

## Factsheet Kwetsbare verkeersdeelnemers 12

### **Groep: Voortgezet onderwijs - Onderbouw**

#### **Begripsbepaling:**

Het gaat hier om kinderen die het in de basisvorming (klas 1, 2 en 3) van het voortgezet onderwijs zitten.

#### **Wat maakt leerlingen voortgezet onderwijs (onderbouw) kwetsbaar?**

Als voetganger of fietser zijn ze onbeschermd. Mentaal en fysiek zijn ze nog niet volgroeid en opgewassen tegen de dynamiek van het verkeer, behoudens beschermde situaties (bijv. verblijfsgebieden). Ze zijn kleiner dan een volwassene en gemakkelijk over het hoofd te zien. Ze vertonen onvoorspelbaar gedrag, hebben weinig aandacht voor de verkeersomgeving. gedragsroutines zijn foutgevoelig.

#### **Subgroepen:**

- Regulier Voortgezet Onderwijs
- Speciaal Voortgezet Onderwijs

### **Ontwikkelingen in de aard en omvang van de problematiek:**

#### Omvang van de groep

- Het betreft zo'n 560.000 leerlingen (3,5% van de totale populatie).
- Leerlingen naar het voortgezet onderwijs worden nauwelijks begeleid. Wel gaan ze vaak in groepjes naar school.
- Het aantal leerlingen in de onderbouw voortgezet onderwijs blijft in de toekomst ongeveer gelijk.

#### Mobiliteitskenmerken

- Gemiddeld aantal verplaatsingen per persoon per dag naar school: 1,12 (bijna 40% van alle verplaatsingen van deze groep); gemiddelde afstand naar school: 5,3 km (CBS).
- Dominante verplaatsingswijze is de fiets (bijna 60% van alle verplaatsingen, vermoedelijk ruim drie kwart van alle schoolverplaatsingen; zo'n 8% gaat met het OV, vooral de bus of tram). 89% van de kinderen gaan met de fiets naar school, 4% gaat meestal lopend, 2% wordt meestal gebracht, 4% gaat meestal met de bus en 1% met de trein.[182].
- Het gebruik van de fiets is zeer wijd verbreid: 91% fiets vrijwel iedere dag, 6% meerdere keren per week en slechts 1% minder dan 1 keer per week en 2% vrijwel nooit. [182].
- Fietsbezit is ruim 95% (in het ITS-onderzoek wordt 99% vermeld) [182].
- Het merendeel van de leerlingen woont niet ver van de school. Ongeveer de helft fietst de route in minder dan een kwartier, een kwart in een kwartier tot een half uur. Voor 1 op de 7 duurt de route een half uur tot drie kwartier, 1 op de 10 doet er langer dan drie kwartier over. Dit hangt samen met de stedelijkheid van hun woonplaats.

#### Verkeersslachtoffers en risico's

- De onveiligheid onder deze groep is in de loop der jaren gedaald, maar is nog aanzienlijk: ongeveer 3,5% van het totaal aantal verkeersdoden (over de laatste 10 jaar gemeten). Dominante riskante vervoerwijze is duidelijk de fiets, hierop valt twee derde van alle verkeersdoden in deze groep. Onder 15 jarigen is het aantal bromfietsdoden al opvallend (gem. 2 per jaar).

- Het aantal ziekenhuisgewonden is eveneens gedaald, maar is naar verhouding erg hoog (bijna 5% van het totaal aantal ziekenhuisgewonden). Het overgrote deel hiervan is ook weer fietser, maar vaak betreft het eenzijdige ongevallen (AVV, CBS).
- Eén op de tien leerlingen heeft naar eigen zeggen een ongeluk gehad op de fiets dat resulteerde in lichamelijk letsel: 9% moest hiervoor naar de dokter en 2% kwam in het ziekenhuis terecht [182].
- Tweederde van de leerlingen (65%) moet op de route naar school fietsen op een weg zonder aparte strook voor fietsers, terwijl de helft (56%) onoverzichtelijke kruispunten meemaakt [182].
- In het ITS-nderzoek is gevraagd naar het meemaken van de volgende drie riskante situaties: onoverzichtelijke of drukke kruispunten of oversteekpunten, de weg waar auto's rijden zonder aparte strook voor fietsers en rotondes. Bijna 90% van de leerlingen maakt op de route naar school minstens één van de drie riskante situatie mee, 55% minstens 2 en 8% alle drie.
- Leerlingen, die op een dorp wonen en een lange route naar school maken vaker riskante verkeerssituaties mee dan leerlingen uit grotere plaatsen.

Robuustheid informatie: \*\*\* tot \*\*\*\*\*

## ***Mechanismen t.a.v. problemen per deelgroep – Context***

### Algemeen

- Deze kinderen gaan voor een groot deel grotere afstanden afleggen, vaak met ander vervoermiddel (de fiets). De beginnende puberteit geeft deze groep een eigen karakteristiek (afzetten tegen regels, uitproberen eigen grenzen, meer zelfstandigheid). Anderzijds zijn bepaalde zaken nog in ontwikkeling (stabiliteit bij het fietsen is nog niet geheel uitgekristalliseerd, inschatten snelheid/remweg nog problematisch).

### gebruikskennmerken

- Men voelt zich meestal tamelijk veilig, denkt de meeste situaties wel aan te kunnen, en de risicobereidheid neemt toe, vooral onder jongens (bron: eerste resultaten onderzoek naar kennis, vaardigheden, attitudes in de basisvorming van its).
- Jeugd herstelt fysiek nog snel (zie ook: grote verschil aandeel in verkeersgewonden t.o.v. verkeersdoden).
- Belangrijk probleem is daarom de discrepantie tussen wat men denkt te kunnen, en wat werkelijk kan.
- Er is nog weinig bekend over de specifieke achtergronden en oorzaken van ongevallen met kinderen. De standaard informatie van ongevallenformulieren biedt geen inzicht t.a.v. de aanleidingen; er zijn, voor zover bekend, geen dieptestudies die daarin inzicht kunnen geven.

### Verplaatsingskeuzen

- Het aantal verplaatsingen van jongeren uit de onderbouw voortgezet onderwijs neemt iets af ten opzichte van de basisschooljeugd, maar de afgelegde afstand neemt toe.
- De zelfstandig afgelegde afstanden nemen in deze groep sterk toe; veel wordt per fiets gedaan.
- De overgang naar het voortgezet onderwijs markeert een levensfase: van schoolkind naar puber, wat meer op eigen benen, meer invloed van de "peer group". Voor het verkeer vaak leidend tot gevaarlijke situaties.
- In het ITS-onderzoek is gevraagd aan leerlingen die niet met de fiets naar school gaan welke redenen zij daarvoor hebben. Voor 69% is het te ver om te fietsen, voor 42% vanwege de veiligheid, 17% heeft geen fiets, 14% kan niet fietsen en 5% vindt het te vermoeiend [182].
- Degenen die op de fiets naar school gaan, is gevraagd of ze de fiets nog voor andere doeleinden gebruiken dan om naar school te gaan. Niet meer dan 3% zegt de fiets alleen te gebruiken om naar school te gaan, 28% doet dat soms en 70% vaak.

### Verplaatsingsmotieven

- Ten opzichte van basisschoolleerlingen is er een afnemen van verplaatsingen voor buiten spelen, toename vooral het naar clubs en verenigingen gaan en vrienden of vriendinnen bezoeken. Dit gebeurt doorgaans zelfstandig, getuige ook de halvering van het aantal passagiersverplaatsingen t.o.v. de basisschoolgroep. (Bron: CBS)

Robuustheid informatie: \*\* tot \*\*\*\*

## ***Mechanismen t.a.v. problemen per deelgroep - Routekeuze***

### Algemeen

- Aanvankelijk lijkt er nog enige inbreng van opvoeders te zijn in de routekeuze naar bestemmingen, waarbij gevaarlijke routes worden vermeden. Het lijkt erop dat leerlingen basisvorming eigen routes kiezen op grond van woonadressen vrienden/vriendinnen, plekken waar wat te beleven valt, enz. Verkeersveiligheid speelt voor leerlingen basisvorming geen overwegende rol.

### fysieke kenmerken

- geen bijzonderheden bekend.

### mentale persoonskenmerken

- Leerlingen onderbouw voortgezet onderwijs hebben inmiddels een goed netwerkbeeld van een wat wijdere omgeving, en kennen meestal verschillende routes.
- Leerlingen voortgezet onderwijs moeten steeds meer zelf gaan plannen (agenda, huiswerk, clubjes, enz.). Ook tijdsplanning, waardoor korte routes steeds belangrijker worden.

### motivatie

- Geen bijzonderheden bekend

### kennis

- Geen bijzonderheden bekend

### vaardigheden

- Geen bijzonderheden bekend

Robuustheid informatie: \*\*\*

## ***Mechanismen t.a.v. problemen per deelgroep – Gedrag in verkeer***

### Algemeen

- Een derde deel van de leerlingen scoort uitgesproken slecht bij de vragen naar elementaire verkeersregels, terwijl één vijfde deel matig presteert. Al met al heeft niet meer dan de helft van de leerlingen een voldoende kennis op het gebied van verkeer [182].
- Voor zover leerlingen foute antwoorden geven bij kennisvragen over voorrangregels, doen zij dat meestal naar de veilige kant. Geconfronteerd met een 'sterke' weggebruiker (bromfiets, auto) geven leerlingen vaker onterecht voorrang dan dat ze onterecht voorrang nemen [182].
- De helft van de leerlingen heeft een matig tot slecht inzicht in aanwijzingen (verkeersborden en belijningen) op de weg [182]
- Drie op de tien leerlingen is niet vertrouwd met het (grote) belang van de basisregel in het verkeer, namelijk dat de verkeersdeelnemer zich zodanig dient te gedragen dat men anderen en zichzelf niet in gevaar brengt [182].
- Naar mate zij ouder worden vertonen zij steeds minder formeel regelgedrag, afzetten tegen regels, en tegelijkertijd met groep mee willen gaan leidt vaak tot chaotische en gevaarlijke situaties in het verkeer [182].
- Fietssnelheid en fietsbeheersing nemen toe.
- Pubers verkennen hun grenzen en zijn soms bewust regelovertrekend bezig.

- Pubers zijn vaak de op de basisschool geleerde regels weer vergeten.

#### Waarnemen

- Waarneming vaak nog niet toereikend, met name in complexe situaties. De snelheid van het verwerken van informatie is pas op het 16<sup>e</sup> levensjaar 'volgroeid'.

#### Inschatten van de situatie

- In groepen is de aandacht vaak bij andere zaken dan verkeer.
- Waar basisschoolkinderen vaak nog het gevaar overschatten, ontstaat nu onderschatting van Gevaarzettende situaties, en overschatting van eigen kunnen.
- Ruim 80% van de leerlingen heeft in theorie besef van de dode hoek bij vrachtwagens en weet hoe ze zich dan veilig kunnen gedragen [182].
- Zo'n 80% van de leerlingen heeft een matig tot goede kennis van de factoren die de lengte van de remweg beïnvloeden. Jongens hebben hier meer inzicht in dan meisjes.
- Maar een kleine minderheid van de leerlingen probeert naar eigen zeggen altijd zo correct mogelijk te gedragen, terwijl vier op de tien leerlingen nauwelijks (alleen als het echt gevaarlijk is) opletten in het verkeer.

#### Beslissen

- Ongeveer 6 op de 10 leerlingen vinden het vervelend anderen te hinderen in het verkeer en houden rekening met andere (zwakke) weggebruikers [182]
- Ruim de helft van de leerlingen blijkt (sterk) gevaargevoelig te zijn. Ongeveer zeven op de tien leerlingen zegt nooit (5%) of soms (61%) risico's te nemen [182].
- Meisjes zien eerder gevaar dan jongens [182]
- Groepsdruk speelt een relatief belangrijke rol bij beslissingen in het verkeer. Eén op de vijf leerlingen is sterk geneigd tot groepsconformiteit, 1 op de 3 vertoont een matig tot sterk volggedrag in de groep. Dit is sterker ontwikkeld bij jongens dan bij meisjes. Verder: hoe lager het schooltype, hoe 'braver'.

#### Handelen

- Bij besluitvorming en handelen speelt gevaarzetting soms een ondergeschikte rol.
- De gevaargevoeligheid neemt af naarmate de leerlingen ouder worden; de bereidheid om risico's te nemen neemt toe [182].
- Vier op de tien leerlingen fietsen op ondeugdelijk fietsmateriaal. Plattelandskinderen echter rijden vaker op een goed functionerende fiets.

Robuustheid informatie: \*\*\*

### ***Kwaliteitsbehoefteprofiel – verbeterbare menselijke kwaliteiten***

#### Algemeen

- Geen bijzonderheden bekend

#### Waarnemen

- Geen bijzonderheden bekend

#### Inschatten van de situatie

- meer realistisch inzicht in eigen kunnen kan bijdragen aan lagere risiconame.

#### Beslissen

- Geen bijzonderheden bekend

#### Handelen

- Geen bijzonderheden bekend

Robuustheid informatie:

### ***Kwaliteitsbehoefteprofiel – Sociale en maatschappelijke omgeving***

#### Verkeer

- rekening houden met eigenheden van leerlingen onderbouw voortgezet onderwijs is nodig (rekening houden met onverwachtse manoeuvres, bravoure; zie ook de actie: “de scholen zijn weer begonnen” van 3VO).

#### Normen

- [nog in te vullen]

#### Maatschappelijke waarden

- [nog in te vullen]

Robuustheid informatie:

### ***Kwaliteitsbehoefteprofiel – Ruimtelijke omgeving***

#### Verkeerssituaties

- veiligheid rond scholen VO blijft een punt van zorg.

#### Netwerk

- betere kwaliteit fietsnetwerk nog steeds vereist (met name ook bij kruising ander verkeer: jongeren zijn niet bereid lang te wachten).

#### Ruimtelijke Ordening

- [nog in te vullen]

Robuustheid informatie:

### ***Kwaliteitsbehoefteprofiel – Vervoerssysteem***

#### Voertuig

- goede en degelijk uitgeruste fietsen
- goede, bruikbare stallingen
- vanuit bepaalde invalshoeken wordt behoefte aan verplichting fietshelm signaleerd

#### Vervoersconcepten

- geen bijzonderheden bekend

#### Verplaatsingsbehoeften

- geen bijzonderheden

Robuustheid informatie:

## **Bestaande aanpak – Verbeterbare menselijke kwaliteiten**

### Algemeen

- Aandacht voor verkeersveiligheid binnen onderbouw voortgezet onderwijs is zeer gering, niet meer dan gemiddeld 2 uur op jaarbasis (onderzoek Levelt, SWOV)
- verbetering beheersing fietsvaardigheden is mogelijk, maar kan ook contraproductief werken (nog meer bereidheid tot het nemen van risico)
- in rijlessen weinig aandacht voor rekening houden met leerlingen onderbouw voortgezet onderwijs.

### Waarnemen

- geen bijzonderheden bekend

### Inschatten van de situatie

- Geen bijzonderheden bekend

### Beslissen

- Geen bijzonderheden bekend

### Handelen

- Geen bijzonderheden bekend; soms houdt de politie handhavingsacties nabij een school (bijv. gericht op fietsverlichting)

Robuustheid informatie: \*\* tot \*\*\*\*

## **Bestaande aanpak – Sociale en maatschappelijke omgeving**

### Verkeer

- geen speciale aanpak voor deze groep bekend

### Normen

- geen speciale aanpak voor deze groep bekend

### Maatschappelijke waarden

- geen speciale aanpak voor deze groep bekend

Robuustheid informatie: \*\*

## **Bestaande aanpak – Ruimtelijke omgeving**

### Verkeerssituaties

- In hoeverre toepassing van duurzaam veilig tot betere situaties voor leerlingen voortgezet onderwijs heeft geleid is de vraag. Gunstig: meer vrij liggende fietspaden, snelheidsverlaging. Ongunstig: concentratie voertuigen op verkeersaders, fietsers soms uit voorrang op rotondes of fietspaden buiten bebouwde kom.

#### Netwerk

- geen speciale aanpak bekend

#### Ruimtelijke Ordening

- Tot nu toe heeft de fusie van scholen en schaalvergroting alleen maar geleid tot langere afstanden en vaak moeilijker situaties (oversteken anders).

Robuustheid informatie: \*\*

### ***Bestaande aanpak – Vervoerssysteem***

#### Voertuig

- op sommige scholen vindt jaarlijks voertuigcontrole plaats

#### Vervoersconcepten

- regulier openbaar vervoer verbetert niet.

#### Verplaatsingsbehoeften

- geen speciale aanpak bekend

Robuustheid informatie: \*\*

### ***Ontwikkelingen in de maatschappelijke positie van de groep(en)***

- Meer behoefte rekening houden met jongeren

Robuustheid informatie: \*

### ***Mate waarin de problematiek zal af-/toenemen en consequenties***

- geen duidelijk beeld. Vb: invoering fietshelm zal leiden tot minder slachtoffers, maar mogelijk ook minder fietsen.

Robuustheid informatie: \*

### ***Kennisleemten***

- Invloed van het rijden in een groep t.o.v. het alleen rijden
- Welke invloed heeft de routekeuze van leerlingen Basisvorming op hun veiligheid? Op grond waarvan kiezen ze hun routes? In hoeverre is die routekeuze beïnvloedbaar?
- Aan welk vaardigheidsprofiel kan minimaal en maximaal worden voldaan?

