



Rapport nr. 2023-R-14-NL

Perceptie van de verkeersveiligheid door kinderen en ouders

Verkennd onderzoek bij kinderen en ouders woonachtig in België



FEDERALE OVERHEIDSDIENST
MOBILITEIT EN VERVOER

Rapportnummer	R-2023-R-14-NL
Wettelijk depot	D/2023/0779/30
Opdrachtgever	Federale Overheidsdienst Mobiliteit en Vervoer
Publicatiedatum	28/08/2023
Auteur(s)	Uta Meesmann, Nathalie Moreau, Naomi Wardenier, Carlos Pires
Review	Eva Aigner-Breuss (KFV, Oostenrijk)
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:
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, Brussel: Vias institute

This report is also available in English.

Ce rapport est également disponible en français.

Inhoud

Tabellen- en figurenlijst	4
Samenvatting	5
1 Inleiding	8
2 Methodologie	11
2.1 Ontwerp van het onderzoek, omvang van de enquête en veldwerk	11
2.2 Dataverwerking en -kwaliteitscontrole	13
2.3 Beschrijving van de steekproef (niet gewogen)	13
3 Resultaten	15
3.1 Kinderen (10-14 jaar)	15
3.1.1 Sociodemografische informatie van de kinderen (10-14 jaar)	15
3.1.2 Gebruikt vervoersmiddel – aangegeven door het kind	16
3.1.3 Naar school gaan – aangegeven door het kind	17
3.1.4 Waargenomen veiligheidsgevoel – aangegeven door het kind	20
3.1.5 Zelfverklaard verkeersgedrag – aangegeven door het kind	21
3.1.6 Risicoperceptie van bepaald verkeersgedrag – aangegeven door het kind	23
3.1.7 Aanvaardbaarheid van bepaald verkeersgedrag – aangegeven door het kind	25
3.2 Ouders van kinderen (0-14 jaar)	27
3.2.1 Sociodemografische informatie over de ouders van kinderen (0-14 jaar)	28
3.2.2 Perceptie van verkeerszekerheid van hun buurt – aangegeven door de ouder	29
3.2.3 Steun voor beleidsmaatregelen – aangegeven door de ouder	33
3.2.4 Mening over verkeerseducatie op school – aangegeven door de ouder	35
3.2.5 Nood aan informatie over het correcte gebruik van kinderzitjes – aangegeven door de ouder	37
3.3 Beperkingen van het onderzoek	38
4 Conclusies en aanbevelingen	39
4.1 Belangrijke bevindingen van dit onderzoek	39
4.1.1 Kinderen (10-14 jaar)	39
4.1.2 Ouders van kinderen (0-14 jaar)	41
4.2 Algemene aanbevelingen tot verbetering van de verkeersveiligheid van kinderen	42
4.2.1 Veiligere wegen en veiligere snelheden	43
4.2.2 Veiligere voertuigtechnologie	43
4.2.3 Gebruik van beschermend materiaal	44
4.2.4 Consequente handhaving en gepaste sancties	45
4.2.5 Educatie en sensibilisering	45
4.2.6 Participatieve benadering met kinderen	46
4.3 Verder onderzoek naar de perceptie van verkeersveiligheid door kinderen	46
Referenties	47
Bijlage	50

Tabellen- en figurenlijst

Tabel 1	Steekproefomvang, geslacht en leeftijdsverdeling van de kinderen per gewest (niet gewogen)	14
Tabel 2	Sociodemografische kenmerken van de kinderen van 10-14 jaar (gewogen percentages)	15
Tabel 3	Sociodemografische informatie over de ouders van kinderen (0-14 jaar)	28
Figuur 1	Gebruik van vervoersmiddelen, per leeftijdscategorie	17
Figuur 2	Begeleiding naar school (schooljaar 2021-2022), per leeftijdscategorie	18
Figuur 3	Voornaamste vervoersmiddel naar school (schooljaar 2021-2022), per leeftijdscategorie	19
Figuur 4	Voornaamste vervoersmiddel naar school (schooljaar 2021-2022), per gewest	20
Figuur 5	Waargenomen veiligheidsgevoel, per leeftijdscategorie	21
Figuur 6	Zelfverklaard verkeersgedrag als passagier in een personenwagen, per leeftijdscategorie	21
Figuur 7	Zelfverklaard verkeersgedrag als fietser, per leeftijdscategorie	22
Figuur 8	Zelfverklaard verkeersgedrag als voetganger, per leeftijdscategorie	23
Figuur 9	Risicoperceptie als fietser, per leeftijdscategorie	24
Figuur 10	Risicoperceptie als voetganger, per leeftijdscategorie	25
Figuur 11	Aanvaardbaarheid van bepaald verkeersgedrag als fietser, per leeftijdscategorie	26
Figuur 12	Aanvaardbaarheid van bepaald verkeersgedrag als voetganger, per leeftijdscategorie	27
Figuur 13	Kenmerken van de buurt	30
Figuur 14	Kenmerken van de buurt – bereikbaarheid, per gewest	31
Figuur 15	Kenmerken van de buurt – verkeersveiligheid, per gewest	32
Figuur 16	Kenmerken van de buurt – voetgangers-/fietsvoorzieningen, per gewest	33
Figuur 17	Steun voor beleidsmaatregelen	34
Figuur 18	Steun voor beleidsmaatregelen, per gewest	35
Figuur 19	Meningen over verkeersopvoeding	36
Figure 20	Meningen over verkeersopvoeding, per gewest	36
Figuur 21	Nood aan informatie over het correcte gebruik van kinderzitjes	37

Samenvatting

Kinderen en verkeersveiligheid

België koestert, net als alle andere Europese lidstaten, de ambitie om nul verkeersdoden te hebben tegen 2050. Sinds begin jaren 1990 is het aantal verkeersdoden onder kinderen (in dit rapport gedefinieerd als personen jonger dan 15 jaar (0-14)) fors afgenomen in België. Toch kostte het verkeer nog steeds het leven aan 18 kinderen in 2021, wat neerkomt op 3,5% van alle verkeersdoden in ons land (Statbel, 2021). Verkeerssystemen zijn niet altijd zo ontworpen dat ze een veilige deelname van kinderen aan het verkeer ('kindnormen') garanderen. Bovendien moeten kinderen in bescherming genomen worden, en al helemaal als ze deelnemen aan het verkeer. Als weggebruiker zijn kinderen op zoveel manieren kwetsbaarder dan andere weggebruikers (ETSC, 2018). Daarom is de 'safe system approach' erg belangrijk voor kinderen en hun verkeersveiligheid. Deze benadering gaat uit van een integrale aanpak van de verschillende elementen van het verkeerssysteem, met oog voor de menselijke kwetsbaarheid en de feilbaarheid van weggebruikers (European Commission, 2018b; SWOV, 2021). Tijdens het opgroeien ontwikkelen kinderen de nodige cognitieve en lichamelijke vaardigheden om zich veiliger in het verkeer te begeven. Ook zijn ze door hun kleine gestalte minder goed zichtbaar en ze hebben minder ervaring dan andere weggebruikers (ETSC, 2022). Ze kunnen gemakkelijk een onschuldig slachtoffer worden bij aanrijdingen, bijvoorbeeld door gebrekkige infrastructuur, ongepaste snelheidsbeperkingen of onveilig rijgedrag van anderen zoals te hard rijden of rijden onder invloed. Als ze in een auto zitten, vereist hun lichaamsbouw het correcte gebruik van specifieke kinderbeveiligingssystemen. Bovendien verplaatsen kinderen zich over het algemeen vaker te voet of met de fiets (kwetsbare weggebruikers) dan andere leeftijdsgroepen. Al die factoren leiden ertoe dat kinderen een hoger risico lopen om slachtoffer te worden van een verkeersongeval. Volwassenen, en in het bijzonder ouders of verzorgers, vervullen een cruciale rol in de deelname van hun kind aan het verkeer. Ze leveren ook een waardevolle bijdrage tot verkeerseducatie door kinderen de kennis en vaardigheden aan te leren die ze nodig hebben in het verkeer (European Commission, 2023a).

Methodologie

Het doel van dit verkennende onderzoek is een diepgaand inzicht te verschaffen in de verkeersveiligheidssituatie van kinderen jonger dan 15 jaar in België. De focus ligt op het gedrag van de kinderen en de perceptie van verkeersveiligheid door kinderen en ouders. Via een online panelonderzoek werd ouders en kinderen gevraagd online een enquête in te vullen. De enquête omvatte de volgende thema's:

Thema's beantwoord door de kinderen (10-14 jaar):

- vervoersmiddelen,
- naar school gaan,
- waargenomen veiligheidsgevoel betreffende het vervoersmiddel,
- zelfverklaard verkeersgedrag,
- risicoperceptie van bepaald verkeersgedrag, en
- aanvaardbaarheid van bepaald verkeersgedrag.

Thema's beantwoord door de ouders van kinderen (0-14 jaar):

- perceptie van de verkeersveiligheid in hun buurt,
- steun voor beleidsmaatregelen,
- meningen over verkeerseducatie op school, en
- nood aan informatie over het correcte gebruik van kinderzitjes.

Een deel van de vragen werd beantwoord door de ouder en indien het kind tussen 10 en 14 jaar was, beantwoordde het kind zelf ook een aantal vragen. Het veldwerk werd uitgevoerd onder leiding van Vias institute tussen 17/07/2022 en 02/08/2022. De steekproefeenheid voor dit onderzoek was het kind, dat werd geselecteerd op basis van de Belgische bevolkingsstatistieken voor geslacht, leeftijd en regionale verdeling van kinderen jonger dan 15 jaar. Na data cleaning bestaat de uiteindelijke steekproef uit n=1669 respondenten. De statistische pakketten SPSS 26.0 (IBM Corp., 2019) en R (R Core Team, 2020) werden gebruikt voor de verwerking en analyse van de gegevens.

Belangrijkste bevindingen van dit onderzoek

Kinderen:

- In België zijn te voet, personenwagen als passagier, fiets en openbaar vervoer de populairste vervoersmiddelen bij kinderen van 10-14 jaar.
- De meeste kinderen die naar school gaan worden begeleid door een volwassene die in hun huis woont.
- Kinderen van 10-14 jaar voelen zich het veiligst in de personenwagen als passagier, gevolgd door met het openbaar vervoer en te voet. Ze voelen zich minder veilig met het skateboard, andere vervoersmiddelen of op de fiets als passagier.
- De meeste kinderen zeggen dat ze zich zeer veilig gedragen in het verkeer. Het meest genoemde onveilige fietsgedrag is 'fietsen zonder helm'. Bij voetgangers is dat 'te voet op straat wandelen terwijl je een mobiele telefoon gebruikt'. In vergelijking met volwassenen (ESRA2; Meesmann et al., 2022; Schinckus et al., 2021) lijken kinderen beter te scoren als het op fietshelmdracht aankomt, maar ze gebruiken vaker dan volwassenen hun mobiele telefoon tijdens het fietsen.
- Kinderen vinden 'met de fiets de weg oversteken bij een rood verkeerslicht', 'fietsen zonder licht' of 'te voet op straat wandelen zonder reflecterend materiaal' de meest riskante acties die je als fietser of voetganger kan doen. Ruim de helft van de kinderen vindt 'een mobiele telefoon gebruiken' riskant tijdens het fietsen. Tijdens het wandelen is dat minder dan de helft.
- De aanvaarding door kinderen van onveilig fietsgedrag is vrij laag. Kinderen aanvaarden eerder onveilig voetgangersgedrag dan onveilig fietsgedrag.
- Er zijn duidelijke leeftijdsverschillen te zien bij zo goed als alle thema's die in dit onderzoek aan bod komen. Oudere kinderen nemen vaker het openbaar vervoer. Ze geven riskanter verkeersgedrag aan en nemen riskantere standpunten over verkeersgedrag in dan jongere kinderen.
- We zien zo goed als geen verschillen op basis van geslacht. Dat is opvallend, want bij de volwassenen geven mannen stelselmatig riskanter verkeersgedrag aan en nemen ze riskantere standpunten over verkeersgedrag in dan vrouwen.
- We zien maar enkele regionale verschillen onder de kinderen. Die houden voornamelijk verband met het mobiliteitsgedrag van het kind (bv. openbaar vervoer het populairst in Brussel, fietsen meest genoemd in Vlaanderen).

Ouders:

- Ouders schatten de toegankelijkheid van hun buurt voornamelijk positief in, maar vinden dat er ruimte blijft voor de verbetering van de wegen naar school en plaatsen waar kinderen alleen kunnen wandelen.
- Ouders maken zich grote zorgen over straten die niet veilig zijn voor kinderen om te spelen, auto's die meestal niet langzaam rijden en fietsen dat als gevaarlijk gezien wordt vanwege het verkeer. Ze zijn ook minder tevreden over de fietsinfrastructuur dan over de voetgangersvoorzieningen.
- Meer dan zeven ouders op tien zijn voorstander van een wettelijke bepaling die 'voor alle nieuwe auto's een gordelverklingsysteem verplicht voor de voorste en achterste zitplaatsen¹', 'fietsers jonger dan 12 jaar verplicht om een helm te dragen', en 'alle fietsers verplicht om reflecterend materiaal te dragen wanneer ze in het donker fietsen'. De maatregel die het minst bijval oogst, is 'het gebruik van koptelefoons (of oortjes) verbieden tijdens het wandelen op straat'.
- Amper zes ouders op tien vinden dat 'het kind de verkeersregels goed beheerst' en minder dan de helft van de ouders vindt dat 'het kind goed op de hoogte is van het gevaar van de dode hoek'.
- Ruim de helft van de ouders van kleine kinderen (<135 cm) geeft aan informatie nodig te hebben over het correcte gebruik van kinderzitjes.
- De steun van ouders voor beleidsmaatregelen neemt toe naarmate men ouder wordt, een algemeen patroon dat ook te zien is bij de algemene volwassen bevolking (ESRA2; Meesmann et al., 2022; Schinckus et al., 2021).
- Moeders staan kritischer dan vaders tegenover hun buurt en verkeerseducatie op school, ze hebben meer nood aan informatie over het correcte gebruik van kinderzitjes en zijn grotere voorstander van beleidsmaatregelen voor de verkeersveiligheid van kinderen².
- Er is een duidelijk patroon te ontwaren in de regionale verschillen, waarbij de meeste thema's minder gunstig beoordeeld worden door ouders die in Wallonië wonen. De meest opvallende verschillen zijn te zien in de perceptie van de buurt (toegankelijkheid, veiligheid en bestaan van fiets- en wandelinfrastructuur) en de meningen over verkeerseducatie op school. Veel beleidsmaatregelen kunnen op meer bijval rekenen van ouders uit Wallonië dan van ouders uit Brussel en Vlaanderen.

¹ Dit is al een verplichte maatregel voor nieuwe auto's

² Onderzoek bij de algemene volwassen bevolking toont ook aan dat vrouwelijke weggebruikers grotere voorstander zijn van beleidsmaatregelen dan mannelijke weggebruikers (Schinckus et al., 2021; Van den Berghe et al., 2022).

Algemene aanbevelingen tot verbetering van de verkeersveiligheid van kinderen

Verkeerssystemen moeten zo ontworpen zijn dat kinderen veilig aan het verkeer kunnen deelnemen. Kinderen moeten per definitie beschermd worden, en die nood wordt alleen maar groter als ze aan het verkeer deelnemen. Daarom hameren de Belgische federale en regionale verkeersveiligheidsplannen op het belang van 'kindnormen', met als doel een omgeving te creëren waarin kinderen veilig aan het verkeer kunnen deelnemen. België en de overige Europese lidstaten zijn aanhangers van de 'safe system approach' om het gezamenlijke doel van Vision Zero te realiseren. In lijn met die benadering worden de volgende maatregelen tot verbetering van de verkeersveiligheid van kinderen voorgesteld in het 'Themarapport Verkeersveiligheid – Kinderen' van de Europese Commissie (2023a, p.4):

- ervoor zorgen dat er gepaste en veilige infrastructuur komt voor kinderen om veilig van en naar school, de speeltuin enz. te gaan,
- de snelheid van gemotoriseerd verkeer beperken waar kwetsbare weggebruikers en gemotoriseerd verkeer zich mengen (bv. 30 km/u in de bebouwde kom of schoolstraten, die aan het begin of einde van de schooldag voor de meeste motorvoertuigen afgesloten worden),
- verder ontwikkelen en verplicht uitrusten van nieuwe auto's met systemen ter bescherming van kwetsbare weggebruikers (bv. Intelligent Speed Assistance (ISA), Autonomous Emergency Braking (AEB) met voetgangers- en fietsersdetectie, systemen om de dode hoek van vrachtwagens te verkleinen),
- (correct) gebruik van beschermend materiaal zoals fietshelmen en kinderbeveiligingssystemen stimuleren,
- consequente handhaving van de verkeersregels en gepaste sancties,
- educatie en opleiding van kinderen en hun ouders en verzorgers om een veilige deelname aan het verkeer te bevorderen,
- andere weggebruikers bewustmaken van de aanwezigheid en beperkingen van kinderen in het verkeer,
- participatieve benadering, waarbij kinderen betrokken worden in de ontwikkeling van een veilig verkeerssysteem en maatregelen.

1 Inleiding

Vision Zero en de 'safe system approach'

België koestert, net als alle andere Europese lidstaten, de ambitie om nul verkeersdoden te hebben tegen 2050 (All For Zero, 2023; Transport White Paper; Roadmap to a Single European Transport Area – towards a competitive and resource-efficient transport system; European Commission, 2018b, 2023b). Als tussendoel wil de Europese Commissie het aantal verkeersdoden en ernstig verkeersgewonden halveren tussen 2021 en 2030 (European Commission, 2018a). Om dat doel te realiseren, kunnen de Europese lidstaten volgens de 'safe system approach' werken: de verschillende delen van het verkeerssysteem worden integraal aangepakt, met oog voor de menselijke kwetsbaarheid en feilbaarheid (SWOV, 2021). De 'safe system approach' biedt een holistische kijk op verkeersveiligheid. Het volledige vervoerssysteem is ontworpen om mensen te beschermen tegen dood en ernstige letsels. Zelfs als één deel van het systeem faalt, dan nog blijven de andere overeind. Daarom moeten we alle delen van het systeem (wegen, snelheid, voertuigen en gedrag van weggebruikers) verbeteren als we onze Vision Zero-ambitie willen waarmaken (All For Zero, 2023; European Commission, 2018b). Deze benadering is in het bijzonder belangrijk met het oog op de verkeersveiligheid van kinderen.

Wat is een kind?

Op basis van wetenschappelijke literatuur (e.g., European Commission, 2023a) definiëren we een kind als een persoon jonger dan 15 jaar (0-14), omdat dat de verschillende ontwikkelingsfasen tussen geboorte en puberteit omvat. Daarbij komt dat tieners vanaf 15 jaar in staat zijn om hun rol als weggebruiker op te nemen en zelfstandiger aan het verkeer deel te nemen (ETSC, 2018). De ontwikkeling van lichamelijke en cognitieve vaardigheden is leeftijdgebonden. Het hoeft dan ook niet te verwonderen dat kinderen een heterogene groep zijn en dat er enorme verschillen te zien zijn in de vaardigheden van kinderen als weggebruiker en de mobiliteitskeuzes die ze maken (DaCoTa, 2012).

Kinderen en verkeersveiligheid

Kinderen zijn kwetsbare weggebruikers die nood hebben aan bescherming (ETSC, 2018), wat het belang van een 'safe system approach' onderstreept. Kinderen zijn de cognitieve en lichamelijke vaardigheden die ze nodig hebben om zich veilig in het verkeer te begeven nog aan het ontwikkelen. Door hun kleine gestalte zijn ze minder goed zichtbaar en ze hebben ook minder ervaring dan andere weggebruikers. Ze zijn zich minder bewust van de gevaren en nemen vaker onbedoeld risico's, waardoor ze makkelijker slachtoffer worden van ongevallen (ETSC, 2022). In vergelijking met andere leeftijdsgroepen verplaatsen kinderen zich ook vaker te voet of met de fiets, en laat dat nu net de twee kwetsbaarste groepen van weggebruikers zijn (European Commission, 2021). Hoewel het risico op overlijden, ongeacht leeftijd, groter is bij voetgangers en fietsers, lopen kinderen doorgaans minder risico om het leven te laten in het verkeer dan weggebruikers in andere leeftijdsgroepen. Voor kinderen die met de bus of als passagier in de auto reizen, is het risico op overlijden het kleinst (Pelssers, 2020). Het moet wel gezegd worden dat er over het algemeen meer (dodelijke) ongevallen met kinderen plaatsvinden met auto's.

De specifieke lichaamsbouw van kinderen vereist het correcte gebruik van aangepaste beveiligingssystemen (Belgische regelgeving: tot ze 135 cm groot zijn). Om een kind in een auto te vervoeren, zijn diverse beveiligingssystemen uitgedacht, specifiek op maat van kinderen. In auto's kan dat een reiswieg zijn, een babyzitje dat tegen de rijrichting in wordt geplaatst, een kinderzitje met eigen riempjes of veiligheidskussens, of een verhogingskussen - met of zonder rugsteun - waarbij de in de auto aanwezige gordel wordt gebruikt (Schoeters & Lequeux, 2018). Er zijn ook verschillende manieren om een kind als passagier op de fiets te vervoeren. Die gaan van een zitje dat op de fiets zelf geïnstalleerd wordt tot een fietskar, bakfiets of aanhangfiets (Vias institute, 2022).

Volwassenen, en in het bijzonder ouders of verzorgers, vervullen een cruciale rol in de deelname van kinderen aan het verkeer: ze kiezen mee het vervoersmiddel, beslissen of ze hun kinderen al dan niet zullen vergezellen of geruststellen, oefenen een voorbeeldfunctie uit wat verkeersgedrag betreft en spelen een belangrijke rol in de verkeerseducatie van hun kinderen door ze de kennis en de vaardigheden aan te leren die ze nodig hebben om veilig deel te nemen aan het verkeer (European Commission, 2023a). Bovendien is de veiligheid van kinderen een maatschappelijk thema (ETSC, 2018). De 'safe system approach' streeft een verbetering van de algemene verkeersveiligheid na en kan helpen kinderen te beschermen (European Commission, 2018b).

Omvang van het probleem in België

In België is het aantal verkeersdoden tussen 0 en 14 jaar fors afgenomen sinds begin jaren 1990. In 2021 waren er 18 verkeersdoden tussen 0 en 14 jaar, wat neerkomt op 3,5% van alle verkeersdoden in ons land. In 2011 waren dat er nog 41, of 4,6% van alle verkeersdoden (Statbel, 2021).

Het aantal verkeersslachtoffers onder 15 jaar neemt toe naarmate de leeftijd stijgt en er zijn iets meer mannelijke dan vrouwelijke verkeersslachtoffers. De meeste verkeersslachtoffers onder 15 jaar zijn betrokken bij een ongeval als passagier in een auto, gevolgd door met de fiets en te voet. De meeste jonge verkeersslachtoffers zijn betrokken bij een ongeval tijdens piekuren op een weekday (7-8 uur en 15-17 uur): de uren wanneer kinderen naar school gaan of van school komen. Daarnaast gebeuren de meeste ongelukken met 0-14-jarige verkeersslachtoffers in de bebouwde kom (Statbel, 2021; Vias institute, 2022).

Kinderbeveiligingssystemen worden vaak verkeerd gebruikt³. Bij amper 26% van de kinderen in auto's in België is het systeem correct geïnstalleerd en aangepast aan de grootte en het gewicht van het kind. Bij 56% van de kinderen wordt een aangepast systeem gebruikt, maar op een verkeerde manier. Verkeerd gebruik kan betekenen: het zitje is verkeerd geïnstalleerd in de auto (verkeerd gordeltraject, verkeerde rijrichting, verkeerde bevestiging met Isofix enz.) of het kind is verkeerd vastgemaakt (speling op de riempjes, armen uit de riempjes enz.). De overige 18% van de kinderen zit in een kinderzitje dat niet aangepast is aan de grootte of het gewicht van het kind of een zitje dat helemaal niet is vastgemaakt (Lequeux & Pelssers, 2018).

Vergeleken met de andere Europese landen doet België het net beter dan het Europese gemiddelde wat betreft het aantal verkeersdoden tussen 0 en 14 jaar (België: 5,2 en EU27 6,8 verkeersdoden bij kinderen per miljoen inwoners van 0-14 jaar) (European Commission, 2022).

Doel van dit onderzoek

Hoewel ongevalenstatistieken inzichten kunnen verschaffen in de omvang van het probleem, is er weinig geweten over de motiverende factoren achter het risicogedrag dat kan leiden tot een kind dat slachtoffer wordt van een verkeersongeval.

In België wordt al geruime tijd onderzoek gedaan naar motiverende factoren zoals maatschappelijke normen, gedrag, risicoperceptie en andere gedragsovertuigingen (Ajzen, 1991) bij volwassenen (bv. Cestac & Delhomme, 2012; Meesmann et al., 2022; Meesmann & Schoeters, 2016; Schinckus et al., 2021). Toch is er maar weinig geweten over het specifieke gedrag en de daaraan gerelateerde overtuigingen (motiverende factoren) van kinderen en hun ouders. Bovendien is er ook weinig geweten over mobiliteitspatronen van kinderen in België en over de behoefte van ouders om hun kind te steunen in hun veilige deelname aan het verkeer.

Het doel van dit onderzoek bestaat erin diepere inzichten te verschaffen in deze thema's. Het is een vervolgproject van de briefing 'kinderen en verkeersveiligheid' die gebaseerd is op een internationaal literatuuroverzicht en Belgische ongevalenstatistieken (Vias institute, 2022). In dit verkennende onderzoek ligt de focus op de perceptie van verkeersveiligheid door kinderen en ouders en op hun gedragsovertuigingen, en wordt het gedrag van kinderen op het vlak van mobiliteit en verkeersveiligheid beoordeeld.

Voor de kinderen onderzochten we de volgende vragen:

- Welk vervoersmiddel gebruiken ze meestal en hoe gaan ze naar school?
- Hoe veilig beoordelen ze hun eigen deelname aan het verkeer?
- Welke soorten van veilige en onveilige verkeersgedragingen vertonen ze zelf?
- Hoe riskant vinden ze bepaalde verkeersgedragingen?
- Hoe aanvaardbaar vinden ze de genoemde verkeersgedragingen?

Voor de ouders onderzochten we de volgende vragen:

- Hoe beoordelen ouders hun buurt op het vlak van verkeersveiligheid?
- Welke beleidsmaatregelen steunen ze om de verkeersveiligheid van kinderen te verbeteren?
- Wat is hun standpunt over verkeerseducatie op school?
- Hebben ze nood aan informatie over het correcte gebruik van kinderzitjes?

³ Sinds 2006 verplicht de Belgische wetgeving het gebruik van een aangepast kinderbeveiligingssysteem voor kinderen van minder dan 18 jaar en kleiner dan 135 cm - <https://www.wegcode.be/nl/regelgeving/1975120109~hra8v386pu>.

In dit onderzoek kijken we zowel naar de wettige als naar de onwettige verkeersgedragingen die kinderen vertonen en die een invloed kunnen hebben op de verkeersveiligheid. Het is niet de bedoeling dat we het risico evalueren waaraan kinderen blootgesteld worden wanneer ze bepaalde gedragingen vertonen. Het is wel onze ambitie om het publieke debat te voeden door de gangbaarheid en perceptie van deze gedragingen bij kinderen te meten.

2 Methodologie

2.1 Ontwerp van het onderzoek, omvang van de enquête en veldwerk

Ontwerp van het onderzoek en omvang van de enquête

Het doel van dit verkennende onderzoek is een diepgaand inzicht te verschaffen in de verkeersveiligheidssituatie van kinderen jonger dan 15 jaar in België. Het is een vervolgproject van de briefing 'kinderen en verkeersveiligheid' die gebaseerd was op een internationaal literatuuroverzicht en Belgische ongevallenstatistieken (Vias institute, 2022). De focus in dit onderzoek ligt op het gedrag van de kinderen en de perceptie van verkeersveiligheid door kinderen en ouders.

Via een online panelonderzoek werd ouders en kinderen gevraagd online een enquête in te vullen. De enquête omvatte de volgende thema's:

Thema's beantwoord door de kinderen (10-14 jaar):

- vervoersmiddelen,
- naar school gaan,
- waargenomen veiligheidsgevoel betreffende het vervoersmiddel,
- zelfverklaard verkeersgedrag,
- risicoperceptie van bepaald verkeersgedrag, en
- aanvaardbaarheid van bepaald verkeersgedrag.

Thema's beantwoord door de ouders van kinderen (0-14 jaar):

- perceptie van de verkeerszekerheid in hun buurt,
- steun voor beleidsmaatregelen,
- meningen over verkeerseducatie op school, en
- nood aan informatie over het correcte gebruik van kinderzitjes.

Een aantal vragen waren gebaseerd op de ESRA2-vragenlijst⁴ (Schinckus et al., 2021; Meesmann et al., 2022).

Bij de keuzemogelijkheden met betrekking tot zelfverklaarde verkeersgedragingen van het kind en de daaraan gerelateerde risicopercepties en aanvaardbaarheid van die gedragingen werd vooral gekeken naar gedragingen bij fietsers en voetgangers. De keuzemogelijkheden zijn een combinatie van onwettige en wettige gedragingen. Volgens de Belgische wegcode vormen de volgende beoordeelde gedragingen een inbreuk⁵:

- Als passagier in een auto zitten zonder het dragen van de veiligheidsgordel (art. 35.1.1)
- Fietsen terwijl je in gesprek bent met een mobiele telefoon in de hand (art. 8.4)
- Fietsen terwijl je een bericht leest of typt of sociale media/nieuws bekijkt (art. 8.4)
- Met de fiets de weg oversteken als het verkeerslicht op rood staat (art. 61.1, 1°)
- Op de weg naast het fietspad fietsen (art. 9.1.2, 1°, uitzonderingen in art. 9.1.2, 3° en 5°)
- In het donker fietsen zonder een wit/geel licht vooraan en een rood licht achteraan te gebruiken (art. 82.1.1)
- Als voetganger de weg oversteken wanneer het voetgangerslicht rood is (art. 63.1.2)
- De weg oversteken op andere plaatsen dan bij een nabijgelegen zebrapad (art. 42.4.1)

Dit onderzoek beoordeelt ook gedragingen die geen inbreuk vormen, maar wel beschouwd worden als een potentiële invloed hebbend op de verkeersveiligheid van kinderen, omwille van diverse redenen. Die redenen kunnen zijn:

⁴ ESRA staat voor 'E-Survey on Road users' Attitudes'. Het is een wereldwijd initiatief dat door Vias institute in goede banen geleid wordt. ESRA2 is de tweede editie van dit onderzoek en werd in België in 2018 uitgevoerd. Zie referenties of www.esranet.eu voor meer info.

⁵ NL: Koninklijk besluit van 1 december 1975 houdende algemeen reglement op de politie van het wegverkeer en van het gebruik van de openbare weg; FR: Arrêté royal du 1er décembre 1975 portant règlement général sur la police de la circulation routière et de l'usage de la voie publique

- Kinderen zijn door hun kleine gestalte minder zichtbaar dan andere weggebruikers (bv. ETSC, 2022; Europese Commissie, 2023a). Het gebruik van reflecterend materiaal als voetganger of fietser wordt dan ook geacht de verkeersveiligheid te bevorderen.
- Cruciale vaardigheden voor een veilige deelname aan het verkeer zijn concentratie, risicoperceptie en het vermogen om snel een grote hoeveelheid informatie te verwerken. Dat zijn vaardigheden die kinderen nog aan het ontwikkelen zijn. Ze zijn deels leeftijdgebonden, maar ook afhankelijk van de kans om ze in het verkeer in te oefenen. Pas rond de leeftijd van 12 jaar zijn kinderen bekwaam om een complexe verkeerssituatie te begrijpen (DaCoTa, 2012; ETSC, 2022; bv. Europese Commissie, 2023a). Bijgevolg kunnen bijkomende afleidingen zoals het gebruik van een mobiele telefoon of hoofdtelefoon potentieel gevolgen hebben voor hun verkeersveiligheid.

Dit zijn onderwerpen die vaak stof zijn voor publiek debat, waarbij bijkomende maatregelen besproken worden om de verkeersveiligheid van kinderen te verbeteren. Daarom werden deze onderwerpen ook in dit onderzoek opgenomen. De bedoeling van dit onderzoek is om de gangbaarheid van dergelijk gedrag bij kinderen en hun percepties te beoordelen en op die manier het publieke debat over deze thema's te voeden.

Daarenboven vragen we ouders naar hun persoonlijke meningen over bijkomende maatregelen ter bevordering van de verkeersveiligheid van kinderen, hun persoonlijke perceptie van hun buurt, hun persoonlijke meningen over de verkeerseducatie van hun kind en hun nood aan bijkomende informatie over het correcte gebruik van kinderzitjes.

De mediaan voor het invullen van de enquête was 10,7 minuten. De vragenlijst was beschikbaar in het Nederlands en Frans. De vragen werden beantwoord door de ouders van kinderen van 0-14 jaar. Indien het kind tussen 10 en 14 jaar was, vulde het kind zelf de vragen in over zijn/haar gedragingen en percepties. Indien de lichamelijke of geestelijke toestand van het kind tussen 10 en 14 jaar het onmogelijk maakte de vragen zelf in te vullen, deden de ouders dat voor hem/haar. De enquête bevatte daarnaast vragen die we de ouders stelden over hun kinderen tussen 0 en 9 jaar, maar die vragen hebben we uit dit rapport gelaten vanwege de twijfels die er bestonden over de kwaliteit van deze informatie (voor meer info, zie onderdeel 3.3). De vragenlijst werd ingevuld voor één kind per gezin. De volledige versie van de vragenlijst met alle gedetailleerde info is te vinden in Bijlage 1.

Steekproeftrekking en veldwerk

Dit onderzoek was erop gericht informatie te verzamelen over een representatieve steekproef van 0- tot 14-jarigen die in België wonen, via de ouders en de kinderen tussen 10 en 14 jaar, die de enquête invulden. Zodoende is de steekprofeenheid in dit onderzoek het kind, en niet de ouder. Representativiteit werd gedefinieerd als een gekruist quotum van geslacht (man, vrouw), leeftijd (per jaar) en gewest (Wallonië, Vlaanderen, Brussels Gewest) van het kind.

Het veldwerk werd uitbesteed aan een marktonderzoeksbureau, dat voor deze opdracht samenwerkte met een Belgisch CINT-panel. Het marktonderzoeksbureau benaderde ouders (in dit geval: panelleden) van kinderen tussen 0 en 14 jaar. Bij de ouders streefden we een gelijke verhouding op basis van geslacht na om zo veel mogelijk een effect van verschillen naargelang het geslacht van de ouder te vermijden. De regionale verspreiding van de ouders was in lijn met het vooraf vastgelegde quotum voor de kinderen. Op basis van het vooraf vastgelegde quotum voor de kinderen besliste het marktonderzoeksbureau willekeurig voor welk kind de ouder de vragenlijst moest invullen.

In het definitieve gegevensbestand, waar het kind de steekprofeenheid is, werden met behulp van wegingsfactoren kleine correcties aangebracht in de representativiteit van de kindersteekproef. Die wegingsfactoren zijn gebaseerd op bevolkingsstatistieken van Statbel (Statbel, 2021). Meer info over de steekprofeigenschappen is te vinden in onderdeel 2.3.

Het veldwerk van dit onlineonderzoek werd uitgevoerd onder leiding van Vias institute tussen 17/07/2022 en 02/08/2022. Vias institute kreeg een gegevensverzameling van n=2007 respondenten.

2.2 Dataverwerking en -kwaliteitscontrole

Data cleaning

De gegevensverzameling van het marktonderzoeksbureau moest voldoen aan een vooraf gedefinieerd sjabloon. Vias institute controleerde de datakwaliteit en hield grote kuis in de sequentiële data:

1. antwoorden verwijderen waarbij de leeftijd, het schooljaar of de grootte van het kind niet verenigbaar is met de gebruikte vervoersmiddelen (275 gevallen verwijderd),
2. straightliners verwijderen (respondenten die dezelfde antwoorden geven op 80% van de antwoordmogelijkheden bij vragen 25 en 26 (zie Bijlage 1; 21 gevallen verwijderd),
3. controleren van de tijd die genomen wordt voor het invullen van de enquête (>24 uur; 1 geval verwijderd).

Uit de oorspronkelijke gegevensverzameling die door de marktonderzoeksbureaus werd aangeleverd (n=2007) werden er 297 respondenten verwijderd. Kinderen tussen 10 en 14 jaar van wie de antwoorden door een ouder gegeven werden, hoewel zij daar eigenlijk zelf wel lichamelijk en mentaal toe in staat waren (n=41 op 716) werden ook van de analyse uitgesloten. De uiteindelijke steekproef bestaat uit n=1669 respondenten.

Weging

Er is een weging toegepast in de analyses. De bedoeling van deze weging is om kleine afwijkingen in de steekproef te corrigeren met betrekking tot de verdeling van de bevolking van kinderen tussen 0 en 14 die in België wonen: geslacht (man, vrouw), leeftijd (per jaar) en gewest (Wallonië, Vlaanderen, Brussels Gewest) van het kind. Meer info over de verdeling van de bereikte bevolking, de beoogde steekproef en de toegepaste wegingsfactoren per gewest, geslacht en leeftijdsgroep van de kinderen, is te vinden in Bijlage 2. De wegingsfactoren varieerden van 0,69 tot 1,26.

Dataverwerking

Met het oog op de analyse en verspreiding van de resultaten werden voor een aantal vragen de originele antwoordcategorieën (vooral 5- en 6-puntsschalen) gedichotomiseerd (d.w.z. antwoorden opsplitsen in twee groepen en uitdrukken in binaire variabelen). De dichotomisaties en referentiecategorieën voor elke vraag worden aangegeven in de bijbehorende figuren en tabellen met de resultaten.

Data-analyse

De chi-kwadraattoets werd gebruikt om na te gaan of de gedichotomiseerde variabelen significant afhangen van gewest, geslacht en leeftijdsgroep. Paarsgewijze vergelijkingen werden gebruikt om de twee gewesten te identificeren die significant van elkaar verschillen. ANOVA werd gebruikt om de scores van het waargenomen veiligheidsgevoel te vergelijken. Een significantieniveau van 5% werd in aanmerking genomen. De statistische pakketten SPSS 26.0 (IBM Corp., 2019) en R (R Core Team, 2020) werden gebruikt voor de verwerking en analyse van de gegevens.

2.3 Beschrijving van de steekproef (niet gewogen)

Zoals vermeld in onderdeel 2.1 is de steekproefeenheid in dit onderzoek het kind. De bedoeling was dan ook om een representatieve steekproef te verkrijgen van de kinderen tussen 0 en 14 jaar die in België wonen, via de ouders en kinderen van 0-14 jaar die de vragenlijst invulden. Tabel 1 toont de ongewogen verdeling van de (kinder)steekproef na data cleaning. De steekproef is gebaseerd op leeftijdsgroep, gewest en geslacht. In totaal werden 1669 respondenten meegenomen in de analyse: 202 respondenten uit Brussel (Hoofdstedelijke Gewest Brussel), 917 uit Vlaanderen en 550 uit Wallonië; 875 mannelijke en 794 vrouwelijke respondenten.

Tabel 1 Steekproefomvang, geslacht en leeftijdsverdeling van de kinderen per gewest (niet gewogen)

Leeftijdsgroep		0-2 jaar	3-5 jaar	6-9 jaar	10-11 jaar	12-14 jaar	Totaal aantal
Brussels Gewest	Man	18	21	30	17	28	114
	Vrouw	16	19	23	13	17	88
	Totaal	34	40	53	30	45	202
Vlaanderen	Man	68	85	136	74	112	475
	Vrouw	68	82	125	65	102	442
	Totaal	136	167	261	139	214	917
Wallonië	Man	42	55	81	40	68	286
	Vrouw	40	48	72	44	60	264
	Totaal	82	103	153	84	128	550
Totaal	Man	128	161	247	131	208	875
	Vrouw	124	149	220	122	179	794
Steekproefomvang*		252	310	467	253	387	1669

OPMERKINGEN: * aantal kinderen per leeftijdsgroep - niet gewogen.

Merk op dat 1669 ouders de vragen beantwoordden over de omgeving van hun kind en de percepties en meningen betreffende de verkeersveiligheid van hun kind. Sociodemografische info over de ouders is te vinden in onderdeel 3.2.1.

3 Resultaten

De onderzoeksresultaten worden voorgesteld in twee delen: (1) het antwoord van de kinderen (10-14 jaar) en (2) het antwoord van de ouders van de kinderen (0-14 jaar). De focus ligt daarbij op de belangrijkste resultaten per onderzoeksgroep. Meer details over leeftijd, geslacht en regionale verschillen zijn terug te vinden in Bijlage 3 en Bijlage 4. Tenzij uitdrukkelijk anders vermeld worden uitsluitend resultaten met statistisch significante verschillen vermeld.

3.1 Kinderen (10-14 jaar)

Dit onderdeel vat de resultaten samen over kinderen van 10-14 jaar. De resultaten worden voorgesteld voor de volledige gewogen steekproef en opgedeeld per leeftijdsgroep (10-11 jaar; 12-14 jaar). Statistische vergelijkingen worden voorgesteld in functie van leeftijd, geslacht en gewestelijke verschillen van het kind. Het eerste deel geeft de sociodemografische kenmerken van de kindersteekproef weer. De delen erna gaan over verschillende thema's en focussen op de manier waarop kinderen hun eigen verkeersveiligheidssituatie zien.

3.1.1 Sociodemografische informatie van de kinderen (10-14 jaar)

Tabel 2 geeft de gewogen sociodemografische informatie van de kinderen die hebben deelgenomen aan het onderzoek weer. Die informatie werd geleverd door de ouders.

Tabel 2 Sociodemografische kenmerken van de kinderen van 10-14 jaar (gewogen percentages).

	10-11 jaar	12-14 jaar	Totaal
Geslacht			
Man	51,2%	51,1%	51,1%
Vrouw	48,8%	48,9%	48,9%
Gewest			
Brussel	11,5%	10,9%	11,1%
Vlaanderen	56,1%	56,2%	56,2%
Wallonië	32,4%	32,9%	32,7%
Schooltype tijdens schooljaar 2021-2022⁶			
Lagere school	87,2%	26,8%	51,2%
Middelbare school	7,4%	69,3%	44,3%
Andere	5,3%	3,9%	4,5%
Taal die thuis hoofdzakelijk gesproken wordt			
Nederlands	49,9%	52,2%	51,3%
Frans	43,2%	44,6%	44,0%
Andere	7,0%	3,2%	4,7%
Aantal kinderen (0-17 jaar) in het gezin			
1	36,8%	47,6%	43,2%
2	43,7%	39,3%	41,1%
3+	19,6%	13,1%	15,7%
Gezinsinkomen			
We kunnen comfortabel leven van ons huidige inkomen	25,3%	32,0%	29,3%
We komen net rond met ons huidige inkomen	42,3%	40,5%	41,2%
We hebben het moeilijk om rond te komen met ons huidige inkomen	24,3%	23,4%	23,8%
We hebben het heel moeilijk om rond te komen met ons huidige inkomen	8,1%	4,1%	5,7%
Leefomgeving van het gezin			
Platteland, met inbegrip van dorpen	31,2%	36,4%	34,3%
De buitenwijken rond een stad	30,3%	25,9%	27,7%
De stad	38,6%	37,7%	38,0%

⁶ In België begint de lagereschoolleeftijd voor de meeste kinderen op 6 jaar, en ze duurt 6 jaar. De meeste kinderen gaan op 12-jarige leeftijd naar de middelbare school, die ook 6 jaar duurt.

Afstand tot de school			
0 - 1 km	32,3%	18,7%	24,2%
1,1 - 5 km	42,8%	38,9%	40,5%
5,1+ km	24,9%	42,4%	35,3%
Steekproefomvang*	236	349	586

OPMERKINGEN: Vragen beantwoord door de ouders; * aantal kinderen per leeftijdscategorie - gewogen.

De opdeling per leeftijd, geslacht en gewest is de weerspiegeling van de nationale verdeling van kinderen tussen 10 en 14 jaar in België (zie ook weging van de data in hoofdstuk 0). Geslacht is nagenoeg evenredig verdeeld in de steekproef. Ruim de helft van de kinderen woont in Vlaanderen (56,2%), een derde in Wallonië (32,7%) en een tiende in Brussel (11,1%).

Tijdens schooljaar 2021-2022 gingen de meeste kinderen van 10-11 jaar naar de lagere school (87,2%), terwijl de meeste kinderen van 12-14 jaar naar de middelbare school gingen (69,3%). Een kwart van de oudere kinderen van 12-14 jaar gaf aan (tijdens het onderzoek) het afgelopen schooljaar (2021-2022) nog naar de lagere school te gaan (26,8%). Daaruit vloeit voort dat de meerderheid van de kinderen naar de lagere school gaat (51,2%). Het percentage van kinderen die naar een ander schooltype gaan (bijvoorbeeld een school voor buitengewoon onderwijs of thuisonderwijs) is in beide leeftijdsgroepen laag (5,3%; 3,9%).

De helft van de kinderen spreekt thuis Nederlands als hoofdtaal (51,3%), gevolgd door Frans (44,0%). Maar weinig kinderen in dit onderzoek spreken thuis een andere taal (4,7%; hoofdzakelijk: Arabisch, Duits en Bulgaars).

De meeste kinderen leven in een gezin met 1 of 2 kinderen, amper een zesde (15,7%) leeft in een gezin met 3 of meer kinderen.

Wat betreft het gezinsinkomen geven de ouders van de meeste kinderen aan dat ze net rondkomen met hun huidige inkomen (41,2%) of comfortabel rondkomen (29,3%). Zowat een derde van de ouders (29,5%) vindt het moeilijk (23,8%) of heel moeilijk (5,7%) om rond te komen met hun huidige inkomen.

De gebieden waar de gezinnen wonen zijn nagenoeg evenredig verdeeld (stad: 38,0%; platteland, met inbegrip van dorpen: 34,3%; buitenwijken rond een stad: 27,7%).

De afstand tot de school verschilt duidelijk van de ene leeftijdsgroep tot de andere. De jongere leeftijdsgroep (10-11 jaar) woont dicht bij school dan de oudere leeftijdsgroep (12-14 jaar). Twee vijfde van de oudere kinderen (42,4%) woont minstens op 5,1 km van de school, terwijl dit bij de jongere kinderen in een kwart van de gevallen zo is (24,9%).

3.1.2 Gebruikt vervoersmiddel – aangegeven door het kind

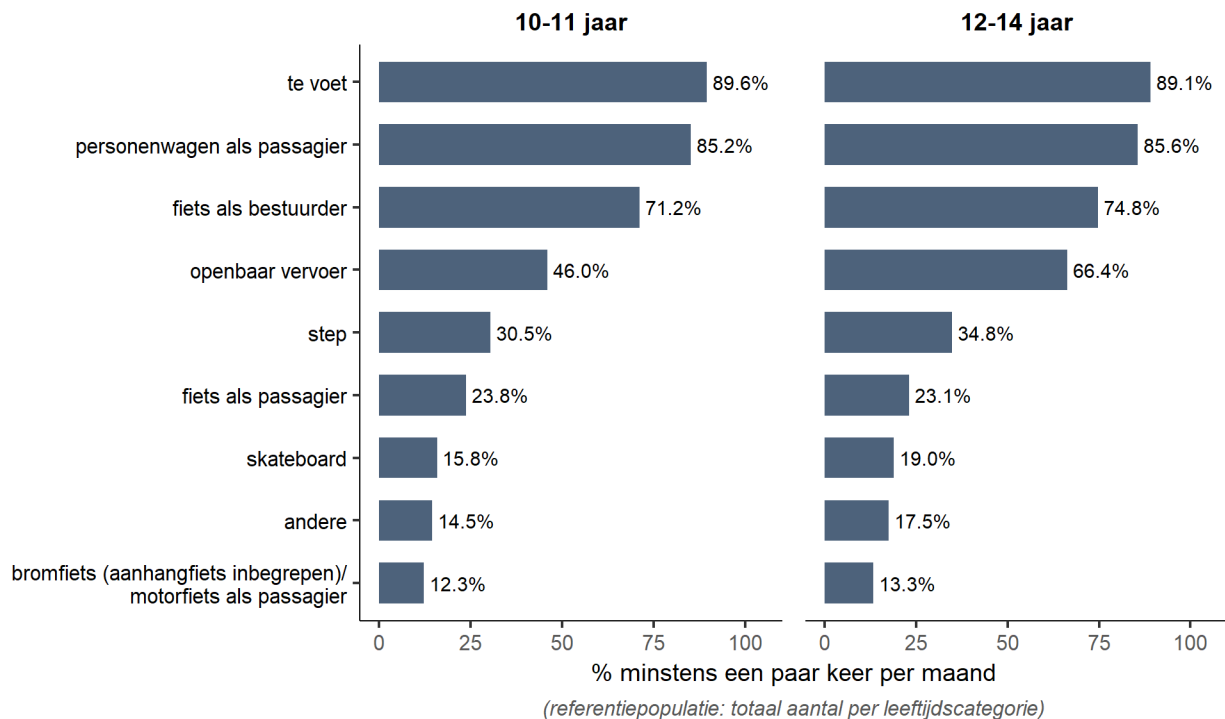
Kinderen van 10-14 jaar kregen de vraag hoe vaak ze een of meer vervoersmiddelen hebben gebruikt in de afgelopen maand. Er waren verschillende antwoorden mogelijk. Figuur 1 geeft het percentage van kinderen weer die aangeven dat ze een bepaald vervoersmiddel minstens een paar keer per maand hebben gebruikt. De resultaten worden voorgesteld per leeftijdsgroep. Meer details over leeftijd, geslacht en gewest alsook statistische informatie zijn terug te vinden in Tabel 4 in Bijlage 3.

De meest gebruikte vervoersmiddelen voor alle kinderen van 10-14 jaar zijn: te voet (89,3%) en personenwagen als passagier (85,4%), gevolgd door fiets als bestuurder (73,3%). Bromfiets (aanhangfiets inbegrepen)/motorfiets als passagier, skateboard en andere werden vermeld door minder dan 20% van de kinderen.

De verschillen per leeftijd zijn vrij klein voor de vervoersmiddelen die de kinderen zelf aangeven, met uitzondering van het openbaar vervoer, dat naar eigen zeggen vaker wordt gebruikt door kinderen van 12-14 jaar dan bij de leeftijdsgroep van 10-11 jaar (66,4% vs. 46,0%). Wat betreft het gebruik van de verschillende vervoersmiddelen is er geen duidelijk verschil op basis van geslacht, met uitzondering van te voet, dat vaker wordt vermeld door meisjes dan door jongens (92,0% vs. 86,7%).

Het zelfverklaarde gebruik van volgende vervoersmiddelen verschilt niet afhankelijk van het gewest: te voet, met een skateboard en met de fiets, of met de personenwagen als passagier en 'andere'. Niettemin geeft negentig procent van de kinderen in Brussel (90,2%) aan minstens een paar keer per maand het openbaar vervoer te gebruiken. Dat is veel meer dan kinderen in Wallonië (57,5%) en bijna dubbel zoveel als kinderen

in Vlaanderen (52,2%). Acht op tien Vlaamse kinderen (80,2%) zeggen minstens een paar keer per maand met de fiets te gaan terwijl dat voor Waalse kinderen zes op tien is (63,1%). Een step wordt vaker gebruikt door Brusselse (45,5%) dan door Vlaamse kinderen (29,0%). In Wallonië is dat 35,7%, wat niet significant verschilt van de andere twee gewesten.



Figuur 1 Gebruik van vervoersmiddelen, per leeftijdscategorie.

3.1.3 Naar school gaan – aangegeven door het kind

Er werd aan de kinderen van 10-14 jaar ook gevraagd of ze meestal met begeleiding naar school gaan en indien dat het geval is, door wie ze dan begeleid worden. Daarnaast kregen ze de vraag met welk vervoersmiddel ze meestal naar school gaan.

3.1.3.1 Begeleiding naar school

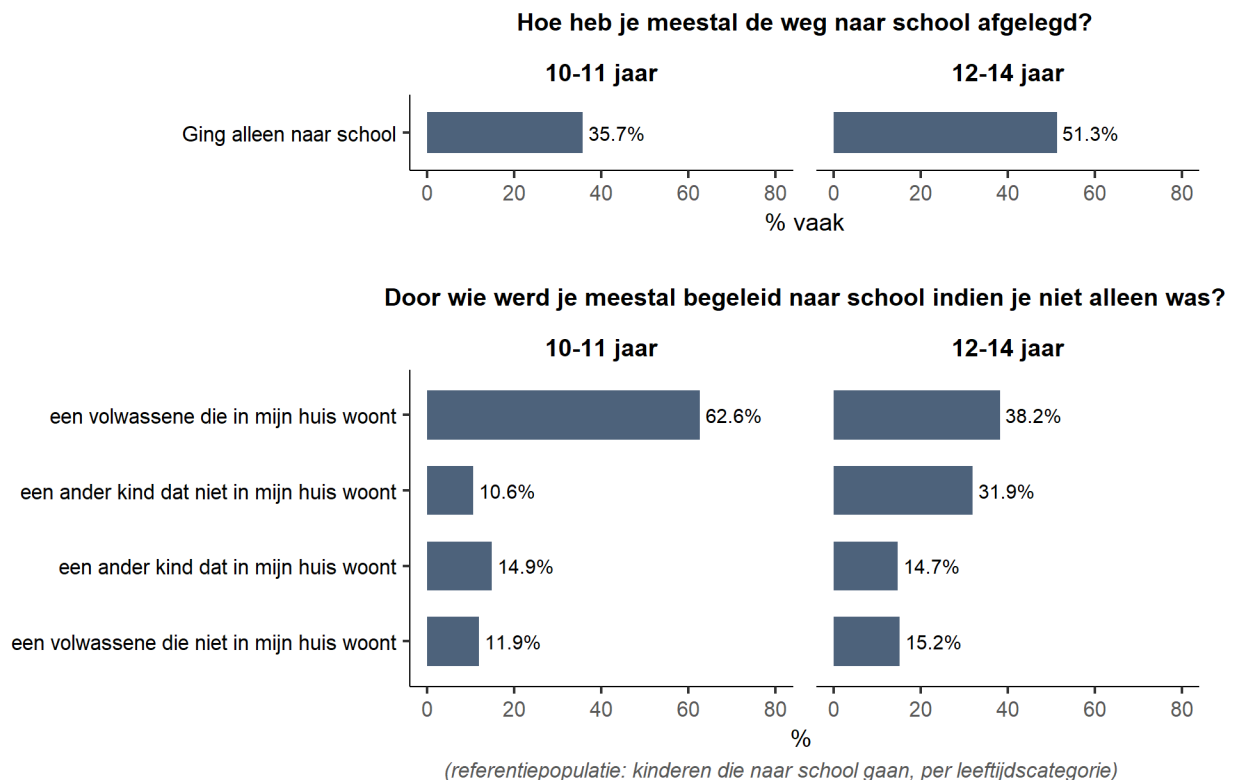
Figuur 2 toont het percentage van kinderen die meestal alleen of met begeleiding naar school gaan en in het tweede geval door wie ze meestal worden begeleid. De resultaten worden voorgesteld per leeftijdsgroep. Meer details over leeftijd, geslacht en gewest alsook statistische informatie zijn terug te vinden in Tabel 5 in Bijlage 3.

Zowat de helft van de kinderen geeft aan regelmatig alleen naar school te gaan (45,1%). Wanneer ze niet alleen zijn, worden kinderen meestal begeleid door een volwassene die in hun huis woont (49,0%) of een ander kind dat in hun huis woont (22,4%). Minder vaak worden ze begeleid door een volwassene die niet in hun huis woont (13,7%) of door een ander kind dat niet in hun huis woont (14,8%).

Vaak alleen naar school gaan hangt af van de leeftijd, net als wie het kind begeleidt. Zowat de helft van de kinderen van 12-14 jaar (51,3%) geeft aan regelmatig alleen naar school te gaan terwijl maar een derde van de kinderen van 10-11 jaar dat doet (35,7%). Wanneer ze niet alleen naar school gaan, geven zes op tien kinderen van 10-11 jaar (62,6%) aan dat ze begeleid worden door een volwassene die in hun huis woont, terwijl dat voor kinderen van 12-14 jaar in vier van de tien gevallen zo is (38,2%). Omgekeerd worden drie keer zoveel kinderen van 12-14 jaar begeleid door een ander kind dat niet in hun huis woont dan kinderen van 10-11 jaar (31,9% vs. 10,6%).

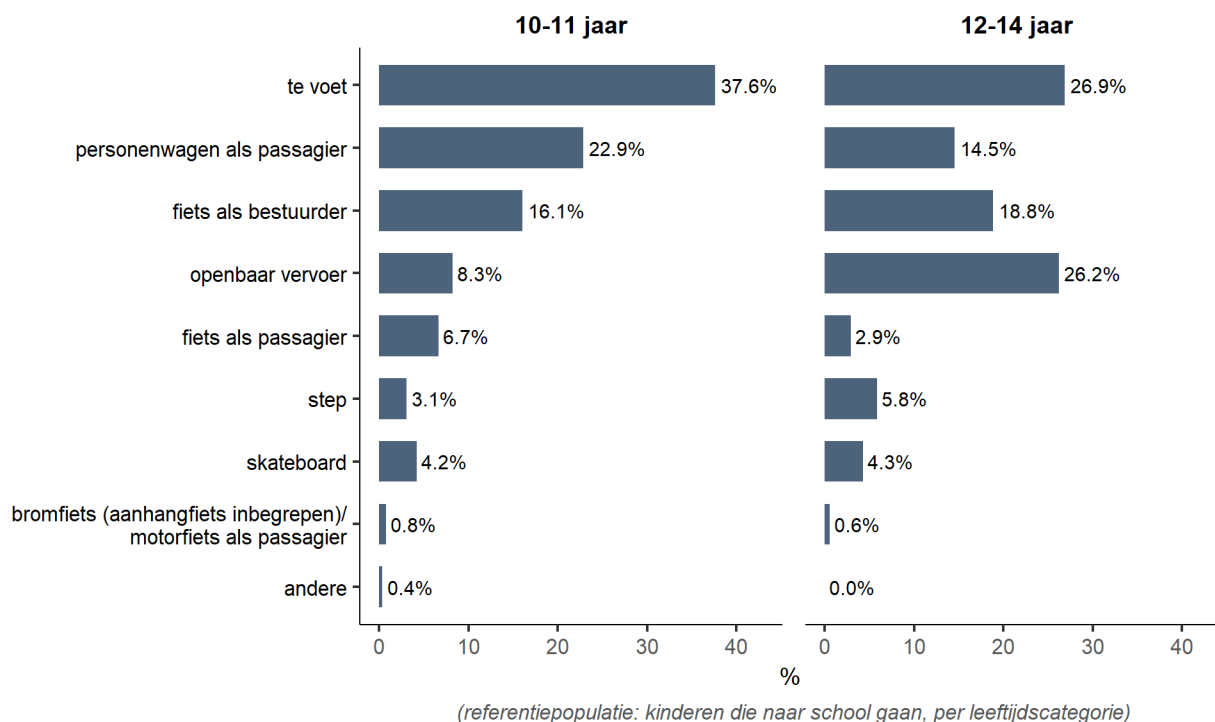
Het aandeel van kinderen die aangeven vaak alleen naar school te gaan is evenredig verdeeld over jongens (46,3%) en meisjes (43,7%). Er is ook geen verschil in geslacht bij wie de kinderen naar school begeleidt wanneer ze niet alleen gaan.

Er is geen duidelijk regionaal verschil bij de kinderen die aangeven alleen naar school te gaan. Niettemin geven Waalse kinderen die niet alleen naar school gaan vaker aan begeleid te worden door een volwassene die in hun huis woont (58,8%) dan Vlaamse kinderen (43,7%). Vlaamse kinderen geven vaker aan samen met een ander kind dat niet in hun huis woont naar school te gaan (26,0%) dan Waalse kinderen (15,5%). In Brussel werd er geen significant verschil vastgesteld.



Figuur 2 Begeleiding naar school (schooljaar 2021-2022), per leeftijdscategorie.

3.1.3.2 Voornaamste vervoersmiddel om naar school te gaan



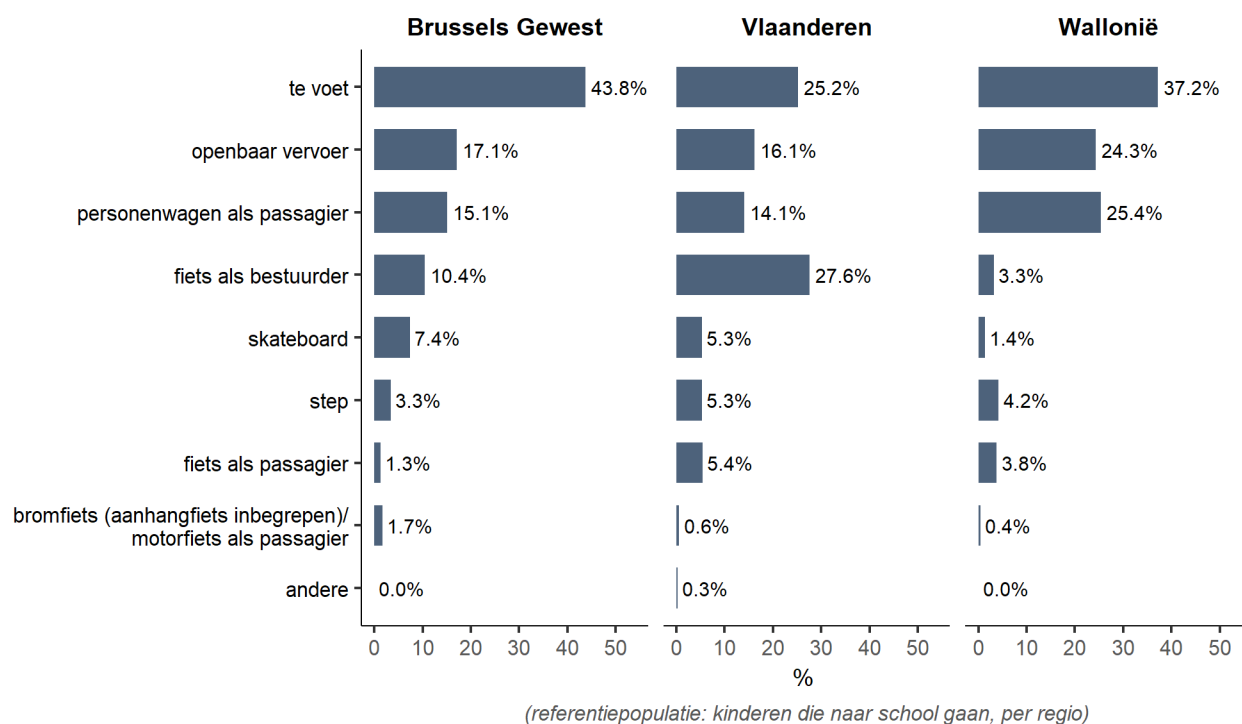
Figuur 3 Voornaamste vervoersmiddel naar school (schooljaar 2021-2022), per leeftijdscategorie.

Figuur 3 geeft het percentage van kinderen weer die aangeven dat een bepaald vervoersmiddel hun voornaamste vervoersmiddel was om afgelopen schooljaar (2021-2022) naar school te gaan. De resultaten worden voorgesteld per leeftijdsgroep. Meer details over leeftijd, geslacht en gewest alsook statistische informatie zijn terug te vinden in Tabel 6 in Bijlage 3.

De meeste kinderen van 10-14 jaar gaan te voet naar school (31,2%), met het openbaar vervoer (18,9%), met een personenwagen als passagier (17,9%) of met de fiets (17,7%). Het voornaamste vervoersmiddel om naar school te gaan hangt wel in grote mate af van de leeftijd. Het grootste verschil is het gebruik van het openbaar vervoer: het aandeel van kinderen die aangeven met het openbaar vervoer naar school te gaan is drie keer groter bij de 12- tot 14-jarigen dan bij de 10- tot 11-jarigen (26,2% vs. 8,3%). Omgekeerd gaat de jongere groep vaker met de auto naar school dan de oudere (22,9% vs. 14,5%). Meer 10- tot 11-jarigen geven aan te voet naar school te gaan dan de leeftijdsgroep van 12-14 jaar (37,6% vs. 26,9%).

Er is geen duidelijk verschil op basis van geslacht voor het voornaamste vervoersmiddel naar school, behalve dan voor het skateboard. Dat wordt vaker gebruikt door jongens dan door meisjes (7,0% vs. 1,4%).

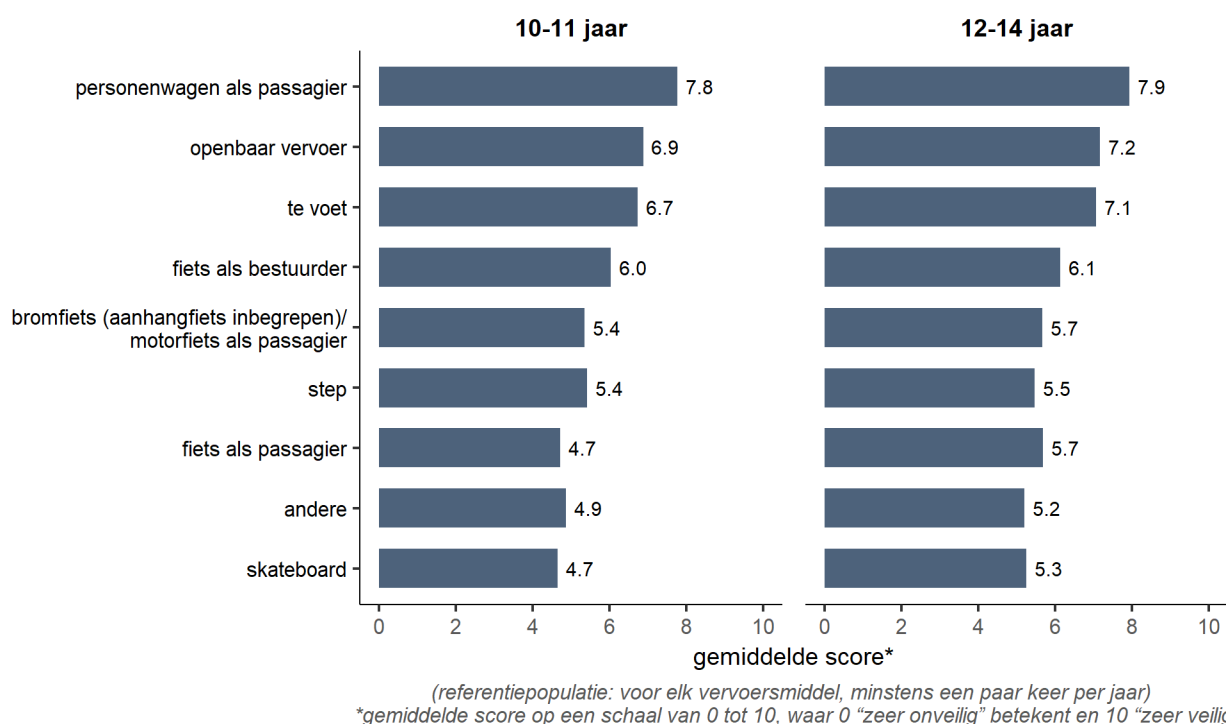
Er zijn ook regionale verschillen (Figuur 4). Brusselse (43,8%) en Waalse (37,2%) kinderen zeggen vaker te voet naar school te gaan dan Vlaamse (25,2%). Het aandeel van kinderen die naar school skaten, ligt hoger in Brussel dan in Wallonië (7,4% vs. 1,4%). Een vierde van de Vlaamse kinderen geeft aan naar school te fietsen (27,6%) terwijl dat in Brussel maar 10,4% en in Wallonië amper 3,3% is. Waalse kinderen (25,4%) worden vaker dan Vlaamse (14,1%) met de auto naar school gebracht.



Figuur 4 Voornaamste vervoersmiddel naar school (schooljaar 2021-2022), per gewest.

3.1.4 Waargenomen veiligheidsgevoel – aangegeven door het kind

Kinderen van 10-14 jaar werd gevraagd hoe veilig ze zich voelen wanneer ze gebruikmaken van verschillende vervoersmiddelen (als ze een bepaald vervoersmiddel het afgelopen jaar niet gebruikt hadden, kregen ze deze vraag niet voor dat bepaald vervoersmiddel). Ze konden dat aangeven op een schaal van 0 tot 10, waarbij 0 stond voor 'zeer onveilig' en 10 voor 'zeer veilig'. Figuur 5 toont de gemiddelde scores per leeftijdsgroep. Een hogere gemiddelde score wordt geassocieerd met een hogere veiligheidsperceptie. Meer details over leeftijd, geslacht en gewest alsook statistische informatie zijn terug te vinden in Tabel 5 in Bijlage 3.



Figuur 5 Waargenomen veiligheidsgevoel, per leeftijdscategorie.

Kinderen van 10-14 jaar voelen zich het veiligst in een personenwagen als passagier (gemiddelde score van 7,9/10), gevolgd door met het openbaar vervoer (7,1/10) en te voet (6,9/10). Het minst veilig voelen ze zich met het skateboard (5,0/10), met andere vervoersmiddelen (5,1/10) of op de fiets als passagier (5,3/10). Het waargenomen veiligheidsgevoel voor nagenoeg alle vervoersmiddelen verandert niet met de leeftijd. Van de kinderen die met de fiets gaan als passagier voelen de kinderen van 12-14 jaar zich veiliger dan die van 10-11 jaar (5,7/10 vs. 4,7/10).

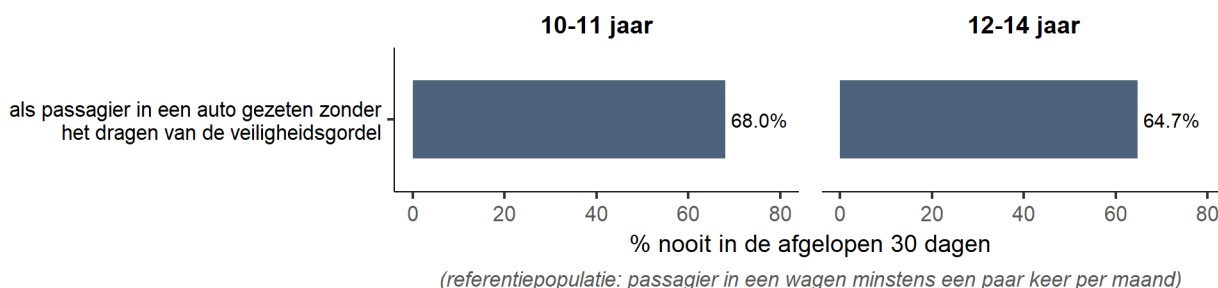
Los van het vervoersmiddel verandert het waargenomen veiligheidsgevoel niet met het geslacht of het gewest waarin het kind woont.

3.1.5 Zelfverklaard verkeersgedrag – aangegeven door het kind

Om de gangbaarheid van de verschillende soorten van veilig en onveilig gedrag in het verkeer te kunnen beoordelen, kregen kinderen van 10-14 jaar de vraag of ze bepaalde gedragingen in de afgelopen 30 dagen niet hadden vertoond. De meeste vragen hadden betrekking op afgeleid zijn van het verkeer (bv. gebruik van mobiele telefoon en koptelefoon), het (niet) dragen van veiligheidssystemen (veiligheidsgordel, helm, reflecterend materiaal) en het niet-naleven van verkeersregels (bv. rood licht, gebruik van fietspaden of zebapaden). Zoals toegelicht in de methodologie omvat dit hoofdstuk onwettig en wettig verkeersgedrag. De lijst met inbreuken op de Belgische wegcode⁷ is terug te vinden in hoofdstuk 2.1. De bedoeling van dit onderzoek is om de gangbaarheid van dergelijk gedrag bij kinderen en hun percepties te beoordelen en op die manier het publieke debat over deze thema's te voeden.

3.1.5.1 Gebruik van de veiligheidsgordel als passagier in een auto

Figuur 6 geeft het percentage weer van kinderen die aangeven dat ze de afgelopen 30 dagen nooit in een auto hebben meegereden zonder hun gordel te dragen. De resultaten worden voorgesteld per leeftijdsgroep. Meer details over leeftijd, geslacht en gewest alsook statistische informatie zijn terug te vinden in Tabel 8 in Bijlage 3.



Figuur 6 Zelfverklaard verkeersgedrag als passagier in een personenwagen, per leeftijdscategorie.

Zowat twee derde van de kinderen (66,1%) zegt de afgelopen 30 dagen niet meegereden te hebben in een auto zonder hun gordel te dragen. Dat betekent dat zowat een derde van de kinderen zegt de afgelopen maand wél minstens één keer meegereden te hebben zonder hun gordel te dragen, wat een inbreuk is op de Belgische wegcode (art. 35.1.1). De bestuurder is er verantwoordelijk voor dat zijn passagiers hun gordel dragen. Dat aandeel verandert niet met de leeftijd. Wat wél een rol speelt, is het geslacht. Meisjes geven vaker dan jongens aan dat ze de 30 dagen vóór het onderzoek niet als een passagier in een personenwagen hebben meegereden zonder hun gordel te dragen (70,7% vs. 61,9%). Gewestelijke verschillen werden niet vastgesteld.

3.1.5.2 Verkeersgedrag als fietser

Het onderzoek omvatte negen vragen over zelfverklaard fietsgedrag. De resultaten per leeftijdscategorie worden voorgesteld in Figuur 7. De figuur geeft het percentage weer van kinderen die fietsen en aangeven

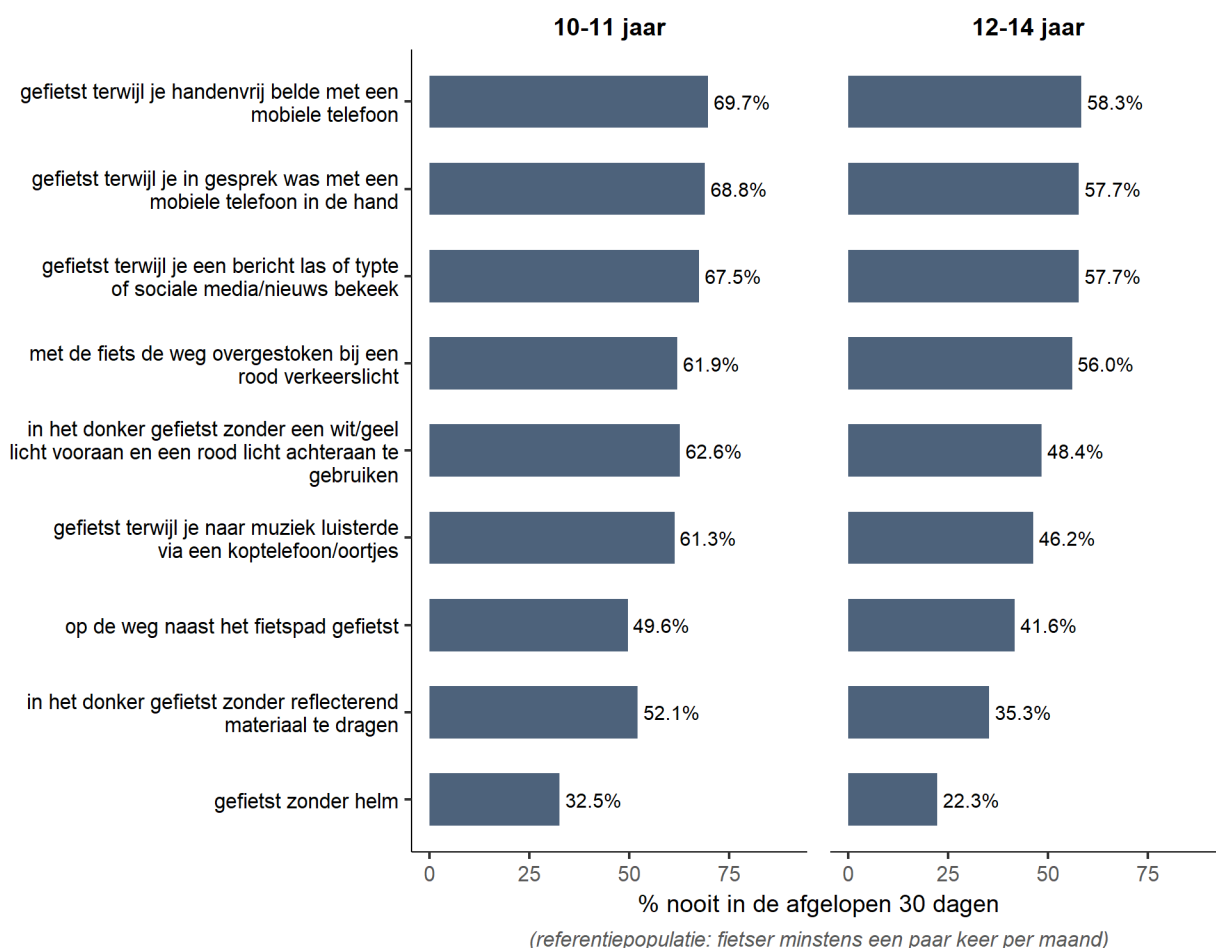
⁷ Koninklijk besluit van 1 december 1975 houdende algemeen reglement op de politie van het wegverkeer en van het gebruik van de openbare weg

dat ze de afgelopen 30 dagen bepaalde gedragingen niet hebben vertoond. Meer details over leeftijd, geslacht en gewest alsook statistische informatie zijn terug te vinden in Tabel 9 in Bijlage 3.

Het meest genoemde onveilige fietsgedrag door alle kinderen van 10-14 jaar is fietsen zonder helm. 26,3% van de kinderen zegt de afgelopen 30 dagen nooit zonder helm te hebben gefietst, 41,9% zegt niet zonder reflecterend materiaal in het donker te hebben gefietst en 44,7% zegt nooit op straat naast een fietspad te hebben gefietst. Enkel dat laatste is een inbreuk op de Belgische wegcode (art. 9.1.2, 1°, uitzonderingen in art. 9.1.2, 3° en 5°).

Over het algemeen neemt onveilig verkeersgedrag als fietser toe met de leeftijd, behalve bij het oversteken per fiets aan een rood verkeerslicht en op de weg fietsen naast het fietspad. In die twee gevallen zijn de verschillen statistisch gezien niet significant.

Onveilig fietsgedrag wordt ook vaker genoemd door jongens dan door meisjes, behalve bij het fietsen zonder helm, fietsen terwijl je handenvrij belde met een mobiele telefoon en fietsen terwijl je een bericht las of typte of sociale media/nieuws bekeek, waarbij de resultaten in het nadeel van jongens blijven maar er statistisch gezien geen significante verschillen werden vastgesteld. Het aandeel van kinderen die aangeven in de 30 dagen voor het onderzoek geen onveilig verkeersgedrag te hebben vertoond, verschilt niet volgens de gewesten.



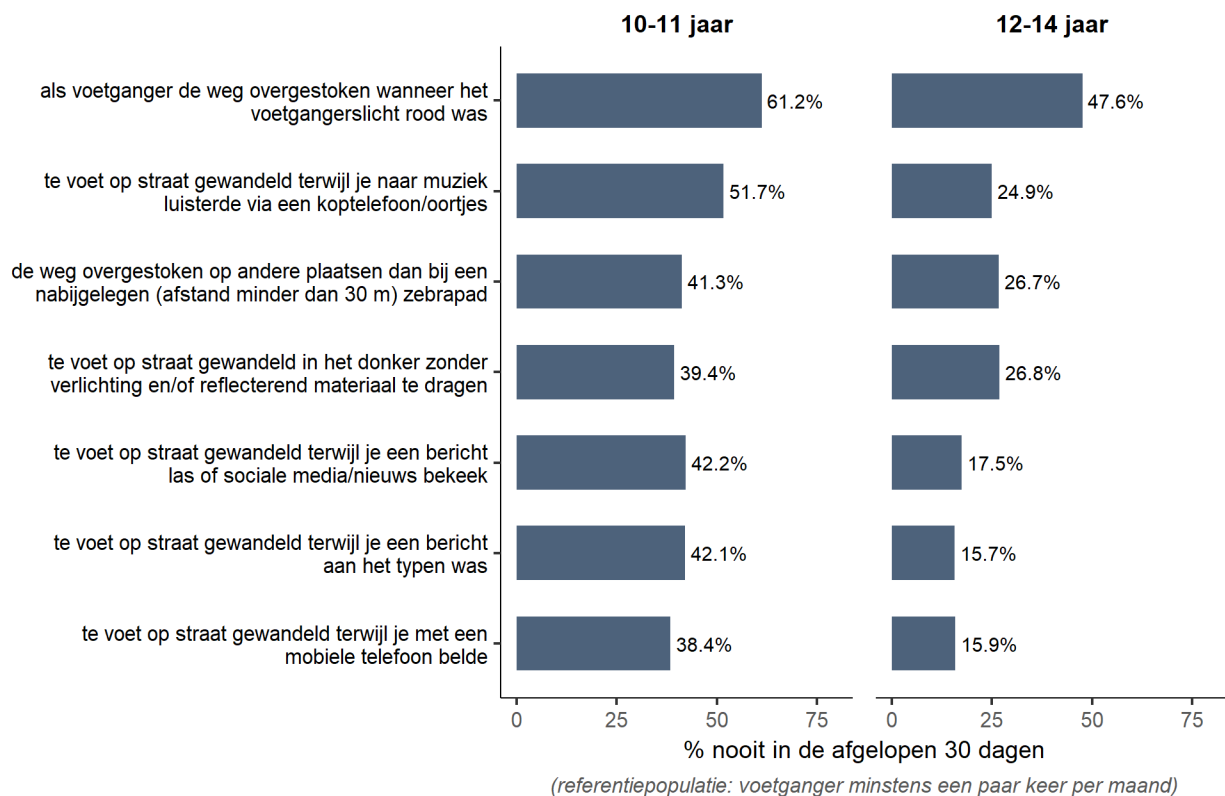
Figuur 7 Zelfverklaard verkeersgedrag als fietser, per leeftijdscategorie.

3.1.5.3 Verkeersgedrag als voetganger

Het onderzoek omvatte zeven vragen over zelfverklaard verkeersgedrag als voetganger. De resultaten per leeftijdscategorie worden voorgesteld in Figuur 8. De figuur geeft het percentage weer van kinderen die aangeven dat ze de afgelopen 30 dagen te voet bepaalde gedragingen niet hebben vertoond. Meer details over leeftijd, geslacht en gewest alsook statistische informatie zijn terug te vinden in Tabel 10 in Bijlage 3.

In deze vergelijking is het minst vaak genoemde voetgangersgedrag door alle kinderen van 10-14 jaar: de weg oversteken wanneer het voetgangerslicht rood was, wat ook een inbreuk is op de Belgische wegcode (art. 63.1.2). De helft van de kinderen (53,1%) zegt dat de afgelopen 30 dagen niet te hebben gedaan.

Het vaakst genoemde onveilige verkeersgedrag als voetganger is te voet op straat wandelen terwijl je een mobiele telefoon gebruikte: 25,0% van de kinderen geeft aan de afgelopen 30 dagen niet op straat te hebben gewandeld terwijl ze met een mobiele telefoon belden; 26,4% zegt niet op straat te hebben gewandeld terwijl ze een bericht aan het typen waren en 27,5% zegt niet op straat te hebben gewandeld terwijl ze een bericht lazen of sociale media/nieuws bekeken. Al deze gedragingen zijn in België niet onwettig.



Figuur 8 Zelfverklaard verkeersgedrag als voetganger, per leeftijdscategorie.

Al het onveilige verkeersgedrag als voetganger neemt met de leeftijd toe. Tussen de 10-11-jarigen en de 12-14-jarigen wordt in de meeste gevallen een verdubbeling vastgesteld. Wat betreft verschillen op basis van geslacht zien we dat het aantal kinderen dat aangeeft in de 30 dagen voor het onderzoek nooit de weg te hebben overgestoken terwijl het verkeerslicht rood was groter is bij jongens dan bij meisjes (58,8% vs. 47,4%). Geen enkel onveilig verkeersgedrag als voetganger vertoont statistisch significante verschillen per gewest.

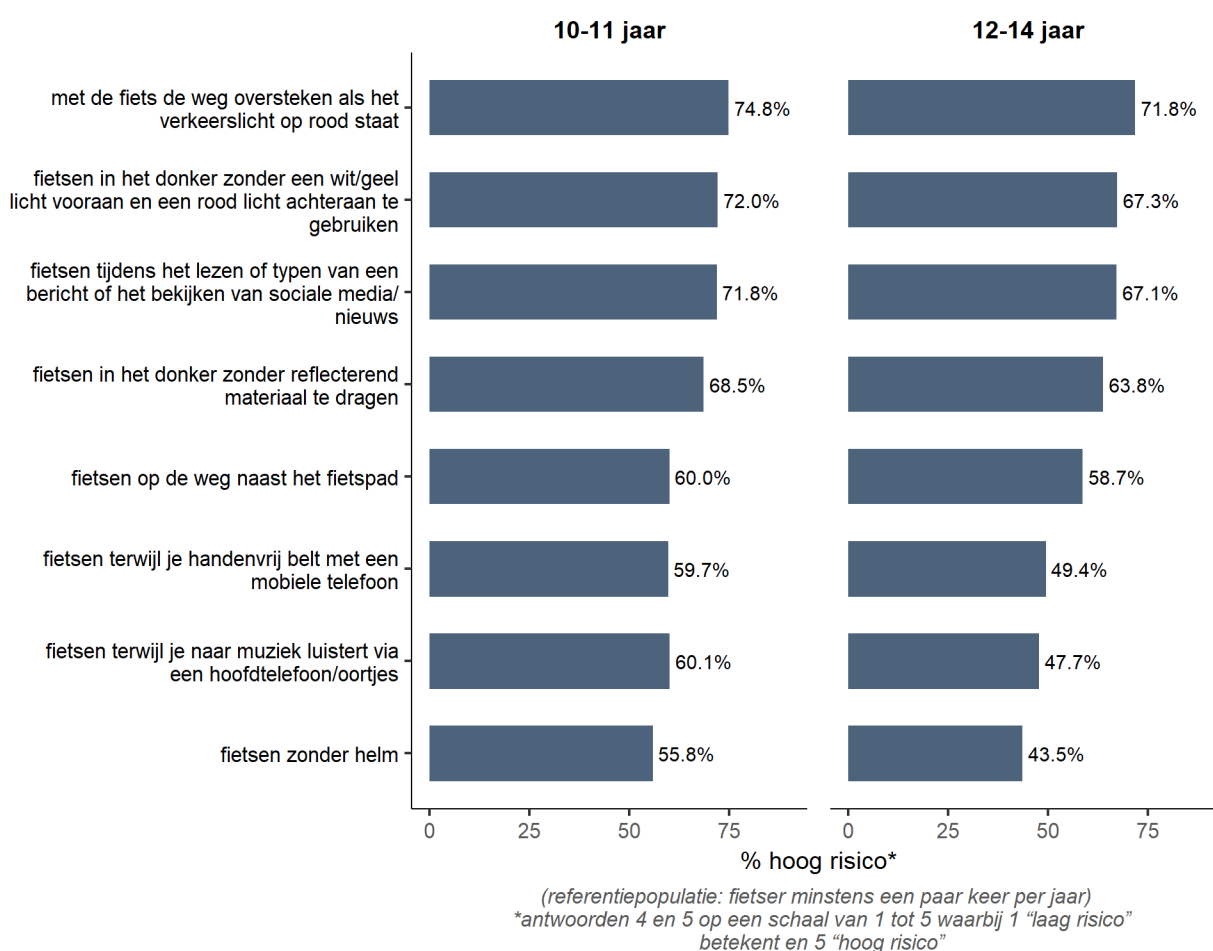
3.1.6 Risicoperceptie van bepaald verkeersgedrag – aangegeven door het kind

Om te evalueren hoe kinderen (10-14 jaar) het risico dat gepaard gaat met bepaald verkeersgedrag beoordelen, werd hun gevraagd hoe riskant ze een bepaald gedrag vonden op een schaal van 1 tot 5, waarbij 1 'laag risico' betekent en 5 'hoog risico'. De vragen focusten op de perceptie van verkeersgedrag bij fietsers en voetgangers.

3.1.6.1 Fietsen

Figuur 9 geeft het percentage weer van kinderen die aangeven dat een bepaald verkeersgedrag als fietser riskant is (score 4-5). De resultaten worden voorgesteld per leeftijdsgroep. Meer details over leeftijd, geslacht en gewest alsook statistische informatie zijn terug te vinden in Tabel 11 in Bijlage 3.

Met de fiets de weg oversteken als het verkeerslicht op rood staat (73,0%), fietsen in het donker zonder een wit/geel licht vooraan en een rood licht achteraan te gebruiken (69,2%) en fietsen tijdens het lezen of typen van een bericht op de mobiele telefoon (69,0%) wordt door de meeste kinderen als riskant gezien. Al deze gedragingen vormen inbreuken op de Belgische wegcode (art. 61.1, 1°; art. 82.1.1; art. 8.4) en minder dan de helft van de kinderen zegt dat de afgelopen 30 dagen te hebben gedaan (zie hoofdstuk 3.1.5.2.). Het aandeel van kinderen die aangeven dat ze 'fietsen zonder helm' riskant vinden is het laagst, maar toch vindt nog steeds bijna de helft van de kinderen dat risicovol gedrag (48,3%). Dat is geen inbreuk op de Belgische wegcode en slechts 26,3% van de kinderen geeft aan de afgelopen 30 dagen altijd een helm te hebben gedragen (zie hoofdstuk 3.1.5.2.). Zowel de jongere (10-11 jaar) als de oudere (12-14 jaar) kinderen hebben dezelfde volgorde van riskant verkeersgedrag.

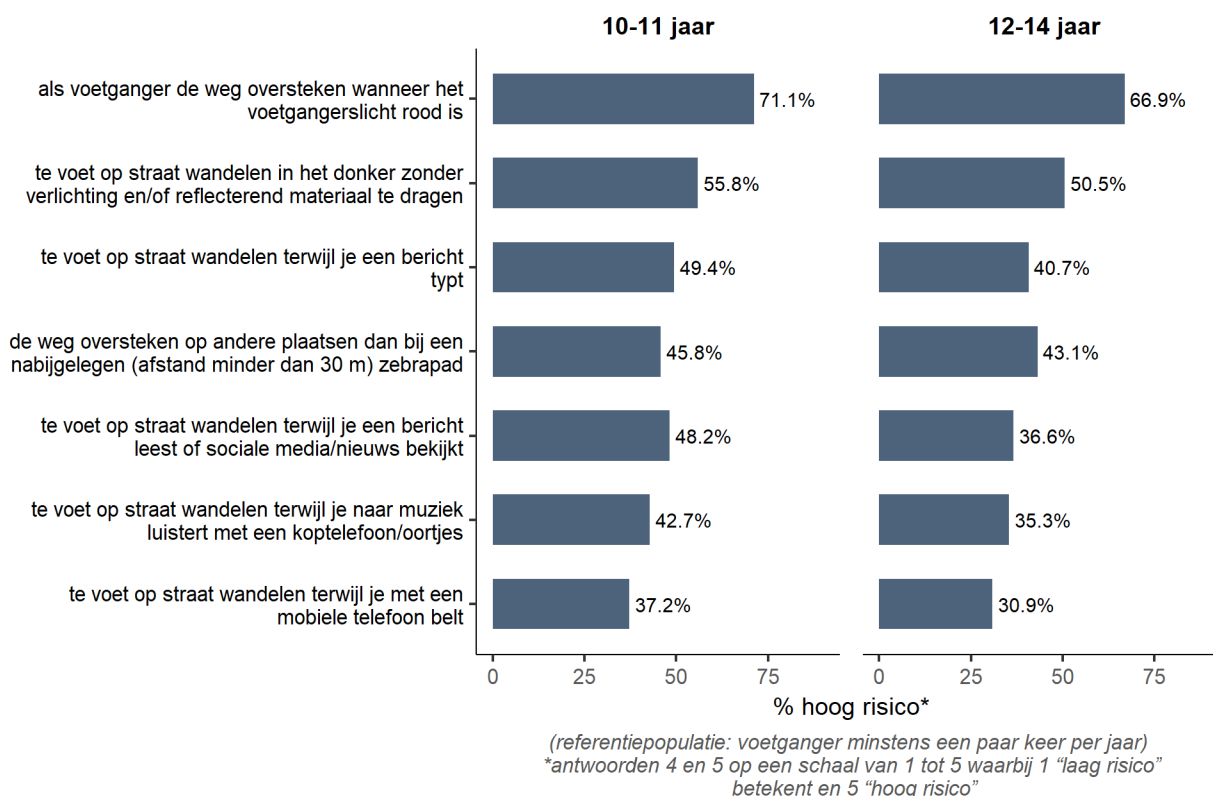


Figuur 9 Risicoperceptie als fietser, per leeftijdscategorie.

De leeftijd speelt een rol in de risicoperceptie van drie verkeersgedragingen als fietser: 'fietsen zonder helm', 'fietsen terwijl je naar muziek luistert' en 'fietsen terwijl je handenvrij belt met een mobiele telefoon'. Het aandeel van kinderen die dat gedrag beschouwen als risicovol is groter bij de leeftijdscategorie van 10-11 jaar dan bij de leeftijd van 12-14 jaar (respectievelijk 55,8% vs. 43,5%; 60,1% vs. 47,7%; 59,7% vs. 49,4%). Verschillen op basis van geslacht zijn er niet, behalve voor 'met de fiets de weg oversteken als het verkeerslicht op rood staat', wat meisjes riskanter vinden dan jongens (77,1% vs. 69,0%). De risicoperceptie verschilt niet per gewest, ongeacht het fietsgedrag.

3.1.6.2 Te voet gaan

Figuur 10 geeft het percentage weer van kinderen die aangeven dat een bepaald verkeersgedrag als voetganger riskant is (score 4-5). De resultaten worden voorgesteld per leeftijdsgroep. Meer details over leeftijd, geslacht en gewest alsook statistische informatie zijn terug te vinden in Tabel 12 in Bijlage 3.



Figuur 10 Risicoperceptie als voetganger, per leeftijdscategorie.

Zeven kinderen op tien (68,6%) vinden oversteken als het verkeerslicht op rood staat riskant. Dat gedrag is een inbreuk op de Belgische wegcode (art. 63.1.2) en minder dan de helft van de kinderen zegt dat de afgelopen 30 dagen te hebben gedaan (zie hoofdstuk 3.1.5.3.). 52,6% van de kinderen vindt te voet op straat wandelen in het donker zonder verlichting en/of reflecterend materiaal te dragen riskant. 'Te voet op straat wandelen terwijl je met een mobiele telefoon belt' is het verkeersgedrag dat kinderen bestempelen als het minst riskant (33,4%). Dat is geen inbreuk op de Belgische wegcode en slechts 25,0% van de kinderen geeft aan de afgelopen 30 dagen nooit 'op straat te voet te hebben gewandeld terwijl ze belden met een mobiele telefoon' (zie hoofdstuk 3.1.5.3.).

Algemeen gezien verandert de risicoperceptie van voetgangersgedrag van kinderen niet met de leeftijd, met uitzondering van te voet op straat wandelen terwijl je een bericht leest of typt op een mobiele telefoon, dat door 10-11-jarigen vaker wordt beschouwd als riskant dan door 12-14-jarigen (respectievelijk 48,2% vs. 36,6% en 49,4% vs. 40,7%).

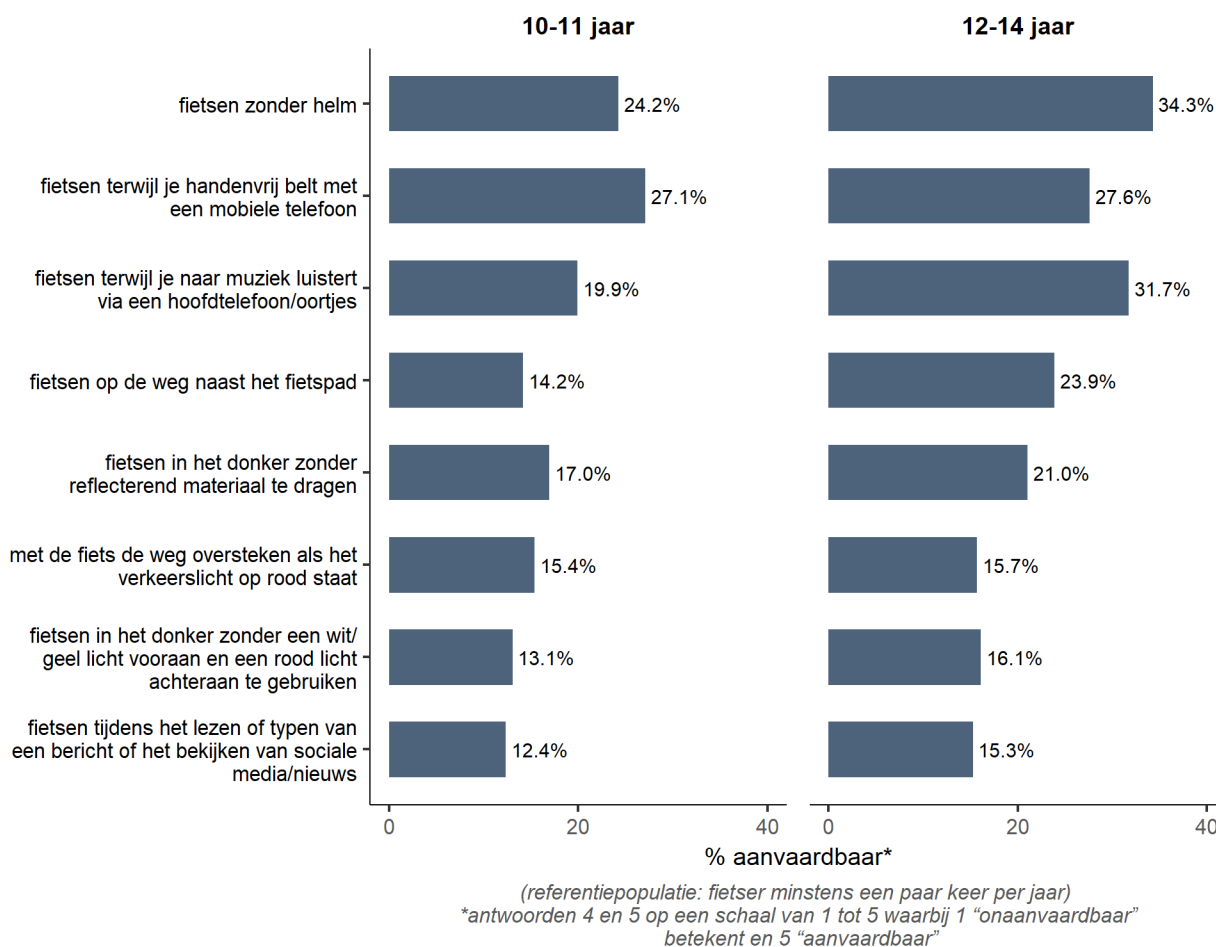
De risicoperceptie verschilt niet tussen jongens en meisjes. Er werden ook geen gewestelijke verschillen vastgesteld, tenzij voor 'de weg oversteken op andere plaatsen dan bij een nabijgelegen zebrapad'. Dat wordt in Vlaanderen minder vaak als riskant gezien dan in Brussel en Wallonië (35,6% vs. 52,7% en 55,6%).

3.1.7 Aanvaardbaarheid van bepaald verkeersgedrag – aangegeven door het kind

Om de aanvaardbaarheid van bepaald verkeersgedrag te beoordelen werd kinderen (10-14 jaar) gevraagd hoe aanvaardbaar ze een bepaald gedrag vinden. Ze konden dat aangeven op een schaal van 1 tot 5, waarbij 1 stond voor 'onaanvaardbaar' en 5 voor 'aanvaardbaar'. De vragen focusten op verkeersgedrag bij fietsers en voetgangers.

3.1.7.1 Fietsen

Figuur 11 geeft het percentage weer van kinderen die aangeven dat een bepaald verkeersgedrag als fietser aanvaardbaar is (score 4-5). De resultaten worden voorgesteld per leeftijdsgroep. Meer details over leeftijd, geslacht en gewest alsook statistische informatie zijn terug te vinden in Tabel 13 in Bijlage 3.



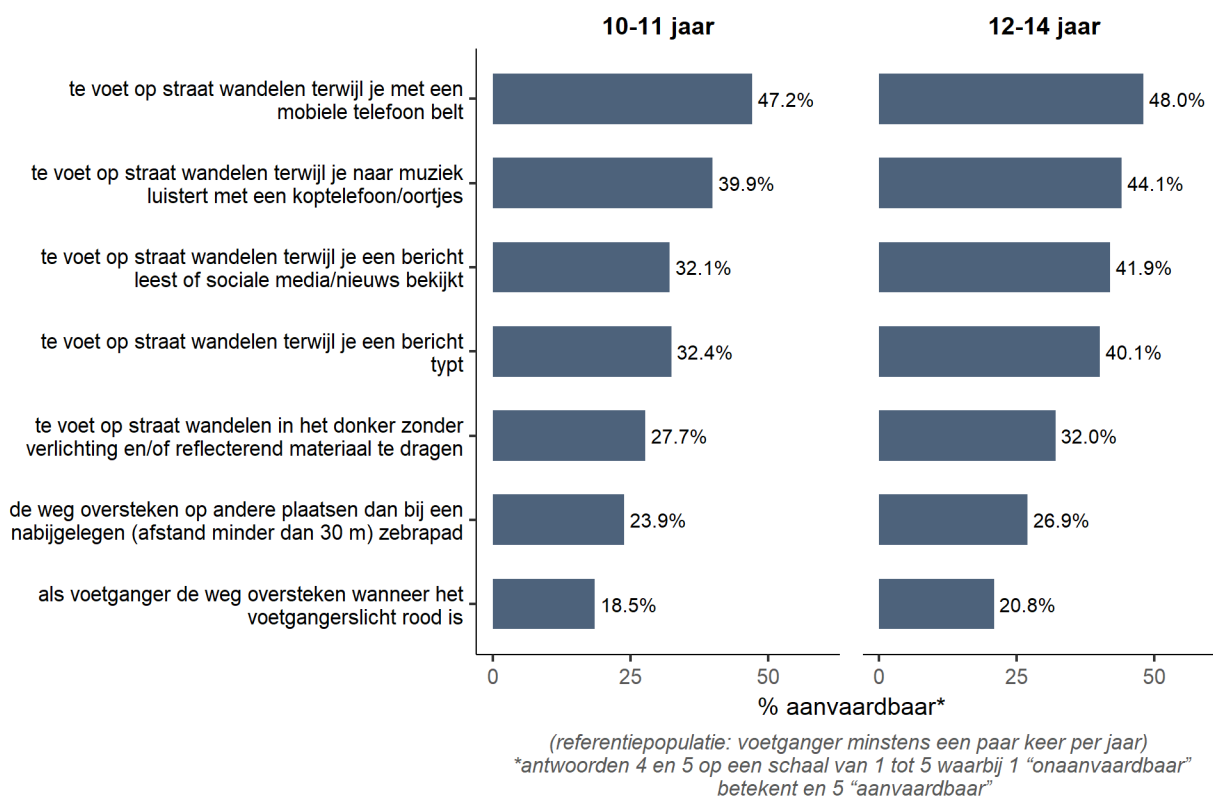
Figuur 11 Aanvaardbaarheid van bepaald verkeersgedrag als fietser, per leeftijdscategorie.

Over het algemeen tonen de resultaten aan dat de aanvaarding door kinderen van de geselecteerde fietsgedragingen vrij laag is. Het meest aanvaarde fietsgedrag in deze vergelijking is 'fietsen zonder helm' (30,4%), 'fietsen terwijl je handenvrij belt met een mobiele telefoon' (27,4%) en 'fietsen terwijl je naar muziek luistert via een hoofdtelefoon/oortjes' (27,2%). Het gedrag dat het minst werd aanvaard is 'fietsen tijdens het lezen of typen van een bericht of het bekijken van sociale media/nieuws' (14,1%), wat – in tegenstelling tot de andere drie – een inbreuk vormt op de Belgische wegcode (art. 8.4).

In welke mate die drie handelingen op de fiets worden aanvaard, hangt af van de leeftijd. Fietsen zonder helm, fietsen terwijl je naar muziek luistert en naast het fietspad fietsen wordt vaker als aanvaardbaar beschouwd door kinderen van 12-14 jaar dan door kinderen van 10-11 jaar (respectievelijk 34,3% vs. 24,2%; 31,7% vs. 19,9%; 23,9% vs. 14,2%). Voor geen van de fietsgedragingen in deze vergelijking werd er een verschil vastgesteld op basis van geslacht. Fietsen zonder helm wordt vaker beschouwd als aanvaardbaar in Vlaanderen (37,3%) dan in Wallonië (17,8%). Met de fiets de weg oversteken als het verkeerslicht op rood staat en fietsen in het donker zonder een wit/geel licht vooraan en een rood licht achteraan te gebruiken wordt meer aanvaard in Brussel dan in Wallonië (respectievelijk 25,9% vs. 10,7% en 23,7% vs. 10,0%). Die resultaten verschillen niet significant van die in Vlaanderen (27,7%).

3.1.7.2 Te voet gaan

Figuur 12 geeft het percentage weer van kinderen die aangeven dat een bepaald verkeersgedrag als voetganger aanvaardbaar is (score 4-5). De resultaten worden voorgesteld per leeftijdsgroep. Meer details over leeftijd, geslacht en gewest alsook statistische informatie zijn terug te vinden in Tabel 14 in Bijlage 3.



Figuur 12 Aanvaardbaarheid van bepaald verkeersgedrag als voetganger, per leeftijdscategorie.

Over het algemeen wordt alle voetgangersgedrag in deze vergelijking aanvaard door minder dan de helft van de kinderen. Het meest aanvaarde voetgangersgedrag in deze vergelijking is 'te voet op straat wandelen terwijl je met een mobiele telefoon belt' (47,7%), 'te voet op straat wandelen terwijl je naar muziek luistert met een koptelefoon/oortjes' (42,4%) en 'te voet op straat wandelen terwijl je een bericht leest of sociale media/nieuws bekijkt' (38,0%). Het gedrag dat het minst werd aanvaard is 'als voetganger de weg oversteken wanneer het voetgangerslicht rood is' (19,9%), wat – in tegenstelling tot de andere drie – een inbreuk vormt op de Belgische wegcode (art. 63.1.2).

Wat betreft de aanvaardbaarheid van voetgangersgedrag in het verkeer werden er geen grote verschillen vastgesteld op basis van geslacht of leeftijd. Enkel 'te voet op straat wandelen terwijl je een bericht leest of sociale media/nieuws bekijkt' wordt vaker aanvaardbaar gevonden door kinderen van 12-14 jaar dan door kinderen van 10-11 jaar (41,9% vs. 32,1%). Dergelijk gedrag wordt ook vaker aanvaardbaar gevonden door jongens dan door meisjes (42,4% vs. 33,4%). Er werden geen gewestelijke verschillen vastgesteld, tenzij voor voetgangersgedrag met betrekking tot de weg oversteken als het verkeerslicht rood is of op andere plaatsen dan bij een nabijgelegen zebrapad. De weg oversteken wanneer het voetgangerslicht rood is, wordt meer aanvaard in Brussel (29,7%) dan in Wallonië (13,8%). In Vlaanderen is dat 21,6%, wat niet significant verschilt van de andere twee gewesten. Het aandeel van kinderen die 'de weg oversteken op andere plaatsen dan bij een nabijgelegen zebrapad' aanvaardbaar vinden, is groter in Vlaanderen (29,0%) dan in Wallonië (18,6%).

3.2 Ouders van kinderen (0-14 jaar)

Dit hoofdstuk is gewijd aan de perceptie en meningen van ouders over de verkeersveiligheid van hun kinderen. De resultaten zijn gebaseerd op de antwoorden van de ouders, en niet op de antwoorden van de kinderen zoals in het vorige hoofdstuk. De resultaten worden weergegeven voor de ouders van de hele groep van kinderen van 0-14 jaar. Er zijn statistische verschillen naargelang de leeftijd, het geslacht van de ouder en het

gewest waar de ouder woont. Aangezien we niet weten welke leeftijd alle kinderen in het gezin van de ouder hebben, konden we niet analyseren of ouders met jonge kinderen er een andere mening en perceptie wat betreft verkeersveiligheid op na houden dan ouders met oudere kinderen. Het eerste onderdeel beschrijft de sociodemografische kenmerken van de ouders. De daaropvolgende delen gaan over verschillende thema's: de perceptie van ouders van de verkeersveiligheid in hun buurt/omgeving en de beleidsmaatregelen, hun mening over de verkeerseducatie op school en hun potentiële nood aan informatie over het correcte gebruik van kinderzitjes (kinderbeveiligingssystemen).

3.2.1 Sociodemografische informatie over de ouders van kinderen (0-14 jaar)

Tabel 3 geeft de gewogen sociodemografische informatie weer van de ouders van kinderen van 0-14 jaar die hebben deelgenomen aan het onderzoek. De resultaten worden weergegeven voor de hele oudersteekproef.

Tabel 3 Sociodemografische informatie over de ouders van kinderen (0-14 jaar).

	Gewogen %
Geslacht	
Man	46,2%
Vrouw	53,8%
Leeftijdsgroep	
18-24 jaar	15,2%
25-34 jaar	35,2%
35-44 jaar	38,4%
45+ jaar	11,2%
Gewest	
Brussel	12,2%
Vlaanderen	55,8%
Wallonië	32,0%
Taal die thuis hoofdzakelijk gesproken wordt	
Nederlands	49,0%
Frans	46,3%
Andere	4,7%
Aantal kinderen (0-17 jaar) in het gezin	
1	43,8%
2	38,7%
3+	17,4%
Opleidingsniveau	
Geen	1,5%
Lager onderwijs	5,2%
Secundair onderwijs	40,8%
Bachelorsdiploma of gelijkwaardig	33,9%
Masterdiploma of hoger	18,6%
Gezinsinkomen	
We kunnen comfortabel leven van ons huidige inkomen	27,1%
We komen net rond met ons huidige inkomen	43,8%
We hebben het moeilijk om rond te komen met ons huidige inkomen	23,9%
We hebben het heel moeilijk om rond te komen met ons huidige inkomen	5,2%
Leefomgeving van het gezin	
Platteland, met inbegrip van dorpen	35,5%
De buitenwijken rond een stad	26,6%
De stad	38,0%
Steekproefomvang*	1669

OPMERKINGEN: Vragen beantwoord door de ouders; * aantal ouders van kinderen van 0-14 jaar.

Na weging van de steekproef is het geslacht nagenoeg evenredig verdeeld binnen deze groep van ouders. De meeste ouders zijn tussen 25 en 44 jaar oud (73,6%). Ruim de helft van de ouders woont in Vlaanderen (55,8%), een derde in Wallonië (32,0%) en een tiende in Brussel (12,2%).

De helft van de ouders spreekt thuis Nederlands als hoofdtaal (49,0%), gevolgd door Frans (46,3%). Maar enkele ouders in dit onderzoek spreken thuis een andere taal (4,7%; hoofdzakelijk: Arabisch, Duits en Turks).

De meeste ouders leven in een gezin met 1-2 kinderen (82,5%) en amper een zesde (17,4%) leeft in een gezin met 3 of meer kinderen.

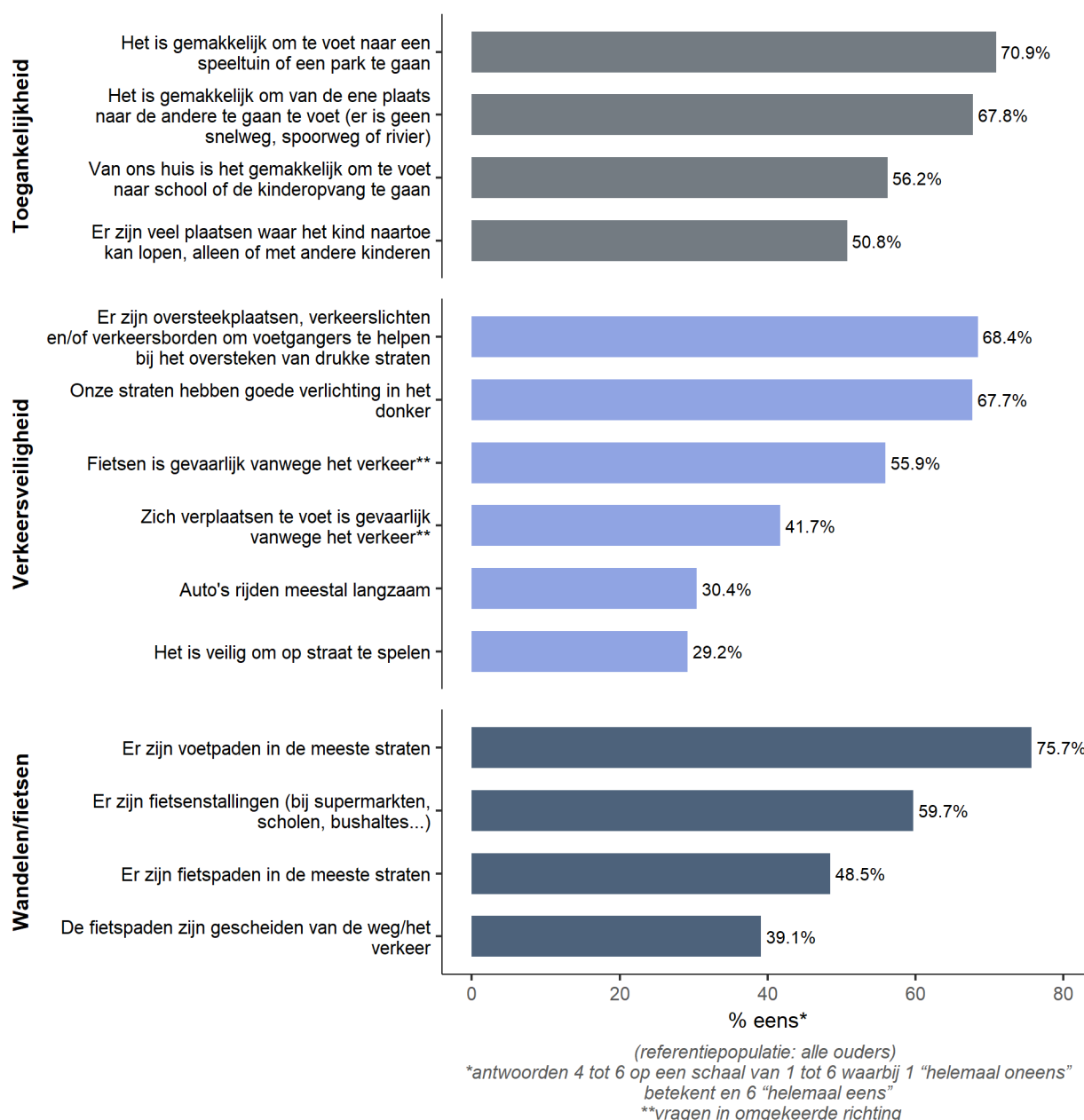
Ruim de helft van de ouders heeft minstens een bachelorsdiploma (52,5%), een minderheid van de ouders (6,7%) heeft geen diploma secundair onderwijs.

Wat betreft het gezinsinkomen geven de ouders van de meeste kinderen aan dat ze net rondkomen met hun huidige inkomen (43,8%) of comfortabel rondkomen (27,1%). Zowat een kwart van de ouders vindt het moeilijk (23,9%) of heel moeilijk (5,2%) om rond te komen met hun huidige inkomen.

De gebieden waar de gezinnen wonen zijn nagenoeg evenredig verdeeld (stad: 38,0%; platteland, met begrip van dorpen: 35,5%; buitenwijken rond een stad: 26,6%).

3.2.2 Perceptie van verkeerszekerheid van hun buurt – aangegeven door de ouder

Ouders van kinderen van 0-14 jaar werd gevraagd wat ze van de verkeersveiligheidssituatie in hun buurt vonden. Ze kregen daarbij verschillende uitspraken te zien over de bereikbaarheid van hun buurt, de verkeerssituatie en de voetgangers- en fietsvoorzieningen. Er werd hun gevraagd in welke mate ze het eens/oneens waren met die uitspraken. Ze konden dat aangeven op een schaal van 1 tot 6, waarbij 1 stond voor 'helemaal oneens' en 6 voor 'helemaal eens'. Figuur 13 geeft het percentage weer van ouders die aangeven dat ze het eens zijn met de uitspraak (score 4-6). De resultaten worden weergegeven voor de totale oudersteekproef. Meer details over leeftijd, geslacht en gewest alsook statistische informatie zijn terug te vinden in Tabel 15, Tabel 16 en Tabel 17 in Bijlage 4.



Figuur 13 Kenmerken van de buurt.

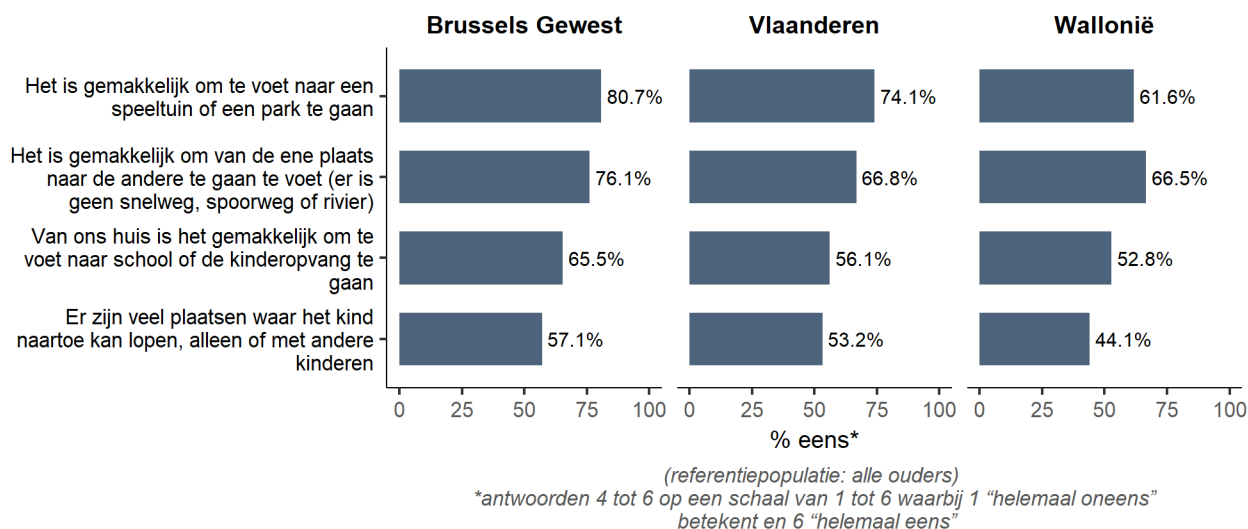
3.2.2.1 Perceptie van de bereikbaarheid van de buurt

Zowat zeven op tien ouders geven aan dat het in hun buurt 'gemakkelijk is om te voet naar een speeltuin of een park te gaan' (70,9%) en dat het 'gemakkelijk is om van de ene plaats naar de andere te gaan te voet (er is geen snelweg, spoorweg of rivier)' (67,8%). Nog altijd gaf meer dan de helft van de ouders aan dat het 'van ons huis gemakkelijk is om te voet naar school of de kinderopvang te gaan' (56,2%) of dat er 'veel plaatsen zijn waar het kind naartoe kan lopen, alleen of met andere kinderen' (50,8%).

Daarbij is geen duidelijk patroon naar boven gekomen wat betreft de leeftijd van de ouders. Enkel de perceptie van de ouders over hoe gemakkelijk het is om te voet van thuis naar school (of kinderopvang) te wandelen en de beschikbaarheid van plaatsen waar het kind naartoe kan lopen, verschilt met de leeftijd. Het aandeel ouders dat aangeeft 'Van ons huis is het gemakkelijk om te voet naar school of de kinderopvang te gaan' is groter bij de leeftijdscategorie van 25-44 jaar dan bij de jongere ouders (respectievelijk 58,7% bij 25-34 jaar en 58,3% bij 35-44 jaar vs. 47,8% bij ouders van 18-24 jaar). Het aandeel ouders dat aangeeft 'Er zijn veel plaatsen waar het kind naartoe kan lopen, alleen of met andere kinderen' is het laagst bij ouders van 25-34 jaar oud (43,5%) in vergelijking met de andere leeftijdscategorieën (55,6% bij de leeftijdscategorie 18-24 jaar, 52,4% bij 35-44 jaar en 61,3% bij ouders van 45 jaar of ouder).

Er werd geen verband vastgesteld met het geslacht, tenzij voor de beschikbaarheid van plaatsen waar het kind naartoe kan lopen. In verhouding geven meer vaders dan moeders aan dat er 'veel plaatsen zijn waar het kind naartoe kan lopen, alleen of met andere kinderen' (57,0% vs. 45,4%).

Voor alle indicatoren over de bereikbaarheid van de buurt zijn regionale verschillen vastgesteld (Figuur 14). In vergelijking met ouders in Wallonië vinden ouders in Brussel hun buurt gemakkelijker bereikbaar voor de 4 indicatoren. In vergelijking met ouders uit Vlaanderen geven meer ouders uit Wallonië aan dat er 'veel plaatsen zijn waar het kind naartoe kan lopen, alleen of met andere kinderen' (respectievelijk 53,2% vs. 44,1%) en dat het 'gemakkelijk is om te voet naar een speeltuin of een park te gaan' (respectievelijk 74,1% vs. 61,6%). In vergelijking met ouders uit Vlaanderen geven meer ouders uit Brussel aan dat het 'van ons huis gemakkelijk is om te voet naar school of de kinderopvang te gaan' (respectievelijk 56,1% vs. 65,5%) en dat het 'gemakkelijk is om van de ene plaats naar de andere te gaan te voet (er is geen snelweg, spoorweg of rivier)' (respectievelijk 66,8% vs. 76,1%).



Figuur 14 Kenmerken van de buurt – bereikbaarheid, per gewest.

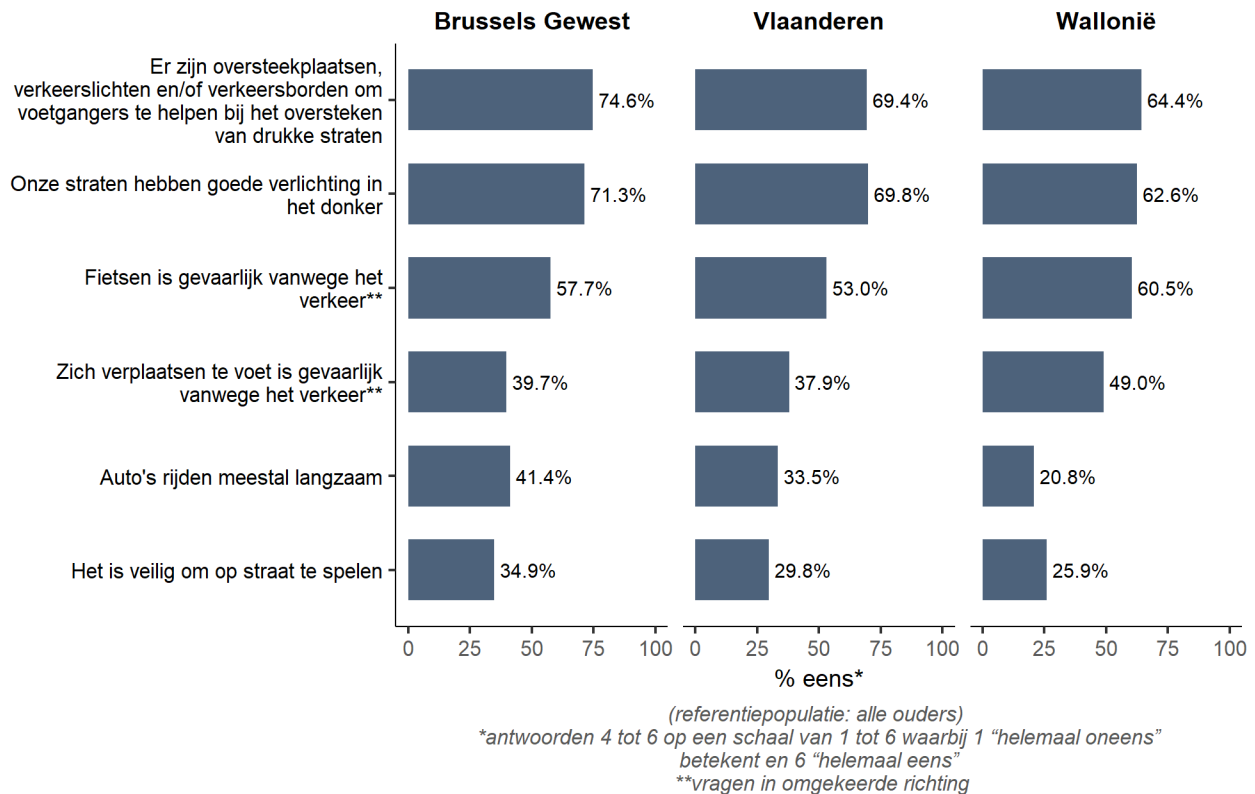
3.2.2.2 Perceptie van de verkeersveiligheid in de buurt

Twee derde van de ouders zegt 'Onze straten hebben goede verlichting in het donker' (67,7%) of 'Er zijn oversteekplaatsen, verkeerslichten en/of verkeersborden om voetgangers te helpen bij het oversteken van drukke straten' (68,4%). Ze zijn het meest bezorgd over de 'snelheid waarmee auto's rijden en de veiligheid van de kinderen wanneer ze op straat spelen'. Amper drie op tien ouders zegt 'Auto's rijden meestal langzaam' (30,4%) of 'Het is veilig om op straat te spelen' (29,2%).

De perceptie van de ouders wat betreft de veiligheid in hun buurt hangt af van de leeftijd – waarbij jongere ouders positiever ingesteld lijken te zijn wat betreft de veiligheid in hun buurt. Een derde van de ouders van 18-24 jaar (32,6%) is het ermee eens dat 'zich verplaatsen te voet gevaarlijk is vanwege het verkeer', terwijl dat bij ouders van 25-34 jaar 44,6% is. Vier op tien ouders van 18-24 jaar (41,4%) geven aan dat 'fietsen gevaarlijk is vanwege het verkeer', terwijl dat aandeel groter is in alle andere leeftijdscategorieën (55,4% bij de ouders van 25-34 jaar, 60,2% bij ouders van 35-44 jaar en 62,7% bij ouders van 45 jaar of ouder). Eenzelfde aandeel jonge ouders (42,6%) zegt dat 'auto's meestal langzaam rijden', terwijl de oudere leeftijdscategorieën die mening proportioneel veel minder toegedaan zijn (28,7% bij de ouders van 25-34 jaar, 28,1% bij ouders van 35-44 jaar en 27,1% bij de oudste ouders). Ook voor de stelling 'Het is veilig om op straat te spelen' is het aandeel ouders dat daarmee akkoord gaat hoger bij de ouders van 18-24 jaar (40,8%) dan bij de ouders van 25-34 jaar (24,7%), 35-44 jaar (29,4%) en 45 jaar of ouder (26,8%).

Over het algemeen houden vaders er wat betreft de verkeersveiligheid een positievere mening op na dan moeders. Proportioneel gezien geven meer vaders aan 'Auto's rijden meestal langzaam' (38,0% vs. 23,9%), 'Onze straten hebben goede verlichting in het donker' (72,8% vs. 63,3%), 'Er zijn oversteekplaatsen, verkeerslichten en/of verkeersborden om voetgangers te helpen bij het oversteken van drukke straten' (72,1% vs. 65,3%) en 'Het is veilig om op straat te spelen' (35,1% vs. 24,1%).

De manier waarop ouders de verkeersveiligheid in hun buurt ervaren, hangt af van het gewest, waarbij ouders in Wallonië het laagst scoren (Figuur 15). Tussen ouders in Vlaanderen en Brussel werden er geen verschillen vastgesteld. Het aandeel ouders dat aangeeft 'Zich verplaatsen te voet is gevaarlijk vanwege het verkeer', 'Fietsen is gevaarlijk vanwege het verkeer' of 'Onze straten hebben goede verlichting in het donker' is groter in Wallonië dan in Vlaanderen (respectievelijk 49,0% vs. 37,9%; 60,5% vs. 53,0% en 62,6% vs. 69,8%). Het aandeel ouders dat zegt 'Auto's rijden meestal langzaam' is hoger in Brussel (41,4%) dan in Wallonië (20,8%). Proportioneel gezien zeggen meer ouders in Brussel dan in Wallonië dat 'er oversteekplaatsen, verkeerslichten en/of verkeersborden zijn om voetgangers te helpen bij het oversteken van drukke straten' of dat 'het veilig is om op straat te spelen' (respectievelijk 74,6% vs. 64,4% en 34,9% vs. 25,9%).



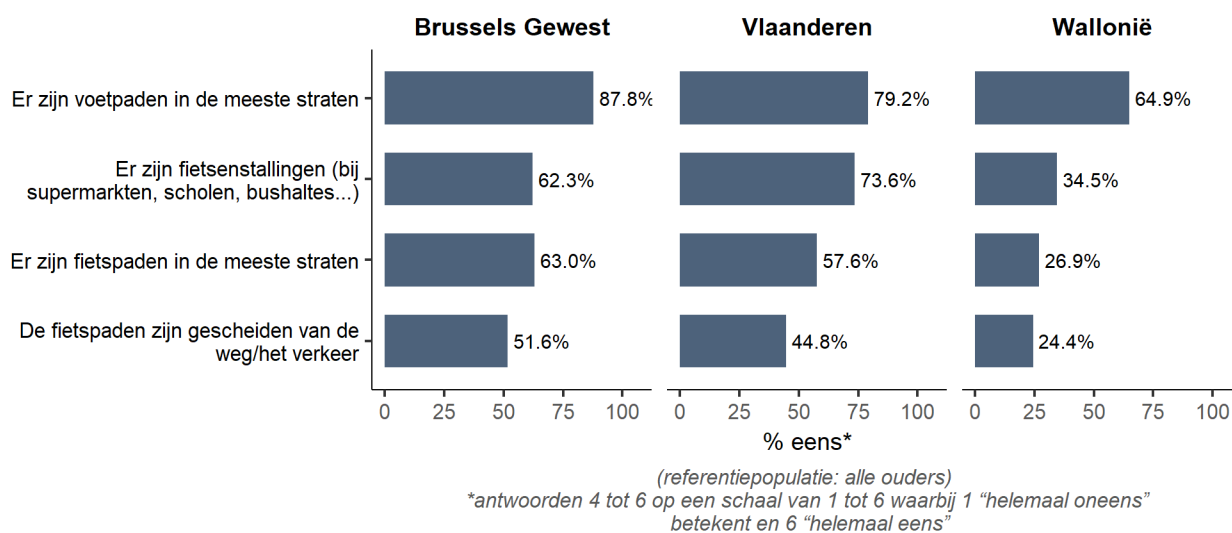
Figuur 15 Kenmerken van de buurt – verkeersveiligheid, per gewest.

3.2.2.3 Perceptie van voetgangers- en fietsvoorzieningen

Drie kwart van de ouders (75,7%) geeft aan 'Er zijn voetpaden in de meeste straten', zes op tien (59,7%) zeggen 'Er zijn fietsenstallingen (bij supermarkten, scholen, bushaltes...)', bijna de helft (48,5%) zegt 'Er zijn fietspaden in de meeste straten' en vier op tien (39,1%) geven aan 'De fietspaden zijn gescheiden van de weg/het verkeer'.

Hoe ouders staan tegenover voetgangers- en fietsvoorzieningen verandert niet met de leeftijd. Het aandeel ouders dat het heeft over het bestaan van alle genoemde voetgangers- en fietsvoorzieningen is hoger bij vaders dan bij moeders ('voetpaden in de meeste straten': 78,9% vs. 73,0%, 'fietspaden in de meeste straten': 51,5% vs. 45,9%, 'fietspaden zijn gescheiden van de weg/het verkeer': 44,3% vs. 34,6% en 'fietsenstallingen (bij supermarkten, scholen, bushaltes...)': 65,4% vs. 54,9%).

Voor alle indicatoren wat betreft voetgangers- of fietsvoorzieningen zijn er regionale verschillen, waarbij ouders in Wallonië het laagst scoren (Figuur 16). Het aandeel ouders dat aangeeft dat er 'voetpaden in de meeste straten zijn' is hoger in Brussel dan in Vlaanderen en Wallonië en ook hoger in Vlaanderen dan in Wallonië (87,8% vs. 79,2% vs. 64,9%). Proportioneel gezien zeggen in Vlaanderen meer ouders dan in Brussel en Wallonië dat er 'fietsenstallingen (bij supermarkten, scholen, bushaltes...) zijn', en ook in Brussel ligt hun aandeel hoger dan in Wallonië (73,6% vs. 62,3% vs. 34,5%). Het aandeel ouders dat aangeeft 'Er zijn fietspaden in de meeste straten' of 'De fietspaden zijn gescheiden van de weg/het verkeer' is dubbel zo laag in Wallonië (26,9% en 24,4%) dan in Vlaanderen (57,6% en 44,8%) en in Brussel (63,0% en 51,6%).



Figuur 16 Kenmerken van de buurt – voetgangers-/fietsvoorzieningen, per gewest.

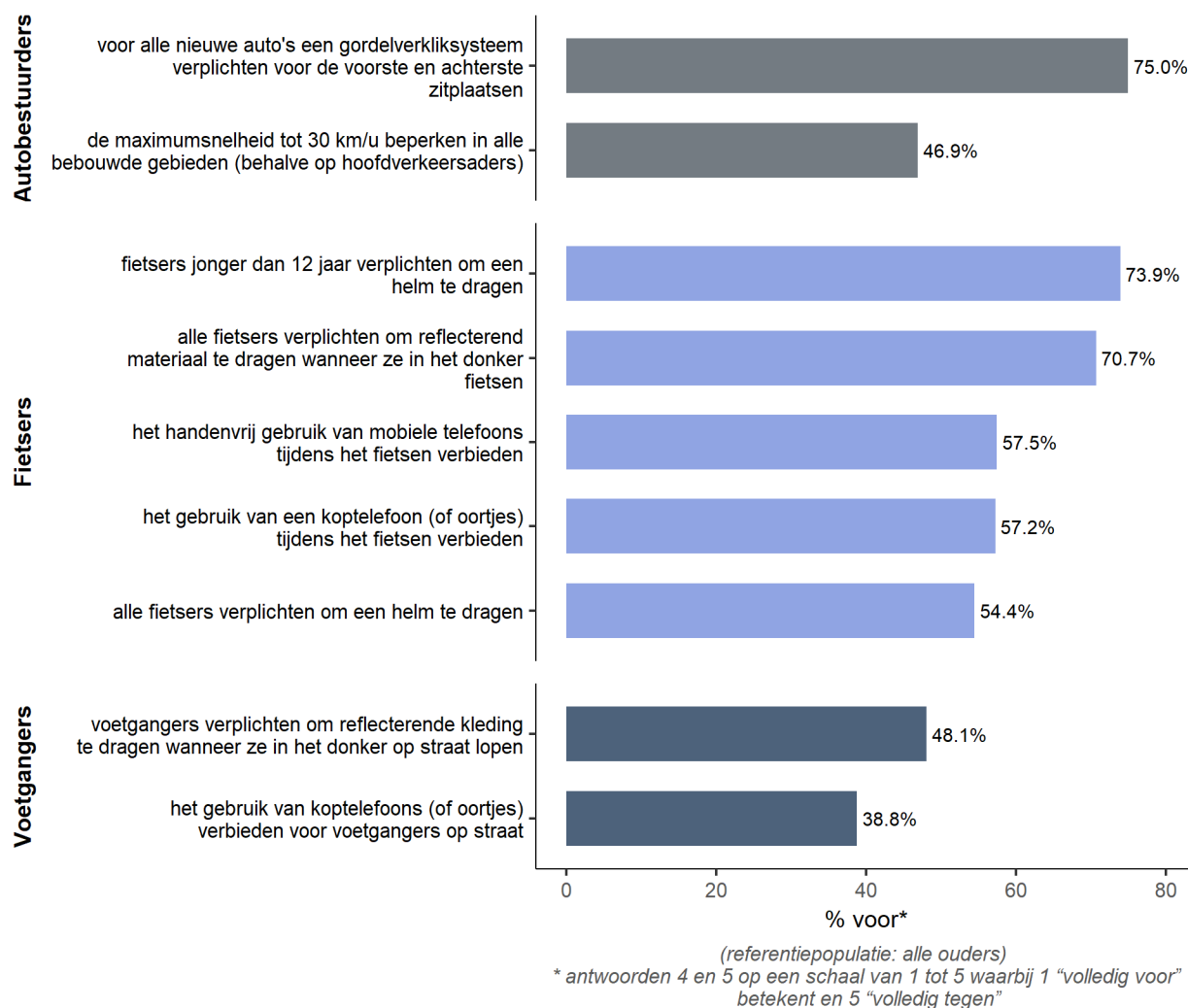
3.2.3 Steun voor beleidsmaatregelen – aangegeven door de ouder

Ouders van kinderen van 0-14 jaar werd gevraagd of ze achter bepaalde beleidsmaatregelen met betrekking tot de verkeersveiligheid van kinderen staan. Al die beleidsmaatregelen zijn in België nog niet opgenomen in de wet, maar maken deel uit van het publieke debat over bijkomende maatregelen om de verkeersveiligheid te verbeteren. De ouders konden hun antwoord aangeven op een schaal van 1 tot 5, waarbij 1 stond voor 'volledig tegen' en 5 voor 'volledig voor'. Figuur 17 geeft het percentage weer van ouders die aangeven dat ze voor een bepaalde beleidsmaatregel zijn (score 4-5). De resultaten worden weergegeven voor de totale oudersteekproef. Meer details over leeftijd, geslacht en gewest alsook statistische informatie zijn terug te vinden in Tabel 18 in Bijlage 4.

Ruim zeven ouders op tien staan achter wettelijke voorschriften die volgende aspecten opleggen: 'voor alle nieuwe auto's een gordelverklingsysteem verplichten voor de voorste en achterste zitplaatsen' (75,0%: deze maatregel is verplicht voor nieuwe auto's⁸), 'fietsers jonger dan 12 jaar verplichten om een helm te dragen' (73,9%) en 'alle fietsers verplichten om reflecterend materiaal te dragen wanneer ze in het donker fietsen' (70,7%). Minder dan de helft van de ouders staat achter wettelijke voorschriften die 'het gebruik van een koptelefoon (of oortjes) voor voetgangers op straat verbiedt' (38,8%), 'de maximumsnelheid tot 30 km/u beperkt in alle bebouwde gebieden' (46,9%) en 'voetgangers verplicht om reflecterende kleding te dragen wanneer ze in het donker op straat lopen' (48,1%).

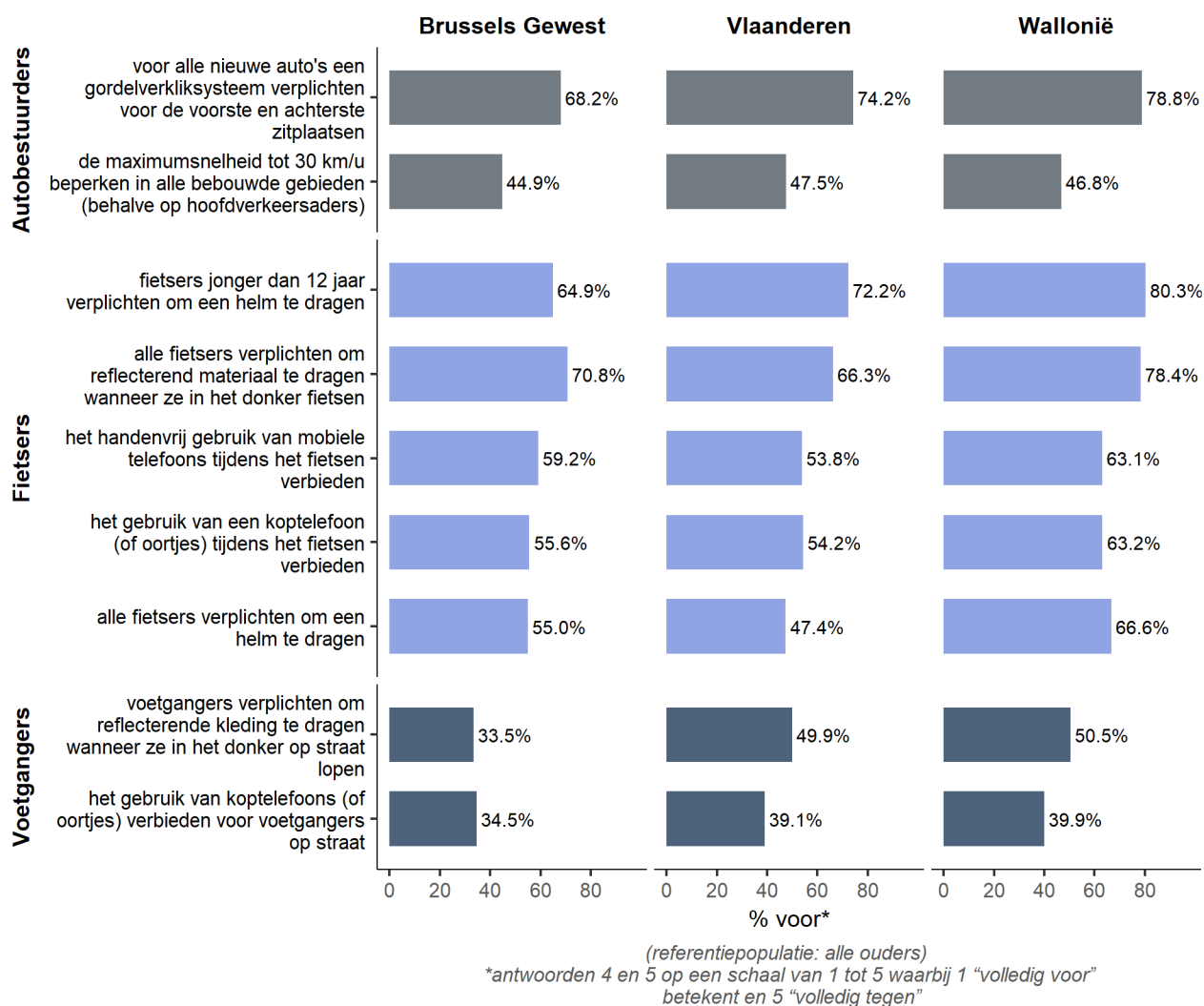
De resultaten tonen aan dat voor alle aangehaalde beleidsmaatregelen de steun toeneemt met de leeftijd en dat moeders meer achter dergelijke beleidsmaatregelen staan dan vaders (met uitzondering van 'het gebruik van koptelefoons (of oortjes) verbieden voor voetgangers op straat', waarvoor er geen verschil is).

⁸ Reglement nr. 16 van de Economische Commissie voor Europa van de Verenigde Naties (VN/ECE) — Uniforme bepalingen voor de goedkeuring van: I. Veiligheidsgordels, beveiligingssystemen, kinderbeveiligingssystemen en Isofix-kinderbeveiligingssystemen voor de inzittenden van motorvoertuigen II. Voertuigen uitgerust met veiligheidsgordels, veiligheidsgordelverklingsystemen, beveiligingssystemen, kinderbeveiligingssystemen en Isofix-kinderbeveiligingssystemen en i-Size-kinderbeveiligingssystemen [2018/629]



Figuur 17 Steun voor beleidsmaatregelen.

Er zijn ook regionale verschillen, maar met een minder duidelijk uitgesproken patroon (Figuur 18). Bijna alle beleidsmaatregelen kunnen op meer bijval rekenen van ouders uit Wallonië dan van ouders uit Brussel en Vlaanderen. De resultaten verschillen niet significant tussen Brussel en Vlaanderen, tenzij voor de steun voor een wettelijke voorschrift die 'voetgangers verplicht om reflecterende kleding te dragen wanneer ze in het donker op straat lopen', waarvoor meer steun bestaat bij ouders in Wallonië en Vlaanderen dan bij ouders in Brussel (50,5% en 49,9% vs. 33,5%).

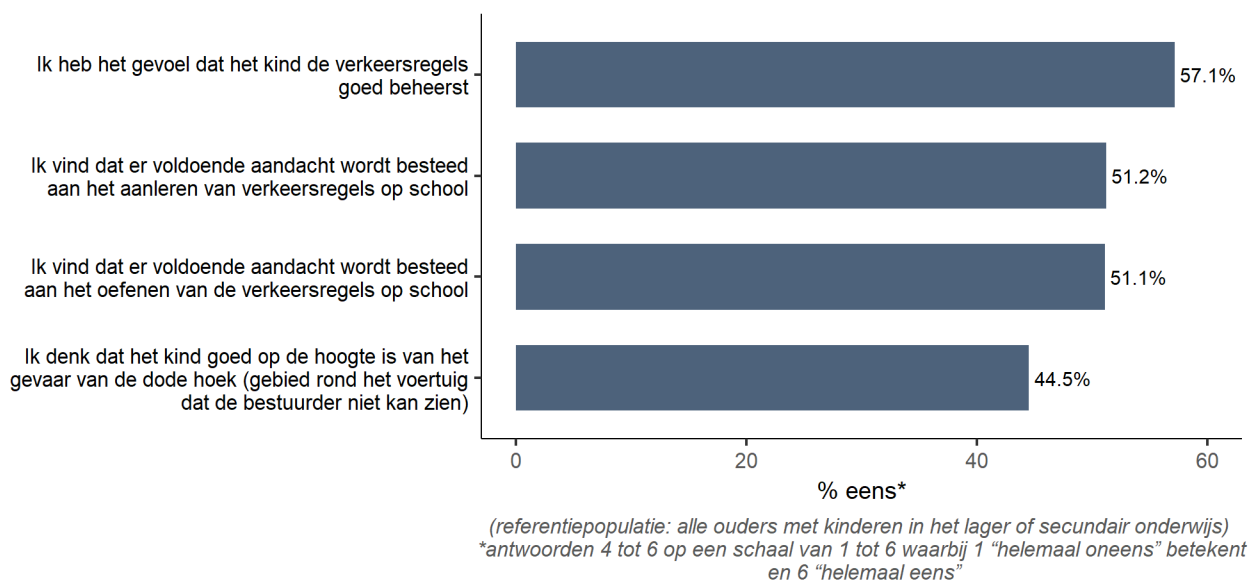


Figuur 18 Steun voor beleidsmaatregelen, per gewest.

3.2.4 Mening en over verkeerseducatie op school – aangegeven door de ouder

Om de mening van ouders over de verkeerseducatie van hun kinderen op school te beoordelen, werd hun gevraagd of ze het eens waren met een bepaalde stelling of niet. Ze konden dat aangeven op een schaal van 1 tot 6: 1 betekende 'helemaal oneens' en 6 'helemaal eens'. Deze vraag werd gesteld aan ouders van kinderen in de lagere en middelbare school (n=893). Figuur 19 geeft het percentage weer van ouders die aangeven dat ze het eens zijn met de uitspraak (score 4-6). De resultaten worden weergegeven voor de totale oudersteekproef. Meer details over leeftijd, geslacht en gewest alsook statistische informatie zijn terug te vinden in Tabel 19 in Bijlage 4.

Amper zes ouders op tien vinden dat 'het kind de verkeersregels goed beheerst' (57,1%). Zowat de helft van de ouders vindt dat er voldoende aandacht wordt besteed aan 'het aanleren van verkeersregels op school' (51,2%) en aan 'het oefenen van de verkeersregels op school' (51,1%). Bijna de helft van de ouders vindt dat 'het kind goed op de hoogte is van het gevaar van de dode hoek' (44,5%).



Figuur 19 Meninge over verkeersopvoeding.

De meningen van de ouders veranderen niet met de leeftijd. Meer vaders dan moeders zijn het eens met de hoeveelheid 'aandacht die wordt besteed aan het aanleren van verkeersregels op school', het feit 'dat het kind de verkeersregels goed beheerst' en dat 'het kind goed op de hoogte is van het gevaar van de dode hoek'. Hetzelfde patroon komt terug bij de 'aandacht die wordt besteed aan het oefenen van de verkeersregels op school', maar het verschil is niet statistisch significant.

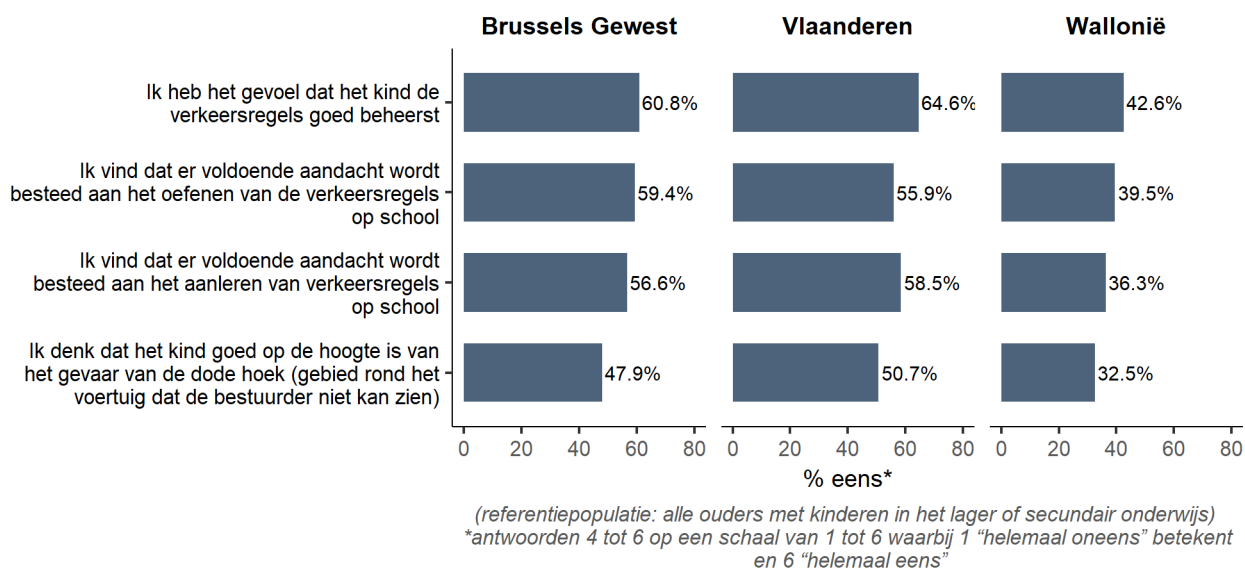


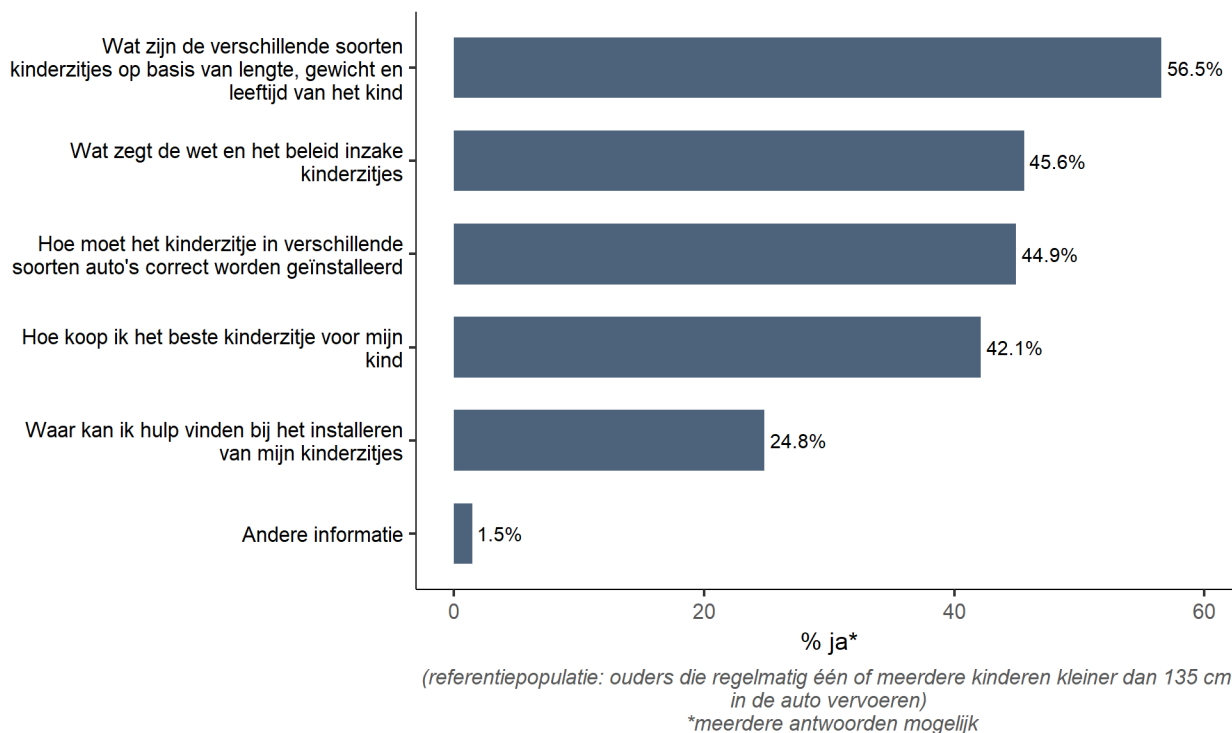
Figure 20 Meninge over verkeersopvoeding, per gewest.

De resultaten tonen een duidelijk regionaal patroon aan. Ouders uit Wallonië zijn naar eigen zeggen minder tevreden met de verkeerseducatie van hun kinderen dan ouders uit Vlaanderen of Brussel. Minder ouders uit Wallonië vinden dat 'het kind de verkeersregels goed beheerst' en dat het goed op de hoogte is van het gevaar van de dode hoek. Bovendien vinden ze dat er niet genoeg aandacht wordt besteed aan 'het aanleren van verkeersregels' en aan 'het oefenen van de verkeersregels' op school.

3.2.5 Nood aan informatie over het correcte gebruik van kinderzitjes – aangegeven door de ouder

Ouders werd ook gevraagd om aan te geven welk soort informatie hen zou helpen bij het correcte gebruik van kinderzitjes in de auto. De vraag werd enkel gesteld aan ouders die aangaven regelmatig kinderen kleiner dan 135 cm in de auto te vervoeren (n=1114). Zij konden verschillende opties in een vooraf opgestelde lijst van zes suggesties aanduiden. Figuur 21 geeft het percentage weer van ouders die aangaven dat een bepaald soort informatie hen zou helpen bij het correcte gebruik van kinderzitjes in de auto. De resultaten worden weergegeven voor de totale oudersteekproef. Meer details over leeftijd, geslacht en gewest alsook statistische informatie zijn terug te vinden in Tabel 20 in Bijlage 4.

Ruim de helft van de ouders (56,5%) die regelmatig kinderen kleiner dan 135 cm in de auto vervoeren, geeft aan dat de informatie over verschillende soorten kinderzitjes op basis van lengte, gewicht en leeftijd van het kind hen zou helpen, gevolgd door informatie over 'de wet en het beleid inzake kinderzitjes' (45,6%), 'hoe moet het kinderzitje in verschillende soorten auto's correct worden geïnstalleerd' (44,9%) en 'hoe koop ik het beste kinderzitje voor mijn kind' (42,1%). Het minst nuttig is volgens de ouders informatie over 'waar kan ik hulp vinden bij het installeren van mijn kinderzitjes' (24,8%) en maar heel weinig ouders (1,5%) geven aan dat ze 'andere informatie' nodig hebben. Er is geen duidelijk leeftijds patroon wat betreft de nood aan informatie over het correcte gebruik van kinderzitjes.



Figuur 21 Nood aan informatie over het correcte gebruik van kinderzitjes.

Meer moeders dan vaders geven aan nood te hebben aan informatie over 'verschillende soorten kinderzitjes op basis van lengte, gewicht en leeftijd van het kind' (63,5% vs. 48,3%), 'de wet en het beleid inzake kinderzitjes' (49,4% vs. 41,0%), en 'hoe koop ik het beste kinderzitje voor mijn kind' (45,2% vs. 38,4%).

Regionale verschillen werden vastgesteld voor de nood aan informatie over 'de verschillende soorten kinderzitjes op basis van lengte, gewicht en leeftijd van het kind' en 'de wet het beleid inzake kinderzitjes'. Flamse ouders hebben meer nood aan informatie voer de wetgeving inzake kinderzitjes dan ouders uit Brussel (48,3% vs. 36,1%) en Waalse ouders hebben meer nood aan infomatie over de verschillende soorten kidnderzitjes dan Brusslse ouders (62,3% vs. 47,7%).

3.3 Beperkingen van het onderzoek

Het oorspronkelijke doel van dit onderzoek was om diepgaandere inzichten te verwerven in de perceptie van verkeersveiligheid door kinderen en ouders op basis van een gecombineerde benadering van kwalitatieve en kwantitatieve onderzoeksmethodes. De idee was om kinderen op school op te zoeken om hun perceptie van verkeersveiligheid te beoordelen op basis van een kwalitatieve aanpak en om de perceptie van de ouders te beoordelen op basis van een kwantitatief online panelonderzoek. Door de aanhoudende covidbeperkingen in Belgische scholen tijdens de looptijd van dit project was een onderzoek op school niet haalbaar. Daarom moest het onderzoek worden aangepast, waarbij we besloten om de online vragenlijst uit te breiden om zo ook informatie van kinderen te kunnen verzamelen.

Die online vragenlijst heeft enkele algemene beperkingen die verband houden met online panelonderzoeken en zelfverklaard gedrag in het algemeen.

Wat betreft de groep kinderen gebruikten we quota voor leeftijd, geslacht en gewest om de representativiteit van de steekproef voor de kinderen van 0-14 jaar in België te verbeteren. Aangezien we met een online panel werken, is zo'n aanpak altijd vatbaar voor systematische invloeden van andere sociodemografische verschillen die we niet hebben gecontroleerd bij de analyse van dit rapport. Bij een verdere analyse van de voorliggende gegevens wordt best rekening gehouden met bijkomende sociodemografische variabelen (bv. regressiemodellen). Bovendien konden we door de manier waarop het onderzoek is opgebouwd niet controleren of de informatie van de kinderen werd ingevuld door de kinderen zelf of door de ouders. Evenmin konden we beoordelen of de ouders de informatie hebben ingevuld samen met het kind, wat zou kunnen leiden tot een vooringenomenheid (onder invloed van sociale wenselijkheid). Deze kritische bemerkingen gelden niet specifiek voor dit onderzoek, maar ook in het algemeen voor alle online vragenlijsten in een panelonderzoek.

Vragenlijstonderzoek met zelfverkleerde informatie is altijd onderhevig aan algemene antwoordtrends en vooringenomenheid (bv., Lajunen et al., 1997; Tellis & Chandrasekaran, 2010), de neiging van respondenten om antwoorden te geven die een gunstig beeld van zichzelf schetsen (sociale wenselijkheid), misbegrepen vragen (bv. vragen met moeilijke woorden of lange vragen), of onbedoeld foutieve antwoorden door geheugenfouten (herinneringsfouten) (Choi & Pak, 2005; Krosnick & Presser, 2010; Pires et al., 2020); enkele voorbeelden: (1) we beoordelen geen feitelijk ongevalrisico van bepaald gedrag, maar wel de perceptie van kinderen van het risico; (2) we beoordelen niet de eigenlijke kwaliteit van de buurt of de verkeerseducatie van het kind, maar wel de perceptie van de ouders daarover, die zou kunnen zijn beïnvloed door bv. regionale (culturele) verschillen in het uitdrukken van kritische standpunten; (3) we weten niet of zelfverklaard (onveilig of zelfs onwettelijk) gedrag onderschat wordt omdat de kinderen zo'n gedrag niet durven toe te geven; (4) we weten niet of zelfverklaard gedrag onderschat wordt omdat kinderen zich niet herinneren of ze dergelijke dingen de afgelopen 30 dagen hebben gedaan.

Daarnaast moet benadrukt worden dat bepaalde vergelijkingen tussen subgroepen misschien niet werden geïdentificeerd als significante verschillen omdat de steekproefomvang van de subgroepen te klein was (gebrek aan kracht).

Een grote beperking van het onderzoek was de moeilijkheid om informatie van kinderen van 0-9 jaar te beoordelen. Met het oog op de cognitieve en fysieke ontwikkeling van een kind moeten vragenlijsten en de procedure voor het ondervragen van kinderen worden afgestemd op de noden van het kind. Aangezien dit onderzoek beperkt was tot een online panelonderzoek hebben we getracht wat meer informatie over jongere kinderen te beoordelen door de ouders te vragen enkele vragen te beantwoorden voor hun kinderen van 0-9 jaar. Die aanpak bleek uiteindelijk (te) complex. De data cleaning toonde aan dat er tegenstrijdigheden waren door het feit dat ouders ofwel hun eigen perceptie gaven of antwoordden in naam van een ander kind (bv. voor enkele kinderen jonger dan 1 jaar antwoordden sommige ouders dat ze groter waren dan 135 cm, dat ze naar de middelbare school gaan of dat ze een step of skateboard gebruiken of met de fiets naar school gaan). Daarom werd besloten om die informatie niet mee te nemen in de analyse van dit rapport. Nog een beperking van dit onderzoek was dat het werd gevoerd bij slechts een kleine steekproef van kinderen en ouders. Daarnaast vroeg de vragenlijst omwille van de GDPR-regels niet naar de leeftijd van alle kinderen in het gezin van de ouder. Daarom konden we niet analyseren of ouders met jonge kinderen er een andere mening en perceptie wat betreft verkeersveiligheid op na houden dan ouders met oudere kinderen.

In een vervolgonderzoek zal de oorspronkelijke idee om een kwalitatieve aanpak te gebruiken voor de beoordeling van de percepties van de kinderen worden voortgezet (zie ook onderdeel 4.3).

4 Conclusies en aanbevelingen

Verkeerssystemen moeten zo ontworpen zijn dat kinderen veilig aan het verkeer kunnen deelnemen. Kinderen zijn kwetsbare weggebruikers die nood hebben aan bescherming (ETSC, 2018). De 'safe system approach' streeft een verbetering van de verkeersveiligheid na. Ze kan helpen kinderen te beschermen want ze legt de nadruk op menselijke kwetsbaarheid en feilbaarheid, en ze is erop gericht alle lagen van een beschermend systeem te verbeteren (All For Zero, 2023; European Commission, 2018b). Bovendien is in België de aanpak op basis van 'kindnormen', waarbij men een omgeving wil creëren waarin kinderen veilig aan het verkeer kunnen deelnemen, een belangrijk thema in de federale en regionale verkeersveiligheidsplannen en wordt er ook door de Gezinsbond op gehamerd. Daarom geven we in dit laatste hoofdstuk niet alleen een samenvatting van de belangrijkste bevindingen van dit onderzoek, maar ook een overzicht van de algemene aanbevelingen ter bevordering van de verkeersveiligheid van kinderen. We reiken ook suggesties aan voor verder onderzoek.

De conclusie is opgesplitst in twee onderdelen: belangrijke bevindingen uit de antwoorden van (1) de kinderen (10-14 jaar) en (2) de ouders van kinderen (0-14 jaar). Waar mogelijk werd een voorzichtige vergelijking gemaakt met de algemene volwassen bevolking die woonachtig is in België, op basis van de resultaten van ESRA2⁹ (Meesmann et al., 2022; Schinckus et al., 2021) en de meest actuele nationale verkeersonveiligheidsenquête (NVOV)¹⁰ (Vias institute, 2023). De algemene bevindingen ter bevordering van de verkeersveiligheid van kinderen zijn gebaseerd op en deels overgenomen uit de volgende twee rapporten: Europese Commissie (2023a), Vias institute (2022).

4.1 Belangrijke bevindingen van dit onderzoek

4.1.1 Kinderen (10-14 jaar)

De informatie hierna is gebaseerd op de zelfverklaarde gedragingen, subjectieve percepties en persoonlijke meningen van kinderen tussen 10 en 14 jaar, die werden aangegeven in dit Belgische onderzoek.

Gebruik van vervoersmiddelen en naar school gaan

In België zijn dit de populairste vervoersmiddelen bij kinderen van 10-14 jaar: te voet, personenwagen als passagier, fiets en openbaar vervoer. In vergelijking met volwassenen die in België wonen, zijn kinderen meer dan volwassenen geneigd de fiets te nemen (Furian et al., 2021; Schinckus et al., 2021). De meeste kinderen van 10-14 jaar gaan te voet naar school (31,2%), gevolgd door het openbaar vervoer (18,9%), met een personenwagen als passagier (17,9%) of met de fiets (17,7%). Zowat de helft van de kinderen geeft aan regelmatig alleen naar school te gaan en als ze niet alleen zijn, worden ze meestal begeleid door een volwassene die in hun huis woont.

Veiligheidsgevoel

Kinderen van 10-14 jaar voelen zich het veiligst in de personenwagen als passagier, gevolgd door het openbaar vervoer en te voet. Ze voelen zich minder veilig met het skateboard, andere vervoersmiddelen of op de fiets als passagier. Voor volwassenen die in België wonen, zijn dit de veiligste vervoersmiddelen volgens het ESRA2-onderzoek: openbaar vervoer, personenwagen als bestuurder, te voet en personenwagen als passagier (Furian et al., 2021; Schinckus et al., 2021). Volgens de NVOV zijn dat openbaar vervoer, bestelwagen/busje, personenwagen als passagier, te voet en personenwagen als bestuurder (Vias institute, 2023).

Zelfverklaard verkeersgedrag

Uit dit onderzoek blijkt dat de meeste kinderen zich naar eigen zeggen veilig gedragen in het verkeer. Het meest genoemde onveilige fietsgedrag is 'fietsen zonder helm'. Een kwart van de kinderen (26,3%) zegt de afgelopen 30 dagen niet te hebben gefietst zonder helm. Anders gezegd, drie kwart van de kinderen heeft zich de afgelopen 30 dagen minstens één keer aan dergelijk gedrag bezondigd. In deze vergelijking is het vaakst genoemde onveilige verkeersgedrag als voetganger 'te voet op straat wandelen terwijl je een mobiele telefoon gebruikt': 25,0% van de kinderen geeft aan de afgelopen 30 dagen niet op straat te hebben

⁹ De tweede editie van de 'E-Survey on Road users' Attitudes', uitgevoerd in België in 2018.

¹⁰ Jaargang 2023 van de Nationale Verkeersonveiligheidsenquête, uitgevoerd in België in 2022.

gewandeld terwijl ze met een mobiele telefoon belden; 26,4% zegt niet op straat te hebben gewandeld terwijl ze een bericht aan het typen waren en 27,5% zegt niet op straat te hebben gewandeld terwijl ze een bericht lazen of sociale media/nieuws bekeken. Dat zijn allemaal gedragingen die in België niet onwettig zijn.

Vergeleken met het zelfverklaarde gedrag van volwassenen scoren kinderen vaak beter, bijvoorbeeld voor fietsen met een helm. 26,3% van de kinderen geeft aan de afgelopen 30 dagen niet te hebben gefietst zonder helm, bij de volwassenen is dat volgens het ESRA2-onderzoek amper 17,2%. Vooral het gebruik van een mobiele telefoon tijdens het fietsen lijkt meer ingeburgerd te zijn bij kinderen dan bij volwassenen volgens het ESRA2-onderzoek. Amper 61,5% van de kinderen geeft aan nog nooit te hebben gefietst terwijl ze een bericht lazen of typten of sociale media/nieuws bekeken. Bij de volwassenen is dat 77,5% (Achermann Stürmer et al., 2020; Schinckus et al., 2021). Twee derde van de kinderen (66,1%) zegt de afgelopen 30 dagen niet meegereden te hebben in een auto zonder hun gordel te dragen. Dat lijkt in dezelfde lijn te liggen als het zelfverklaarde gedrag van volwassenen (Nakamura et al., 2020; Schinckus et al., 2021). Deze twee gedragingen vormen een inbreuk op de Belgische wegcode.

Risicoperceptie

De meeste kinderen tussen 10 en 14 jaar vinden 'de weg oversteken bij een rood verkeerslicht' (voor fietsers: 73,0%; voor voetgangers: 68,6%) en 'fietsen zonder licht' (69,2%) of 'te voet op straat wandelen zonder reflecterend materiaal' (52,6%) riskant gedrag van fietsers en voetgangers. Ruim de helft van de kinderen vindt 'een mobiele telefoon gebruiken' riskant tijdens het fietsen (lezen of typen van een bericht: 69,0%; bellen met een mobiele telefoon in de hand: 53,4%) maar minder dan de helft van de kinderen vindt hetzelfde gedrag riskant als voetganger (een bericht typen: 44,2%; een bericht lezen: 41,3%; bellen: 33,4%). In België is het gebruik van een mobiele telefoon in de hand verboden voor fietsers, maar niet voor voetgangers. 'Fietsen zonder helm' (48,3%) en 'het gebruik van een mobiele telefoon terwijl je te voet op straat wandelt' (33,4%) worden het minst riskant bevonden in deze vergelijking voor fietsers en voetgangers. Beide gedragingen zijn in België niet onwettig. Meestal wordt een inbreuk riskanter bevonden dan gedrag dat wel wettig is, behalve in het geval van 'te voet op straat wandelen in het donker zonder reflecterend materiaal te dragen'. Hoewel reflecterend materiaal niet verplicht is, ervaren kinderen het niet dragen ervan als zeer riskant. Gedragingen die als riskanter ervaren worden, worden trouwens minder vaak aangegeven.

Aanvaardbaarheid van onveilig verkeersgedrag

Over het algemeen tonen de resultaten aan dat de aanvaarding door kinderen van onveilig fietsgedrag vrij laag is. Bovendien aanvaarden kinderen eerder onveilig voetgangersgedrag dan onveilig fietsgedrag. Van het beoordeelde fietsgedrag wordt 'fietsen zonder helm' door kinderen het meest (30,4%) en 'fietsen tijdens het lezen of typen van een bericht of het bekijken van sociale media/nieuws' het minst (14,1%) aanvaard. Voor voetgangers is dat respectievelijk 'te voet op straat wandelen terwijl je met een mobiele telefoon belt' (47,7%) en 'als voetganger de weg oversteken wanneer het voetgangerslicht rood is' (19,9%). De twee gedragingen die de kinderen het minst aanvaarden zijn volgens de Belgische wegcode allebei inbreuken.

Leeftijdsverschillen

We nemen statistisch gezien sterke leeftijdsverschillen waar in het gebruik van openbaar vervoer, alleen naar school gaan en onveilig gedrag bij fietsers en voetgangers (autonome vervoersmiddelen). In die mate zelfs dat er in de groep van 12- tot 14-jarigen bijna dubbel zoveel onveilig voetgangersgedrag aangegeven werd als in de groep van 10- tot 11-jarigen. In lijn met dit resultaat wordt onveilig fiets- en voetgangersgedrag vaker als riskant en onaanvaardbaar ervaren door kinderen van 10-11 jaar dan door kinderen van 12-14 jaar.

Geslachtsgebonden verschillen

De verschillen op basis van geslacht zijn miniem. Dat is zo voor het gebruik van vervoersmiddelen, naar school gaan, de waargenomen veiligheid, risicoperceptie of aanvaardbaarheid van onveilige verkeersgedragingen. De meest opvallende geslachtsgebonden verschillen stellen we vast in onveilig fietsgedrag. Jongens zullen vaker onveilig fietsgedrag aangeven dan meisjes. Dit laatste resultaat ligt in lijn met de geslachtsgebonden verschillen bij volwassenen, maar algemeen genomen zijn de geslachtsgebonden verschillen bij kinderen minder uitgesproken dan bij volwassenen (Schinckus et al., 2021; Vias institute, 2023).

Regionale verschillen

De resultaten laten enkele regionale verschillen zien. De opmerkelijkste regionale verschillen in dit onderzoek zijn de hogere prevalentie van kinderen die het openbaar vervoer gebruiken in het Brussels Gewest en de

hogere prevalentie van fietsen in Vlaanderen. Deze verschillen spotten we ook bij de volwassenen (Schinckus et al., 2021; Vias institute, 2023). Bovendien gaan kinderen in het Brussels Gewest en Wallonië vaker te voet naar school dan in Vlaanderen. Het onderzoek vertoont geen regionale verschillen in waargenomen veiligheidsgevoel, onveilig verkeersgedrag, risicoperceptie en aanvaardbaarheid van onveilig verkeersgedrag.

4.1.2 Ouders van kinderen (0-14 jaar)

De informatie hierna is gebaseerd op de persoonlijke percepties en meningen van ouders van kinderen tussen 0 en 14 jaar, die werden aangegeven in dit Belgische onderzoek.

Familiebuurt

De meest ouders schatten de **toegankelijkheid** van hun buurt als voetganger positief in. Ze zien voornamelijk ruimte voor verbetering voor de 'weg te voet naar school of naar de kinderopvang' en voor meer 'plaatsen waar het kind naartoe kan lopen, alleen of met andere kinderen'.

Wat de waargenomen **verkeersveiligheid** van de buurt betreft, maken de ouders zich grote zorgen over straten die niet veilig zijn voor kinderen om te spelen, auto's die meestal niet langzaam rijden en fietsen dat als gevaarlijk gezien wordt vanwege het verkeer.

Met betrekking tot de **wandel- en fietsinfrastructuur** geven de meeste ouders aan dat 'er voetpaden zijn in de meeste straten' (75,7%). Vooral voor fietspaden zien ze ruimte voor verbetering. Een kleine helft van de ouders zegt dat 'er fietspaden zijn in de meeste straten' (48,5%) en een nog kleinere groep zegt dat 'de fietspaden gescheiden zijn van de weg/het verkeer' (39,1%). Zes ouders op tien (59,7%) zeggen dat 'er fietsenstallingen zijn (bij supermarkten, scholen, bushaltes...)'.

Steun voor beleidsmaatregelen

Over het algemeen kunnen beleidsmaatregelen om de verkeersveiligheid van kinderen te verbeteren op veel bijval rekenen van de ouders. Voor de variabelen waarvan we de resultaten van dit onderzoek kunnen vergelijken met die van ESRA2 (6 van de 9 maatregelen) stellen we interessant genoeg vast dat de steun van ouders minder is dan de steun voor dezelfde maatregelen in de algemene volwassen bevolking in België. Bijvoorbeeld: (1) de maatregel 'fietsers jonger dan 12 jaar verplichten om een helm te dragen' krijgt de steun van 83,8% van de volwassenen in het ESRA2-onderzoek en van meer dan 80% van de volwassenen in alle nationale verkeersonveiligheidsenquêtes (NVOV) tussen 2019 en 2023. In dit onderzoek juicht amper 73,9% van de ouders deze maatregel toe; (2) de maatregel 'voetgangers verplichten om reflecterende kleding te dragen wanneer ze in het donker op straat lopen' krijgt de steun van 60,2% van de volwassenen in het ESRA2-onderzoek en van 59,4% (2019) en 54,7% (2020) van de volwassenen in de NVOV, terwijl in dit onderzoek slechts 48,1% van de ouders voorstander is van deze maatregel (Furian et al., 2021; Schinckus et al., 2021; Vias institute, 2023). Ruim zeven ouders op tien staan achter wettelijke voorschriften die volgende aspecten opleggen: 'voor alle nieuwe auto's een gordelverklisysteem verplichten voor de voorste en achterste zitplaatsen' (75,0%; deze maatregel is verplicht voor nieuwe auto's¹¹), 'fietsers jonger dan 12 jaar verplichten om een helm te dragen' (73,9%) en 'alle fietsers verplichten om reflecterend materiaal te dragen wanneer ze in het donker fietsen' (70,7%). De maatregel die het minst bijval oogst, is 'het gebruik van koptelefoons (of oortjes) verbieden tijdens het wandelen op straat' (38,8%). Er is een groter draagvlak voor een wettelijke verplichting van reflecterende kleding voor fietsers (70,7%) dan voor voetgangers (48,1%).

Meningen over verkeerseducatie op school

Zowat de helft van de ouders ziet ruimte voor verbetering wat betreft verkeerseducatie en inoefenen van de verkeersregels op school. Amper zes ouders op tien vinden dat 'het kind de verkeersregels goed beheerst' (57,1%) en minder dan de helft van de ouders vindt dat 'het kind goed op de hoogte is van het gevaar van de dode hoek' (44,5%).

Nood aan informatie over het correcte gebruik van kinderzitjes

¹¹ Reglement nr. 16 van de Economische Commissie voor Europa van de Verenigde Naties (VN/ECE) — Uniforme bepalingen voor de goedkeuring van: I. Veiligheidsgordels, beveiligingssystemen, kinderbeveiligingssystemen en Isofix-kinderbeveiligingssystemen voor de inzittenden van motorvoertuigen II. Voertuigen uitgerust met veiligheidsgordels, veiligheidsgordelverklissers, beveiligingssystemen, kinderbeveiligingssystemen en Isofix-kinderbeveiligingssystemen en i-Size-kinderbeveiligingssystemen [2018/629]

De ouders van kleine kinderen (<135 cm) geven aan informatie nodig te hebben over het correcte gebruik van kinderzitjes in de auto. De meesten zeggen dat informatie over 'de verschillende soorten kinderzitjes op basis van lengte, gewicht en leeftijd van het kind' nuttig zou zijn (56,5%). De behoefte aan informatie over 'waar hulp te vinden bij het installeren van het kinderzitje' is naar eigen zeggen minder groot (24,8%).

Leeftijdsverschillen

Als we naar de leeftijd van de ouders kijken, zien we geen verschillen voor: fiets- en wandelinfrastructuur en meningen over verkeerseducatie op school. We stellen geen duidelijk patroon vast voor de toegankelijkheid van de buurt en de nood aan informatie over het correcte gebruik van kinderzitjes. De steun voor beleidsmaatregelen neemt toe naarmate men ouder wordt, een algemeen patroon dat ook te zien is bij de algemene volwassen bevolking (Schinckus et al., 2021; Van den Berghe et al., 2022). Daarnaast zijn jonge ouders (18-24 jaar) over het algemeen positiever over de veiligheid van hun buurt.

Geslachtsgebonden verschillen

De resultaten vertonen een algemeen patroon, waarbij moeders kritischer dan vaders staan tegenover de toegankelijkheid, veiligheid en aanwezigheid van wandel- en fietsinfrastructuur in hun buurt. Vergeleken met vaders zijn moeders ook grotere voorstander van beleidsmaatregelen voor de verkeersveiligheid van kinderen, ze staan kritischer tegenover verkeerseducatie op school en ze hebben vaker nood aan informatie over het correcte gebruik van kinderzitjes. Bij de algemene volwassen bevolking stellen we bovendien vast dat vrouwelijke weggebruikers grotere voorstander zijn van beleidsmaatregelen dan mannelijke weggebruikers (Schinckus et al., 2021; Van den Berghe et al., 2022).

Regionale verschillen

Er is een duidelijk patroon te ontwaren in de regionale verschillen, waarbij de meeste thema's minder gunstig beoordeeld worden door ouders die in Wallonië wonen. De meest opvallende voorbeelden zijn de toegankelijkheid en de veiligheid van de buurt, de aanwezigheid van fiets- en wandelinfrastructuur in de buurt en de meningen over verkeerseducatie op school. Veel beleidsmaatregelen kunnen op meer bijval rekenen van ouders uit Wallonië dan van ouders uit Brussel en Vlaanderen. Een uitzondering is de 'nood aan informatie over het correcte gebruik van kinderzitjes', waarin geen duidelijk regionaal patroon gevonden kan worden. In dit geval zijn de verschillen tussen ouders uit het Brussels Gewest en Vlaanderen vrij miniem. Er zijn maar een paar indicatoren met significante verschillen tussen het Brussels Gewest en Vlaanderen. In vergelijking met ouders uit Vlaanderen gaven meer ouders uit Brussel aan: 'Van ons huis is het gemakkelijk om te voet naar school of de kinderopvang te gaan', 'Het is gemakkelijk om van de ene plaats naar de andere te gaan te voet (er is geen snelweg, spoorweg of rivier)' en 'Er zijn voetpaden in de meeste straten'. Meer Vlaamse ouders dan ouders uit Brussel gaven aan dat er fietsenstallingen zijn (bij supermarkten, scholen, bushaltes...), grotere voorstander te zijn om 'voetgangers te verplichten om reflecterende kleding te dragen wanneer ze in het donker op straat lopen' en meer nood te hebben aan informatie over wetten en regels over kinderzitjes.

4.2 Algemene aanbevelingen tot verbetering van de verkeersveiligheid van kinderen

De 'safe system approach' speelt een cruciale rol in het verbeteren van de verkeersveiligheid van kinderen. Zoals we al in de inleiding van dit rapport schreven, gaat de 'safe system approach' uit van een integrale aanpak van alle elementen van het verkeerssysteem, met aandacht voor de menselijke kwetsbaarheid en feilbaarheid (European Commission, 2018b; SWOV, 2021). Bovendien is in België de aanpak op basis van 'kindnormen', waarbij men een omgeving wil creëren waarin kinderen veilig aan het verkeer kunnen deelnemen, verwerkt in de federale en regionale verkeersveiligheidsplannen en wordt er ook door de Gezinsbond op gehamerd. Kinderen in het bijzonder zijn kwetsbare weggebruikers. De 'safe system approach' is een 'vergevingsgezind verkeerssysteem': zelfs als één deel van het systeem faalt, dan nog blijven de andere overeind. Om het systeem te verbeteren, moeten we alle aspecten ervan verbeteren. België en de overige Europese lidstaten werken volgens deze benadering om het gezamenlijke doel van Vision Zero te realiseren (All For Zero, 2023). De vijf kernelementen van de 'safe system approach' zijn: veiligere wegen, veiligere snelheden, veiligere voertuigen, veiliger verkeersgedrag en post-crash care (U.S. Department of Transportation, 2022). Met betrekking tot deze elementen kunnen de volgende maatregelen genomen worden om de verkeersveiligheid van kinderen te verbeteren: veiligere en vergevingsgezinde weginfrastructuur, veiligere snelheden, veiligere voertuigtechnologie, gebruik van beschermend materiaal zoals fietshelmen en kinderbeveiligingssystemen, consequente handhaving van de verkeersregels, gepaste sancties, en *last but not*

least educatie en bewustmakingscampagnes om een veilige deelname van kinderen aan het verkeer te bevorderen en een participatieve benadering, waarbij kinderen mee hun schouders onder een veilig verkeerssysteem zetten.

De grote lijnen van deze maatregelen schetsen we hieronder; voor meer details over de actuele beleidsaanbevelingen op nationaal en Europees niveau verwijzen we naar het PIN Flash 43-rapport van de ETSC (2022). De volgende onderdelen zijn voor een groot deel rechtstreeks overgenomen uit de volgende twee rapporten: 'Road Safety Thematic Report – Children' van de Europese Commissie (2023a) en 'Briefing - Kinderen en verkeersveiligheid' van Vias institute (2022).

4.2.1 Veiligere wegen en veiligere snelheden

Binnen de 'safe system approach' is het de taak van de autoriteiten om de mobiliteit zo te organiseren dat de kwetsbare weggebruikers beschermd worden. Kinderen reizen relatief vaak als kwetsbare weggebruiker (d.w.z. te voet of met de fiets). Daarom is een weginfrastructuur die de veiligheid van voetgangers en fietsers bevordert van het grootste belang.

Waar kwetsbare weggebruikers en gemotoriseerd verkeer zich mengen, is het belangrijk dat de snelheid van gemotoriseerd verkeer beperkt wordt. ETSC (2022) beveelt zones 30 aan in gebieden met grote aantallen voetgangers en fietsers en met name in de buurt van een kinderopvang/school. Dit is ook opgenomen in de 'Verklaring van Stockholm' (2020), die een halvering van het aantal verkeersdoden tegen 2030 nastreeft door een algemene snelheidsbeperking van 30 km/u in te voeren in alle bebouwde gebieden waar auto's, fietsers en voetgangers elkaar kruisen, en dat in 140 landen. Resolutie 11 van deze verklaring stelt dat de aanwezigen zich willen "concentreren op snelheidsbeheer, met inbegrip van een verstrenging van de wetshandhaving om snelheidsovertredingen te voorkomen en een maximumsnelheid van 30 km/u op te leggen in gebieden waar kwetsbare weggebruikers en voertuigen zich frequent en planmatig mengen, behalve wanneer er sterke aanwijzingen zijn dat hogere snelheden veilig zijn, waarbij wordt opgemerkt dat inspanningen om de snelheid in het algemeen te verminderen een gunstig effect zullen hebben op de luchtkwaliteit en de klimaatverandering, en van vitaal belang zijn om het aantal verkeersdoden en -gewonden terug te dringen" (Stockholm Declaration, 2020, p. 3).

Bijkomende maatregelen zijn, bijvoorbeeld, de invoering van zogenaamde school- of fietsstraten. In schoolstraten kunnen de autoriteiten de omgeving rond de schoolpoorten afsluiten voor de meeste motorvoertuigen, aan het begin en einde van de schooldag. De schoolstraten zijn oftewel volledig afgesloten voor gemotoriseerd verkeer, of de bestuurders mogen niet sneller dan stapvoets rijden. Ze moeten de weg vrijhouden voor voetgangers en fietsers, hun voorrang geven en, indien nodig, stoppen. De regels met betrekking tot fietsstraten zijn gelijkaardig aan wat we zojuist beschreven, maar zijn niet beperkt tot schoolomgevingen of schooltijden. Nog een maatregel om de verkeersveiligheid van kinderen te verbeteren is het weren van vrachtwagens uit binnensteden en met name uit schoolomgevingen aan het begin en einde van een schooldag (tussen 7 en 9 en 15 en 17 uur). Al deze maatregelen moeten gecombineerd worden met sensibilisering van het brede publiek, consequente handhaving en gepaste sancties (Vias institute, 2022).

4.2.2 Veiligere voertuigtechnologie

Veiligheidsvoorzieningen in voertuigen kunnen helpen om bestuurders, passagiers en kinderen in het verkeer te beschermen. Dergelijke systemen zijn toegespitst op het beperken van de snelheid, het vermijden van aanrijdingen of het beperken van de ernst van een aanrijding.

Voorbeelden zijn:

- Intelligent Speed Assistance (ISA), dat de bestuurder helpt binnen de opgelegde snelheid te blijven
- Autonomous Emergency Braking (AEB) met voetgangers- en fietsersdetectie
- systemen die de dode hoek van vrachtwagens en bussen kleiner maken
- gordelverklisystemen voor de voorste en achterste zitplaatsen.

Veel soorten voertuigtechnologie zijn al verplicht voor personenauto's, of zullen dat in de toekomst zijn. Op 6 juli 2022 werden een reeks veiligheidssystemen verplicht voor alle nieuwe typegoedkeuringen, waaronder ISA (Intelligent Speed Assist), Lane Keeping Assist, afleidings- en vermoeidheidsdetectie en detectie van kwetsbare

weggebruikers (European Commission, 2019)¹². Vanaf 7 juli 2024 worden deze veiligheidssystemen ook verplicht voor alle nieuwe voertuigen met bestaande typegoedkeuringen.

Wanneer kinderen zich niet als zelfstandige weggebruiker maar als passagier in een passagiersauto verplaatsen, zijn er ook diverse voorzieningen die hun veiligheid kunnen verbeteren. Meerdere onderzoeken (Kühn et al., 2019; Roynard & Lesire, 2012; Schoeters & Lequeux, 2018) wijzen op het gunstige effect van een Isofix-systeem op de correcte installatie van kinderbeveiligingssystemen. Isofix is een systeem om een kinderbeveiligingssysteem vast te maken aan de wagen zonder de veiligheidsgordel te moeten gebruiken. Het zitje wordt rechtstreeks met bevestigingshaken in de verankeringsholtes van de wagen geklikt. Sinds 1 november 2012 is Isofix verplicht op de buitenste zitplaatsen achteraan voor de typegoedkeuring van auto's (Verordening (EG) nr. 661/2009)¹³. Net als andere autopassagiers moeten oudere of grotere kinderen (in België: kinderen van 18 jaar of ouder of $\geq 1,35$ m groot) een gordel dragen, ongeacht ze voorin of op de achterbank zitten (Belgische Wegcode (art. 35.1.1)). De gordelverklieksystemen voor de voorste en achterste zitplaatsen die sinds september 2019 verplicht zijn voor nieuwe auto's helpen de situatie te verbeteren¹⁴ (zie ook paragraaf 4.2.3).

4.2.3 Gebruik van beschermend materiaal

Fietshelm

Wanneer kinderen zich met de fiets verplaatsen, kan een fietshelm ze beschermen tegen hoofd- en hersenletsel. Bij een valpartij met de fiets absorbeert een energieabsorberende schuimlaag in de fietshelm de impact op het hoofd (SWOV, 2019b). De harde buitenkant verdeelt de klap van de val over een groter oppervlak en zorgt ervoor dat er geen scherpe voorwerpen kunnen binnendringen. De gladde buitenkant voorkomt nekletsel doordat de helm zonder veel weerstand over de grond kan glijden. Er bestaat een brede wetenschappelijke consensus over de doeltreffendheid van een fietshelm in het voorkomen van hoofd- en hersenletsel. Het dragen van een fietshelm kan aangemoedigd worden via campagnes en/of door een fietshelmplicht in te voeren. Twaalf EU-landen hebben het dragen van een helm voor kinderen verplicht, waaronder Frankrijk (jonger dan 12 jaar), Oostenrijk (jonger dan 12 jaar) en Zweden (jonger dan 15 jaar) (ETSC, 2020a). Zoals onder 3.2.3 al te lezen viel, zijn 73,9% van de ouders voorstander van een wettelijk voorschrift om 'fietsers jonger dan 12 jaar te verplichten om een helm te dragen'. In recente onderzoeken bij de algemene volwassen bevolking lag dat percentage nog hoger (ESRA2: 83,8% (Schinckus et al., 2021); NVOV: 83,1% in 2023 en steevast hoger dan 80% sinds 2019 (Vias institute, 2023)).

Correct gebruik van kinderbeveiligingssystemen en veiligheidsgordels

De veiligheid van kinderen als passagier in de auto hangt samen met het correcte gebruik van kinderbeveiligingssystemen en veiligheidsgordels. Uit de laatste nationale meting bleek dat in 2022 ongeveer acht op tien kinderen (85,0%) jonger dan 18 jaar en kleiner dan 135 cm vastgemaakt zijn met een kinderbeveiligingssysteem (Moreau et al., 2023). Als we het gebruik van de veiligheidsgordel en kinderbeveiligingssystemen samen bekijken, zien we dat 93,7% van de kinderen in deze doelgroep vastgemaakt zijn in de auto. Dat wil ook zeggen dat 6,3% van hen niet vastgeklemd zijn in de auto - op geen enkele manier.

Zoals eerder vermeld, doen zowel het niet-gebruik van een kinderbeveiligingssysteem of veiligheidsgordel als de verkeerde installatie of het verkeerde gebruik van een kinderzitje het risico toenemen dat een kind ernstig gewond raakt in een ongeval. Educatie en sensibilisering, wetgeving en handhaving, en gebruiksvriendelijke technologie zijn de sleutels tot een beter gebruik van kinderbeveiligingssystemen en veiligheidsgordels (Schoeters & Lequeux, 2018):

¹² Verordening (EU) 2019/2144 van het Europees Parlement en de Raad van 27 november 2019 betreffende de voorschriften voor de typegoedkeuring van motorvoertuigen en aanhangwagens daarvan en van systemen, onderdelen en technische eenheden die voor dergelijke voertuigen zijn bestemd wat de algemene veiligheid ervan en de bescherming van de inzittenden van voertuigen en kwetsbare weggebruikers betreft.

¹³ Verordening (EG) nr. 661/2009 van het Europees Parlement en de Raad van 13 juli 2009 betreffende typegoedkeuringsvoorschriften voor de algemene veiligheid van motorvoertuigen, aanhangwagens daarvan en daarvoor bestemde systemen, onderdelen en technische eenheden.

¹⁴ Reglement nr. 16 van de Economische Commissie voor Europa van de Verenigde Naties (VN/ECE) — Uniforme bepalingen voor de goedkeuring van: I. Veiligheidsgordels, beveiligingssystemen, kinderbeveiligingssystemen en Isofix-kinderbeveiligingssystemen voor de inzittenden van motorvoertuigen II. Voertuigen uitgerust met veiligheidsgordels, veiligheidsgordelverkliekers, beveiligingssystemen, kinderbeveiligingssystemen en Isofix-kinderbeveiligingssystemen en i-Size-kinderbeveiligingssystemen [2018/629]

- Educatie en sensibiliseringscampagnes kunnen ouders en verzorgers informeren over hoe een aangepast kinderbeveiligingssysteem te kiezen en hoe dat te installeren. Bovendien kunnen ze het belang onderstrepen van het (correcte) gebruik van kinderzitjes en veiligheidsgordels voor de veiligheid van een kind.
- De Europese wetgeving kan fabrikanten eisen opleggen - en heeft dat trouwens al gedaan - omtrent gordelverklisystemen op de voorste en achterste zitplaatsen, of de gebruiksvriendelijkheid van kinderbeveiligingssystemen. Zo is met name het gebruik van Isofix, dat de kans op verkeerd gebruik minimaliseert, al verplicht op de buitenste zitplaatsen achteraan voor de typegoedkeuring van auto's op grond van Verordening (EG) nr. 661/2009.¹⁵ Babyzitjes en kinderzitjes met riempjes die voldoen aan de UN R129-norm moeten altijd met Isofix geïnstalleerd worden. Een ander voorbeeld is Reglement (EG) nr. 16¹⁶ dat fabrikanten verplicht om nieuwe auto's sinds september 2019 uit te rusten met gordelverklisystemen op de voorste en achterste zitplaatsen.
- Strengere politiecontroles vergroten de pakkans bij het niet of verkeerd gebruiken van kinderbeveiligingssystemen en veiligheidsgordels.
- Om het gebruik van kinderbeveiligingssystemen aan te moedigen, categoriseert de EU Richtlijn 77/388/EEG ze als een essentieel product waar lidstaten een verlaagd btw-tarief op kunnen toepassen. Deze maatregel maakt de aankoop van een nieuw kinderbeveiligingssysteem betaalbaarder en kan vermijden dat men tweedehandszitjes gebruikt die mogelijk al in een ongeval betrokken waren (ETSC, 2018).
- Technische aanpassingen aan kinderbeveiligingssystemen kunnen ze gebruiksvriendelijker maken.
- Zie ook aanbevelingen over veiligere voertuigtechnologie in paragraaf 4.2.2.

4.2.4 Consequente handhaving en gepaste sancties

Consequente handhaving van de verkeersregels en gepaste sancties zijn basisvereisten voor de realisatie van een 'safe system approach'. Alle in de bovenstaande hoofdstukken genoemde wettelijke voorschriften moeten gehandhaafd worden en inbreuken moeten bestraft worden. Het gaat daarbij om algemene verkeersovertredingen (onder andere snelheidscontroles, rijden onder invloed van alcohol of drugs, het niet naleven van verkeersborden, rijden met een auto zonder technische keuring of verzekering) en specifieke wettelijke voorschriften met betrekking tot de verkeersveiligheid van kinderen. Voorbeelden daarvan zijn het correcte gebruik van kinderbeveiligingssystemen, fietsen met licht in het donker, het niet gebruiken van een mobiele telefoon in de hand tijdens het fietsen, de weg niet oversteken bij een rood verkeerslicht, naast het fietspad fietsen, de weg oversteken naast een oversteekplaats voor voetgangers. Bovendien spelen politieagenten een rol in de sensibilisering en verkeerseducatie van kinderen.

4.2.5 Educatie en sensibilisering

Onder verkeerseducatie verstaan we elke vorm van onderwijs dat zich richt op het aanleren en verbeteren van de kennis, het inzicht, de vaardigheden en attitudes die noodzakelijk zijn voor een veilige verkeersdeelname (SWOV, 2017). Hoewel verkeerseducatie voor alle weggebruikers ingezet kan worden, speelt het een belangrijke rol in de ontwikkeling van kinderen als verkeersdeelnemers. De inhoud van de verkeerseducatie en de onderwijsmethoden zijn sterk afhankelijk van de leeftijd van de kinderen.

Het geven van degelijke verkeersveiligheids- en mobiliteitseducatie op school is een must. Zoals te zien in onderdeel 3.2.4 geven de ouders in dit onderzoek ook uiting aan de noodzaak om de verkeersregels op school aan te leren en in te oefenen. De 'LEARN! Basisprincipes' en het 'LEARN! Handboek' verstrekken tips en geven voorbeelden van kwaliteitsvolle verkeerseducatie (ETSC, 2020b, 2021).

Naast formeel onderwijs, dat hoofdzakelijk op school georganiseerd wordt, speelt ook informeel onderwijs een belangrijke rol: oefenen, ervaring opdoen in het dagelijkse verkeer en leren van het gedrag van anderen. Ouders spelen een cruciale rol in informeel onderwijs (Hoekstra & Twisk, 2010): ze moeten dat beseffen en ze moeten leren hoe ze die rol het best kunnen vervullen (SWOV, 2019a). En dus zijn de ouders ook een

¹⁵ Verordening (EG) nr. 661/2009 van het Europees Parlement en de Raad van 13 juli 2009 betreffende typegoedkeuringsvoorschriften voor de algemene veiligheid van motorvoertuigen, aanhangwagens daarvan en daarvoor bestemde systemen, onderdelen en technische eenheden.

¹⁶ Reglement nr. 16 van de Economische Commissie voor Europa van de Verenigde Naties (VN/ECE) — Uniforme bepalingen voor de goedkeuring van: I. Veiligheidsgordels, beveiligingssystemen, kinderbeveiligingssystemen en Isofix-kinderbeveiligingssystemen voor de inzittenden van motorvoertuigen II. Voertuigen uitgerust met veiligheidsgordels, veiligheidsgordelverklissers, beveiligingssystemen, kinderbeveiligingssystemen en Isofix-kinderbeveiligingssystemen en i-Size-kinderbeveiligingssystemen [2018/629].

belangrijke doelgroep voor verkeerseducatie- en sensibiliseringscampagnes, wat betekent dat er voor de kinderen zelf ook een belangrijke opvoedkundige rol is weggelegd: zij kunnen hun ouders aanleren hoe zich correct in het verkeer te gedragen (bv. "Papa, je rijdt te snel", "Mama, jij moet ook een helm dragen tijdens het fietsen"). Daarnaast kan de invloed van leeftijdsgenoten in deze context niet overschat worden, met name bij tieners (bv. Dodd et al., 2022; Icenogle & Cauffman, 2021).

Het is ook belangrijk om andere weggebruikers attent te maken op de aanwezigheid en beperkingen van kinderen in het verkeer. Als we het grotere plaatje bekijken, zou de verantwoordelijkheid voor de verkeersveiligheid van kinderen niet bij die kinderen, maar bij de volwassenen moeten liggen (ETSC, 2018).

4.2.6 Participatieve benadering met kinderen

Tot slot benadrukken we het belang van een participatieve benadering bij het uitwerken van een beleid. Kinderen moeten betrokken worden in de uitwerking van dat beleid. Het is belangrijk dat kinderen gehoord worden en dat hun standpunten en behoeften juist geïnterpreteerd worden (bottom-upbenadering). Initiatieven zoals de YOURS Academy van de Global Youth Coalition for Road Safety (claimingourspace.org/yours-academy) zijn goede voorbeelden van organisaties die kinderen en tieners een stem geven in het plannen van de verkeersveiligheid. Verkennende onderzoeken, zoals dit hier, kunnen bijdragen aan de kennis en het begrip van de verkeersveiligheid van kinderen. Onderzoek helpt de percepties en meningen van kinderen te begrijpen en kan als zodanig het publieke debat over dit onderwerp ondersteunen.

4.3 Verder onderzoek naar de perceptie van verkeersveiligheid door kinderen

Dit onderzoek levert eerste inzichten in de zelfverklaarde gedragingen en percepties van verkeersveiligheid bij kinderen tussen 10 en 14 jaar woonachtig in België. Daarnaast verschaft het inzichten over de meningen van ouders over hun buurt, steun voor beleidsmaatregelen, verkeerseducatie en de nood aan informatie over het correcte gebruik van een kinderzitje.

Door hoe dit onderzoek was ontworpen, konden we geen informatie van kinderen jonger dan 10 jaar evalueren. Bovendien is er op dit moment behoorlijk weinig informatie over de perceptie van verkeersveiligheid door kinderen voorhanden. Daarom raden we aan om dit thema dieper te verkennen aan de hand van een vervolgonderzoek.

Voor een vervolgonderzoek over de perceptie van verkeersveiligheid door kinderen is een kwalitatieve benadering aanbevolen. Het klaslokaal zou in dat opzicht een aangewezen plek zijn. Zo'n onderzoek zou een aanvulling vormen op de informatie over de percepties van kinderen die nu al voorhanden is - we zouden ze dus een stem kunnen geven - en de verkeersveiligheid van kinderen in België kunnen verbeteren.

Om dergelijke percepties te verzamelen, is de methode van de focusgroep zeer aan te bevelen: de groepsdynamiek wordt aangegrepen om toegang te krijgen tot de kennis en ervaringen van de kinderen die aan het onderzoek deelnemen, om zo uit te maken niet alleen *wat* kinderen denken, maar ook *hoe* ze denken en *waarom* ze denken hoe ze denken.

Referenties

- Achermann Stürmer, Y., Berbatovci, H., & Buttler, I. (2020). *Cyclists. ESRA2 Thematic report Nr. 11. ESRA project (E-Survey of Road Users' Attitudes)*. (2020-T-07-EN). Swiss Council for Accident Prevention. <https://www.esranet.eu/storage/minisites/esra2018thematicreportno11cyclists.pdf>
- All For Zero. (2023). *All For Zero*. <https://all-for-zero.be/>
- Cestac, J., & Delhomme, P. (2012). *European road users' risk perception and mobility. The SARTRE 4 survey*. SARTRE 4. <https://www.diva-portal.org/smash/get/diva2:674162/FULLTEXT02>
- Choi, B. C. K., & Pak, A. W. P. (2005). A Catalog of Biases in Questionnaires. *Preventing Chronic Disease*, 2(1). https://stacks.cdc.gov/view/cdc/19899/cdc_19899_DS1.pdf
- DaCoTa. (2012). *Children in road traffic*. Deliverable 4.8c of the EC FP7 project DaCoTA, European Commission. <https://www.dacota-project.eu/Deliverables/Webtexts/ChildTrafficSafety.pdf>
- 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), 2247. <https://doi.org/10.1186/s12889-022-14688-3>
- ETSC. (2018). *Reducing child deaths on European roads*. (PIN Flash Report 34). ETSC. https://etsc.eu/wp-content/uploads/PIN-FLASH_34.pdf
- ETSC. (2020a). *How safe is walking and cycling in Europe?* (PIN Flash Report 38). ETSC. https://etsc.eu/wp-content/uploads/PIN-Flash-38_FINAL.pdf
- ETSC. (2020b). *Key Principles for Traffic Safety and Mobility Education*. European Transport Safety Council. <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/wp-content/uploads/ETSC_PINFLASH43.pdf
- European Commission. (2018a). *Annex to the COMMUNICATION FROM THE COMMISSION TO THE EUROPEAN PARLIAMENT, THE COUNCIL, THE EUROPEAN ECONOMIC AND SOCIAL COMMITTEE AND THE COMMITTEE OF THE REGIONS. EUROPE ON THE MOVE: Sustainable Mobility for Europe: safe, connected and clean*. (COM(2018) 293 final ANNEX 1). https://eur-lex.europa.eu/resource.html?uri=cellar:0e8b694e-59b5-11e8-ab41-01aa75ed71a1.0003.02/DOC_2&format=PDF
- European Commission. (2018b). *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. (2021). *Road safety thematic report - Pedestrians*. European Road Safety Observatory. Brussels, European Commission, Directorate General for Transport. https://road-safety.transport.ec.europa.eu/system/files/2021-07/road_safety_thematic_report_pedestrians_tc_final.pdf
- European Commission. (2022). *Facts and Figures Children*. European Road Safety Observatory. Brussels, European Commission, Directorate General for Transport. https://road-safety.transport.ec.europa.eu/system/files/2022-08/ff_children_20220706.pdf
- European Commission. (2023a). *Road Safety Thematic Report - Children*. European Road Safety Observatory. Brussels, European Commission, Directorate General for Transport. https://road-safety.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)*. (2020-T-11-EN). Austrian Road Safety Board KfV. <https://www.esranet.eu/storage/minisites/esra2018thematicreportno15subjectivesafetyandriskperception.pdf>
- Hoekstra, A. T. G., & Twisk, D. A. M. (2010). *De rol van ouders in het informele leerproces van kinderen van 4 tot 12 jaar. Een eerste verkenning*. (R-2010-19). SWOV. <https://www.swov.nl/file/15710/download?token=0MI58LTk>
- IBM Corp. (2019). *IBM SPSS Statistics for Windows* (Version 26.0). [Computer software]. IBM Corp.
- Icenogle, G., & Cauffman, E. (2021). Adolescent decision making: A decade in review. *Journal of Research on Adolescence*, 31(4), 1006–1022. <https://doi.org/10.1111/jora.12608>
- Krosnick, J., & Presser, S. (2010). Questionnaire design. In J. D. Wright & P. V. Marsden (Eds.), *Handbook of Survey Research* (2nd ed.). Emerald Group Publishing.
- Kühn, M., Hummel, T., Müller, G., & Fastenmeier, W. (2019). Handling of Child Restraint Systems (CRS) With Special Focus on Misuse. *26th International Technical Conference on the Enhanced Safety of Vehicles (ESV): Technology: Enabling a Safer Tomorrow. National Highway Traffic Safety Administration*, 19-0214. <https://www-esv.nhtsa.dot.gov/Proceedings/26/26ESV-000214.pdf>
- Lajunen, T., Corry, A., Summala, H., & Hartley, L. (1997). Impression management and Self-Deception in traffic behaviour inventories. *Personality and Individual Differences*, 22(3), 341–353. [https://doi.org/10.1016/S0191-8869\(96\)00221-8](https://doi.org/10.1016/S0191-8869(96)00221-8)
- Lequeux, Q., & Pelssers, B. (2018). *Draagt iedereen zijn veiligheidsgordel? Resultaten van de Vias-gedragsmeting veiligheidsgordel 2018*. (2018-R-10-NL). Brussel: Vias institute - Kenniscentrum Verkeersveiligheid. https://www.vias.be/publications/Draagt_iedereen_zijn_veiligheidsgordel/Draagt_iedereen_zijn_veiligheidsgordel.pdf
- Meesmann, U., & Schoeters, A. (2016). *Hoe kijken autobestuurders naar verkeersveiligheid? Resultaten van de vijfde nationale attitudemeting over verkeersveiligheid van het BIVV (2015)*. (2016-R-09NL). Brussel, België: Belgisch Instituut voor de Verkeersveiligheid - Kenniscentrum Verkeersveiligheid. https://www.vias.be/publications/Hoe_kijken_autobestuurders_naar_verkeersveiligheid/Hoe_kijken_autobestuurders_naar_verkeersveiligheid.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*. (2022-R-12-EN). Vias institute. <https://www.esranet.eu/storage/minisites/esra2-main-report-def.pdf>
- Moreau, N., Vervoort, M., Boets, S., Silverans, P., & Verwee, I. (2023). *Le port de la ceinture de sécurité et l'utilisation du dispositif de retenue pour enfant en Belgique – Mesure de prévalence*.
- 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)*. (2020-T-03-EN). International Association of Traffic and Safety Sciences (IATSS). <https://www.esranet.eu/storage/minisites/esra2018thematicreportno7seatbeltandchildrestraintsystems.pdf>
- Pelssers, B. (2020). *Hoe verplaatsen we ons het veiligst? – Onderzoek naar de wijze waarop we ons verplaatsen en verkeersveiligheid*. (2020-R-02-NL). Brussel: Vias institute - Kenniscentrum Verkeersveiligheid. https://www.vias.be/publications/Hoe_verplaatsen_we_ons_het_veiligst/Hoe_verplaatsen_we_ons_het_veiligst.pdf
- Pires, C., Torfs, K., Areal, A., Goldenbeld, C., Vanlaar, W., Granié, M.-A., Stürmer, Y. A., Usami, D. S., Kaiser, S., Jankowska-Karpa, D., Nikolaou, D., Holte, H., Kakinuma, T., Trigos, J., Van den Berghe, W., & Meesmann, U. (2020). Car drivers' road safety performance: A benchmark across 32 countries. *IATSS Research*, 44(3), 166–179. <https://doi.org/10.1016/j.iatssr.2020.08.002>
- R Core Team. (2020). *R: A language and environment for statistical computing*. R Foundation for Statistical Computing. Vienna, Austria. <https://www.r-project.org/>

- Roynard, M., & Lesire, P. (2012). *Comparison of ISOFIX and non-ISOFIX child restraint system use, a Belgian roadside survey*. [Conference presentation]. Munich, Germany: 10th International Conference Protection of children in cars.
- Schinckus, L., Meesmann, U., Delannoy, S., Wardenier, N., & Torfs, K. (2021). *Hoe kijken weggebruikers naar verkeersveiligheid? – Resultaten van de zesde nationale attitudemeting (2018)*. (2021-R-11-NL). Brussel, België: Vias institute – Kenniscentrum verkeersveiligheid. [https://www.vias.be/publications/Hoe kijken weggebruikers naar verkeersveiligheid.final/Hoe kijken weggebruikers naar verkeersveiligheid-final.pdf](https://www.vias.be/publications/Hoe_kijken_weggebruikers_naar_verkeersveiligheid.final/Hoe_kijken_weggebruikers_naar_verkeersveiligheid-final.pdf)
- Schoeters, A., & Lequeux, Q. (2018). *Klikken we onze kinderen wel veilig vast? Resultaten van de nationale Vias-gedragsmeting over het gebruik van kinderbeveiligingssysteem 2017*. (2018-R-03-NL). Brussel: Vias institute - Kenniscentrum Verkeersveiligheid. [https://www.vias.be/publications/Klikken we onze kinderen wel veilig vast/Klikken we onze kinderen wel veilig vast.pdf](https://www.vias.be/publications/Klikken_we_onze_kinderen_wel_veilig_vast/Klikken_we_onze_kinderen_wel_veilig_vast.pdf)
- Statbel. (2021). *Bevolking naar woonplaats, nationaliteit, burgerlijke staat, leeftijd en geslacht*. <https://statbel.fgov.be/nl/open-data/bevolking-naar-woonplaats-nationaliteit-burgerlijke-staat-leeftijd-en-geslacht-10>
- Stockholm Declaration. (2020). *Stockholm Declaration. Third Global Ministerial Conference on Road Safety: Achieving Global Goals 2030*. <https://www.roadsafetysweden.com/contentassets/b37f0951c837443eb9661668d5be439e/stockholm-declaration-english.pdf>
- SWOV. (2017). *Verkeerseducatie. SWOV-factsheet. SWOV*. <https://www.swov.nl/feiten-cijfers/factsheet/verkeerseducatie>
- SWOV. (2019a). *Children aged 0-14. SWOV fact sheet. SWOV*. [https://swov.nl/sites/default/files/bestanden/downloads/FS Children_0.pdf](https://swov.nl/sites/default/files/bestanden/downloads/FS_Children_0.pdf)
- SWOV. (2019b). *Fietshelmen. SWOV-factsheet. SWOV*. <https://www.swov.nl/feiten-cijfers/factsheet/fietshelmen>
- 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>
- Tellis, G. J., & Chandrasekaran, D. (2010). Does Culture Matter? Assessing Response Biases in Cross-National Survey Research. *International Journal of Research in Marketing, Forthcoming, Marshall School of Business Working Paper No. MKT 19-10*. <https://ssrn.com/abstract=1659911>
- U.S. Department of Transportation. (2022). *What Is a Safe System Approach?* <https://www.transportation.gov/NRSS/SafeSystem>
- Van den Berghe, W., Sgarra, V., Usami, D. S., González-Hernández, B., & Meesmann, 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)*. (2022-T-02-EN). Vias institute & CTL - Research Centre for Transport and Logistics. <https://www.esranet.eu/storage/minisites/esra2019thematicreportno9supportforpolicymeasures-update.pdf>
- Vias institute. (2022). *Briefing "Kinderen en verkeersveiligheid."* Brussel, België, Vias institute. [https://www.vias.be/publications/Briefing - Kinderen en Verkeersveiligheid/Briefing- Kinderen en verkeersveiligheid-FINAL-NL.pdf](https://www.vias.be/publications/Briefing_-_Kinderen_en_Verkeersveiligheid/Briefing-_Kinderen_en_verkeersveiligheid-FINAL-NL.pdf)
- Vias institute. (2023). *Nationale Verkeersonveiligheidsenquête 2023*. <https://www.enquetevias.be/nl/>

Bijlage

Bijlage 1	Questionnaire – Engelstalige versie.....	51
Bijlage 2	Distribution of the population, the sample and weights, by region*gender*age group of the children.....	57
Bijlage 3	Tables with details on descriptive results and group comparisons by age-group, gender, region of the child (10-14y).....	57
Bijlage 4	Tables with details on descriptive results and group comparisons by age-group, gender, region of the parents of children (0-14y).....	63
Tabel 4	Use of transport modes, by age group, gender, and region (% at least a few times per month).	57
Tabel 5	Accompaniment to school (2021-2022 school year), by age group, gender, and region.....	58
Tabel 6	Primary mode of transportation to go to school (2021-2022 school year), by age group, gender, and region (%).	58
Tabel 7	Perceived safety feeling, by age group, gender, and region (mean score of a scale from 0 to 10, where 0 is "very unsafe" and 10 is "very safe").....	59
Tabel 8	Self-declared traffic behaviour as a car passenger, by age group, gender, and region (% never in the past 30 days).	59
Tabel 9	Self-declared traffic behaviour as a bicycle rider, by age group, gender, and region (% never in the past 30 days).	60
Tabel 10	Self-declared traffic behaviour as a pedestrian, by age group, gender, and region (% never in the past 30 days).....	60
Tabel 11	Risk perception as a cyclist rider, by age group, gender, and region (% risky).....	61
Tabel 12	Risk perception as a pedestrian, by age group, gender, and region (% risky).	61
Tabel 13	Acceptability of certain traffic behaviour as a cyclist rider, by age group, gender, and region (% acceptability).	62
Tabel 14	Acceptability of certain traffic behaviour as a pedestrian, by age group, gender, and region (% acceptability).	62
Tabel 15	Neighbourhood characteristics (accessibility), by age group, gender, and region (% agreement).	63
Tabel 16	Neighbourhood characteristics (traffic safety), by age group, gender, and region (% agreement).	63
Tabel 17	Neighbourhood characteristics (walking/cycling facilities), by age group, gender, and region (% agreement).....	64
Tabel 18	Support for policy measures, by age group, gender, and region (% support).	64
Tabel 19	Opinions about traffic education, by age group, gender, and region (% agreement).	65
Tabel 20	Needs for information about the correct use of child seats, by age group, gender, and region (% yes).	65

Bijlage 1 Questionnaire – Engelstalige versie

Label	English version
	Introduction
I1	In this questionnaire, we focus on road safety of children (≤ 14 years). We ask you questions about yourself and about your perception of your child. Please select one child, which is younger than 15 years, for whom you fill in this questionnaire. In case you have several children, who fulfil these criteria, please select the child who will be the next to celebrate a birthday. There are no right or wrong answers; what matters are your perceptions. If the child for whom you fill in this questionnaire is between 10 and 14 years old, some questions should be filled in by the child him/herself. Those questions will be highlighted. In this case, please fill in this questionnaire at a moment when also your child can answer a few questions
	Socio-demographic information - Part 1 - reported by the parent
Q1	Are you ...
answer	male
	female
Q2	How old are you (in years)?
Dropdown menu	(1-99)
Q3	How many children (0-18y) live in your household (min. 40% of the time)?
Dropdown menu	(1-20)
Q4	Is there at least one child living in your household (minimum 40% of his/her time) under the age of 15years?
answer	yes
	no
Q5	What is the main langue which you talk at home?
answer	Dutch
	French
	German
	Arabic
	Turkish
	Italian
	Bulgarian
	Romanian
	other if so, which one [open text field]
I2	Note: Please select one child in your family for whom you fill in this questionnaire. The child should be under the age of 15 years and live at least 40% of its time with you. In case you have several children, who fulfil this criterion, please select the child who will be the next to celebrate a birthday. The following questions concerns the child for whom you fill in the questionnaire. There are no right or wrong answers; what matters are your perceptions of the child.
Q6	How old is the child (in years)?
Dropdown menu	(0-14; ≥ 15)
Q7_1	You answered that the child is between 10 and 14 years old. Does the physical and mental condition of the child enable him/her answering some questions in this survey?
answer	yes
	no
Q7_2	Do you agree that the child will answer some questions in this survey?
answer	yes
	no
Q8	Did the child live at least 40% of its time with you during the 2021-2022 school year?
answer	yes
	no

Q9	Is the child ...
	male
	female
Q10	How tall is the child?
	Smaller than 135cm
	Taller than 135cm
Q11	What is the child's rank in the sibling group (taking into account all children in the household)?
info	The oldest child has ranking 1.
Dropdown menu	(1st child - 20th child)
Q13_1	During the 2021-2022 school year, did the child go at least 2 times a week to ...?
answer	day care (incl. private childcare, grandparents, another family member or family friend)
	preschool
	primary school
	primary school for special educational needs
	secondary school
	secondary school for special educational needs_
	none of the above (e.g., home-schooling; not yet in the day care/private childcare)
Q13_2	You indicated 'primary school'. In which year was the child during the 2021-2022 school year?
Dropdown menu	(1-6)
Q13_3	You indicated 'secondary school'. In which year was the child during the 2021-2022 school year?
Dropdown menu	(1-6)
Q14	During the 2021-2022 school year, what is the distance in (km) between your home and the child's school or day care?
Dropdown menu	(0-99) _____ km
Q15	In which region do you live?
answer	Flanders
	Wallonia
	Brussels
Q16	Which phrase best describes the area where you live?
answer	the countryside including villages
	the suburbs of a city
	a city
	Perceptions of the neighbourhood - reported by the parent
Q17	To what extent do you agree with each of the following statements about your neighbourhood?
info	You can indicate your answer on a scale from 1 to 6, where 1 is "strongly disagree" and 6 is "strongly agree". The numbers in between can be used to refine your response.
6-points scale	strongly disagree (1)
	strongly agree (6)
	Accessibility
items	From our home, it is easy to walk to school or day care.
	There are many places where the child can walk to, alone or with other kids.
	It is easy to walk from one place to another (there is no motorway, railway or river).
	It is easy to walk to a play garden or a park.
	Walking/cycling facilities
items	There are sidewalks on most of the streets.
	There are bikeways on most of the streets.
	Bikeways are separated from the road/traffic.
	There are bicycle sheds (at supermarkets, schools, bus stops...).

	Traffic safety
items	Walking is dangerous because of the traffic.
	Cycling is dangerous because of the traffic.
	Cars usually drive slowly.
	Our streets have good lightning in the dark.
	There are crosswalks, traffic lights and/or road signs to help pedestrians to cross busy streets.
	It is safe to play on the streets.
I3b	Hello, in this questionnaire we are interested in the road safety of children under 15 years old. We are going to ask you some questions about yourself and your behaviour when you travel. Not all children live with both parents. If you sometimes live with one parent and sometimes with the other, please describe your travel behaviour while you are in the house in which you are now.
	Transport modes used - reported by the child (10-14y)
Q18_1b	Please indicate how often you usually use the following modes of transportation. This can be as a driver or as a passenger
answer	(almost) every day
	a few times per week
	a few times per month
	a few times per year
	never
items	walking
	stand-up scooter
	skateboard
	be a passenger on a bicycle (including trailer bicycle; excluding speed pedelecs)
	cycle as a cyclist
	public transport
	moped (including speed pedelec)/motorcycle as passenger
	be a passenger in a car
	other (e.g., unicycle, inliner)
	Commuting to school - reported by the child (10-14y)
Q19b	During the 2021-2022 school year, what was your principal mode of transportation to go to school or day care in general (the most frequent mode of transportation or the mode of travel with which you travelled the most miles if different modes of transport were used for the same trip)?
	E.g.: If you usually went to school by bicycle and were you only brought by car in exceptionally bad weather, then enter the bicycle as the main mode of transport here. If you walked 100 metres to the metro station and then travel 1 km by metro to get to the school, then enter the metro here.
answers	walking
	stand-up scooter
	skateboard
	be a passenger on a bicycle (including trailer bicycle; excluding speed pedelecs)
	cycle as a cyclist
	public transport
	moped (including speed pedelec)/motorcycle as passenger
	be a passenger in a car
	other (e.g., unicycle, inliner)
Q20_1b	During the 2021-2022 school year, did you usually complete the route to school on your own?
	You can indicate your answer on a scale from 1 to 6, where 1 is "yes, almost always" and 6 is "no, never". The numbers in between can be used as well.
6-points scale	yes, (almost) always (1)
	no, (almost) never (6)

Q20_2b	Which sentence best describes by whom you were mostly accompanied to school during the 2021-2022 school year, when you are not alone?
answer	I was accompanied by an adult who lives in my house
	I was accompanied by an adult who does not live in my house
	I was accompanied by another child who lives in my house
	I was accompanied by another child who does not live in my house
Self-declared traffic behaviour - reported by the child (10-14y)	
Q23b	During the last 30 days, how often have you...?
	You can indicate your answer on a scale from 1 to 5, where 1 is "never" and 5 is "(almost) always". The numbers in between can be used as well.
5-points scale	never (1)
	(almost) always (5)
	Car as a passenger
items	travelled as a car passenger without wearing the seatbelt
	travelled as a car passenger without using a child restraint system
	Bicycle as a passenger
items	been a passenger on a bicycle without wearing child restraint systems
	been a passenger on a bicycle without wearing a helmet
	Bicycle as a rider
items	cycled without a helmet
	cycled while listening to music through headphones/earphone
	cycled while talking on a hands-free mobile phone
	cycled while talking on a hand-held mobile phone
	cycled while reading or texting a message or check social media/news
	crossed the road with a bicycle when a traffic light is red
	cycled on the road next to the cycle lane
	cycled in the dark without wearing a white/ yellow light in front and a red light behind
	cycled in the dark without wearing reflective material
	Pedestrian
items	walked on the streets while listening to music through headphones/earphone
	walked on the streets while calling with a mobile phone
	walked on the streets while reading a message or check social media/news
	walked on the streets while texting a message
	crossed the road as a pedestrian when a pedestrian light is red
	crossed the road at places other than at a nearby (distance less than 30m) pedestrian crossing
	walked on the streets in the dark without wearing lights and/ or reflective material
Risk perception of certain traffic behaviours - reported by the child (10-14y)	
I4b	Note: in the following questions, please report what you feel or perceive nowadays. There are no right or wrong answers; what matters are your own feelings/thoughts.
Q24b	How safe or unsafe do you feel when using the following transport modes?
info	You can indicate your answer on a scale from 0 to 10, where 0 is "very unsafe" and 10 is "very safe". The numbers in between can be used as well.
11-points scale	very unsafe (0)
	very safe (10)
Q25b	According to you, what level of risk do you perceive when you are...
info	You can indicate your answer on a scale from 1 to 5, where 1 is "low risk" and 5 is "high risk". The numbers in between can be used as well.
5-points scale	low risk (1)

	high risk (5)
	Pedestrian
items	walking on the streets while listening to music through headphones/earphone
	walking on the streets while calling with a mobile phone
	walking on the streets while reading a message or check social media/news
	walking on the streets while texting a message
	crossing the road as a pedestrian when a pedestrian light is red
	crossing the road at places other than at a nearby (distance less than 30m) pedestrian crossing
	walking on the streets in the dark without wearing lights and/ or reflective material
	Cyclist as a rider
items	cycling without a helmet
	cycling while listening to music through headphones/earphone
	cycling while talking on a hands-free mobile phone
	cycling while reading or texting a message or check social media/news
	crossing the road with a bicycle when a traffic light is red
	cycling on the road next to the cycle lane
	cycling in the dark without wearing a white/ yellow light in front and a red light behind
	cycling in the dark without wearing reflective material
	Acceptability of certain traffic behaviours - reported by the child (10-14y)
Q26b	According to you, how acceptable is it for you to ...?
info	You can indicate your answer on a scale from 1 to 5, where 1 is "unacceptable at all" and 5 is "fully acceptable". The numbers in between can be used as well.
5-points scale	unacceptable at all (1)
	fully acceptable (5)
	Pedestrian
items	walk on the streets while listening to music through headphones/earphone
	walk on the streets while calling with a mobile phone
	walk on the streets while reading a message or check social media/news
	walk on the streets while texting a message
	cross the road as a pedestrian when a pedestrian light is red
	cross the road at places other than at a nearby (distance less than 30m) pedestrian crossing
	walk on the streets in the dark without wearing lights and/ or reflective material
	Cyclist as a rider
items	cycle without a helmet
	cycle while listening to music through headphones/earphone
	cycle while talking on a hands-free mobile phone
	cycle while reading or texting a message or check social media/news
	cross the road with a bicycle when a traffic light is red
	cycle on the road next to the cycle lane
	cycle in the dark without wearing a white/ yellow light in front and a red light behind
	cycle in the dark without wearing reflective material
I8b	Thank you for answering our questions.
	Support for policy measures - reported by the parent
I5)	Note: The last questions focus on your personal opinions as a parent. There are no right or wrong answers.
Q29	Do you oppose or support a legal regulation ...?
info	You can indicate your answer on a scale from 1 to 5, where 1 is "strongly oppose" and 5 is "strongly support". The numbers in between can be used to refine your response.

5-points scale	strongly oppose (1)
	strongly support (5)
	car drivers
Items	limiting the speed limit to 30 km/h in all built-up areas (except on main thoroughfares)
	requiring all new cars to have a seatbelt reminder system for the front and back seats
	pedestrians
Items	requiring pedestrians to wear reflective material when walking on the streets in the dark
	forbidding the use of headphones (or earbuds) while walking on the streets
	cyclists
Items	requiring all cyclists to wear a helmet
	requiring cyclists under the age of 12 to wear a helmet
	requiring cyclists to wear reflective material when cycling in the dark
	forbidding the use of hands-free mobile phone use while cycling
	forbidding the use of headphones (or earbuds) while riding a bicycle
	Opinions about traffic education at school - reported by the parent
Q30	Please indicate to what extent you agree with each of the following statements:
info	You can indicate your answer on a scale from 1 to 6, where 1 is "strongly disagree" and 6 is "strongly agree". The numbers in between can be used to refine your response
6-points scale	strongly disagree (1)
	strongly agree (6)
items	I think sufficient attention is dedicated to teach traffic rules at school.
	I think sufficient attention is dedicated to practice traffic rules at school.
	I have the feeling that the child masters traffic rules.
	I think the child knows well about the danger of blind spots (area around the vehicle that cannot be observed by the driver).
	Needs for information about the correct use of child seats - reported by the parent
Q32_1)	Do you regularly transport children in your car who are smaller than 135cm?
answer	yes
	no
Q32_2	In the following list, please tick the type(s) of information that would support you in the use of child restraint systems in a car:
answer	How to correctly install the child seat in different types of cars?
	What are the child seat laws and policies?
	How to buy the best child seat for my child?
	What are the different types of car seats for height, weight and age of the child?
	Where to find support to help me install my child seats?
	Other information: if so, on which topic? _____
	Socio-demographic information - Part 2 - reported by the parent
I6	Note: The survey is almost finished. We only need some more information on you as a parent. There are no right or wrong answers.
Q33	What is the highest qualification or educational certificate that you have obtained?
	none
	primary education
	secondary education
	bachelor's degree or similar
	master's degree or higher
Q34	Which of the descriptions comes closest to how you feel about your household's income nowadays?
	We live comfortably on present income
	We cope on present income

	We find it difficult on present income
	We find it very difficult on present income
	Social desirability scale - reported by the parent
Q35	To what extent do the following statements apply to you personally?
info	You can indicate your answer on a scale from 1 to 5, where 1 is "doesn't apply at all" and 5 is "applies completely". The numbers in between can be used to refine your response
5-points scale	doesn't apply at all (1)
	applies completely (5)
items	In an argument, I always remain objective and stick to the facts.
	Even if I am feeling stressed, I am always friendly and polite to others.
	When talking to someone, I always listen carefully to what the other person says.
	It has happened that I have taken advantage of someone in the past.
	I have occasionally thrown litter away in the countryside or on to the road.
	Sometimes I only help people if I expect to get something in return.
I7_1	Thank you for answering our questions.
I7_2	Thank you for answering our questions. We now have some questions which should be filled in by the child you described. Can you please ask the child to answer the remaining questions. If possible, let the child fill in the questions alone as much as possible in order to not influence his/her answers.

Bijlage 2 Distribution of the population, the sample and weights, by region*gender*age group of the children.

	Flanders		Brussels		Wallonia	
	Male	Female	Male	Female	Male	Female
Population						
0-2y	5.13%	4.94%	1.27%	1.21%	2.90%	2.78%
3-5y	5.49%	5.24%	1.28%	1.22%	3.10%	2.98%
6-9y	7.85%	7.48%	1.68%	1.61%	4.47%	4.28%
10-11y	4.07%	3.88%	0.84%	0.80%	2.34%	2.25%
12-14y	6.01%	5.75%	1.16%	1.11%	3.53%	3.36%
Sample						
0-2y	4.07%	4.07%	1.08%	0.96%	2.52%	2.40%
3-5y	5.09%	4.91%	1.26%	1.14%	3.30%	2.88%
6-9y	8.15%	7.49%	1.80%	1.38%	4.85%	4.31%
10-11y	4.43%	3.89%	1.02%	0.78%	2.40%	2.64%
12-14y	6.71%	6.11%	1.68%	1.02%	4.07%	3.59%
Weights						
0-2y	1.26	1.21	1.18	1.26	1.15	1.16
3-5y	1.08	1.07	1.02	1.07	0.94	1.03
6-9y	0.96	1.00	0.94	1.17	0.92	0.99
10-11y	0.92	1.00	0.82	1.02	0.98	0.85
12-14y	0.90	0.94	0.69	1.09	0.87	0.93

Bijlage 3 Tables with details on descriptive results and group comparisons by age-group, gender, region of the child (10-14y)

Table 4 Use of transport modes, by age group, gender, and region (% at least a few times per month).

	Walking	Stand-up scooter	Skateboard	Passenger on a bicycle	Cycle as a cyclist	Public transport	Passenger on a moped/motorcycle	Passenger in a car	Other
Age group									
10-11y	89.6%	30.5%	15.8%	23.8%	71.2%	46.0%	12.3%	85.2%	14.5%
12-14y	89.1%	34.8%	19.0%	23.1%	74.8%	66.4%	13.3%	85.6%	17.5%
<i>p-value</i> ⁽¹⁾	<i>0.896</i>	<i>0.273</i>	<i>0.314</i>	<i>0.869</i>	<i>0.334</i>	<0.001	<i>0.751</i>	<i>0.882</i>	<i>0.323</i>
Gender									
Male	86.7%	35.8%	20.6%	22.9%	73.6%	56.3%	14.3%	87.5%	14.2%

Female	92.0%	30.2%	14.6%	23.9%	73.1%	60.1%	11.4%	83.3%	18.4%
<i>p</i> -value ⁽¹⁾	0.039	0.142	0.058	0.824	0.891	0.350	0.306	0.130	0.176
Region									
Brussels	95.2%	45.5% ^a	15.9%	28.0%	69.0% ^{a,b}	90.2% ^a	14.0%	79.8%	10.9%
Flanders	87.4%	29.0% ^b	19.7%	24.3%	80.2% ^a	52.2% ^b	11.7%	83.5%	17.2%
Wallonia	90.5%	35.7% ^{a,b}	14.9%	20.2%	63.1% ^b	57.5% ^b	14.5%	90.7%	16.4%
<i>p</i> -value ⁽¹⁾	0.137	0.025	0.354	0.398	<0.001	<0.001	0.654	0.036	0.424
Total	89.3%	33.1%	17.7%	23.4%	73.3%	58.2%	12.9%	85.4%	16.3%
Sample size*	586	586	586	586	586	586	586	586	586

NOTES: questions answered by the children: 'Please indicate how often you usually use the following modes of transportation. This can be as a driver or as a passenger' – multiple answers possible; ⁽¹⁾ *p*-value of Chi-squared Test of independence; ^{a,b} regions with different superscript letters differ significantly from each other, for each variable ($p < 0.05$); * total number of children aged 10-14 years - weighted.

Table 5 Accompaniment to school (2021-2022 school year), by age group, gender, and region.

	Completed the route to school on his/her own % frequently (1-3) ⁽¹⁾	Who mostly accompanied the child to school when he/she was not alone (%) ⁽²⁾			
		an adult from my household	an adult who is not part of my household	another child of my household	another child who is not part of my household
Age group					
10-11y	35.7%	62.6% ^a	11.9% ^a	14.9% ^a	10.6% ^a
12-14y	51.3%	38.2% ^b	15.2% ^a	14.7% ^a	31.9% ^b
<i>p</i> -value ⁽³⁾	< 0.001	< 0.001			
Gender					
Male	46.3%	47.1%	16.1%	14.9%	21.9%
Female	43.7%	51.2%	11.2%	14.7%	23.0%
<i>p</i> -value ⁽³⁾	0.388	0.504			
Region					
Brussels	49.3%	48.3% ^{a,b}	7.2% ^a	20.8% ^a	23.7% ^{a,b}
Flanders	46.6%	43.7% ^b	15.4% ^a	14.8% ^a	26.0% ^a
Wallonia	41.0%	58.8% ^a	12.9% ^a	12.8% ^a	15.5% ^b
<i>p</i> -value ⁽³⁾	0.375	0.041			
Total	45.1%	49.0%	13.7%	14.8%	22.4%
Sample size	560*	438**			

NOTES: ⁽¹⁾ questions answered by the children: 'During the 2021-2022 school year, did you usually complete the route to school on your own?' – % frequently: answers 1-3 in a scale from 1 to 6, where 1 is "yes, (almost) always" and 6 is "no, (almost) never"; ⁽²⁾ 'Which sentence best describes by whom you were mostly accompanied to school during the 2021-2022 school year, when you were not alone?'; ⁽³⁾ *p*-value of Chi-squared Test of independence; ^{a,b} age groups, genders, and regions with different superscript letters differ significantly from each other, for each transport mode ($p < 0.05$); * number of children aged 10-14 years who went to primary/secondary school during the 2021-2022 school year – weighted; ** number of children aged 10-14 years who went to primary/secondary school during the 2021-2022 school year accompanied at least some times – weighted.

Table 6 Primary mode of transportation to go to school (2021-2022 school year), by age group, gender, and region (%).

	Walking	Stand-up scooter	Skateboard	Passenger on a bicycle	Cycle as a cyclist	Public transport	Passenger on a moped/motorcycle	Passenger in a car	Other
Age group									
10-11y	37.6% ^a	3.1% ^a	4.2% ^a	6.7% ^a	16.1% ^a	8.3% ^a	0.8% ^a	22.9% ^a	0.4%
12-14y	26.9% ^b	5.8% ^a	4.3% ^a	2.9% ^b	18.8% ^a	26.2% ^b	0.6% ^a	14.5% ^b	0.0%
<i>p</i> -value ⁽¹⁾	< 0.001								
Gender									
Male	28.6% ^a	5.4% ^a	7.0% ^a	4.6% ^a	17.0% ^a	19.6% ^a	0.3% ^a	17.1% ^a	0.3%
Female	33.9% ^a	4.0% ^a	1.4% ^b	4.3% ^a	18.4% ^a	18.2% ^a	1.0% ^a	18.7% ^a	0.0%
<i>p</i> -value ⁽¹⁾	0.053								
Region									
Brussels	43.8% ^a	3.3% ^a	7.4% ^a	1.3% ^a	10.4% ^a	17.1% ^a	1.7% ^a	15.1% ^{a,b}	0.0%
Flanders	25.2% ^b	5.3% ^a	5.3% ^{a,b}	5.4% ^a	27.6% ^b	16.1% ^a	0.6% ^a	14.1% ^a	0.3%

Wallonia	37.2% ^a	4.2% ^a	1.4% ^b	3.8% ^a	3.3% ^a	24.3% ^a	0.4% ^a	25.4% ^b	0.0%
<i>p-value</i> ⁽¹⁾	< 0.001								
Total	31.2%	4.7%	4.2%	4.4%	17.7%	18.9%	0.7%	17.9%	0.2%
Sample size*	584								

NOTES: questions answered by the children: 'During the 2021-2022 school year, what was in general your primary mode of transportation to go to school (the most frequent mode of transportation or the mode of travel with which you travelled the most kilometers if different modes of transport were used for the same trip)?' – one answer possible; ⁽¹⁾ *p*-value of Chi-squared Test of independence; ^{a,b} age groups, genders, and regions with different superscript letters differ significantly from each other, for each transport mode ($p < 0.05$); * total number of children who go to school - weighted.

Tabel 7 Perceived safety feeling, by age group, gender, and region (mean score of a scale from 0 to 10, where 0 is "very unsafe" and 10 is "very safe").

	Walking	Stand-up scooter	Skateboard	Passenger on a bicycle	Cycle as a cyclist	Public transport	Moped/motorcycle as passenger	Passenger in a car	Other
Age group									
10-11y	6.7	5.4	4.7	4.7	6.0	6.9	5.4	7.8	4.9
12-14y	7.1	5.5	5.3	5.7	6.1	7.2	5.7	7.9	5.2
<i>p-value</i> ⁽¹⁾	0.092	0.879	0.139	0.014	0.664	0.202	0.531	0.386	0.410
Gender									
Male	7.0	5.5	5.3	5.3	6.2	7.1	5.6	8.0	5.2
Female	6.9	5.4	4.7	5.2	5.9	7.1	5.4	7.8	5.0
<i>p-value</i> ⁽¹⁾	0.602	0.787	0.111	0.798	0.231	0.934	0.676	0.265	0.668
Region									
Brussels	7.1	5.1	4.1	5.7	5.9	7.5	5.7	7.6	4.1
Flanders	7.0	5.4	5.2	5.2	6.2	7.0	5.5	7.9	5.2
Wallonia	6.7	5.7	5.0	5.2	5.8	6.9	5.6	7.9	5.1
<i>p-value</i> ⁽¹⁾	0.290	0.482	0.182	0.654	0.225	0.291	0.936	0.578	0.294
Total	6.9	5.4	5.0	5.3	6.1	7.1	5.5	7.9	5.1
Sample size*	564	274	172	181	507	444	116	545	166

NOTES: questions answered by the children: 'How safe or unsafe do you feel when using the following transport modes?' – mean score of a scale from 0 to 10, where 0 is "very unsafe" and 10 is "very safe"; ⁽¹⁾ *p*-value of ANOVA; * number of children aged 10-14 years who use the transport mode at least a few times per year - weighted.

Tabel 8 Self-declared traffic behaviour as a car passenger, by age group, gender, and region (% never in the past 30 days).

	Travelled as a car passenger without wearing the seatbelt
Age group	
10-11y	68.0%
12-14y	64.7%
<i>p-value</i> ⁽¹⁾	0.432
Gender	
Male	61.9%
Female	70.7%
<i>p-value</i> ⁽¹⁾	0.039
Region	
Brussels	60.0%
Flanders	63.7%
Wallonia	71.6%
<i>p-value</i> ⁽¹⁾	0.128
Total	66.1%
Sample size*	500

NOTES: questions answered by the children: 'During the last 30 days, how often have you ...?' – % never in the past 30 days: answer 1 in a scale from 1 to 5, where 1 is "never" and 5 is "(almost) always"; ⁽¹⁾ *p*-value of Chi-squared Test of independence; * number of children aged 10-14 years who have been car passenger at least a few times per month - weighted.

Tabel 9 Self-declared traffic behaviour as a bicycle rider, by age group, gender, and region (% never in the past 30 days).

	Cycled without a helmet	Cycled while listening to music through headphones/earphone	Cycled while talking on a hands-free mobile phone	Cycled while talking on a hand-held mobile phone	Cycled while reading or texting a message or check social media/news	Crossed the road with a bicycle when a traffic light is red	Cycled on the road next to the cycle lane	Cycled in the dark without wearing a white/yellow light in front and a red light behind	Cycled in the dark without wearing reflective material
Age group									
10-11y	32.5%	61.3%	69.7%	68.8%	67.5%	61.9%	49.6%	62.6%	52.1%
12-14y	22.3%	46.2%	58.3%	57.7%	57.7%	56.0%	41.6%	48.4%	35.3%
<i>p-value</i> ⁽¹⁾	0.018	0.002	0.017	0.022	0.041	0.221	0.112	0.003	0.001
Gender									
Male	22.6%	47.4%	60.1%	57.3%	57.3%	50.9%	39.5%	48.2%	37.3%
Female	30.2%	57.1%	65.6%	67.0%	65.9%	66.1%	50.2%	60.2%	46.7%
<i>p-value</i> ⁽¹⁾	0.077	0.045	0.235	0.038	0.062	0.002	0.026	0.012	0.048
Region									
Brussels	38.8%	48.0%	63.6%	57.6%	61.2%	46.8%	32.1%	47.5%	46.6%
Flanders	24.2%	50.1%	62.4%	61.4%	59.0%	59.0%	46.2%	57.7%	41.7%
Wallonia	26.1%	58.1%	63.4%	65.1%	67.1%	61.1%	46.2%	48.3%	40.4%
<i>p-value</i> ⁽¹⁾	0.162	0.338	0.948	0.625	0.338	0.225	0.155	0.117	0.770
Total	26.3%	52.1%	62.8%	62.0%	61.5%	58.3%	44.7%	54.0%	41.9%
Sample size*	430	430	430	430	430	430	430	430	430

NOTES: questions answered by the children: 'During the last 30 days, how often have you ...?' – % never in the past 30 days: answer 1 in a scale from 1 to 5, where 1 is "never" and 5 is "(almost) always"; ⁽¹⁾ *p*-value of Chi-squared Test of independence; * number of children aged 10-14 years who ride a bicycle at least a few times per month - weighted.

Tabel 10 Self-declared traffic behaviour as a pedestrian, by age group, gender, and region (% never in the past 30 days).

	Walked on the streets while listening to music through headphones/earphone	Walked on the streets while calling with a mobile phone	Walked on the streets while reading a message or check social media/news	Walked on the streets while texting a message	Crossed the road as a pedestrian when a pedestrian light is red	Crossed the road at places other than at a nearby (distance less than 30m) pedestrian crossing	Walked on the streets in the dark without wearing lights and/ or reflective material
Age group							
10-11y	51.7%	38.4%	42.2%	42.1%	61.2%	41.3%	39.4%
12-14y	24.9%	15.9%	17.5%	15.7%	47.6%	26.7%	26.8%
<i>p-value</i> ⁽¹⁾	<0.001	<0.001	<0.001	<0.001	0.002	0.001	0.002
Gender							
Male	35.1%	22.6%	24.9%	24.6%	47.4%	29.8%	28.4%
Female	36.4%	27.3%	30.1%	28.1%	58.8%	35.4%	35.4%
<i>p-value</i> ⁽¹⁾	0.720	0.216	0.197	0.361	0.008	0.191	0.091
Region							
Brussels	30.8%	25.7%	30.4%	29.1%	42.8%	34.3%	28.5%
Flanders	37.4%	26.3%	28.6%	28.0%	52.7%	28.6%	30.3%
Wallonia	34.9%	22.5%	24.6%	22.7%	57.5%	38.6%	35.9%
<i>p-value</i> ⁽¹⁾	0.597	0.646	0.563	0.370	0.134	0.077	0.407
Total	35.8%	25.0%	27.5%	26.4%	53.1%	32.6%	31.9%
Sample size*	523	523	523	523	523	523	523

NOTES: questions answered by the children: 'During the last 30 days, how often have you ...?' – % never in the past 30 days: answer 1 in a scale from 1 to 5, where 1 is "never" and 5 is "(almost) always"; ⁽¹⁾ *p*-value of Chi-squared Test of independence; * number of children aged 10-14 years who walk (pedestrian) at least a few times per month - weighted.

Tabel 11 Risk perception as a cyclist rider, by age group, gender, and region (% risky).

	Cycling without a helmet	Cycling while listening to music through headphones /earphone	Cycling while talking on a hands-free mobile phone	Cycling while reading or texting a message or check social media/ news	Crossing the road with a bicycle when a traffic light is red	Cycling on the road next to the cycle lane	Cycling in the dark without wearing a white/ yellow light in front and a red light behind	Cycling in the dark without wearing reflective material
Age group								
10-11y	55.8%	60.1%	59.7%	71.8%	74.8%	60.0%	72.0%	68.5%
12-14y	43.5%	47.7%	49.4%	67.1%	71.8%	58.7%	67.3%	63.8%
<i>p-value</i> ⁽¹⁾	0.007	0.008	0.020	0.273	0.507	0.791	0.268	0.282
Gender								
Male	48.3%	52.0%	55.6%	68.3%	69.0%	56.5%	66.1%	64.1%
Female	48.2%	53.1%	51.1%	69.6%	77.1%	62.0%	72.3%	67.2%
<i>p-value</i> ⁽¹⁾	0.949	0.802	0.301	0.775	0.039	0.216	0.124	0.481
Region								
Brussels	53.6%	47.1%	51.4%	78.5%	73.0%	51.8%	76.2%	73.5%
Flanders	47.8%	53.8%	56.7%	68.4%	71.7%	60.6%	68.9%	62.2%
Wallonia	47.3%	52.0%	47.8%	66.6%	75.4%	59.0%	67.1%	69.2%
<i>p-value</i> ⁽¹⁾	0.704	0.586	0.220	0.241	0.715	0.468	0.386	0.141
Total	48.3%	52.5%	53.4%	69.0%	73.0%	59.2%	69.2%	65.6%
Sample size*	507	507	507	507	507	507	507	507

NOTES: questions answered by the children: 'What level of risk do you perceive in...' – % risky: answers 4-5 in a scale from 1 to 5, where 1 is "low risk" and 5 is "high risk"; ⁽¹⁾ *p-value* of Chi-squared Test of independence; * number of children aged 10-14 years who ride a bicycle at least a few times per year - weighted.

Tabel 12 Risk perception as a pedestrian, by age group, gender, and region (% risky).

	Walking on the streets while listening to music through headphones/ earphone	Walking on the streets while calling with a mobile phone	Walking on the streets while reading a message or check social media/ news	Walking on the streets while texting a message	Crossing the road as a pedestrian when a pedestrian light is red	Crossing the road at places other than at a nearby (distance less than 30m) pedestrian crossing	Walking on the streets in the dark without wearing lights and/ or reflective material
Age group							
10-11y	42.7%	37.2%	48.2%	49.4%	71.1%	45.8%	55.8%
12-14y	35.3%	30.9%	36.6%	40.7%	66.9%	43.1%	50.5%
<i>p-value</i> ⁽¹⁾	0.080	0.118	0.006	0.039	0.294	0.564	0.220
Gender							
Male	38.6%	30.5%	39.9%	41.9%	69.2%	42.9%	49.7%
Female	38.0%	36.4%	42.8%	46.6%	67.9%	45.6%	55.7%
<i>p-value</i> ⁽¹⁾	0.935	0.129	0.478	0.271	0.728	0.554	0.147
Region							
Brussels	36.8%	36.3%	47.1%	49.8%	63.8%	52.7% ^a	47.8%
Flanders	38.7%	36.1%	42.3%	46.2%	66.0%	35.6% ^b	53.1%
Wallonia	38.2%	28.1%	37.7%	39.1%	74.4%	55.6% ^a	53.6%
<i>p-value</i> ⁽¹⁾	0.944	0.167	0.344	0.190	0.094	<0.001	0.689
Total	38.3%	33.4%	41.3%	44.2%	68.6%	44.2%	52.6%
Sample size*	564	564	564	564	564	564	564

NOTES: questions answered by the children: 'What level of risk do you perceive in...' – % of risky: answers 4-5 in a scale from 1 to 5, where 1 is "low risk" and 5 is "high risk"; ⁽¹⁾ *p-value* of Chi-squared Test of independence; ^{a,b} regions with different superscript letters differ significantly from each other, for each variable ($p < 0.05$); * number of children aged 10-14 years who walk (pedestrian) at least a few times per year – weighted;

Tabel 13 Acceptability of certain traffic behaviour as a cyclist rider, by age group, gender, and region (% acceptability).

	Cycling without a helmet	Cycling while listening to music through headphones /earphone	Cycling while talking on a hands-free mobile phone	Cycling while reading or texting a message or check social media/ news	Crossing the road with a bicycle when a traffic light is red	Cycling on the road next to the cycle lane	Cycling in the dark without wearing a white/ yellow light in front and a red light behind	Cycling in the dark without wearing reflective material
Age group								
10-11y	24.2%	19.9%	27.1%	12.4%	15.4%	14.2%	13.1%	17.0%
12-14y	34.3%	31.7%	27.6%	15.3%	15.7%	23.9%	16.1%	21.0%
<i>p-value</i> ⁽¹⁾	0.017	0.004	0.925	0.350	0.950	0.007	0.331	0.284
Gender								
Male	27.9%	27.9%	25.7%	16.6%	17.0%	21.1%	17.2%	21.9%
Female	33.1%	26.4%	29.2%	11.5%	14.0%	19.1%	12.5%	16.8%
<i>p-value</i> ⁽¹⁾	0.204	0.709	0.394	0.098	0.349	0.589	0.137	0.167
Region								
Brussels	27.7% ^{a,b}	25.8%	27.0%	20.6%	25.9% ^a	29.8%	23.7% ^a	25.3%
Flanders	37.3% ^a	27.4%	26.9%	13.2%	16.1% ^{a,b}	20.7%	15.8% ^{a,b}	20.3%
Wallonia	17.8% ^b	27.3%	28.4%	13.6%	10.7% ^b	15.5%	10.0% ^b	15.7%
<i>p-value</i> ⁽¹⁾	<0.001	0.971	0.941	0.380	0.033	0.091	0.046	0.244
Total	30.4%	27.2%	27.4%	14.1%	15.6%	20.2%	14.9%	19.5%
Sample size*	507	507	507	507	507	507	507	507

NOTES: questions answered by the children: 'What level of risk do you perceive in...' – % acceptability: answers 4-5 in a scale from 1 to 5, where 1 is "unacceptable at all" and 5 is "fully acceptable"; ⁽¹⁾ *p*-value of Chi-squared Test of independence; ^{a,b} regions with different superscript letters differ significantly from each other, for each variable ($p < 0.05$); * number of children aged 10-14 years who ride a bicycle at least a few times per year - weighted.

Tabel 14 Acceptability of certain traffic behaviour as a pedestrian, by age group, gender, and region (% acceptability).

	Walking on the streets while listening to music through headphones/ earphone	Walking on the streets while calling with a mobile phone	Walking on the streets while reading a message or check social media/news	Walking on the streets while texting a message	Crossing the road as a pedestrian when a pedestrian light is red	Crossing the road at places other than at a nearby (distance less than 30m) pedestrian crossing	Walking on the streets in the dark without wearing lights and/ or reflective material
Age group							
10-11y	39.9%	47.2%	32.1%	32.4%	18.5%	23.9%	27.7%
12-14y	44.1%	48.0%	41.9%	40.1%	20.8%	26.9%	32.0%
<i>p-value</i> ⁽¹⁾	0.362	0.818	0.023	0.075	0.543	0.403	0.309
Gender							
Male	44.9%	50.1%	42.4%	39.0%	21.0%	28.5%	33.4%
Female	39.8%	45.2%	33.4%	34.9%	18.7%	22.8%	27.0%
<i>p-value</i> ⁽¹⁾	0.240	0.269	0.033	0.319	0.502	0.141	0.103
Region							
Brussels	54.0% ^a	57.9% ^a	47.3% ^a	40.8% ^a	29.7% ^a	30.4% ^{a,b}	39.8%
Flanders	42.9% ^a	47.0% ^a	38.1% ^a	37.6% ^a	21.6% ^{a,b}	29.0% ^a	31.1%
Wallonia	37.7% ^a	45.4% ^a	34.7% ^a	34.7% ^a	13.8% ^b	18.6% ^b	25.7%
<i>p-value</i> ⁽¹⁾	0.100	0.207	0.262	0.691	0.012	0.033	0.108
Total	42.4%	47.7%	38.0%	37.0%	19.9%	25.7%	30.3%
Sample size*	564	564	564	564	564	564	564

NOTES: questions answered by the children: 'What level of risk do you perceive in...' – % acceptability: answers 4-5 in a scale from 1 to 5, where 1 is "unacceptable" and 5 is "acceptable"; ⁽¹⁾ *p*-value of Chi-squared Test of independence; ^{a,b} regions with different superscript letters differ significantly from each other, for each variable ($p < 0.05$); * number of children aged 10-14 years who walk (pedestrian) at least a few times per year – weighted.

Bijlage 4 Tables with details on descriptive results and group comparisons by age-group, gender, region of the parents of children (0-14y)

Tabel 15 Neighbourhood characteristics (accessibility), by age group, gender, and region (% agreement).

	From our home, it is easy to walk to school or day care	There are many places where the child can walk to, alone or with other kids	It is easy to walk from one place to another (there is no motorway, railway or river)	It is easy to walk to a play garden or a park
Age group				
18-24y	47.8% ^a	55.6% ^a	63.3%	71.8%
25-34y	58.7% ^b	43.5% ^b	67.2%	70.8%
35-44y	58.3% ^b	52.4% ^a	68.7%	71.2%
45+y	52.2% ^{a,b}	61.3% ^a	72.9%	69.0%
<i>p-value</i> ⁽¹⁾	0.011	<0.001	0.187	0.921
Gender				
Male	56.5%	57.0%	69.5%	72.9%
Female	56.0%	45.4%	66.4%	69.2%
<i>p-value</i> ⁽¹⁾	0.824	<0.001	0.175	0.097
Region				
Brussels	65.5% ^a	57.1% ^a	76.1% ^a	80.7% ^a
Flanders	56.1% ^b	53.2% ^a	66.8% ^b	74.1% ^a
Wallonia	52.8% ^b	44.1% ^b	66.5% ^b	61.6% ^b
<i>p-value</i> ⁽¹⁾	0.008	0.001	0.028	<0.001
Total	56.2%	50.8%	67.8%	70.9%
Sample size*	1669	1669	1669	1669

NOTES: questions answered by the parents of children 0-14y: 'To what extent do you agree with each of the following statements about your neighbourhood?' – % agreement: answers 4-6 in a scale from 1 to 6, where 1 is "strongly disagree" and 6 is "strongly agree"; ⁽¹⁾ *p-value* of Chi-squared Test of independence; ^{a,b} regions/age groups with different superscript letters differ significantly from each other, for each variable ($p < 0.05$); * number of parents of children 0-14 years old – weighted.

Tabel 16 Neighbourhood characteristics (traffic safety), by age group, gender, and region (% agreement).

	Walking is dangerous because of the traffic **	Cycling is dangerous because of the traffic **	Cars usually drive slowly	Our streets have good lightning in the dark	There are crosswalks, traffic lights and/or road signs to help pedestrians to cross busy streets	It is safe to play on the streets
Age group						
18-24y	32.6% ^a	41.4% ^a	42.6% ^a	63.7%	69.2%	40.8% ^a
25-34y	44.6% ^b	55.4% ^b	28.7% ^b	66.4%	66.8%	24.7% ^b
35-44y	42.1% ^{a,b}	60.2% ^b	28.1% ^b	68.8%	69.0%	29.4% ^b
45+y	43.6% ^{a,b}	62.7% ^b	27.1% ^b	73.1%	70.6%	26.8% ^b
<i>p-value</i> ⁽¹⁾	0.013	<0.001	<0.001	0.156	0.728	<0.001
Gender						
Male	42.0%	56.6%	38.0%	72.8%	72.1%	35.1%
Female	41.4%	55.4%	23.9%	63.3%	65.3%	24.1%
<i>p-value</i> ⁽¹⁾	0.773	0.614	<0.001	<0.001	0.003	<0.001
Region						
Brussels	39.7% ^{a,b}	57.7% ^{a,b}	41.4% ^a	71.3% ^{a,b}	74.6% ^a	34.9% ^a
Flanders	37.9% ^a	53.0% ^a	33.5% ^a	69.8% ^a	69.4% ^{a,b}	29.8% ^{a,b}
Wallonia	49.0% ^b	60.5% ^b	20.8% ^b	62.6% ^b	64.4% ^b	25.9% ^b
<i>p-value</i> ⁽¹⁾	<0.001	0.019	<0.001	0.008	0.020	0.041
Total	41.7%	55.9%	30.4%	67.7%	68.4%	29.2%
Sample size*	1669	1669	1669	1669	1669	1669

NOTES: questions answered by the parents of children 0-14y: 'To what extent do you agree with each of the following statements about your neighbourhood?' – % agreement: answers 4-6 in a scale from 1 to 6, where 1 is "strongly disagree" and 6 is "strongly agree"; ⁽¹⁾ *p-value* of Chi-squared Test of independence; ^{a,b} regions/age groups with different superscript letters differ significantly from each other, for each variable ($p < 0.05$); * number of parents of children 0-14 years old – weighted; ** questions in opposite direction.

Tabel 17 Neighbourhood characteristics (walking/cycling facilities), by age group, gender, and region (% agreement).

	There are sidewalks on most of the streets	There are bikeways on most of the streets	Bikeways are separated from the road/traffic	There are bicycle sheds (at supermarkets, schools, bus stops...)
Age group				
18-24y	74.5%	54.6%	46.5%	65.8%
25-34y	77.9%	48.7%	37.5%	58.2%
35-44y	73.9%	46.3%	37.6%	60.3%
45+y	76.6%	46.8%	38.8%	54.3%
<i>p-value</i> ⁽¹⁾	<i>0.408</i>	<i>0.162</i>	<i>0.065</i>	<i>0.082</i>
Gender				
Male	78.9%	51.5%	44.3%	65.4%
Female	73.0%	45.9%	34.6%	54.9%
<i>p-value</i> ⁽¹⁾	<i>0.005</i>	<i>0.022</i>	<i><0.001</i>	<i><0.001</i>
Region				
Brussels	87.8% ^a	63.0% ^a	51.6% ^a	62.3% ^a
Flanders	79.2% ^b	57.6% ^a	44.8% ^a	73.6% ^b
Wallonia	64.9% ^c	26.9% ^b	24.4% ^b	34.5% ^c
<i>p-value</i> ⁽¹⁾	<i><0.001</i>	<i><0.001</i>	<i><0.001</i>	<i><0.001</i>
Total	75.7%	48.5%	39.1%	59.7%
Sample size*	1669	1669	1669	1669

NOTES: questions answered by the parents of children 0-14y: 'To what extent do you agree with each of the following statements about your neighbourhood?' – % agreement: answers 4-6 in a scale from 1 to 6, where 1 is "strongly disagree" and 6 is "strongly agree"; ⁽¹⁾ *p-value* of Chi-squared Test of independence; ^{a,b} regions with different superscript letters differ significantly from each other, for each variable ($p < 0.05$); * number of parents of children 0-14 years old – weighted.

Tabel 18 Support for policy measures, by age group, gender, and region (% support).

	Limiting the speed limit to 30 km/h in all built-up areas (except on main thoroughfares)	Requiring all new cars to have a seatbelt reminder system for the front and back seats	Requiring pedestrians to wear reflective material when walking on the streets in the dark	Forbidding the use of headphones (or earbuds) while walking on the streets	Requiring all cyclists to wear a helmet	Requiring cyclists under the age of 12 to wear a helmet	Requiring cyclists to wear reflective material when cycling in the dark	Forbidding the use of hands-free mobile phone use while cycling	Forbidding the use of headphones (or earbuds) while riding a bicycle
Age group									
18-24y	39.0% ^a	61.0% ^a	34.7% ^a	32.7% ^a	42.3% ^a	61.3% ^a	55.4% ^a	47.6% ^a	41.4% ^a
25-34y	44.8% ^{a,b}	73.1% ^b	45.1% ^b	31.2% ^a	54.7% ^b	73.1% ^b	70.5% ^b	55.6% ^{a,b}	52.3% ^b
35-44y	50.8% ^b	80.2% ^c	54.5% ^c	44.5% ^b	58.3% ^b	78.9% ^b	74.9% ^b	60.6% ^b	64.4% ^c
45+y	51.5% ^{a,b}	81.8% ^{b,c}	53.6% ^{b,c}	51.4% ^b	57.0% ^b	76.5% ^b	77.4% ^b	65.9% ^{b,c}	69.6% ^c
<i>p-value</i> ⁽¹⁾	<i>0.005</i>	<i><0.001</i>	<i><0.001</i>	<i><0.001</i>	<i><0.001</i>	<i><0.001</i>	<i><0.001</i>	<i><0.001</i>	<i><0.001</i>
Gender									
Male	43.3%	68.0%	39.6%	38.7%	47.8%	67.5%	62.4%	52.2%	52.9%
Female	50.0%	80.9%	55.4%	38.9%	60.1%	79.5%	77.8%	62.0%	61.0%
<i>p-value</i> ⁽¹⁾	<i>0.006</i>	<i><0.001</i>	<i><0.001</i>	<i>0.946</i>	<i><0.001</i>	<i><0.001</i>	<i><0.001</i>	<i><0.001</i>	<i>0.001</i>
Region									
Brussels	44.9%	68.2% ^a	33.5% ^a	34.5%	55.0% ^a	64.9% ^a	70.8% ^{a,b}	59.2% ^{a,b}	55.6% ^{a,b}
Flanders	47.5%	74.2% ^{a,b}	49.9% ^b	39.1%	47.4% ^a	72.2% ^a	66.3% ^a	53.8% ^a	54.2% ^a
Wallonia	46.8%	78.8% ^b	50.5% ^b	39.9%	66.6% ^b	80.3% ^b	78.4% ^b	63.1% ^b	63.2% ^b
<i>p-value</i> ⁽¹⁾	<i>0.797</i>	<i>0.008</i>	<i><0.001</i>	<i>0.390</i>	<i><0.001</i>	<i><0.001</i>	<i><0.001</i>	<i>0.002</i>	<i>0.004</i>
Total	46.9%	75.0%	48.1%	38.8%	54.4%	73.9%	70.7%	57.5%	57.2%
Sample size*	1669	1669	1669	1669	1669	1669	1669	1669	1669

NOTES: questions answered by the parents of children 0-14y: 'Do you oppose or support a legal regulation ...?' – % support: answers 4-5 in a scale from 1 to 5, where 1 is "strongly oppose" and 5 is "strongly support"; ⁽¹⁾ *p-value* of Chi-squared Test of independence; ^{a,b} regions/age groups with different superscript letters differ significantly from each other, for each variable ($p < 0.05$); * number of parents of children 0-14 years old – weighted.

Tabel 19 Opinions about traffic education, by age group, gender, and region (% agreement).

	I think sufficient attention is dedicated to teach traffic rules at school	I think sufficient attention is dedicated to practice traffic rules at school	I have the feeling that the child masters traffic rules	I think the child knows well about the danger of blind spots (area around the vehicle that cannot be observed by the driver)
Age group				
18-24y	55.3%	55.3%	59.2%	43.5%
25-34y	52.7%	50.5%	56.1%	44.4%
35-44y	50.7%	50.0%	56.9%	43.2%
45+y	46.3%	51.1%	57.5%	49.2%
<i>p-value</i> ⁽¹⁾	<i>0.463</i>	<i>0.710</i>	<i>0.953</i>	<i>0.632</i>
Gender				
Male	56.6%	53.8%	61.1%	50.2%
Female	45.8%	48.4%	53.2%	38.9%
<i>p-value</i> ⁽¹⁾	0.001	<i>0.100</i>	0.016	0.001
Region				
Brussels	56.6% ^a	59.4% ^a	60.8% ^a	47.9% ^a
Flanders	58.5% ^a	55.9% ^a	64.6% ^a	50.7% ^a
Wallonia	36.3% ^b	39.5% ^b	42.6% ^b	32.5% ^b
<i>p-value</i> ⁽¹⁾	<0.001	<0.001	<0.001	<0.001
Total	51.2%	51.1%	57.1%	44.5%
Sample size*	893	893	893	893

NOTES: questions answered by the parents with children aged 10-14y in primary school or secondary school: 'Please indicate to what extent you agree with each of the following statements: – % agreement: answers 4-6 in a scale from 1 to 6, where 1 is "strongly disagree" and 6 is "strongly agree"; ⁽¹⁾ p-value of Chi-squared Test of independence; ^{a,b} regions with different superscript letters differ significantly from each other, for each variable ($p < 0.05$); * number of parents with children aged 10-14y in primary school or secondary school – weighted.

Tabel 20 Needs for information about the correct use of child seats, by age group, gender, and region (% yes).

	How to correctly install the child seat in different types of cars?	What are the child seat laws and policies?	How to buy the best child seat for my child?	What are the different types of car seats for height, weight and age of the child?	Where to find support to help me install my child seats?	Other information
Age group						
18-24y	44.0%	39.5%	37.9%	48.9%	31.1%	0.8%
25-34y	45.6%	44.9%	45.4%	60.3%	25.4%	1.5%
35-44y	46.1%	50.0%	41.1%	55.2%	20.8%	1.6%
45+y	37.2%	38.3%	37.2%	56.3%	30.9%	2.2%
<i>p-value</i> ⁽¹⁾	<i>0.434</i>	<i>0.054</i>	<i>0.223</i>	<i>0.084</i>	0.037	<i>0.764</i>
Gender						
Male	45.0%	41.0%	38.4%	48.3%	23.1%	1.4%
Female	44.9%	49.4%	45.2%	63.5%	26.3%	1.6%
<i>p-value</i> ⁽¹⁾	<i>0.981</i>	0.004	0.020	<0.001	<i>0.229</i>	<i>0.715</i>
Region						
Brussels	46.8%	36.1% ^a	41.3%	47.7% ^a	28.3%	2.5%
Flanders	45.8%	48.3% ^b	41.9%	55.2% ^{a,b}	26.8%	0.8%
Wallonia	42.7%	44.5% ^{a,b}	42.8%	62.3% ^b	20.1%	2.4%
<i>p-value</i> ⁽¹⁾	<i>0.561</i>	0.029	<i>0.944</i>	0.008	0.036	<i>0.129</i>
Total	44.9%	45.6%	42.1%	56.5%	24.8%	1.5%
Sample size*	1114	1114	1114	1114	1114	1114

NOTES: questions answered by the who regularly have children smaller than 135cm in a car: 'In the following list, please tick the type(s) of information that would support you in the use of child restraint systems in a car?' – % yes; ⁽¹⁾ p-value of Chi-squared Test of independence; ^{a,b} regions/age groups with different superscript letters differ significantly from each other, for each variable ($p < 0.05$); * number of parents who regularly have children smaller than 135cm in a car – weighted.



Vias institute

Haachtsesteenweg 1405
1130 Brussel

+32 2 244 15 11

info@vias.be

www.vias.be