

Kinderen en verkeersveiligheid: hoe kijken ze er zelf tegen aan?

Samenvatting

In het kader van een belevingsonderzoek gaven 2500 Vlaamse jongeren tussen 10 en 13 jaar hun mening over mobiliteit en hun verplaatsingsgedrag. Verkeersveiligheid bleek een belangrijk element in hun (autonome) mobiliteit te zijn.

Eerst bundelen we de informatie om een beeld te krijgen over hoe deze kinderen denken over verkeersveiligheid. Vervolgens gaan we na hoe ouders denken over de verkeersveiligheid in relatie tot de mobiliteit van hun kind. Tot slot vergelijken we de standpunten van ouders en kinderen, zoeken we naar knelpunten en formuleren we enkele aanbevelingen.

Zwerts Enid, Universiteit Gent, België

Witlox Frank, Universiteit Gent, België

Inleiding

Een onderwerp als "kinderen en verkeersveiligheid" handelt vaak over kinderen in de ongevalsstatistieken: over de soorten ongevallen waarin ze betrokken zijn en hoe onveilig fiets en te voet wel niet zijn als vervoerswijze. De reacties op die objectieve onveiligheid zijn divers en gaan van het verplicht stellen van fietshelmen en fluovestjes, het volgen van fietsbehendigheidscurssusen, tot het beperken van de autonome mobiliteit van de kinderen door het taxiën met de auto (achterbankgeneratie). Zonder de objectieve onveiligheid en het effect van deze projecten te minimaliseren, willen we in deze bijdrage de kinderen en hun ouders zelf aan het woord laten over wat zij denken over verkeersveiligheid in het verkeer.

Onderzoekskader

Tijdens de maanden november 2004 - februari 2005 werden in het kader van het onderzoek "Vervoersafhankelijkheid en –autonomie van kinderen tussen 10 en 13 jaar" 2500 kinderen bevraagd via een vragenlijst naar hun mening over mobiliteit, vervoermodi en zelfstandig verplaatsen. De link tussen verkeersveiligheid en mobiliteit was al sterk naar voor gekomen in een voorafgaandelijk kwalitatief onderzoek rond hetzelfde thema (Meire, 2005). Om die

reden werden er dan ook geregeld vragen gesteld die betrekking hadden op verkeersveiligheid en de beleving ervan.

Naast een vragenlijst voor de kinderen werd er ook aan de ouders gevraagd om een vragenlijst in te vullen. Hierin werden eveneens een aantal vragen rond verkeersveiligheid gesteld, waardoor het mogelijk werd om de meningen van ouders en kind met elkaar te vergelijken.

Kinderen en verkeersveiligheid

Vooraleer we een zicht krijgen op hoe kinderen naar verkeersveiligheid kijken, is het zinvol om eerst hun verplaatsingsgedrag van dichterbij te bekijken. Per dag maken kinderen tussen 10 en 13 jaar oud gemiddeld 2,85 verplaatsingen. Ongeveer 42% van deze verplaatsingen wordt afgelegd als autopassagier, 27% als fietser en 13% te voet. Jongens maken meer verplaatsingen per fiets dan meisjes; die laatste rijden dan weer vaker mee als autopassagier. Ook de leeftijd van het kind zorgt voor een verschil: hoe ouder, hoe vaker met de fiets en het openbaar vervoer, en hoe minder met de auto.



Ruim 44% van de verplaatsingen die de 10- tot 13-jarigen maken zijn verplaatsingen van thuis naar school of omgekeerd. 40% van deze verplaatsingen wordt al fietsend afgelegd, 27% met de auto en 11% te voet. Toch zou bijna de helft van de kinderen (49%) liefst anders naar school komen, waarbij de fiets het absolute lievelingsvervoermiddel is. De gevaren onderweg zijn – volgens

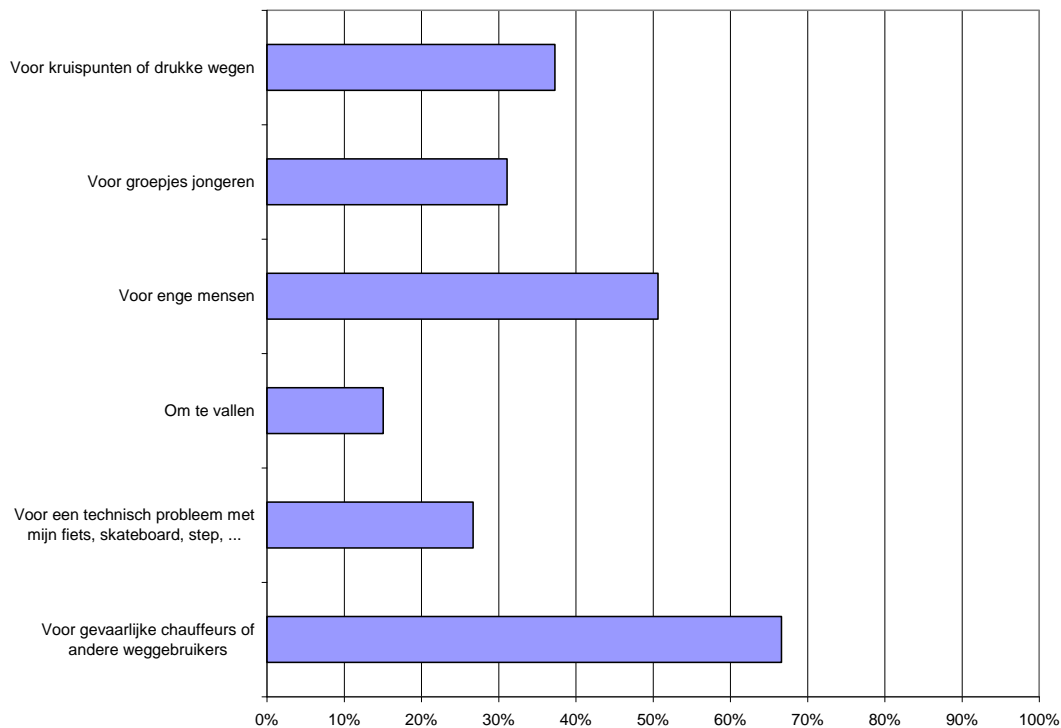
de kinderen - de hoofdredenen waarom ze niet met de fiets naar school komen. Opvallend, de kinderen geven aan het "niet veilig is" om met hun lievelingsvervoermiddel naar school te gaan, maar nog vaker geven ze aan dat dat vooral de mening is van hun ouders, en wel heel specifiek die van hun moeder. Het roept bij ons alvast de vraag op of ouders, en dan vooral moeders, niet deels mee de oorzaak zijn van het creëren van een gevoel van verkeersonveiligheid bij hun kinderen.

De kinderen geven zelf aan dat verkeersveiligheid (of "de drukte van het verkeer op weg naar school") een doorslaggevende rol speelt in de keuze hoe ze naar school gaan, maar

wel pas op de tweede plaats, na "mijn ouders beslissen hoe ik naar school ga, ik mag zelf niet kiezen".

Bang in het verkeer

Nochtans hebben kinderen globaal genomen weinig schrik in het verkeer.



Grafiek 1: Als ik alleen op weg ben heb ik schrik ... (N=2381)

Grafiek 1 laat zien dat kinderen tussen 10 en 13 jaar oud duidelijk het onderscheid kunnen maken tussen "kruispunten en druk verkeer" (waarbij 37% aangeeft zich toch wel wat bang te zijn) en "voor gevaarlijke chauffeurs of andere weggebruikers" (waarbij 67% aanduidt hier wel bang voor te zijn). Meisjes scoren op alle stellingen rond bang zijn beduidend hoger zijn dan jongens, jongere kinderen scoren ook hoger dan oudere kinderen. Opvallend is dat kinderen die met de fiets of te voet naar school komen - waaronder dus meer jongens - minder bang zijn voor "kruispunten en drukke wegen" en voor "gevaarlijke chauffeurs of andere weggebruikers" dan kinderen die op een andere manier naar school komen.

Ongeval

Ongeveer 28% van de kinderen geeft aan dat ze zelf al eens een ongeval hebben meegemaakt. Hoe de kinderen "zelf een ongeval meemaken" interpretererden hebben we

niet gevraagd. Het kan dus zowel om een ongeval gaan dat ze hebben zien gebeuren of dat ze hebben meegemaakt, dan wel een val zonder aanrijding maar met 'verwondingen'. Jongens geven meer dan meisjes aan dat ze een ongeval hebben meegemaakt; leerlingen van het middelbaar onderwijs (12-13-jarigen) hebben meer ongevallen 'meegemaakt' dan leerlingen van het basisonderwijs (10-11-jarigen). Voor 5% van de kinderen die een ongeval hebben meegemaakt ging het om een ongeval met doden.

Toch leidt het meemaken van een ongeval niet meteen tot "meer schrik" in het verkeer of een verhoging van het gevoel van onveiligheid. Integendeel, kinderen die een ongeval meemaakten zijn minder bang voor kruispunten en drukke wegen en voor gevaarlijke chauffeurs dan andere kinderen.

Meningen over vervoermodi

Voor de verschillende vervoermiddelen werden een aantal stellingen geformuleerd, waarop het kind zijn mening mocht geven. De stellingen handelden zowel over positieve als negatieve elementen die te maken hadden met het betreffende vervoermiddel. Voor de fiets en te voet werden een aantal stellingen opgenomen rond verkeersveiligheid en wat de kinderen daarvan vonden: "Ik heb schrik om een ongeval te hebben", "ik moet oversteken op een drukke weg waar er weinig zebrapaden zijn", "op weg naar school of naar mijn hobby zijn de fietspaden niet in orde – ik voel me dan niet veilig", en "ik vind dat er te veel verkeer is, het is te druk op straat om alleen ergens naartoe te gaan". Een opvallende vaststelling is dat kinderen verkeersonveiligheid negatief evalueren, maar zeker niet als het meest negatieve. Het item met de slechtste score is "het slechte weer" en op de tweede plaats de "traagheid" van de vervoerswijze te voet. Pas op de derde plaats vinden we het eerste item over verkeersveiligheid terug ("ik moet oversteken op een drukke weg waar er weinig zebrapaden zijn"). Voor meisjes zijn de elementen die betrekking hebben op verkeers- en sociale veiligheid belangrijker dan jongens, maar het slechte weer blijft voor hen het belangrijkste negatieve kenmerk van fietsen en te voet gaan.

In vergelijking met de negatieve kenmerken scoren de positieve kenmerken duidelijk beter: het sociale aspect ("onderweg babbelen met vrienden") en de belevingsaspecten ("terwijl je onderweg bent, kan je nog andere dingen doen") zijn veel belangrijker dan de verkeersonveiligheid als ze zich met de fiets of te voet verplaatsen.

Ouders

Ouders blijken een belangrijke invloed te hebben op het verplaatsingspatroon van kinderen, en dan vooral op de keuze van het vervoermiddel. Uiteindelijk hebben zij in de meeste

gevallen het laatste woord in de beslissing over welk vervoermiddel er gebruikt wordt. Als we hen de vraag expliciet stellen welke factoren het belangrijkste zijn in de keuze van het vervoermiddel voor hun kind, zetten ze verkeersveiligheid en sociale veiligheid bovenaan het lijstje van. Op de derde plaats speelt de leeftijd van het kind in kwestie een doorslaggevende rol. Deze top drie blijft ongewijzigd of het nu gaat om verplaatsingen naar school of verplaatsingen in de vrije tijd.

Ouders van meisjes hechten, meer dan ouders van jongens, belang aan verkeersveiligheid, sociale veiligheid en de weersomstandigheden. Die hogere beschermende reflex naar meisjes blijkt uit meerdere elementen van het onderzoek. Zo scoren de meisjes minder hoog op de items die peilden naar het zelfstandig gebruik van openbaar vervoer, de afstand die kinderen alleen mogen afleggen, enz... .

Conclusies

De combinatie kinderen en autonome verplaatsingen lijkt in heel wat gevallen niet zo eenvoudig te zijn omwille van de verkeersonveiligheid op het actieterrein van de kinderen. Voor kinderen is die verkeersonveiligheid een item dat speelt, maar zeker niet op de eerste plaats. Kinderen genieten in de eerste plaats van (autonome) verplaatsingen, het buiten zijn, de ervaringen en de sociale contacten die ze met zich meebrengen.

Kinderen geven aan dat ze wel schrik hebben voor drukke kruispunten, maar die angst lijkt te overzien en beheersbaar te zijn. Bovendien zijn ze duidelijk in staat om het onderscheid maken tussen "de drukte op de weg" en "gevaarlijke chauffeurs".

Voor de ouders is verkeersveiligheid absoluut het belangrijkste criterium om te beslissen welk vervoermiddel hun kind gebruikt. Het lijkt er sterk op dat ouders hun gevoel van verkeersonveiligheid overdragen op hun kind en die laatste beschermen door ze met de auto rond te rijden.

Voor het verlagen van de subjectieve verkeersveiligheid van kinderen blijkt dat nu net niet de oplossing te zijn: kinderen die zich met de fiets of te voet verplaatsen hebben een minder sterk gevoel van onveiligheid dan de kinderen die zich vooral met andere vervoerswijzen verplaatsen.

Dit hele verhaal geeft stof tot nadenken: moet er niet vooral gewerkt worden aan het gevoel van verkeersonveiligheid van de ouders om het subjectieve onveiligheidsgevoel van de kinderen te verminderen? Gerichtte informatie naar en educatie van de ouders zijn daartoe

het meest voor de hand liggend. Een daling van het subjectieve onveiligheidsgevoel bij de ouders zou eveneens leiden tot een hoger gebruik van autonome vervoerswijzen bij hun kinderen, wat op zijn beurt weer kan leiden tot een verbetering van de objectieve onveiligheid. Een vicieuze cirkel...

Referenties

Het onderzoek waarop deze bijdrage is gebaseerd, werd uitgevoerd in het kader van het PODO II –project "Vervoersafhankelijkheid en –autonomie van kinderen tussen 10 en 13 jaar", en gefinancierd door Federaal Wetenschapsbeleid (België).

Meire J. (2005), Gaandeweg. Een belevingsonderzoek over de (autonome) mobiliteit van 10- tot 13-jarigen. Meise, Kind en Samenleving vzw.

Petermans A. & E. Zwerts (2006), Vervoersafhankelijkheid & -autonomie van kinderen tussen 10 en 13 jaar. Rapport kwantitatief onderzoek. Diepenbeek, IMOB.

Beide rapporten zijn te downloaden op de website van Kind en Samenleving: www.k-s.be