van de leerlingen naargelang ze alleen naar school gaan of niet en, indien niet, door wie ze meestal worden begeleid (in %).

Naar school gaan	Prevalentie	BI 95%
Alleen of niet?		
(Bijna) altijd alleen	32,2%	(28,7%-35,9%)
Niet altijd alleen	67,8%	(64,1%-71,3%)
Wie begeleidt de jongere?		
Meestal met minstens een volwassene	20,7%	(16,9%-25,1%)
Meestal met minstens een jongere (<18 jaar)	66,8%	(61,4%-71,8%)
Meestal met een volwassene en minstens een andere jongere	12,5%	(10,0%-15,5%)

4.3.1 Gender

Wat het frequente gebruik van vervoerswijzen betreft, toont Figuur 11 enkel de vervoermiddelen waarvoor er een statistisch significant verschil werd vastgesteld tussen jongens en meisjes. De analyses wijzen uit dat verplaatsingen met de auto als passagier vaker gerapporteerd worden door meisjes (81,1% vs. 70,0%, $p < 0,001$). Er is geen statistisch significant verschil vastgesteld voor verplaatsingen te voet of met het openbaar vervoer (resultaten niet weergegeven). Daarentegen wordt fietsen met een niet-elektrische fiets vaker gerapporteerd door jongens dan door meisjes (49,6% vs. 30,7%). Deze oververtegenwoordiging van jongens is ook zichtbaar bij het besturen van minder frequent gebruikte vervoermiddelen zoals bromfietsen klasse A (2,5% vs. 0,8%) of klasse B (7,0% vs. 2,2%), elektrische steps (4,9% vs. 2,9%), motorfietsen (1,9% vs. 0,4%) en skateboards (1,8% vs. 0,4%) (Figuur 11).

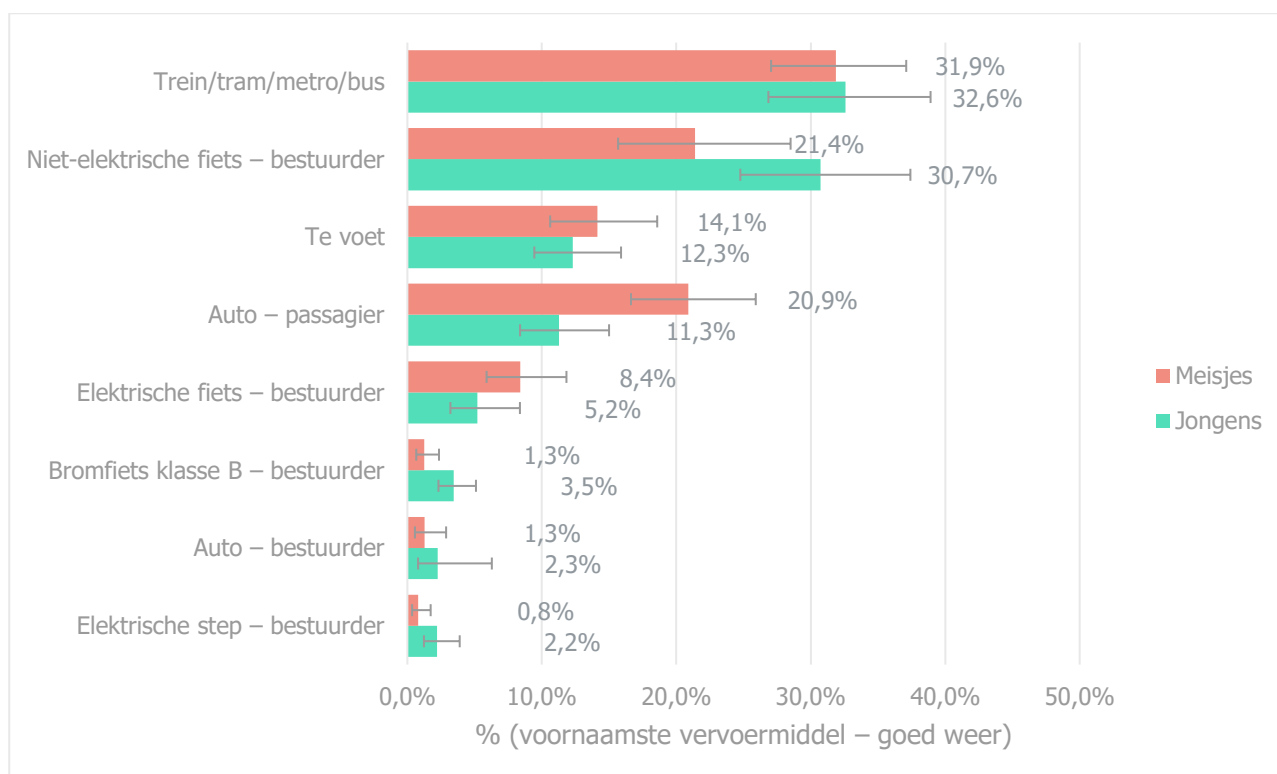


Figuur 11. Gewogen verdeling van vervoerswijzen die vaak gebruikt werden in de afgelopen 12 maanden, naar gender (in % – enkel statistisch significante verschillen).

Opmerking: *= $p < 0,05$, **= $p < 0,01$, ***= $p < 0,001$

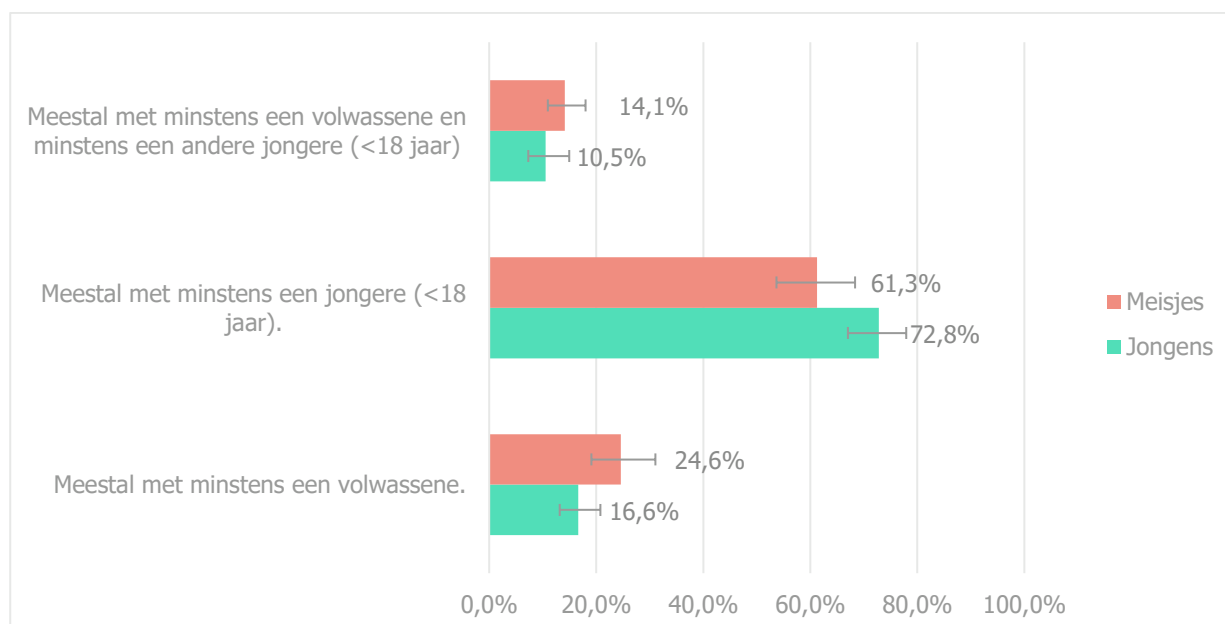
De analyse van het belangrijkste vervoermiddel om naar school te gaan is beperkt tot de vervoerswijzen waarvoor het aantal observaties voldoende is om het gebruik van de chi-kwadraattoets van Pearson toe te laten. In het algemeen varieert het voornaamste vervoermiddel om naar school te gaan bij goed weer statistisch significant naargelang het gender ($p < 0,01$), al zijn de verschillen niet even groot voor alle vervoermiddelen (Figuur 12). Concreet geven meisjes vaker dan jongens aan naar school te gaan met de auto (als passagier, 20,9% vs. 11,3%), met een elektrische fiets (8,4% vs. 5,2%) of te voet (14,1% vs. 12,3%). Daarentegen gaan jongens vaker naar school met een niet-elektrische fiets dan meisjes (30,7% vs. 21,4%). Deze tendens is ook merkbaar bij minder vaak genoemde vervoermiddelen zoals de elektrische step (2,2% vs. 0,8%), bromfietsen klasse B (3,5% vs. 1,3%) en de auto als bestuurder (2,3% vs. 1,3%).

Ook bij slecht weer varieert de keuze van vervoermiddel voor schoolverplaatsingen statistisch significant naargelang het gender ($p < 0,001$). Verplaatsingen met de auto (als passagier) worden nog steeds vaker door meisjes dan door jongens gerapporteerd (36,6% vs. 22,0%), maar de genderverschillen wat betreft te voet gaan en het gebruik van de elektrische fiets verdwijnen (resultaten niet weergegeven). Fietsen met een niet-elektrische fiets blijft wel vaker gerapporteerd door jongens dan meisjes (19,5% vs. 11,8%).



Figuur 12. Gewogen verdeling van het voornaamste vervoermiddel om naar school te gaan bij goed weer, tijdens het schooljaar, naar gender (in %).

Tot slot varieert het aandeel leerlingen dat (bijna) altijd alleen naar school gaat niet tussen meisjes en jongens (32,5% vs. 31,7%; $p=0,795$). Wel zijn er statistisch significante genderverschillen ($p<0,01$) wat betreft de persoon die de leerling eventueel vergezelt (Figuur 13). Onder de leerlingen die niet (bijna) altijd alleen naar school gaan, worden meisjes proportioneel dubbel zo vaak vergezeld door minstens één volwassene – hetzij alleen (24,6% vs. 16,6%), hetzij samen met een andere jongere (14,1% vs. 10,5%).

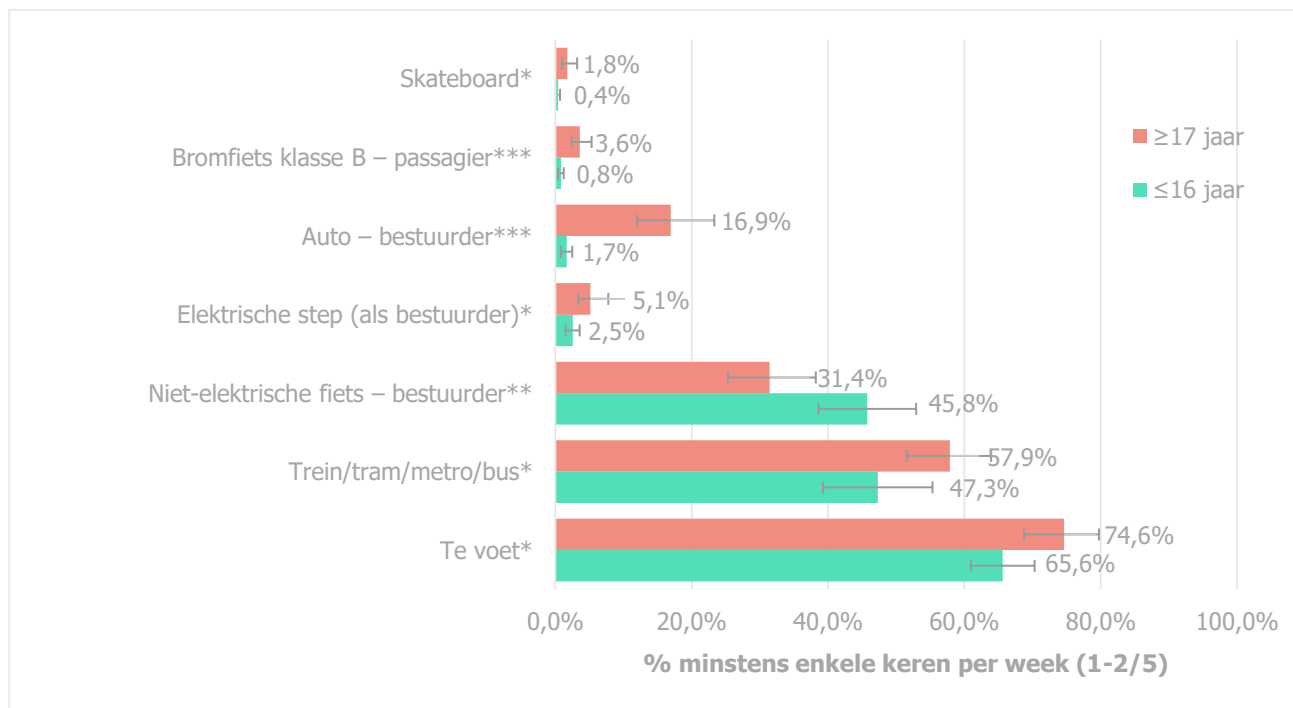


Figuur 13. Gewogen verdeling van leerlingen naargelang wie hen vergezelt naar school, onder degenen die niet (bijna) altijd alleen naar school gaan, naar gender (in %).

4.3.2 Leeftijd

Van de vier meest gebruikte vervoerswijzen (als passagier in een auto, te voet, met het openbaar vervoer en fietsen met een niet-elektrische fiets), is enkel het passagier zijn in een auto niet statistisch significant verschillend naar leeftijd (resultaten niet weergegeven). Daarentegen worden te voet gaan en het gebruik van het openbaar vervoer vaker gerapporteerd door leerlingen van 17 jaar of ouder dan door jongere leerlingen (respectievelijk 74,6% vs. 65,6% en 57,9% vs. 47,3%) (Figuur 14). Fietsen met een niet-elektrische fiets wordt daarentegen vaker gerapporteerd door de jongste leerlingen (45,8% bij <17 jaar vs. 31,4% bij ≥17 jaar).

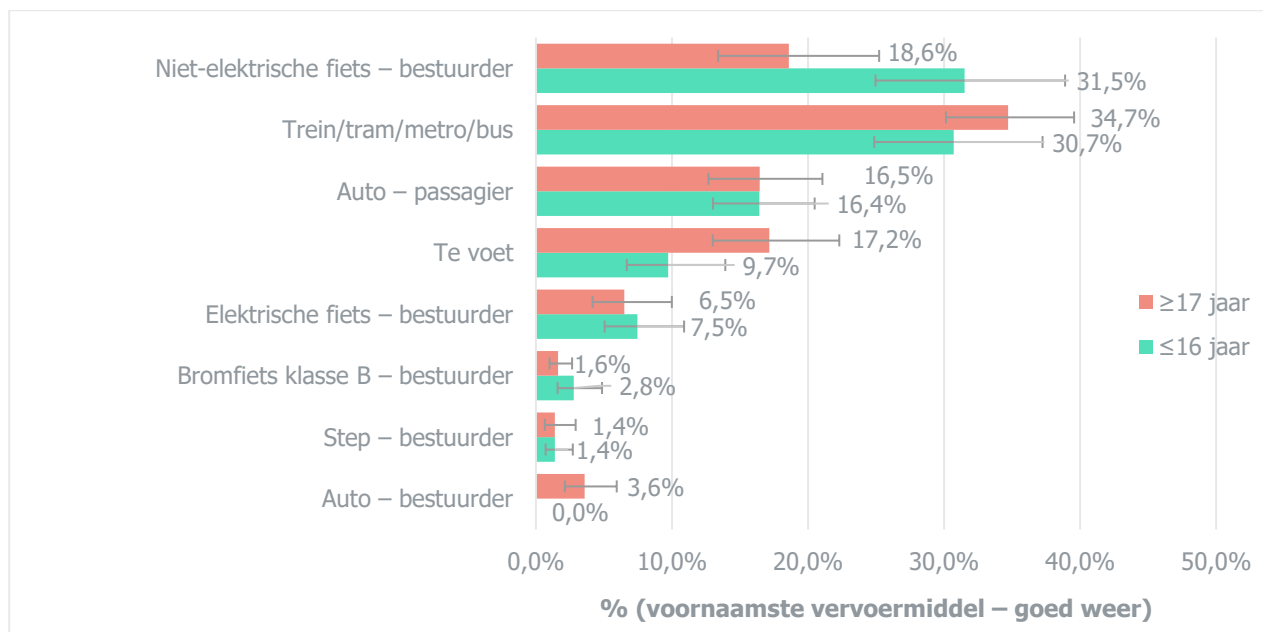
Zoals verwacht, geven jongeren van 17 jaar of ouder vaker aan regelmatig met de auto te rijden dan jongere leerlingen (16,9% vs. 1,7%, $p < 0,001$), wat uiteraard verband houdt met de minimumleeftijd om auto te rijden. Tot slot, hoewel minder vaak gerapporteerd, worden elektrische steps, het passagier zijn op een bromfiets klasse B en het gebruik van skateboards vaker vermeld door leerlingen van 17 jaar of ouder dan door jongeren jonger dan 17 jaar (Figuur 14).



Figuur 14. Gewogen verdeling van vervoerswijzen die minstens een paar keer per week gebruikt werden in de afgelopen 12 maanden, onder leerlingen van 16 jaar of jonger en van 17 jaar of ouder (in % – enkel statistisch significante verschillen).

Opmerking: *= $p < 0,05$, **= $p < 0,01$, ***= $p < 0,001$

Het voornaamste vervoermiddel om naar school te gaan bij goed weer varieert ook statistisch significant tussen leerlingen jonger dan 17 en leerlingen van 17 jaar of ouder ($p < 0,001$). Jongere leerlingen geven vaker aan naar school te fietsen met een niet-elektrische fiets dan oudere leerlingen (31,5% bij ≤16 jaar vs. 18,6% bij ≥17 jaar) (Figuur 15). Er is geen verschil wat betreft verplaatsingen als passagier in een auto. Leerlingen van 17 jaar of ouder geven vaker aan te voet naar school te gaan bij goed weer in vergelijking met jongere leerlingen (17,2% tegenover 9,7%), of met het openbaar vervoer, al is het verschil in dat laatste geval kleiner (34,7% tegenover 30,7%) (Figuur 15).

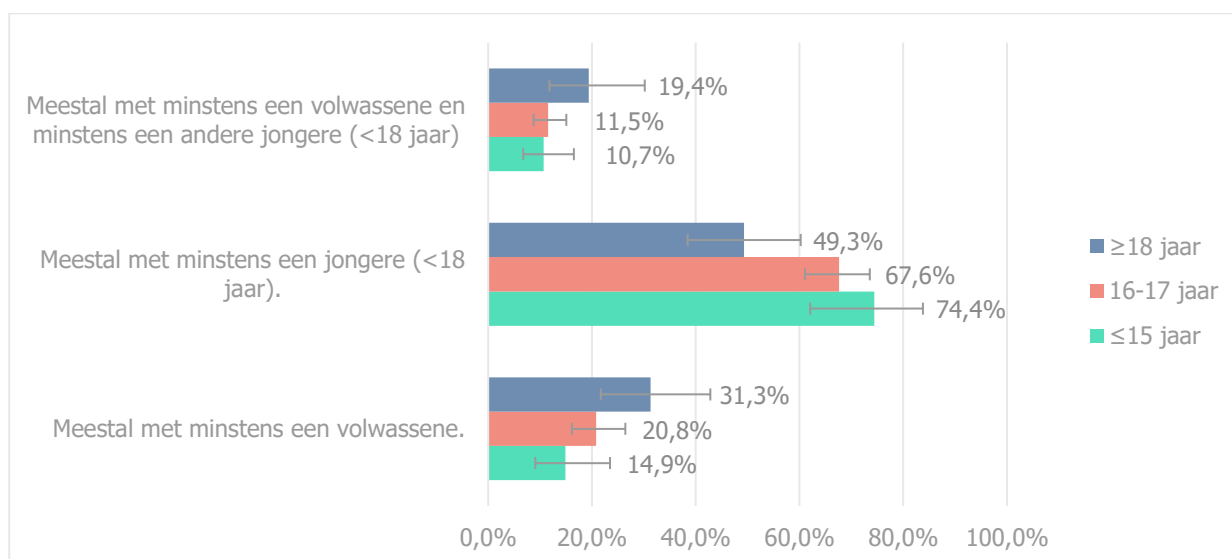


Figuur 15. Gewogen verdeling van het voornaamste vervoermiddel om naar school te gaan bij goed weer, tijdens het schooljaar, onder leerlingen van 16 jaar of jonger en van 17 jaar of ouder (in %).

Ook bij slecht weer varieert de keuze van vervoermiddel statistisch significant naargelang de leeftijd ($p < 0,001$). Het frequente gebruik van de niet-elektrische fiets wordt vaker genoemd door leerlingen van 16 jaar of jonger dan door de ouderen (18,5% vs. 11,4%). Het aandeel leerlingen dat als passagier met de auto naar school gaat, is vergelijkbaar in beide leeftijdsgroepen (resultaten niet weergegeven). Oudere leerlingen geven vaker aan te voet naar school te gaan (13,1% bij ≥ 17 jaar vs. 7,4% bij ≤ 16 jaar). Het frequente gebruik van het openbaar vervoer bij slecht weer verschilt niet naar leeftijd (resultaten niet weergegeven).

Tot slot varieert het feit of leerlingen (bijna) altijd alleen naar school gaan, statistisch significant met de leeftijd ($p < 0,001$). Het aandeel leerlingen dat (bijna) altijd alleen naar school gaat neemt toe met de leeftijd (22,3% bij ≤ 15 jaar, 32,4% bij 16-17 jaar en 44,2% bij ≥ 18 jaar).

Ook onder de leerlingen die niet "(bijna) altijd" alleen naar school gaan, verschilt de persoon die hen vergezelt naargelang de leeftijd ($p < 0,05$). Vooral bij leerlingen van 18 jaar of ouder zijn de verschillen uitgesproken vergeleken met jongere leerlingen (Figuur 16). Leerlingen van 18 jaar of ouder geven vaker aan vergezeld te worden door minstens één volwassene, met of zonder andere jongere. Dit kan waarschijnlijk verklaard worden door het feit dat hun gezelschap vaker meerderjarig is dan dat van jongere leerlingen.



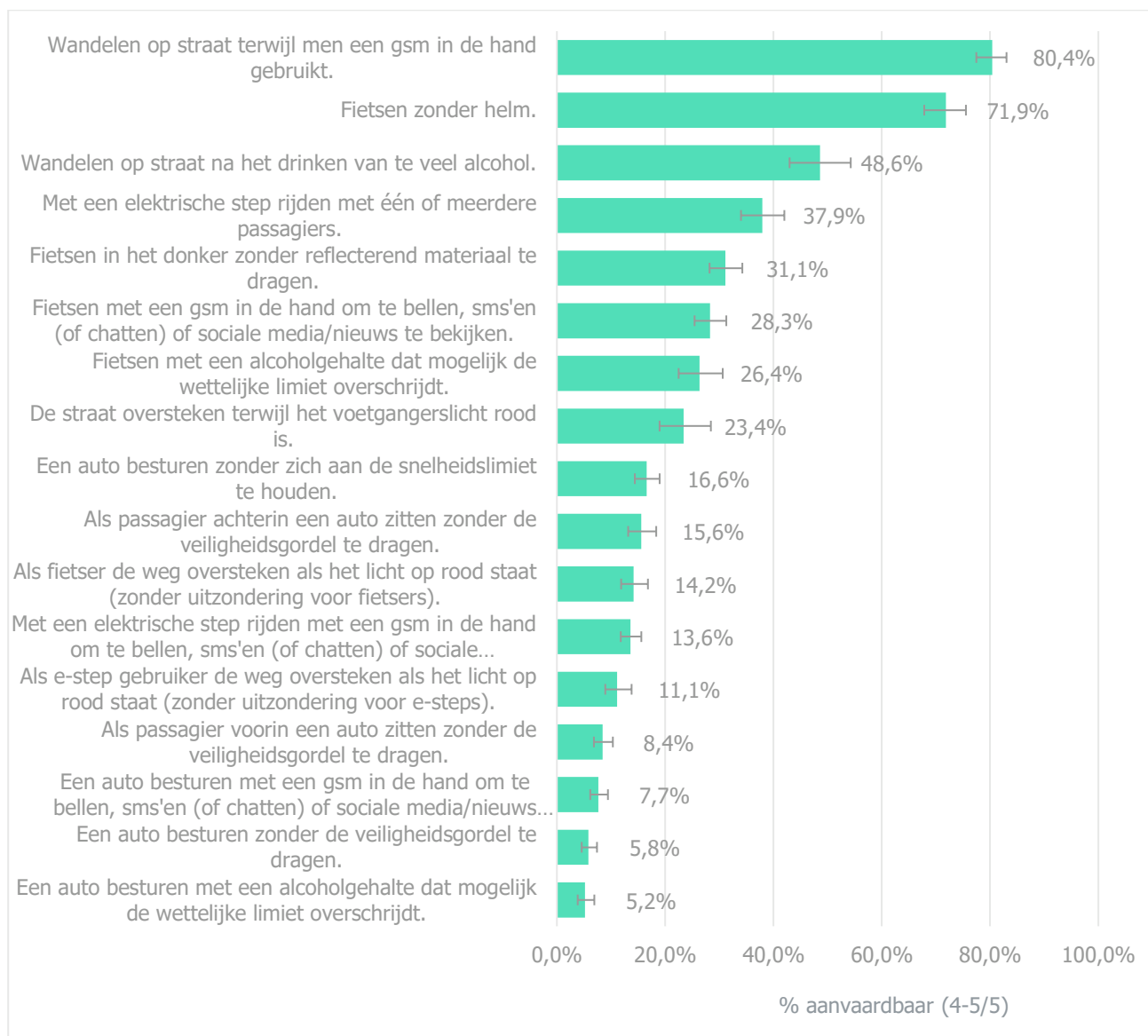
Figuur 16. Gewogen verdeling van leerlingen naargelang wie hen vergezelt naar school, onder degenen die niet (bijna) altijd alleen naar school gaan, naar leeftijd (in %).

4.4 Gedrag als weggebruiker

4.4.1 Aanvaardbaarheid van gedragingen

Volgens de ondervraagde leerlingen worden de volgende gedragingen het vaakst als aanvaardbaar beschouwd door hun vrienden: wandelen op straat met een gsm (80,4%) en fietsen zonder helm (71,9%) (Figuur 17). Ongeveer één leerling op twee (48,6%) zegt dat wandelen op straat onder invloed van alcohol door hun vrienden als aanvaardbaar wordt gezien. Bijna vier op de 10 jongeren zeggen dat hun vrienden het aanvaardbaar vinden op een e-step te rijden met een passagier, ook al is dit gedrag wettelijk verboden. Een aanzienlijk deel van de adolescenten (ongeveer 3 op 10) denkt ook dat hun vrienden het aanvaardbaar vinden om geen reflecterend materiaal te dragen als ze in het donker rijden, om te fietsen met een gsm in de hand, om te fietsen met een alcoholpromillage dat boven de wettelijke limiet kan liggen en om rode lichten te negeren. De laatste drie gedragingen vormen ook een overtreding van de verkeersregels.

De vier gedragingen die volgens de leerlingen het minst aanvaardbaar zijn voor hun vrienden, hebben allemaal betrekking op autogebruik, namelijk: geen veiligheidsgordel dragen als passagier voorin (8,4%), rijden met de gsm in de hand (7,7%), rijden zonder veiligheidsgordel (5,8%) en rijden onder invloed van alcohol (5,2%) (Figuur 17).

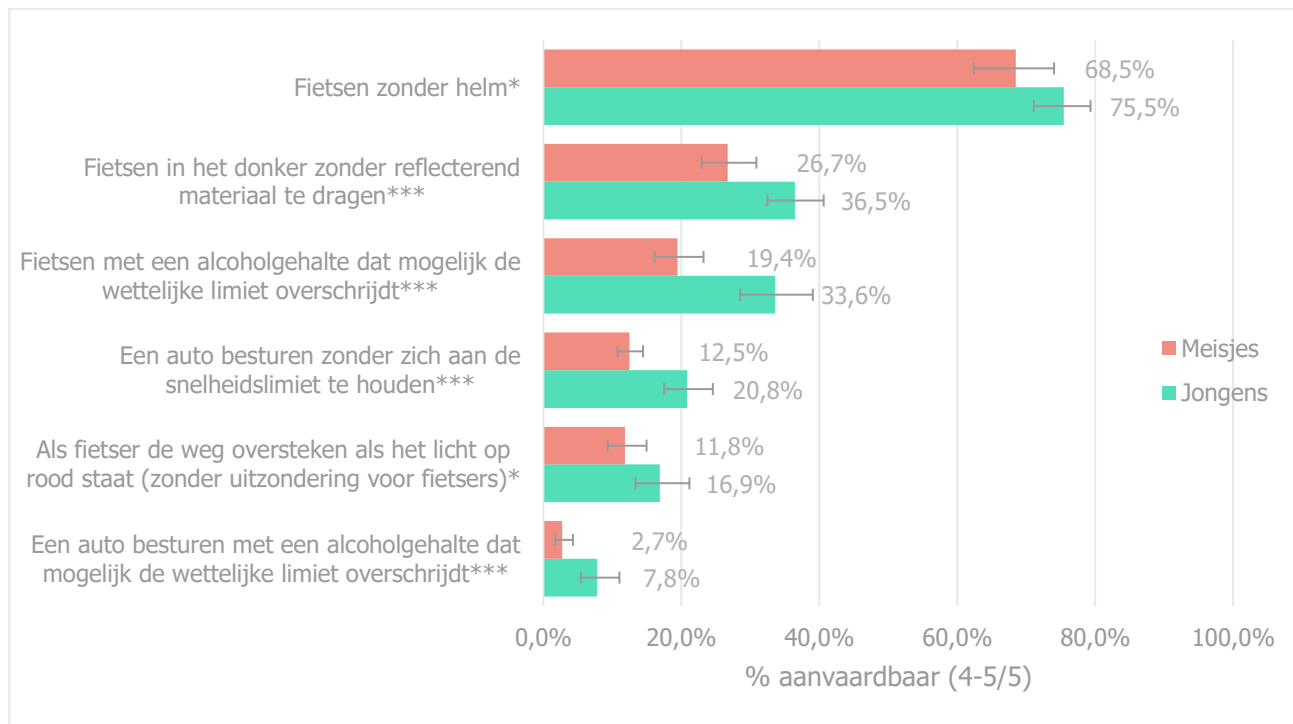


Figuur 17. Gewogen verdeling van de leerlingen die aangeven dat hun vrienden de vermelde gedragingen aanvaardbaar vinden (in %).

4.4.1.1 Gender

De analyses op basis van gender tonen aan dat de meeste waargenomen normen van vrienden niet statistisch significant verschillen naargelang het gender van de leerling. Dit is onder meer het geval voor het dragen van de veiligheidsgordel in de auto (ongeacht de zitplaats) en het gebruik van de gsm (ongeacht het type weggebruiker) (resultaten niet weergegeven).

Toch worden enkele verschillen vastgesteld. Ze wijzen allemaal in dezelfde richting: jongens geven vaker dan meisjes aan dat hun vrienden het aanvaardbaar vinden om zonder helm te fietsen (75,5% vs. 68,4%), in het donker te fietsen zonder reflecterende uitrusting (36,5% vs. 26,7%), te fietsen terwijl men mogelijk onder invloed van alcohol is (33,6% vs. 19,4%), of om door het rood licht te fietsen (16,9% vs. 11,8%) (Figuur 18). Ook denken jongens vaker dan meisjes dat hun vrienden het aanvaardbaar vinden te snel rijden met de auto of te rijden terwijl men mogelijk boven de wettelijke alcohollimiet zit (respectievelijk 20,8% vs. 12,5% en 7,8% vs. 2,7%).



Figuur 18. Gewogen verdeling van de leerlingen die aangeven dat hun vrienden de vermelde gedragingen aanvaardbaar vinden, naar gender (in % – enkel statistisch significante verschillen).
Opmerking: *= $p < 0,05$, **= $p < 0,01$, ***= $p < 0,001$.

4.4.1.2 Leeftijd

Geen enkele van de door vrienden waargenomen normen varieert statistisch significant volgens de leeftijd (resultaten niet weergegeven), behalve het fietsen zonder helm ($p < 0,001$). Het aandeel leerlingen dat aangeeft dat dit gedrag door hun vrienden als "(helemaal) aanvaardbaar" wordt beschouwd, is lager bij jongeren van 18 jaar en ouder (58,3%) in vergelijking met die van 16-17 jaar (75,8%) en ≤ 15 jaar (72,3%). Het aandeel leerlingen dat aangeeft dat hun vrienden het "(helemaal) aanvaardbaar" vinden om door het rood te rijden met een elektrische step (zonder dat een bord een uitzondering voor steps aangeeft) neemt toe met de leeftijd (7,5% bij ≤ 15 jaar, 11,9% bij 16-17 jaar, en 13,1% bij ≥ 18 jaar), maar het verschil is marginaal significant ($p = 0,060$).

4.4.2 Zelfgerapporteerde gedragingen

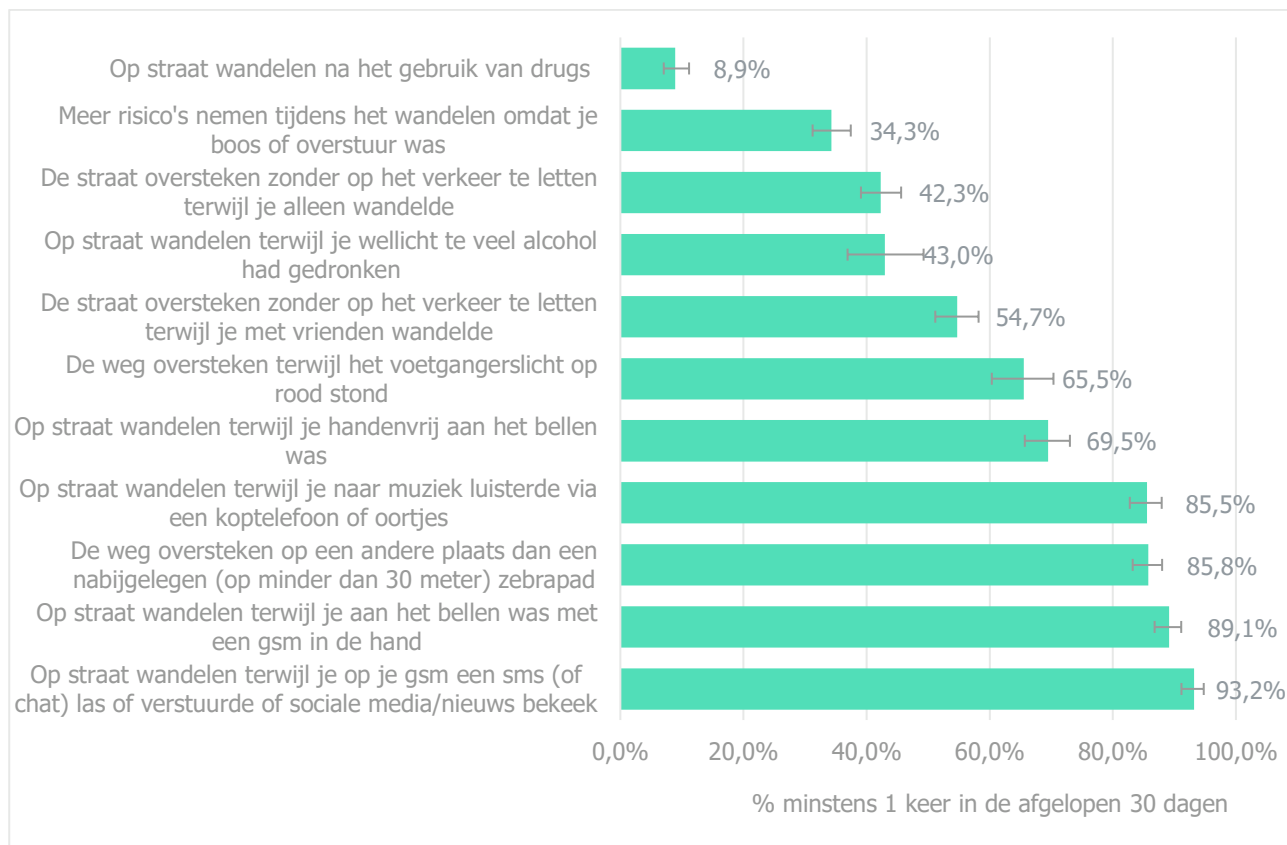
Voor elk vervoermiddel dat ze in de afgelopen 12 maanden minstens enkele keren per maand hebben gebruikt, werden de jongeren bevraagd over hoe vaak ze bepaalde gedragingen hadden vertoond.

4.4.2.1 Voetganger

Zelfgerapporteerd risicogedrag in het verkeer als voetganger is wijdverbreid.

Te voet gaan is één van de meest gebruikte vervoerswijzen. Onder de leerlingen die zich minstens een paar keer per maand te voet verplaatsen (n=1.230), is gsm-gebruik wijdverbreid: ongeveer negen op tien geven aan dat ze wandelen terwijl ze hun gsm lezen, berichten sturen of raadplegen (93,2%) of telefoneren met het toestel in de hand (89,1%) (Figuur 19).

Wandelen met muziek in de oren en de straat oversteken buiten een oversteekplaats voor voetgangers in de buurt, zijn ook vaak gerapporteerde gedragingen (respectievelijk door 85,5% en 85,8% van de leerlingen). Ongeveer twee op drie leerlingen (65,5%) geven aan minstens één keer in de afgelopen 30 dagen te zijn overgestoken terwijl het voetgangerslicht op rood stond. Ongeveer de helft (54,7%) zegt dat ze oversteken zonder op het verkeer te letten wanneer ze met vrienden zijn. Dat is meer dan wanneer ze alleen zijn (42,3%). Wandelen onder invloed van drugs is het minst vaak gerapporteerde gedrag (8,9%).



Figuur 19. Gewogen verdeling van de gedragingen die minstens één keer zijn gesteld in de afgelopen 30 dagen, bij leerlingen die zich tijdens de afgelopen 12 maanden minstens een paar keer per maand te voet verplaatst hebben (n=1.230) (in %).

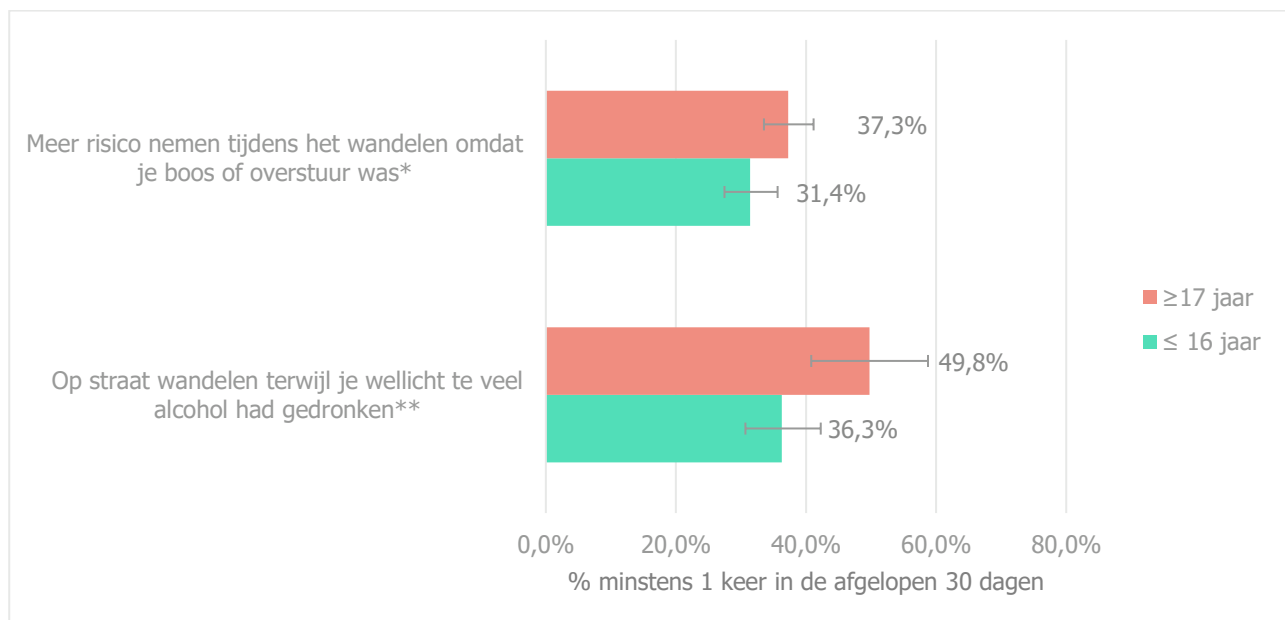
Uit de analyses naar gender blijkt dat zes van de elf gedragingen als voetganger niet significant verschillen tussen jongens en meisjes (resultaten niet weergegeven). Figuur 20 toont de gedragingen waarvoor de genderverschillen wél statistisch significant zijn. Jongens rapporteren vaker dan meisjes dat ze oversteken buiten een oversteekplaats voor voetgangers in de buurt (89,6% vs. 82,8%) en dat ze op straat wandelen onder invloed van drugs (13,5% vs. 5,1%) of alcohol (51,4% vs. 36,3%). Ook het oversteken bij rood wordt vaker gemeld door jongens, al is het verschil marginaal significant (67,9% vs. 62,6%; $p=0,0804$).

Omgekeerd zeggen meisjes vaker dan jongens dat ze oversteken zonder op het verkeer te letten wanneer ze met vrienden zijn (58,0% vs. 51,1%) en dat ze wandelen terwijl ze telefoneren met de gsm in de hand (91,4% vs. 86,5%).



Figuur 20. Gewogen verdeling van de gedragingen die minstens één keer zijn gesteld in de afgelopen 30 dagen, bij leerlingen die zich tijdens de afgelopen 12 maanden minstens een paar keer per maand te voet hebben verplaatst, naar gender (in % – enkel statistisch significante verschillen).
Opmerking: *= $p < 0,05$, **= $p < 0,01$, ***= $p < 0,001$.

Hoewel de meeste gedragingen met de leeftijd lijken toe te nemen, zijn slechts twee gedragingen statistisch significant verschillend tussen leerlingen ≤ 16 en ≥ 17 jaar (Figuur 21). Leerlingen van 17 jaar of ouder geven vaker aan risicovoller te wandelen als ze boos of gefrustreerd zijn (37,3% vs. 31,4%) en te hebben gewandeld onder mogelijke invloed van alcohol (49,8% vs. 36,3%). Op straat wandelen terwijl men naar muziek luistert met een hoofdtelefoon of oortjes wordt ook iets vaker gerapporteerd door oudere leerlingen, al is het verschil marginaal significant (87,8% vs. 83,3%, $p = 0,054$).

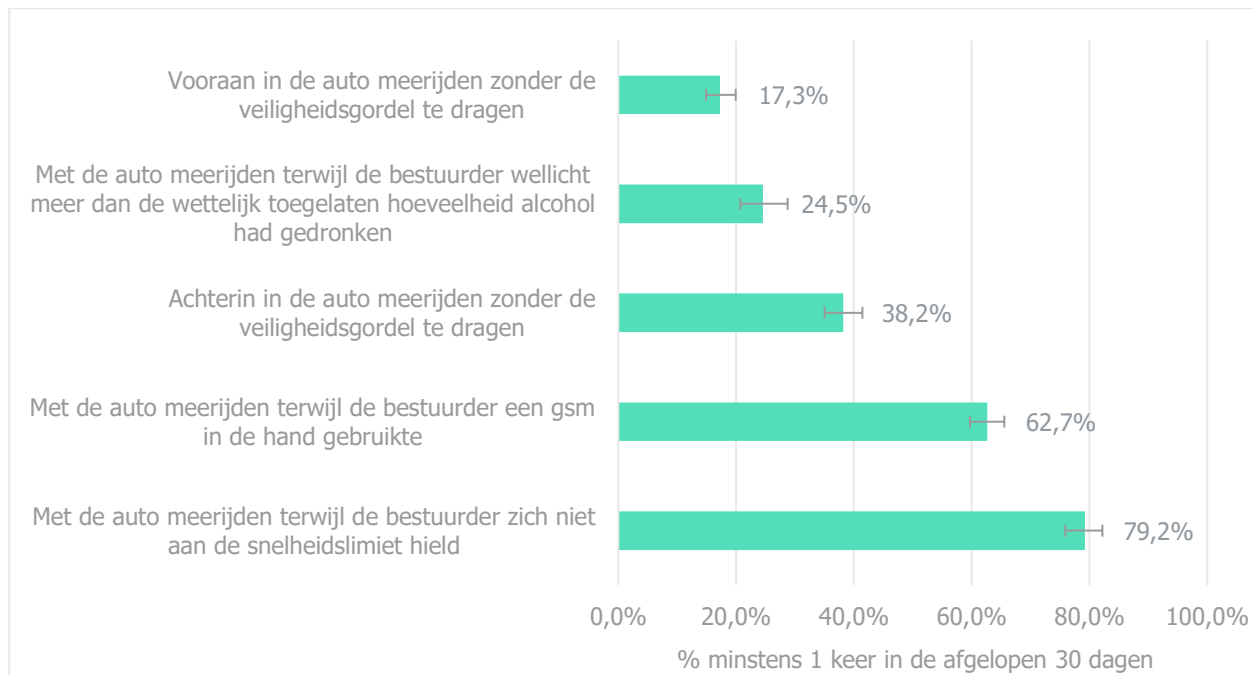


Figuur 21. Gewogen verdeling van de gedragingen die minstens één keer zijn gesteld in de afgelopen 30 dagen, bij leerlingen die zich tijdens de afgelopen 12 maanden minstens een paar keer per maand te voet hebben verplaatst, naar leeftijd (in % – enkel statistisch significante verschillen).
Opmerking: *= $p < 0,05$, **= $p < 0,01$, ***= $p < 0,001$.

4.4.2.2 Passagier in de auto

Onder de leerlingen die zich minstens een paar keer per maand als passagier in een auto verplaatsten (n=1280), is de meest gerapporteerde gedraging het meerijden als passagier minstens één keer in de laatste 30 dagen met een bestuurder die de snelheidsbeperking overschreed (79,2%), gevolgd door het meerijden met een bestuurder die de gsm gebruikte (62,7%) (Figuur 22).

Bijna vier op tien leerlingen (38,2%) zeggen dat ze als passagier minstens één keer in de laatste 30 dagen achteraan in de auto zonder gordel hebben meegereden. Dat aandeel is twee keer zo laag voor passagiers vooraan (17,3%). Tenslotte zegt één op vier (24,5%) meegereden te hebben met een bestuurder die mogelijk onder invloed was van alcohol.



Figuur 22. Gewogen verdeling van de gedragingen die minstens één keer zijn gesteld in de afgelopen 30 dagen, bij leerlingen die tijdens de afgelopen 12 maanden minstens een paar keer per maand als passagier in een auto hebben meegereden (n=1.280) (in %).

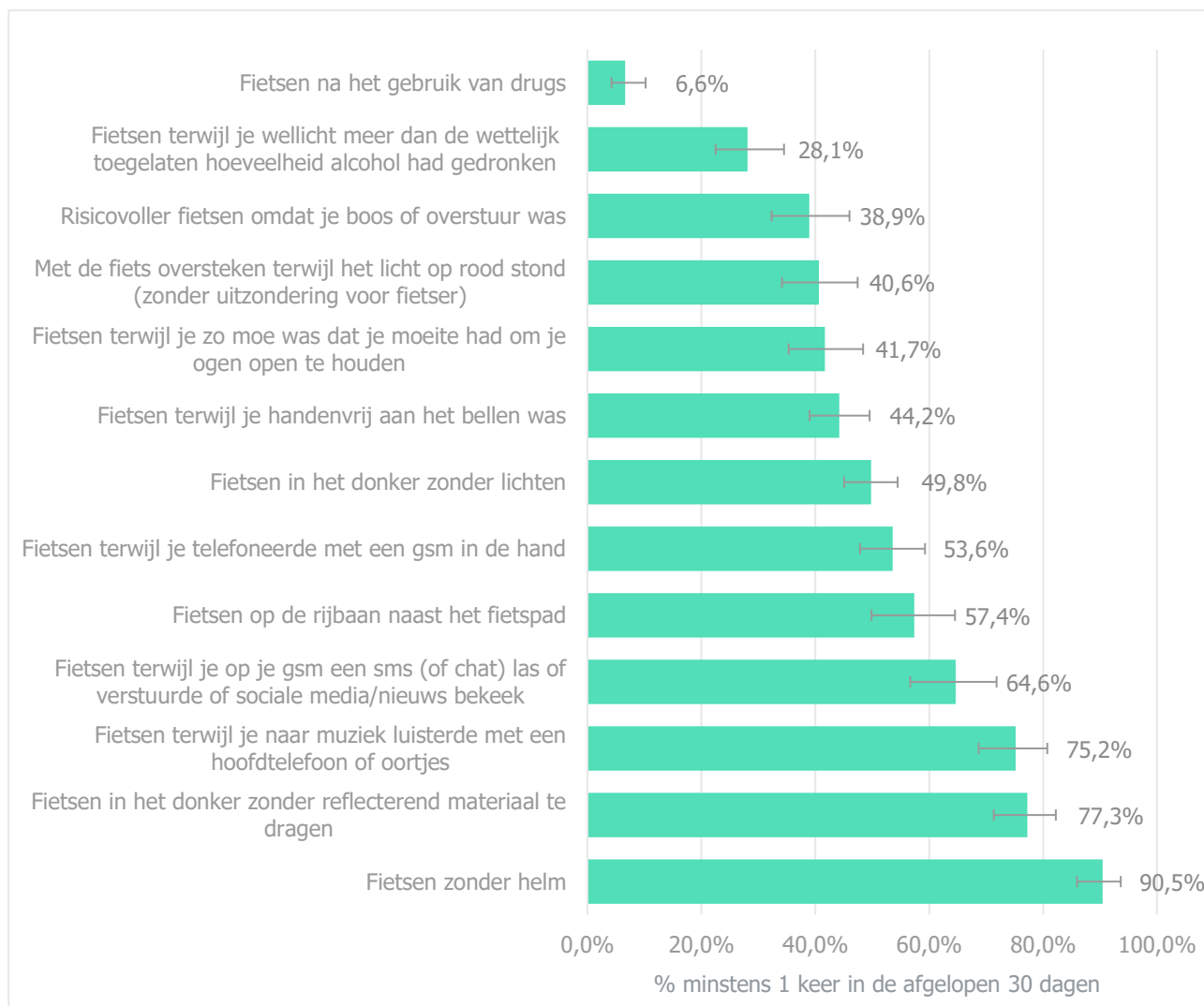
Uit de analyses blijkt bovendien dat het dragen van de veiligheidsgordel door jongeren als passagier in een auto niet varieert naargelang gender of leeftijd (resultaten niet weergegeven).

4.4.2.3 Bestuurder van een (elektrische of niet-elektrische) fiets

In tegenstelling tot de andere geanalyseerde variabelen werd er een hoog percentage ontbrekende antwoorden (23,0%) vastgesteld voor de vragen over zelfgerapporteerde gedragingen van adolescenten die zich vaak met de fiets verplaatsen, wat vragen oproept over de geldigheid van de verzamelde gegevens. De analyses werden beperkt tot leerlingen jonger dan 17 jaar, bij wie het aandeel ontbrekende antwoorden lager ligt (13,0%).

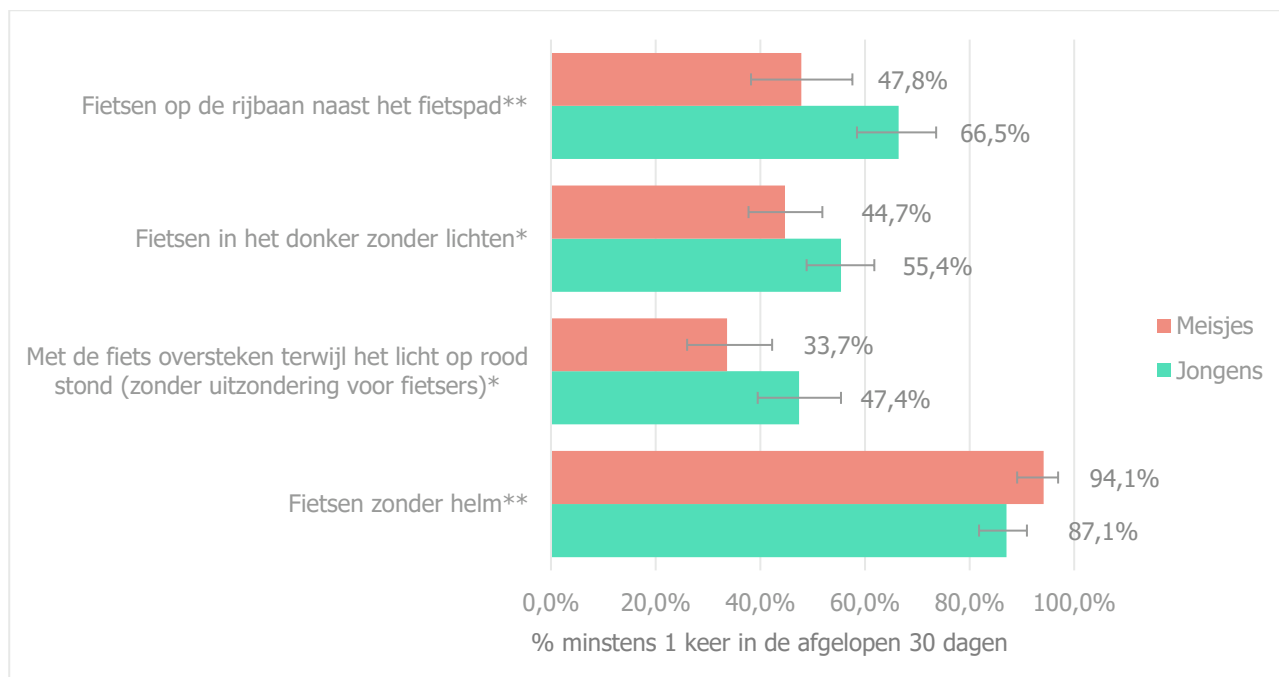
Bij de leerlingen jonger dan 17 jaar die zich vaak met de fiets verplaatsen, worden volgende gedragingen het vaakst gerapporteerd: het niet dragen van een helm (90,5%), het ontbreken van reflecterende uitrusting bij het fietsen in het donker (77,3%), en fietsen terwijl men naar muziek luistert met een hoofdtelefoon of oortjes (75,2%) (Figuur 23). Verder geeft ook nog meer dan de helft van de regelmatig fietsende jongeren aan wel eens de gsm manueel te bedienen (64,6%) of te telefoneren met de gsm in de hand (53,6%). Ook fietsen op de baan naast het fietspad wordt door heel wat fietsende jongeren aangegeven (57,4%).

Risicovoller fietsen wanneer men boos of gefrustreerd is en fietsen onder invloed van alcohol of drugs zijn de minst vaak gerapporteerde gedragingen.



Figuur 23. Gewogen verdeling van de gedragingen die minstens één keer zijn gesteld in de afgelopen 30 dagen, bij leerlingen jonger dan 17 jaar die tijdens de afgelopen 12 maanden minstens een paar keer per maand met de (al dan niet elektrische) fiets hebben gereden (n=540) (in %).

De analyses tonen aan dat het gedrag op de fiets verschilt tussen jongens en meisjes jonger dan 17. Het niet dragen van een helm komt significant vaker voor bij meisjes dan bij jongens (94,1% vs. 87,1%) (Figuur 24). Daarentegen geven jongens vaker aan op de rijbaan naast het fietspad te fietsen, te fietsen in het donker zonder verlichting en door het rood te fietsen (respectievelijk 66,5% vs. 47,8%; 55,4% vs. 44,7%; en 47,4% vs. 33,7%).



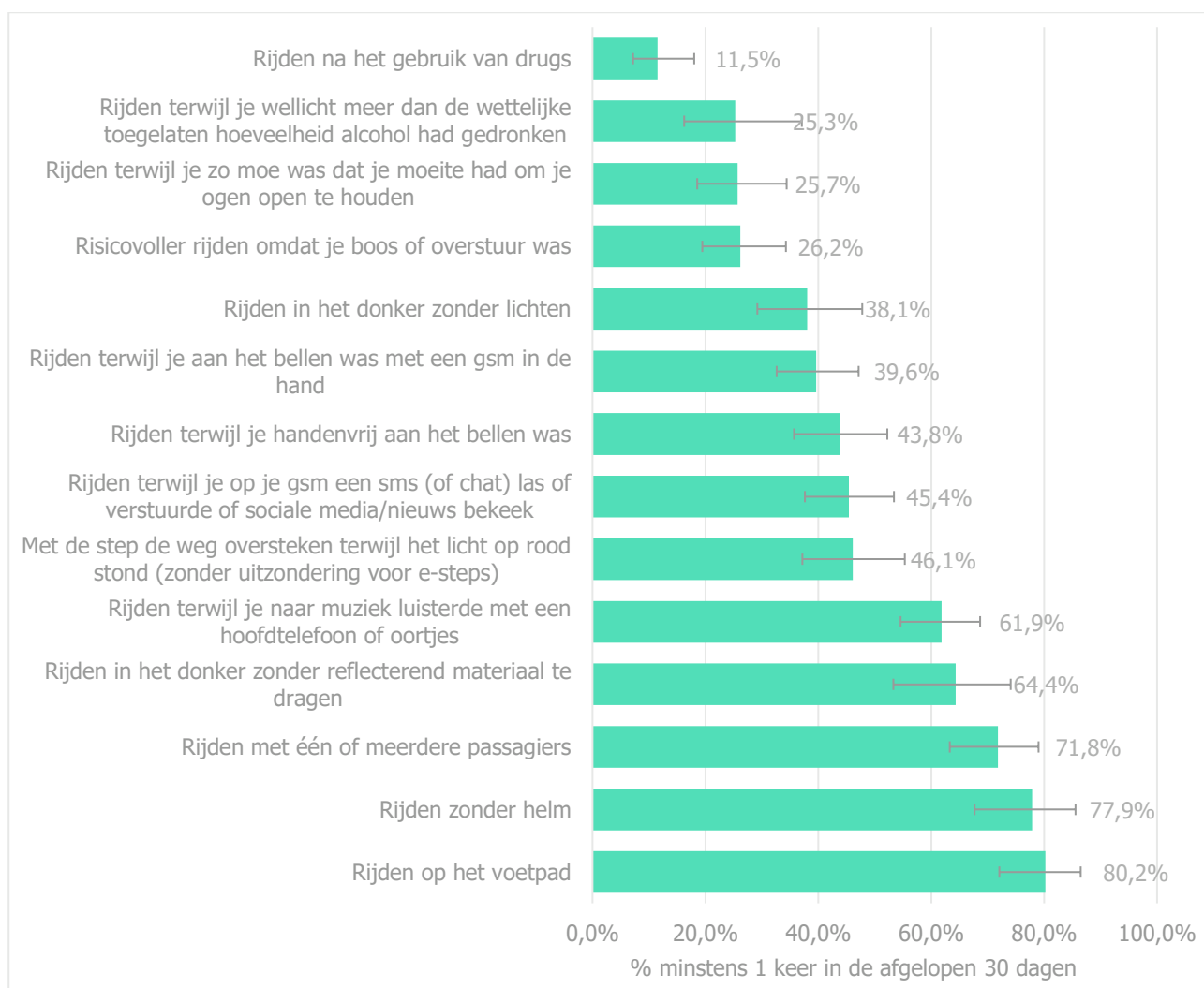
Figuur 24. Gewogen verdeling van de gedragingen die minstens één keer zijn gesteld in de afgelopen 30 dagen, bij leerlingen jonger dan 17 jaar die tijdens de afgelopen 12 maanden minstens een paar keer per maand met de (al dan niet elektrische) fiets hebben gereden, naar gender (in % – enkel statistisch significante verschillen). Opmerking: *= $p < 0,05$, **= $p < 0,01$, ***= $p < 0,001$.

De prevalentie van de gerapporteerde gedragingen als fietser verschilt weinig tussen leerlingen van 15 jaar of jonger en die van 16 jaar (resultaten niet weergegeven). Er worden geen statistisch significante verschillen vastgesteld. Wel worden rijden onder invloed van alcohol of drugs vaker gerapporteerd door 16-jarigen dan door leerlingen van 15 jaar of jonger, en de verschillen zijn marginaal significant (respectievelijk 33,3% vs. 22,1%; $p = 0,054$ en 8,9% vs. 4,0%; $p = 0,087$).

4.4.2.4 Gebruiker van een elektrische step

In deze studie is het aantal leerlingen dat zich minstens enkele keren per maand met een elektrische step verplaatst beperkt ($n = 108$). Onder hen zijn de drie meest gerapporteerde gedragingen het rijden op het trottoir (80,2%), het rijden zonder helm (77,9%) en het rijden met minstens één passagier (71,8%) (Figuur 25).

Risicovoller rijden onder invloed van boosheid of frustratie, rijden terwijl men zo moe is dat men moeite heeft om de ogen open te houden, en rijden onder invloed van alcohol behoren tot de minst vaak gerapporteerde gedragingen, hoewel ze toch nog door ongeveer één op de vier leerlingen worden vermeld (respectievelijk 26,2%, 25,7% en 25,3%). Rijden onder invloed van drugs is het minst vaak gerapporteerde gedrag (11,5%).



Figuur 25. Gewogen verdeling van de gedragingen die minstens één keer zijn gesteld in de afgelopen 30 dagen, bij leerlingen die tijdens de afgelopen 12 maanden minstens een paar keer per maand met een elektrische step hebben gereden (n=108) (in %).

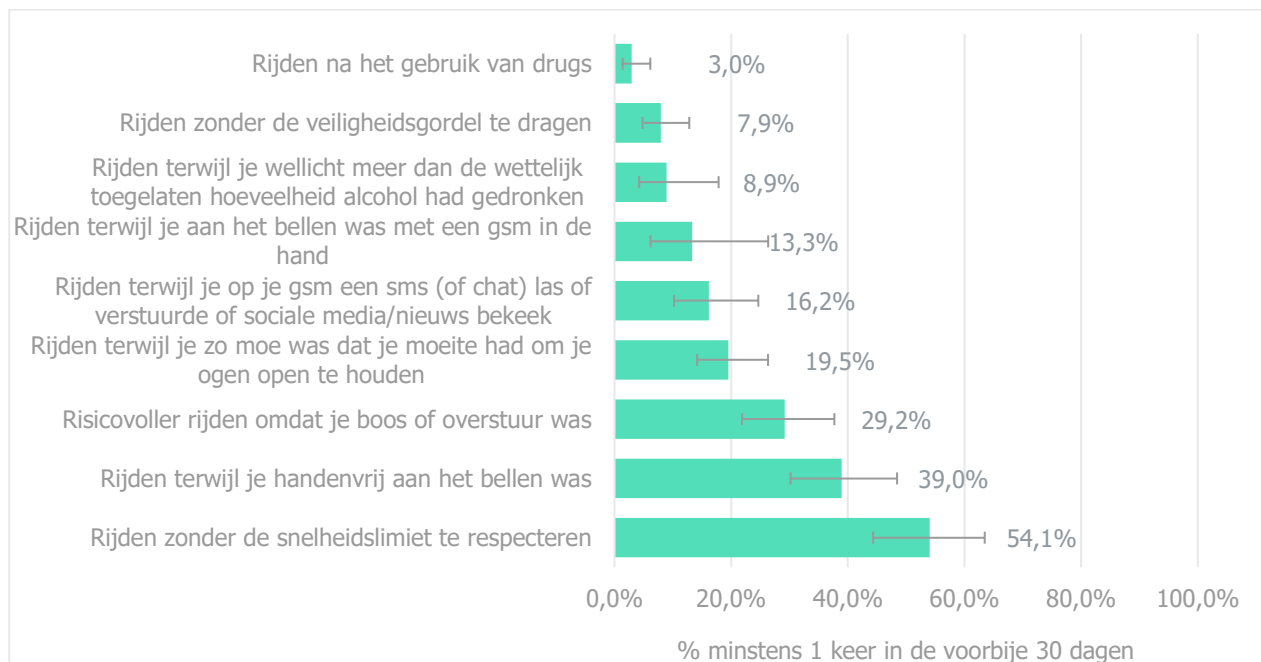
Uit de analyses op basis van gender blijkt dat jongens in de meeste gevallen vaker de vermelde gedragingen op een elektrische step rapporteren dan meisjes. Aangezien het aantal leerlingen dat minstens enkele keren per maand een elektrische step gebruikt echter beperkt is, werden er geen statistisch significante verschillen vastgesteld (resultaten niet weergegeven). Alleen het rijden met een step terwijl men naar muziek luistert, wordt vaker gerapporteerd door meisjes (72,4% vs. 54,6%), maar het verschil is marginaal significant ($p=0,066$).

De prevalentie van zelfgerapporteerde risicovolle gedragingen neigt toe te nemen met de leeftijd, maar er worden geen statistisch significante verschillen vastgesteld. Drie gedragingen zijn marginaal significant. Zo worden rijden met de step in het donker zonder verlichting en risicovoller rijden onder invloed van boosheid of frustratie vaker gemeld door leerlingen van 17 jaar of ouder (respectievelijk 46,1% vs. 28,1%, $p=0,054$ en 32,4% vs. 18,9%, $p=0,074$). Rijden met een telefoon in de hand wordt daarentegen vaker gerapporteerd door leerlingen van 16 jaar of jonger (46,9% vs. 33,4%, $p=0,095$).

4.4.2.5 Bestuurder van een auto

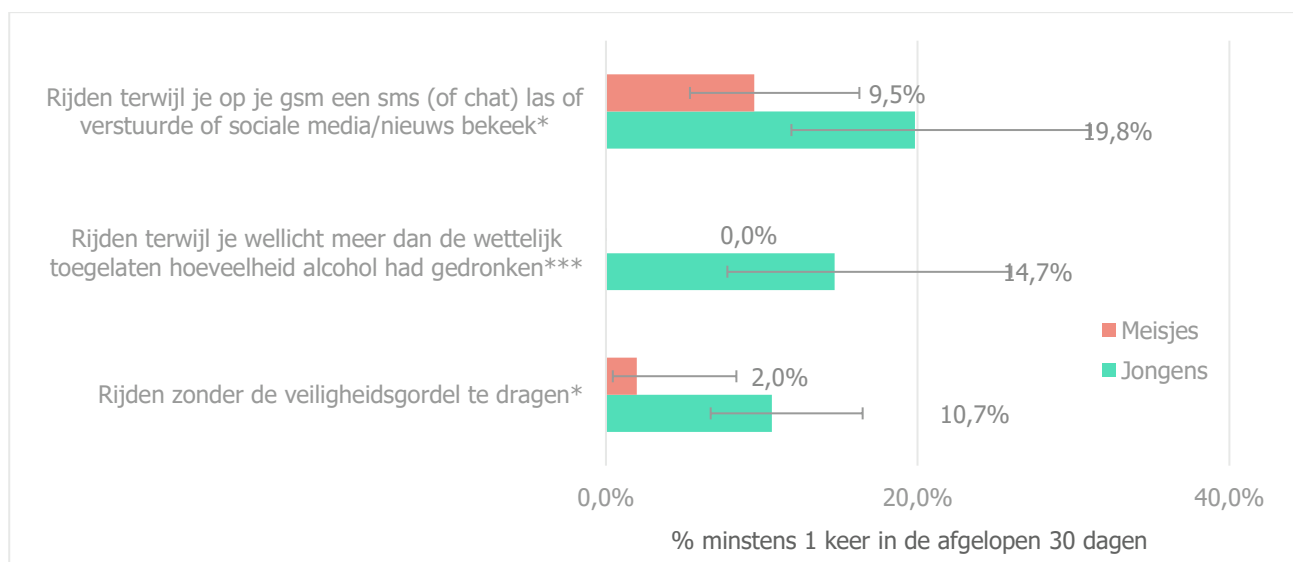
Onder de leerlingen die meerdere keren per maand met een auto reden (voorbij 12 maanden, $n=200$), is het meest gerapporteerde gedrag het niet naleven van de snelheidsbeperking (54,1%), gevolgd door het gebruik van de gsm in handsfree modus tijdens het rijden (38,9%) en risicovoller rijden onder invloed van boosheid of frustratie (29,2%) (Figuur 26).

Deelname aan het verkeer met de gsm in handsfree modus (38,9%) komt vaker voor dan rijden met de gsm in de hand, of het nu is om het scherm te raadplegen (16,2%) of te bellen (13,3%). Eén op vijf jongeren (19,5%) zegt te hebben gereden terwijl hij of zij moe was en moeite had om de ogen open te houden. Rijden onder invloed van alcohol en rijden zonder veiligheidsgordel worden minder vaak vermeld (respectievelijk 8,9% en 7,9%). Het minst gerapporteerde gedrag is rijden onder invloed van drugs (3,0%).



Figuur 26. Gewogen verdeling van de gedragingen die minstens één keer zijn gesteld in de afgelopen 30 dagen, bij leerlingen die tijdens de afgelopen 12 maanden minstens een paar keer per maand met de auto hebben gereden (n=200) (in %).

De meeste gedragingen die leerlingen in de afgelopen 30 dagen hebben vertoond tijdens het autorijden, verschillen niet statistisch significant naargelang het gender (resultaten niet weergegeven). Alleen rijden terwijl men leest, een bericht verstuurt of zijn gsm in de hand bekijkt, rijden terwijl men mogelijk onder invloed is van alcohol, en rijden zonder de veiligheidsgordel vast te maken, worden systematisch vaker gerapporteerd door jongens dan door meisjes (Figuur 27).



Figuur 27. Gewogen verdeling van de gedragingen die minstens één keer zijn gesteld in de afgelopen 30 dagen, bij leerlingen die tijdens de afgelopen 12 maanden minstens een paar keer per maand met de auto hebben gereden, naar gender (in % – enkel statistisch significante verschillen).

Opmerking: *= $p < 0,05$, **= $p < 0,01$, ***= $p < 0,001$.

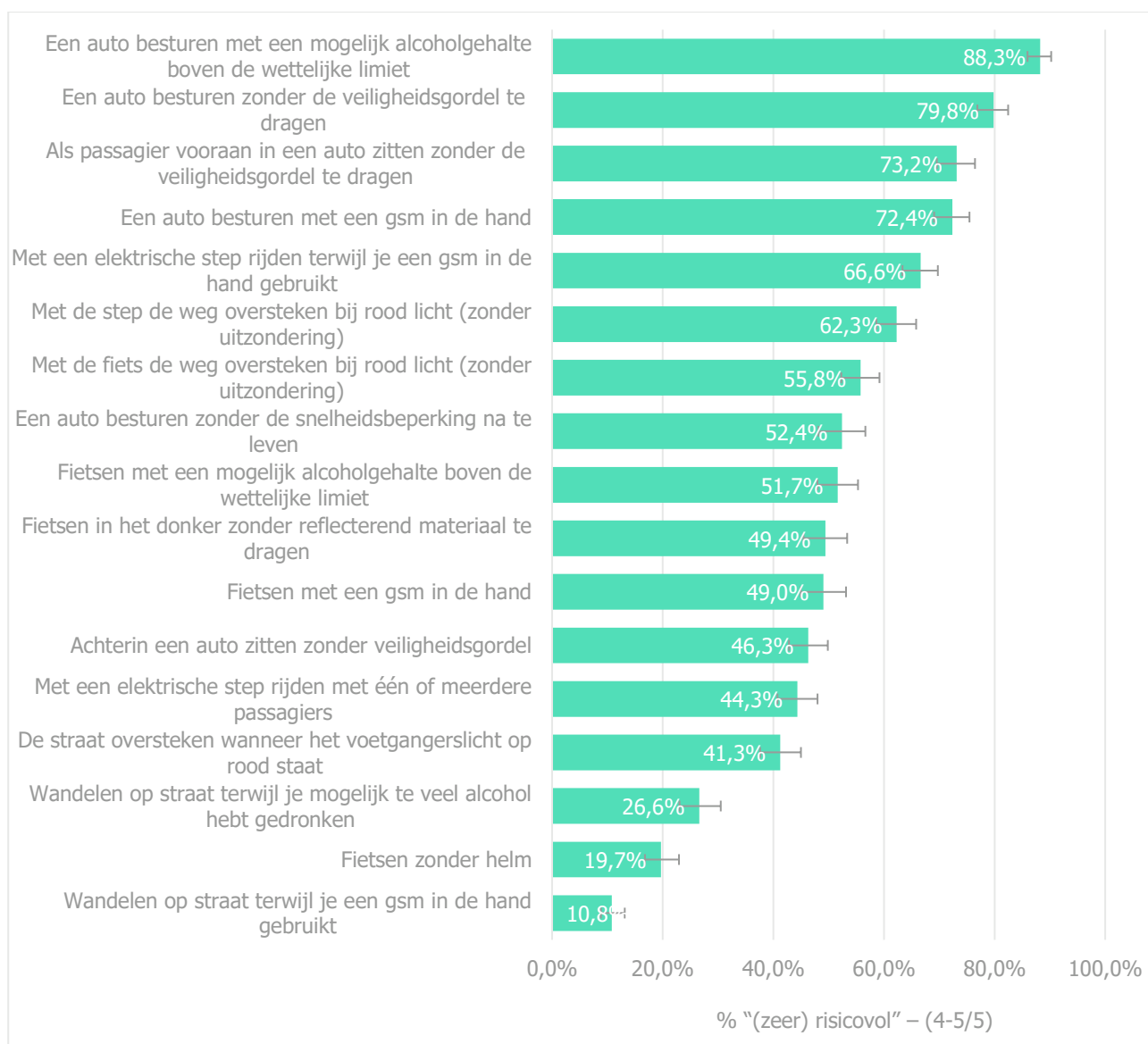
Het aantal autobestuurders in de steekproef is te klein om analyses op basis van leeftijd uit te voeren.

4.4.3 Risicoperceptie van gedrag

Wanneer gevraagd naar het mogelijke risico van bepaalde gedragingen, blijkt uit het onderzoek dat de helft van de vermelde gedragingen als "(zeer) risicovol" wordt beschouwd door minstens de helft van de leerlingen (Figuur 28).

De vier gedragingen die het vaakst (meer dan 7 op 10 leerlingen) als "(zeer) risicovol" worden beschouwd, hebben allemaal betrekking op autorijden. Drie gedragingen hebben betrekking op de bestuurder en één op de voorste passagier, namelijk: een auto besturen onder invloed van alcohol (88,3%), een auto besturen zonder de veiligheidsgordel te dragen (79,8%), een auto besturen met de gsm in de hand (72,4%) en als passagier vooraan zitten zonder de veiligheidsgordel te dragen. Te snel rijden met de wagen en meerijden in een auto als passagier achteraan zonder veiligheidsgordel staan lager in de rangorde en worden ongeveer door 1 op 2 jongeren als (heel) riskant gepercipieerd (namelijk 52,4% en 46,3%). Na de gedragingen als autobestuurder volgen gedragingen op de elektrische step (gebruik gsm in de hand, rood licht negeren) en fiets (rood licht negatie, rijden onder invloed van alcohol, geen reflecterend materiaal).

Gedragingen die door duidelijk minder jongeren als (heel) riskant gezien worden, hebben betrekking op voetgangers (wandelen met een gsm in de hand (10,8%) en wandelen op straat onder invloed van alcohol (26,6%)), alsook fietsen zonder helm (19,7%).

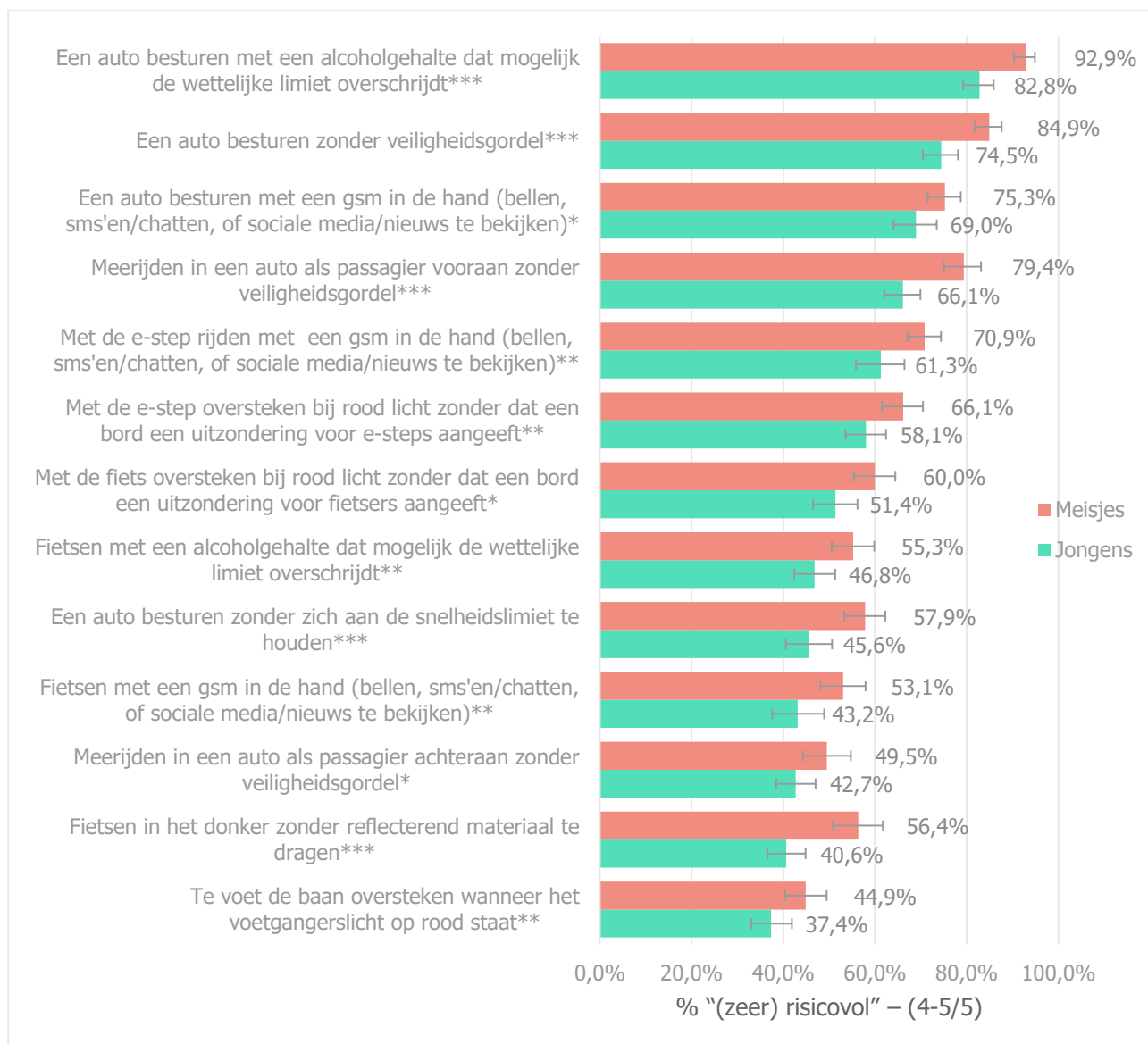


Figuur 28. Gewogen verdeling van de leerlingen die de gedragingen als (zeer) risicovol beschouwen (in %).

4.4.3.1 Gender

Uit de analyses op basis van gender blijkt dat het aandeel leerlingen dat het vermelde gedrag als "(zeer) risicovol" beschouwt, statistisch significant hoger ligt bij meisjes voor bijna alle in de studie onderzochte gedragingen (Figuur 29).

Slechts vier gedragingen vormen een uitzondering op deze genderverschillen, namelijk: fietsen zonder helm, met een elektrische step rijden met één of meerdere passagiers, op straat wandelen terwijl men mogelijk te veel alcohol heeft gedronken, en op straat wandelen terwijl men een gsm in de hand gebruikt om te bellen, lezen, sms'en (of chatten) of sociale media/het nieuws te raadplegen (resultaten niet weergegeven).



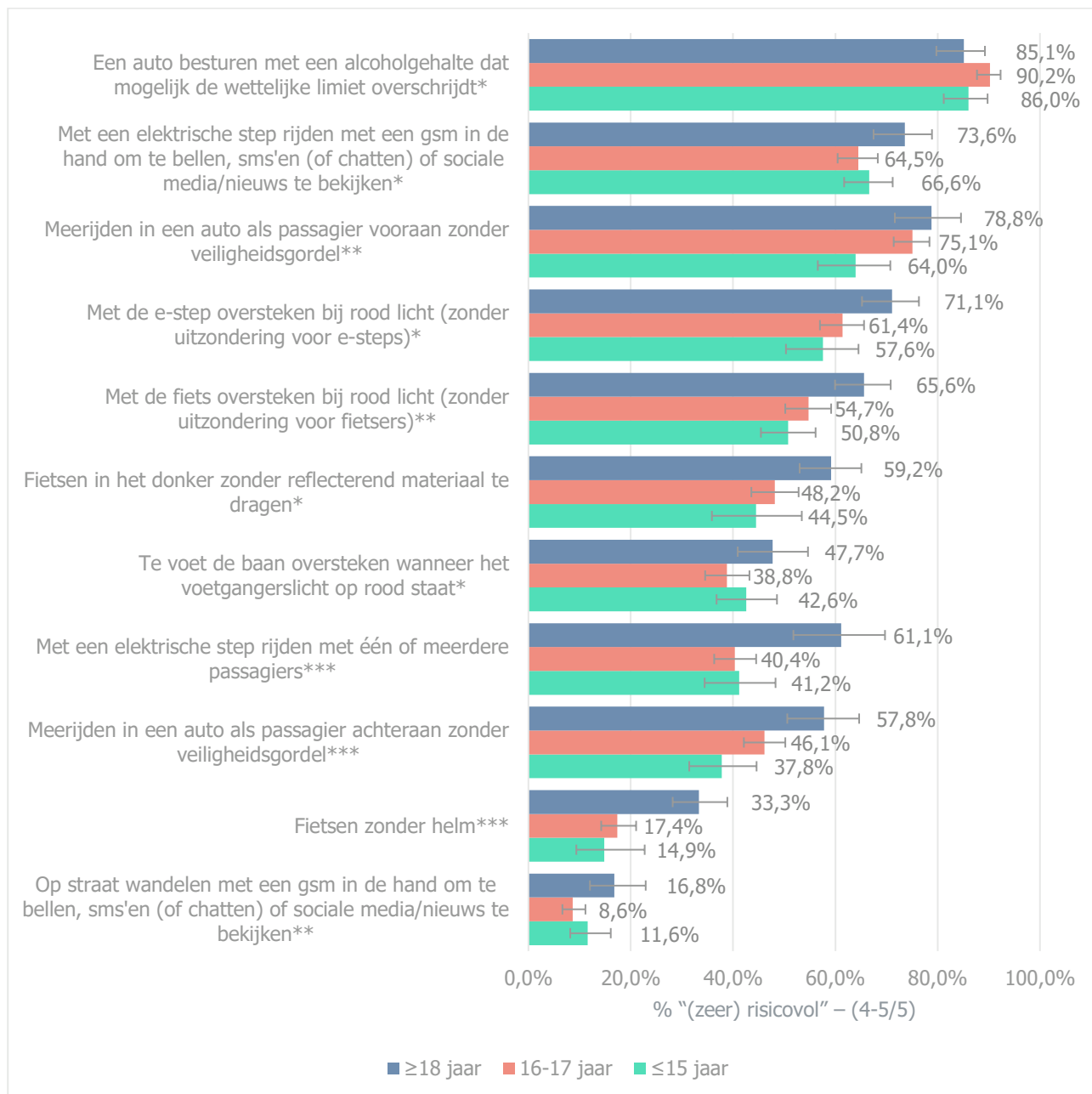
Figuur 29. Gewogen verdeling van de leerlingen die de gedragingen als (zeer) risicovol beschouwen, naar gender (in % – enkel statistisch significante verschillen).

Opmerking: *= $p < 0,05$, **= $p < 0,01$, ***= $p < 0,001$.

4.4.3.2 Leeftijd

De risicoperceptie varieert naargelang de leeftijd, en voor de meerderheid van de onderzochte gedragingen zijn de verschillen statistisch significant (Figuur 30). De algemene tendens die uit de resultaten naar voren komt, is dat het aandeel leerlingen dat de vermelde gedragingen als "(zeer) risicovol" beschouwt, toeneemt met de leeftijd. Deze trend wordt ook waargenomen voor het rijden met een auto zonder de veiligheidsgordel vast te maken, al is het verschil hier marginaal significant (74,5% bij ≤15-jarigen, 80,6% bij 16-17-jarigen en 84,4% bij ≥18-jarigen, $p=0,051$).

De risicoperceptie varieert niet met de leeftijd voor volgende gedragingen: rijden met de auto zonder de snelheidsbeperking na te leven, rijden met een gsm in de hand, fietsen met een mogelijk illegaal alcoholgehalte, fietsen met een gsm in de hand, en op straat wandelen terwijl men mogelijk te veel alcohol heeft gedronken (resultaten niet weergegeven).



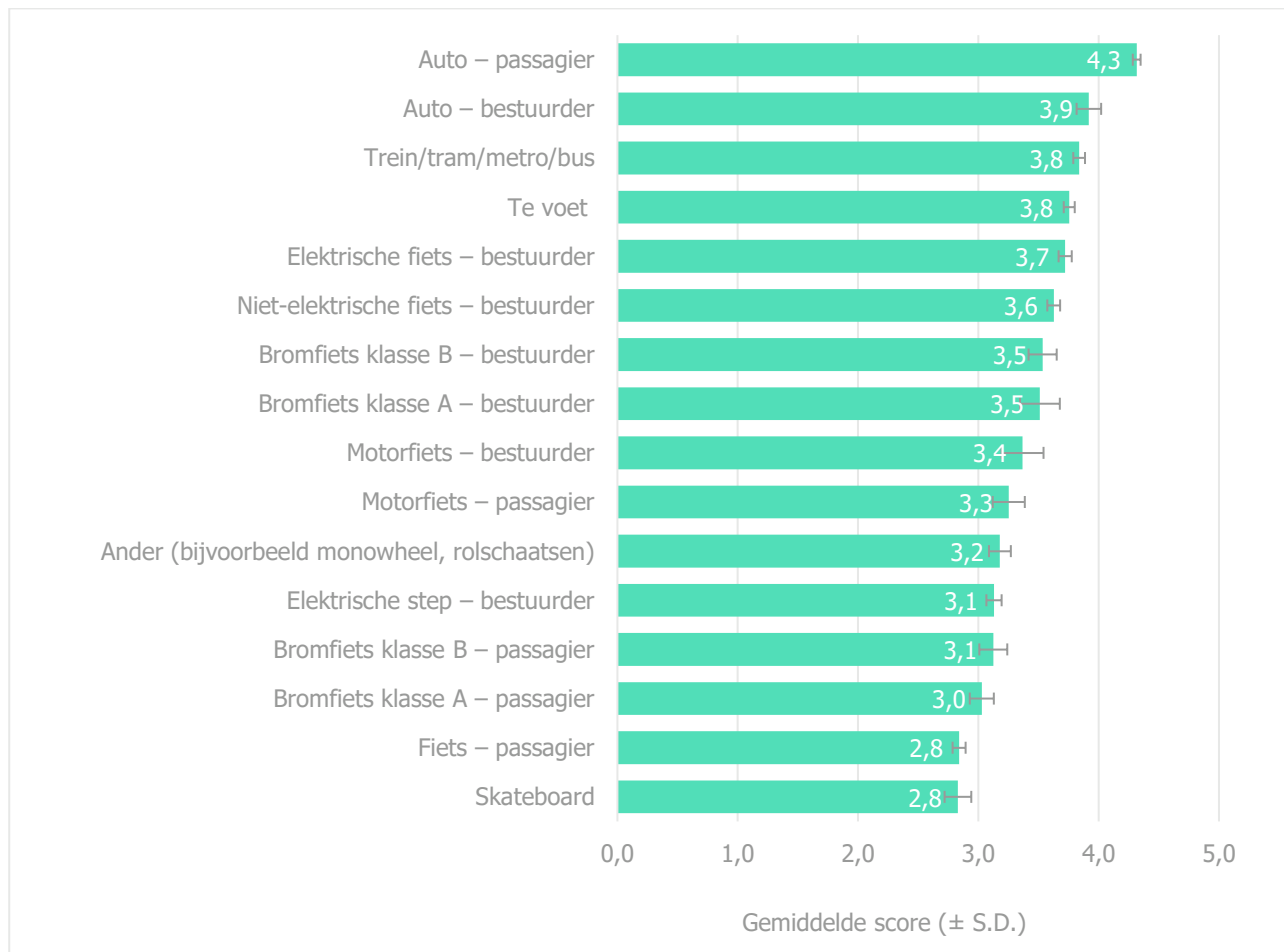
Figuur 30. Gewogen verdeling van de leerlingen die de gedragingen als (zeer) risicovol beschouwen, naar leeftijd (in % – enkel statistisch significante verschillen).

Opmerking: *= $p<0,05$, **= $p<0,01$, ***= $p<0,001$.

4.5 Gepercipieerde veiligheid per vervoermiddel

Wanneer leerlingen wordt gevraagd naar het gevoel van veiligheid dat ze ervaren bij het gebruik van een vervoermiddel, geven ze aan dat de auto het veiligste vervoermiddel is, zowel als passagier (met een gemiddelde score van 4,3 op 5) als bestuurder (met een gemiddelde score van 3,9 op 5) (Figuur 31).

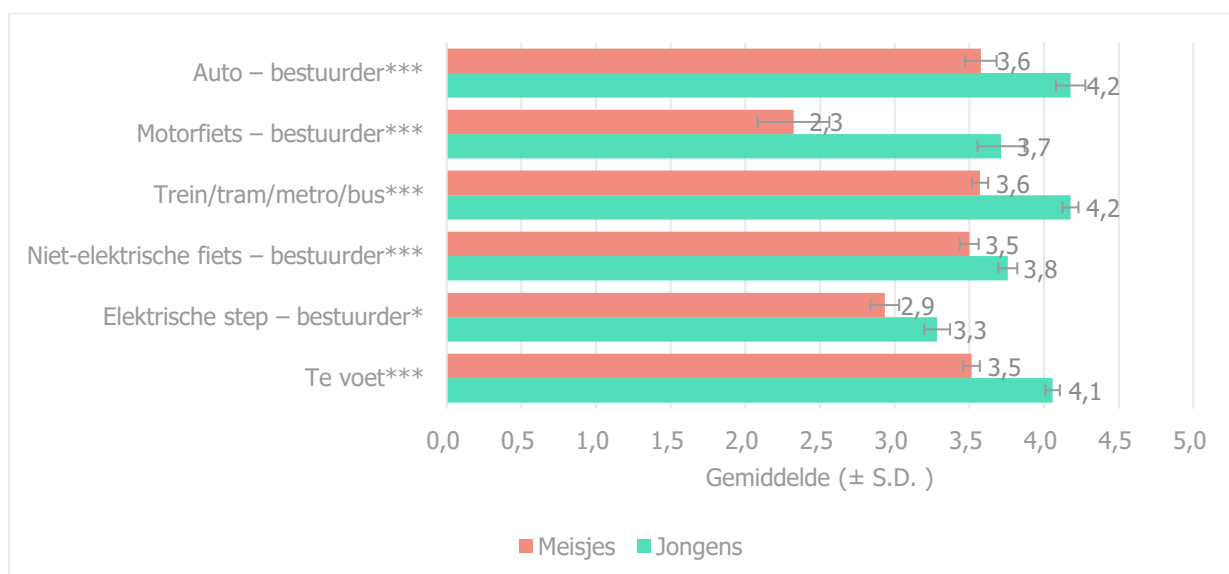
Daarna volgen het openbaar vervoer, te voet gaan en de fiets (al dan niet elektrisch). De zes vervoermiddelen met de hoogste gemiddelde scores voor waargenomen veiligheid zijn ook de vervoermiddelen die het vaakst worden gebruikt (zie rubriek 2.1 Mobiliteit). Zich verplaatsen met een skateboard en als passagier op de fiets zitten zijn de twee vervoerswijzen met de laagste scores voor waargenomen veiligheid (2,8). Het gaat bovendien om twee zelden gebruikte vervoermiddelen.



Figuur 31. Gewogen verdeling van de gemiddelde score van de gepercipieerde veiligheid volgens het vervoermiddel, bij leerlingen die het vervoermiddel minstens één keer gebruikten in de afgelopen 12 maanden (in %).

4.5.1.1 Gender

Uit de vergelijkingen tussen jongens en meisjes blijkt dat het gevoel van veiligheid bij 10 van de 16 voorgestelde vervoerswijzen niet statistisch significant samenhangt met het gender. Wanneer het echter gaat om het besturen van een auto, een motorfiets, een niet-elektrische fiets of een elektrische step, of om het gebruik van het openbaar vervoer of zich te voet verplaatsen, ligt de gemiddelde score van het veiligheidsgevoel systematisch lager bij meisjes dan bij jongens (Figuur 32).



Figuur 32. Gewogen verdeling van de gemiddelde score van de gepercipieerde veiligheid volgens het vervoermiddel, bij leerlingen die het vervoermiddel minstens één keer gebruikten in de afgelopen 12 maanden, naar gender (gemiddelde score en standaarddeviatie – enkel statistisch significante verschillen).
Opmerking: *= $p < 0,05$, **= $p < 0,01$, ***= $p < 0,001$.

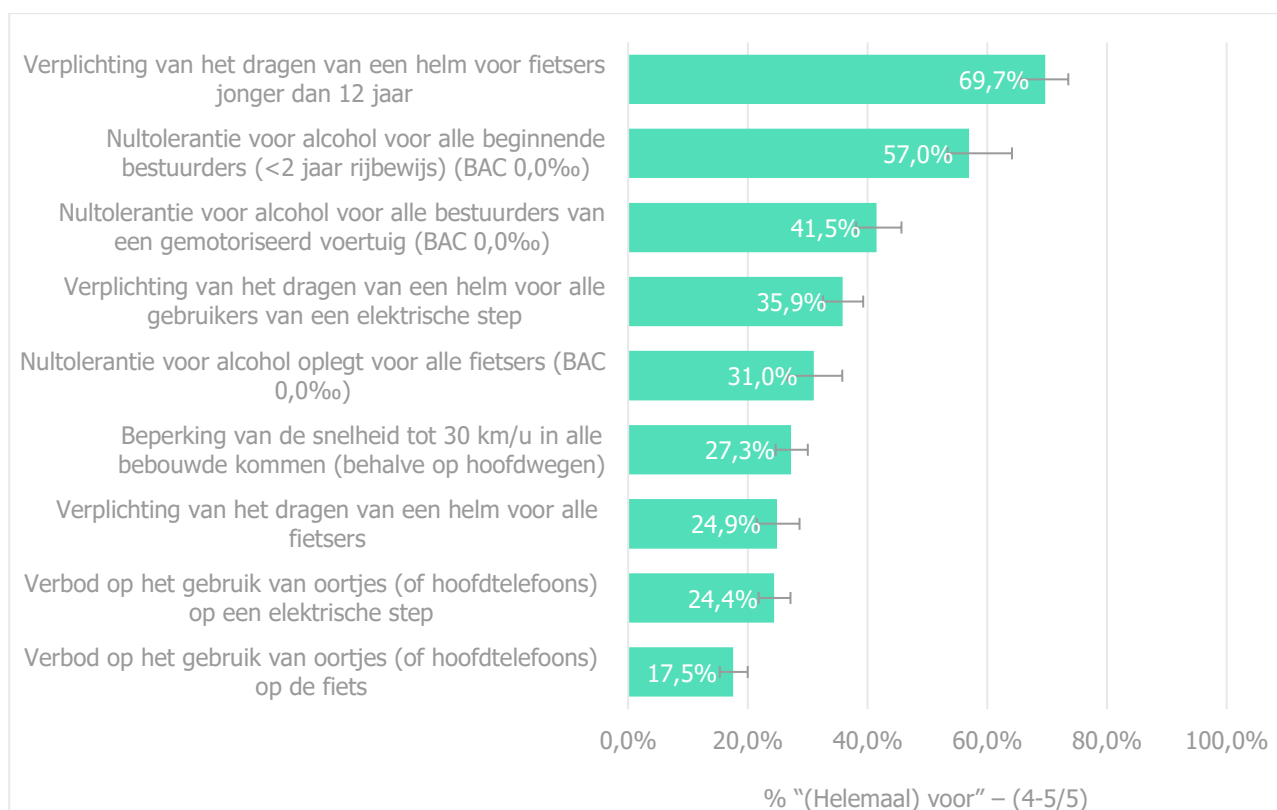
4.5.1.2 Leeftijd

Uit de analyses blijkt dat het gevoel van veiligheid in functie van het vervoermiddel niet statistisch significant varieert naargelang de leeftijd, ongeacht het type vervoermiddel (resultaten niet weergegeven). Voor drie vervoerswijzen zijn de verschillen echter marginaal significant. Het gaat om het besturen van een niet-elektrische fiets, het passagier zijn op een bromfiets klasse B, en het passagier zijn in een auto. In alle drie gevallen liggen de gemiddelde scores hoger bij de jongere leerlingen (17 jaar of jonger) dan bij de oudere leerlingen (18 jaar of ouder) (respectievelijk 3,7 vs. 3,5, $p = 0,093$; 3,8 vs. 3,3, $p = 0,075$ en 4,4 vs. 4,2, $p = 0,058$).

4.6 Steun voor beleidsmaatregelen

Het verplicht maken van het dragen van een fietshelm voor alle kinderen jonger dan 12 jaar is de maatregel die de meeste steun krijgt van de leerlingen (69,7%) (Figuur 33). Slechts een derde (35,9%) is voorstander van deze maatregel als die ook voor alle stepgebruikers zou gelden. De steun neemt verder af als de maatregel op alle fietsers zou worden toegepast (24,9%).

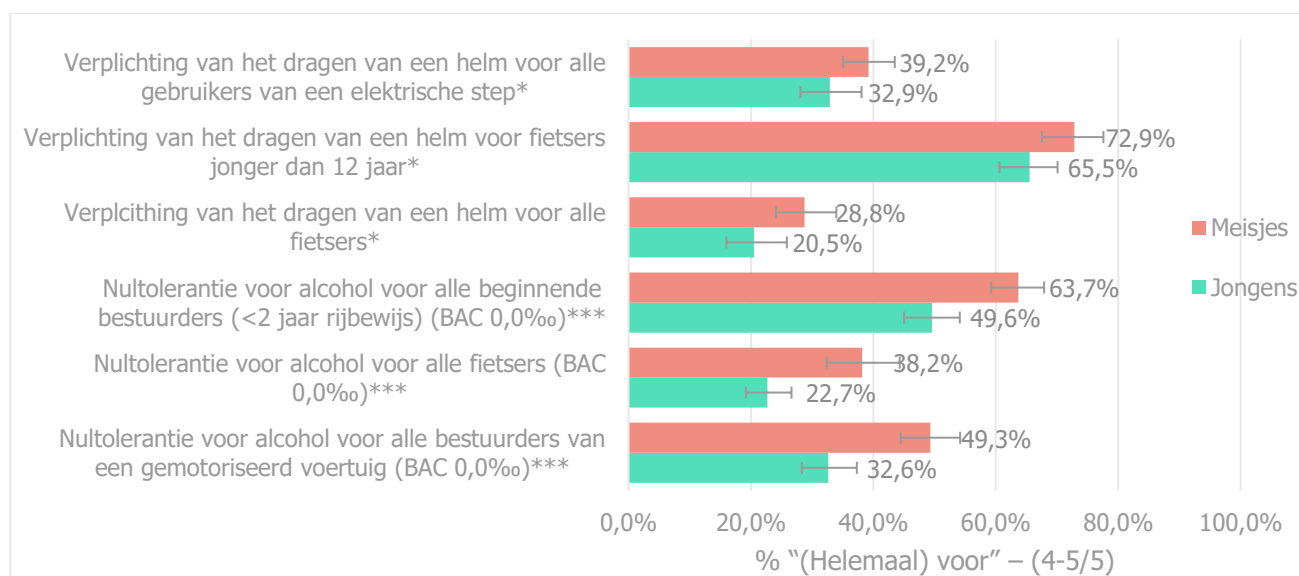
Bijna zes op de tien leerlingen (57,0%) zijn ook voorstander van een bloedalcoholimiet van 0,0‰ voor beginnende bestuurders (gedefinieerd als bestuurders met minder dan twee jaar rijervaring). Een uitbreiding van deze maatregel naar alle bestuurders krijgt iets minder steun (41,5%) en nog minder als ze ook voor fietsers zou gelden (31,0%). Ten slotte is één op de vier jongeren (27,3%) voorstander van een maatregel die de snelheid in de bebouwde kom zou beperken tot 30 km/u.



Figuur 33. Gewogen verdeling van de leerlingen die aangeven voorstander te zijn ("helemaal" voor") van de voorgestelde beleidsmaatregelen (in %).

4.6.1 Gender

De steun voor de voorgestelde beleidsmaatregelen verschilt naargelang het gender voor de meeste ervan. In het algemeen ligt het aandeel leerlingen dat deze maatregelen steunt hoger bij meisjes dan bij jongens, ongeacht de maatregel (Figuur 34). Enkel de maatregelen die het gebruik van oortjes of koptelefoons op de fiets of step verbieden of die de snelheid in de bebouwde kom beperken tot 30 km/u (behalve op hoofdwegen), verschillen niet naar gender, al is het verschil voor de snelheidsbeperking tot 30 km/u in de bebouwde kom marginaal significant ($p=0,077$).

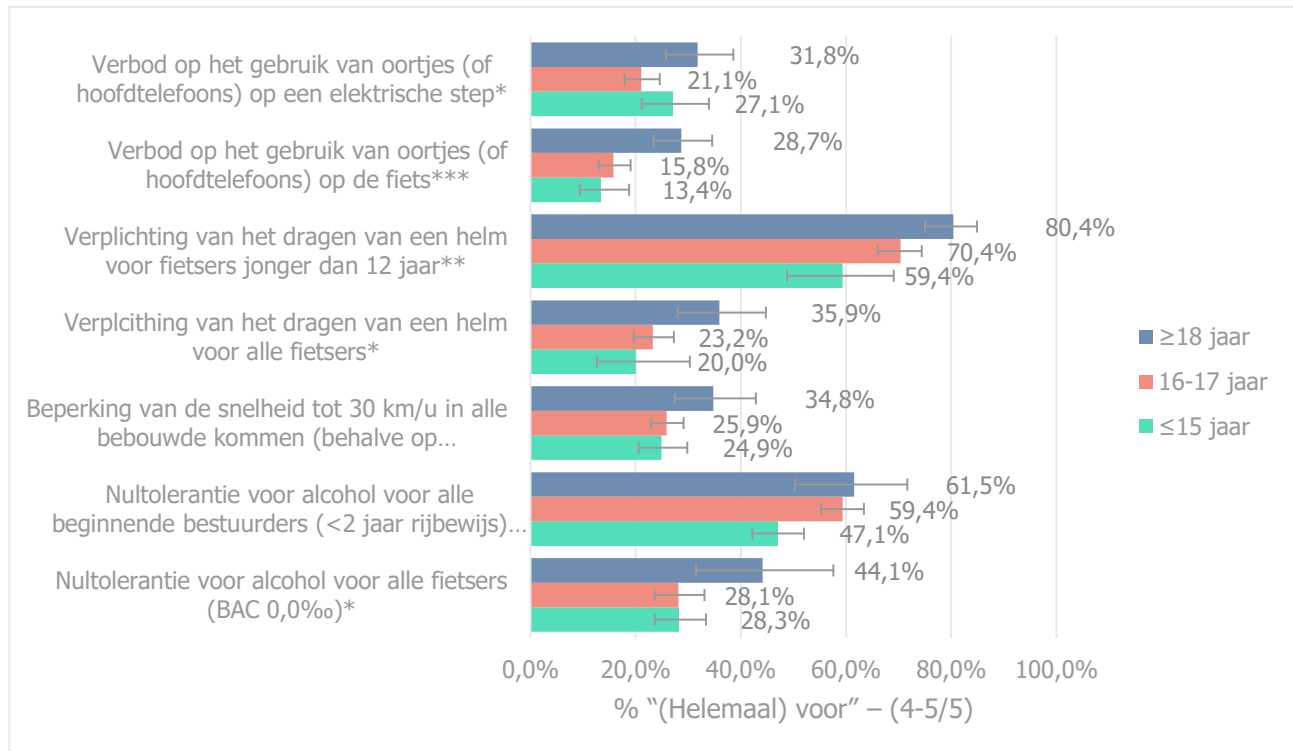


Figuur 34. Gewogen verdeling van de leerlingen die aangeven voorstander te zijn ("helemaal" voor") van de voorgestelde beleidsmaatregelen, naar gender (in % – enkel statistisch significante verschillen).

Opmerking: *= $p<0,05$, **= $p<0,01$, ***= $p<0,001$.

4.6.2 Leeftijd

De steun voor beleidsmaatregelen verschilt ook naargelang de leeftijd. Zoals weergegeven in Figuur 35 neemt de steun voor de meeste maatregelen lineair toe met de hogere leeftijdsgroepen voor de meeste maatregelen. Enkel de maatregelen over nultolerantie voor alle bestuurders van een gemotoriseerd voertuig (BAC = 0,0‰) en het verplicht dragen van een helm voor alle gebruikers van een elektrische step verschillen niet naargelang de leeftijd (resultaten niet weergegeven).



Figuur 35. Gewogen verdeling van de leerlingen die aangeven voorstander te zijn ("helemaal" voor) van de voorgestelde beleidsmaatregelen, naar leeftijd (in % – enkel statistisch significante verschillen).
Opmerking: *= $p < 0,05$, **= $p < 0,01$, ***= $p < 0,001$.

4.7 Invloed van vrienden

In de vragenlijst werden meerdere items opgenomen om te evalueren in welke mate het gedrag van de jongeren beïnvloed kan worden door de verwachtingen die ze van hun vrienden ervaren, door de aanwezigheid van vrienden of door het gedrag van vrienden.

Ongeveer één op zeven jongeren (14,1%) zegt soms gedrag te vertonen omdat hij/zij denkt dat vrienden dat verwachten (Tabel 7). Bovendien zegt één op vier leerlingen (24,0%) dat hij/zij meer risico neemt in het verkeer wanneer hij/zij met vrienden is dan wanneer hij/zij alleen is.

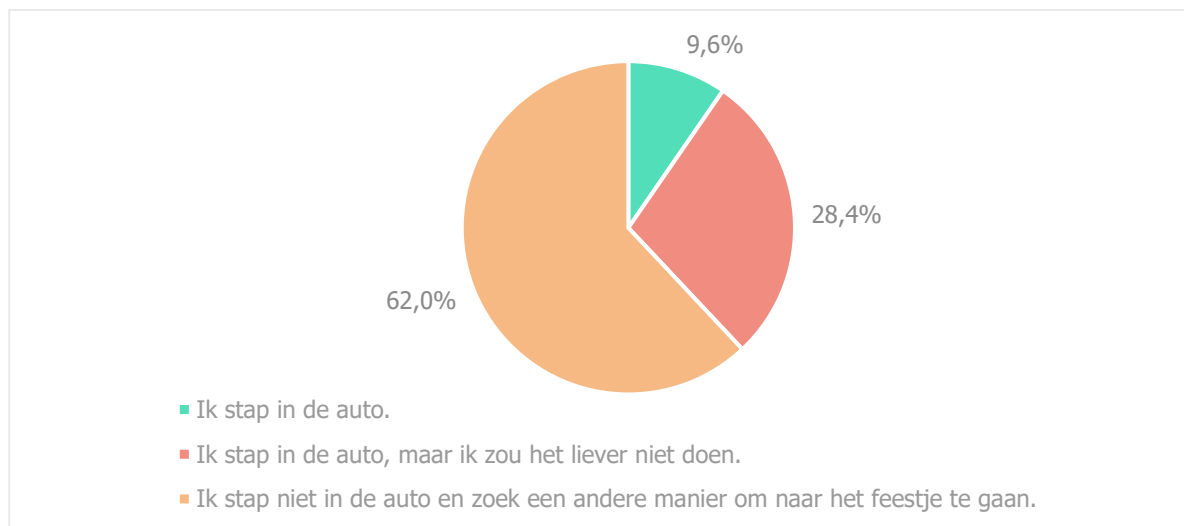
Tabel 7. Gewogen verdeling van de leerlingen die "(helemaal) akkoord – (4-5/5)" gaan met de voorgestelde stellingen (in %)

	(helemaal) akkoord	BI 95%
Ik doe soms dingen omdat ik het gevoel heb dat mijn vrienden willen dat ik ze doe	14,1%	(11,9%-16,6%)
Ik neem meer risico's in het verkeer wanneer ik met vrienden ben dan wanneer ik alleen ben	24,0%	(21,6%-26,6%)

De leerlingen kregen het volgende scenario voorgelegd:

"Stel je voor dat je bij iemand thuis bent voordat je met de auto naar een feestje vertrekt. Op het moment van vertrek merk je dat de bestuurder te veel heeft gedronken. Je andere vrienden stappen in de auto."

Vervolgens werd aan de jongeren gevraagd welk gedrag zij zelf zouden vertonen in deze situatie. Uit de studie blijkt dat zes op de tien leerlingen (62,0%) aangeven dat ze niet in de auto zouden stappen en dat ze een ander vervoermiddel zouden zoeken om naar het feest te gaan, ook al stapten hun vrienden wel in de auto (Figuur 36). Dat betekent echter ook dat vier op de tien jongeren (38,0%) wel in de auto zouden stappen (28,4% met tegenzin en 9,6% zonder aarzeling).

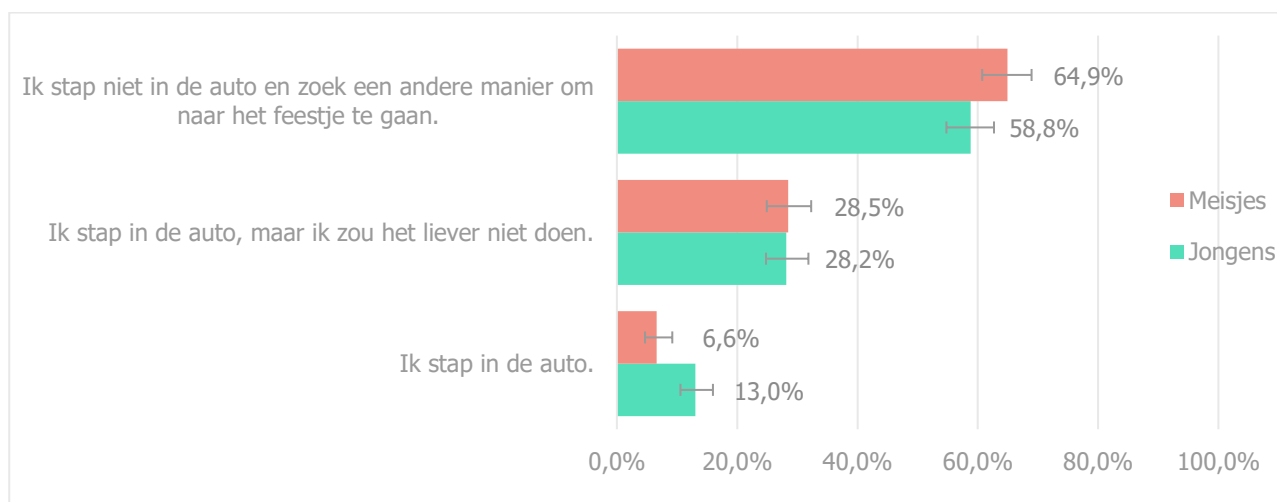


Figuur 36. Gewogen verdeling van het gekozen gedrag van de leerlingen in de voorgestelde situatie (in %).

4.7.1 Gender

Uit de analyses op basis van gender blijkt dat het aandeel leerlingen dat aangeeft "dingen te doen omdat ik het gevoel heb dat mijn vrienden willen dat ik ze doe" of "meer risico's te nemen in het verkeer wanneer ik met vrienden ben dan wanneer ik alleen ben", vergelijkbaar is bij jongens en meisjes (resultaten niet weergegeven).

Daarentegen verschillen de zelfgerapporteerde gedragingen in reactie op het geschetste scenario wel statistisch significant tussen jongens en meisjes ($p < 0,001$). Het aandeel jongeren dat aangeeft dat ze in de auto zouden stappen, is dubbel zo hoog bij jongens als bij meisjes (13,0% vs. 6,6%) (Figuur 37). Omgekeerd ligt het aandeel leerlingen dat niet in de auto zou stappen en een andere manier zou zoeken om naar het feest te gaan, hoger bij meisjes dan bij jongens (64,9% vs. 58,8%).

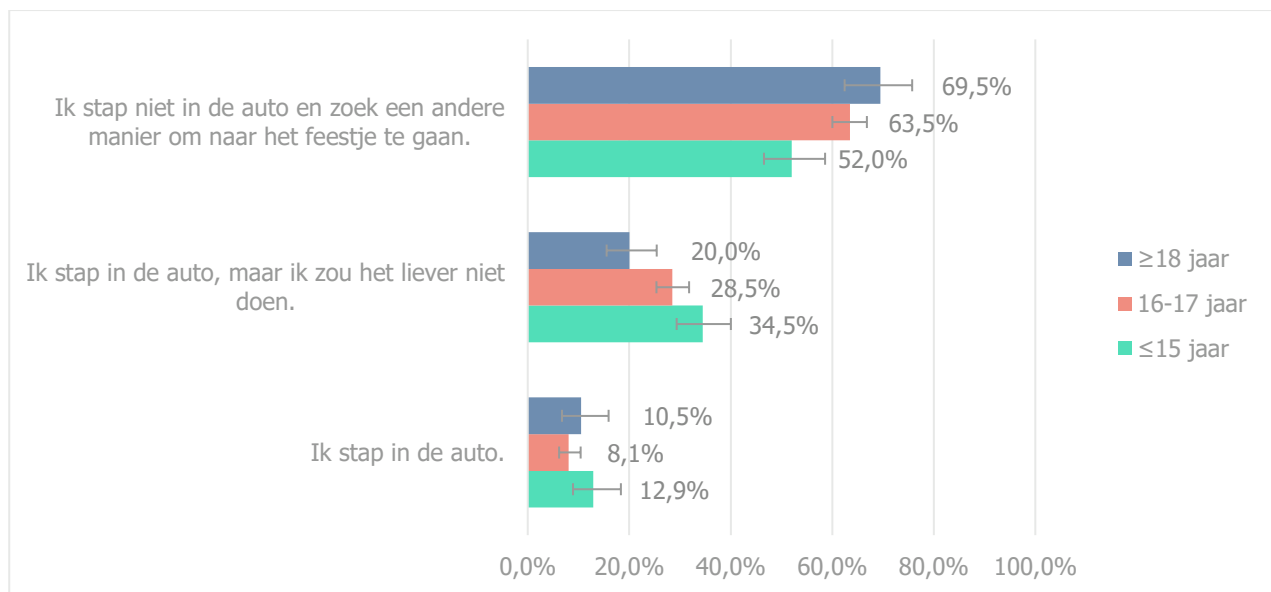


Figuur 37. Gewogen verdeling van het gekozen gedrag van de leerlingen in de voorgestelde situatie, naar gender (in %).

4.7.2 Leeftijd

Het aandeel leerlingen dat aangeeft "*dingen te doen omdat ik het gevoel heb dat mijn vrienden willen dat ik ze doe*" varieert niet naargelang de leeftijd. Leerlingen die verklaren "*meer risico's te nemen in het verkeer wanneer ik met vrienden ben dan wanneer ik alleen ben*" komen daarentegen proportioneel vaker voor bij de jongste leeftijdsgroep (31,5% bij ≤ 15 -jarigen, vs. 21,8% bij zowel de 16-17-jarigen als de ≥ 18 -jarigen) ($p < 0,01$).

Ook de gedragingen in reactie op het beschreven scenario variëren statistisch significant volgens de leeftijd ($p < 0,001$). Het aandeel leerlingen dat niet in de auto zou stappen en op zoek zou gaan naar een andere manier om naar het feest te gaan, neemt toe met de leeftijd. Omgekeerd daalt het aandeel dat toch in de auto zou stappen, hoewel ze dat liever niet zouden doen, naarmate de leeftijd toeneemt (Figuur 38).

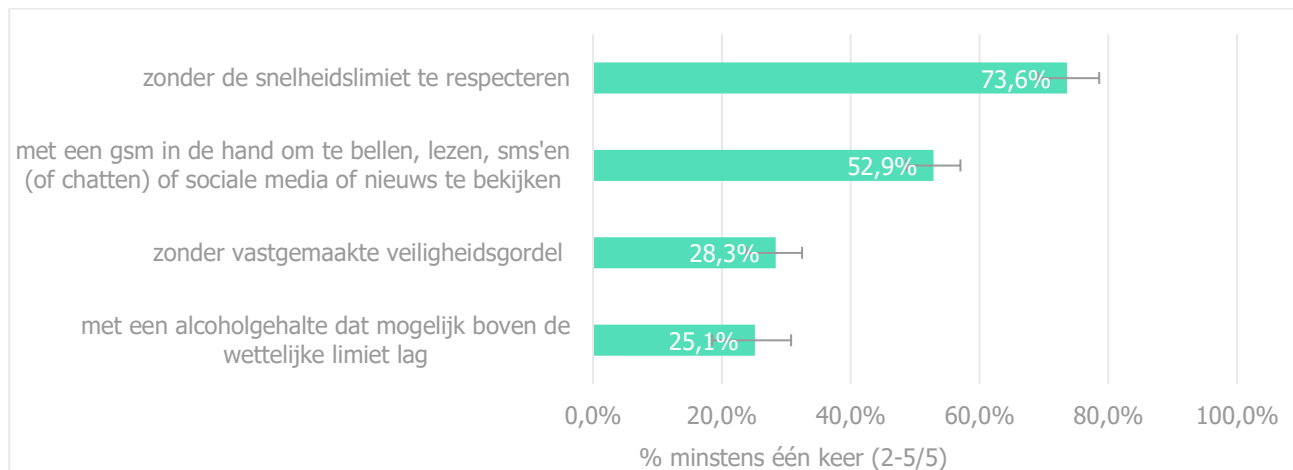


Figuur 38. Gewogen verdeling van het gekozen gedrag van leerlingen in de voorgestelde situatie, naar leeftijd (in %).

4.8 Gedrag van ouders

Vier op de tien jongeren (40,1%, BI op 95%: 29,7%-51,5%) geven aan dat ze in de 30 dagen voorafgaand aan de enquête minstens één keer in een wagen hebben gezeten met een van hun ouders (of voogden of verzorgers) aan het stuur.

Van deze jongeren is de frequentie van risicogedrag van ouders betrekkelijk hoog. Drie op de vier meldt (73,6%) dat de ouder die aan het stuur zat minstens één keer de snelheidsbeperking niet naleefde in de laatste 30 dagen, en één op de twee (52,9%) zegt dat die ouder reed met een gsm in de hand (Figuur 39). Hoewel minder vaak gemeld, werden rijden zonder gordel en rijden onder invloed van alcohol respectievelijk ook nog door 28,3% en 25,1% van de jongeren bij hun ouder aan het stuur waargenomen.

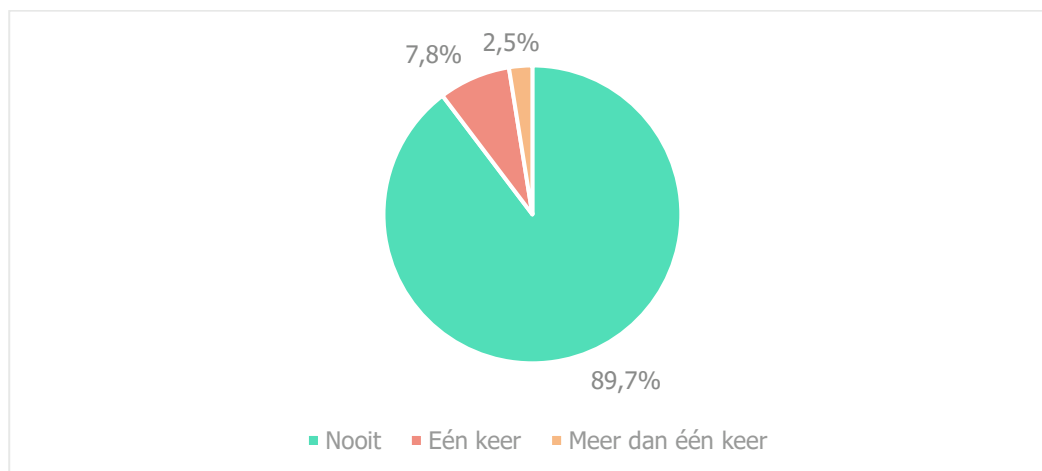


Figuur 39. Gewogen verdeling van het gedrag dat de ouder (voogd/verzorger) aan het stuur heeft gesteld (in %, minstens één keer in de afgelopen 30 dagen).

De door de jongeren gerapporteerde gedragingen van ouders aan het stuur verschillen niet naar gender of leeftijd (resultaten niet weergegeven).

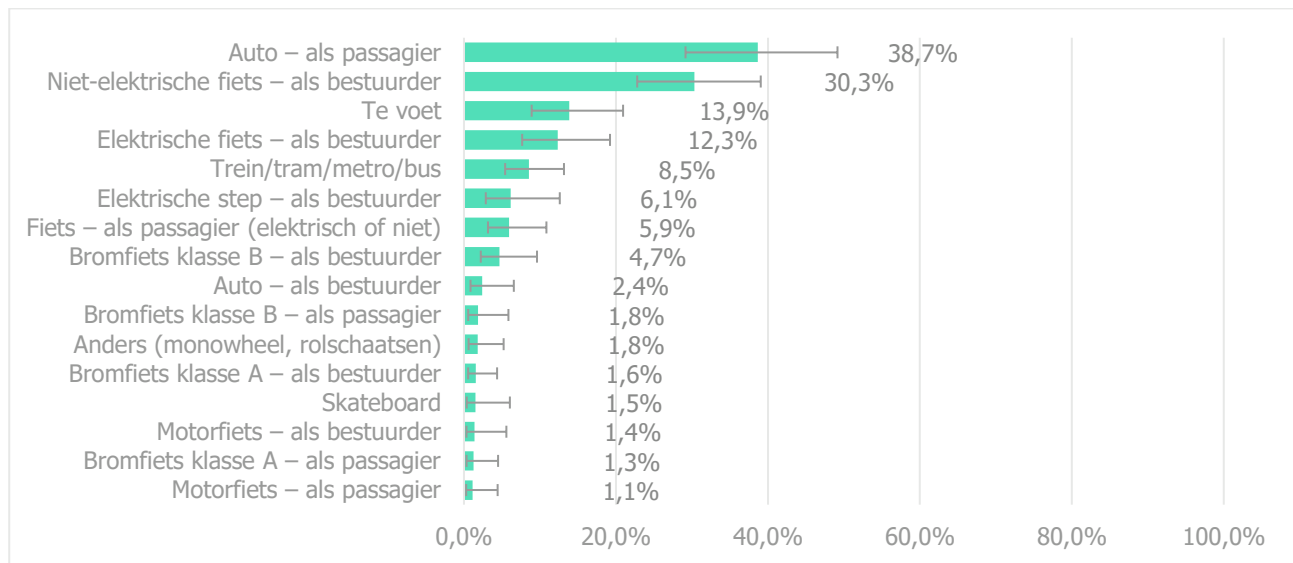
4.9 Ongevallen in het verkeer

In de afgelopen 12 maanden meldt bijna negen op de tien leerlingen (89,7%) dat ze niet persoonlijk betrokken zijn geweest bij een verkeersongeval waarbij ze gewond raakten en verzorgd moesten worden door een arts of een verpleegkundige (Figuur 40). Eén op de tien leerlingen (10,3%) geeft aan wel het slachtoffer te zijn geweest van minstens één ongeval.



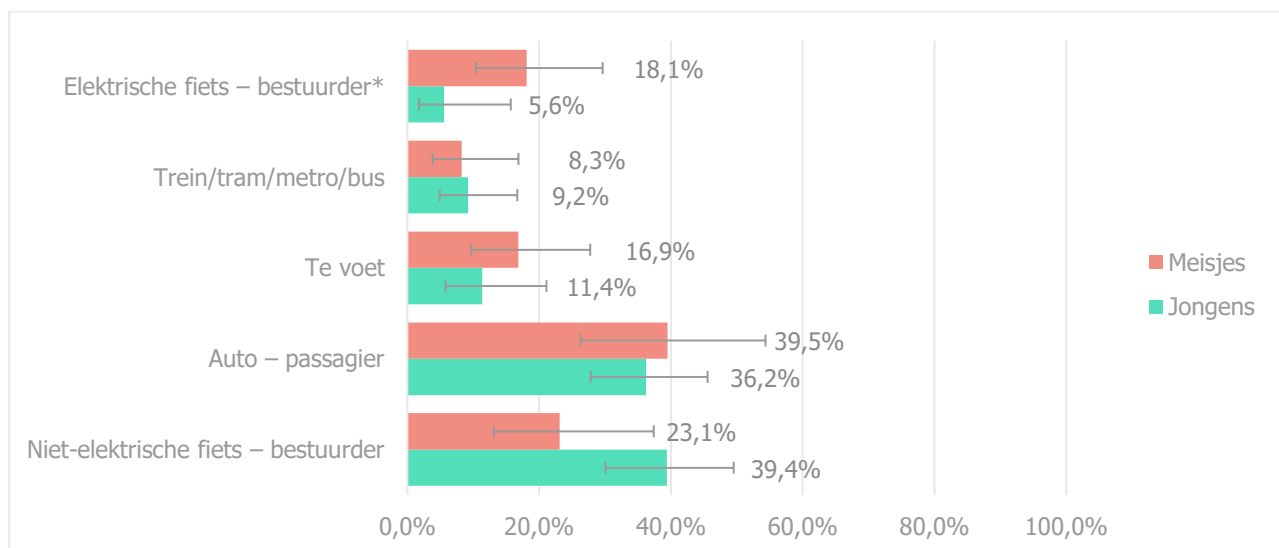
Figuur 40. Gewogen verdeling van de leerlingen volgens de frequentie van verkeersongevallen waarbij ze betrokken waren in de afgelopen 12 maanden (in %).

Van de leerlingen die in de afgelopen 12 maanden gewond raakten bij een verkeersongeval, bevond bijna vier op de tien (38,7%) zich op het moment van het ongeval als passagier in een wagen. Drie op de tien melden een ongeval terwijl ze op een niet-elektrische fiets reden (30,3%), één op de zeven (13,9%) was te voet en ongeveer één op de acht reed met een elektrische fiets (12,3%) (Figuur 41).



Figuur 41. Gewogen verdeling van het gebruikte vervoermiddel op het moment van het verkeersongeval, bij wie minstens in één ongeval betrokken was in de afgelopen 12 maanden (in % – meerdere antwoorden mogelijk).

De prevalentie van ongevallen zoals gerapporteerd door de leerlingen verschilt niet tussen jongens en meisjes (resultaten niet weergegeven). Wat de vervoermiddelen betreft, konden analyses naar gender enkel worden uitgevoerd voor de vijf meest genoemde vervoermiddelen, wegens onvoldoende aantallen voor de andere (Figuur 42). Bij de jongeren die in de 12 maanden voorafgaand aan de enquête minstens één keer gewond raakten bij een ongeval, is het aandeel leerlingen dat op dat moment met een elektrische fiets reed statistisch significant hoger bij de meisjes (18,1% vs. 5,6%, $p < 0,05$). Omgekeerd is het aandeel leerlingen dat met een niet-elektrische fiets reed hoger bij de jongens (39,4% vs. 23,1%), al is dit verschil marginaal significant ($p = 0,061$).



Figuur 42. Gewogen verdeling van het gebruikte vervoermiddel op het moment van het verkeersongeval, bij leerlingen die in de afgelopen 12 maanden minstens in één ongeval betrokken waren, naar gender (in %).

Opmerking: *= $p < 0,05$, **= $p < 0,01$, ***= $p < 0,001$.

Noch betrokkenheid in een ongeval, noch het vervoermiddel dat op het moment van het ongeval werd gebruikt, hangt op statistisch significante wijze samen met de leeftijd (resultaten niet weergegeven).

5 Discussie

Dit is de eerste nationale studie die er expliciet op gericht is om adolescenten zelf te bevragen over de vervoermiddelen die zij verkiezen, evenals over hun gedragingen en percepties met betrekking tot de verkeersveiligheid. Het brede scala aan behandelde thema's vult een aanzienlijk tekort aan gegevens op over deze kwetsbare groep van weggebruikers. Niettemin moet de extrapolatie van de vastgestelde resultaten naar de gehele beoogde populatie met de nodige omzichtigheid gebeuren, gezien de lage participatiegraad van de scholen. Er zullen dan ook bijkomende studies uitgevoerd moeten worden om de in deze studie vastgestelde resultaten verder te ondersteunen.

5.1 Mobiliteit en ervaren veiligheid

Hoewel de resultaten over het veiligheidsgevoel bij verplaatsingen in de eigen woonwijk over het algemeen positief zijn, blijkt uit de studie toch dat één op vijf leerlingen het gevaarlijk vindt om in de eigen woonwijk te fietsen wegens het verkeer en dat één op tien zich ook te voet onveilig voelt.

Uit de studie blijkt bovendien dat de vervoermiddelen die adolescenten het vaakst gebruiken, te voet gaan, de auto (als passagier) en het openbaar vervoer zijn. Ook het regelmatige gebruik van een niet-elektrische fiets wordt door vier op tien jongeren gerapporteerd. Eén op vijf jongeren heeft in de afgelopen 12 maanden al eens een elektrische step gebruikt, maar slechts een minderheid gebruikt dit vervoermiddel regelmatig (<5%). Andere gemotoriseerde tweewielers worden weinig gebruikt. Tot slot geeft één op vijf jongeren aan dat hij of zij in de afgelopen 12 maanden minstens één keer met een auto heeft gereden, maar slechts de helft onder hen zegt dit meerdere keren per week te doen.

Wat het woon-schoolverkeer betreft, verplaatsen jongeren zich voornamelijk met het openbaar vervoer, per fiets (vaker bij goed weer) of met de auto (als passagier en vaker bij slecht weer).

De resultaten van deze studie over de meest gebruikte vervoermiddelen onder adolescenten sluiten aan bij de beschikbare gegevens op Europees niveau. In 2022 verplaatsten jongeren tussen 15 en 29 jaar zich in Europa vaker met de auto (als passagier), met het openbaar vervoer of per fiets dan oudere weggebruikers (ITF, 2024). Ook in België zijn dit de drie meest gebruikte vervoermiddelen bij jongeren tussen 10 en 14 jaar (Meesmann et al., 2023).

De gemiddelde scores in deze studie over het veiligheidsgevoel per vervoermiddel sluiten eveneens aan bij die van een andere Belgische studie bij kinderen van 10 tot 14 jaar, waarin verplaatsingen als passagier in een auto, met het openbaar vervoer of te voet als het veiligst worden beschouwd (Meesmann et al., 2023). Tegelijk wijst deze studie ook op ruimte voor verbetering inzake het veiligheidsgevoel bij jongeren, zeker omdat dit gevoel invloed heeft op de verplaatsingspatronen die jongeren verkiezen (ITF, 2024). Daarom vergt de bevordering van actieve mobiliteit, zoals te voet gaan en fietsen, investeringen in de weginfrastructuur om het veiligheidsgevoel in het verkeer te vergroten (Delannoy et al., 2024; WHO, 2022).

Uit de studie blijkt ook dat de zes vervoermiddelen die het vaakst worden gebruikt, ook die zijn waarbij adolescenten zich het veiligst voelen.

Het ervaren veiligheidsgevoel in functie van het vervoermiddel werd ook geëvalueerd in een Europese ESRA-studie die online werd uitgevoerd bij een panel van volwassenen tussen 18 en 74 jaar, aan de hand van dezelfde vragen (Furian et al., 2021, 2024). De gebruikte antwoordschalen verschillen echter: bij de adolescenten liep de schaal van 1 tot 5 (waarbij "1" stond voor het laagste veiligheidsgevoel en "5" voor het hoogste), terwijl die bij de volwassenen van 0 tot 10 liep (waarbij "0" stond voor het laagste veiligheidsgevoel en "10" voor het hoogste). Hierdoor is een directe vergelijking van de gemiddelde scores moeilijk, maar globaal en systematisch voelen adolescenten zich veiliger dan volwassenen, ongeacht of het gaat om autorijden, meerijden als passagier in een auto, fietsen met een niet-elektrische of elektrische fiets, rijden met een elektrische step of te voet gaan (Furian et al., 2021, 2024).

5.2 Zelfgerapporteerd gedrag

Wanneer jongeren bevestigd worden over hun eigen gedrag in het verkeer, worden bepaalde gedragingen gerapporteerd ongeacht het gebruikte vervoermiddel:

- Het **gebruik van de gsm in de hand** wordt door negen op tien adolescenten gerapporteerd onder degenen die zich vaak te voet verplaatsen. Dit gedrag wordt gerapporteerd door ongeveer zes op tien adolescenten die zich met de fiets verplaatsen (<17 jaar) en door vier op tien adolescenten op een elektrische step. Ten slotte geeft ongeveer één op tien jongeren met een rijbewijs aan dat hij of zij al rijdend belt met een gsm in de hand.
- Bijna negen op tien adolescenten **luisteren naar muziek** terwijl ze wandelen. Dit gedrag wordt gerapporteerd door drie op vier jongeren (<17 jaar) die fietsen en door zes op tien adolescenten die zich met een e-step verplaatsen.
- Twee op drie adolescenten geven aan dat ze als voetganger **oversteken bij rood licht**. Dit gedrag wordt gemeld door vier op tien adolescenten (<17 jaar) op de fiets en door bijna de helft van de jongeren op een e-step.
- Het **niet dragen van een helm** wordt gemeld door negen op tien adolescenten die regelmatig fietsen en door acht op tien adolescenten die zich met een e-step verplaatsen.
- Drie op vier adolescenten geven aan dat ze **zonder reflecterende uitrusting** fietsen en één op twee zegt **in het donker zonder verlichting** te fietsen. Deze twee gedragingen worden ook vaak gerapporteerd door adolescenten die zich met een e-step verplaatsen.
- Fietsen terwijl men zo **moe** is dat men moeite heeft om de ogen open te houden, wordt gemeld door vier op tien adolescenten (<17 jaar), door één op vier adolescenten die met de e-step rijden en door één op vijf jongeren achter het stuur van een auto.
- Uit de studie blijkt dat **deelnemen aan het verkeer onder invloed van alcohol of drugs** niet het vaakst gerapporteerde gedrag is, maar het is evenmin zeldzaam onder adolescenten. Zo zegt één op twee adolescenten zich minstens één keer te voet te hebben verplaatst in de 30 dagen vóór de enquête, terwijl hij of zij mogelijk te veel had gedronken of drugs had gebruikt. Op de fiets wordt dit gedrag gemeld door een derde van de adolescenten jonger dan 17 jaar. Hoewel het frequente gebruik van de e-step minder vaak wordt gerapporteerd, zegt één op drie adolescenten zich per e-step te hebben verplaatst na alcohol- of druggebruik. Ten slotte geeft ongeveer één op tien jongeren die met de auto rijden aan dat ze onder invloed achter het stuur hebben gezeten.
- Eén op drie jongeren meldt dat hij of zij **meer risico's neemt** in het verkeer wanneer hij of zij te voet gaat en **boos of gefrustreerd is**. Dit geldt voor vier op tien adolescenten op de fiets, één op vier op een elektrische step en drie op tien jongeren die met de auto rijden.

Het oversteken buiten een oversteekplaats als voetganger lijkt tevens wijdverspreid.

Rijden op het voetpad is het meest gerapporteerde gedrag met de e-step, en drie op vier jongeren geven aan met een passagier op de e-step te rijden. Bijna zes op tien adolescenten (<17 jaar) zeggen naast het fietspad te hebben gereden. Het niet dragen van de veiligheidsgordel wanneer ze achteraan in de auto zitten, wordt door vier op tien adolescenten gemeld. Dit aandeel is twee keer zo laag vooraan in het voertuig. Slechts een minderheid geeft aan de gordel niet te dragen wanneer ze zelf achter het stuur zitten. Onder jongeren die met de auto rijden, is het niet naleven van de snelheidsbeperking het vaakst gemelde gedrag (één op twee adolescenten).

De online studie die in Vlaanderen werd uitgevoerd door Dhondt & Degheldere (2023) bij leerlingen uit het secundair onderwijs onderzocht onder andere ook hun verkeersgedrag. De gebruikte methodologieën verschillen, met name op het vlak van de leeftijd van de adolescenten en de referentieperiode van de gedragsvragen, waardoor directe vergelijkingen tussen de resultaten van beide studies moeilijk zijn. Toch sluiten de resultaten van de huidige studie aan bij de bevindingen van de Vlaamse studie, met name wat betreft de hoge prevalentie van gedragingen die verband houden met het niet naleven van rood licht als voetganger, afleiding op de fiets (zowel door gsm-gebruik als door het luisteren naar muziek met een koptelefoon of oortjes), het niet dragen van een helm en rijden onder invloed. In reactie op hetzelfde scenario waarin een risicovolle situatie wordt beschreven (instappen bij een bestuurder onder invloed), is het aandeel jongeren dat aangeeft niet in de auto te stappen vergelijkbaar met dat in de Vlaamse studie (twee derde van de adolescenten).

Een online panelstudie toonde aan dat het niet dragen van een fietshelm en het gebruik van een gsm op de fiets eveneens de meest gerapporteerde gedragingen zijn onder kinderen van 10 tot 14 jaar in België. Het gebruik van een gsm tijdens het wandelen wordt daarentegen vaker gerapporteerd bij adolescenten dan bij kinderen van 10 tot 14 jaar (Meesmann et al., 2023).

Wat het fietsgedrag betreft en afhankelijk van het onderzochte gedrag, ligt de prevalentie bij adolescenten soms dicht bij die van volwassenen (18-74 jaar) die bevraagd werden in het kader van de Europese ESRA-studie (Achermann Stürmer et al., 2020). Dit geldt met name voor het fietsen onder invloed van alcohol of zonder helm. Bij volwassenen verklaarde in 2018 bijna drie op de tien respondenten in België (28,2%) dat ze minstens één keer in de afgelopen 30 dagen onder invloed van alcohol hadden gefietst (Achermann Stürmer et al., 2020). Dit percentage ligt in lijn van wat bij adolescenten werd waargenomen (28,1%). Wat het dragen van een fietshelm betreft, gaven meer dan acht op de tien volwassenen (82,8%) aan dat ze minstens één keer in de afgelopen 30 dagen zonder helm gefietst hadden. Bij adolescenten wordt dit gedrag door 90,5% gerapporteerd.

Voor gedragingen zoals fietsen met een koptelefoon of oortjes, het lezen van berichten of het raadplegen van sociale media op de gsm tijdens het fietsen of fietsen naast het fietspad, zijn de prevalenties systematisch aanzienlijk hoger bij adolescenten dan bij volwassenen (respectievelijk 28,3% bij volwassenen vs. 75,2% bij adolescenten; 22,5% vs. 64,6% en 37,2% vs. 57,4%) (Achermann Stürmer et al., 2020).

Voor het gedrag als voetganger toont de Europese ESRA studie uit 2018 (Buttler, 2020) aan dat in België ongeveer één op vier respondenten (18-74 jaar) (27,5%) verklaarde minstens één keer in de afgelopen 30 dagen te hebben gewandeld terwijl ze naar muziek luisterden via een hoofdtelefoon of oortjes. Vier op de tien (42,9%) gaven aan minstens één keer te zijn overgestoken terwijl het licht op rood stond, één op twee (55,5%) had minstens één keer al wandelend berichten gestuurd of sociale media geraadpleegd, en zeven op de tien (71,5%) verklaarden minstens één keer te zijn overgestoken buiten een oversteekplaats, terwijl er een in de buurt was. Deze gedragingen worden systematisch vaker gerapporteerd bij adolescenten (respectievelijk 85,5%, 65,5%, 93,2% en 85,8%). De grootste verschillen tussen volwassenen en adolescenten worden waargenomen voor wandelen terwijl men naar muziek luistert, een bericht verstuurt of zijn gsm raadpleegt. Deze verschillen zijn mogelijk te wijten aan het feit dat muziek beluisteren en het gebruik van een gsm meer voorkomende gedragingen zijn bij jongeren. Het is ook mogelijk dat adolescenten het risico van deze gedragingen minder hoog inschatten en daarom minder aarzelen om ze te rapporteren.

Ten slotte worden ook gegevens over het dragen van de veiligheidsgordel verzameld in het kader van de Europese ESRA-studie bij volwassenen. Bij vergelijking van de resultaten van de studie uit 2018 (Nakamura et al., 2020) met die van de adolescentenstudie, blijkt dat het niet dragen van de gordel als passagier achteraan vaker wordt gerapporteerd dan als bestuurder, zowel bij volwassenen als bij adolescenten. Als het gaat om bestuurders, wordt het niet dragen van de gordel vaker aangegeven door volwassenen (14,1%) dan door adolescenten (7,9%), maar omgekeerd is het aandeel adolescenten dat verklaart minstens één keer in de afgelopen 30 dagen de gordel niet te hebben gedragen als passagier achteraan hoger dan bij volwassenen (38,2% vs. 30,1%). De prevalentie van het niet dragen van de gordel achteraan bij adolescenten is ook hoger dan die bij kinderen van 10 tot 14 jaar (33,9%) (Meesmann et al., 2023).

5.3 Risicoperceptie

Wanneer jongeren ondervraagd worden over het risico dat zij aan bepaalde gedragingen toekennen, blijkt uit het onderzoek dat de vier gedragingen die het vaakst als "(zeer) risicovol" worden beschouwd, allemaal verband houden met autorijden. Het gaat met name om rijden onder invloed van alcohol, rijden zonder veiligheidsgordel (ongeacht de zitplaats in het voertuig) en rijden met een gsm in de hand. Na de gedragingen als autobestuurder volgen gedragingen op de elektrische step (gebruik gsm in de hand, rood licht negeren) en fiets (rood licht negatie, rijden onder invloed van alcohol, geen reflecterend materiaal). Op straat wandelen terwijl men de gsm gebruikt of onder invloed is van alcohol en fietsen zonder helm worden het minst vaak als "(zeer) risicovol" beschouwd. Door tijdsbeperkingen kon in dit onderzoek de relatie tussen de risicoperceptie en de door adolescenten gerapporteerde gedragingen niet verder worden onderzocht. Nochtans is risicoperceptie een beïnvloedende factor voor het gedrag, zeker bij adolescenten. Een Spaans onderzoek bij jongeren van 12 tot 19 jaar wees bijvoorbeeld op een positieve samenhang tussen de risicoperceptie en het gebruik van passieve veiligheidsuitrusting zoals het dragen van een helm of veiligheidsgordel, zowel bij meisjes als bij jongens (Useche et al., 2019).

5.4 Invloed van vrienden en naasten

De studie onderzocht ook de waargenomen normen van vrienden, het gedrag van adolescenten in aanwezigheid van hun vrienden, en het gedrag van personen in de directe omgeving van de adolescent, waaronder hun ouders.

De resultaten tonen aan dat wandelen met een gsm in de hand, fietsen zonder helm en wandelen onder invloed van alcohol de gedragingen zijn die jongeren het vaakst als aanvaardbaar voor hun vrienden beschouwen. De vier gedragingen die als het minst aanvaardbaar worden beschouwd, hebben allemaal te maken met autorijden: namelijk het niet dragen van de veiligheidsgordel als passagier vooraan, rijden met een gsm in de hand, rijden als bestuurder zonder veiligheidsgordel en rijden onder invloed van alcohol. Uit het onderzoek blijkt dus dat de gedragingen die door jongeren als het meest risicovol worden beschouwd, ook die zijn die door hun vrienden het minst aanvaardbaar worden geacht, en omgekeerd. Het is mogelijk dat jongeren denken dat hun vrienden deze gedragingen op dezelfde manier beoordelen als zijzelf.

Bovendien geeft één op de vier jongeren aan meer risico's te nemen in het verkeer wanneer hij of zij in gezelschap van vrienden is dan wanneer hij of zij alleen is, en één op de zeven meldt soms gedragingen te stellen omdat hij of zij denkt dat dit wordt verwacht door de vrienden. Ongeveer één op de twee jongeren zegt dat hij of zij oversteekt zonder op het verkeer te letten wanneer hij of zij met vrienden is. Dit aandeel ligt hoger dan wanneer de jongere zich alleen verplaatst (ongeveer vier op de tien). Deze resultaten komen overeen met bevindingen uit andere studies. Een experimentele studie toonde bijvoorbeeld aan dat adolescenten, in vergelijking met volwassenen, meer risico's nemen bij het oversteken van een straat wanneer ze vergezeld zijn van een vriend dan wanneer ze alleen zijn (O'Neal et al., 2019). Gezien het toenemende belang van vrienden in het sociale leven van adolescenten en de tijd die ze met hen doorbrengen, is de invloed van vrienden een belangrijke factor om rekening mee te houden bij het ontwikkelen van maatregelen om het risicogedrag van jonge weggebruikers te verminderen.

Wanneer jongeren wordt gevraagd wat ze zouden doen in een risicovolle situatie (bijvoorbeeld met vrienden naar een feestje gaan in een auto met een bestuurder die te veel gedronken heeft), dan zeggen zes op de tien jongeren dat ze niet in de auto zouden stappen en op zoek zouden gaan naar een alternatief om het feest te bereiken. Dit betekent echter ook dat bijna vier op de tien jongeren wel in de auto zouden stappen, waarvan de meesten wel met tegenzin.

Tot slot, wanneer we kijken naar het gedrag van ouders, tonen de resultaten aan dat drie op de vier adolescenten aangeven dat ze in de afgelopen maand minstens één keer met een ouder hebben meegereden terwijl die de snelheidsbeperking niet naleefde. Eén op de twee adolescenten meldt dat de ouder tijdens het rijden de gsm in de hand gebruikte. Ongeveer één op de vier jongeren geeft aan dat de ouder geen veiligheidsgordel droeg, en een gelijkaardig aandeel rapporteert dat de ouder achter het stuur mogelijk een bloedalcoholgehalte had dat hoger lag dan de toegestane limiet.

Verschillende studies hebben aangetoond dat sociale invloed zowel positieve als negatieve effecten kan hebben, afhankelijk van de aard van de invloed (Ciranka & van den Bos, 2019). In een experimenteel onderzoek met videofragmenten toonden onderzoekers aan dat wanneer een vriend van een adolescent de instructie kreeg om veilige keuzes aan te moedigen of om roekeloze beslissingen af te raden, de adolescent vaker risicovolle situaties bij het oversteken correct identificeerde dan een adolescent wiens vriend was aangemoedigd om roekeloze keuzes te stimuleren (Pfeffer & Hunter, 2013). In Vlaanderen stelden onderzoekers vast dat adolescenten vaker risicogedrag stelden wanneer ze dit gedrag ook bij hun vrienden hadden waargenomen (Dhondt & Degheldere, 2023). Ten slotte hebben meerdere studies de invloed van het gedrag van ouders (Delannoy et al., 2024) op dat van hun kinderen en adolescenten aangetoond (Useche et al., 2019).

5.5 Steun voor beleidsmaatregelen

Van alle voorgestelde maatregelen geniet het verplichten van het dragen van een fietshelm voor kinderen jonger dan 12 jaar de meeste steun bij adolescenten. Deze steun halveert echter wanneer de maatregel wordt uitgebreid naar e-stepgebruikers en daalt nog verder wanneer ze zou gelden voor alle fietsers. De steun van adolescenten voor deze twee maatregelen ligt lager dan die van volwassenen (Van den Berghe et al., 2022). In België zou 83,8% van de volwassenen voorstander zijn van het verplichten van een fietshelm voor alle kinderen jonger dan 12 jaar (vs. 69,7% bij adolescenten), en 58,3% zou deze maatregel ook steunen indien die voor alle fietsers zou gelden (vs. 24,9% bij adolescenten). Dezelfde dalende trend wordt echter waargenomen wanneer de maatregel wordt uitgebreid naar alle fietsers.

Het invoeren van een nultolerantiebeleid voor rijden onder invloed van alcohol geniet de steun van ongeveer zes op de tien adolescenten (57,0%) wanneer het van toepassing zou zijn op beginnende bestuurders. De steun voor deze maatregel daalt wanneer ze zou gelden voor alle bestuurders (41,5%) en nog verder indien ze ook van toepassing zou zijn op fietsers (31,0%). Ook hier is de steun van adolescenten lager dan die van volwassenen. Volgens de Europese ESRA studie uit 2018 was 78,1% van de Belgische volwassenen voorstander van een alcohollimiet van 0,0‰ voor beginnende bestuurders, en 57,6% zou deze maatregel ook steunen voor alle bestuurders (Van den Berghe et al., 2022). Wederom wordt dezelfde dalende trend vastgesteld wanneer men de maatregel uitbreidt van een specifieke doelgroep naar de gehele bevolking. Tot slot wordt de snelheidsbeperking tot 30 km/u in de bebouwde kom slechts gesteund door één op de vier jongeren (27,3%). Hoewel deze maatregel bestuurders betreft en dus de meeste adolescenten nog niet rechtstreeks treft, zou deze wel bijzonder gunstig kunnen zijn voor hen als kwetsbare weggebruikers.

5.6 Verkeersongevallen

Ongeveer negen op de tien adolescenten geven aan het afgelopen jaar geen verkeersongeval gehad te hebben waarbij zij gewond raakten en door een arts of verpleegkundige verzorgd moesten worden. Onder de adolescenten die gewond raakten bij een ongeval, waren de belangrijkste vervoermiddelen de auto (als passagier) en de niet-elektrische fiets. Deze resultaten sluiten aan bij de officiële statistieken over verkeersongevallen bij jongeren van 15 tot 19 jaar. Daarnaast tonen de officiële cijfers aan dat de vervoersmodi die het vaakst gebruikt werden op het moment van het ongeval onder jongeren van 15 tot 19 jaar de auto, de bromfiets en de fiets zijn. Het gebruik van de bromfiets wordt in deze studie echter minder vaak genoemd. Dit verschil kan mogelijk verklaard worden door het feit dat deze studie zich beperkt tot jongeren in het hoger secundair onderwijs, terwijl de officiële statistieken ook jongeren van 18-19 jaar omvatten die hoger onderwijs volgen of reeds aan het werk zijn.

5.7 Genderverschillen

Verplaatsing en deelname aan het verkeer vereisen tal van vaardigheden, zowel fysiek, cognitief als technisch. De invloed van culturele en sociale normen en meer nog van genderstereotypen die daarin ingebed zijn, mag echter niet onderschat worden (Granié et al., 2019).

De studie bracht tal van genderverschillen aan het licht. Wat mobiliteit betreft, geven meisjes vaker aan dat ze zich met de auto verplaatsen (als passagier), terwijl jongens zich vaker verplaatsen met een niet-elektrische fiets of met andere minder frequent gebruikte gemotoriseerde tweewielers. In grote lijnen worden deze verschillen ook vastgesteld bij verplaatsingen van en naar school.

Wat het veiligheidsgevoel van adolescenten betreft in de verschillende vervoersmodi, voelen meisjes zich minder veilig dan jongens wanneer het gaat om het besturen van een auto, motorfiets, niet-elektrische fiets, elektrische step, het gebruik van openbaar vervoer en zich te voet verplaatsen.

Deze resultaten sluiten aan bij andere metingen op Europees niveau waarbij het waargenomen veiligheidsgevoel bij volwassenen eveneens varieert naargelang het gender. Globaal genomen voelen vrouwen zich minder veilig dan mannen, vooral bij het besturen van een auto, fietsen of te voet gaan, ook al zijn de verschillen tussen mannen en vrouwen relatief beperkt (Furian et al., 2021, 2024; Granié et al., 2019, 2020).

Bij adolescenten varieert de door vrienden waargenomen aanvaardbaarheid van bepaalde gedragingen niet volgens gender wanneer het gaat om het dragen van een veiligheidsgordel of het gebruik van een gsm. Wanneer het echter gaat om fietsen zonder helm, fietsen in het donker zonder reflecterende uitrusting, fietsen onder mogelijke invloed van alcohol of door het rood rijden met de fiets, geven jongens vaker aan dat ze denken dat hun vrienden deze gedragingen aanvaardbaar vinden. Deze trend wordt ook waargenomen voor te snel rijden met de auto of rijden terwijl men mogelijk boven de wettelijke alcohollimiet zit.

Gender is ook geassocieerd met bepaalde zelfgerapporteerde gedragingen door de jongeren, ongeacht de soort weggebruiker. Deze genderverschillen worden ook gedocumenteerd in andere studies bij adolescenten (Bina et al., 2006; Dhondt & Degheldere, 2023; Granié, 2009), en ook bij kinderen (Meesmann et al., 2023; Schwebel et al., 2024). Alle studies wijzen op een nadelige tendens bij jongens, die meer risico nemen dan meisjes.

Onder degenen die zich te voet verplaatsen, geven jongens vaker aan dat ze oversteken buiten een oversteekplaats voor voetgangers en op straat lopen onder invloed van drugs of alcohol. Daarentegen geven meisjes vaker aan dat ze oversteken zonder op het verkeer te letten wanneer ze met vrienden zijn, of dat ze wandelen terwijl ze aan het bellen zijn met de gsm in de hand. De Europese ESRA-studie uit 2018 (Buttler, 2020) toont aan dat ook bij volwassenen in Europa genderverschillen worden waargenomen wat betreft het te voet gerapporteerde gedrag, al zijn de verbanden zwak. In een observatiestudie uit 2021 werden genderverschillen vastgesteld in het dragen van koptelefoons door voetgangers die een kruispunt overstaken: dit gedrag werd vaker waargenomen bij mannelijke dan bij vrouwelijke voetgangers (Moreau et al., 2022). Het gebruik van de gsm werd niet in verband gebracht met gender bij voetgangers die een kruispunt overstaken. Een studie die in Frankrijk werd uitgevoerd bij voetgangers van 12 tot 16 jaar toonde aan dat, los van de verschillen tussen jongens en meisjes, het niveau van genderidentificatie (mannelijkheid vs. vrouwelijkheid) de verschillen in risicogedrag tussen adolescente voetgangers verklaarde. Zo nam het risicogedrag bij zowel meisjes als jongens toe naarmate hun score op mannelijkheid hoger was, terwijl het bij adolescenten van beide geslachten daalde wanneer hun score op vrouwelijkheid toenam (Granié, 2009).

Bij adolescenten jonger dan 17 jaar wordt het niet dragen van een fietshelm vaker gerapporteerd door meisjes dan door jongens. Jongens geven daarentegen vaker aan dat ze op de rijbaan rijden naast het fietspad, in het donker zonder verlichting fietsen of door het rood fietsen. In België werd in 2021 bij fietsers op een kruispunt het dragen van een koptelefoon en gsm-gebruik geobserveerd, zonder enig genderverschil (Moreau et al., 2022). In Europa worden fietsen onder invloed van alcohol, fietsen terwijl men naar muziek luistert, de gsm in de hand gebruikt of naast het fietspad rijdt, beschouwd als gedragingen waarbij een genderverschil wordt vastgesteld, telkens in het nadeel van mannen (Achermann Stürmer et al., 2020). Alleen het zonder helm fietsen verschilt niet naargelang het gender.

Zoals eerder vermeld, wordt het gebruik van de elektrische step slechts door een beperkt aantal adolescenten gerapporteerd. Genderverschillen tonen dat jongens vaker melding maken van de meeste risicogedragingen, maar geen van de waargenomen verschillen is statistisch significant.

Het dragen van de veiligheidsgordel als passagier in een auto varieert niet naargelang het gender. Wanneer adolescenten zelf rijden, verschillen de meeste gedragingen niet tussen jongens en meisjes, maar als dat wel het geval is, is dat systematisch in het nadeel van jongens. Dat geldt bijvoorbeeld voor gsm-gebruik, rijden onder invloed van alcohol en het niet dragen van de gordel. In de Europese ESRA studie rapporteren mannen minder vaak het dragen van de gordel dan vrouwen, zowel bij bestuurders als bij passagiers achteraan (Nakamura et al., 2020).

Genderverschillen komen ook naar voor bij de risicoperceptie. Meisjes zien veel gedrag vaker als "(zeer) risicovol" in vergelijking met jongens. Alleen voor fietsen zonder helm, e-stappen met een passagier, wandelen onder invloed van alcohol en wandelen met gsm in de hand worden geen genderverschillen in risicoperceptie gezien. Deze bevindingen komen overeen met die van een Franse studie bij 12- tot 16-jarige voetgangers die aantoonde dat meisjes een hoger gevaarbewustzijn hadden dan jongens (M. A. Granié, 2009).

De steun van adolescenten voor de verschillende voorgestelde beleidsmaatregelen is over het algemeen groter bij meisjes dan bij jongens. Dergelijke genderverschillen in steun voor verkeersmaatregelen worden ook vastgesteld bij volwassenen in België (Van den Berghe et al., 2022).

Wat de invloed van vrienden betreft, tonen de resultaten aan dat "*dingen doen omdat ik het gevoel heb dat mijn vrienden willen dat ik ze doe*" of "*meer risico's nemen in het verkeer wanneer ik met vrienden ben*" gedragingen zijn die niet verschillen tussen jongens en meisjes. Bij het scenario waarin een risicosituatie wordt beschreven (instappen in een auto met vrienden terwijl de bestuurder onder invloed van alcohol is), is het aandeel adolescenten dat zegt niet in het voertuig te zullen stappen hoger bij meisjes dan bij jongens. Tot slot variëren de door adolescenten gerapporteerde gedragingen van ouders aan het stuur niet naargelang het gender.

Het aandeel adolescenten dat aangeeft in de voorbije 12 maanden minstens één ongeval te hebben gehad dat leidde tot verwondingen waarvoor medische verzorging nodig was, verschilt evenmin tussen jongens en meisjes. Wat het gebruikte vervoermiddel op het moment van het ongeval betreft, worden geen genderverschillen vastgesteld voor te voet gaan, met de auto meerijden (als passagier) of het gebruik van het openbaar vervoer. Meisjes gebruikten daarentegen vaker een elektrische fiets dan jongens, en jongens vaker een niet-elektrische fiets dan meisjes.

5.8 Leeftijdsverschillen

Hoewel minder talrijk, werden ook enkele verschillen op basis van leeftijd waargenomen. Wat mobiliteit betreft, wordt zich te voet of met het openbaar vervoer verplaatsen vaker gerapporteerd door oudere adolescenten (≥ 17 jaar) in vergelijking met jongere adolescenten (≤ 16 jaar). Het besturen van een auto wordt eveneens vaker gerapporteerd door oudere adolescenten, maar dit verschil moet worden bekeken in het licht van de minimumleeftijd voor het verkrijgen van een rijbewijs. Omgekeerd wordt het frequente gebruik van de fiets vaker gemeld door jongere adolescenten dan door oudere adolescenten. Deze tendensen zijn ook zichtbaar in de verplaatsingen naar school.

Er wordt geen verschil volgens leeftijd waargenomen wanneer jongeren zich uitspreken over het veiligheidsgevoel dat ze ervaren in de verschillende vervoerswijzen, noch over de door hun vrienden waargenomen aanvaardbaarheid van bepaalde gedragingen, met uitzondering van het niet dragen van een fietshelm, wat minder aanvaardbaar is bij vrienden van oudere adolescenten. In de Europese ESRA studie neigt het veiligheidsgevoel bij volwassenen toe te nemen met de leeftijd wanneer het gaat om autorijden of gebruik van openbaar vervoer. Daarentegen daalt het veiligheidsgevoel met de leeftijd voor het gebruik van een niet-elektrische fiets. Er wordt geen verband vastgesteld tussen veiligheidsgevoel en leeftijd voor verplaatsingen met de auto als passagier of voor het gebruik van de elektrische fiets. Voor de elektrische step neemt het veiligheidsgevoel toe tot de leeftijd van 44 jaar en daalt het vervolgens weer (Furian et al., 2021, 2024).

De risicogedragingen die door de adolescenten worden gerapporteerd wanneer zij zich te voet verplaatsen, variëren weinig volgens leeftijd. Enkel de gedragingen "op straat wandelen onder invloed van alcohol" en "meer risico nemen wanneer men boos of gefrustreerd is" worden vaker gerapporteerd door oudere leerlingen (≥ 17 jaar) dan door jongere leerlingen (≤ 16 jaar). In Europa wordt muziek beluisteren tijdens het wandelen vaker gemeld bij jongvolwassenen (18-24 jaar) en neemt vervolgens af met de leeftijd. Een dalende trend wordt ook waargenomen voor andere gerapporteerde gedragingen, zij het in mindere mate en soms pas vanaf 45 jaar (Buttler, 2020).

Op de fiets variëren de gedragingen van jongeren ook weinig volgens leeftijd, maar de analyses zijn beperkt tot adolescenten jonger dan 17 jaar. Alleen het rijden onder invloed van alcohol wordt vaker gemeld door 16-jarigen in vergelijking met jongere adolescenten. In Europa zijn fietsen onder invloed van alcohol, fietsen zonder helm, fietsen met muziek, berichten versturen of sociale media raadplegen op de gsm en naast het fietspad rijden allemaal gedragingen die vaker voorkomen bij jongvolwassenen (18-24 jaar) en die afnemen met de leeftijd (Achermann Stürmer et al., 2020).

De prevalentie van zelfgerapporteerde gedragingen op de e-step neigt toe te nemen met de leeftijd, maar er wordt geen statistisch significant verschil waargenomen.

Ten slotte varieert het dragen van de veiligheidsgordel in de auto (als passagier) niet volgens leeftijd. Het beperkte aantal adolescenten dat een auto bestuurt, maakte het niet mogelijk om analyses volgens leeftijd uit te voeren. Bij volwassenen neigt het dragen van de veiligheidsgordel op de achterbank in Europa toe te nemen met de leeftijd (Nakamura et al., 2020).

Voor het merendeel van de voorgestelde gedragingen varieert de risicoperceptie volgens leeftijd bij adolescenten. Over het algemeen neemt de risicoperceptie toe met de leeftijd, behalve voor te snel rijden met de auto, gebruik van de gsm tijdens het rijden met de auto of op de fiets, en fietsen of wandelen onder invloed van alcohol, waarvoor geen leeftijdsverschil wordt waargenomen.

Wat de steun voor de verschillende beleidsmaatregelen betreft, blijkt uit de studie dat de steun van adolescenten voor de meeste maatregelen toeneemt met de leeftijd. Volgens een Europese studie uit 2023 wordt deze trend ook bij volwassenen waargenomen (Stelling et al., 2024).

De resultaten met betrekking tot de invloed van vrienden en de leeftijd van adolescenten zijn genuanceerd. Terwijl het aandeel adolescenten dat meldt "*dingen te doen omdat ik het gevoel heb dat mijn vrienden willen dat ik ze doe*" niet varieert met de leeftijd, is het aandeel dat verklaart "*meer risico te nemen in het verkeer wanneer ik met vrienden ben*" proportioneel groter bij jongere adolescenten dan bij oudere adolescenten.

Ten slotte wordt er geen leeftijdsverschil waargenomen in de prevalentie van verwondingen ten gevolge van een verkeersongeval in de voorbije 12 maanden, noch in het gebruikte vervoermiddel. Rekening houdend met methodologische verschillen, kan er geen directe vergelijking gemaakt worden tussen de in deze studie gemeten prevalentie van verkeersslachtoffers en de prevalentie die op basis van officiële ongevallencijfers wordt geschat. Volgens de officiële cijfers stijgt de morbiditeitsgraad door verkeersongevallen in 2023 echter aanzienlijk tussen 15 en 16 jaar in België, en blijft vervolgens relatief stabiel tussen 16 en 19 jaar (resultaten niet weergegeven).

5.9 Conclusie

Wat mobiliteit betreft, bevestigen de resultaten van deze studie dat te voet gaan, zich verplaatsen met de auto als passagier en het openbaar vervoer de meest gebruikte vervoerswijzen zijn bij adolescenten. Er is nog ruimte voor verbetering om het veiligheidsgevoel van jongeren in de verschillende vervoerswijzen te vergroten, des te meer omdat dit gevoel een invloed heeft op de mobiliteitspatronen die jongeren kiezen.

De prevalentie van alle zelfgerapporteerde gedragingen die de blootstelling van jongeren aan risico in het verkeer kunnen verhogen, onderstreept de noodzaak om te investeren in de sensibilisering en educatie met betrekking tot verkeersveiligheid, zowel wat betreft gedragingen die wettelijk verboden zijn (gsm-gebruik in de hand, het negeren van rood licht, fietsen zonder lichten, rijden onder invloed, het niet naleven van snelheidsbeperkingen), als gedragingen die niet wettelijk verboden zijn (fietsen zonder helm, rijden wanneer men te moe is, rijden zonder reflecterende uitrusting, risicogedrag door boosheid,...).

Het valt tevens op dat de gedragingen die door adolescenten als het meest risicovol worden ingeschat, ook degene zijn die volgens hen het minst aanvaard worden door hun vrienden, en omgekeerd. Bovendien blijkt uit de studie dat de steun van jongeren voor de verschillende voorgestelde maatregelen doorgaans hoger is wanneer deze maatregelen niet op hen van toepassing zijn.

Ten slotte heeft de studie niet alleen de onmiskenbare invloed van vrienden aangetoond, maar ook in welke mate jongeren vaak getuige zijn van gedragingen die verboden zijn door de wet en toch worden gesteld door ouders of andere volwassenen aan het stuur (snelheid, gsm-gebruik in de hand, geen veiligheidsgordel dragen).

De resultaten van deze studie tonen het belang aan van het herhalen van dit soort onderzoek om de evolutie en eventuele veranderingen in de tijd op te volgen.

6 Beperkingen

Het doel van deze studie was om de mobiliteitspatronen van jongeren in het hoger secundair onderwijs in België in kaart te brengen, evenals hun gedragingen, percepties en attitudes op het vlak van verkeersveiligheid, en eventuele verschillen op basis van gender en leeftijd te identificeren.

Onderzoek dat in de klas wordt uitgevoerd, is bijzonder doeltreffend voor het verzamelen van informatie bij jongeren. Deze methodologie maakt het niet alleen mogelijk om de doelgroep te bereiken, maar creëert ook de nodige omstandigheden om ervoor te zorgen dat de jongeren de vragen zonder enige beïnvloeding beantwoorden, aangezien ze de vragenlijst invullen onder toezicht van een personeelslid van de school. Dit personeelslid wordt bovendien op voorhand geïnformeerd over het belang om zich niet met de antwoorden van de jongeren te bemoeien.

Toch zijn er enkele inherente beperkingen aan deze studie, voornamelijk gerelateerd aan het gebruik van zelfgerapporteerde gegevens (Choi & Pak, 2005; Krosnick & Presser, 2010), waaronder sociale wenselijkheid als vertekening – een tendens waarbij respondenten geneigd zijn om antwoorden te geven die een positief beeld van zichzelf schetsen. Hoewel de vragenlijst werd getest bij meerdere jongeren, kan niet worden uitgesloten dat sommige vragen te moeilijke woorden bevatten of te lang waren. Bovendien gaven verschillende leerlingen in een opmerking aan dat de vragenlijst te lang was. Ook onbedoelde fouten in de antwoorden als gevolg van geheugenproblemen (vergeetachtigheid) kunnen niet worden uitgesloten. Daarnaast was het doel van deze studie niet om het werkelijke risico waaraan jongeren worden blootgesteld in het verkeer te meten, maar om hun risicoperceptie te beoordelen in verband met bepaalde gedragingen. Hetzelfde geldt voor de perceptie van veiligheid in het woongebied of bij gebruik van de verschillende vervoerswijzen.

Naast taalgemeenschap en schooljaar werd de initiële steekproef van scholen ook gestratificeerd volgens het onderwijsnet (katholiek, gemeenschapsonderwijs, officieel onderwijs). Toch kon het onderwijsnet niet worden opgenomen in de weging, aangezien sommige strata van de uiteindelijke steekproef geen enkele school bevatten. Indien het onderzoek herhaald zou worden, zou het nuttig zijn om ook rekening te houden met het gender van de leerlingen bij het opstellen van de steekproef. Hoewel de grootte van de uiteindelijke steekproef vrij aanzienlijk was, was het oorspronkelijke doel om minstens 2.000 jongeren op te nemen. Bovendien is het belangrijk om te benadrukken dat sommige vergelijkingen tussen subgroepen mogelijk niet statistisch significant zijn, omdat de steekproefgrootte binnen deze subgroepen te klein was (onvoldoende statistische power).

De deelnamegraad van de scholen (13,5% van de gecontacteerde scholen) was niet bevredigend, en het extrapoleren van de resultaten naar de volledige populatie jongeren in het hoger secundair onderwijs zou eenvoudiger zijn geweest bij een hogere deelnamegraad. Daarentegen was het non-responscijfer bevredigend ($\leq 10\%$) voor alle vragen, met uitzondering van de vragen met betrekking tot het gedrag van jongeren als fietser of bromfietser, die niet konden worden geanalyseerd (non-responscijfers tussen 23% en 50%). Voor deze vragen werden hoge non-responscijfers zowel in papieren als online vragenlijsten waargenomen. Het cijfer was hoger bij jongens en oudere adolescenten, en er kon geen duidelijke reden voor deze hoge non-respons worden vastgesteld.

Een meer diepgaande analyse van de huidige gegevens zou het mogelijk maken om mogelijke interacties tussen gender en leeftijd te onderzoeken (bijvoorbeeld: de frequentie van een gedrag kan toenemen met de leeftijd bij jongens, maar niet bij meisjes). Daarnaast zou verder gezocht kunnen worden naar factoren die verband houden met de percepties of gedragingen van jongeren, zoals socio-economisch niveau, normen van vrienden, ouderlijk gedrag, maar ook het welzijn van de adolescent, mogelijk alcoholgebruik of de frequentie van gsm-gebruik. Het gelijktijdig in rekening brengen van de verschillende factoren die verband houden met de percepties en gedragingen van adolescenten in regressiemodellen zou ook nuttig zijn om mogelijke versturende effecten te controleren en eventuele interacties te identificeren. Het zou ook interessant zijn om rekening te houden met het seizoen, aangezien de gegevensverzameling in twee fasen plaatsvond: één keer in de lente en één keer in de herfst. Ten slotte zouden de resultaten ook moeten worden bekeken in het licht van de gebruikte dataverzamelmethode (papier of online). Het is echter moeilijk om het effect hiervan los te koppelen van het effect van de regio, aangezien in het Vlaams Gewest alle scholen – op één na – gebruik maakten van de online vragenlijsten, terwijl in de twee andere gewesten de meeste scholen gebruik maakten van de papieren versie.

7 Conclusie en aanbeveling

Tegen 2030 wil België, net als alle andere lidstaten van de Europese Unie, het aantal verkeersdoden en zwaargewonden halveren. Tegen 2050 streeft het land naar nul verkeersdoden (All For Zero, 2023; Europese Commissie, 2018, 2023b). In dit kader is het van groot belang om aandacht te besteden aan de gedragingen, de percepties en de attitudes van adolescenten, met als doel aanknopingspunten te vinden voor acties gericht op deze specifieke groep weggebruikers. Zoals deze studie bevestigt, behoren adolescenten tot de kwetsbare weggebruikers wanneer zij zich te voet of met de fiets verplaatsen. Daarnaast starten ze rond de leeftijd van 16-17 jaar met hun rijopleiding en maken ze de overstap naar de groep van "bestuurders", waarbij hun gebrek aan ervaring hen eveneens kwetsbaar maakt.

7.1 "Safe System"-benadering

De "Safe System"-benadering, zoals opgenomen in het federaal plan voor verkeersveiligheid, houdt rekening met de verschillende aspecten van het verkeerssysteem en met de menselijke kwetsbaarheid en feilbaarheid (SWOV, 2021). Het hele verkeerssysteem is zo ontworpen dat het dodelijke en ernstige letselongevallen helpt voorkomen, waarbij het systeem zodanig is opgebouwd dat, wanneer één onderdeel faalt, andere onderdelen dit kunnen opvangen om weggebruikers te beschermen. Daaruit volgt dat alle onderdelen van het systeem verbeterd moeten worden — weginfrastructuur, snelheden, voertuigen en het gedrag van weggebruikers — om het doel van de Vision Zero te bereiken (All For Zero, 2023; Europese Commissie, 2018). Deze benadering is des te belangrijker wanneer het gaat om de verkeersveiligheid van adolescenten.

De maatregelen om de verkeersveiligheid te verbeteren, zijn gebaseerd op de vijf kernelementen van de "Safe System"-benadering: veilige wegen, veilige snelheden, veilige voertuigen, veilige gedragingen van weggebruikers en efficiënte hulpdiensten voor de opvang van slachtoffers bij een ongeval ([What we do - European Commission](#)). De resultaten van de huidige studie bieden aanknopingspunten voor maatregelen die gericht zijn op het veiliger en vergevingsgezinder maken van de infrastructuur, het opleggen van veilige snelheden, het ontwikkelen van veiligere voertuigtechnologie, het bevorderen van het gebruik van beschermingsmiddelen zoals fietshelmen, het consistent toepassen van de wegcode, passende sancties, en vooral ook op educatie- en sensibiliseringscampagnes voor jongeren én het betrekken van jongeren bij het uitwerken van een veilig verkeerssysteem.

De meeste van de onderstaande maatregelen zijn ook al voorgesteld in eerdere studies over kinderen (Delannoy et al., 2024; Europese Commissie, 2023a; Vias institute, 2022; Meesmann et al., 2023).

7.1.1 Vorming en sensibilisering

Wat vorming en sensibilisering betreft, moeten de inspanningen gericht zijn op jongeren als weggebruikers, zowel om gedragingen te promoten die helpen ongevallen te voorkomen of de gevolgen ervan te beperken (zoals het dragen van een helm of veiligheidsgordel), als om hen te informeren over gedragingen die hun risico op een ongeval verhogen en over de mogelijke gevolgen daarvan. Sensibilisering is des te belangrijker omdat jongeren meer geneigd zijn om risico's te nemen.

Scholen zijn uitgelezen plaatsen om sensibiliseringsactiviteiten te organiseren, maar ook andere actoren (sportclubs, jeugdbewegingen, ...) kunnen bij deze aanpak worden betrokken. Bepaalde instrumenten zoals het handboek "LEARN!" geven aanbevelingen en voorbeelden van kwalitatieve verkeersveiligheidseducatie (ETSC, 2020, 2021).

Ook informele educatie speelt een belangrijke rol. Aangezien vrienden steeds belangrijker worden in het sociale netwerk van jongeren, moeten zij ook gesensibiliseerd en geïnformeerd worden over de invloed die hun eigen gedrag kan hebben op dat van hun vrienden (Dodd et al., 2022; Icenogle & Cauffman, 2021). De rol van sociale media en de invloed van de daar verspreide boodschappen moeten eveneens worden meegenomen.

Daarnaast blijven ouders een belangrijke invloed uitoefenen op jongeren (Delannoy et al., 2024). Zij moeten zich hiervan bewust zijn en ondersteund worden in hun rol (SWOV, 2019). Ook ouders vormen dus een belangrijke doelgroep voor educatieve en sensibiliseringscampagnes inzake verkeer.

Tot slot blijkt uit deze studie dat de genderverschillen op het vlak van mobiliteit en verkeersveiligheid ook tijdens de adolescentie zichtbaar zijn, zowel wat betreft het waargenomen veiligheidsgevoel, de risicoperceptie als de zelfgerapporteerde gedragingen. De stereotiepe rolpatronen die voortvloeien uit sociale normen moeten dan ook in alle vormings- en sensibiliseringsactiviteiten in rekening worden gebracht.

7.1.2 Veiligere wegen en snelheden

Adolescenten verplaatsen zich vaak te voet of met de fiets, waardoor ze tot de categorie kwetsbare weggebruikers behoren. Het is dus belangrijk om te investeren in weginfrastructuur (trottoirs, afgescheiden fietspaden, oversteekplaatsen voor voetgangers, ...) zodat adolescenten zich veiliger voelen wanneer ze zich te voet of met de fiets verplaatsen. Controle op de snelheid van gemotoriseerde voertuigen is eveneens een sleutelement om de veiligheid van kwetsbare weggebruikers te garanderen op plaatsen waar alle weggebruikers zich mengen (Delannoy et al., 2024). Zo wordt een snelheidsbeperking van 30 km/u aanbevolen op plaatsen waar veel kwetsbare weggebruikers aanwezig zijn, met name in de buurt van kinderdagverblijven en scholen (ETSC, 2022). Andere maatregelen zoals het invoeren van "schoolstraten" of "fietsstraten" dragen eveneens bij tot het verhogen van de veiligheid en het veiligheidsgevoel van kwetsbare weggebruikers. Deze maatregelen moeten echter gepaard gaan met sensibiliseringscampagnes en vergezeld worden van een coherente toepassing van de wegcode en gepaste sancties (Vias institute, 2022).

Er zijn ook studies die hebben onderzocht hoe weginfrastructuur kan worden ingericht om afleiding bij kwetsbare weggebruikers te beperken. Het integreren van lichtgevende diodes (LED) ter hoogte van oversteekplaatsen voor voetgangers zou doeltreffend kunnen zijn om de aandacht van voetgangers te trekken op het moment dat ze oversteken en te vermijden dat ze op dat moment worden afgeleid door hun telefoon (Larue et al., 2020). De zichtbaarheid van voertuigen en voetgangers kan verbeterd worden door wegen zo in te richten dat parkeren in de onmiddellijke omgeving van oversteekplaatsen onmogelijk is (Pelssers, 2019).

7.1.3 Veiligere technologie in voertuigen

Al meerdere jaren worden tal van veiligheidssystemen in voertuigen geïntroduceerd om zowel de bestuurder als passagiers te beschermen in het verkeer. Deze systemen hebben onder meer betrekking op snelheidsbeheersing, rijstrookassistentie, detectie van afleiding en vermoeidheid, kwetsbare weggebruikers, en herinneringssystemen voor het dragen van de veiligheidsgordel (Europese Commissie, 2019). Al deze systemen dragen bij tot het voorkomen van ongevallen of het beperken van de ernst ervan.

Dit soort uitrusting is weinig ontwikkeld voor de vervoerswijzen die worden gebruikt door kwetsbare weggebruikers. Toch zijn bepaalde toepassingen ontwikkeld om de zichtbaarheid van fietsers te verbeteren en het risico op ongevallen te verminderen (Nieuwkamp & Schoeters, 2018). Deze toepassingen zijn gericht op het verbeteren van de fietsverlichting en de projectie van het licht op de weg. Het installeren van een remlicht aan de achterkant van de fiets of knipperlichten zou ook nuttig kunnen zijn voor andere weggebruikers, die zo beter de bedoelingen van de fietser kunnen inschatten. De ontwikkeling en promotie van uitrusting waarvan de effectiviteit op het vlak van verkeersveiligheid wetenschappelijk onderbouwd is, moet aangemoedigd worden. Er bestaan ook andere toepassingen die de veiligste routes helpen identificeren. Hoewel de elektrische step niet het vaakst gebruikte vervoermiddel is onder adolescenten, is bij ongevallen waarbij gebruikers hun evenwicht verliezen, de kleine wielmaat als risicofactor genoemd (De Vos et al., 2023). Het opleggen van een minimale wieldiameter (ongeveer 30 cm) zou de stabiliteit van elektrische steps kunnen verbeteren en bijdragen tot het voorkomen van ongevallen.

7.1.4 Controles en sancties

De "Safe System"-benadering steunt op een coherente handhaving van de wegcode en op gepaste sancties bij inbreuken. Dit betreft de algemene verkeersinbreuken (snelheidscontroles, rijden onder invloed van alcohol of drugs, niet-naleving van verkeersborden, rijden zonder technische keuring of verzekering, enz.) en deze controles moeten worden uitgevoerd voor alle soorten voertuigen, inclusief fietsers, steppers en bromfietzers.

Daarnaast is het belangrijk om toe te zien op de naleving van de specifieke wettelijke regels inzake verkeersveiligheid voor kwetsbare weggebruikers, met name het gebruik van verlichting op de fiets in het donker, het verbod op het gebruik van een gsm in de hand op de fiets of step, het naleven van het rode licht, en het rijden op het fietspad (en niet ernaast).

Snelheidscontrole in de buurt van scholen is eveneens essentieel om de veiligheid van jongeren te garanderen. Ook moet gecontroleerd worden of bromfietsen conform zijn, vooral om na te gaan of het voertuig niet is opgevoerd om een hogere snelheid te halen dan toegestaan.

Bovendien onderstrepen de resultaten van huidige studie het belang van controles op het dragen van de gordel, zowel vooraan als – vooral – achteraan in het voertuig.

Bij dergelijke controles, en in het bijzonder wanneer het om jonge weggebruikers gaat, speelt de politie ook een belangrijke rol op het vlak van sensibilisering en verkeerseducatie.

7.1.5 Participatieve aanpak

Tot slot moet, net zoals bij kinderen (Delannoy et al., 2024; Meesmann et al., 2023), een participatieve aanpak worden verkozen bij de uitwerking van beleidsmaatregelen die gericht zijn op adolescenten. Het is belangrijk dat hun getuigenissen gehoord en begrepen worden. Door hun percepties, meningen en behoeften te documenteren, bieden verkennende studies zoals deze de mogelijkheid om het maatschappelijk debat over dit onderwerp te onderbouwen.

7.2 Voortzetting van onderzoek naar mobiliteit en verkeersveiligheid bij adolescenten

De gegevens die in het kader van deze studie werden verzameld, zijn rijk en talrijk. De tijd en middelen die voor dit onderzoek werden uitgetrokken, lieten echter niet toe om het volledige potentieel ervan te benutten op het vlak van analyse.

Zo zou het nuttig zijn om de mogelijke interacties tussen gender en leeftijd te bestuderen en verder te onderzoeken welke factoren verband houden met de percepties of gedragingen van adolescenten, rekening houdend met andere variabelen zoals socio-economisch niveau, normen van vrienden, risicoperceptie, gedrag van ouders en andere bij adolescenten onderzochte factoren zoals algemeen welzijn, alcoholgebruik en de frequentie van gsm-gebruik. Het gelijktijdig in rekening brengen van de verschillende factoren die verband houden met de percepties en gedragingen van adolescenten in regressiemodellen zou ook nuttig zijn om mogelijke verstorende effecten te controleren en eventuele interacties te identificeren, met name tussen gender en leeftijd.

Tot slot kan enkel de herhaling van deze meting bevestigen of de in deze studie waargenomen resultaten standhouden en kan zo ook worden nagegaan hoe deze evolueren in de tijd. Idealiter zou moeten worden gestreefd naar een hogere participatiegraad van de scholen en een grotere steekproefgrootte met het oog op een analyse op gewestelijk niveau.

8 Referenties

- Achermann Stürmer, Y., Berbatovci, H., & Buttler, I. (2020). *Cyclists. ESRA2 Thematic report Nr. 11. ESRA project (E-Survey of Road Users' Attitudes)*. Bern, Switzerland: Swiss Council for Accident Prevention. <https://www.esranet.eu/en/publications/>
- All For Zero. (2023). *All For Zero*. <https://All-for-Zero.Be/>. <https://all-for-zero.be/>
- Bina, M., Graziano, F., & Bonino, S. (2006). Risky driving and lifestyles in adolescence. *Accident Analysis and Prevention*, 38(3), 472–481. <https://doi.org/10.1016/j.aap.2005.11.003>
- Brooks, F. M., Magnusson, J., Spencer, N., & Morgan, A. (2012). Adolescent multiple risk behaviour: An asset approach to the role of family, school and community. *Journal of Public Health*, 34(SUPPL. 1). <https://doi.org/10.1093/pubmed/fds001>
- Buttler, I. (2020). *Pedestrians ESRA2 Thematic report Nr. 10. ESRA project (E-Survey of Road users' Attitudes)*. www.esranet.eu
- Casey, B. J., Getz, S., & Galvan, A. (2008). The adolescent brain. *Developmental Review*, 28(1), 62–77. <https://doi.org/10.1016/j.dr.2007.08.003>
- Choi, B. C., & Pak, A. W. (2005). A Catalog of Biases in Questionnaires. *Prev Chronic Dis.*, 2(1):A13. <https://pmc.ncbi.nlm.nih.gov/articles/PMC1323316/>
- Ciranka, S., & van den Bos, W. (2019). Social influence in adolescent decision-making: A formal framework. *Frontiers in Psychology*, 10(AUG). <https://doi.org/10.3389/fpsyg.2019.01915>
- Currie, C., Inchley, J., Molcho, M., Lenzi, M., Veselska, Z., & Wild, F. (eds.). (2014). *Health Behaviour in School-aged Children (HBSC) Study Protocol: Background, Methodology and Mandatory items for the 2013/14 Survey*. <http://www.hbsc.org>
- De Vos, N., Sloomans, F., & Moreau, N. (2023). *Diepteanalyse van de kenmerken en profielen van ongevallen waarbij een elektrische step betrokken is*. <https://www.vias.be/publications/Diepteanalyse%20van%20de%20kenmerken%20en%20profielen%20van%20ongevallen%20waarbij%20een%20elektrische%20step%20betrokken%20is/Diepteanalyse%20van%20de%20kenmerken%20en%20profielen%20van%20ongevallen%20waarbij%20een%20elektrische%20step%20betrokken%20is.pdf>
- 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*. https://www.vias.be/publications/Kinderen%20en%20verkeersveiligheid/Kinderen_en_verkeersveiligheid.pdf
- Dhondt, S., & Degheldere, T. (2023). *Jongeren & verkeer - Een onderzoek naar het gedrag van 12-18 jarigen in het verkeer*.
- Dodd, S., Widnall, E., Russell, A. E., Curtin, E. L., Simmonds, R., Limmer, M., & Kidger, J. (2022). School-based peer education interventions to improve health: a global systematic review of effectiveness. *BMC Public Health*, 22(1). <https://doi.org/10.1186/s12889-022-14688-3>
- Duell, N., Steinberg, L., Icenogle, G., Chein, J., Chaudhary, N., Di Giunta, L., Dodge, K. A., Fanti, K. A., Lansford, J. E., Oburu, P., Pastorelli, C., Skinner, A. T., Sorbring, E., Tapanya, S., Uribe Tirado, L. M., Alampay, L. P., Al-Hassan, S. M., Takash, H. M. S., Bacchini, D., & Chang, L. (2018). Age Patterns in Risk Taking Across the World. *Journal of Youth and Adolescence*, 47(5), 1052–1072. <https://doi.org/10.1007/s10964-017-0752-y>
- ETSC. (2020). *Key Principles for Traffic Safety and Mobility Education*. <https://www.trafficsafetyeducation.eu/wp-content/uploads/LEARN-Key-Principles.pdf>
- ETSC. (2021). *The LEARN! Manual for Developing and Evaluating Traffic Safety and Mobility Education Activities*. European Transport Safety Council. <https://etsc.eu/wp-content/uploads/LEARN-Manual.pdf>
- ETSC. (2022). *Reducing child deaths on European roads. (PIN Flash Report 43)*. https://etsc.eu/wpcontent/uploads/ETSC_PINFLASH43.pdf

- European Commission. (2018). *Vision Zero and the Safe System approach*. <https://ec.europa.eu/newsroom/move/items/613384/en>
- European Commission. (2019). *Road Safety: Commission welcomes agreement on new EU rules to help save lives*. https://ec.europa.eu/commission/presscorner/detail/en/IP_19_1793
- European Commission. (2023a). Road Safety Thematic Report - Children. *European Road Safety Observatory. Brussels, European Commission, Directorate General for Transport*. https://roadsafety.transport.ec.europa.eu/system/files/2023-03/Road_Safety_Thematic_Report_Children_2023.pdf
- European Commission. (2023b). *White paper 2011*. https://transport.ec.europa.eu/white-paper-2011_en
- Furian, G., Kaiser, S., Senitschnig, N., & Soteropoulos, A. (2021). *Subjective safety and risk perception. ESRA2 Thematic report Nr. 15. ESRA project (E-Survey of Road users'Attitudes). Vienna, Austria Austrian Road Safety Board KfV*. www.esranet.eu
- Furian, G., Kaiser, S., & Soteropoulos, A. (2024). *Subjective Safety and Risk Perception ESRA3 Thematic report Nr. 2. ESRA project (E-Survey of Road users'Attitudes). Austria Austrian Road Safety Board KfV*. <https://doi.org/D/2024/0779/47>
- Gardner, M., & Steinberg, L. (2005). Peer influence on risk taking, risk preference, and risky decision making in adolescence and adulthood: An experimental study. *Developmental Psychology*, 41(4), 625–635. <https://doi.org/10.1037/0012-1649.41.4.625>
- Granié, M. A. (2009). Effects of gender, sex-stereotype conformity, age and internalization on risk-taking among adolescent pedestrians. *Safety Science*, 47(9), 1277–1283. <https://doi.org/10.1016/j.ssci.2009.03.010>
- Granié, M.-A., Degraeve, B., & Varet, F. (2019). Accidentalité, comportements à risque, accès au permis de conduire : quelles différences entre femmes et hommes? In *La sécurité routière en France : quand la recherche fait son bilan et trace des perspectives* (L'Harmattan, pp. 245–268).
- Granié, M.-A., Thévenet, C., Evennou, M., Lyon, C., & Vanlaar, W. (2020). *Gender Issues ESRA2 Thematic report Nr. 13. ESRA project (E-Survey of Road users'Attitudes)*. www.esranet.eu
- Icenogle, G., & Cauffman, E. (2021). Adolescent decision making: A decade in review. *Journal of Research on Adolescence*, 31(4), 1006–1022.
- Inchley J, Currie D, Cosma A, & Samdal O. (eds.). (2018). *Health Behaviour in School-aged Children (HBSC) Study Protocol: Background, Methodology and Mandatory items for the 2017/18 Survey*. www.hbsc.org
- Institut Vias. (2022). *Briefing "Kinderen en verkeersveiligheid."* www.vias.be/briefing
- ITF. (2024). *Youth on the Move: Young People and Transport in the 21 st Century*.
- Krosnick, J., & Presser, S. (2010). Questionnaire design. In J. D. Wright & P. V. Marsden (Eds.), *Handbook of Survey Research*. Emerald Group Publishing.
- Larue, G. S., Watling, C. N., Black, A. A., Wood, J. M., & Khakzar, M. (2020). Pedestrians distracted by their smartphone: Are in-ground flashing lights catching their attention? A laboratory study. *Accident Analysis and Prevention*, 134(July 2019), 105346. <https://doi.org/10.1016/j.aap.2019.105346>
- Leblud, J., Pelssers, B., & Van den Berghe, W. (2019). *Mobiliteit van jonge Belgen – Thematische fiche op basis van de database ontwikkeld in het kader van het MONITOR-project*.
- Meesmann, U., Moreau, N., Wardenier, N., & Pires, C. (2023). *Perceptie van de verkeersveiligheid door kinderen en ouders – Verkennend onderzoek bij kinderen en ouders woonachtig in België*. https://www.vias.be/publications/Perceptie%20van%20de%20verkeersveiligheid/Perceptie_van_de_verkeersveiligheid_door_kinderen_en_hun_ouders.pdf
- Meesmann, U., Wardenier, N., Torfs, K., Pires, C., Delannoy, S., & Van den Berghe, W. (2022). *A global look at road safety Synthesis from the ESRA2 survey in 48 countries. ESRA project (E-Survey of Road users' Attitudes)*. www.esranet.eu

- Moncel, C. (2024). *Trajectoires de développement différenciées de la prise de risque au cours de l'adolescence: étude de l'influence de la perception des risques et récompenses et de l'ajustement au niveau de risque en fonction de la personnalité* [Aix Marseille Université (AMU)]. <https://hal.science/tel-04969431v1>
- Moreau, N., Boets, S., Wardenier, N., & Silverans, P. (2022). *Meting van afleiding bij voetgangers en fietsers – Prevalentie van het gebruik van de mobiele telefoon aan kruispunten*. <https://www.vias.be/publications/Meting%20van%20afleiding%20bij%20voetgangers%20en%20fietsers/KF-19-DISTR-VRU%20Meting%20van%20afleiding%20bij%20voetgangers%20en%20fietsers.pdf>
- Nakamura, H., Alhajyaseen, W., Kako, Y., & Kakinuma, T. (2020). *Seat belt and child restraint systems. ESRA2 Thematic report No. 7. ESRA project (E-Survey of Road users' Attitudes)*. www.esranet.eu
- Nieuwkamp, R., & Schoeters, A. (2018). *Themadossier Verkeersveiligheid nr. 2. Fietsers*. [https://www.vias.be/publications/Themadossier%20verkeersveiligheid%20nr%202%20-%20Fietsers%20\(2018\)/Themadossier_Verkeersveiligheid_nr.2_-_Fietsers%20\(2de_editie\).pdf](https://www.vias.be/publications/Themadossier%20verkeersveiligheid%20nr%202%20-%20Fietsers%20(2018)/Themadossier_Verkeersveiligheid_nr.2_-_Fietsers%20(2de_editie).pdf)
- O'Neal, E. E., Jiang, Y., Brown, K., Kearney, J. K., & Plumert, J. M. (2019). How Does Crossing Roads with Friends Impact Risk Taking in Young Adolescents and Adults? *Journal of Pediatric Psychology*, 44(6), 726–735. <https://doi.org/10.1093/jpepsy/jsz020>
- Pelssers, B. (2019). *Themadossier Verkeersveiligheid nr. 7 – Voetgangers.* [https://www.vias.be/publications/Themadossier%20verkeersveiligheid%20nr%207%20-%20Voetgangers%20\(2019\)/Themadossier_verkeersveiligheid_nr.7_-_Voetgangers_\(2de_editie\).pdf](https://www.vias.be/publications/Themadossier%20verkeersveiligheid%20nr%207%20-%20Voetgangers%20(2019)/Themadossier_verkeersveiligheid_nr.7_-_Voetgangers_(2de_editie).pdf)
- Pfeffer, K., & Hunter, E. (2013). The Effects of Peer Influence on Adolescent Pedestrian Road-Crossing Decisions. *Traffic Injury Prevention*, 14(4), 434–440. <https://doi.org/10.1080/15389588.2012.725259>
- Romer, D. (2010). Adolescent risk taking, impulsivity, and brain development: Implications for prevention. *Developmental Psychobiology*, 52(3), 263–276. <https://doi.org/10.1002/dev.20442>
- Schincus, L., Meesmann, U., Delannoy, S., Wardenier, N., & Torfs, K. (2021). *Hoe kijken weggebruikers naar verkeersveiligheid? – Resultaten van de zesde nationale attitudemeting (2018)*. <https://www.vias.be/publications/Hoe%20kijken%20weggebruikers%20naar%20verkeersveiligheid.fina> l/Hoe%20kijken%20weggebruikers%20naar%20verkeersveiligheid-final.pdf
- Schoeters, A., & Lequeux, Q. (2018). *Klikken we onze kinderen wel veilig vast? Resultaten van de nationale Vias-gedragmeting over het gebruik van kinderbeveiligingssystemen 2017*. <https://www.vias.be/publications/Klikken%20we%20onze%20kinderen%20wel%20veilig%20vast/Klikken%20we%20onze%20kinderen%20wel%20veilig%20vast.pdf>
- Schwebel, D. C., Sando, O. J., Sandseter, E. B. H., & Kleppe, R. (2024). Age, sex, sensation-seeking, and road-crossing: How does risk context impact children's street-crossing? *Traffic Injury Prevention*. <https://doi.org/10.1080/15389588.2024.2358103>
- Stelling, A., Schmidt, F., & van der Kint, S. (2024). *Support for policy measures and enforcement. ESRA3 Thematic report Nr. 9. ESRA project (E-Survey of Road users' Attitudes)*. <https://www.esranet.eu/storage/>
- SWOV. (2019). *Children aged 0-14. SWOV fact sheet*. SWOV. https://swov.nl/sites/default/files/bestanden/downloads/FS_Children_0.pdf
- SWOV. (2021). *Dutch road safety in an international perspective: What does EU road safety policy look like? SWOV fact sheet*. <https://swov.nl/en/fact/intperspective-what-does-eu-road-safety-policy-look>

- Twisk, D., Bos, N., Shope, J. T., & Kok, G. (2013). *Changing mobility patterns and road mortality among pre-license teens in a late licensing country: an epidemiological study*. <http://www.biomedcentral.com/1471-2458/13/333>
- Useche, S., Alonso, F., Montoro, L., & Garrigós, L. (2019). More aware, more protected: A cross-sectional study on road safety skills predicting the use of passive safety elements among Spanish teenagers. *BMJ Open*, 9(11). <https://doi.org/10.1136/bmjopen-2019-035007>
- Van den Berghe, W., Sgarra, V., Usami, D. S., Gonzalez-Hernandez, B., & Meesman, U. (2022). *Public support for policy measures in road safety. ESRA2 Thematic report Nr. 9 (updated version). ESRA project (E-Survey of Road users' Attitudes)*. Brussels, Belgium: Vias institute and Rome, Italy: CTL – Research Centre for Transport and Logistics. www.esranet.eu
- WHO. (2022). *Walking and cycling: latest evidence to support policy-making and practice*.

9 Bijlagen

9.1 Document voor ouders van leerlingen jonger dan 18 jaar

Ter attentie van ouders van leerlingen jonger dan 18 jaar

Geachte mevrouw, mijnheer,

Zoals u weet, is de adolescentie een belangrijke periode voor het leren en het evolueren naar meer vrijheid. Dit geldt zeker ook voor hun mobiliteit en verkeersveiligheid. Tieners hebben toegang tot veel vervoerswijzen, waaronder gemotoriseerde zoals bromfietsen, elektrische fietsen en scooters en zelfs de auto voor oudere tieners.

In opdracht van de Federale Overheidsdienst "Mobiliteit en Vervoer" en na goedkeuring door een ethische commissie (UZ Brussel) zal Vias institute een **studie naar de mobiliteit en verkeersveiligheid van adolescenten in België** uitvoeren. Concreet zal een enquête afgenomen worden bij 2.000 leerlingen die ingeschreven zijn in het voltijds gewoon hoger secundair onderwijs (4^{de} t/m 7^{de} jaar) in België. De school van uw kind heeft ingestemd met deelname aan deze studie.

De enquête richt zich op de vervoerswijzen van adolescenten, evenals hun gedrag, percepties en attitudes ten aanzien van verkeersveiligheid. De vragenlijst omvat **geen persoonsgegevens die een leerling zouden kunnen identificeren** (zoals naam, voornaam, geboortedatum, telefoonnummer, adres of rijksregisternummer). Het zal ook niet mogelijk zijn om de schoolnaam en klasnaam in het databestand te identificeren.

Leerlingen zullen uitgenodigd worden om een online of papieren vragenlijst in te vullen in de klas, afhankelijk van de keuze van de school. In het geval van de papieren versie ontvangt elke leerling een envelop waarin hij/zij de vragenlijst kan steken zodra deze ingevuld is. De envelop kan vervolgens dichtgeplakt worden vooraleer deze aan de toezichthouder in de klas gegeven wordt. De deelname van de leerlingen gebeurt **op vrijwillige basis**. De leerlingen zijn volledig vrij om al dan niet deel te nemen of om de vragenlijst geheel of gedeeltelijk in te vullen. U vindt alle benodigde informatie in het document "Kennisgeving gegevensverwerking" dat aan uw kind werd meegegeven.

De algemene resultaten van de enquête zullen opgenomen worden in een onderzoeksrapport. Scholen zullen op de hoogte gebracht worden van de publicatie hiervan zodat zij deze informatie kunnen doorgeven aan de leerlingen.

Als u niet wilt dat uw kind deelneemt aan deze enquête, gelieve dan het bijgevoegde "weigeringsdocument" in te vullen en te ondertekenen. Op de door de school geplande dag van de enquête geeft uw kind dit document af aan de leerkracht in de klas en neemt vervolgens niet deel aan de enquête. Ingevulde weigeringsdocumenten worden niet naar de onderzoekers van Vias institute gestuurd om uw anonimiteit te verzekeren.

Met vriendelijke groeten,

Sofie Boets
Studieverantwoordelijke bij Vias institute
E-mail: ados@vias.be

Weigeringsdocument

Ik, ondergetekende,

Naam:

Voornaam:

wil **niet** dat mijn kind

Naam:

Voornaam:

School:

Klas:

deelneemt aan de enquête van Vias institute over de mobiliteit en verkeersveiligheid van adolescenten in België, in opdracht van de Federale Overheidsdienst "Mobiliteit en Vervoer".

Datum en handtekening:

Dit document wordt enkel binnen de school gebruikt voor de praktische organisatie van de enquête in de klas en om correcte informatie door te geven aan de onderzoekers van Vias institute met betrekking tot het aantal niet deelnemende leerlingen aan de enquête. Ingevulde weigeringsdocumenten worden niet naar Vias institute gestuurd om uw anonimiteit te verzekeren. Na afloop van de enquête zal de school dit document vernietigen en weggooien.

9.2 Kennisgeving van gegevensverwerking

PROJECT KF-23-ADOLES

Studie over mobiliteit en verkeersveiligheid van adolescenten in België

Doel en uitvoering van de studie?

Deze studie omvat een enquête die afgenomen zal worden bij een steekproef van ongeveer 2.000 leerlingen die voltijds gewoon secundair onderwijs volgen in België (4^{de} t/m 7^{de} jaar).

De studie wordt **georganiseerd in de klas**, onder begeleiding van een medewerker van de school. Scholen en klassen werden door loting getrokken. Elke geselecteerde klas bevat minstens 15 leerlingen. Voor kleinere klassen werden verschillende klassen geselecteerd en gegroepeerd om dit minimum aantal leerlingen te bereiken. In het databestand met de ingevulde vragenlijsten van de leerlingen zal aan elke klas een unieke identificatiecode toegekend worden (bijv. "VG_01_01" om de 1^{ste} klas aan te duiden die geselecteerd is in de 1^{ste} school geselecteerd in de Vlaamse Gemeenschap). Als meerdere klassen gecombineerd moeten worden om het minimum van 15 leerlingen te bereiken, wordt aan al deze klassen één code toegewezen. **Op geen enkel moment zal de naam van de school of klas vermeld worden in het databestand.** De lijst met geselecteerde klassen en toegewezen codes wordt opgeslagen in een apart bestand tijdens de gegevensverzameling. Eenmaal dit afgerond is, wordt dit bestand vernietigd zodat het niet langer mogelijk is om een klas of school te identificeren.

Bovendien zullen **op geen enkel moment persoonsgegevens verzameld worden waarmee leerlingen rechtstreeks geïdentificeerd kunnen worden (zoals naam, voornaam, adres, geboortedatum, rijksregisternummer, telefoonnummer enz.)**, noch in de vragenlijst die door de leerlingen ingevuld wordt, noch in het bestand met de lijst van geselecteerde klassen.

Leerlingen zullen gevraagd worden een **vragenlijst online of op papier** in te vullen. Als de school beslist papieren vragenlijsten in te vullen, dan ontvangt elke leerling een blanco vragenlijst (zonder identificatiesleutel) alsook een individuele envelop om de ingevulde vragenlijst in te steken. Deze envelop wordt door de leerling dichtgeplakt en aan de aanwezige toezichthouder in de klas gegeven. Onderzoekers van Vias institute halen later de gebundelde ingevulde vragenlijsten op. Als de school beslist dat de leerlingen de online vragenlijst invullen, dan wordt één enkele internetlink toegewezen voor de hele klas (geen individuele link per leerling).

De bescherming van persoonsgegevens van leerlingen is belangrijk voor ons. Omwille hiervan willen wij u met deze kennisgeving ook informeren over hoe wij de gegevens verwerken die verzameld worden van leerlingen die deelnemen aan deze studie. Deze kennisgeving vormt een aanvulling op onze algemene kennisgeving over de verwerking van persoonsgegevens die beschikbaar is op onze website: <https://www.vias.be/nl/privacy-policy/>.

Wie is verantwoordelijk voor de verwerking van de persoonsgegevens van de leerlingen?

Vias Institute, erkend als sociale onderneming, met maatschappelijke zetel te 1130 Brussel, Haachtsesteenweg 1405, ingeschreven in de Kruispuntbank van Ondernemingen onder het nummer 0432.570.411 (hierna "**Vias**", "**wij**" of "**ons/onze**") is de verwerkings-verantwoordelijke.

Vias voert dit onderzoek uit in opdracht van de Federale Overheidsdienst Mobiliteit en Vervoer, Vooruitgangstraat 56, 1210 Brussel ("**FOD Mobiliteit**").

Vias heeft een functionaris voor gegevensbescherming aangesteld die per brief kan worden gecontacteerd op onderstaand adres of per e-mail op dpo@vias.be.

Doeleinden waarvoor wij de persoonsgegevens van de leerlingen verwerken?

De persoonsgegevens van de leerlingen worden uitsluitend verwerkt voor onderzoeks-doeleinden in het kader van het project KF-23-ADOLES en enkel door onderzoekers van Vias institute.

Het hoofddoel van deze studie is het documenteren van de verschillende vervoerswijzen die door adolescenten in België gebruikt worden, evenals hun gedrag, percepties en attitudes met betrekking tot verkeersveiligheid. Deze studie zal het mogelijk maken om beleids-aanbevelingen te formuleren om de verkeersveiligheid van adolescenten in België te verbeteren. Wij laten jullie school iets weten zodra ons rapport met resultaten gepubliceerd is. De vragenlijst bevat geen persoonsgegevens die een leerling zouden kunnen identificeren (zoals naam, voornaam, geboortedatum, telefoonnummer, adres, rijksregisternummer of persoonlijk e-mailadres enz.).

De deelname van leerlingen houdt rekening met de uitdrukkelijke weigering (of impliciete toestemming) van de ouders van leerlingen jonger dan 18 jaar en gebeurt op vrijwillige basis voor alle leerlingen. Ouders van leerlingen jonger dan 18 jaar kunnen schriftelijk hun weigering om hun kind aan het onderzoek te laten deelnemen kenbaar maken ("Weigeringsdocument"). Leerlingen jonger dan 18 jaar die op de dag van de enquête dit ingevulde en ondertekende weigeringsdocument aan de leerkracht (toezichthouder) geven, nemen niet deel aan het onderzoek. Anderzijds zullen alle leerlingen (met uitzondering van degenen jonger dan 18 jaar van wie de ouders geweigerd hebben om deel te nemen) op de dag van de enquête vrij zijn om al dan niet deel te nemen aan dit onderzoek, om de vragenlijst geheel of gedeeltelijk te beantwoorden en op elk moment te beëindigen.

Wat we willen onderzoeken:

- **De vervoersmiddelen die adolescenten gebruiken**

Adolescenten geven aan welke vervoerswijzen ze gebruiken in het verkeer en in welke context ze dat doen (om naar school te gaan, voor vrijetijdsbesteding...). Ze geven ook aan of hun buurt goed uitgerust is qua weginfrastructuur (voetpaden, zebrapaden, enz.) en of ze zich veilig voelen als weggebruiker.

- **Gedrag van adolescenten als weggebruiker**

Adolescenten geven aan in welke mate of hoe vaak ze bepaald gedrag vertonen wanneer ze deelnemen aan het verkeer (bijv. helm dragen op de fiets, veiligheidsgordel vastmaken in de auto, gsm gebruiken tijdens het zich verplaatsen).

- **De percepties en attitudes van adolescenten ten opzichte van verschillende risicogedragingen**

Adolescenten geven aan in hoeverre ze risicovol gedrag in het verkeer aanvaardbaar vinden of niet (fietsen zonder helm, gordel niet dragen in de auto, autorijden na het drinken van alcohol, mobiele telefoon gebruiken tijdens het zich verplaatsen, enz.).

Welke persoonsgegevens worden verwerkt en om wie gaat het?

Om dit onderzoek mogelijk te maken, moeten we onderzoeksgegevens verzamelen, waaronder enkele persoonlijke gegevens van de deelnemers.

Hieronder vindt u een overzicht van de verwerkte gegevens:

Wijze van inzameling	De betrokkene	Beschrijving
Vragenlijst	Leerlingen ingeschreven in het voltijds secundair onderwijs (4 ^{de} t/m 7 ^{de} jaar)	Socio-demografische gegevens: geslacht, leeftijd (in jaren), studiejaar (4 ^{de} - 7 ^{de} jaar), onderwijsvorm (Algemeen, Technisch, Kunst, Beroeps: ASO, TSO, KSO, BSO) en/of -finaliteit (doorstroom, arbeidsmarkt en dubbele), gewest waar leerling woont (Vlaams, Waals of Brussels Hoofdstedelijk Gewest)
		De verschillende vervoerswijzen die adolescenten gebruiken in functie van de activiteit, de beschrijving van hun buurt op het vlak van weginfrastructuur, verkeersveiligheid en toegankelijkheid van openbaar vervoer.
		Hun gedrag als weggebruiker.
		Hun percepties en attitudes ten opzichte van specifiek risicogedrag.

Op welke rechtsgrond worden de persoonsgegevens van de leerlingen verwerkt?

De verwerking van de persoonsgegevens van de leerlingen is noodzakelijk voor de behartiging van de gerechtvaardigde belangen die Vias als onderzoeksinstituut nastreeft, namelijk het uitvoeren van wetenschappelijk onderzoek naar de mobiliteit en verkeersveiligheid van adolescenten in opdracht van de FOD Mobiliteit en Vervoer, waarvoor de verwerking noodzakelijk is voor de uitvoering van een taak van algemeen belang.

Met wie worden de persoonsgegevens van de leerlingen gedeeld?

De persoonsgegevens van de leerlingen worden enkel verwerkt door de onderzoekers van Vias institute die betrokken zijn bij dit onderzoek. Bovendien zal de vragenlijst geen persoonsgegevens bevatten die een leerling zouden kunnen identificeren (zoals naam, voornaam, geboortedatum, telefoonnummer, adres, rijksregisternummer of e-mailadres enz.).

Uw persoonsgegevens worden in principe verwerkt binnen de Europese Unie. Voor de bevraging in deze studie doen wij evenwel beroep op de online survey software van WorldAPP, Inc., een leverancier met hoofdkantoor in de Verenigde Staten. WorldAPP, Inc. heeft zich via zelf-certificering aangesloten bij het EU-US Data Privacy Framework en is in het EU-US Data Privacy Framework-register opgenomen, waardoor een adequaat beschermingsniveau wordt gewaarborgd voor de persoonsgegevens in kwestie.

Daarnaast geeft Vias institute nooit persoonsgegevens door aan derden, tenzij daartoe verplicht door een rechtbank of andere wetshandhavinginstantie.

Hoe lang worden de persoonsgegevens van de leerlingen bewaard?

Het bestand met scholen en klassen met de toegewezen identificatiesleutels wordt apart van het databestand opgeslagen. Zodra de onderzoekers zich ervan hebben kunnen verzekeren dat alle leerlingen de kans gehad hebben om deel te nemen aan het onderzoek, wordt dit bestand vernietigd. Het is vervolgens onmogelijk om een klas of school te koppelen aan een identificatiesleutel. De gegevens die van de jongeren verzameld worden, zijn dan volledig anoniem.

Na afronding van het onderzoek worden anonieme onderzoeksgegevens minstens vijf jaar bewaard om de wetenschappelijke juistheid van de onderzoeksresultaten aan te tonen. Onderzoeksgegevens kunnen in sterk geaggregeerde vorm voor een langere periode bewaard worden voor vervolgstudies.

Wat zijn uw rechten als betrokkene of als ouder van een betrokkene?

Aangezien elke klas met tenminste 15 leerlingen een unieke identificatiecode krijgt en alleen het geslacht, de leeftijd en het gewest van het verblijf van de leerling worden verzameld, zal het heel moeilijk, zo niet onmogelijk zijn om een leerling met zekerheid te identificeren. Daarom is het, zodra de vragenlijst ingevuld is, praktisch onmogelijk voor een leerling of voor de ouders van een leerling om ons te vragen om:

- uw antwoorden in te zien, te corrigeren of te verwijderen,
- de verwerking van uw antwoorden te beperken, evenals om het recht uit te oefenen om bezwaar te maken tegen de verwerking ervan,
- uw antwoorden in een gestructureerd, algemeen en machineleesbaar formaat te verkrijgen om ze over te dragen aan een andere verwerkingsverantwoordelijke,
- uw toestemming voor de verwerking van uw antwoorden in te trekken.

U beschikt echter wel over de volgende rechten:

- Het recht om deelname aan dit onderzoek te weigeren.
- Het recht om een klacht in te dienen bij de Gegevensbeschermingsautoriteit (<https://www.gegevensbeschermingsautoriteit.be/burger/startpagina>).

Om uw rechten uit te oefenen, kunt u contact opnemen met onze functionaris voor gegevensbescherming via het e-mailadres dpo@vias.be (of per brief op het onderstaande adres).

Sofie Boets,
Studieverantwoordelijke
E-mail: ados@vias.be

9.3 Document voor leerlingen

Opmerking : Dit document werd gegeven aan leerlingen die de papieren vragenlijst invulden. Een aangepaste versie van deze tekst verscheen ook op de eerste pagina van de online vragenlijst.

Hallo,

Met deze studie willen we zicht krijgen op **hoe jongeren van jouw leeftijd zich verplaatsen in het verkeer, hoe veilig ze zich voelen in het verkeer en hoe ze zich gedragen als weggebruiker**. Dezelfde vragen zullen gesteld worden aan ongeveer 2.000 tieners die ingeschreven zijn in het 4^{de} t/m 7^{de} jaar secundair onderwijs in België.

Deze vragenlijst is volledig **anoniem** is. Er wordt geen persoonlijk identificeerbare informatie gevraagd. Enkel de onderzoekers die verantwoordelijk zijn voor de studie hebben toegang tot de antwoorden maar het zal voor hen onmogelijk zijn om te weten wie de vragenlijst ingevuld heeft.

Neem de tijd om elke vraag goed te lezen en zo eerlijk mogelijk te antwoorden. Het is geen test of controle, **er zijn geen correcte of foute antwoorden en je kan kiezen of je antwoordt of niet**. Als je een woord of zin niet begrijpt, aarzel dan niet om de persoon die de klas begeleidt om hulp te vragen.

Hier is nog wat informatie om de vragenlijst in te vullen:

- Beantwoord de vragen **in de opgegeven volgorde**.
- Bij de meeste vragen moet je één antwoord kiezen door **een kruisje te zetten in het vakje** naast het antwoord dat het best beschrijft wat je denkt. **Als je een fout antwoord gaf, maak dan het vakje bij het foute antwoord volledig zwart en zet een kruisje in het vakje van het gewenste antwoord**.
- Als geen enkel antwoord helemaal overeenkomt met wat je denkt, **kies dan het antwoord dat het meest klopt of dat meestal waar lijkt**.
- Als het een vraag is waarbij je meerdere antwoorden kan kiezen (dit wordt altijd duidelijk gemaakt in de vraag), dan kan je verschillende vakjes aankruisen om de antwoorden te selecteren die het best overeenkomen met wat je denkt.
- Als je klaar bent met het invullen van de vragenlijst, steek deze dan **in de envelop** die je gekregen hebt. Zorg ervoor dat je de envelop **dichtplakt** voordat je deze aan de persoon geeft die toezicht houdt in de klas.

Heel erg bedankt alvast!

Dit maakt het mogelijk om zicht te krijgen op hoe jongeren zich tegenwoordig verplaatsen en deelnemen aan het verkeer in België. Zo kunnen wij beleidsmakers ondersteunen bij de keuze van maatregelen om de verkeersveiligheid voor jongeren in België te verbeteren.

Als je vragen hebt, aarzel dan niet om contact op te nemen via e-mail (ados@vias.be).

Wij laten jullie school iets weten zodra ons rapport met resultaten gepubliceerd is.

Vriendelijke groet,
Sofie Boets,
Verantwoordelijke voor de enquête bij Vias institute

9.4 Vragenlijst

Vragenlijst

over mobiliteit



Hallo,

Jongeren hebben tegenwoordig toegang tot heel wat verschillende vervoersmiddelen, zowel gemotoriseerde als niet gemotoriseerde. Daarnaast wonen sommige tieners in buurten waar het gemakkelijk is om zich te verplaatsen met het openbaar vervoer (bus, tram, metro of trein), terwijl anderen op meer afgelegen plaatsen wonen.

Met dit onderzoek willen we zicht krijgen op hoe jongeren van jouw leeftijd zich verplaatsen in het verkeer, hoe veilig ze zich voelen in het verkeer en hoe ze zich gedragen als weggebruiker.

Dezelfde vragen zullen gesteld worden aan ongeveer 2.000 tieners in het 4de, 5de, 6de en 7de jaar secundair onderwijs in België. De vragenlijst is volledig anoniem. Er wordt geen persoonlijk identificeerbare informatie gevraagd. Enkel de onderzoekers die verantwoordelijk zijn voor het onderzoek hebben toegang tot de antwoorden, maar het zal voor hen onmogelijk zijn om te weten wie de vragenlijst ingevuld heeft.

Neem de tijd om elke vraag goed te lezen en zo eerlijk mogelijk te antwoorden. Het is geen test of controle, er zijn geen foute antwoorden en je bent vrij om te antwoorden of niet. Als je een woord of zin niet begrijpt, aarzel dan niet om de persoon die de klas begeleidt om hulp te vragen.

Hier is wat informatie om de vragenlijst in te vullen:

- Gelieve de vragen in de opgegeven volgorde te beantwoorden.
- Voor de meeste vragen moet je één antwoord selecteren door een kruisje te zetten in het vak naast het antwoord dat het best beschrijft wat je denkt.
- Als meerdere antwoorden mogelijk zijn, zal dat aangegeven zijn in de vraag en dan kan je meerdere kruisjes zetten.
- Als je een fout vakje aangeduid hebt, maak dit dat volledig zwart en zet een kruisje bij het antwoord dat je wil geven.
- Als geen enkel antwoord helemaal overeenkomt met wat je denkt, kies dan het antwoord dat het meest klopt of dat meestal waar lijkt.
- Als je een nummer of aantal moet noteren, doe dit dan op de voorziene plaats.
- Als je klaar bent met het invullen van de vragenlijst, plooi je deze, steek je deze in de envelop die je gekregen hebt en plak je de envelop dicht. Steek deze envelop vervolgens in de grote envelop die voor de klas voorzien is, die op het bureau van de toezichthouder in de klas ligt.

Heel erg bedankt voor je bijdrage en voor het feit dat je ons in staat stelt om zicht te krijgen op hoe jongeren zich verplaatsen en hoe zij vandaag de dag deelnemen aan het verkeer in België. Deze gegevens zullen ons toelaten om beleidsmakers te ondersteunen bij het kiezen van maatregelen om de verkeersveiligheid voor jongeren in België te verbeteren.

Als je vragen hebt, aarzel dan niet om contact op te nemen via e-mail (ados@vias.be).

Sofie Boets,
Verantwoordelijke voor de enquête bij Vias institute



1. Ben je...?

- ☐ een jongen ☐ een meisje ☐ ik definieer mezelf anders ☐ ik geef liever geen antwoord

2. Hoe oud ben je?

- ☐ minder dan 15 jaar ☐ 15 jaar ☐ 16 jaar ☐ 17 jaar ☐ 18 jaar ☐ 19 jaar ☐ meer dan 19 jaar

3. In welk jaar zit je?

- ☐ 4de jaar ☐ 5de jaar ☐ 6de jaar ☐ 7de jaar

4. In welke onderwijsvorm zit je?

- ☐ ASO ☐ TSO ☐ KSO ☐ BSO



Opmerking: De volgende vragen gaan over je thuisomgeving. Als je soms bij de ene ouder en soms bij de andere ouder woont, kies dan het huis waar je vandaag woont, om de volgende vragen te beantwoorden.

5. In welke regio woon je? (antwoord voor het huis waar je vandaag woont)

- ☐ Vlaanderen ☐ Wallonië ☐ Brussel

6. Welke uitdrukking beschrijft het best de omgeving waar je woont? (antwoord voor het huis waar je vandaag woont)

- ☐ het platteland met inbegrip van dorpen ☐ de buitenwijk van een stad ☐ een stad

7. Welke taal (talen) wordt (worden) vooral bij je thuis gesproken (waar je vandaag woont)? [meerdere antwoorden mogelijk]

- | | |
|-------------------------------------|------------------------------------|
| ☐ Nederlands | ☐ Italiaans |
| ☐ Frans | ☐ Bulgaars |
| ☐ Duits | ☐ Roemeens |
| ☐ Arabisch | ☐ Engels |
| ☐ Turks | ☐ Andere |

8. Hoeveel kinderen wonen er bij je thuis (waar je vandaag woont), inclusief jijzelf?

9. Het hoeveelste kind ben je (volgens geboortedatum) (rekening houdend met alle kinderen in het huis waar je vandaag woont)? Het oudste kind is het 1ste.

10. Wat is dit schooljaar ongeveer de afstand (in kilometer) tussen je huis (waar je vandaag woont) en je school?

- | | |
|--|--------------------------------------|
| ☐ (minder dan) 1km | ☐ 4 tot < 5 km |
| ☐ 1 tot < 2 km | ☐ 5 tot < 10 km |
| ☐ 2 tot < 3 km | ☐ 10 tot < 20 km |
| ☐ 3 tot < 4 km | ☐ 20 km of meer |

11. Als je nadenkt over het huis waar je vandaag woont, in hoeverre ben je het dan eens met elk van de volgende uitspraken over je omgeving?

Je kan antwoorden op een schaal van 1 tot 6, waarbij 1 "helemaal oneens" is en 6 "helemaal eens". De getallen ertussen kan je gebruiken om je antwoord te verfijnen.

Wandel- en fietsmogelijkheden	1 helemaal niet akkoord	2	3	4	5	6 helemaal akkoord
Er zijn voetpaden in de meeste straten.	☐	☐	☐	☐	☐	☐
Er zijn fietspaden in de meeste straten.	☐	☐	☐	☐	☐	☐
De fietspaden zijn gescheiden van de weg/het verkeer.	☐	☐	☐	☐	☐	☐
Er zijn fietsenstallingen (bij supermarkten, scholen, bushaltes...).	☐	☐	☐	☐	☐	☐

Verkeersveiligheid	1 helemaal niet akkoord	2	3	4	5	6 helemaal akkoord
Wandelen is gevaarlijk vanwege het verkeer.	☐	☐	☐	☐	☐	☐
Fietsen is gevaarlijk vanwege het verkeer.	☐	☐	☐	☐	☐	☐
Auto's rijden meestal langzaam.	☐	☐	☐	☐	☐	☐
Onze straten hebben goede verlichting in het donker.	☐	☐	☐	☐	☐	☐
Er zijn oversteekplaatsen, verkeerslichten en/of verkeersborden om voetgangers te helpen bij het oversteken van drukke straten.	☐	☐	☐	☐	☐	☐
Wandelen is gevaarlijk vanwege de staat van de wegen/voetpaden.	☐	☐	☐	☐	☐	☐
Fietsen is gevaarlijk vanwege de staat van de wegen/voetpaden.	☐	☐	☐	☐	☐	☐

12. Geef aan hoe vaak je in de laatste 12 maanden gebruik gemaakt hebt van onderstaande verplaatsingswijzen in het verkeer. Dit kan als bestuurder of als passagier zijn.

	(bijna) elke dag	een paar keer per week	een paar keer per maand	een paar keer per jaar	nooit
te voet	☐	☐	☐	☐	☐
e-step (als bestuurder)	☐	☐	☐	☐	☐
skateboard	☐	☐	☐	☐	☐
fiets als passagier (elektrisch of niet, geen speedpedelec)	☐	☐	☐	☐	☐
elektrische fiets als bestuurder (geen speedpedelec)	☐	☐	☐	☐	☐
niet-elektrische fiets als bestuurder	☐	☐	☐	☐	☐
trein/tram/metro/bus	☐	☐	☐	☐	☐
bromfiets/brommer klasse A (max. 25km/u) als passagier	☐	☐	☐	☐	☐

	(bijna) elke dag	een paar keer per week	een paar keer per maand	een paar keer per jaar	nooit
bromfiets/brommer klasse A (max. 25km/u) als bestuurder	☐	☐	☐	☐	☐
bromfiets/brommer klasse B (max. 45km/u, inclusief speedpedelec) als passagier	☐	☐	☐	☐	☐
bromfiets/brommer klasse B (max. 45km/u, inclusief speedpedelec) als bestuurder	☐	☐	☐	☐	☐
motorfiets als passagier	☐	☐	☐	☐	☐
motorfiets als bestuurder	☐	☐	☐	☐	☐
personenwagen als passagier	☐	☐	☐	☐	☐
personenwagen als bestuurder	☐	☐	☐	☐	☐
andere (bv. éénwieler, rolschaatsen, vrachtwagen)	☐	☐	☐	☐	☐

13. Ben je al geslaagd voor een theorie-examen voor een rijbewijs? [meerdere antwoorden mogelijk]

- ☐ B ☐ A2
☐ AM ☐ G
☐ A1 ☐ Neen

14. Ben je al geslaagd voor een praktisch rijexamen voor een rijbewijs? [meerdere antwoorden mogelijk]

- ☐ B ☐ A2
☐ AM ☐ G
☐ A1 ☐ Neen

Kijk goed naar de afbeelding hieronder en beantwoord dan de vraag.



15. Wat doe jij in deze situatie als je de fietser bent?

- ☐ Ik fiets tot aan het stoplicht en wacht naast de vrachtwagen tot het groen is.
☐ Ik blijf achter de vrachtwagen (op het fietspad) tot wanneer hij weg is.
☐ Ik fiets tot aan het stoplicht en zet me in het opstelveld voor fietsen voor de vrachtwagen.

16. Wat is dit schooljaar je hoofdverplaatsingswijze om van je huis (waar je vandaag woont) naar school te gaan (de verplaatsingswijze die je het meest gebruikt of waarmee je de meeste kilometers aflegt als je verschillende vervoerswijzen voor dit traject gebruikt)?

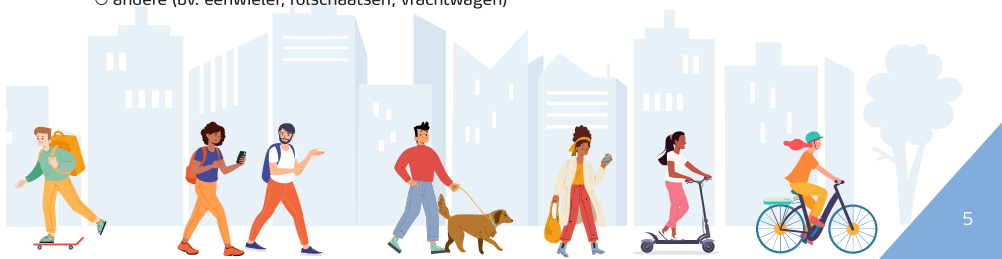
Bijv: Als je meestal met de fiets naar school gaat en heel af en toe met de auto wordt gebracht, vermeld dan hier de fiets als de belangrijkste verplaatsingswijze. Als je 100 meter naar het metrostation loopt en dan 1 km de metro neemt om naar school te gaan, duid dan hier "metro" aan.

In goede weersomstandigheden ga ik vooral naar school met... [slechts één mogelijk antwoord]

- ☐ te voet
- ☐ e-step als **bestuurder**
- ☐ skateboard
- ☐ fiets als **passagier** (elektrisch of niet, geen speedpedelec)
- ☐ elektrische fiets als **bestuurder** (geen speedpedelec)
- ☐ niet-elektrische fiets als **bestuurder**
- ☐ trein/tram/metro/bus
- ☐ bromfiets/brommer klasse A (max. 25km/u) als **passagier**
- ☐ bromfiets/brommer klasse A (max. 25km/u) als **bestuurder**
- ☐ bromfiets/brommer klasse B (max. 45km/u, inclusief speedpedelec) als **passagier**
- ☐ bromfiets/brommer klasse B (max. 45km/u, inclusief speedpedelec) als **bestuurder**
- ☐ motorfiets als **passagier**
- ☐ motorfiets als **bestuurder**
- ☐ personenwagen als **passagier**
- ☐ personenwagen als **bestuurder**
- ☐ andere (bv. éénwieler, rolschaatsen, vrachtwagen)

In slechte weersomstandigheden ga ik vooral naar school met... [slechts één mogelijk antwoord]

- ☐ te voet
- ☐ e-step als **bestuurder**
- ☐ skateboard
- ☐ fiets als **passagier** (elektrisch of niet, geen speedpedelec)
- ☐ elektrische fiets als **bestuurder** (geen speedpedelec)
- ☐ niet-elektrische fiets als **bestuurder**
- ☐ trein/tram/metro/bus
- ☐ bromfiets/brommer klasse A (max. 25km/u) als **passagier**
- ☐ bromfiets/brommer klasse A (max. 25km/u) als **bestuurder**
- ☐ bromfiets/brommer klasse B (max. 45km/u, inclusief speedpedelec) als **passagier**
- ☐ bromfiets/brommer klasse B (max. 45km/u, inclusief speedpedelec) als **bestuurder**
- ☐ motorfiets als **passagier**
- ☐ motorfiets als **bestuurder**
- ☐ personenwagen als **passagier**
- ☐ personenwagen als **bestuurder**
- ☐ andere (bv. éénwieler, rolschaatsen, vrachtwagen)



17. Leg je het traject naar school meestal alleen af dit schooljaar?

Je kan antwoorden op een schaal van 1 tot 6, waarbij 1 staat voor "(bijna) altijd" en 6 voor "(bijna) nooit". De getallen ertussen kunnen gebruikt worden om je antwoord te verfijnen.

(bijna) altijd	1	2	3	4	5	(bijna) nooit
	o	o	o	o	o	o

Als je "(bijna) altijd" alleen naar school gaat, ga dan verder met vraag 19.

18. Welke zin beschrijft het best met wie je het vaakst naar school gaat dit schooljaar, als je niet alleen bent?

- ☐ Ik word het vaakst begeleid door minstens één volwassene.
- ☐ Ik word het vaakst begeleid door minstens één andere jongere (< 18 jaar).
- ☐ Ik word het vaakst begeleid door minstens één volwassene samen met minstens één andere jongere (< 18 jaar) tegelijk.

19. Als je aan je vrienden denkt, in hoeverre denk je dat zij volgende gedragingen aanvaardbaar vinden?

Je kan antwoorden op een schaal van 1 tot 5, waarbij 1 "totaal onaanvaardbaar" is en 5 "volledig aanvaardbaar". De getallen ertussen kunnen gebruikt worden om je antwoord te verfijnen.

	1. totaal onaanvaardbaar	2	3	4	5 volledig aanvaardbaar
Meerijden als passagier achteraan in de wagen zonder de veiligheidsgordel te dragen.	o	o	o	o	o
Meerijden als passagier vooraan in de wagen zonder de veiligheidsgordel te dragen.	o	o	o	o	o
Als autobestuurder rijden zonder de veiligheidsgordel te dragen.	o	o	o	o	o
Als autobestuurder rijden met een alcoholgehalte dat mogelijk de wettelijke limiet overschrijdt.	o	o	o	o	o
Als autobestuurder rijden zonder zich aan de snelheidslimiet te houden.	o	o	o	o	o
Als autobestuurder rijden met een gsm in de hand om te bellen, sms'en (of chatten) of sociale media/nieuws te bekijken.	o	o	o	o	o
Fietsen zonder helm.	o	o	o	o	o
Fietsen met een alcoholgehalte dat mogelijk de wettelijke limiet overschrijft.	o	o	o	o	o
Fietsen met een gsm in de hand om te bellen, sms'en (of chatten) of sociale media/nieuws te bekijken.	o	o	o	o	o
Als fietser de weg oversteken als het licht op rood staat en er geen borden staan die een uitzondering voor fietsers aangegeven.	o	o	o	o	o
Fietsen in het donker zonder reflecterend materiaal te dragen.	o	o	o	o	o

	1. totaal onaanvaardbaar	2	3	4	5 volledig aanvaardbaar
Rijden op een e-step met een gsm in de hand om te bellen, sms'en (of chatten) of sociale media/nieuws te bekijken.	☐	☐	☐	☐	☐
Als e-step gebruiker de weg oversteken als het licht op rood staat en er geen borden staan die een uitzondering voor e-steps aangeven.	☐	☐	☐	☐	☐
Rijden op een e-step met 1 of meer passagiers.	☐	☐	☐	☐	☐
Wandelen op straat na het drinken van te veel alcohol.	☐	☐	☐	☐	☐
Wandelen op straat met een gsm in de hand om te bellen, sms'en (of chatten) of sociale media/nieuws te bekijken.	☐	☐	☐	☐	☐
Te voet de baan oversteken als het licht rood is voor voetgangers.	☐	☐	☐	☐	☐
Dit is een vraag om je aandacht te testen, kan je hier antwoordoptie 5 (volledig aanvaardbaar) aankruisen aub.	☐	☐	☐	☐	☐

Als je **minstens enkele keren per maand** als **PASSAGIER IN EEN AUTO** meegereden hebt de laatste 12 maanden, antwoord dan op de vraag hieronder. Indien niet, ga naar de volgende vraag.

20. Hoe vaak heb je in de laatste 30 dagen, als **PASSAGIER IN EEN AUTO**, de volgende zaken gedaan?

Je kan antwoorden op een schaal van 1 tot 5, waarbij 1 staat voor "nooit" en 5 voor "(bijna) altijd". De getallen ertussen kunnen gebruikt worden om je antwoord te verfijnen.

	1 nooit	2	3	4	5 (bijna) altijd
Meegereden op de achterbank zonder de veiligheidsgordel te dragen	☐	☐	☐	☐	☐
Meegereden naast de bestuurder vooraan zonder de veiligheidsgordel te dragen	☐	☐	☐	☐	☐
Meegereden terwijl de bestuurder wellicht meer dan de wettelijke toegestane hoeveelheid alcohol gedronken had	☐	☐	☐	☐	☐
Meegereden terwijl de bestuurder zich niet aan de snelheidslimiet hield	☐	☐	☐	☐	☐
Meegereden terwijl de bestuurder een gsm in zijn/haar handen gebruikte	☐	☐	☐	☐	☐

Als je **minstens enkele keren per maand** als **BESTUURDER VAN EEN WAGEN** gereden hebt de laatste 12 maanden, antwoord dan op de vraag hieronder. Indien niet, ga naar de volgende vraag.

21. Hoe vaak heb je in de laatste 30 dagen, als **AUTOBESTUURDER**, de volgende zaken gedaan?

Je kan antwoorden op een schaal van 1 tot 5, waarbij 1 staat voor "nooit" en 5 voor "(bijna) altijd". De getallen ertussen kunnen gebruikt worden om je antwoord te verfijnen.

	1 nooit	2	3	4	5 (bijna) altijd
Gereden zonder veiligheidsgordel	☐	☐	☐	☐	☐
Gereden terwijl je wellicht meer dan de wettelijke toegestane hoeveelheid alcohol gedronken had	☐	☐	☐	☐	☐
Gereden na het gebruik van drugs	☐	☐	☐	☐	☐
Gereden zonder de snelheidslimiet te respecteren	☐	☐	☐	☐	☐
Gereden terwijl je handenvrij aan het bellen was	☐	☐	☐	☐	☐
Gereden terwijl je aan het bellen was met een gsm in de hand	☐	☐	☐	☐	☐
Gereden terwijl je op je gsm een sms (of chat) las of verstuurde of sociale media/nieuws bekeek	☐	☐	☐	☐	☐
Gereden terwijl je zo moe was dat je je ogen nauwelijks open kon houden	☐	☐	☐	☐	☐
Risicovoller gereden omdat je boos of overstuurd was	☐	☐	☐	☐	☐

Als je **minstens enkele keren per maand** als **BESTUURDER VAN EEN BROMFIETS (OOK SPEEDPEDELEC)** gereden hebt de laatste 12 maanden, antwoord dan op de vraag hieronder. Indien niet, ga naar de volgende vraag.

22. Hoe vaak heb je in de laatste 30 dagen, als **BESTUURDER VAN EEN BROMFIETS (inclusief speedpedelec)**, de volgende zaken gedaan?

Je kan antwoorden op een schaal van 1 tot 5, waarbij 1 staat voor "nooit" en 5 voor "(bijna) altijd". De getallen ertussen kunnen gebruikt worden om je antwoord te verfijnen.

	1 nooit	2	3	4	5 (bijna) altijd
Gereden zonder helm	☐	☐	☐	☐	☐
Gereden terwijl je wellicht meer dan de wettelijke toegestane hoeveelheid alcohol gedronken had	☐	☐	☐	☐	☐
Gereden na het gebruik van drugs	☐	☐	☐	☐	☐
Gereden zonder de snelheidslimiet te respecteren	☐	☐	☐	☐	☐
Gereden terwijl je naar muziek luisterde via een koptelefoon of oortjes	☐	☐	☐	☐	☐
Gereden terwijl je handenvrij aan het bellen was	☐	☐	☐	☐	☐
Gereden terwijl je aan het bellen was met een gsm in de hand	☐	☐	☐	☐	☐
Gereden terwijl je op je gsm een sms (of chat) las of verstuurde of sociale media/nieuws bekeek	☐	☐	☐	☐	☐

	1 nooit	2	3	4	5 (bijna) altijd
Gereden terwijl je zo moe was dat je je ogen nauwelijks open kon houden	☐	☐	☐	☐	☐
Risicovoller gereden omdat je boos of overstuur was	☐	☐	☐	☐	☐

Als je minstens enkele keren per maand als **BESTUURDER VAN EEN MOTORFIETS** gereden hebt de laatste 12 maanden, antwoord dan op de vraag hieronder. Indien niet, ga naar de volgende vraag.

23. Hoe vaak heb je in de laatste 30 dagen, als **BESTUURDER VAN EEN MOTORFIETS**, volgende zaken gedaan?

Je kan antwoorden op een schaal van 1 tot 5, waarbij 1 staat voor "nooit" en 5 voor "(bijna) altijd". De getallen ertussen kunnen gebruikt worden om je antwoord te verfijnen.

	1 nooit	2	3	4	5 (bijna) altijd
Gereden zonder helm	☐	☐	☐	☐	☐
Gereden terwijl je wellicht meer dan de wettelijke toegestane hoeveelheid alcohol gedronken had	☐	☐	☐	☐	☐
Gereden na het gebruik van drugs	☐	☐	☐	☐	☐
Gereden zonder de snelheidslimieten te respecteren	☐	☐	☐	☐	☐
Gereden terwijl je naar muziek luisterde via een koptelefoon of oortjes	☐	☐	☐	☐	☐
Gereden terwijl je handenvrij aan het bellen was	☐	☐	☐	☐	☐
Gereden terwijl je aan het bellen was met een gsm in de hand	☐	☐	☐	☐	☐
Gereden terwijl je op je gsm een sms (of chat) las of verstuurde of sociale media/nieuws bekeek	☐	☐	☐	☐	☐
Gereden terwijl je zo moe was dat je je ogen nauwelijks open kon houden	☐	☐	☐	☐	☐
Risicovoller gereden omdat je boos of overstuur was	☐	☐	☐	☐	☐

Als je minstens enkele keren per maand als **BESTUURDER VAN EEN FIETS (ELEKTRISCH OF NIET MAAR GEEN SPEEDPEDELEC)** gereden hebt de laatste 12 maanden, antwoord dan op de vraag hieronder. Indien niet, ga naar de volgende vraag.

24. Hoe vaak heb je in de laatste 30 dagen, als **FIETSER (ELEKTRISCH OF NIET MAAR GEEN SPEEDPEDELEC)**, de volgende zaken gedaan?

Je kan antwoorden op een schaal van 1 tot 5, waarbij 1 staat voor "nooit" en 5 voor "(bijna) altijd". De getallen ertussen kunnen gebruikt worden om je antwoord te verfijnen.

	1 nooit	2	3	4	5 (bijna) altijd
Gereden zonder helm	☐	☐	☐	☐	☐
Gereden terwijl je wellicht meer dan de wettelijke toegestane hoeveelheid alcohol gedronken had	☐	☐	☐	☐	☐
Gereden na het gebruik van drugs	☐	☐	☐	☐	☐
Gereden terwijl je naar muziek luisterde via een koptelefoon of oortjes	☐	☐	☐	☐	☐
Gereden terwijl je handenvrij aan het bellen was	☐	☐	☐	☐	☐
Gereden terwijl je aan het bellen was met een gsm in de hand	☐	☐	☐	☐	☐
Gereden terwijl je op je gsm een sms (of chat) las of verstuurde of sociale media/nieuws bekeek	☐	☐	☐	☐	☐
Gereden terwijl je zo moe was dat je je ogen nauwelijks open kon houden	☐	☐	☐	☐	☐
De weg overgestoken terwijl het licht op rood stond en er geen borden waren die een uitzondering voor fietsers aangaven	☐	☐	☐	☐	☐
In het donker gereden zonder lichten	☐	☐	☐	☐	☐
In het donker gereden zonder reflecterend materiaal te dragen	☐	☐	☐	☐	☐
Gereden op de weg naast het fietspad	☐	☐	☐	☐	☐
Risicovoller gereden omdat je boos of overstuur was	☐	☐	☐	☐	☐

Als je minstens enkele keren per maand als **BESTUURDER VAN EEN E-STEP** gereden hebt de laatste 12 maanden, antwoord dan op de vraag hieronder. Indien niet, ga naar de volgende vraag.

25. Hoe vaak heb je in de laatste 30 dagen, als **BESTUURDER VAN EEN E-STEP**, de volgende zaken gedaan?

Je kan antwoorden op een schaal van 1 tot 5, waarbij 1 staat voor "nooit" en 5 voor "(bijna) altijd". De getallen ertussen kunnen gebruikt worden om je antwoord te verfijnen.

	1 nooit	2	3	4	5 (bijna) altijd
Gereden zonder helm	☐	☐	☐	☐	☐
Gereden terwijl je wellicht meer dan de wettelijke toegestane hoeveelheid alcohol gedronken had	☐	☐	☐	☐	☐
Gereden na het gebruik van drugs	☐	☐	☐	☐	☐
Gereden terwijl je naar muziek luisterde via een koptelefoon of oortjes	☐	☐	☐	☐	☐



	1 nooit	2	3	4	5 (bijna) altijd
Gereden terwijl je handenvrij aan het bellen was	☐	☐	☐	☐	☐
Gereden terwijl je aan het bellen was met een gsm in de hand	☐	☐	☐	☐	☐
Gereden terwijl je op je gsm een sms (of chat) las of verstuurde of sociale media/nieuws bekeek	☐	☐	☐	☐	☐
Gereden terwijl je zo moe was dat je je ogen nauwelijks open kon houden	☐	☐	☐	☐	☐
De weg overgestoken terwijl het licht op rood stond en er geen borden waren die een uitzondering voor fietsers aangaven	☐	☐	☐	☐	☐
In het donker gereden zonder lichten	☐	☐	☐	☐	☐
In het donker gereden zonder reflecterend materiaal te dragen	☐	☐	☐	☐	☐
Gereden op het voetpad	☐	☐	☐	☐	☐
Gereden met 1 of meer passagiers	☐	☐	☐	☐	☐
Risicovoller gereden omdat je boos of overstuurd was	☐	☐	☐	☐	☐

Als je **minstens enkele keren per maand** als VOETGANGER verplaatst hebt de laatste 12 maanden, antwoord dan op de vraag hieronder. Indien niet, ga naar de volgende vraag.

26. Hoe vaak heb je in de laatste 30 dagen als VOETGANGER volgende zaken gedaan?

Je kan antwoorden op een schaal van 1 tot 5, waarbij 1 staat voor "nooit" en 5 voor "(bijna) altijd". De getallen ertussen kunnen gebruikt worden om je antwoord te verfijnen.

	1 nooit	2	3	4	5 (bijna) altijd
	☐	☐	☐	☐	☐
Op straat gewandeld terwijl je wellicht te veel alcohol gedronken had	☐	☐	☐	☐	☐
Op straat gewandeld na het gebruik van drugs	☐	☐	☐	☐	☐
Op straat gewandeld terwijl je naar muziek luisterde via een koptelefoon of oortjes	☐	☐	☐	☐	☐
Op straat gewandeld terwijl je handenvrij aan het bellen was	☐	☐	☐	☐	☐
Op straat gewandeld terwijl je aan het bellen was met een gsm in de hand	☐	☐	☐	☐	☐
Op straat gewandeld terwijl je op je gsm een sms (of chat) las of verstuurde of sociale media/nieuws bekeek	☐	☐	☐	☐	☐
De weg overgestoken terwijl het voetgangerslicht op rood stond	☐	☐	☐	☐	☐

	1 nooit	2	3	4	5 (bijna) altijd
De weg overgestoken op een andere plaats dan een nabijgelegen (op minder dan 30 meter) zebrapad	☐	☐	☐	☐	☐
De weg overgestoken zonder op het verkeer te letten terwijl je alleen wandelde	☐	☐	☐	☐	☐
De weg overgestoken zonder op het verkeer te letten terwijl je met vrienden wandelde	☐	☐	☐	☐	☐
Meer risico's genomen tijdens het wandelen omdat je boos of overstuurd was	☐	☐	☐	☐	☐



Opmerking: Gelieve in te vullen wat je nu denkt of voelt bij de volgende vragen. Er zijn geen goede of foute antwoorden; wat telt zijn je eigen gevoelens/gedachten.

27. Hoe veilig of onveilig voel je je terwijl je de volgende vervoerswijzen gebruikt in het verkeer?

Je kan antwoorden op een schaal van 0 tot 10, waarbij 0 "heel onveilig" is en 10 "heel veilig". De getallen ertussen kunnen gebruikt worden om je antwoord te verfijnen.

	1 heel onveilig	2	3	4	5 heel veilig
Te voet	☐	☐	☐	☐	☐
E-step als bestuurder	☐	☐	☐	☐	☐
Skateboard	☐	☐	☐	☐	☐
Fiets als passagier (elektrisch of niet, geen speedpedelec)	☐	☐	☐	☐	☐
Elektrische fiets als bestuurder (geen speedpedelec)	☐	☐	☐	☐	☐
Niet-elektrische fiets als bestuurder	☐	☐	☐	☐	☐
Trein/tram/metro/bus	☐	☐	☐	☐	☐
Bromfiets/brommer klasse a (max. 25km/u) als passagier	☐	☐	☐	☐	☐
Bromfiets/brommer klasse a (max. 25km/u) als bestuurder	☐	☐	☐	☐	☐
Bromfiets/brommer klasse b (max. 45km/u, inclusief speedpedelec) als passagier	☐	☐	☐	☐	☐
Bromfiets/brommer klasse b (max. 45km/u, inclusief speedpedelec) als bestuurder	☐	☐	☐	☐	☐
Motorfiets als passagier	☐	☐	☐	☐	☐
Motorfiets als bestuurder	☐	☐	☐	☐	☐
Personenwagen als passagier	☐	☐	☐	☐	☐
Personenwagen als bestuurder	☐	☐	☐	☐	☐
Ander (bv. Éénwieler, rolschaatsen, vrachtwagen)	☐	☐	☐	☐	☐

28. Hoe risicovol zijn volgende gedragingen volgens jou?

Je kan antwoorden op een schaal van 1 tot 5, waarbij 1 "laag risico" is en 5 "hoog risico". De getallen ertussen kunnen gebruikt worden om je antwoord te verfijnen.

	1 laag risico	2	3	4	5 hoog risico
Meerijden als <u>passagier achteraan</u> in de wagen zonder de veiligheidsgordel te dragen	☐	☐	☐	☐	☐
Meerijden als <u>passagier vooraan</u> in de wagen zonder de veiligheidsgordel te dragen	☐	☐	☐	☐	☐
Als autobestuurder rijden zonder de veiligheidsgordel te dragen	☐	☐	☐	☐	☐
Als autobestuurder rijden met een alcoholgehalte dat mogelijk de wettelijke limiet overschrijdt	☐	☐	☐	☐	☐
Als autobestuurder rijden zonder zich aan de snelheidslimiet te houden	☐	☐	☐	☐	☐
Als autobestuurder rijden met een gsm in de hand om te bellen, sms'en (of chatten) of sociale media/nieuws te bekijken	☐	☐	☐	☐	☐
Fietsen zonder helm	☐	☐	☐	☐	☐
Fietsen met een alcoholgehalte dat mogelijk de wettelijke limiet overschrijdt	☐	☐	☐	☐	☐
Fietsen met een gsm in de hand om te bellen, sms'en (of chatten) of sociale media/nieuws te bekijken	☐	☐	☐	☐	☐
Als fietser de weg oversteken als het licht op rood staat en er geen borden staan die een uitzondering voor fietsers aangeven	☐	☐	☐	☐	☐
Fietsen in het donker zonder reflecterend materiaal te gebruiken	☐	☐	☐	☐	☐
Rijden op een e-step met een gsm in de hand om te bellen, sms'en (of chatten) of sociale media/nieuws te bekijken	☐	☐	☐	☐	☐
Als e-step gebruiker de weg oversteken als het licht op rood staat en er geen borden staan die een uitzondering voor e-steps aangeven	☐	☐	☐	☐	☐
Rijden op een e-step met 1 of meer passagiers	☐	☐	☐	☐	☐
Wandelen op straat na het drinken van te veel alcohol	☐	☐	☐	☐	☐
Wandelen op straat met een gsm in de hand om te bellen, sms'en (of chatten) of sociale media/nieuws te bekijken	☐	☐	☐	☐	☐
Te voet de baan oversteken als het rood licht is voor voetgangers	☐	☐	☐	☐	☐
Dit is een vraag om je aandacht te trekken, kan je hier antwoord optie 5 (hoog risico) aankruisen aub.	☐	☐	☐	☐	☐



Opmerking: De volgende vragen gaan over uw persoonlijke mening, gevoelens en gedachten. Er zijn geen goede of foute antwoorden.

29. Ben je tegen of voor de volgende wettelijke regels?

Je kan antwoorden op een schaal van 1 tot 5, waarbij 1 "volledig tegen" is en 5 "volledig voor". De getallen ertussen kunnen gebruikt worden om je antwoord te verfijnen.

	1 volledig tegen	2	3	4	5 volledig voor
Een verbod <u>voor alle bestuurders van gemotoriseerde voertuigen</u> om te rijden met een alcoholgehalte hoger dan 0,0 (nultolerantie)	☐	☐	☐	☐	☐
Een verbod <u>voor fietsers</u> om te rijden met een alcoholgehalte hoger dan 0,0 (nultolerantie)	☐	☐	☐	☐	☐
Een verbod <u>voor alle beginnende bestuurders</u> (die minder dan 2 jaar een rijbewijs hebben) om te rijden met een alcoholgehalte van meer dan 0,0 (nultolerantie)	☐	☐	☐	☐	☐
Een beperking van de maximumsnelheid tot 30km/u in alle bebouwde kommen (de gebieden in een stad of gemeente met veel woon- en leefgebieden), behalve op grote verkeersaders	☐	☐	☐	☐	☐
Een verplichte helmdracht voor alle fietsers	☐	☐	☐	☐	☐
Een verplichte helmdracht voor fietsers onder de 12 jaar	☐	☐	☐	☐	☐
Een verbod op het gebruik van koptelefoons (of oortjes) tijdens het fietsen	☐	☐	☐	☐	☐
Een verplichte helmdracht voor alle e-step gebruikers	☐	☐	☐	☐	☐
Een verbod op het gebruik van een koptelefoon (of oortjes) tijdens het gebruik van een e-step	☐	☐	☐	☐	☐

30. In hoeverre ben je het eens met elk van de volgende stellingen?

Je kan antwoorden op een schaal van 1 tot 6, waarbij 1 "helemaal niet akkoord" is en 6 "helemaal akkoord". De getallen ertussen kunnen gebruikt worden om je antwoord te verfijnen.

	1 helemaal niet akkoord	2	3	4	5	6 helemaal akkoord
Soms doe ik dingen omdat ik het gevoel heb dat mijn vrienden willen dat ik ze doe.	☐	☐	☐	☐	☐	☐
Ik neem meer risico's in het verkeer als ik met vrienden ben dan wanneer ik alleen ben.	☐	☐	☐	☐	☐	☐

31. Beeld je in dat je bij iemand thuis afsprekt voor je met de auto naar een feestje vertrekt. Wanneer jullie willen vertrekken merk je dat de bestuurder te veel heeft gedronken. Je andere vrienden stappen mee in de auto. Wat doe jij?

- ☐ Ik stap in de auto.
- ☐ Ik stap in de auto maar zou liever niet instappen.
- ☐ Ik stap niet in de auto en zoek een andere manier om naar het feestje te gaan.



Opmerking: De volgende vragen hebben betrekking op verkeersongevallen. Een verkeersongeval is een aanrijding waarbij ten minste één bewegend voertuig (bijv. auto, motor, fiets) betrokken is op de openbare weg of op een private weg waartoe het publiek toegang heeft. Deze ongevallen kunnen tot materiële schade, letsel of de dood leiden. Verkeersongevallen kunnen voorkomen tussen verschillende voertuigen op de baan, tussen voertuigen en voetgangers, tussen voertuigen en dieren of vaste obstakels, tussen voertuigen en spoorvoertuigen, en ook één enkel voertuig betreffen (bijv. val van fiets).

32. Hoe vaak ben je in de afgelopen 12 maanden persoonlijk betrokken geweest bij een verkeersongeval waarbij je gewond raakte en door een arts of verpleegkundige verzorgd moest worden?

- ☐ nooit → ga naar vraag 34
☐ één keer
☐ meer dan één keer

33. Geef aan welke vervoerswijze Jij gebruikte op het moment van het ongeval/de ongevallen. Hier zijn meerdere antwoorden mogelijk als je in meerdere ongevallen betrokken was de laatste 12 maanden.

- ☐ te voet
☐ e-step (als **bestuurder**)
☐ skateboard
☐ fiets als **passagier** (elektrisch of niet, geen speedpedelec)
☐ elektrische fiets als **bestuurder** (geen speedpedelec)
☐ niet-elektrische fiets als **bestuurder**
☐ trein/tram/metro/bus
☐ bromfiets/brommer klasse A (max. 25km/u) als **passagier**
☐ bromfiets/brommer klasse A (max. 25km/u) als **bestuurder**
☐ bromfiets/brommer klasse B (max. 45km/u, inclusief speedpedelec) als **passagier**
☐ bromfiets/brommer klasse B (max. 45km/u, inclusief speedpedelec) als **bestuurder**
☐ motorfiets als **passagier**
☐ motorfiets als **bestuurder**
☐ personenwagen als **passagier**
☐ personenwagen als **bestuurder**
☐ andere (bv. éénwieler, rolschaatsen, vrachtwagen)

34. Ben je in de afgelopen 12 maanden persoonlijk beboet voor een verkeersovertreding?

- ☐ Nee → ga naar vraag 36
☐ Ja

35. Had die boete te maken met ... ? [meerdere antwoorden mogelijk]

- ☐ het niet gebruiken van een verplichte beschermingsmiddelen (bijv. veiligheidsgordel, verlichting op een fiets, helm)
☐ alcoholgebruik
☐ drugsgebruik
☐ te snel rijden
☐ het gebruik van een gsm
☐ oversteken bij rood licht
☐ fietsen zonder lichten
☐ andere (kan je aub aangeven om welke andere reden?)



Opmerking: De volgende vragen gaan over het gedrag van jouw ouders (of voogden/verzorgers) als autobestuurder in het verkeer.

36. Heb je in de afgelopen 30 dagen minstens één keer in de auto gezeten met je ouders (of voogden/verzorgers) terwijl één van hen aan het rijden was?

- ☐ Ja
☐ Nee → ga naar vraag 38

37. Hoe vaak heb je in de afgelopen 30 dagen met één van je ouders (of voogden/verzorgers) in de auto gezeten terwijl hij/zij aan het rijden was ... ?

Je kan antwoorden op een schaal van 1 tot 5, waarbij 1 "nooit" is en 5 "(bijna) altijd". Tussentijdse cijfers kunnen ook gebruikt worden.

	1 nooit	2	3	4	5 (bijna) altijd
zonder vastgemaakte veiligheidsgordel	☐	☐	☐	☐	☐
met een alcoholgehalte dat mogelijk boven de wettelijke limiet was	☐	☐	☐	☐	☐
zonder de snelheidslimiet te respecteren	☐	☐	☐	☐	☐
met een gsm in de hand om te bellen, lezen, sms'en (of chatten) of sociale media of nieuws te bekijken	☐	☐	☐	☐	☐



Opmerking: De vragenlijst is bijna afgerond. We hebben enkel nog wat algemene informatie nodig. We herhalen dat er geen goede of foute antwoorden zijn.

38. Op hoeveel dagen heb je alcohol gedronken in de afgelopen 30 dagen?

- ☐ nooit ☐ 1-2 dagen ☐ 3-5 dagen ☐ 6-9 dagen ☐ 10-19 dagen ☐ 20-30 dagen

39. In het algemeen, hoe vaak gebruik je je gsm om te bellen?

- ☐ bijna nooit of nooit ☐ elke dag, minder dan een uur per dag
☐ minder dan één keer per week ☐ elke dag, 1 à 2 uur per dag
☐ één keer per week ☐ elke dag, meer dan 2 uur
☐ meer dan één keer per week, maar niet elke dag

40. In het algemeen, hoe vaak gebruik je je gsm om te sms'en (chats) te lezen, te versturen of om sociale media/nieuws te bekijken

- ☐ bijna nooit of nooit ☐ elke dag, minder dan een uur per dag
☐ minder dan één keer per week ☐ elke dag, 1 à 2 uur per dag
☐ één keer per week ☐ elke dag, meer dan 2 uur per dag
☐ meer dan één keer per week, maar niet elke dag

41. Hier zie je een ladder afgebeeld. Helemaal bovenaan de ladder (10) is het best mogelijke leven voor jou en helemaal onderaan de ladder (0) is het slechtst mogelijke leven voor jou.

Waar denk jij dat je je over het algemeen op de ladder bevindt? Duid het vakje aan dat het best beschrijft waar jij je op de ladder bevindt.

	Het best mogelijke leven (10)
☐	10
☐	9
☐	8
☐	7
☐	6
☐	5
☐	4
☐	3
☐	2
☐	1
☐	0
	Het slechtst mogelijke leven (0)

42. Hoe goed denk je dat je gezin het financieel heeft?

☐ heel goed ☐ redelijk goed ☐ gemiddeld ☐ niet zo goed ☐ helemaal niet zo goed

43. In welke mate zijn de volgende uitspraken van toepassing op jou persoonlijk?

Je kan antwoorden op een schaal van 1 tot 5, waarbij 1 "helemaal niet van toepassing" en 5 "volledig van toepassing" is. De getallen ertussen kunnen gebruikt worden om je antwoord te verfijnen.

	1 helemaal niet van toepassing op mij	2	3	4	5 volledig van toepassing op mij
In een discussie blijf ik altijd objectief en blijf ik bij de feiten.	☐	☐	☐	☐	☐
Zelfs als ik me gestresseerd voel, ben ik altijd vriendelijk en beleefd tegen anderen.	☐	☐	☐	☐	☐
Als ik met iemand praat, luister ik altijd aandachtig naar wat de andere zegt.	☐	☐	☐	☐	☐
Het is voorgekomen dat ik in het verleden misbruik heb gemaakt van iemand.	☐	☐	☐	☐	☐
Ik heb wel eens afval weggegooid in de natuur of op de weg.	☐	☐	☐	☐	☐
Soms help ik mensen alleen als ik verwacht er iets voor terug te krijgen.	☐	☐	☐	☐	☐

Dank u voor het beantwoorden van onze vragen.

Aarzel niet om hieronder eventuele vragen of opmerkingen te noteren of om ons te contacteren: ados@vias.be

Opmerkingen:



Vias institute

Haachtsesteenweg 1405
1130 Brussel

+32 2 244 15 11

info@vias.be

www.vias.be