

TeamAlert

jongeren met **impact**

DOELGROEPANALYSE

Fietsgedrag van eerstejaars middelbare
scholieren

INHOUD

INHOUD	2
1. Aanleiding	5
Doel:	5
Hoofdvraag:	5
Leeswijzer	5
2. Onderzoeksopzet	6
Doelstellingen	6
Onderzoeksdoelgroep	6
Onderzoeksmethode	6
Wervingsprocedure	6
Kernmerken respondenten	6
Meetinstrumenten	8
Dataverwerking en analyse	8
3. Resultaten	9
Inhoudsopgave resultaten:	9
Vóór de fietstocht	10
De voorbereidingen	10
De (nieuwe) fiets	11
De fietstocht	12
Het fietsgroepje	12
De fietsroute bepalen	13
Heen- en terugweg	13
De (eerste) fietstocht	14
Het fietsgedrag	15
Waar jongeren zich veilig gedragen en onveilig gedragen op de fiets	15
De definitie van veilig en onveilig voelen op de fiets	15
Factoren die van invloed zijn op het veilig en onveilig voelen op de fiets	16
Waarom jongeren bepaalde verkeersregels overtreden	18
4. Conclusie:	25
Vóór het fietsen:	25
De fietsroute	25
Het fietsgedrag	25
Antwoord op hoofdvraag	26
5. Discussie	27
Persoonlijke factoren	27
Sociale omgeving	28
Omgevingsfactoren	28
Afsluiting:	28
6. Aanbevelingen	29

Aanbevelingen gericht op het motiveren van jongeren tot het gewenste gedrag	29
Aanbevelingen gericht op omgevingsfactoren	30
Aanbeveling voor vervolgonderzoek	31
7. Bronnen:	32
8. Bijlagen	33
Bijlagen 1: leidraad focusgroep onderzoek	33
Bijlage 2: <i>Activator</i>	39
Bijlage 3: De vragenlijst	41
Bijlage 4: Resultaten vragenlijst focusgroepen	42

Stichting TeamAlert

Jongeren met impact

Lijsterstraat 3-5
3514 TA Utrecht
Tel: 030-2232893
info@teamalert.nl
www.teamalert.nl

Onderzoek en rapportage:

Well Kömhoff en Lieke Kreuzberg
December 2019

Esther Timmermans
Augustus, 2020

© Deze rapportage is eigendom van stichting TeamAlert te Utrecht. Niets uit dit rapport mag worden gereproduceerd, publicitair worden vrijgegeven of worden uitgevoerd zonder de schriftelijke toestemmingen of de actieve medewerking van stichting TeamAlert.

1. Aanleiding

In 2018 zijn er helaas 678 verkeersdoden te betreuren. Van dit aantal slachtoffers waren er 228 fietsend. Kinderen met een leeftijd tussen de twaalf en veertien jaar die fietsen vormen als er gekeken wordt naar absolute getallen hier het grootste verkeersveiligheidsprobleem in. Voor deze groep twaalf tot en met veertienjarige ligt het aantal verkeersdoden hoger op de fiets dan bijvoorbeeld in de auto of als voetganger. Een mogelijke verklaring is dat zij rond deze leeftijd vaker zelfstandig als fietser gaan deelnemen aan het verkeer (SWOV, 2019).

Wanneer het aantal ernstig gewonde fietsers onder deze groep twaalf tot en met veertienjarige verdeeld wordt over de maanden van het jaar, dan valt op dat met name twaalfjarige in de maand september ernstig gewond raken in het verkeer. Onder de andere leeftijden is de toename in aantal slachtoffers in september minder groot. Wellicht valt dit te verklaren door dat deze groep twaalfjarigen vaak naar een nieuwe school moeten fietsen en moeten wennen aan een nieuwe fietsroute en mogelijk nieuwe fiets (SWOV2, 2019).

Op basis van bovenstaande informatie is het van belang meer inzicht te krijgen in hoe middelbare scholieren de fietstocht naar hun nieuwe school ervaren en hoe zij zich tijdens deze fietstocht (risicovol) gedragen.

Doel:

TeamAlert wenst beter zicht te krijgen op hoe jongeren zich gedragen op de fiets en hoe ze de fietstocht ervaren wanneer zij voor de eerste keer naar de middelbare school gaan. Deze inzichten zorgen voor concrete handvatten voor het ontwikkelen van interventies die aansluiten op de leefwereld van de jongeren. Op deze wijze draagt dit onderzoek bij aan het vergroten van de verkeersveiligheid van deze groep jongeren en andere weggebruikers in Nederland.

Hoofdvraag:

- ▶ Hoe gedragen en hoe ervaren scholieren de fietstocht, wanneer zij voor de eerste keer naar de middelbare school gaan?

Leeswijzer

In de volgende hoofdstukken worden de onderzoeksopzet, de resultaten van dit onderzoek, conclusie, mogelijke verklaringen en aanbevelingen besproken. In de onderzoeksopzet wordt de wijze waarop dit onderzoek is uitgevoerd verantwoord. De bevindingen uit dit onderzoek worden in het resultatenhoofdstuk toegelicht. Er volgt vervolgens een samenvatting op basis van de belangrijkste resultaten in het hoofdstuk 'conclusie'. Hierop aansluitend worden enkele mogelijke verklaringen van de besproken resultaten. Ten slotte sluit deze rapportage af met een hoofdstuk met enkele praktische aanbevelingen.

2. Onderzoekopzet

Doelstellingen

De doelstellingen van dit onderzoek zijn:

- Hoe gedragen scholieren zich tijdens de fietstocht, wanneer zij voor de eerste keer naar de middelbare school gaan.
- Hoe ervaren scholieren de fietstocht, wanneer zij voor de eerste keer naar de middelbare school gaan.
- Op welke wijze kan TeamAlert de uitkomsten uit dit onderzoek gebruiken om adviezen te formuleren en hierdoor het risicogedrag van jongeren terug te dringen en gewenst gedrag positief te beïnvloeden.

Onderzoeksdoelgroep

De onderzoeksdoelgroep voor dit onderzoek zijn eerstejaars middelbare scholieren (12-14 jaar) die met de fiets naar school fietsen en risicogedrag vertonen. Onderzoek toont aan dat deze doelgroep in de start van de schoolperiode (september) een verhoogd risico hebben gewond te raken op de fiets (SWOV2, 2019).

Onderzoeksmethode

De focus van dit onderzoek ligt op het achterhalen van de motivaties en ervaringen van middelbare scholieren om (risico)gedrag te vertonen tijdens de fietstocht naar school. Omdat er naar de motivatie en ervaring van bepaald (risico)gedrag wordt gevraagd is er gekozen voor een kwalitatieve onderzoeksmethode om de hoofdvraag te beantwoorden.

Wervingsprocedure

De werving van de onderzoeksdoelgroep heeft plaatsgevonden via het eigen netwerk van TeamAlert. Via dit netwerk zijn er vijf scholen benaderd. Van deze vijf scholen hebben drie scholen toegezegd te willen deelnemen aan dit onderzoek. De docenten van deze drie scholen werden gevraagd aan een groep middelbare scholieren een vragenlijst voor te leggen (zie Bijlage 3). Op basis van de vragenlijst zijn er groepen van zeven à acht scholieren gevormd, die mochten meedoen aan het onderzoek. In deze vragenlijst werd gekeken naar enkele (persoons)kenmerken en het (risico)gedrag op de fiets. In het totaal hebben er 31 jongeren deelgenomen aan het focusgroeponderzoek. Op 1 oktober 2019 vond het eerste focusgroeponderzoek plaats met zeven deelnemers, op 9 oktober 2019 vond het tweede focusgroeponderzoek plaats met acht deelnemers en op 17 oktober 2019 vond het derde en vierde focusgroeponderzoek plaats op eenzelfde school, waarin iedere groep acht deelnemers omvatten. Ieder focusgroeponderzoek vond plaats op de school zelf tijdens de reguliere schooltijden. De deelnemers kregen na deelnamen een bioscoopbon ter waarde van tien euro.

Kernmerken respondenten

Voor een verdere toelichting op de respondenten, zie Bijlage 4: resultaten vragenlijst focusgroepen.

Focusgroep 1 (havo) op 1 oktober 2019:

Respondent	Geslacht	Nieuwe fiets	Fietsroute geoefend	Aantal km naar school	Je kunt best door rood licht fietsen als het rustig is	Als ik met vrienden fiets, gedraag ik me altijd veilig	Ik neem wel eens risico's in het verkeer
1	Man	Nee	Ja	1 km	Helemaal eens	Oneens	Eens
2	Man	Nee	Nee	0,5 km	Helemaal oneens	Weet niet	Eens
3	Man	Nee	Nee	12 km	Mee eens	Weet niet	Weet niet
4	Man	Ja	Ja	2 km	Oneens	Weet niet	Eens
5	Man	Nee	Nee	2,5 km	Helemaal oneens	Oneens	Eens
6	Man	Ja	Nee	3,5 km	Helemaal oneens	Oneens	Eens
7	Man	Nee	Nee	3 km	Helemaal oneens	Eens	Eens

Focusgroep 2 (vmbo kader) op 9 oktober 2019:

Respondent	Geslacht	Nieuwe fiets	Fietsroute geoefend	Aantal km naar school	Je kunt best door rood licht fietsen als het rustig is	Als ik met vrienden fiets, gedraag ik me altijd veilig	Ik neem wel eens risico's in het verkeer
1	Vrouw	Ja	Nee	6 km	Weet niet	Eens	Eens
2	Vrouw	Ja	Nee	2 km	Helemaal oneens	Eens	Oneens
3	Vrouw	Nee	Ja	7,5 km	Eens	Eens	Weet niet
4	Man	Ja	Ja	7,5 km	Helemaal oneens	Eens	Helemaal eens
5	Man	Ja	Ja	7 km	Eens	Eens	Oneens
6	Man	Ja	Nee	3 km	Helemaal oneens	Helemaal eens	Helemaal oneens
7	Man	Nee	Nee	2 km	Weet niet	Weet niet	Helemaal eens
8	Vrouw	Ja	Nee	1 km	Helemaal oneens	Weet niet	Oneens

Focusgroep 3 (havo) op 17 oktober 2019:

Respondent	Geslacht	Nieuwe fiets	Fietsroute geoefend	Aantal km naar school	Je kunt best door rood licht fietsen als het rustig is	Als ik met vrienden fiets, gedraag ik me altijd veilig	Ik neem wel eens risico's in het verkeer
1	Man	Ja	Ja	onbekend	Helemaal eens	Eens	Oneens
2	Vrouw	Ja	Ja	4 km	Oneens	Weet niet	Weet niet
3	Man	Ja	Nee	7 km	Weet niet	Weet niet	Helemaal eens
4	Vrouw	Nee	Ja	7 km	Helemaal oneens	Weet niet	Oneens
5	Man	Ja	Nee	3 km	Oneens	Eens	Weet niet
6	Man	Ja	Ja	8 km	Helemaal oneens	Helemaal eens	Oneens
7	Man	Ja	Nee	2,5 km	Oneens	Eens	Eens
8	Vrouw	Nee	Nee	4 km	Weet niet	Eens	Eens

Focusgroep 4 (havo) op 17 oktober 2019:

Respondent	Geslacht	Nieuwe fiets	Fietsroute geoefend	Aantal km naar school	Je kunt best door rood licht fietsen als het rustig is	Als ik met vrienden fiets, gedraag ik me altijd veilig	Ik neem wel eens risico's in het verkeer
1	Vrouw	Nee	Ja	3,5 km	Oneens	Helemaal eens	Oneens
2	Man	Ja	Nee	3 km	Weet niet	Weet niet	Eens
3	Man	Ja	Ja	8 km	Helemaal oneens	Eens	Eens
4	Man	Ja	Nee	7,5 km	Oneens	Eens	Helemaal oneens
5	Vrouw	Ja	Ja	3 km	Oneens	Eens	Weet niet
6	Vrouw	Ja	Ja	3 km	Helemaal oneens	Helemaal eens	Helemaal oneens
7	Man	Ja	Nee	7,5 km	Eens	Eens	Eens
8	Vrouw	Ja	Nee	4 km	Helemaal oneens	Helemaal eens	Helemaal oneens

Meetinstrumenten

- Vragenlijst selectie deelnemers: om een zo breed mogelijk palet aan inzichten te verzamelen, zijn de respondenten geselecteerd op basis van een vragenlijst. Hierin werden vragen gesteld over de (persoons)kenmerk en het fietsgedrag. De vragen over de (persoons)kenmerken waren gericht op: geslacht, aantal km fietsen, bezit van nieuwe fiets, grote van fietsgroep en of de leden van de groep in de klas zaten en zo mee konden doen aan het onderzoek. De vragen over fietsgedrag hadden het doel te achterhalen of jongeren zich risicovol gedroegen in het verkeer en wat hun houding hierover was. Op deze wijze werd er voor een zo gemelangeerde groep gezorgd tijdens het onderzoek. Voor een overzicht van de deelnemende scholieren zie Bijlage 4.
- Onderzoek: door middel van focusgroeponderzoek wordt gevraagd naar de ervaringen en belevingen van middelbare scholieren, die voor het eerst naar hun nieuwe school fietsen. Hierbij wordt gebruikt gemaakt van een draaiboek, ook wel topiclijst genoemd, die te zien is in Bijlage 1. Tijdens het focusgroeponderzoek wordt gebruik gemaakt van projectieve technieken. Dit zijn onderzoeks- en gesprekstechnieken die stimuleren dat de deelnemer antwoorden kan geven zonder belemmeringen. Technieken die gebruikt zijn:
 - *Activator*: Dit is een grafisch vormgegeven vragenlijst die de scholieren eerst zelf invullen en waarover vervolgens een groepsgesprek gestart wordt. Dit voorkomt sociaal wenselijke antwoorden en bevordert dat de scholieren hun mening en ervaringen kunnen delen. Zie Bijlage 2.
 - *Schaalvragen*: Dit zijn vragen die op een schaal van nul tot en met tien in de fysieke ruimte beantwoord moeten worden. Hierbij lichten de scholieren hun antwoord toe.
 - *Have you ever*: Dit zijn stellingen zoals: *ben je ooit door rood licht gefietst?* Zo ja, dan moeten zij ergens in de ruimte gaan staan en het moment beschrijven.
 - *Maps*: Dit is een opdracht waarin de scholieren hun fietsroute moeten tekenen op een kaart en moesten aankruisen waar ze zich veilig en onveilig voelen, wat ze doen op de fiets en waarom.

Dataverwerking en analyse

De focusgroepen zijn, met toestemming van de respondenten, opgenomen met behulp van een videorecorder. Elke focusgroepsessie is na afloop getranscribeerd (uitgeschreven). Aan de hand van de topiclijst, notulen en antwoorden van de respondenten zijn thema's bepaald. De antwoorden van de respondenten zijn vervolgens gelabeld op deze thema's. Aan de hand van deze labels zijn de meest voorkomende gedragingen en motivaties zichtbaar gekomen, die de doelstelling van dit onderzoek beantwoorden.

3. Resultaten

De hoofdvraag van dit onderzoek luidt: *‘Wat zijn de gedragingen en ervaringen van scholieren die met de fiets voor de eerste keer naar de middelbare school gaan?’*. Om deze vraag te beantwoorden is met de jongeren samen, middels focusgroeponderzoek, gekeken naar hoe zij de naar hun nieuwe route naar school fietsten en wat zij hierbij ervaarden. Het resultatenhoofdstuk is ingericht als ware een fietstocht.

Als eerst is het belangrijk te kijken naar hoe de jongeren zich gereedmaken om te gaan fietsen. In dit hoofdstuk wordt gekeken naar de voorbereidingen die getroffen worden om naar school te fietsen en wordt de fiets als voertuig besproken. Het is van belang om dit in kaart te brengen omdat dit mogelijk van invloed is op de (verkeers)veiligheid die de jongeren onderweg naar school ervaren.

In het tweede hoofdstuk wordt gekeken naar de fietsroute zelf. Onderwerpen als hoe een fietsgroepje zich vormt, hoe de (nieuwe) fietsroute wordt bepaald, hoe de heenweg van de terugweg verschilt en wat de jongeren vonden van de eerste keer fietsen naar hun nieuwe school worden hierin toegelicht. Deze onderwerpen staat mogelijk in relatie met hoe jongeren de verkeersveiligheid op weg naar school ervaren en heeft dus duiding.

Het derde hoofdstuk van dit onderzoek gaat in op het gedrag wat de jongeren vertonen tijdens het fietsen. Om dit te verklaren, wordt in dit hoofdstuk eerst besproken waar de jongeren zich veilig gedragen en onveilig gedragen en wat jongeren verstaan onder een (on)veilig gevoel in het verkeer. Vervolgens wordt besproken welke factoren van invloed zijn op dit gevoel en ten slotte wat hen motiveert om bepaald risicovol gedrag te vertonen op de fiets naar school. Door dit in kaart te brengen, is bekend waar de jongeren zich risicovol gedragen, wanneer zij dit doen, wat voor risicogedrag zij vertonen en wat hen hiertoe motiveert. Dit geeft een helder beeld over wanneer de jongeren zichzelf en andere in het verkeer mogelijk in gevaar brengen. Een inhoudsopgave volgt.

Inhoudsopgave resultaten:

- Vóór de fietstocht
 - De voorbereidingen
 - De (nieuwe) fiets
- De fietsroute
 - Het fietsgroepje
 - De fietsroute bepalen
 - Heen en terugweg
 - De (eerste) fietstocht
- Het fietsgedrag
 - Waar jongeren zich veilig en onveilig gedragen op de fiets
 - De definitie van veilig en onveilig voelen op de fiets
 - Factoren die van invloed zijn op het veilig en onveilig voelen op de fiets
 - Waarom jongeren bepaalde verkeersregels overtreden

Vóór de fietstocht

Hoe de jongeren zich voorbereiden om naar school te fietsen en op welke fiets zij naar school gaan, is mogelijk van invloed op hun (verkeers)veiligheid. Om deze reden is het belangrijk inzicht te krijgen in de manier waarop jongeren hun fietstocht voorbereiden. Ten slotte is het van belang te achterhalen hoe jongeren hun (nieuwe) fiets als voertuig ervaren en hoe deze volgens hen van invloed is op hun eigen veiligheid.

De voorbereidingen

De jongeren hebben verschillende ideeën over wat wel en niet behoort tot de voorbereiding van de fietstocht. Zo vinden zij een fietshelm niet nodig, beoordelen ze fietslicht als belangrijk maar gebruik zij het niet altijd en zetten zij een *playlist* aan op hun mobiele telefoon voordat zij op de fiets stappen en stoppen zij de mobiele telefoon in een van hun zakken of in de rugzak.

De fietshelm

De fietshelm vinden de jongeren niet aansprekend en voor hen onnodig. Het is niet aansprekend omdat niemand anders de fietshelm draagt, daarbij verpest een helm volgens een van de jongeren het kapsel. De fietshelm is onnodig, omdat zij niet vallen. De fietshelm beschermt volgens de jongeren ook onvoldoende. De kans om op het hoofd te vallen schatten ze laag in. De helm is wel geschikt voor mensen die niet kunnen fietsen, zoals toeristen. Om deze redenen speelt de fietshelm voor de jongeren geen rol in de voorbereidingen om naar school te fietsen.

“Ik vind het er een beetje suf en lelijk uitzien. Een fietshelm kan wel helpen maar niet zo veel. Er wordt namelijk niet heel vaak iemand op zijn hoofd aangereden. De helm bedekt niet veel, er is ruimte over.”

Het fietslicht

Fietslicht is belangrijk, omdat dit ervoor zorgt dat mensen je zien aankomen, zeggen de jongeren. Zij vinden fietslicht een belangrijk onderdeel van de voorbereiding voor de fietstocht, omdat dit bijdraagt aan hun veiligheid. Toch gebruiken de jongeren het fietslicht niet altijd. De reden hiertoe is omdat het licht stuk of gestolen is. Dit zijn dus met name praktische beweegredenen.

“Ik vind het wel heel belangrijk want stel je staat op een rotonde en er komt een auto aan en je hebt geen verlichting. Dan kan diegene jou misschien niet zien!”

De mobiele telefoon

De mobiele telefoon speelt een rol in de voorbereiding om naar school te fietsen. Enkele jongeren zetten voor vertrek een *playlist* aan om muziek te luisteren. Hierdoor vinden de jongeren de fietstocht minder saai. Het volume moet hierbij niet te hard staan, zodat ze nog met elkaar kunnen praten in het fietsgroepje (mochten de jongeren dat willen). Wanneer de *playlist* is aangezet en het volume juist is, wordt de telefoon in de broekzak of tas geplaatst. Dit doen de jongeren vanwege de nieuwe wet: het appverbod. Dit is echter voor vertrek; wanneer de jongeren onderweg zijn, zeggen zij de mobiele telefoon te gebruiken om bijvoorbeeld een muziknummer door te spoelen. Voor een verdere toelichting over de motivaties voor dit gedrag zie hoofdstuk 4: ‘Waarom jongeren bepaalde verkeersregels overtreden’.

“Het is een hele lange tocht en ik hou heel veel van muziek, dus dat maakt het iets minder saai.”

De rugzak

De rugzak vinden jongeren vaak te zwaar en wordt achterop vastgemaakt, op de rug gedaan of in het fietskrat geplaatst. Hierbij hebben de jongeren een voorkeur voor de laatste twee opties. Mochten zij de rugzak te zwaar vinden, dan geven de jongeren aan het gewicht van de rugzak te verdelen over twee tassen. Eén wordt op de rug gedaan en de ander in het fietskrat gezet, voordat ze naar school fietsen.

Samenvattend vinden de jongeren uit dit onderzoek de fietshelm niet aantrekkelijk en onnodig voor hun verkeersveiligheid, beoordelen zij fietslicht als belangrijk, maar gebruiken ze het niet altijd vanwege praktische redenen: stuk of gestolen. Ook zetten jongeren eerst muziek aan op de mobiel en stoppen ze deze in hun jaszak of rugzak, voordat zij op de fiets stappen om zo verveling tijdens de fietstocht te voorkomen. De rugzak wordt bij voorkeur geplaatst in het fietskrat of achter op de rug.

De (nieuwe) fiets

Naast de voorbereidingen, speelt ook de (nieuwe) fiets een rol in hoe de jongeren de eerste fietstochten naar school ervaren. Zo geven de jongeren aan zich onveilig op hun (nieuwe) fiets te voelen wanneer zij geen controle ervaren en niet gewend zijn aan het voertuig.

Controle over de fiets

Sommige jongeren geven aan zich onveilig te voelen op hun (nieuwe) fiets. Zij hebben het idee geen controle te hebben over de fiets. De oorzaak is hierbij tweeledig. Als eerste speelt de grootte van de fiets een rol. Wanneer de fiets te groot is en de jongere amper met de voeten aan de grond kan komen, ervaart hij/zij geen controle, wat het onveiligheidsgevoel versterkt. Ten tweede speelt het fietskrat dat voorop de bagagedrager is gemonteerd een rol. De jongeren vinden het fietskrat nadelig vanwege de grootte van de krat. Dit beperkt de ruimte om scherpe bochten te maken. Ook geven de jongeren aan dat een zware tas in het fietskrat ervoor zorgt dat zij het stuur niet meer machtig zijn. Beiden dragen bij aan minder controle en dus een minder veilig gevoel op de fiets. De jongeren geven aan het probleem van het fietskrat op te lossen door het gewicht van de tas te verdelen in twee tassen. Eén tas gaat op de rug, de ander in het krat. Door de afname in gewicht in het fietskrat ervaren de jongeren meer controle over het stuur, wat bijdraagt aan het veiligheidsgevoel. Een enkeling monteert het kratje op de bagagedrager achterop de fiets, maar is bang uitgelachen te worden, omdat het niet als 'cool' gezien wordt door zijn leeftijdsgenoten.

“Door een zware tas in mijn krat wordt mijn stuur heel zwaar en dan stuur ik moeilijk en slinger ik ook meer, niet expres maar gewoon uit zichzelf. Ik kan mijn fiets gewoon echt niet besturen, ik ben er dan zo slecht in, soms wijk ik opeens af en dan ga ik de bosjes in.”

Gewenning aan de fiets

Enkele jongeren geven aan gewisseld te zijn van fiets sinds zij op de nieuwe school zitten. Hierbij geven alle jongeren aan dat het hebben van versnellingen op de nieuwe fiets een vooruitgang is, met name wanneer zij over een helling moeten fietsen op weg naar school. Verder speelt het remsysteem een grote rol volgens de jongeren. Enkele hebben nu, in tegenstelling tot vroeger, een handrem. Sommige vinden dit prettig, omdat ze denken hierdoor sneller te kunnen reageren in noodsituaties. Wel moeten zij hieraan wennen. Anderen hadden toch liever de terugtraprem behouden. Zij zijn hier aan gewend en vinden dit fijner. Kortom, versnellingen zijn fijn maar voor de rest stellen de jongeren dat de mate waarin je gewend bent aan de (nieuwe) fiets van invloed is op hoe veilig je je voelt tijdens de fietsroute naar school.

“Ik denk dat wanneer ik moet remmen dat ik eerder reageer met mijn handrem dan de terugtraprem.”

Het hebben van controle, versnellingen en het gewend zijn aan de fiets, draagt volgens de jongeren bij aan een veilig gevoel tijdens de fietsrit.

De fietstocht

De fietstocht naar school leggen de jongeren meestal niet alleen af, maar in een fietsgroepje. Het is belangrijk te begrijpen hoe zo'n fietsgroepje zich vormt, hoe de jongeren de (nieuwe) fietsroute bepalen, wat voor de jongeren het verschil is tussen de heen en terugweg en wat de jongeren van hun eerste fietstocht vonden. Deze (groeps)processen, afwegingen in keuzes en ervaringen, geven namelijk inzicht in en zijn mogelijk van invloed op de verkeersveiligheid van deze jongeren. Om deze reden wordt dit in het huidige hoofdstuk in kaart gebracht.

Het fietsgroepje

De jongeren fietsen naar school en/of naar huis. Dit gebeurt volgens de jongeren niet alleen, maar vaak in een groepje. Hoe dit groepje zich vormt, wie erbij mogen en wat ze van elkaar verwachten wordt toegelicht.

Vorming van het fietsgroepje

Hoe een fietsgroep ontstaat is volgens de jongeren verschillend. Zo fietsen jongeren samen omdat ze elkaar kennen van de basisschool, de sportclub en/of de wijk, omdat ouders voorstellen om met iemand samen te fietsen of omdat de jongeren elkaar ontmoet hebben tijdens een introductiedag op de middelbare school. Voor de eerste schooldag begint bereiken de jongeren elkaar via whatsapp. Dit is volgens de jongeren het medium om met elkaar af te spreken. Via een (groeps)chat spreken zij met elkaar af om voor de eerste keer naar de nieuwe school te fietsen.

Samenstelling van het fietsgroepje

Alle jongeren geven aan dat andere jongeren die iemand kennen uit het bestaande fietsgroepje mee mogen fietsen. Met andere woorden, vrienden van vrienden zijn welkom maar onbekende jongeren niet. De jongeren weten namelijk niet of onbekende zich wel veilig gedragen. Veilig gedragen in de groep definiëren de jongeren als het zich houden aan de verkeersregels en andere uit de groep niet in gevaar brengen. Mocht je als lid van de fietsgroep je hier niet aan houden, dan wordt dit gezegd of gaat de persoon die zich onveilig voelt achteraan in de groep fietsen. De persoon die achteraan fietst zorgt op deze manier voor voldoende afstand tussen hemzelf en de persoon die zich onveilig gedraagt. De persoon die achteraan fiets voelt zich hierdoor weer veilig.

“Gewoon, je aan de regels houden. Kijk je mag wel, als je zelf wil, andere dingen doen maar niet dat je andere mensen uit je groepje in gevaar brengt.”

“De enige reden dat ik dan achter hun fiets is omdat zij heel gevaarlijk doet.”

Verzamelen

De jongeren van een fietsgroep komen bij elkaar op een gekozen verzamelpunt, voordat zij naar school fietsen. Dit verzamelpunt is een strategisch punt op de route naar school. Op deze wijze hoeven de jongeren die deel uit maken van de fietsgroep niet (ver) om te fietsen om bij het verzamelpunt te komen. Verder is voor iedereen van de fietsgroep duidelijk met hoeveel jongeren zij op dit punt verzamelen voordat zij samen de route vervolgen naar school. Wel geven de jongeren aan verschillende regels te hanteren op het verzamelpunt. Waar de ene groep op elkaar wacht tot zij compleet zijn, vertrekt de andere groep op een bepaald tijdstip ongeacht of er iemand van de groep mist. Alle jongeren geven wel aan het prettig te vinden dat iemand zich afmeldt via de (groeps)chat, wanneer deze niet naar het verzamelpunt komt.

“We hebben een punt afgesproken waar we dan op een bepaalde tijd moeten zijn en als iemand er dan niet is dan gaan we gewoon fietsen.”

Concluderend: jongeren vormen op allerlei manieren een fietsgroep. Als bekende mag je erbij, mits je je aan de verkeersregels houdt. Zo niet, dan wordt de persoon hierop aangesproken of gaat degene die hier last van heeft achteraan fietsen. Als laatste verwachten de jongeren van elkaar dat je op tijd bij het verzamelpunt bent. Mocht dit niet lukken, dan vinden de jongeren het fijn dat dit tijdig wordt gemeld.

De fietsroute bepalen

De jongeren geven aan de fietsroute te bepalen op basis van verschillende factoren: veiligheid, duur van de route en bepaalde emoties.

Alle jongeren geven aan een sterke voorkeur te hebben voor de meest veilige en snelle route naar school. Dit geldt met name op de heenweg. Om de veiligheid te vergroten, ontwijken enkele jongeren gevaarlijke verkeerssituaties door om te fietsen.

"We gaan soms eerder naar rechts, dan kom je op een fietspad uit en dan ontwijken we een heel druk kruispunt. Ik wil liever niet aangereden worden."

Op de terugweg kiezen, met name de jongens uit het onderzoek, voor de route die zij het leukst vinden. Onder leuk verstaan de jongens racen, omdat zij hierdoor een kick ervaren. Dit doen de jongeren bijvoorbeeld in het bos. Hier fietsen de jongens uit het onderzoek voor om. De meiden stellen, in tegenstelling tot de jongens, dat het fietsen door een bos beangstigend is. Zij doen dit liever niet, maar om te fietsen is voor hen ook geen optie.

"Door het bos fiets ik heel hard omdat het eng is. Het maakt niet uit of het licht of donker is, er is nooit iemand en andere routes zijn langer, daar heb ik geen zin in."

Of de route veilig, snel, leuk en niet beangstigend is bepaald volgens de jongeren welke route zij naar school of naar huis fietsen.

Heen- en terugweg

De jongeren geven aan zich om diverse redenen verschillend te gedragen op de heen- en terugweg. Met name het langzaam of snel fietsen en de motieven hierachter verklaren volgens de jongeren dit verschil in gedrag.

Heenweg

De jongeren geven aan met name snel te fietsen, wanneer zij naar school gaan. Dit komt omdat ze op tijd op school moeten zijn. De jongeren ervaren dan haast.

"Ik vind het wel normaal dat je gewoon een beetje snel fietst [...], anders kom je niet op tijd op school."

Terugweg

Buiten een jongen die snel naar huis fietst om TV te kijken of op tijd bij de voetbal te zijn, geeft een meerderheid van de jongeren aan langzaam naar huis te fietsen. De jongeren geven aan alle tijd te hebben op de terugweg, zij hoeven niet ergens op tijd te zijn zoals bij de heenweg wel is. Hierdoor gaan de jongeren eten halen bij de supermarkt en sommige delen van de route lopen. De jongeren zeggen te gaan lopen, wanneer ze te lui zijn om een helling op te fietsen en/of wanneer ze willen appen. Lopend appen heeft als voordeel dat het niet beboet wordt en verveling voorkomt. Ze hebben toch alle tijd.

"Ik ben ook gewoon een beetje lui, ik loop gewoon de bult op. Ik neem echt een best wel grote omweg alleen maar om te lopen, omdat ik geen zin heb."

De motivatie om ergens op tijd te willen zijn, speelt mee in hoe jongeren zich gedragen op de fiets. Dit is verschillend ten opzichte van de heen en terugweg. Op de heenweg moeten zij op tijd op school zijn, wat zorgt voor haast. Op de terugweg ervaart een groot deel van de jongeren deze tijdsdruk niet, waardoor zij andere activiteiten ondernemen zoals eten halen of een deel van de route lopen.

De (eerste) fietstocht

De eerste fietstocht naar de nieuwe school is om verschillende redenen spannend en ook niet spannend.

Spannend

De jongeren uit dit onderzoek geven aan de eerste fietstocht vooral spannend te vinden om de vier redenen. Ten eerste vinden de jongeren het spannend omdat er geen ouder(s) meefietsen. Hierdoor voelen de jongeren zich minder veilig. Als tweede reden zijn zij bang verkeerd te fietsen en te verdwalen wanneer zij alleen zijn. Het zeker zijn van de fietsroute vinden de jongeren om deze reden belangrijk. Ten derde zijn zij ook bang om te laat te komen op de nieuwe school, omdat ze hier misschien straf voor krijgen. Dit motiveert de jongeren om snel te fietsen. Ten vierde zeggen zij het spannend te vinden, omdat ze niet weten wat er onderweg kan gebeuren.

“Ik ben bang te laat te komen en dat er iets gebeurt.”

“Ik vond het best spannend, want we hadden niet echt tijd om echt te gaan fietsen en te oefenen [...] dus de avond voordat ik moest fietsen hadden we op Google Maps gekeken en toen wist ik het nog niet echt zeker.”

Niet spannend

Andere jongeren ervoeren de eerste fietstocht naar school als niet spannend. Hier hebben zij een vijftal redenen voor. Ten eerste omschrijven zij spanning als een vorm van gezonde zenuwen wat normaal is wanneer je iets voor de eerste keer gaat doen, zoals bijvoorbeeld naar de nieuwe school fietsen. Om deze reden wordt de eerste fietstocht naar school als ‘niet heel spannend’ betiteld. Als tweede reden zeggen enkele jongeren dat zij zelfstandige fietsers zijn. Zij geven aan veel ervaring te hebben in het fietsen. Als derde reden geven de jongeren aan niet met de gedachten bij de fietsroute te zijn, maar bij wat er gaat gebeuren op de nieuwe school. Ten vierde zorgt het praten met vrienden tijdens het fietsen dat ze de fietstocht als niet spannend ervaren. Ten vijfde speelt de mate waarin zij de route kennen een rol. De jongeren die de fietstocht niet spannend vinden, geven aan de route geoefend te hebben of deze op hun eerste schooldag niet alleen te hebben gefietst. De jongeren hebben eerst geoefend of samen gefietst met vrienden, ouders of broer/zus. De jongens uit het onderzoek zeggen het fietsen met een oudere broer oké te vinden, de meiden uit dit onderzoek zeggen zich eerder te schamen, wanneer zij met hun oudere zus samen fietsen.

“Volgens mij zijn het gezonde zenuwen, dat is gewoon normaal!”

“Ik vond het niet prettig om met mijn zus mee te fietsen, ze is irritant en hinderlijk.”

Aan de ene kant vinden sommige jongeren de eerste keer naar hun nieuwe school fietsen spannend. Het niet weten wat er kan en gaat gebeuren speelt hierin een rol. De jongeren stellen zich bijvoorbeeld vragen als: *wat gebeurt er als ik te laat kom, wat kom ik onderweg allemaal tegen, wat als ik verdwaal* etc. Aan de andere kant vinden andere jongeren de fietstocht ook niet spannend. Dit is omdat zij de route kennen door bijvoorbeeld al geoefend te hebben, met hun gedachten elders zijn of spanning definiëren als een gezonde vorm van zenuwen. Ook vinden zij zichzelf door het vele fietsen ervaren, waardoor ze de fietstocht niet als spannend betitelen.

Het fietsgedrag

Het is van belang inzichtelijk te krijgen in welke situaties jongeren zich wel of niet veilig gedragen op de fiets, wat zij verstaan onder (on)veilig voelen in het verkeer en welke factoren hier van invloed op zijn. Daarnaast is het belangrijk om te kijken welk risicogedrag de jongeren vertonen en wat hen hiertoe motiveert. Dit geeft een helder beeld over waar en wanneer de jongeren zichzelf en andere in het verkeer mogelijk in gevaar brengen.

Waar jongeren zich veilig gedragen en onveilig gedragen op de fiets

De jongeren geven aan zich op verschillende plekken veilig en onveilig te gedragen op de fiets.

Veilig gedrag

De jongeren gedragen zich veilig in het verkeer wanneer de kans bestaat beboet te worden. Kortom, waar politie is gedragen de jongeren zich. Zo gedragen de jongeren zich bijvoorbeeld veilig wanneer zij een politiebureau voorbij fietsen. In het algemeen geven de jongeren aan zich ook veilig te gedragen op plekken waarin zij zichzelf onveilig voelen. Voorbeelden zijn plekken waar zij een ongeluk hebben gezien of vergelijkbare situaties waarin zijzelf een ongeluk hebben meegemaakt. Op dit soort moment geven de jongeren aan zich te gedragen.

“Wij moeten precies achter een politiebureau, ik ben daar braaf, omdat ik geen zin heb om een boete te betalen.”

“Ik fiets nooit over stoepen en nooit waar voetgangers lopen. Ik ben namelijk een keertje aangereden door mijn achterbuurmeisje en toen had ik mijn pols gekneusd.”

Onveilig gedrag

De jongeren geven aan zich ook in het verkeer onveilig te gedragen. Dit heeft, net zoals in vorige paragraaf, te maken het gevoel van veiligheid. De jongeren geven aan zich onveilig te gedragen op plekken waar zij zich veilig voelen. Deze plekken zijn lange brede wegen waar bijvoorbeeld auto's te gast zijn, bospaden en andere plekken waar weinig verkeer is.

“Wij slingeren en fietsen tegen de richting in op een breed fietspad en daar zijn de auto's te gast.”

“Fietspaden waar niemand is, daar fiets ik zonder handen.”

Zoals de jongeren het stellen gedragen ze zich waar ze zich onveilig voelen en gedragen zij zich onveilig waar ze zich waar ze zich veilig voelen. Dit gedrag wordt volgens de jongeren bepaald door het gevoel van veilig en onveiligheid.

De definitie van veilig en onveilig voelen op de fiets

Je veilig of onveilig voelen is volgens de jongeren van invloed op hoe zij zich gedragen. Om deze reden is het van belang zicht te hebben op hoe de jongeren een veilig en onveilig gevoel definiëren.

Veilig

Je veilig voelen is volgens de jongeren samen rustig naar school fietsen en onderweg met elkaar kunnen praten. Dit alles zonder op te hoeven letten. Het samen fietsen en praten geeft een veilig gevoel omdat je dan op elkaar kunt letten, zeggen de jongeren. Ook is er iemand in de buurt mocht het mis gaan, bijvoorbeeld bij een verkeersongeluk.

“Het is fijn om samen te fietsen, de ander let ook op jou, dus je let op elkaar zeg maar.”

“Gewoon dat je niet heel erg hoeft uit te kijken, dat je gewoon rustig op je gemak kan fietsen.”

Onveilig

Volgens de jongeren is je onveilig voelen het idee dat je fiets in een keer uit elkaar kan vallen en het gevoel dat er een kans is dat je misschien wordt aangereden door een auto. Samen fietsen zorgt ervoor dat het onveilig gevoel van beiden omschreven situaties verminderd.

“Het kan spannend zijn als er een auto heel snel langs komt, [...], het gevoel dat je misschien wordt aangereden door die auto.”

“Ik fiets naast Sander en dan voel ik me veiliger. Ik ken hem al langer en ik vertrouw hem en als je dan wordt aangereden dan heb je tenminste nog iemand bij je.”

Het gevoel van veiligheid wordt omschreven als samen pratend en rustig fietsen zonder op te letten. Een onveilig gevoel is het idee dat de fiets ieder moment uit elkaar valt en dat je ineens wordt aangereden. Samen fietsen verminderd dus dit onveilige gevoel.

Factoren die van invloed zijn op het veilig en onveilig voelen op de fiets

Het is belangrijk om naast het definiëren van beide begrippen ook te kijken welke factoren de jongeren van invloed vinden hebben op dit (on)veiligheidsgevoel. Zo benoemen de jongeren dat het gevoel van (on)veiligheid wordt beïnvloed door de drukte op de weg en of iedereen zichtbaar is in het verkeer. Ook onduidelijke verkeerssituaties spelen een rol. Ten slotte vinden de jongeren dat het goed kunnen anticiperen op het gedrag van andere verkeersdeelnemers en of andere verkeersdeelnemers agressief op hen reageren ook van invloed op het (on)veiligheidsgevoel.

Verkeersdrukke

De mate van drukte op de weg draagt volgens de jongeren bij aan een onveilig gevoel tijdens het fietsen. Waar veel fietsers zijn, is het gevaarlijk en voelen zij zich onveilig. Dicht bij school, waar alle jaarlagen samen komen met de fiets is volgens de jongeren zo'n drukke, onveilige plek. De jongeren geven aan bang te zijn dat ouderejaars op deze plek gaan klieren. Dit zorgt mogelijk voor onveilige verkeerssituaties.

“Naar deze school gaan heel veel mensen. Die uit het derde jaar weten de route en gaan dan klooiën. Dit is irritant want je bent dan bang dat zij dan een fout maken en daar krijg je spanningen van!”

Het is volgens de jongeren ook de situatie die het gevaarlijk maakt en niet zichzelf. Zij moeten meer opletten en fietsen langzamer op drukke plekken. Het langzamer fietsen zorgt er volgens de jongeren voor dat ze minder stabiel zijn op de fiets. Wanneer iemand dan tegen je aanfiets, vanwege de drukte, kom je ook eerder ten val. Ook zorgt de drukte op het fietspad ervoor dat ander verkeer niet altijd zichtbaar is. De jongeren geven aan niet te kunnen voorspellen wie er wel of niet aankomt.

“Hier fietsen ook veel mensen en dan moet je überhaupt al een stuk meer oppassen en ook langzamer fietsen. Je valt dan sneller, omdat je onstabiel bent en mensen gaan je dan inhalen en dat gaat ook niet altijd goed. Je hoort ze niet aankomen.”

Zichtbaarheid

De drukte in het verkeer vinden de jongeren nadelig voor de zichtbaarheid van andere verkeersdeelnemers. De jongeren geven hierbij aan dat ze bij onvoldoende zicht moeilijk het overige verkeer kunnen inschatten. Het niet kunnen zien van anderen draagt daardoor bij aan een onveilig gevoel. Enkele jongeren geven aan dat dit gevoel van onveiligheid minder is zodra zij duidelijk oogcontact hebben gemaakt met de andere verkeersdeelnemer. Zij willen weten of de ander hen heeft gezien.

“Ik ga eerst kijken of auto's ook gewoon stoppen en dan fietst ik door. Ik weet dat ze stoppen als ze me gezien hebben, oogcontact!”

Enkele andere jongeren geven aan nalatig te zijn in het zoeken van oogcontact. Dit komt bijvoorbeeld doordat de infrastructuur het zicht beperkt. Ook geven de jongeren aan dat er soms maatregelen zijn getroffen in de

infrastructuur om het zicht te verbeteren, maar deze niet goed functioneren. Bijvoorbeeld een spiegel om het zicht te vergroten die beslagen is. Dit werkt volgens de jongeren onduidelijke verkeerssituaties in de hand.

Je kunt dus niet zien wat er aankomt, maar er staat wel altijd een spiegeltje. Maar die is altijd een beetje beslagen, dus dan zie je het nog niet goed.

Onduidelijkheid

Wanneer jongeren gaan twijfelen over hoe ze zich horen te gedragen in het verkeer voelen ze zich onveilig. Dit onveilige gevoel komt bijvoorbeeld tot stand bij niet werkende verkeerssignalen, zoals alarmbellen bij een spoorwegovergang die stuk zijn. Ook stoplichten die voor langere tijd op oranje staan zorgen voor onduidelijkheid. De jongeren vragen zich af of het stoplicht wel/ niet werkt. Kortom, niet werkende verkeerssignalen werken onduidelijkheid in de hand wat resulteert in een onveilig gevoel.

Andere verkeersdeelnemers

Buiten onduidelijke verkeerssituaties hebben ook specifieke groepen verkeersdeelnemers invloed op het gevoel van (on)veiligheid. Hoe deze specifieke groepen verkeersdeelnemers zich gedragen, is niet altijd te voorspellen volgens de jongeren. Onder deze groepen verkeersdeelnemers verstaan de jongeren: sporters, toeristen, leeftijdsgenoten, bejaarden en automobilisten die deelnemen aan het verkeer.

Allen gedragen zich volgens de jongeren onvoorspelbaar. Zo weten de jongere niet hoe een hardloper die aan het rennen is op het fietspad uitwijkt, weten ze niet hoe de toerist zich gedraagt omdat deze zich meer richt op de omgeving dan het fietsverkeer, weten ze niet hoe leeftijdsgenoten reageren omdat deze meer met de telefoon en elkaar bezig zijn, twijfelen ze of bejaarden wel opletten en vinden zij het tenslotte vervelend wanneer automobilisten ineens harder gaan rijden, omdat zij hierdoor de snelheid dan moeilijk in kunnen schatten.

“Nou ik heb een keertje gehad, zo'n oude oma die was niet aan het opletten en ik had voorrang [...] en ineens gaf ze gas en op het fietspad en toen moest ik slippen.”

De jongeren uit dit onderzoek geven aan in genoemde situaties extra goed op te letten maar ook juist meer duidelijkheid te creëren om zich veiliger te voelen. De duidelijkheid creëren de jongeren door de hand uit te steken, maar ook door zich strikt aan de regels te houden, ook al kan dit gevaarlijk zijn. Zo stellen enkele jongeren dat je ander verkeer moet laten schrikken als deze zich niet aan de verkeersregels houden. Op deze wijze leer je de andere verkeersdeelnemer een lesje en gaat hij zich in de toekomst beter gedragen.

“Het stoplicht stond op groen en toen kwam er zo'n BMW keihard aanrijden en je zag dat deze niet ging stoppen, hij gaf ook geen richting maar hij ging naar links waar wij ook gingen. Ik ging ook echt niet stoppen voor hem want hij moet gewoon stoppen. Toen moest hij heel hard remmen [...] Ik fiets gewoon door en wil ze laten schrikken en een lesje leren!”

Agressie

Als laatste zorgt verkeersagressie van andere verkeersdeelnemers naar de jongeren toe voor een onveilig gevoel. Ongeacht wie hier schuld aan is.

“Hij vond dat ik veel te vroeg daarheen ging, waardoor ik hem blijkbaar afsneed. Hij zat heel de tijd te kijken naar mij en ging achter me aan fietsen. Ik was afgeleid en voelde me niet veilig.”

Voldoende ruimte op de weg, andere verkeersdeelnemers kunnen zien, duidelijkheid in bepaalde verkeerssituaties, weten hoe andere zich in het verkeer gedragen en niet negatief bejegenend worden, zijn factoren die bijdragen aan een veilig gevoel van de jongeren in het verkeer.

Waarom jongeren bepaalde verkeersregels overtreden

De jongeren uit dit onderzoek geven zich te veilig te gedragen op plekken waar ze zich onveilig voelen en geven aan zich te onveilig te gedragen op plekken waar ze zich veilig voelen. Naast het weten waar jongeren zich onveilig gedragen, is het ook van belang te achterhalen op welke manier zij zich onveilig gedragen en wat hen hiertoe motiveert. De voorbeelden van onveilig gedragen die de jongeren tijdens het onderzoek aanhalen, zijn verdeeld in een negental clusters. Ieder cluster wordt hieronder beschreven.

Per cluster worden eerst enkele bijhorende onveilige gedragingen benoemt. Vervolgens staat beschreven welke motieven de jongeren hebben om zich op deze manier onveilig te gedragen tijdens hun fietstocht naar de middelbare school. Het laatste cluster is een uitzondering. Hierin worden enkele algemene motivaties van de jongeren beschreven die het risicovol gedrag mogelijk verklaren.

1. Stunten

Onder 'stunten' worden volgende gedragingen verstaan:

- ◆ Op één wiel fietsen, ook het maken van wheelies genoemd
- ◆ Snel fietsen
- ◆ Zonder handen fietsen
- ◆ Op de bagagedrager staan

De kick en het tegengaan van verveling zijn de motivaties om bovenstaand gedrag uit te voeren. De jongeren geven aan dat ze zich veilig voelen tijdens het uitvoeren van deze stunts en dat de kans op een ongeluk volgens hen laag is. De jongeren voeren deze stunts uit op niet drukke plekken. Mocht er toch een ongeluk gebeuren, dan is dit meestal met een andere fietser volgens de jongeren. Dit is nog altijd beter dan een ongeluk met de auto. Stunten is dus mogelijk wanneer er andere fietsers in de buurt zijn. Wel geeft een scholier aan bewust te zijn dat dit mogelijk een onveilig gevoel geeft voor de fietser naast hem.

"Nou ik voel me wel veilig, maar ik denk niet dat als iemand bijvoorbeeld naast me fietst dat ze zich zo veilig voelen."

2. Verkeerde plek op de weg

Onder het 'op de verkeerde plek op de weg fietsen' worden volgende gedragingen verstaan:

- ◆ Afsnijden van rotondes
- ◆ Op de stoep fietsen
- ◆ Op het midden van de weg fietsen

De jongeren hebben verschillende redenen om dit gedrag uit te voeren. Zij snijden een rotonde af, omdat ze het onnodig vinden om de gehele rotonde rond te fietsen. Op de stoep fietsen doen de jongeren, omdat zij het te druk vinden op het fietspad en door deze drukte een onveilig gevoel krijgen. Ook geven enkele jongeren aan auto's in te halen via de stoep. De reden hiervoor is omdat ze de auto te langzaam vinden rijden en zich niet veilig voelen om achter een auto te fietsen. De auto kan volgens hen ineens op de rem trappen, wat gevaarlijk is.

"In plaats van er helemaal omheen te gaan, snijden we gewoon een stuk af, we hebben echt geen zin om de hele rotonde rond te gaan."

Een enkeling geeft aan soms midden op de weg te fietsen. De reden hiertoe is dat hij/zij niet aan het opletten was en vergeten was om achterom te kijken.

"Een tijdje geleden wilde ik oversteken en toen had ik niet door dat er iets van een vrachtwagen achter me zat en toen fietste ik midden op de weg kei hard weg voor een vrachtwagen."

3. Smartphonegebruik

Onder 'smartphonegebruik' in het verkeer worden volgende misdragingen verstaan:

- Muziek veranderen
- Appen
- Bellen

De jongeren geven aan muziek te luisteren om verveling tegen te gaan. Daarbij zeggen zij dat de handeling, het wisselen van een nummer, zo kort is dat het volgens hen niet gevaarlijk is.

"Ik pak gewoon mijn telefoon als het geen leuk liedje is. Ik zet dan gewoon een ander liedje op. Of soms dan moet ik iemand appen om daar dan af te spreken."

De jongeren geven aan te appen en te bellen. Zij appen voornamelijk met hun vrienden om ergens op de route met elkaar af te spreken en samen te fietsen. Zoals beschreven vergroot het samen fietsen het gevoel van veiligheid. Ten slotte bellen de jongeren vaker met hun ouders dan dat zij deden tijdens de basisschoolperiode. Ze vertellen dan dat ze later thuis zijn dan verwacht. Waar zij vroeger op de basisschool niet onderweg belden, doen zij dit op de middelbare school wel. Een scholier verklaart dit doordat de nieuwe route gevaarlijker is dan de oudere route. Om deze reden vragen de ouders contact met hen op te nemen, mochten zij later thuis zijn.

"Omdat er nu gevaarlijke punten zijn, in ieder geval, zo zegt mijn moeder. Vind ze het fijner dat ik bel [...] er kan makkelijk een ongeluk gebeurd zijn."

4. Rood licht negatie

Onder 'rood licht negatie' wordt het al dan niet bewust door het rode verkeerslicht fietsen verstaan.

De jongeren halen verschillende motivaties aan om door rood licht te fietsen. Iedere motivatie wordt apart besproken.

Ten eerste speelt de wil van de jongeren een rol in het door het rode verkeerslicht fietsen. Sommige jongeren geven aan niet door rood te willen fietsen, maar doen dit toch. Volgens hen springt het stoplicht ineens op rood en zijn ze te laat om te remmen. Andere jongeren zijn niet aan het opletten en willen het niet, maar fietsen hierdoor toch door rood licht. Ten slotte zijn er nog jongeren die er bewust voor kiezen om door rood licht te fietsen. De reden hiervoor is dat ze niet willen minderen in snelheid. Het stoppen voor rood licht is onhandig, geven de jongeren aan.

"Ik ben laatst hier nog door rood gereden, omdat ik onoplettend was."

"Ja er zijn wel veel kruispunten en door rood fietsen gebeurt soms ook per ongeluk, omdat je nog door oranje wil fietsen en dan is het ineens rood."

Ten tweede speelt de situatie mee. Jongeren kijken of de situatie het toelaat om door rood licht te fietsen. Zo geven de jongeren aan een inschatting te maken van de verkeerssituatie. Bijvoorbeeld: auto's die groen hebben en de weg blokkeren voor het kruisende verkeer met de fietser geven het signaal voor de jongeren dat het veilig is om door rood licht te fietsen.

Ook het stoplicht zelf geeft in sommige gevallen een indicatie of het veilig(er) is of niet om door rood licht te fietsen. Een stoplicht dat aangeeft over hoeveel tijd het groen wordt, door een afname in opgelichte bolletjes, zorgt ervoor dat deze jongeren eerder door het rode licht fietsen. Zo geven zij aan dat wanneer er weinig verkeer is en er nog maar enkele bolletjes licht zijn het veilig genoeg is om door rood licht te fietsen.

"Door rood rijden, dat doe ik eigenlijk alleen bij het kruispunt [...], de auto's links hebben groen licht en die kunnen nooit naar rechts dus dan rijden wij gewoon door."

"Je kan zien hoe lang het stoplicht nog op rood staat, en dan bij het laatste bolletje ga ik altijd fietsen."

Ten derde geven de jongeren aan dat groepsgedrag eveneens een rol speelt. Het met de groep meefietsen, ook al staat het stoplicht op rood, zorgt ervoor dat ze bij de groep blijven en niet alleen hoeven te fietsen. Want samen fietsen zorgt voor een veilig gevoel stellen de jongeren. Hoe de jongeren hier elkaar in aanmoedigen wordt in cluster 8, klieren in de groep, verder besproken.

Ten vierde en als laatste speelt agressie een rol of de jongeren wel of niet door rood licht fietsen. De jongeren verklaren dat door rood fietsen een manier is om hun frustratie af te reageren op het andere verkeer. Het onderwerp verkeersagressie wordt in onderstaande cluster toegelicht.

“Als er ineens een auto voor me gaat rijden, dan word ik boos en dan fiets ik door rood.”

5. Verkeersagressie

Onder ‘verkeersagressie’ wordt het volgende verstaan:

- Schelden
- Handgebaren

De jongeren geven aan uitgescholden te worden en zelf te schelden in het verkeer. Dit wordt door enkele ook ondersteund met handgebaren. Wanneer zij uitgescholden worden, zorgt dit voor een onveilig gevoel. De jongeren geven aan dat zij soms de schuld krijgen van iets wat anderen fout doen. Dit is volgens hen de reden dat zij uitgescholden worden. Mogelijk denken de ouders dat ze dit kunnen maken, omdat zij meer ervaren zijn in het verkeer, geven de jongeren aan.

Zelf schelden de jongeren op leeftijdsgenoten die zich niet veilig gedragen. Ook oneerlijkheid is een motivatie om te schelden in het verkeer, zeker wanneer dit van invloed is geweest op hun eigen veiligheid, aldus de jongeren.

“Er kwam een brommer van de andere kant [...] en die moest voor ons remmen en daardoor werd hij boos en begon hij ons uit te schelden. Nou dat hoeft hij niet zomaar te doen want hij was meer in overtreding.”

“Nou ik ben boos! Ik lette op, anders lag ik met een gebroken been wel in het ziekenhuis.”

6. Signalering

Onder signaleren wordt het wel of niet uitsteken van de hand verstaan.

Jongeren steken wel of niet de hand uit om verschillende beweegredenen. Een deel van de jongeren geeft aan de hand uit te steken om automobilisten een gunst te verlenen, zij kunnen dan doorrijden. Voor henzelf heeft de hand uitsteken geen nut, zegt deze groep. Een enkeling vindt zichzelf wel asociaal wanneer zij deze gunst niet verleent. Dit komt omdat ze dan met haar gedachten verdwaald is en vergeet de hand uit te steken.

“Nou ik heb bijna nooit dat ik niet mijn hand uitsteek. Maar als ik het niet doe dan is dat omdat ik ergens anders over aan het denken ben. [...] Ik het best wel asociaal van mezelf dat die auto's dan langzaam moeten rijden voor mij.”

Een ander deel van de jongeren zegt de hand niet uit te steken, omdat ze dit zichzelf hebben aangeleerd. Het regelmatig vergeten van de hand uitsteken heeft ervoor gezorgd dat ze dit niet meer doen. De hand uitsteken heeft ook volgens deze jongeren geen enkel eigen nut.

“Ik vergeet het gewoon en dit heb ik mezelf aangeleerd, omdat ik al twee jaar niet mijn hand uitsteek. Het maakt eigenlijk niks uit [...] wel je hand uit te gaan steken.”

7. Lanterfanten

Onder ‘lanterfanten’ op de fiets wordt het volgende verstaan:

- Langzaam fietsen
- Slingeren

Deze jongeren geven als verklaring hiervoor dat zij niet aan het opletten zijn tijdens het fietsen. Hierdoor gaan zij langzamer fietsen en komt het voor dat achterliggende verkeer op hen botst of dat zij op voorliggend verkeer botsen. Door langzaam te fietsen gaan de jongeren ook slingeren. Dit gebeurt volgens de jongeren automatisch of door verveling. Slingeren gaat automatisch, omdat dit nu eenmaal volgens de jongeren zo is. De jongeren geven aan dat er geen specifieke verklaring voor is.

“Slingeren, ja gewoon, dat doe ik automatisch.”

Verveling speelt hier dus eveneens een rol, zeggen de jongeren. Door verveling zoeken zij afleiding. Het slingeren tussen de wegmarkeringen heen, zoals de doorgebroken streep, zorgt voor afleiding. Hierdoor neemt de verveling af en ervaren ze de fietstocht als leuk(er).

“We slingeren door die streepjes omdat het grappig is en het is een beetje saai, tegen de verveling.”

8. Klieren in de groep

Onder ‘klieren in de groep’ worden volgende misdragingen verstaan:

- ◆ Racen
- ◆ Spullen uit elkaars tas halen
- ◆ Fiets op slot doen van een ander tijdens het fietsen
- ◆ Met z’n drieën naast elkaar fietsen
- ◆ Anderen plagen

De jongeren klieren elkaar op de fiets vanwege verschillende redenen. De motivaties hiertoe zijn verschillend per type onveilig gedrag. Om een duidelijk beeld te geven wordt eerst een type onveilig gedrag beschreven en vervolgens toegelicht waarom de jongeren uit dit onderzoek dit gedrag vertonen.

Ten eerste is er het type onveilig gedrag waarbij er sprake is van een dader en slachtoffer. Onder dit type worden verschillende gedragingen verstaan: spullen uit elkaars tas halen, de fiets op slot doen van een ander tijdens het fietsen en elkaar op de fiets duwen. Al de jongeren geven aan dit gedrag te vertonen als tegen reactie op de ander. Wederkerigheid: Hij stoot tegen mij aan, dus dat geeft mij een vrijbrief om dit terug te doen.

Ten tweede is er het type onveilig gedrag waarbij de één de ander uitlokt en opfokt. Onder dit type gedraging wordt in dit onderzoek racen en elkaar overhalen om door rood licht te fietsen geschaald. Het zijn voornamelijk de jongens uit dit onderzoek die hier over spreken. Zij geven aan te racen omdat het leuk is. Ze dagen elkaar uit wie het eerst bij een bepaald punt is. Wanneer dit gebeurt denken enkele racers niet meer aan de veiligheid, maar enkel aan winnen. Ze geven ook aan in zo’n situaties geen oog te hebben voor waar zij fietsen: trottoir, fietspad of weg. Met betrekking tot het elkaar overhalen om door rood te fietsen geven de jonge mannen het volgende aan. De jonge mannen fietsen door rood om te checken of anderen meefietsen. Zij zijn enkel gemotiveerd dit te doen wanneer het in een groep is en de verkeerssituatie het toelaat.

“Soms hebben we stukjes dan gaan we elkaar uitlokken en dan gaan we een heel klein stukje echt heel hard. We kijken wie dan het snelste is, want dat vinden we leuk!”

“Ik denk nooit na over de veiligheid. Ik denk alleen maar van ‘ik wil de eerste zijn’.”

Ten derde is er het type onveilig gedrag waarbij jongeren elkaar afleiden. Onder dit type gedraging wordt onder andere het fietsen met z’n drieën naast elkaar verstaan. Hier zijn het niet de jongens, maar voornamelijk de meisjes uit het onderzoek die dit doen. Zij geven aan naast elkaar te fietsen om te lachen en met elkaar te praten. Dit voorkomt verveling en zorgt voor gezelligheid, aldus de meisjes.

“We fietsen met zijn drieën naast elkaar, want dan kunnen we beter praten.”

Tenslotte zijn er ook het gedrag wat tussen fietsgroepen plaatsvindt. Bijvoorbeeld het in een colonne blijven fietsen en geen ruimte maken voor andere fietsers die willen invoegen op het fietspad. Wanneer hun fietsgroep het slachtoffer hiervan is, zien ze het als plaaggedrag van de andere groep. Dit gedrag is volgens de jongeren onveilig.

“Ze zien dat je [...] ertussen wil en dan gaan ze harder fietsen. Ze plagen ons, wat niet veilig is.”

9. Algemene motivaties

Naast motivaties voor specifiek risicogedrag geven de jongeren ook aan enkele algemene motivaties te hebben om zich onveilig te gedragen in het verkeer. De ervaring die jongeren hebben in het verkeer, hun persoonlijkheid en de mate van verveling onderweg spelen hier een rol.

De geschiedenis die de jongeren hebben in het verkeer speelt mogelijk een rol in de motivatie om zich in het verkeer onveilig te gedragen. Zo geven enkele jongeren aan dat zolang het goed gaat en er geen ongelukken gebeuren hun gedrag niet aan te passen. Deze jongeren, voornamelijk jongens, verklaren dat het goed gaat omdat zij ervaring hebben als fietser. Ten slotte zegt een van de jongens in contact te zijn geweest met de politie vanwege zijn gedrag in het verkeer en hierdoor niet meer voor hen bang te zijn. Door niet meer bang te zijn voor de politie kan hij zich onveilig gedragen, zo zegt deze jongen. De ervaring op de weg, de ervaring als fietser en de ervaring met politie spelen dus mogelijk een rol in de motivatie om zich onveilig te gedragen in het verkeer.

“Ik heb heel wat dingen gedaan die niet horen. Ook ben ik een paar keer in aanraking gekomen met politie, dus ik ben niet heel bang meer.”

Naast de ervaring die jongeren hebben in het verkeer als fietser en met de politie, gedragen de jongeren zich ook in het verkeer onveilig vanwege hun persoonlijkheid. Sommige jongeren verklaren zich onveilig te gedragen, omdat ze nu eenmaal zo zijn. Anderen stellen niet te merken wanneer ze de regels overtreden. Ten slotte geven ook enkele jongeren aan gevaarlijke situaties niet alleen eng, maar ook grappig te vinden. Al bovenstaande voorbeelden hebben te maken met de persoonlijkheid van de jongeren. Mogelijk speelt dit eveneens een rol in de motivatie om zich wel of niet te gedragen in het verkeer.

“Nou ik merk niet echt dat ik de regels overtreed, [...] ik heb het niet echt door.”

“Ik heb soms moeite met het besturen van mijn fiets. Ik ben gewoon echt een lompe koe.”

Ten slotte is verveling volgens de jongeren een motivatie om zich onveilig te gedragen in het verkeer. Er gebeurt niet veel onderweg, geven zij aan. Het zoeken van afleiding door te praten met elkaar of elkaar te klieren, maakt de fietstocht naar school prikkelend(er). Ook het verzonken zijn in gedachten zorgt dat zij zich niet veilig gedragen in het verkeer.

“Ja nou dan verveel ik me en soms heb ik gewoon zin om iets te doen en dan ga ik met mijn benen schoppen.”

“Ik zat ergens aan te denken en ik was heel diep weg ofzo en een keer reed ik tegen een lantaarnpaal aan.”

In het algemeen vertellen de jongeren dat de kans groter is zich onveilig te gedragen wanneer zij (nog) geen verkeersongeluk hebben meegemaakt, zichzelf als ervaren fietser zien, niet in de gaten hebben wanneer zij de wet overtreden, zich vervelen en niet met hun gedachten bij het verkeer zijn.

Jongeren vertonen verschillend risicogedrag om verschillende redenen. Er volgt een beknopte samenvatting per type onveilig gedrag.

Stunten: Jongens geven aan meer te stunts in het verkeer om verveling tegen te gaan en een kick te ervaren. De jongens stunts op plekken waar ze zich veilig voelen. Dit zijn plekken waar minder verkeer is. De meisjes stunts niet.

Verkeerde plek op de weg: De jongeren snijden een rotonde af, omdat het in hun ogen onnodig is om volledig rond te fietsen. Ook fietsen de jongeren op het voetpad wanneer zij fietsen op het fietspad onveilig vinden. Dit onveilige gevoel komt door de verkeersdrukke.

Smartphonegebruik: De smartphone wordt gebruikt om muziek aan te zetten en met vrienden af te spreken. Dit doen de jongeren wederom om verveling tegen te gaan. Bellen doen de jongeren met de ouders, omdat de ouders hierom vragen. De ouders willen er zeker van zijn dat hun kind veilig en wel thuis komt. De nieuwe fietsroute van hun kind is vaker onveiliger dan de fietsroute naar de basisschool.

Rood licht negatie: De jongeren fietsen bewust door rood, omdat ze niet willen remmen. Ook zijn er jongeren die niet gewild door rood licht fietsen. Dit komt omdat zij te laat of helemaal niet het rode licht opmerken. Ook fietsen de jongeren door rood licht, omdat zij aan de hand van de verkeerssituaties kunnen inschatten of het veilig of onveilig is. Groepsgebruik speelt dus ook een rol. Een mogelijke motivatie is dat samen fietsen zorgt voor een veilig gevoel. Om deze reden wens je bij de groep te blijven en fiets je door het rode licht. Ten slotte fietsen enkele jongeren door rood licht, om zo hun agressie op andere verkeersdeelnemers af te reageren.

Verkeersagressie: De jongeren worden kwaad wanneer iemand hen verwijt dat ze zich onveilig gedragen in het verkeer, terwijl de onveilige situatie juist ontstond door iemand anders zijn onkunde in het verkeer. De jongeren vinden dit oneerlijk, zeker omdat de aanleiding van de agressie ook van invloed is geweest op hun eigen veiligheid.

Signaleren: De hand steken enkele jongeren uit, uit beleefdheid voor het andere verkeer. Zij ervaren er zelf geen voordeel aan, maar zien het eerder als etiquette. Andere jongeren steken de hand niet uit, omdat dit een gewoonte is.

Lanterfanten: Jongeren fietsen langzaam, omdat ze zich niet concentreren op het verkeer maar op elkaar. Het met elkaar bezig zijn zorgt ervoor dat de jongeren zich minder vervelen op de fiets. De jongeren gaan hierdoor langzaam fietsen en slingeren.

Klieren in de groep: De jongeren klieren elkaar in het verkeer, omdat andere vrienden dit ook doen, omdat ze elkaar uitdagen (bijv. om te racen), omdat ze afgeleid zijn (bijv. met z'n drieën naast elkaar fietsen) of wanneer zij door andere fietsgroepjes worden geplaagd (bijv. als groep geen ruimte geven om in te voegen).

Algemene motivaties: In het algemeen speelt de ervaring die de jongeren hebben in het verkeer, hun persoonlijkheid en de mate van verveling een rol of de jongeren zich risicovol gedragen in het verkeer.

4. Conclusie:

Vóór het fietsen:

De jongeren bereiden zich voor op de fietstocht om twee redenen. Tegen verveling (muziek luisteren via smartphone) en ter bevordering van hun eigen veiligheid (fietslicht mee). Het fietslicht gebruiken ze echter niet altijd vanwege praktische redenen (het licht is stuk of gestolen). Daarnaast geven de jongeren aan dat de controle over de fiets en gewenning aan de (nieuwe) fiets bijdraagt aan een veilig gevoel tijdens het fietsen.

De fietsroute

Via WhatsApp wordt met elkaar een fietsgroepje gevormd. Hier mogen enkel bekenden bij die zich verkeersveilig gedragen. De jongeren fietsen op de heenweg de meest veilige en snelste route, omdat ze op tijd willen komen. De terugweg wordt ingevuld met andere activiteiten om verveling tegen te gaan, zoals eten halen en racen door het bos, omdat ze toch alle tijd hebben.

Een deel van de jongeren vindt de eerste keer naar school fietsen spannend, een ander deel van de groep niet. De eerste keer naar school fietsen wordt als spannend ervaren, omdat de route nieuw is en de jongeren bang zijn om te verdwalen. Een ander deel van de jongeren vindt de eerste keer fietsen niet spannend. Dit komt volgens hen omdat de jongeren met hun gedachten bij de nieuwe school zaten, de route al geoefend hadden met ouders, vrienden of broer of zus of omdat ze ervaren fietser zijn. Enkele jongeren zagen spanning als een vorm van gezonde zenuwen, omdat het hoort bij iets nieuws ondernemen.

Het fietsgedrag

Op plekken waar jongeren zich veilig voelen, gedragen de jongeren zich onveilig. De jongeren hebben dan het gevoel dat hun onveilige gedrag in de veilige situatie waarin zij zich bevinden geen kwaad kan. Wanneer de jongeren zich veilig voelen, zeggen zij samen te fietsen en met elkaar te praten, zonder op te letten.

Wanneer jongeren zich onveilig voelen, letten zij beter op en houden zij zich aan de verkeersregels. De jongeren hebben een onveilig gevoel wanneer zij het idee hebben dat ze aangereden kunnen worden. Dit onveilige gevoel wordt versterkt zodra het drukker is op de weg, andere verkeersdeelnemers niet goed zichtbaar zijn, zij niet weten wat ze moeten doen in onduidelijke verkeerssituaties en moeilijk kunnen anticiperen op andere verkeersdeelnemers of wanneer zij worden uitgescholden. Voorbeelden van plekken waar jongeren zich onveilig voelen zijn: plekken waar de jongeren een ongeluk hebben gezien of een plek die lijkt op de situatie waarin zij zelf in het verleden een vergelijkbaar ongeluk hebben meegemaakt.

Naast dat de jongeren het idee hebben dat zij zich onveilig kunnen gedragen wanneer de situatie dit toelaat, hebben de jongeren verschillende andere motieven om zich onveilig te gedragen. Ten eerste speelt verveling een grote rol in de motivatie van jongeren om zich onveilig te gedragen. Verveling zorgt er namelijk voor dat jongeren de smartphone gebruiken, stunts, lanterfantten en elkaar gaan klieren. Ook hebben jongeren het idee dat ze weinig energie en tijd willen verspillen. Hierdoor vertonen ze onveilig gedrag, zoals het niet volledig rond fietsen van een rotonde, door rood fietsen of juist langzaam fietsen en daardoor slingeren. Ten derde veroorzaakt de reactie op andere verkeersdeelnemers soms onveilig gedrag bij de jongeren, bijvoorbeeld wanneer jongeren op de stoep gaan fietsen, omdat het te druk is op de weg of wanneer zij agressief reageren op andere weggebruikers.

Ten vierde gedragen jongeren zich onbewust onveilig in het verkeer. Zo steken zij bijvoorbeeld niet hun hand uit, omdat ze dit zichzelf hebben aangeleerd en fietsen ze door rood licht, omdat ze pas te laat of helemaal niet het stoplicht opmerken. Ten vijfde speelt groepsgedrag een rol in het vertonen van onveilig gedrag. Jongeren wensen graag samen te fietsen, omdat dit volgens hen zorgt voor een veilig gevoel. Om deze reden fietsen jongeren bijvoorbeeld door rood licht om bij de groep te blijven en racen de jongens tegen elkaar waardoor ze geen oog meer hebben voor het overige verkeer.

Ten slotte geven de jongeren aan zich onveilig in het verkeer te gedragen omdat ze de ervaring hebben dat het nooit fout is gegaan, zichzelf als bekwame fietser inschatten en niet altijd de kennis hebben of ze de wel de wet overtreden of onveilig gedrag vertonen.

Antwoord op hoofdvraag

De volgende hoofdvraag wordt met dit onderzoek beantwoord: *“Wat zijn de gedragingen en ervaringen van scholieren die met de fiets voor de eerste keer naar de middelbare school gaan?”*.

Voor de eerste keer naar de middelbare school fietsen is voor een deel van de jongeren spannend, maar voor een ander deel van de groep niet. Het oefenen van de nieuwe route draagt eraan bij dat jongeren het minder spannend vinden. De jongeren bereiden zich voor op de fietstocht, zodat ze zich niet vervelen onderweg en ter bevordering van hun eigen veiligheid. Ze vormen een fietsgroepje met bekenden en fietsen de meest veilige en snelste route naar school. Op de terugweg wordt de route ingevuld met andere activiteiten om verveling tegen te gaan.

In het algemeen is te zien dat jongeren verschillende motieven hebben om zich op de fiets op een bepaalde manier te gedragen wanneer zij naar een nieuwe middelbare school gaan. De jongeren vinden verkeersveiligheid belangrijk en willen dat andere jongeren die met hen meefietsen naar school zich verkeersveilig gedragen. Wanneer jongeren zich onveilig voelen, zijn zij eerder gemotiveerd zich veilig te gedragen. Dit onveilige gevoel wordt versterkt zodra er veel verkeer is en de jongeren niet weten hoe ze zich moeten gedragen.

Anderzijds zijn er ook motieven waarom de jongeren zich onveilig gedragen in het verkeer. Dit gebeurt met name wanneer jongeren zich veilig voelen. Dit veilige gevoel ervaren de jongeren wanneer zij samen in een groep fietsen en op plekken waar minder verkeer aanwezig is. Verveling en geen energie willen verspillen zijn daarnaast ook motieven om zich onveilig gedrag te laten zien in het verkeer. Dit gebeurt met name op de terugweg, omdat de jongeren dan alle tijd hebben. De jongeren gaan verveling tegen door afleiding te zoeken. Dit doen ze door elkaar te klieren, met elkaar te racen, te praten of in eigen gedachten af te dwalen. De jongeren besparen energie door te lopen en langzaam te fietsen, wat slingeren in de hand werkt.

5. Discussie

Vanuit de literatuur zijn er verschillende verklaringen te vinden voor de eerder besproken resultaten. Deze verklaringen zijn als volgt ingedeeld:

- ▶ **Persoonlijke factoren**
 - Biologische verklaring
 - Psychologische verklaring
- ▶ **Sociale omgeving**
 - Risicogedrag en groepsdruk
- ▶ **Omgevingsfactoren**
 - Nieuwe route
 - Nieuwe fiets

Persoonlijke factoren

Biologische verklaring

Kinderen kunnen vanaf een jaar of tien abstracter denken. Er vindt een verdere rijping van het centraal zenuwstelsel plaats wat ruimte maakt voor het abstracter denken (Tieleman, 2007). Door dit abstracter denken worden risico's in deze levensfase steeds beter herkend en vermeden. Het lukt hun ook beter om complexere verkeersregels te begrijpen. Afgezien daarvan blijkt dat kinderen op de fiets nog moeite blijven hebben met bepaalde complexere verkeerssituaties (Twisk, et al., 2018). Een mogelijke verklaring hiervoor is dat de hersenontwikkeling nog in volle gang is. Zo blijkt dat hoger-order vaardigheden, waarvan wordt aangenomen dat deze nodig zijn voor veilig deel te nemen aan het verkeer nog niet volledig ontwikkeld zijn (Gegersen & Bjurulf, 1996). Onder deze vaardigheden worden 'risicoperceptie' en 'het bekijken van de (verkeers)situatie vanuit iemand anders zijn perspectief' verstaan. Deze vaardigheden dragen bij aan het voorspellen van mogelijk gevaarlijke situaties die ontstaat in interactie met andere verkeersdeelnemers (Vlakveld, 2011).

De jongeren uit de focusgroepen geven aan zich onveilig te gedragen, wanneer zij het gevoel hebben dat de situatie het toe laat, wanneer zij zich veilig voelen. De bovenstaande verklaring laat echter zien dat jongeren nog niet goed in staat zijn om de risico's te herkennen, met name in complexere verkeerssituaties.

Psychologisch verklaring

De veranderingen in het lichaam van de jongeren gaat hand in hand met hun psychologische ontwikkeling. De jongeren begrijpen in deze levensfase de complexe verkeersregels, maar blijven alsnog moeite hebben met het inschatten van bepaalde verkeerssituaties. Zo blijkt dat jongeren denken voordeel te behalen wanneer zij bepaald gedrag vertonen (bijvoorbeeld voor een stoplicht al oversteken voor tijdwinst). Het denken dat er voordeel is te behalen in combinatie met een lagere impulscontrole zorgt ervoor dat jongeren over het algemeen meer risico's nemen, zo ook in het verkeer (Reyna & Farley, 2006). Dit risico wordt vergroot doordat jongeren vaak een (te) groot vertrouwen hebben in de eigen vaardigheid (SWOV 1, 2012). Het onderschatten van de kans dat er gevaarlijke verkeerssituaties plaatsvinden en de kans dat zij hier mogelijk slachtoffer van worden versterkt mogelijk het risicogedrag. Het inschatten van voordelen ten opzichte van mogelijke nadelen verklaart daarmee het onveilige gedrag van jongeren in het verkeer.

Bij de jongeren in de focusgroepen worden deze resultaten ook gevonden. De jongeren geven aan dat zij weinig energie en tijd willen verliezen en dat zij door het vertonen van onveilig gedrag op dit gebied winst behalen. Daarbij geven zij aan zelf in te schatten wanneer de situatie dit toe laat, wanneer zij een veilig gevoel hebben is er meer ruimte om zich onveilig te gedragen. Met in het achterhoofd dat jongeren op deze leeftijd niet dusdanig ontwikkeld zijn om complexe verkeerssituaties juist in te schatten brengt dit mogelijk gevaren met zich mee.

Sociale omgeving

Kinderen die in de pubertijd belanden vertonen vaker meer risicovol gedrag in vergelijking tot volwassenen (Reyna & Farley, 2006). In deze levensfase zijn de pubers meer aangetrokken tot gevaarlijke uitdagingen, hebben ze minder zelfcontrole dan oudere adolescenten en zijn zij gevoeliger voor groepsdruk (SWOV 1, 2012). Dit laatste zorgt ervoor dat zij alert zijn op hun sociale omgeving. Het imiteren en nadoen van elkaar speelt een belangrijke rol bij het leren en sociaal geaccepteerd worden in een groep. Feedback vanuit de groepsleden zullen bepaald gedrag versterken, indien dit positieve feedback is zoals complimenten. Of omgekeerd, gedrag laten uitdoven. In dit proces vertonen jongeren meer risicogedrag (Tieleman, 2007). Zo toont onderzoek van Zhang en collega's (2016) aan dat het nemen van risico's en afgeleid zijn van invloed is op het overtreden van de verkeersregels. Onder risicogedrag verstaat men het fietsen met de groep door rood licht. Onder afleiding verstaat men praten met anderen, eten en bellen. Door beiden worden bijvoorbeeld verkeersborden niet goed opgepikt en verkeersregels overtreden (FHWA, 2005). Hierdoor ontstaan er mogelijk gevaarlijke verkeerssituaties.

Onder de jongeren in de focusgroepen komt deze focus op leeftijdsgenoten ook duidelijk naar voren. De jongeren geven aan onveilig gedrag te vertonen als reactie op het gedrag van hun leeftijdsgenoten, bijvoorbeeld door wanneer zij door rood fietsen ook door rood te fietsen om niet achter te blijven of door te reageren op geklier van degene met wie zij fietsen. Ook wanneer jongeren aangeven zich veilig te voelen en zich veilig te gedragen, kletsen zij met hun fietsgroep. Afleiding en onveilig gedrag hangen daarmee voor een groot deel samen met de sociale omgeving van de jongeren op de fiets.

Omgevingsfactoren

Nieuwe route

De nieuwe school waar de scholieren naartoe fietsen is vaker verder weg dan de basisschool. Daarbij ligt deze nieuwe school vaak in meer stedelijk gebied, wat een beroep doet op de fietsvaardigheid van deze jongeren. Wat komt omdat zij niet gewend zijn met de complexere verkeerssituaties om te gaan (Twisk et al., 2018).

Ook bovenstaande verklaring komt terug in de gesprekken met de jongeren. Een deel van de jongeren geeft aan het fietsen naar de middelbare school voor het eerst spannend te vinden, omdat ze route nieuw is en zij bang zijn te verdwalen. De jongeren die aangeven het niet spannend te geven, geven aan dat zij de route al eens geoefend hebben.

Nieuwe fiets

De SWOV2 (2019) speculeert dat het fietsen op een nieuwe fiets mogelijk van invloed is het aantal verkeersslachtoffers dat in de septembermaand valt, de maand waarin de eerstejaars voor het eerst naar hun nieuwe school fietsen.

Deze speculatie kan bevestigd worden door de resultaten uit de focusgroepen. De jongeren geven aan dat zij meer controle ervaren over hun fiets, wanneer zij gewend zijn aan hun fiets en het gevoel hebben controle te hebben over hun fiets.

Afsluiting:

Om veilig deel te nemen aan het verkeer is belangrijk de juiste vaardigheden te ontwikkelen. Dit geldt voor alle leeftijdsfasen. Met name zijn het ontwikkelen en aanpassen van je motorische en cognitieve vaardigheden aan je leeftijd en ervaring zijn van cruciaal belang (Zeuwts et al., 2016; Assailly, 2017). Om deze ontwikkeling te versnellen kunnen trainingen en educatieprogramma's worden ingezet. Door te ervaren en te leren ontwikkelt het risicobewustzijn (Brandstaetter, et al., 2012). Oefening baart hierin kunst, met name voor jonge kinderen. Ouders helpen hierin door bijvoorbeeld met hun kind enkele malen hun nieuwe fietsroute naar school te oefenen. Daarbij is het essentieel verschillende verkeerssituaties te oefenen (Hoekstra & Twist, 2010). Houdt hierbij wel in gedachten dat het aanleren van vaardigheden verschilt per kind. Ieder kind heeft hier een eigen tempo in (Benjamin, et al., 2007).

Op basis van bovenstaande literatuur en de bevindingen in het onderzoek worden in het volgende hoofdstuk aanbevelingen gedaan om veilig fietsgedrag onder beginnende middelbare scholieren te bevorderen.

6. Aanbevelingen

Het onderzoek geeft inzicht in de context waarin jongeren voor het eerst naar de middelbare school fietsen en welke motieven jongeren hebben om zich onveilig te gedragen op de fiets. Dit inzicht is nodig om jongeren specifiek aan te sporen tot veilig fietsgedrag en interventies nauwkeurig aan te laten sluiten op de doelgroep. Ook bieden de resultaten inzicht in de omgevingsfactoren die het jongeren makkelijker of moeilijker maken om het gewenste gedrag uit te voeren. Op basis van deze resultaten worden aanbevelingen gedaan op verschillende niveaus.

Ten eerste wordt gekeken op welke manier jongeren gemotiveerd kunnen worden om het gewenste gedrag te vertonen: veilig fietsgedrag. Het gaat hierbij om interventies die zich direct tot de doelgroep richten. Vervolgens wordt gekeken wat voor aanknopingspunten het onderzoek bevat om de omgeving zo ondersteunend mogelijk te laten zijn om het gewenste gedrag uit te voeren. Het gaat hierbij om interventies en activiteiten die zich op de omgeving van de jongeren richten. Tot slot wordt er een aanbeveling gedaan voor vervolgonderzoek.

Aanbevelingen gericht op het motiveren van jongeren tot het gewenste gedrag

Inzetten op een veilige voorbereiding door jongeren

De jongeren uit de focusgroepen geven aan zich voor te bereiden op de fietstocht met als reden dat zij zich tijdens de fietstocht niet vervelen en voor hun eigen veiligheid. Echter is in de resultaten terug te zien dat jongeren zich niet altijd op een veilige manier voorbereiden, bijvoorbeeld door het aanzetten van muziek om verveling te voorkomen. Het is van belang de jongeren te ondersteunen in het maken van veilige keuzes in de voorbereiding van hun fietstocht, daarbij kan ingespeeld worden op het motief dat verkeersveiligheid belangrijk is voor jongeren. Hierbij is het goed om de jongeren veilige handelingsalternatieven te bieden tegen verveling op de fiets. Gedacht kan worden aan een checklist die jongeren kunnen doorlopen ter voorbereiding van hun fietstocht.

De jongeren geven aan dat een zware tas en een fietskrat ervoor zorgt dat zij minder controle ervaren over hun fiets, wat gevaarlijke situaties in de hand kan werken. In de voorbereiding van de fietstocht is het daarom aan te raden om aandacht te besteden aan tips voor een lichtere boekentas en ideeën voor een veilige krat op de fiets, bijvoorbeeld een krat achterop in plaats van voorop de fiets.

Het is tevens van belang jongeren te stimuleren middels een project(onderdeel) om een veilige route naar school te fietsen. Laat bijvoorbeeld de jongeren een veilige route via Google Maps uittekenen. Laat de jongeren elkaar overtuigen waarom zij deze nieuwe route gaan fietsen (gedragsmechanisme: sociale bewijslast en selfpersuasion) en hoelang zij deze nieuwe route gaan fietsen (gedragsmechanisme: implementatie intentie).

Ervaringsverhalen

De scholieren geven aan zich te gedragen op plekken waar zij weten dat er een ongeluk is gebeurd of in situaties waar zij zelf een ongeluk hebben meegemaakt. Het delen van ervaringsverhalen kan bijdragen aan het stimuleren van veilig fietsgedrag, bijvoorbeeld via een schoolkrant. Zo krijgen de jongeren een beeld van de gevaarlijke punten in de omgeving en wat gevaarlijk gedrag is. Hierdoor gedragen zij zich wellicht de volgende keer op een van de vertelde locaties en in vergelijkbare situaties veiliger. Het advies is bij deze verhalen haalbare oplossingen te formuleren, zodat de scholieren weten hoe zij zich in het vervolg veiliger kunnen gedragen. Op deze wijze wordt het gedragsmechanisme *fear appeal* juist ingezet.

Oefenen van vaardigheden op de fiets

Volgens de jongeren is de controle over de (nieuwe) fiets en het gewend zijn aan de fiets van invloed op hun veiligheid. Het wordt aanbevolen dat de jongeren in de zomervakantie voldoende (zelfstandig) oefenen met hun (nieuwe) fiets. Hierbij is het van belang dat het oefenen aansprekend is voor de jongeren. De jongeren in de focusgroepen geven aan dat zij waarde hechten aan hun fietsgroep en fietsen sociaal en gezellig vinden. Gedacht kan worden aan een sociaal evenement, waarbij jongeren in groepen door middel van een competitie-element met hun fietsgroep tegen anderen kunnen strijden om zoveel mogelijk punten te halen door middel van het behalen van verschillende vaardigheden op de fiets.

Training in gevarenherkenning

De jongeren geven aan dat beperkt zicht en onvoorspelbaar gedrag van andere verkeersdeelnemers bijdraagt aan een onveilig gevoel en onveilige verkeerssituaties. Het is aan te bevelen jongeren te trainen in gevarenherkenning. Dit kan middels videotraining waarbij zij verschillende verkeerssituaties moeten voorspellen.

Trainen van weerbaarheid

De jongeren voelen zich veiliger wanneer zij in een groep fietsen. Wanneer de jongeren zich veilig voelen, gedragen zij zich meer onveilig, aldus de jongeren. Het is van belang de jongeren bewust te maken van de risico's van groepsgedrag. Om de gevaren van groepsgedrag door de jongeren te laten 'ervaren' kunnen er kleine sociale experimenten uitgevoerd worden in de klas. Ook is het van belang dat jongeren weerbaarheid trainen, zodat zij sterker in hun schoenen staan wanneer zij zich veilig willen gedragen wanneer de groep dit niet doet. Jongeren geven bijvoorbeeld aan dat zij het niet fijn vinden wanneer iemand naast hen aan het stunts is. Duidelijk grenzen aangeven bij anderen door middel van rollenspellen biedt mogelijkheden om weerbaarheid bij jongeren te trainen. Tevens kan het spelen van rollenspellen motieven vanuit verschillende perspectieven zichtbaar maken. De jongeren worden op die manier aan het denken gezet hoe het voor een ander is in de groep. Door te reflecteren op de situatie en elkaar te overtuigen van het gewenste gedrag, ontstaat er een positieve houding ten opzichte van sociaal veilig fietsen.

Trainen van veerkracht

De jongeren geven aan in sommige gevallen hun agressie te uiten in het verkeer, met name wanneer de andere verkeersdeelnemers fouten maken en voor onveilige situaties zorgen. Het is van belang dat jongeren inzien dat andere verkeersdeelnemers dit niet bewust doen en agressie niets oplost. Inzicht in hun eigen reactie en het bedenken van handelingsalternatieven voor verschillende situaties die emotie oproepen is noodzakelijk om veilig gedrag te bevorderen. Gedacht kan worden aan het trainen van veerkracht. Veerkracht is het vermogen om de herstellen van een tegenslag, om de draad weer op te pakken. In het verkeer kan gedacht worden aan een situatie die stress of irritatie veroorzaakt.

Aanbevelingen gericht op omgevingsfactoren

Het oefenen van de fietsroute met ouders

In de focusgroepen komt naar voren dat wanneer jongeren de fietsroute naar school geoefend hebben, zij zich minder gespannen en veiliger voelen tijdens de eerste fietstocht naar school toe. De jongeren hebben hierdoor een beter beeld wat er allemaal onderweg kan gebeuren. Ook zijn zij meer getraind in verschillende verkeerssituaties, wat de verkeersveiligheid bevordert. Aanbevolen wordt dat scholen de ouders hierop attenderen en handvatten geven. Bijvoorbeeld door een korte doe-het-zelf-verkeersles aan te dragen en instructiebrief om deze samen met hun kind te doen tijdens de zomervakantie.

Communicatie vanuit scholen

De jongeren geven aan de eerste schooldag ook spannend te vinden omdat ze niet weten wat de consequenties zijn van te laat op school komen. Neem dit op in de eerder benoemde instructiebrief. Door duidelijk te communiceren dat te laat komen de eerste dag geen consequenties met zich meebrengt wordt er rust gecreëerd bij de jongeren en gaan zij zich niet haasten in het verkeer, wat de verkeersveiligheid bevordert.

Een positieve sociale norm richting veilig en sociaal fietsgedrag

De jongeren geven aan dat samen fietsen een veiligheidsgevoel stimuleert, wat mogelijk ook onveilig gedrag verklaart. Deze groep biedt eveneens kansen. Zo adviseert TeamAlert in te spelen op de sociale norm in deze groep. Zodra sleutelfiguren zich in de groep verkeersveilig gedragen en een wenselijke norm gaan uitdragen, gedragen anderen zich mogelijk veiliger. Een middel om dit te bewerkstelligen is door het maken van afspraken gericht op veilig fietsgedrag. Door middel van groepsgesprekken met jongeren en hun fietsgroep kunnen er afspraken gemaakt worden waarin zij zich committeren om zich voortaan veilig en sociaal te gedragen. In de gesprekken is het van belang dat de sleutelfiguren zichzelf als ware overtuigen om zich veilig te gedragen in het verkeer om gedragsverandering te bewerkstelligen. Dit wordt ook wel *selfpersuasion* genoemd.

Reminders in het verkeer

In de focusgroepen komt naar voren dat jongeren zich ook onbewust onveilig gedragen in het verkeer. Zij

vertellen bijvoorbeeld dat zij niet door hebben dat zij hun hand niet uitsteken of dat zij moeten wachten op een rood verkeerslicht. Middels reminders in het verkeer speel je in op de onbewuste verkeersdeelnemers. Reminders maken het mogelijk om de bewust aandacht van jongeren te vragen voor hun gedrag in het verkeer. Er kan bijvoorbeeld gedacht worden aan verkeersborden aan het stoplicht die op een creatieve manier de aandacht van de jongeren trekken en hen bewust maken van het feit dat zij moeten wachten voor het rode stoplicht.

Aanbeveling voor vervolgonderzoek

De resultaten van het onderzoek geven antwoord op de vragen welke ervaringen en gedragingen een rol spelen bij jongeren, wanneer zij voor het eerst naar de middelbare school fietsen en welke motieven zij hebben om zich (on)veilig in het verkeer te gedragen. Het onderzoeken van deze vraagstukken brengt nieuwe vraagstukken aan het licht. In de onderstaande aanbeveling wordt een suggestie gedaan voor vervolgonderzoek gericht op het fietsen van de nieuwe school-thuisroute.

Kwantitatieve toetsing van de motivaties

In hoeverre de motivaties die naar voren komen voor de jongeren in de focusgroepen te generaliseren, zijn voor de totale groep jongeren die voor het eerst naar de middelbare school fietst is op basis van focusgroep onderzoek niet te zeggen. Met de resultaten kunnen geen uitspraken gedaan worden over alle jongeren die voor het eerst naar de middelbare school fietsen, maar de resultaten kunnen wel een indicatie geven van hoe het onderzoek zou uitpakken bij andere jongeren, die voor het eerst naar de middelbare school fietsen. Aanbevolen wordt de motivaties middels online vragenlijsten te toetsen onder een grote en in hoeverre mogelijk representatieve groep jongeren, die voor het eerst naar de middelbare school fietst. De ervaring leert dat scholen bereid zijn om deel te nemen aan onderzoek met als doel de verkeersveiligheid van jongeren te bevorderen. Het wordt aanbevolen om de werving voor het onderzoek via scholen te laten plaatsvinden, om zo jongeren die voor het eerst naar de middelbare school fietsen te bereiken.

7. Bronnen:

Assailly, J. P. (2017). Road safety education: What works?. *Patient education and counseling*, 100, S24-S29.

Benjamin K. Barton, David C. Schwebel, The Roles of Age, Gender, Inhibitory Control, and Parental Supervision in Children's Pedestrian Safety, *Journal of Pediatric Psychology*, Volume 32, Issue 5, June 2007, Pages 517–526.

Brandstaetter, C. Y., Evgenikos, G., Argyropoulou, P., Papantoniou, E., Broughton, P., Knowles, J., ... & Pérez-Fuster, E. (2012). Road Safety Data, Collection, Transfer and Analysis DaCoTa. Factsheet Traffic safety basic facts 2010: main figures.

Gregersen, N. P., & Bjurulf, P. (1996). Young novice drivers: Towards a model of their accident involvement. *Accident Analysis & Prevention*, 28(2), 229-241.

Reyna, V. F., & Farley, F. (2006). Risk and rationality in adolescent decision making: Implications for theory, practice, and public policy. *Psychological science in the public interest*, 7(1), 1-44.

SWOV1 (2012). *Risikant verkeersgedrag onder pubers*. SWOV-factsheet, augustus 2012. SWOV, Leidschendam.

SWOV2 (2019). *Kinderen van 0-14 jaar*. SWOV-factsheet, juli 2019, Den Haag.

Twisk, D., Wesseling, S., Vlakveld, W., Vissers, J., Hegeman, G., Hukker, N., ... & Slinger, W. (2018). Higher-order cycling skills among 11-to 13-year-old cyclists and relationships with cycling experience, risky behavior, crashes and self-assessed skill. *Journal of safety research*, 67, 137-143.

Vlakveld, W. (2011). *Hazard anticipation of young novice drivers: Assessing and enhancing the capabilities of young novice drivers to anticipate latent hazards in road and traffic situations*. University of Groningen.

Zeuwts, L., Vansteenkiste, P., Cardon, G., & Lenoir, M. (2016). Development of cycling skills in 7-to 12-year-old children. *Traffic injury prevention*, 17(7), 736-742.

8. Bijlagen

Bijlagen 1: leidraad focusgroep onderzoek

Topiclijst Onderzoek Veilig Fietsgedrag

Onderzoeksvraag: *Wat zijn de gedragingen en ervaringen van scholieren die met de fiets voor de eerste keer naar de middelbare school gaan?*

Blok	Doel	Tijd (min)	Totale tijd (min)
Introductie	Op gemak stellen + wat voor fietser ben jij?	10	10
Blok 1:	De eerste fietstocht! + Het fietsgroepje	15	25
Blok 2:	De fietsroute	30	55
Pauze		10	65
Blok 3:	(on)veilig gevoel	25	90
Blok 4:	Wat doe je en ervaar je op de fiets	25	115
Afsluiting	Bedanken	5	120

Introductie:

Tijd: 10 minuten

Doel:

- ◆ Uitleggen programma en gang van zaken
- ◆ Op gemak stellen van de deelnemers
- ◆ Voorstellen
- ◆ Gebruiken van activator

Werkvorm:

- ◆ Gesprek
- ◆ Activator
- ◆ Voorstelronden

Gesprek:

- ◆ Welkom
- ◆ Uitleggen TeamAlert, het doel en het verloop van de sessie
- ◆ Eigen mening is waardevol. Het is niet gek of erg om iets anders te vinden dan anderen
- ◆ Een discussie mag; je hoeft het niet eens te zijn. Niets is fout: het is jouw mening
- ◆ Alles in anoniem en vertrouwelijk
- ◆ Foto's zonder herkenbaar in beeld
- ◆ In totaal twee uur
- ◆ Snacks en drinken

Activator:

- ◆ Vul de eerste pagina van het boekje in
- ◆ Bespreek met je buurman/vrouw wat voor fietser je bent
- ◆ De ander stelt je daarna voor aan de groep

Voorstelronden:

- ◆ Wat voor soort fietser is de ander? (racefietser, wielrenner, driewieler, fietsvakantie,...).
- ◆ Waarom omschrijft hij/zij zich zo?
- ◆ Wat voor fiets heeft de persoon zelf? (nieuw/ oud).

- ◆ Voordelen, gevoel?
- ◆ Nadelen, gevoel?
- ◆ Met wie is de ander onderweg?

Blok 1: De eerste fietstocht! + Het fietsgroepje

Tijd: 15 minuten

Doel:

- ◆ Inzicht krijgen wat jongeren ervaren voor dat ze de eerste keer op de fiets naar de middelbare school gaan
- ◆ Inzicht krijgen in hoe een fietsgroepje ontstaat en welke ongeschreven regels hierbij horen voor de scholieren

Werkvorm:

- ◆ Activator
- ◆ Gesprek

Activator:

- ◆ Vul pagina 2 in van de activator

Gesprek: Inzicht krijgen wat jongeren ervaren voor dat ze de eerste keer op de fiets naar de middelbare school gaan

- ◆ De eerste stelling: *De eerste keer naar mijn nieuwe school fietsen vond ik (niet spannend vs. spannend).*
 - ◆ Wat hebben jullie aangekruist?
 - ◆ Hoezo kiezen jullie hiervoor?
 - ◆ Heeft iemand iets anders gekozen?
 - ◆ Waardoor komt dat?
 - ◆ Is iemand het hier mee eens?
- ◆ De tweede stelling: *Als ik naar school fiets kom ik in onveilige situaties terecht (nooit vs. vaak)*
 - ◆ Wat voor situaties zijn dit?
 - ◆ Waardoor komt het dat je nooit of juist vaak in onveilige situaties terecht komt?
 - ◆ Wat doen jullie eraan om veilig deel te nemen aan het verkeer?
- ◆ De derde stelling: *Om me heen zie ik vaak onveilig situaties (nooit vs. vaak)*
 - ◆ Welke situaties zie je?
 - ◆ Waardoor komt dit?
 - ◆ Waardoor komt het dat jijzelf niet betrokken bent in deze situaties?
 - ◆ Wat voor soort fietsers zijn jullie: gevaarlijk/ ongevaarlijk?

Gesprek: Inzicht krijgen in hoe een fietsgroepje ontstaat en welke ongeschreven regels hierbij horen voor de scholieren.

- ◆ Hoe ontstaat een fietsgroepje?
- ◆ Is deze altijd het zelfde gedurende week?
- ◆ Wat is de reden tot een fietsgroepje?
- ◆ Wie mogen erbij/ wie niet?
 - ◆ Waardoor/waarom wel/niet?
- ◆ Wat betekent dit fietsgroepje voor je?
 - ◆ Ontspanning
 - ◆ Vrienden
 - ◆ Samen zijn

- Vrijheid (geen controle ouders/school)

Blok 2: De fietsroute

Tijd: 30 minuten

Doel:

- Inzicht krijgen in de fietsroute (momenten) op weg naar school en waar mogelijk gevaar is

Werkvorm:

- 'Maps'
- Activator
- Gesprek

Maps:

- Jongeren vullen per duo de *maps* in en plakken de kaartjes van de activator erbij. Ik ben met name geïnteresseerd in de gevaarlijke situaties die jullie tegen komen. (denk ook aan het OV of voetgangers die je tegen komt)

Activator:

- Kaartjes zijn:
 - Muziek aanzetten
 - Vrienden ontmoeten
 - Appen
 - Gevaarlijk kruispunt
 - Supermarkt in voor eten/drinken
 - Vertrek van thuis
 - Met z'n drieën naast elkaar fietsen
 - Stunten
 - Door rood licht fietsen
 - Fiets stallen
 - Tegen de richting in fietsen
 - Slingeren op de weg
 - Aansluiten bij andere groep
 - Aan elkaar hangen
 - Bellen
 - Netflix kijken
 - Foto's maken
 - Eten/drinken
 - Iets uit de tas halen
 - Op elkaar wachten
 - Kletsen
 - Lachen
 - Klieren
 - Rooster checken
 - Alleen fietsen
 - Met z'n tweeën fietsen

Gesprek:

- Wie fietst hier meer dan 5 km? Deze mag de hand op steken. Meer dan 10 km?... De winnaar krijgt het woord.
- Kun je de route toelichten, welke momenten heb je getekend en waarom?
- Wie heeft andere momenten en waarom?
- Verschilt de heenweg met de terugweg? Zo ja, waarin?
- Fiets je liever naar school of naar huis? Wat is er verschillend ook al is de route praktisch hetzelfde?
- Wijs de situatie aan waar je iets anders zou willen doen dan de groep?
- Waar voel je jezelf het onveiligst en welke situatie is het onveiligst? **Pak deze eruit!**

Belangrijk: noteer de voornaamste momenten en neem deze mee als input voor het volgende blok (stellingen veilig vs. onveilig!

PAUZE

Blok 3: (on)veilig gevoel

Tijd: 20 minuten

Doel:

- Hoe ervaren jongeren eerder benoemde momenten

Werkvorm:

- Schaalvraag per aangedragen moment (veiligste en onveiligste moment)
- Gesprek

Schaalvraag:

- Er wordt in de ruimte een schaal gevormd van nul tot en met tien. De nul staat voor een extreem veilig gevoel, de tien voor extreem onveilig gevoel. Leg het veiligste moment uit blok 2 voor, vraag vervolgens de deelnemers bij het corresponderende cijfer te gaan staan. Doe dit nogmaals met de meest onveilige situatie. Vraag de deelnemers hun positie toe te lichten.

Gesprek:

- Wat maakt dat deze situatie zorgt voor een (on)veilig gevoel?
 - tijdstip
 - aantal mensen erbij, is dit van invloed op je gevoel?
 - ...
- Wat draagt bij aan een (on)veiliger gevoel als je kijkt naar deze situaties?
 - Fietshelm
 - Fietslicht
- Anekdoten?
 - Wat maakt dit leuk/ niet prettig?

Blok 4: Wat doe je en ervaar je op de fiets

Tijd: 30 minuten

Doel:

- Achterhalen welk onveilig verkeersgedrag jongeren vertonen en hoe zij dit ervaren **en wat mogelijke oplossingen zijn.**

Werkvorm:

- 'Have you ever'

'Have you ever':

- Speel het spel 'have you ever'. Stel de vragen. Iedereen die het heeft meegemaakt gaat links staan, de anderen rechts. Er volgt daarna een discussie of verdieping op dit onderwerp. Bespreek de onderwerpen die nog niet besproken zijn en wat mogelijke oplossingen zijn.

- Stunten en afleiding:
 - Ben je ooit wel eens afgeleid door agressie van andere verkeersdeelnemers?
 - Stunt je wel eens onderweg, bijvoorbeeld het maken van wheelies?
 - ➔ Hoe kun je dit probleem oplossen?
- Besturingsfouten:
 - Heb je soms moeite met het besturen van je fiets? Versnelling die los schiet etc.
 - ➔ Hoe kun je dit probleem oplossen?
- Verkeersovertredingen:
 - Overtreed je wel eens de wet? Denk aan het fietsen door rood licht/tegen de richting in fietsen etc.
 - ➔ Hoe kun je dit probleem oplossen? Onder welke omstandigheden doen jullie dit?
- Signaleren:
 - Ben je wel eens vergeten je hand uit te steken, waar het toch verstandig was geweest deze uit te steken?
 - ➔ Hoe kun je dit probleem oplossen?
- Falen in opmerken:
 - Ben je ooit tegen je voorligger aangeboden, omdat deze ineens stil stond?
 - Heb je ooit een voetganger aangereden?
 - ➔ Hoe kun je dit probleem oplossen?
- Wat doen jullie nog meer onderweg?
 - ...
 - ➔ Wat zorgt ervoor dat jullie veilig naar school kunnen gaan en thuis kunnen komen?

Vragen:

- Waardoor komt dit?
- Wanneer doen jullie dit?
- Wat ervaren jullie?
- In welke situaties doe je dit wel/niet?
- Met wie zijn jullie als jullie dit doen? Waarom? Aan wie ligt dit?
- Hoe gevaarlijk vind je dit?

Afsluiting:

Tijd: 10 minuten

Doel:

- Deelnemers sluiten het onderzoek af met een goed gevoel
- Bedanken voor deelname

Werkvorm:

- Gesprek

Gesprek:

- Bedanken
- Bioscoopbon overhandigen
- Foto



Sensitizer 1

Jouw fietscrew

Is er iets veranderd aan je fiets sinds dit schooljaar?

Wat voor fietser ben je?

De racer	De toerist	De elegante fietser	De avonturier	De luie fietser
☐	☐	☐	☐	☐

Hoeveel...

	km ben je onderweg naar school?
	km fiets je alleen?
	km fiets je samen?

Duur totale rit?:

Waarom ben jij deze fietser?

Sensitizer 2

De eerste fietstocht

Hoe voelde/voel jij je tijdens je fietstocht? kruis aan:

De eerste keer naar mijn nieuwe school fietsen vond ik...

Niet spannend ☐ ☐ ☐ ☐ ☐ Spannend

Waarom?:

Als ik naar school fiets dan kom ik onveilige situaties terecht

Nooit ☐ ☐ ☐ ☐ ☐ Vaak

Waarom?:

Om mij heen zie ik vaak onveilige situaties

Nooit ☐ ☐ ☐ ☐ ☐ Vaak

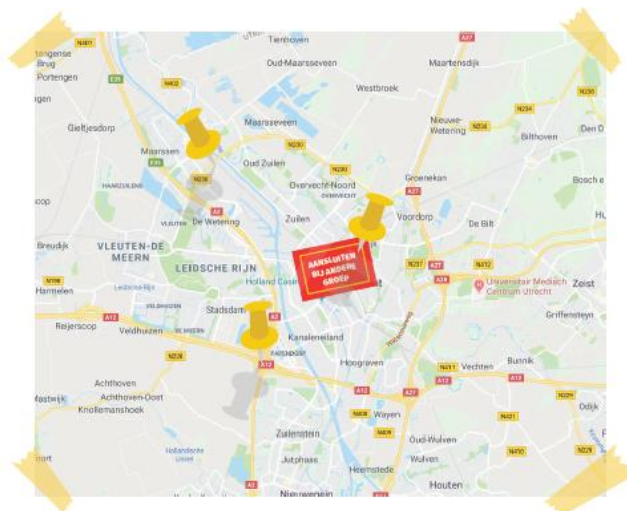
Waarom?:



Sensitizer 3

De fietsroute

Plaats de situatiekaartjes bij de bijpassende plek



Bijlage 3: De vragenlijst

Je fietstocht!

Wat leuk dat je mee wilt praten over wat jij allemaal meemaakt als je van of naar school toe fietst. Zou je onderstaande vragen willen invullen? Doe dit zo eerlijk mogelijk en wie weet word je uitgenodigd voor de brainstorm *je fietstocht* en krijg je een bioscoopbon ter waarde van €10,- en pizza!

- Wat is je naam:.....
- Ik ben een ☐ jongen ☐ meisje
- Hoeveel dagen per week fiets jij naar school?..... dagen
- Hoeveel kilometers fiets je naar school?.....kilometer
- Hoe lang fiets je naar school?.....minuten
- Met hoeveel vrienden fiets je gemiddeld 's ochtend naar school?.....vrienden
- Is dit ook met iemand uit de klas?
☐ Nee ☐ Zo ja, hun namen zijn.....
- Ook fiets ik met anderen buiten mijn klas ☐ Nee ☐ Ja, ik fiets met mensen naar school
- Geef aan hoezeer je het eens bent met onderstaande stellingen:

	Helemaal mee eens	Mee eens	Weet niet	Mee oneens	Helemaal mee oneens
Ik voel me veilig in het verkeer als ik naar of van school fiets					
Ik kom in gevaarlijke situaties terecht					
Als ik met vrienden fiets gedraag ik me altijd veilig					
Je hand uitsteken in het verkeer is belangrijk					
Ik neem wel eens een risico in het verkeer					
Je kunt best door rood licht fietsen als het rustig is					

- Heb je in het afgelopen half jaar een nieuwe fiets gekregen?
☐ Ja ☐ Nee
- Heb je de 'nieuwe' fietsroute in de zomer geoefend met je ouders?
☐ Ja ☐ Nee
- Zou je na de brainstorm pizza willen eten?
☐ Nee ☐ Ja, ik zou de volgende pizza lekker vinden:.....

Bedankt voor het invullen en wie weet tot snel!

Bijlage 4: Resultaten vragenlijst focusgroepen

Focusgroep 1

Geslacht	Jongen	Jongen	Jongen	Jongen	Jongen	Jongen	Jongen
Aantal km fietsen (heen + terug)	1 km	0,5 km	12 km	2 km	2,5 km	3,5 km	3 km
Nieuwe fiets (ja/nee)	Nee	Nee	Nee	Ja	Nee	Ja	Nee
Ik voel me veilig in het verkeer als ik naar of van school fiets	Eens	Eens	Helemaal eens	Eens	Eens	Helemaal eens	Eens
Ik kom in gevaarlijke situaties terecht	Oneens	Oneens	Oneens	Eens	Helemaal oneens	Eens	Eens
Als ik met vrienden fiets, gedraag ik me altijd veilig	Oneens	Weet niet	Weet niet	Weet niet	Oneens	Oneens	Eens
Je hand uitsteken in het verkeer is belangrijk	Eens	Eens	Helemaal eens	Eens	Eens	Helemaal eens	Helemaal eens
Ik neem wel eens een risico in het verkeer	Eens	Eens	Weet niet	Eens	Eens	Eens	Eens
Je kunt best door rood licht fietsen als het rustig is	Helemaal eens	Helemaal oneens	Mee eens	Oneens	Helemaal oneens	Helemaal oneens	Helemaal oneens
Fietsroute geoefend?	Ja	Nee	Nee	Ja	Nee	Nee	Nee

Resultaten

De focusgroep bestond uit zeven jongens. Zes deelnemers fietsten minder dan tien kilometer naar school. Eén deelnemer fietste wel meer dan tien kilometer (twaalf kilometer). Twee deelnemers hadden een nieuwe fiets gekregen in het halfjaar daarvoor. Twee deelnemers hadden de fietsroute van tevoren geoefend.

Alle deelnemers geven aan zich veilig te voelen in het verkeer als zij naar school fietsen. Drie deelnemers komen weleens in gevaarlijke situaties terecht. Eén deelnemer zegt zich altijd veilig te gedragen als hij met vrienden fietst, drie deelnemers zeggen van niet en drie deelnemers weten het niet. Alle deelnemers vinden het belangrijk om je hand uit te steken in het verkeer. Ook bijna alle deelnemers, op één na die het niet weet, geven aan weleens een risico in het verkeer te nemen. Verder vinden twee deelnemers dat je best door rood licht kunt fietsen als het rustig is, de andere vijf deelnemers zijn het hier niet mee eens.

Focusgroep 2

Geslacht	Meisje	Meisje	Meisje	Jongen	Jongen	Jongen	Jongen	Meisje
Aantal km fietsen naar school	6 km	2 km	7,5 km	7,5 km	7 km	3 km	2 km	2 km
Nieuwe fiets (ja/nee)	Ja	Ja	Nee	Ja	Ja	Ja	Nee	Ja
Ik voel me veilig in het verkeer als ik naar of van school fiets	Weet niet	Weet niet	Helemaal eens	Eens	Eens	Helemaal eens	Eens	Weet niet
Ik kom in gevaarlijke situaties terecht	Weet niet	Helemaal eens	Oneens	Helemaal oneens	Oneens	Helemaal eens	Eens	Helemaal eens
Als ik met vrienden fiets, gedraag ik me altijd veilig	Eens	Eens	Eens	Eens	Eens	Helemaal eens	Weet niet	Weet niet
Je hand uitsteken in het verkeer is belangrijk	Eens	Helemaal eens	Weet niet	Helemaal eens	Helemaal eens	Helemaal eens	Oneens	Helemaal eens
Ik neem wel eens een risico in het verkeer	Eens	Oneens	Weet niet	Helemaal eens	Oneens	Helemaal oneens	Helemaal eens	Oneens
Je kunt best door rood licht fietsen als het rustig is	Weet niet	Helemaal oneens	Eens	Helemaal oneens	Eens	Helemaal oneens	Weet niet	Helemaal oneens
Fietsroute geoefend?	Nee	Nee	Ja	Ja	Ja	Nee	Nee	Nee

Resultaten

De focusgroep bestond uit vier jongens en vier meisjes. Niemand fietste verder dan tien kilometer naar school. Zes deelnemers hadden recent een nieuwe fiets gekregen en drie deelnemers hadden de fietsroute van tevoren geoefend.

Vijf deelnemers voelen zich veilig in het verkeer als ze naar school fietsen, drie deelnemers weten het niet. Vier deelnemers komen weleens in gevaarlijke situaties terecht. Zes deelnemers geven aan zich altijd veilig te gedragen wanneer ze met vrienden fietsen. Eén deelnemer vindt het niet belangrijk om je hand uit te steken in het verkeer. Verder geven drie deelnemers aan dat ze weleens een risico in het verkeer nemen en twee deelnemers vinden dat je best door rood licht kunt fietsen als het rustig is.

Focusgroep 3

Geslacht	Jongen	Meisje	Jongen	Meisje	Jongen	Jongen	Jongen	Meisje
Aantal km fietsen naar school	-	4 km	7 km	7 km	3 km	8 km	2,5 km	4 km
Nieuwe fiets (ja/nee)	Ja	Ja	Ja	Nee	Ja	Ja	Ja	Nee
Ik voel me veilig in het verkeer als ik naar of van school fiets	Helemaal eens	Weet niet	Eens	Helemaal eens	Eens	Eens	Eens	Eens
Ik kom in gevaarlijke situaties terecht	Helemaal oneens	Eens	Helemaal oneens	Eens	Oneens	Weet niet	Oneens	Oneens
Als ik met vrienden fiets, gedraag ik me altijd veilig	Eens	Weet niet	Weet niet	Weet niet	Eens	Helemaal eens	Eens	Eens
Je hand uitsteken in het verkeer is belangrijk	Helemaal eens	Eens	Eens	Helemaal eens	Helemaal eens	Eens	Eens	Helemaal eens
Ik neem wel eens een risico in het verkeer	Oneens	Weet niet	Helemaal eens	Oneens	Weet niet	Oneens	Eens	Eens
Je kunt best door rood licht fietsen als het rustig is	Helemaal oneens	Oneens	Weet niet	Helemaal oneens	Oneens	Helemaal oneens	Oneens	Weet niet
Fietsroute geoefend?	Ja	Ja	Nee	Ja	Nee	Ja	Nee	Nee

Resultaten

De focusgroep bestond uit vijf jongens en drie meisjes. Niemand fietste verder dan tien kilometer naar school. Zes deelnemers hadden recent een nieuwe fiets gekregen en vier deelnemers hadden de fietsroute van tevoren geoefend.

Bijna iedereen voelt zich veilig in het verkeer als ze naar school fietsen (één iemand weet het niet). Twee deelnemers komen wel in gevaarlijke situaties terecht. Vijf deelnemers zeggen zich altijd veilig te gedragen als ze met vrienden fietsen, drie weten dit niet. Ook vindt iedereen het belangrijk om een hand uit te steken. Ondanks dat, nemen drie deelnemers wel eens een risico in het verkeer. Geen van de deelnemers vindt dat je best door rood licht kunt fietsen als het rustig is.

Focusgroep 4

Geslacht	Meisje	Jongen	Jongen	Jongen	Meisje	Meisje	Jongen	Meisje
Aantal km fietsen naar school	3,5 km	3 km	8 km	7,5 km	3 km	3 km	7,5 km	4 km
Nieuwe fiets (ja/nee)	Nee	Ja	Ja	Ja	Ja	Ja	Ja	Ja
Ik voel me veilig in het verkeer als ik naar of van school fiets	Eens	Helemaal eens	Eens	Eens	Weet niet	Eens	Oneens	Eens
Ik kom in gevaarlijke situaties terecht	Eens	Oneens	Weet niet	Eens	Eens	Eens	Helemaal eens	Oneens
Als ik met vrienden fiets, gedraag ik me altijd veilig	Helemaal eens	Weet niet	Eens	Eens	Eens	Helemaal eens	Eens	Helemaal eens
Je hand uitsteken in het verkeer is belangrijk	Helemaal eens	Helemaal eens	Helemaal eens	Helemaal eens	Eens	Helemaal eens	Eens	Helemaal eens
Ik neem wel eens een risico in het verkeer	Oneens	Eens	Eens	Helemaal oneens	Weet niet	Helemaal oneens	Eens	Helemaal oneens
Je kunt best door rood licht fietsen als het rustig is	Oneens	Weet niet	Helemaal oneens	Oneens	Oneens	Helemaal oneens	Eens	Helemaal oneens
Fietsroute geoefend?	Ja	Nee	Ja	Nee	Ja	Ja	Nee	Nee

Resultaten

De focusgroep bestond uit vier jongens en vier meisjes. Niemand fietste verder dan tien kilometer naar school. Bijna iedereen (zeven van de acht) had recent een nieuwe fiets gekregen. De helft van de deelnemers had de fietsroute van tevoren geoefend.

Zes deelnemers geven aan zich veilig te voelen als ze naar school fietsen, één deelnemer niet en één deelnemer weet het niet. Toch geven ook vijf deelnemers aan weleens in gevaarlijke situaties terecht te komen. Zeven deelnemers gedragen zich altijd veilig als ze met vrienden fietsen, één iemand weet het niet. Ook vinden alle deelnemers het belangrijk om je hand uit te steken in het verkeer. Twee deelnemers nemen weleens een risico in het verkeer. Eén deelnemer vindt dat je best door rood licht kunt fietsen als het rustig is.