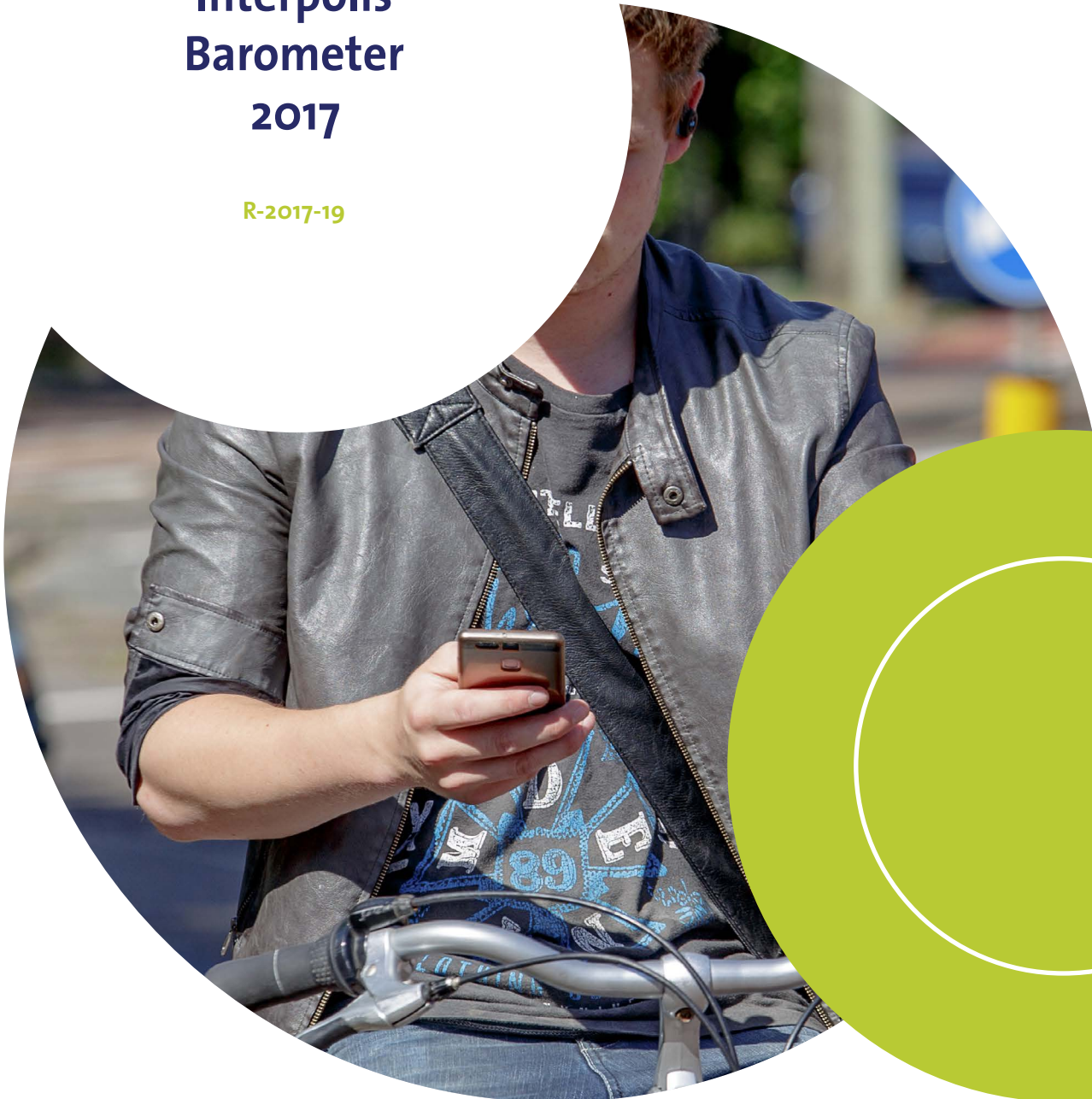


Interpolis Barometer 2017

R-2017-19



Interpolis Barometer 2017

Vragenlijststudie mobiel telefoongebruik in het verkeer

Documentbeschrijving

Rapportnummer:	R-2017-19
Titel:	Interpolis Barometer 2017
Ondertitel:	Vragenlijststudie mobiel telefoongebruik in het verkeer
Auteur(s):	M.W.T. Christoph, MSc, S. van der Kint, MSc & S. Wesseling, MSc
Projectleider:	M.W.T. Christoph, MSc
Projectnummer SWOV:	E17.28
Opdrachtgever:	Interpolis
Trefwoord(en):	Mobile phone; distraction; attention; road user, risk; risk assessment; behaviour; evaluation (assessment); perception; accident proneness; Netherlands; SWOV.
Projectinhoud:	Dit rapport bevat de opzet en resultaten van een vragenlijst-onderzoek naar telefoongebruik in het Nederlandse verkeer in opdracht van Interpolis. Deze studie zal jaarlijks worden herhaald voor een periode van vijf jaar en wil inzicht bieden in trends en ontwikkelingen in verschillende aspecten van telefoongebruik in het verkeer. Onderzocht zijn het telefoongebruik in het verkeer van automobilisten, fietsers, snorfietsers en voetgangers.
Aantal pagina's:	28 + 30
Uitgave:	SWOV, Den Haag, 2017

De informatie in deze publicatie is openbaar.
Overname is echter alleen toegestaan met bronvermelding.

SWOV – Instituut voor Wetenschappelijk Onderzoek Verkeersveiligheid
Postbus 93113
2509 AC Den Haag
Telefoon 070 317 33 33
Telefax 070 320 12 61
E-mail info@swov.nl
Internet www.swov.nl

Samenvatting

SWOV heeft in opdracht van Interpolis een vragenlijstonderzoek uitgevoerd naar telefoongebruik in het Nederlandse verkeer. Deze studie zal jaarlijks worden herhaald voor een periode van vijf jaar. Dit biedt de mogelijkheid om trends en ontwikkelingen in telefoongebruik in het verkeer in kaart te brengen. Deze jaarlijkse vragenlijststudie geeft inzicht in telefoongebruik in het verkeer van automobilisten, fietsers, snorfietzers en voetgangers. In dit eerste jaar van de Barometer hebben 4201 respondenten in de leeftijd van 18 t/m 80 jaar en 262 kinderen in de leeftijd van 12 t/m 17 uit heel Nederland meegedaan.

Uit de Barometer 2017 blijkt dat 65% van de Nederlanders wel eens zijn/haar telefoon gebruikt tijdens deelname aan het verkeer, terwijl 76% aangeeft het eigen gebruik van de mobiele telefoon in het verkeer gevaarlijk te vinden. Er blijkt dus een redelijk besef van de gevaren van telefoongebruik tijdens verkeersdeelname; desondanks wordt de telefoon toch veelvuldig gebruikt.

Een aantal factoren blijkt voorspellend te zijn voor de mate van telefoongebruik in het verkeer. Dit zijn leeftijd, gewoontegedrag (behalve voor snorfietzers), het vertrouwen in de eigen bekwaamheid, hoe vaak men zich in het verkeer begeeft, de sociale norm en de mate van risicoperceptie. Voor fietsers, snorfietzers en automobilisten is het vertrouwen in de eigen bekwaamheid de belangrijkste voorspeller voor telefoongebruik. Voor voetgangers is de belangrijkste voorspeller de gewoonte om de telefoon te gebruiken.

De resultaten over de groep kinderen (12 t/m 17 jaar) zijn opvallend. Kinderen gebruiken vaker hun telefoon tijdens verkeersdeelname dan volwassenen. Daarnaast hebben kinderen bijvoorbeeld een sterker gewoontegedrag en een lagere risicoperceptie, die allebei verband blijken te houden met de mate van telefoongebruik. Alle gevonden verbanden rond het telefoongebruik van kinderen zijn ongunstig voor de verkeersveiligheid. Daarom – en omdat kinderen de volwassenen van de toekomst zijn – is het aan te bevelen extra aandacht te besteden aan specifiek de groep kinderen als het gaat om telefoongebruik in het verkeer.

Een ander opvallend punt is hoe vaak deelnemers hun telefoon in het verkeer denken te gebruiken. 35% van de Nederlanders doet dat nooit, 65% wel eens. Deze percentages zijn bepaald door gedetailleerd naar verschillende handelingen met de telefoon te vragen. Wanneer echter met één enkele vraag rechtstreeks naar hun frequentie van telefoongebruik in het verkeer wordt gevraagd, geven veel meer respondenten aan de telefoon *nooit* te gebruiken. Dit suggereert dat respondenten onderschatten hoe frequent ze hun telefoon gebruiken. Deze discrepantie biedt een interessant aanknopingspunt voor maatregelen en beleid.

Inhoud

1. Inleiding	7
2. Methode	8
2.1. Vragenlijst	8
2.2. Dataverzameling	9
2.2.1. Steekproef	9
2.2.2. Deelnemers	10
2.3. Analyse en rapportage	11
3. Resultaten	12
3.1. Frequentie telefoongebruik in het verkeer	12
3.1.1. Algemeen	12
3.1.2. Gebruik van de verschillende functies van de mobiele telefoon	14
3.1.3. Mobiel telefoongebruik en jaarkilometrage automobilisten	14
3.1.4. Ouders versus hun kinderen	15
3.1.5. Samenhang tussen verschillende verkeersrollen	15
3.1.6. Motivatie	16
3.2. Gewoontegedrag	17
3.3. Risicoperceptie	18
3.3.1. Eigen gedrag versus andermans gedrag	18
3.3.2. Stilstand versus in beweging	18
3.3.3. Verkeersrol	19
3.3.4. Volwassenen versus kinderen	19
3.3.5. Risicoperceptie in relatie met mobiel telefoongebruik	20
3.3.6. Risicoperceptie en alcoholgebruik	20
3.4. Draagvlak	21
3.5. Ongevallen	23
3.6. Welke factoren hangen samen met het gebruik van de mobiele telefoon in het verkeer?	23
4. Conclusie	25
Literatuur	27
Bijlage 1 Vragenlijst volwassenen	29
Bijlage 2 Vragenlijst kinderen	45
Bijlage 3 Multipelen regressieanalyses	55

1. Inleiding

Afleiding door mobiel telefoongebruik is een groot probleem voor de verkeersveiligheid. De Europese studie UDRIVE vond dat Europese automobilisten gemiddeld 10% van de rijtijd bezig zijn met afleidende taken (Carsten et al., 2017). In een Nederlandse observatiestudie in opdracht van Rijkswaterstaat werd – vanaf de kant van de weg gezien – bij 7% van de passerende bestuurders apparatuurgebruik waargenomen (Broeks & Bijlsma-Boxum, 2017). Amerikaans onderzoek concludeert dat bij 68% van de ongevallen de bestuurder direct voorafgaand aan het ongeval was afgeleid (Dingus et al., 2016).

Automobilisten die hun telefoon gebruiken tijdens het autorijden zijn minder alert, hebben meer tijd nodig om te reageren en merken minder snel gevaren op (SWOV 2017). Telefoongebruik op de fiets brengt ook risico's met zich mee. Over de risico's bij andere vervoerswijzen is op dit moment nog weinig bekend. Om mobiel telefoongebruik van verschillende verkeersdeelnemers in kaart te kunnen brengen heeft Interpolis de *Barometer afleiding door telefoongebruik in het verkeer* in het leven geroepen. Hierin worden verkeersdeelnemers in verschillende 'verkeersrollen' jaarlijks gevraagd naar diverse aspecten van hun telefoongebruik in het verkeer. Dit rapport brengt verslag uit over het eerste jaar 'Barometer'. De vraagstelling van de Barometer luidt: 'Hoe ontwikkelt het mobiel telefoongebruik zich in het verkeer gedurende meerdere jaren, en welke factoren spelen hierbij een belangrijke rol?'

De Barometer bestaat uit een online vragenlijst. Met de antwoorden op de vragen, onder andere zelf gerapporteerd gedrag, krijgen we inzicht in het gedrag en de risicoperceptie van fietsers, automobilisten, snorfietzers en voetgangers.

2. Methode

Het onderzoek bestond uit drie fasen: (1) de ontwikkeling van de vragenlijst, (2) de dataverzameling en (3) de analyses en rapportage. De vragenlijst is ontwikkeld door SWOV in samenwerking met Motivaction en Interpolis. De dataverzameling is door Motivaction gedaan en de analyses en rapportage door SWOV.

2.1. Vragenlijst

Om zo goed mogelijk antwoord te geven op de hoofdvraag zijn deelnemers in vier 'verkeersrollen' bevestigd: als automobilist, fietser, wandelaar en snorfietser. Deelnemers kregen een van deze verkeersrollen willekeurig toegewezen. Bij elke verkeersrol is dezelfde vragenlijst beantwoord, met alleen verschillen in terminologie om de vragenlijst bij de verkeersrol te laten passen.

De vragenlijst is in een verkorte versie ook aangeboden aan kinderen in de leeftijd van 12 t/m 17 jaar, alleen in de rol van fietser of voetganger.

SWOV heeft de vragenlijst zo ontwikkeld dat deze zo veel mogelijk gebaseerd is op bestaande schalen. Om deel te nemen aan het onderzoek moesten respondenten minimaal 1 keer per jaar aan het verkeer hebben deelgenomen in de verkeersrol die ze toegewezen hadden gekregen, en moesten ze in het bezit zijn van een telefoon of smartphone. Het invullen van de vragenlijst duurde ongeveer 15 minuten. De vragenlijst was als volgt ingedeeld.

Persoonlijke informatie

In dit onderdeel is gevraagd naar hoe vaak iemand zich in het verkeer begeeft (exposure), naar smartphonebezit, -gebruik en soort gebruik (bijv. privé, zakelijk) en naar rijervaring, rijbewijs- en voertuigbezit. Tevens zijn er vragen gesteld over gewoontegebruik van de mobiele telefoon (Van Deursen et al., 2015). Gewoontegebruik wordt gezien als een automatische, veelal onbewuste reactie op interne en/of externe prikkels.

Frequentie mobiel telefoongebruik.

Naar de frequentie van mobiel telefoongebruik is gevraagd voor verschillende handelingen zoals handsfree bellen, handheld bellen, een tekstbericht lezen, een tekstbericht versturen, gebruikmaken van sociale media, etc. Deze handelingen zijn tevens uitgesplitst naar gebruik tijdens stilstand en tijdens het rijden. Dit is gedaan om een onderscheid te kunnen maken tussen het mobiel telefoongebruik tijdens actief rijden tegenover het mobiele telefoongebruik wanneer men bijvoorbeeld voor het verkeerslicht of in de file stilstaat. In dit onderdeel is ook gevraagd wat de belangrijkste redenen zijn om de telefoon te gebruiken tijdens het rijden/fietsen/wandelen.

Draagvlak voor maatregelen

Voor een aantal bestaande maar ook potentiële maatregelen is in dit onderdeel het draagvlak gepeild. Voorbeelden zijn: een verbod op handsfree bellen in jouw verkeersrol, een verhoging van de boetes, mobiel telefoongebruik in de auto moet net zo zwaar bestraft worden als alcoholgebruik etc.

Psychologische determinanten

In de vragenlijst zijn enkele psychologische determinanten opgenomen die verklarend kunnen zijn voor mobielgebruik in het verkeer. Daarbij is gebruik gemaakt van de Self-efficacy-schaal (Schwarzer & Jerusalem, 1995). De oorspronkelijke schaal is bedoeld om de algemene self-efficacy (vertrouwen in de eigen bekwaamheid) te bepalen; deze hebben we aangepast naar het telefoongebruik in het verkeer. Om de sociale norm uit te vragen is er een combinatie gemaakt van vragen uit Nemme (2010) en Walsh (2008). Hier wordt gevraagd wat anderen vinden van het telefoongebruik van de respondenten, en wat de respondent verwacht wat anderen doen. Ook is de risicoperceptie uitgevraagd voor elk van de verschillende handelingen bij *Frequentie mobiel telefoongebruik*. Er is gevraagd hoe gevaarlijk men de handelingen vindt wanneer zij deze zelf verrichten en hoe gevaarlijk men deze vindt als de gemiddelde weggebruiker die handeling uitvoert.

Ongevalsbetrokkenheid en overtredingsgedrag.

Naar het overtredingsgedrag is gevraagd aan de hand van verkregen boetes in de afgelopen twaalf maanden. Met betrekking tot ongevalsbetrokkenheid is er gevraagd of ongevallen van respondenten als oorzaak mobiel telefoongebruik van henzelf of van de ander had. Tevens is gevraagd of ze wel eens meemaken dat mobiel telefoongebruik tot gevaarlijke situaties leidt en of ze hun mobiel telefoongebruik problematisch vinden.

Bevraging in andere verkeersrol

Aan het einde van de vragenlijst is nog een keer het vragenlijstonderdeel *Frequentie mobiel telefoongebruik* voorgelegd, maar dan voor een andere verkeersrol. Dit is gedaan om verbanden te kunnen onderzoeken tussen verkeersrollen en mobiel telefoongebruik en de eventuele verschillen daarin binnen proefpersonen.

De vragenlijst is opgenomen in *Bijlage 1* (volwassenen) en *Bijlage 2* (kinderen).

2.2. Dataverzameling

Het veldwerk is uitbesteed aan een marktonderzoeksbureau: Motivaction. De vragenlijst is na ontwikkeling door Motivaction online geprogrammeerd in hun eigen vragenlijstomgeving. De vragenlijsten konden ingevuld worden op een desktop, laptop, tablet of een smartphone.

2.2.1. Steekproef

Om betrouwbare uitspraken (99% betrouwbaarheidsniveau) te kunnen doen is de steekproefgrootte per vervoerswijze bepaald met de formule: $n = \frac{t^2 s^2}{d^2 \bar{y}^2}$

Daarbij is n de vereiste steekproefgrootte is, t^2 het gewenste betrouwbaarheidsniveau (bij 99% is t 2,576), s de standaarddeviatie, d het gewenste precisieniveau en \bar{y}^2 de verwachte gemiddelde score in de populatie. Uitgaande van 5-puntsschalen, een $sd = 2$, precisie = 5%, en een gemiddelde score = 3, is de vereiste steekproef $n = 1180$.

Voor de snorfietzers is een betrouwbaarheidsniveau van 95% gebruikt omdat het niet mogelijk was om voldoende respondenten te verzamelen

voor een 99%-betrouwbaarheidsinterval; deze aantallen zaten niet in het panel van Motivaction. Voor de snorfietzers is dus een betrouwbaarheidsniveau van 95% met een t van 1,96 genomen, waarop de vereiste steekproef uitkwam op $n = 683$.

2.2.2. Deelnemers

In totaal hebben 4335 personen de vragenlijst ingevuld. Hiervan zijn 134 personen verwijderd uit de dataset. Dit is gedaan omdat deze mensen bijvoorbeeld geen mobiele telefoon hadden of omdat ze bijvoorbeeld niet genoeg auto reden wanneer ze deze verkeersrol toegewezen hadden kregen. Uiteindelijk bleven er 4201 respondenten over. In *Tabel 2.1* staat de verdeling van de persoonskenmerken beschreven per verkeersrol.

Persoonskenmerken		Fiets		Auto		Snorfiets		Voetganger	
		N	%	N	%	N	%	N	%
Totaal		1219	100,0%	1183	100,0%	562	100,0%	1237	100,0%
Geslacht	Man	573	47,0%	650	54,9%	308	54,8%	566	45,8%
	Vrouw	647	53,0%	533	45,1%	254	45,2%	670	54,2%
Leeftijd	18 t/m 24	129	10,6%	73	6,2%	102	18,1%	155	12,5%
	25 t/m 34	194	15,9%	197	16,6%	111	19,7%	161	13,0%
	35 t/m 44	210	17,2%	197	16,7%	108	19,2%	210	17,0%
	45 t/m 54	257	21,1%	243	20,6%	103	18,4%	252	20,3%
	55 t/m 64	213	17,5%	218	18,4%	84	14,9%	209	16,9%
	65 t/m 80	216	17,7%	256	21,6%	55	9,7%	251	20,3%
Opleidingsniveau	Hoog	343	28,2%	325	27,5%	99	17,6%	318	25,8%
	Midden	616	50,6%	625	52,9%	317	56,3%	660	53,4%
	Laag	259	21,3%	233	19,7%	147	26,1%	258	20,8%

Tabel 2.1. *Persoonskenmerken van de deelnemers per verkeersrol.*

De vragenlijst is tevens aan kinderen voorgelegd in de leeftijd van 12 tot 17 jaar; deze is door 268 kinderen ingevuld. Hiervan voldeden er 6 niet aan de criteria, waarna er 262 kinderen overbleven. *Tabel 2.2* geeft de verdeling van de persoonskenmerken van de kinderen per verkeersrol.

		Fiets		Voetganger	
		N	%	N	%
Geslacht	Jongen	64	49%	67	52%
	Meisje	68	51%	63	48%
	Totaal	132	100%	130	100%
Leeftijd	12 t/m 14	71	54%	59	46%
	15 t/m 17	61	46%	70	54%

Tabel 2.2. *Persoonskenmerken van de kinderen per verkeersrol.*

Na de dataverzameling heeft Motivaction zorgvuldig gekeken naar de representativiteit van de dataset. De doelgroepen voetgangers, fietsers en autorijders zijn ieder representatief op basis van de opleiding, leeftijd, geslacht, regio (volgens de Nielsen-indeling), sociaal milieu (bepaald volgens het [Mentality-ijkmodel](#)) en de interacties hiertussen. Motivaction heeft representativiteit gewaarborgd door 'propensity sampling' en weging toe te passen. Daarbij heeft men het Mentality-ijkbestand als herwegingskader gehanteerd. Dit ijkbestand is wat betreft de sociodemografische gegevens gewogen naar de Gouden Standaard van het CBS. Voor de snorfietzers is gebruikgemaakt van een RIM-weging (i.p.v. een propensity-weging).

2.3. Analyse en rapportage

Om de frequentie van het telefoongebruik te bepalen is er gevraagd naar verschillende handelingen tijdens verkeersdeelname en hoe vaak men deze uitvoert (zie *Bijlage 1* voor de individuele vragen). Er kon geantwoord worden op een 5-puntsschaal van 'nooit' naar 'tijdens elke rit'. Deze schaal is op drie manieren gebruikt. Ten eerste is gekeken of iemand een van de handelingen meer dan 'nooit' deed: dit duidt op telefoongebruik in de auto. Deze persoon is vervolgens ingedeeld in de categorie telefoongebruikers. Iemand die nooit een van de handelingen deed, is ingedeeld in de categorie van niet-telefoongebruikers. Deze categorische variabele is gebruikt om het percentage verkeersdeelnemers dat zijn of haar telefoon gebruikt in het verkeer weer te geven.

Voor elke respondent is ten tweede de hoogste 'frequentie' van het telefoongebruik bepaald. Als een deelnemer tijdens een van de handelingen aangaf dit 'tijdens elke rit' te doen dan duidt dit op telefoongebruik tijdens elke rit. Deze variabele is gebruikt voor de statistische analyses ANOVA's en McNemar.

Ten derde is de gemiddelde score van de schaal gebruikt per deelnemer over alle handelingen. Dit is mogelijk omdat de interne betrouwbaarheid van de vragen over de verschillende handelingen met de mobiele telefoon hoog bleek te zijn (Cronbach's $\alpha > 0,9$). Deze variabele is gebruikt om ANOVA's, correlaties en regressieanalyses uit te voeren.

Om analyses uit te voeren met de schalen over gewoontegebruik, vertrouwen in de eigen bekwaamheid, sociale norm, exposure en risicoperceptie is er voor elke schaal een betrouwbaarheidsanalyse gedaan om te bekijken wat de interne samenhang van de items was. Voor alle schalen bleek de betrouwbaarheid hoog te zijn (Cronbach's $\alpha > 0,9$). De items van de schalen zijn samengevoegd, waarna per respondent op elke schaal de gemiddelde score is berekend.

Door middel van een multipale regressieanalyse is nagegaan of er een (voorspellend) verband is tussen de factoren leeftijd, vertrouwen in de eigen bekwaamheid, sociale norm, risicoperceptie, exposure en gewoontegedrag als onafhankelijke variabelen en mobiel telefoongebruik in het verkeer als afhankelijke variabele. Hiermee is bekeken of factoren voorspellend zijn voor telefoongebruik in het verkeer.

3. Resultaten

3.1. Frequentie telefoongebruik in het verkeer

3.1.1. Algemeen

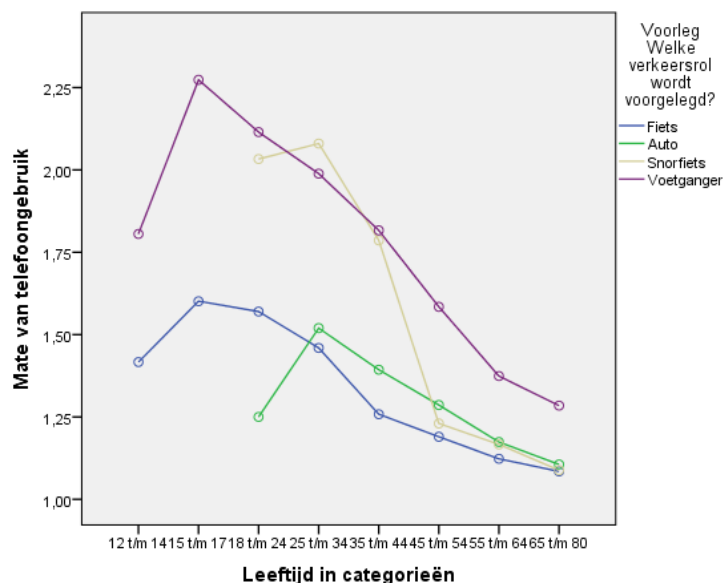
65% van de Nederlanders geeft aan zijn/haar telefoon weleens te gebruiken tijdens deelname aan het verkeer. Onder de automobilisten gebruikt de groep tussen 25 en 34 jaar hun telefoon het vaakst achter het stuur: 79% doet dat weleens. Als we kijken naar fietsers én voetgangers zijn dit de jongeren en jongvolwassenen (15 t/m 34 jaar). Voor snorfietsers zien we het hoogste gebruik onder 18- tot 34-jarigen.

In *Tabel 3.1* staat per verkeersrol het percentage Nederlanders dat aangeeft de mobiele telefoon weleens te gebruiken tijdens het rijden of wandelen, uitgesplitst naar leeftijd. In *Afbeelding 3.1* zijn deze gegevens in een grafiek weergegeven.

Leeftijdsgroep	Fiets	Auto	Snorfiets	Voetganger
12 t/m 14	55%	-	-	77%
15 t/m 17	71%	-	-	93%
18 t/m 24	74%	71%	83%	94%
25 t/m 34	71%	79%	74%	92%
35 t/m 44	59%	69%	57%	85%
45 t/m 54	50%	69%	33%	83%
55 t/m 64	42%	55%	25%	75%
65 t/m 80	39%	40%	31%	70%

Tabel 3.1. *Percentage Nederlanders per verkeersrol dat aangeeft de mobiele telefoon weleens te gebruiken tijdens het rijden of wandelen, uitgesplitst naar leeftijd.*

Alle verkeersrollen samengenomen, blijkt: hoe jonger, hoe hoger de mate van telefoongebruik in het verkeer; $F(7, 4456) = 134,93$, $p < 0,001$, $\eta^2 = 0,153$. Er is ook een significant verschil tussen de mate van telefoongebruik van kinderen (12 t/m 17 jaar) en volwassenen (18+), waarbij het telefoongebruik van kinderen hoger ligt; $F(1, 4462) = 170,00$, $p < 0,001$, $\eta^2 = 0,037$. In *Afbeelding 3.1* staat de mate van telefoongebruik per verkeersrol uitgezet tegen de leeftijdscategorieën.



Afbeelding 3.1. *Mate van telefoongebruik tijdens verkeersdeelname (1 = nooit; 5 = tijdens elke wandeling/rit), gemiddeld per leeftijdscategorie.*

Voetgangers maken het meeste gebruik van hun telefoon tijdens deelname aan het verkeer (82%) gevolgd door automobilisten (62%). Gebruik van de mobiele telefoon op de fiets en snorfiets is nagenoeg gelijk (respectievelijk 54% en 53%). In *Tabel 3.2* staat weergegeven hoe vaak automobilisten, fietser, snorfietser en voetgangers hun telefoon gebruiken. Het aandeel respondenten dat aangeeft de telefoon tijdens elke rit of wandeling te gebruiken is zeer laag.

Frequentie van telefoongebruik	Fiets	Auto	Snorfiets	Voetganger
Nooit	45,9%	38,0%	46,7%	18,3%
Bijna nooit	26,2%	24,8%	14,8%	29,0%
Tijdens sommige wandelingen/ritten	23,0%	28,2%	17,7%	43,8%
Tijdens bijna elke wandeling/rit	3,2%	5,9%	15,7%	6,5%
Tijdens elke wandeling/rit	1,7%	3,2%	5,1%	2,4%

Tabel 3.2 *Mate van mobiel telefoongebruik per verkeersrol.*

Zoals in de methode is omschreven, is de frequentie van het telefoongebruik bepaald op basis van gedetailleerde vragen naar verschillende handelingen met de mobiele telefoon tijdens verkeersdeelname, en hoe vaak men deze uitvoert. Aan het begin van de vragenlijst is echter ook met één enkele vraag naar de frequentie van het telefoongebruik gevraagd: 'Hoe vaak gebruik je over het algemeen je mobiele telefoon tijdens het rijden/lopen op straat/fietsen?'. Opvallend is dat respondenten op deze vraag veel vaker aangaven de telefoon *nooit* te gebruiken tijdens verkeersdeelname (fiets 69%, auto 62%, snorfiets 68%, voetganger 28%). Dit suggereert dat de respondenten bij het beantwoorden van deze enkele vraag wellicht

onderschatten hoe frequent zij de telefoon gebruiken tijdens verkeersdeelname en dat pas na een gedetailleerde uitvraag blijkt dat dit frequenter is dan zij zelf veronderstellen.

3.1.2. Gebruik van de verschillende functies van de mobiele telefoon

Tabel 3.3 geeft het percentage respondenten dat aangeeft de telefoon weleens te gebruiken tijdens verkeersdeelname voor een bepaalde handeling. Fietsers en snorfietsers gebruiken de telefoon het meeste om berichten te lezen (respectievelijk 35% en 42%), automobilisten om handsfree te bellen (42%) en voetgangers om handheld te bellen (65%) of om een bericht te lezen (65%).

Handeling met mobiele telefoon	Fiets	Auto	Snorfiets	Voetganger
Bellen (handheld)	33%	22%	37%	65%
Bellen (handsfree)	17%	42%	35%	35%
Een bericht sturen	32%	34%	39%	62%
Een bericht lezen	36%	39%	42%	65%
Iets opzoeken of checken op/met mijn toestel	20%	18%	31%	48%
Maken van foto's/video's met mijn telefoon	29%	16%	36%	61%
De navigatie instellen op mijn telefoon	27%	32%	39%	47%
Telefoon bedienen om muziek op te zetten	17%	12%	34%	31%
Spelen van games	4%	3%	22%	14%

Tabel 3.3. Percentage respondenten per verkeersrol dat aangeeft de telefoon weleens voor een bepaalde handeling te gebruiken tijdens verkeersdeelname.

3.1.3. Mobiel telefoongebruik en jaarkilometrage automobilisten

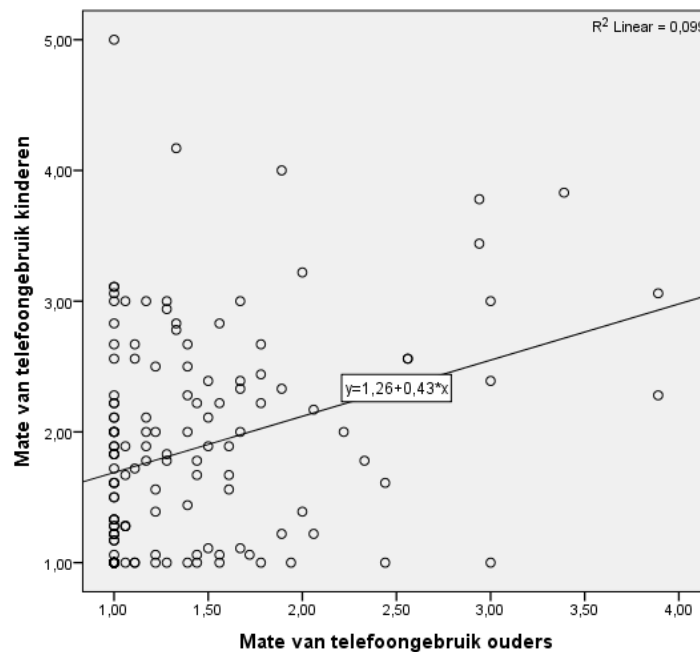
Ten slotte blijkt voor automobilisten dat hoe meer kilometers ze per jaar rijden, hoe frequenter zij hun telefoon gebruiken (Tabel 3.4): $F(4, 1176) = 34,56$, $p < 0,001$, $\eta^2 = 0,105$. Van de respondenten die meer dan 20.000 kilometer per jaar rijden, gebruikt 91% de mobiele telefoon weleens tijdens het rijden. Deze relatie is ongunstig voor Nederlandse verkeersveiligheid omdat het aantal gereden kilometers waarbij een telefoon wordt gebruikt sterker wordt beïnvloed door automobilisten met een hoog jaarkilometrage dan door automobilisten met een laag jaarkilometrage.

Kilometrage	Auto (%)
0 t/m 5.000 kilometer per jaar	47%
5.001 t/m 10.000 kilometer per jaar	59%
10.001 t/m 15.000 kilometer per jaar	62%
15.001 t/m 20.000 kilometer per jaar	77%
Meer dan 20.000 kilometer per jaar	91%

Tabel 3.4. Percentage automobilisten dat aangeeft de mobiele telefoon weleens te gebruiken tijdens het rijden of wandelen uitgesplitst naar kilometrage.

3.1.4. Ouders versus hun kinderen

In *Afbeelding 3.2* is het telefoongebruik van ouders vergeleken met het telefoongebruik van hun kinderen. Er blijkt een significante, positieve relatie tussen de mate van telefoongebruik van ouders en kinderen $r=0,31$, p (tweezijdig) $<0,001$. Hoe vaker ouders hun telefoon tijdens verkeersdeelname gebruiken, hoe vaker hun kinderen dat ook doen; de gevonden relatie is zwak. Een voor de hand liggende gedachte is dat kinderen een voorbeeld nemen aan hun ouders wanneer het gaat om telefoongebruik tijdens verkeersdeelname, of dat ouders hun kinderen corrigeren (of juist niet) op hun telefoongebruik in het verkeer. Er zijn echter nog tal van alternatieve verklaringen voor deze samenhang mogelijk; alleen na nader onderzoek kan deze samenhang worden geduid.

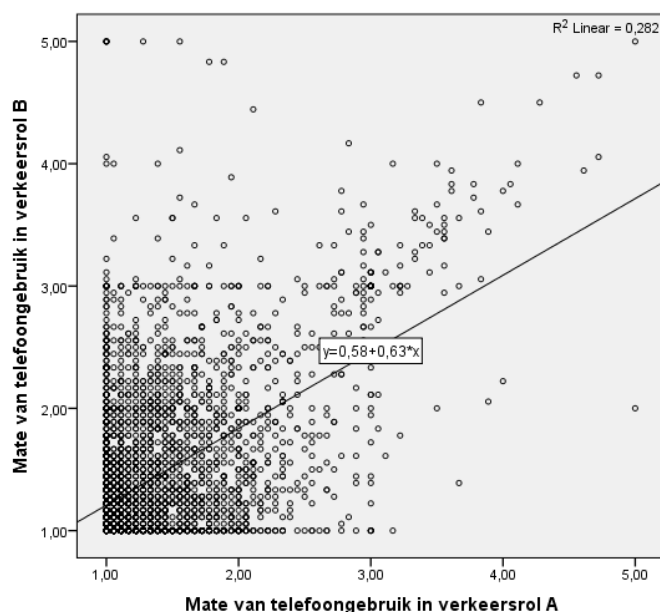


Afbeelding 3.2. Mate van telefoongebruik tijdens verkeersdeelname van kinderen uitgezet tegen dat van hun ouders.

3.1.5. Samenhang tussen verschillende verkeersrollen

Respondenten hebben de frequentie waarmee zij de mobiele telefoon gebruiken tijdens verkeersdeelname voor twee verschillende verkeersrollen ingevuld. Dit om na te kunnen gaan of er samenhang is tussen de mate van telefoongebruik in de ene verkeersrol ten opzichte van die in een andere verkeersrol. Zo heeft bijvoorbeeld een respondent die de vragenlijst als automobilist heeft ingevuld, ook de frequentie van telefoongebruik ingevuld wanneer hij/zij zich als fietser in het verkeer begeeft.

Er blijkt een significante, positieve relatie tussen de mate van telefoongebruik in de ene en de andere verkeersrol van een respondent, $r=0,53$, p (tweezijdig) $<0,001$. Dit betekent dat wanneer de respondent in de ene verkeersrol de telefoon vaak gebruikt, de kans groot is dat hij/zij de telefoon in een andere verkeersrol ook vaak gebruikt; de gevonden relatie is matig sterk. *Afbeelding 3.3* geeft deze samenhang weer.



Afbeelding 3.3. *Mate van telefoongebruik in de ene verkeersrol uitgezet tegen die in een andere verkeersrol van dezelfde respondent.*

3.1.6. *Motivatie*

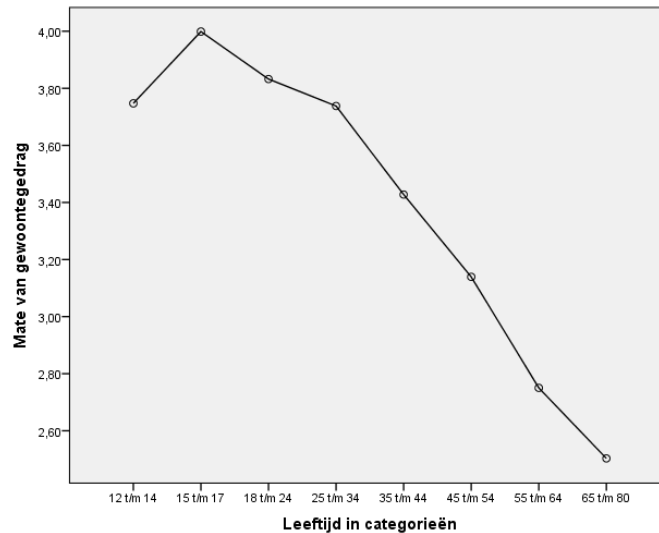
Respondenten die aangaven hun telefoon te gebruiken om berichten te lezen in het verkeer werd gevraagd wat hiervoor de belangrijkste redenen waren (zie *Tabel 3.5*). In alle verkeersrollen gaven de volwassen respondenten aan dat de belangrijkste reden om een telefoon in het verkeer te gebruiken was om bereikbaar te willen zijn in geval van een noodgeval (gemiddeld 38%). Voor kinderen is 'uit gewoonte' de belangrijkste reden om hun telefoon te gebruiken om berichten te lezen in het verkeer (gemiddeld 37,5%) en voor fietsers ook omdat het handig is (32%).

Redenen telefoongebruik	Auto Volw.	Snorfiets Volw.	Fiets Volw.	Fiets Kind	Voetganger Volw.	Voetganger Kind
Uit verveling/ tijdverdrijf	5%	10%	6%	5%	12%	26%
Ik wil niks missen	3%	8%	3%	11%	5%	23%
Het is handig	27%	22%	27%	32%	26%	30%
Bereikbaar i.v.m. noodgevallen	49%	25%	37%	26%	42%	22%
Uit gewoonte	11%	15%	13%	32%	21%	43%
Om reistijd nuttig te besteden	6%	7%	7%	5%	11%	8%
In verband met (werk)afspraken	22%	12%	13%	3%	22%	5%
Ik wil altijd bereikbaar zijn	20%	19%	14%	26%	18%	13%
Uit nieuwsgierigheid	18%	19%	19%	26%	19%	31%
Anders	6%	2%	6%	2%	5%	5%
Niet van toepassing	10%	14%	21%	17%	9%	8%

Tabel 3.5. *Antwoorden op de vraag 'Wat zijn de belangrijkste redenen voor je om je telefoon te gebruiken in het verkeer?' door respondenten die aangaven hun berichten te lezen tijdens deelname aan het verkeer. Weergegeven zijn de percentages respondenten die dit antwoord gaven; ze konden maximaal drie redenen noemen.*

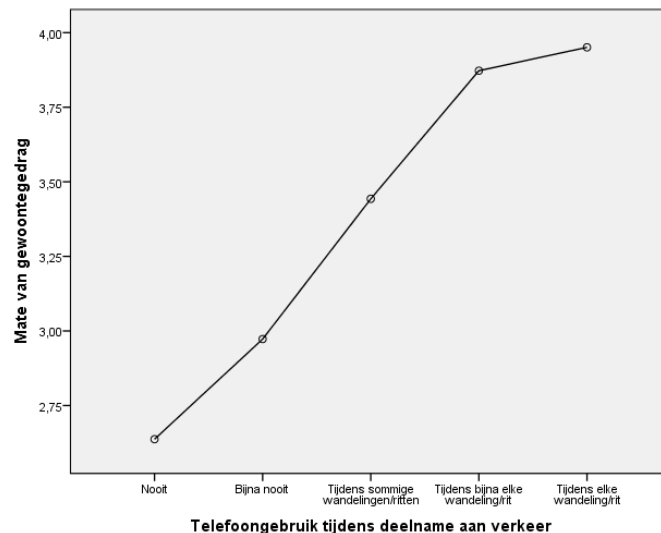
3.2. Gewoontegedrag

De antwoorden op de vragen naar gewoontegedrag zijn in *Afbeelding 3.4* samengevat en afgezet tegen de leeftijd van de deelnemers. Wat opvalt, is dat er een significante daling in gewoontegedrag is vanaf de leeftijdscategorie 25 t/m 34: $F(7,4463)=188,374$, $p<0,001$, $\eta^2 =0,288$. De eerste vier leeftijdscategorieën verschillen niet significant van elkaar, waarna het gewoontegedrag significant minder is naarmate deelnemers ouder zijn ($p<0,001$). Het sterkste gewoontegedrag is te zien in de leeftijden tussen 12 en 34 (eerste vier leeftijdscategorieën).



Afbeelding 3.4. Mate van gewoontegedrag (samengestelde score, 1 = zeer zwak gewoontegedrag; 5 = zeer sterk gewoontegedrag) voor verschillende leeftijdsgroepen.

Wanneer we het gewoontegedrag afzetten tegen de frequentie van telefoongebruik (*Afbeelding 3.5*) zien we verschillen in mate van gewoontegedrag tussen de groepen met een verschillende frequentie van telefoongebruik in het verkeer: $F(4,4459)=234,363$, $p<0,001$, $\eta^2 =0,174$. Post-hoc testen laten zien dat alle groepen significant van elkaar verschillen ($p<0,001$), behalve de groepen 'tijdens bijna elke wandeling/rit' en 'tijdens elke wandeling/rit'. Wanneer het telefoongebruik meer een gewoonte wordt, blijkt dat de telefoon ook vaker gebruikt wordt en vice versa. Dat er geen verschil in gewoontegedrag is tussen de groepen met het meest frequente gebruik – 'tijdens bijna elke wandeling/rit' en 'tijdens elke wandeling/rit' – zou verklaard kunnen worden doordat beide groepen al hoog scores op gewoontegedrag en dat daarin een plafond bereikt is.



Afbeelding 3.5. *Mate van gewoontegedrag naar frequentie van telefoongebruik tijdens verkeersdeelname.*

3.3. Risicoperceptie

Er werden verschillende vragen gesteld die te maken hadden met de perceptie van het risico van telefoongebruik in het verkeer. Er werd gevraagd naar hoe gevaarlijk men het vindt om zelf handelingen met de mobiele telefoon uit te voeren, daarnaast werd volwassenen gevraagd hoe gevaarlijk men het vindt als een gemiddelde deelnemer aan het verkeer dezelfde handelingen uitvoert. Hierbij werd onderscheid gemaakt tussen stilsta(a)nd en rijdend/fietsend/lopend aan het verkeer deelnemen. Respondenten gaven aan of ze gedrag zeer ongevaarlijk tot zeer gevaarlijk vonden (op een schaal van 1 tot 5). Er werd een gemiddelde score berekend per respondent, waarbij een score van meer dan drie op de risicoperceptieschaal als 'gevaarlijk' werd gescoord.

3.3.1. *Eigen gedrag versus andermans gedrag*

De resultaten tonen aan dat 77% van de volwassen Nederlanders het gevaarlijk vindt als een ander zijn mobiele telefoon gebruikt in het verkeer. Nederlanders vinden het iets minder gevaarlijk als zij zelf hun telefoon gebruiken in het verkeer, maar het verschil is minimaal. 76% van de volwassen Nederlanders rapporteert het gevaarlijk te vinden om zelf de mobiele telefoon te gebruiken in het verkeer. Respondenten die hun eigen gedrag gevaarlijk vinden, kennen ook een hogere waarde toe aan hoe gevaarlijk ze andermans gedrag vinden ($r=0,925$, $p<0,001$).

3.3.2. *Stilstand versus in beweging*

Wanneer er wordt gekeken naar de risicoperceptie tijdens stilstand of bewegend in het verkeer, zien we dat 56% van de volwassen respondenten het eigen telefoongebruik in het verkeer tijdens stilstand gevaarlijk vindt. Respondenten vinden hun gedrag gevaarlijker wanneer ze in beweging zijn ($p<0,001$), in dat geval vindt 87% van de volwassenen het eigen telefoongebruik gevaarlijk.

3.3.3. Verkeersrol

Tabel 3.6 geeft per verkeersrol hoe gevaarlijk men het eigen gebruik van de mobiele telefoon in het verkeer vindt. Het eigen gebruik van de mobiele telefoon wordt het gevaarlijkst gevonden in de auto en het minst gevaarlijk als voetganger. 92% van de respondenten die de vragenlijst als automobilist hebben ingevuld, geeft aan het eigen gebruik van de mobiele telefoon in het verkeer gevaarlijk te vinden. 56% van de voetgangers geeft aan het gebruik van hun mobiele telefoon gevaarlijk te vinden.

Verkeersrol	In beweging en stilstaand	Stilstaand	In beweging
Fiets	81%	56%	96%
Auto	92%	71%	97%
Snorfiets	79%	58%	86%
Voetganger	56%	41%	71%

Tabel 3.6. *Het percentage volwassen respondenten dat aangeeft eigen mobiel telefoongebruik gevaarlijk te vinden in het verkeer, per verkeersrol en wanneer men rijdt/fietst/loopt (in beweging) of stilstaat (in het verkeer of geparkeerd).*

De gemiddelde risicoperceptie van de respondenten in de verschillende verkeersrollen verschilt onderling significant ($F(3,4198)=229,823$, $p<0,001$, $\eta^2 =0,14$). De risicoperceptie verschilt echter niet significant ($p=0,471$) tussen fietsers ($M=4,0$) en snorfietsers ($M=4,1$). Ze vinden het gebruik van de mobiele telefoon in het verkeer even gevaarlijk, wel verschilt de risicoperceptie van zowel snorfietsers als fietsers significant van die van automobilisten en voetgangers. Automobilisten vinden het gebruik in de auto gevaarlijker en voetgangers vinden het gebruik van de telefoon in het verkeer minder gevaarlijk dan snorfietsers en fietsers.

Respondenten werd gevraagd of hun eigen telefoongebruik wel eens tot gevaarlijke situaties leidt; 6% van de fietsers was het hier (zeer) mee eens, 8% van de automobilisten, 15% van de snorfietsers en 6% van de voetgangers. Daarnaast werd hen dezelfde vraag gesteld over andermans telefoongebruik. 68% van de fietsers gaf aan het er (zeer) mee eens te zijn dat andermans telefoongebruik wel eens tot gevaarlijke situaties leidt, 70% van de automobilisten, 57% van de snorfietsers en 49% van de voetgangers.

3.3.4. Volwassenen versus kinderen

Kinderen kregen dezelfde vragen over hoe gevaarlijk zij hun eigen gedrag vonden, maar werden alleen bevraagd als voetganger en fietser. 51% van de kinderen vindt het eigen telefoongebruik in het verkeer als fietser of voetganger gevaarlijk. Volwassenen vinden hun eigen telefoongebruik als fietser of voetganger gevaarlijker (nl. 68%) dan kinderen hun eigen gebruik vinden.

Ook bij kinderen is er een verschil te zien tussen stilstand en in beweging zijn, waarbij 70% het gebruik van de telefoon in het verkeer gevaarlijk vindt (fietsers en voetgangers) en 39% van de kinderen het gevaarlijk vindt bij

stilstand. In *Tabel 3.7* is de risicoperceptie van kinderen opgesplitst per verkeersrol. Wanneer we deze percentages vergelijken met volwassenen, valt op te maken dat een lager percentage kinderen hun telefoongebruik in het verkeer als gevaarlijk ziet dan volwassenen.

Verkeersrol	In beweging en stilstaand	Stilstaand	In beweging
Fiets	68%	50%	89%
Voetganger	34%	28%	52%

Tabel 3.7. Het percentage kinderen dat aangeeft eigen mobiel telefoongebruik gevaarlijk te vinden in het verkeer, per verkeersrol en wanneer men fietst/loopt (in beweging) of stilstaat.

Om de invloed van leeftijd verder te onderzoeken is er gekeken naar de relatie tussen leeftijd en risicoperceptie van het eigen gebruik van de mobiele telefoon in het verkeer. Hieruit blijkt dat een hogere leeftijd samenhangt met een hogere mate van risicoperceptie, ($r=0,306$, $p<0,001$). De gevonden relatie is zwak.

3.3.5. Risicoperceptie in relatie met mobiel telefoongebruik

Voor alle subgroepen (volwassen fietsers, automobilisten, snorfietzers en voetgangers, en kinderen als fietsers en voetgangers) is er een significante negatieve correlatie van de risicoperceptie van hun eigen gedrag met hun gebruik van de telefoon in het verkeer; zie *Tabel 3.8*. Dat betekent dat men het telefoongebruik in het verkeer gevaarlijker vindt naarmate men de telefoon zelf minder gebruikt.

	Verkeersrol	Relatie met telefoongebruik in verkeer
Volwassenen	Fietsers	-0,447**
	Automobilisten	-0,404**
	Snorfietzers	-0,499**
	Voetgangers	-0,388**
Kinderen	Fietsers	-0,522**
	Voetgangers	-0,325**

*Tabel 3.8. Correlaties tussen mobiel telefoongebruik in het verkeer en risicoperceptie (** $p<0,001$).*

3.3.6. Risicoperceptie en alcoholgebruik

Respondenten die de vragenlijst als automobilist invulden werd ook gevraagd naar hun risicoperceptie van alcoholgebruik in de auto. 94% van de respondenten voelt zich onveilig wanneer ze meerijden met iemand die te veel heeft gedronken, 88% geeft aan niet in de auto te stappen wanneer iemand heeft gedronken. Ter vergelijking: 86% van de respondenten voelt zich onveilig wanneer ze meerijden met iemand die tijdens het rijden berichten verstuurt met zijn mobiele telefoon; dit is significant minder dan het deel van de respondenten dat zich onveilig voelt in de auto met een bestuurder die te veel heeft gedronken (McNemar test, $p<0,001$). 80% van

de respondenten geeft aan iets te zeggen over het versturen van berichten tijdens het rijden. Dit is eveneens significant minder dan het aantal respondenten dat niet in de auto stapt vanwege alcohol (McNemar test, $p < 0,001$).

3.4. Draagvlak

Aan deelnemers is gevraagd of ze het zeer eens tot zeer oneens zijn met maatregelen die ervoor zouden kunnen zorgen dat het telefoongebruik in het verkeer afneemt. Op de vraag of handsfree bellen in jouw verkeersrol verboden zou moeten worden antwoordde 56% van de fietsers dat ze het hiermee eens waren. 35% van de automobilisten, 58% van de snorfietsers en 21% van de voetgangers deelden deze mening (zie *Tabel 3.9*). Op de vraag of de telefoon automatisch uit moet schakelen wanneer deze in het verkeer wordt gebruikt, antwoordde 47% van de fietsers, 54% van de automobilisten, 53% van de snorfietsers en 19% van de voetgangers dat ze het hier mee eens zijn (zie *Tabel 3.10*). Samenvattend blijkt er draagvlak te zijn voor aanvullende maatregelen om het mobiele telefoongebruik in het verkeer tegen te gaan.

	Fiets	Auto	Snorfiets	Voetganger
Zeer oneens	3%	11%	3%	16%
Oneens	17%	25%	7%	34%
Niet eens, niet oneens	24%	29%	32%	29%
Eens	27%	19%	28%	14%
Zeer eens	29%	16%	30%	7%

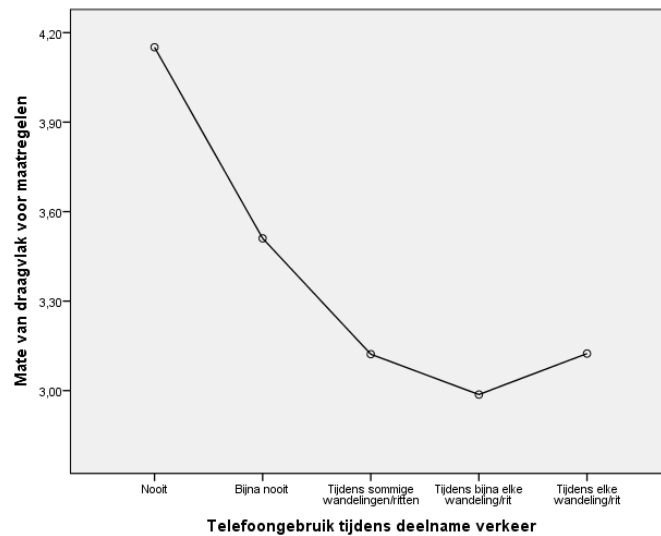
Tabel 3.9. *Handsfree bellen tijdens het autorijden/rijden op de snorfiets/terwijl je fietst/terwijl je over straat loopt moet verboden worden.*

	Fiets	Auto	Snorfiets	Voetganger
Zeer oneens	9%	8%	4%	19%
Oneens	22%	19%	14%	37%
Niet eens, niet oneens	22%	19%	29%	26%
Eens	22%	25%	22%	12%
Zeer eens	25%	29%	31%	7%

Tabel 3.10. *De telefoon moet automatisch uitschakelen wanneer je gaat autorijden/fietsen/rijden op de snorfiets/lopen op straat.*

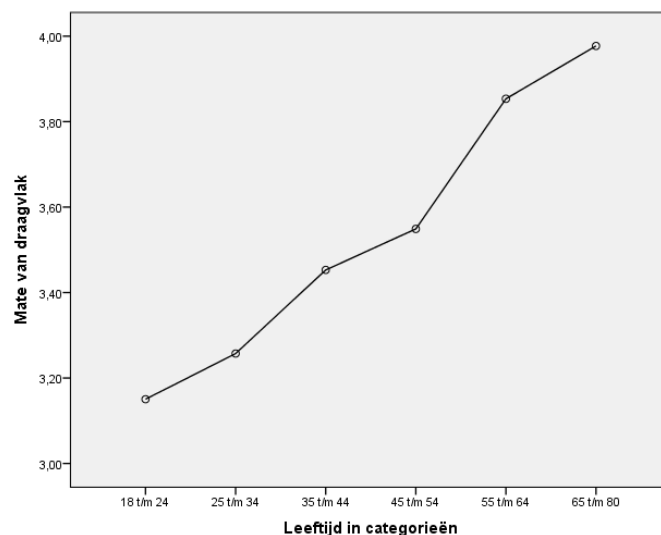
De mate van draagvlak is uitgezet naar de frequentie van telefoongebruik in het verkeer. Het draagvlak blijkt te verschillen tussen de groepen deelnemers met een verschillende frequentie van telefoongebruik in het verkeer: ($F(4,4201)=328,813$, $p < 0,001$, $\eta^2 = 0,239$). Onder mensen die nooit hun telefoon gebruiken in het verkeer is er meer draagvlak voor maatregelen dan onder mensen die vaker hun telefoon gebruiken, nl. 'bijna nooit' ($p < 0,001$) en 'tijdens sommige wandelingen' ($p < 0,001$). Deelnemers die hun telefoon tijdens elke wandeling gebruiken verschillen niet in mate van draagvlak van

deelnemers die hem tijdens *bijna* elke wandeling en tijdens *sommige* wandelingen gebruiken (zie *Afbeelding 3.6*).



Afbeelding 3.6. Mate van draagvlak voor maatregelen naar frequentie van telefoongebruik tijdens verkeersdeelname.

Wanneer er naar leeftijdscategorieën gekeken wordt (*Afbeelding 3.7*), zijn er eveneens verschillen in draagvlak voor maatregelen te zien: $F(5, 4196)=84,997, p<0,001, \eta^2=0,098$). Hoewel het effect klein is, is er meer draagvlak voor maatregelen onder hogere leeftijdsgroepen, over bijna alle groepen heen ($p<0,05$). Alleen de groepen 18 t/m 24 en 25 t/m 34 jaar, en de groepen 35 t/m 44 en 45 t/m 54 jaar verschillen onderling niet significant van elkaar.



Afbeelding 3.7. Mate van draagvlak voor maatregelen per leeftijdscategorie.

3.5. Ongevallen

Aan deelnemers is gevraagd om aan te geven hoe vaak zij bij een ongeval betrokken zijn waarbij telefoongebruik van henzelf of van de ander een rol heeft gespeeld. Wat opvalt, is dat bij bijna 10% van de snorfietzers (9,6%; n=54) dit het geval is. Bij voetgangers(5,8%; n=70), fietsers(3,5%; n=43) en automobilisten (1,6%; n=19) ligt dit aandeel wat lager.

Wanneer we kijken naar de deelnemers die een ongeval hebben meegemaakt waarvan zij zelf de oorzaak waren en waarbij mobielgebruik een rol speelde, zien we dat de frequentie van telefoongebruik een rol speelt (*Tabel 3.11*). Ondanks de kleine aantallen lijkt het erop dat deelnemers die een ongeval hebben gehad waarbij hun telefoongebruik de oorzaak was, vaker hun telefoon gebruiken in het verkeer dan deelnemers die geen ongeval hebben gehad: Kendall's tau-b=6,869, $p < 0,001$.

Frequentie telefoongebruik	Geen ongeval		Ongeval	
	%	N	%	N
Nooit	40,3%	1389	6,7%	3
Bijna nooit	26,3%	907	0,0%	0
Tijdens sommige wandelingen/ritten	27,3%	942	20,0%	9
Tijdens bijna elke wandeling/rit	4,2%	144	46,7%	21
Tijdens elke wandeling/rit	1,8%	63	26,7%	12

Tabel 3.11. *Frequentie telefoongebruik van respondenten die een ongeval hebben meegemaakt waarvan zij zelf de oorzaak waren en waarbij eigen mobiel telefoongebruik een rol speelde afgezet tegen deelnemers die geen ongeval hebben meegemaakt.*

3.6. Welke factoren hangen samen met het gebruik van de mobiele telefoon in het verkeer?

Respondenten zijn in de vragenlijst op verscheidene psychologische determinanten bevraagd, waaronder risicoperceptie, sociale norm in hun omgeving en vertrouwen in de eigen bekwaamheid met betrekking tot het gebruik van de mobiele telefoon in het verkeer. Ook is er gevraagd naar hun gewoontegedrag om hun mobiele telefoon te gebruiken. Met een stapsgewijze multiële regressieanalyse is verkennend gekeken naar de samenhang tussen het gebruik van de telefoon in het verkeer en de genoemde gedragsdeterminanten. Daarnaast zijn ook de leeftijd en de exposure meegenomen, dat wil zeggen hoe vaak men zich in het verkeer bevindt in de rol waarover men bevraagd is. Er is alleen gekeken naar gerapporteerd gedrag van volwassenen.

Op basis van de regressieanalyse zien we de volgende verbanden:

- Wanneer verkeersdeelnemers hun mobiele telefoon vaker gebruiken als een gewoonte/in een automatisme, gebruiken ze hun telefoon ook vaker in het verkeer. Dit gaat echter niet op voor snorfietzers.
- Wanneer verkeersdeelnemers het gebruik van de mobiele telefoon in het verkeer als minder gevaarlijk zien, gebruiken ze hun telefoon vaker in het verkeer.

- Wanneer verkeersdeelnemers meer vertrouwen hebben in hun eigen bekwaamheid om de telefoon veilig te gebruiken tijdens deelname aan het verkeer, gebruiken ze hun telefoon vaker in het verkeer.
- Wanneer verkeersdeelnemers zich vaker in het verkeer bevinden, gebruiken ze hun telefoon ook relatief gezien vaker.
- Wanneer verkeersdeelnemers jonger zijn, gebruiken ze hun telefoon vaker in het verkeer.
- Wanneer de sociale omgeving van iemand positiever staat tegenover het gebruik van de mobiele telefoon in het verkeer, gebruiken verkeersdeelnemers hun telefoon vaker in het verkeer,

Voor fietsers, snorfietzers en automobilisten is de belangrijkste voorspeller het vertrouwen in de eigen bekwaamheid: de hoeveelheid vertrouwen die men heeft in het veilig gebruiken van de eigen telefoon in het verkeer. Voor voetgangers is de belangrijkste voorspeller het gebruik van de telefoon uit gewoonte.

In *Bijlage 3* zijn de resultaten van de regressieanalyse opgenomen, waaronder de verklaarde variantie en de coëfficiënten van de modellen die de meeste variantie verklaren.

4. Conclusie

Veel automobilisten, maar ook fietsers en voetgangers zijn in het verkeer bezig met allerlei activiteiten die hen kunnen afleiden, zoals luisteren naar muziek, mobiel bellen, sms'en of appen. Afleiding heeft negatieve effecten op het gedrag in het verkeer. Afgeleide automobilisten slingeren bijvoorbeeld meer, wat duidt op een verminderde controle over het voertuig. Daarnaast zien verkeersdeelnemers die bezig zijn met afleidende activiteiten allerlei zaken over het hoofd. Ook kan cognitieve afleiding, bijvoorbeeld door een telefoongesprek, ervoor zorgen dat relevante zaken niet worden opgemerkt. Verder reageren afgeleide verkeersdeelnemers vaak trager op veranderingen in de omgeving. Bellende voetgangers hebben bijvoorbeeld meer tijd nodig om te beginnen met oversteken (Neider et al., 2010). Ten slotte leidt afleiding ook tot meer fouten.

Uit een omvangrijk Amerikaans onderzoek is gebleken dat bij 68% van de ongevallen de bestuurder direct voorafgaand aan het ongeval was afgeleid (Dingus, 2016). Gezien de steeds verdergaande verspreiding van elektronische apparatuur in het verkeer – zowel draagbare media-apparatuur als systemen voor geavanceerde bestuurdersondersteuning – dreigt het aantal aan afleiding gerelateerde ongevallen te stijgen (SWOV, 2017). Met de *Barometer afleiding door telefoongebruik in het verkeer* wordt inzichtelijk gemaakt hoe vaak verkeersdeelnemers hun mobiele telefoon gebruiken en wat hier de redenen voor zijn.

Uit de resultaten van de Barometer blijkt dat 65% van de Nederlanders wel eens zijn/haar telefoon gebruikt tijdens deelname aan het verkeer: 82% van de voetgangers geeft aan de telefoon wel eens te gebruiken, 62% van de automobilisten, 54% van de fietsers en 53% van de snorfietsers. Fietsers en snorfietsers gebruiken hun telefoon het meeste om berichten te lezen (respectievelijk 35% en 42%), automobilisten om handsfree te bellen (42%) en voetgangers om handheld te bellen (65%) of om een bericht te lezen (65%). De belangrijkste reden die genoemd wordt door volwassenen (18-80 jaar) om berichten te lezen tijdens verkeersdeelname, is dat men bereikbaar wil zijn voor noodgevallen (38%). Voor kinderen (12-17 jaar) speelt dit in mindere mate een rol, de belangrijkste reden die zij noemen om berichten te lezen tijdens verkeersdeelname is omdat dit een gewoonte voor hen is (37%).

De resultaten over de groep kinderen (12 t/m 17 jaar) zijn opvallend. Er is een relatie tussen leeftijd en mate van telefoongebruik; hoe jonger de verkeersdeelnemer, hoe hoger de mate van gebruik. Daarnaast is er een relatie tussen leeftijd en risicoperceptie gevonden; hoe jonger de verkeersdeelnemer, hoe lager de risicoperceptie. Ook speelt bij kinderen gewoontegedrag een grotere rol dan bij volwassenen en is er een samenhang gevonden tussen de mate van telefoongebruik van ouders en hun kinderen. Er zijn meer studies die een samenhang vinden in verkeersgerelateerd gedrag tussen ouders en hun kinderen (bijvoorbeeld Taubman-Ben-Ari, 2014). Ten slotte blijkt er ook nog een samenhang tussen het gebruik van de telefoon in de verschillende verkeersrollen die een verkeersdeelnemer kan aannemen: respondenten die de telefoon bijvoorbeeld vaak tijdens het fietsen gebruiken, gebruiken deze ook vaak tijdens het autorijden en vice

versa). Alle gevonden verbanden rond het telefoongebruik van kinderen zijn ongunstig voor de van verkeersveiligheid. Daarom – en omdat kinderen de volwassenen van de toekomst zijn – is het aan te bevelen extra aandacht te besteden aan specifiek de groep kinderen als het gaat om het probleem van telefoongebruik in het verkeer.

Van de volwassen Nederlanders vindt 76% het gevaarlijk om zelf een mobiele telefoon te gebruiken in het verkeer. Kinderen vinden het gebruiken van de mobiele telefoon tijdens verkeersdeelname minder gevaarlijk, 51% van hen geeft aan het gebruik gevaarlijk te vinden. Hoewel men beseft dat het gebruik van de mobiele telefoon in het verkeer gevaarlijk is, wordt deze toch gebruikt.

Uit de vragen naar ongevallen bleek dat snorfietzers ten opzichte van de andere verkeersrollen vaker een ongeval hebben gehad waarbij de mobiele telefoon een rol heeft gespeeld. Tevens bleek dat degenen die door gebruik van de eigen mobiele telefoon een ongeval hebben veroorzaakt, relatief gezien ook vaak hun telefoon in het verkeer gebruiken

Ten slotte is er een aantal factoren gevonden die voorspellend zijn voor de mate van telefoongebruik in het verkeer: leeftijd, gewoontegedrag (behalve voor snorfietzers), het vertrouwen in de eigen bekwaamheid, hoe vaak men zich in het verkeer begeeft, de sociale norm en de mate van risicoperceptie. Voor fietsers, snorfietzers en automobilisten is de belangrijkste voorspeller het vertrouwen in de eigen bekwaamheid. Voor voetgangers is de belangrijkste voorspeller het gebruik van de telefoon uit gewoonte.

Op basis van deze steekproef kan geconcludeerd worden dat de mobiele telefoon veelvuldig gebruikt wordt in het Nederlandse verkeer. Hoewel een groot deel van de volwassenen de risico's hiervan inziet, wordt de telefoon toch intensief gebruikt. Zo geeft 76% aan het eigen gebruik van de mobiele telefoon in het verkeer gevaarlijk te vinden, 86% voelt zich onveilig wanneer ze meerijden met iemand die berichten verstuurd tijdens het rijden en 80% geeft aan de bestuurder hierop aan te spreken. Toch gebruikt 62% van de automobilisten de telefoon wel eens tijdens verkeersdeelname. Er blijkt dus een redelijk besef van de gevaren van telefoongebruik tijdens verkeersdeelname, desondanks wordt de telefoon toch veelvuldig gebruikt.

Wanneer de frequentie van telefoongebruik tijdens verkeersdeelname met een enkele vraag wordt bepaald, geven veel meer respondenten aan de telefoon nooit te gebruiken dan wanneer heel gedetailleerd wordt gevraagd naar verschillende handelingen met de telefoon. Dit suggereert dat respondenten onderschatten hoe frequent ze hun telefoon gebruiken. Deze discrepantie biedt een interessant aanknopingspunt voor maatregelen en beleid.

Literatuur

- Broeks, J., Bijlsma-Boxum (2017). *Apparatuurgebruik automobilisten*. Goudappel Coffeng in opdracht van Rijkswaterstaat.
- Carsten, O., Hibberd, D., Bärghman, J., Kovaceva, J., et al. (2017). *Driver Distraction and Inattention*. deliverable 43.1 of the EU FP7 Project UDRIVE (www.udrive.eu)
- Deursen, A.J. van, Bolle, C.L., Hegner, S.M. & Kommers, P.A. (2015). *Modeling habitual and addictive smartphone behavior: The role of smartphone usage types, emotional intelligence, social stress, self-regulation, age, and gender*. In: Computers in human behavior, vol. 45, p. 411-420.
- Dingus, T.A., Guo, F., Lee, S., Antin, J.F., et al. (2016). *Driver crash risk factors and prevalence evaluation using naturalistic driving data*. In: Proceedings of the National Academy of Sciences of the United States of America PNAS. doi:10.1073/pnas.1513271113.
- Neider, M.B., McCarley, J.S., Crowell, J.A., Kaczmarek, H., et al. (2010). *Pedestrians, vehicles, and cell phones*. In: Accident Analysis and Prevention, vol. 42, nr. 2, p. 589-594.
- Nemme, H.E. & White, K.M. (2010). *Texting while driving: Psychosocial influences on young people's texting intentions and behaviour*. In: Accident Analysis & Prevention, vol. 42, nr. 4, p. 1257-1265.
- Schwarzer, R. & Jerusalem, M. (1995). *Optimistic self-beliefs as a resource factor in coping with stress*. In: Extreme stress and communities: Impact and intervention (p. 159-177). Springer Netherlands.
- SWOV (2017). *Afleiding in het verkeer*. SWOV-Factsheet, juni 2017. SWOV, Den Haag.
- Taubman-Ben-Ari, O., Musicant, O., Lotan, T. & Farah, H. (2014). *The contribution of parents' driving behavior, family climate for road safety, and parent-targeted intervention to young male driving behavior*. In: Accident Analysis & Prevention, vol. 72, p. 296-301.
- Walsh, S.P., White, K.M. & Watson, B. (2008). *Dialling and driving: Factors influencing intentions of use a mobile phone while driving*. In: Accident Analysis & Prevention, vol. 40, nr. 6, p. 1893-1900.

Barometer

Mobiel telefoongebruik in het verkeer

Screeningsvragen

1. Hoe vaak:

DM: Stellingen randomiseren

- > Fiets je? (*Dit mag ook een elektrische fiets zijn*)
- > Rijd je als bestuurder in een auto?
- > Rijd je op een snorfiets? (*Onder snorfietsen verstaan we bromfiets/brommers met een blauw kenteken; t/m 25 k/m per uur*)
- > Begeef je je als voetganger in het verkeer?
 - Elke dag
 - 3-6 dagen per week
 - 1-2 dagen per week
 - 1 keer per 2 weken
 - 1 keer per 3 weken
 - 1 keer per maand
 - Enkele keren per jaar
 - 1 keer per jaar of minder
 - Nooit

DM: (1 keer per jaar of nooit voor alle verkeersrollen-> uit screenen).

DM: Quotum op verkeersrol (alles naar snorfiets (n=683), andere drie minst 'gevulde' rol kiezen (elke rol n=1180))

2. Heb je een mobiele telefoon?

- Ja, een smartphone
- Ja, een gewone mobiele telefoon
- Ja, zowel een smartphone als een gewone mobiele telefoon
- Nee, geen gewone mobiele telefoon en geen smartphone → uit screenen onderzoek

Indien Q2=1,2,3 (heeft een smartphone en/of gewone telefoon)

2a Gebruik je de volgende telefoon privé of voor zakelijke doeleinden?

- > Smartphone (indien Q2=1 of 3)
- > Gewone telefoon (indien Q2=2 of 3)
 - Alleen voor privé
 - Alleen voor zakelijke doeleinden
 - Zowel voor zakelijke doeleinden als privé

3. Alle vragen in vragenlijst gaan verder over mobiele telefoon gebruik in het algemeen. Ongeacht of het een smartphone of gewone telefoon betreft.

Hoeveel telefoongesprekken voer je over het algemeen via je mobiele telefoon (bellen of gebeld worden)?

- > Privé (indien Q2a=1 of 3)
- > Zakelijk (indien Q2a=1 of 3)
 - Meer dan 10 keer per dag
 - 6 t/m 10 keer per dag
 - 3 t/m 5 keer per dag
 - 1 t/m 2 keer per dag
 - 4 t/m 6 keer per week
 - 2 t/m 3 keer per week
 - 1 keer per week
 - Minder vaak dan 1 keer per week

4. Hoeveel berichten verstuur je over het algemeen via je mobiele telefoon? (sms, WhatsApp, facebook, email etc.)

- > Privé (indien Q2a=1 of 3)
- > Zakelijk (indien Q2a=2 of 3)
 - Meer dan 100 per dag
 - 51 t/m 100 per dag
 - 21 t/m 50 per dag
 - 11 t/m 20 per dag
 - 3 t/m 10 per dag
 - 1 t/m 2 per dag
 - 4 t/m 6 keer per week
 - 2 t/m 3 keer per week
 - 1 keer per week
 - Minder vaak dan 1 keer per week

5. Hoe vaak **check** je over het algemeen je mobiele telefoon **per dag**? (Bijvoorbeeld om te kijken of je een bericht hebt, of om iets op te zoeken op Nu.nl of Google)

- > Privé (indien Q2a=1 of 3)
- > Zakelijk (indien Q2a=2 of 3)
 - Vaker dan elk kwartier
 - Ongeveer elk kwartier
 - Ongeveer elk halfuur
 - Ongeveer elk uur
 - Een aantal keer per dag
 - 1 keer per dag
 - Minder vaak dan 1x per dag

27. Zou je hieronder kunnen aangeven of je het oneens of eens bent met de stellingen?

- Zeer oneens
- Oneens
- Niet eens, niet oneens
- Eens
- Zeer eens

Stellingen randomiseren

- > Het gebruiken van mijn mobiele telefoon is onderdeel van mijn dagelijkse routine
- > Het checken van mijn mobiele telefoon is iets wat ik continue doe
- > Ik gebruik mijn mobiele telefoon automatisch (zonder erbij na te denken)
- > Het is een gewoonte om mijn mobiele telefoon te gebruiken
- > Mijn mobiele telefoon is een deel van mijn leven
- > Wanneer ik een bepaalde taak (bijvoorbeeld het lezen van mail of internetten) moet verrichten dan is het gebruiken van mijn mobiele telefoon een logische keuze

DM: Terugbladeren niet mogelijk

Vervoermiddel

Verkeersrol = auto of snorfiets

6. Welk rijbewijs of welke rijbewijzen heb je? (Meerdere antwoorden mogelijk)

- Rijbewijs AM (bromfiets, snorfiets of brommobiel)
- Rijbewijs A (motor)
- Rijbewijs B (personenauto)
- Rijbewijs E (aanhangwagen)
- Rijbewijs C, C1, C1 of C1E (vrachtwagen)

- Rijbewijs D of DE (bus)
- Geen rijbewijs

7. **De vragen in de vragenlijst gaan over jouw rol als <snorfiets: snorfietser (rijbewijs AM). Onder een snorfiets wordt ook een snorscooter verstaan.> <auto: bestuurder van een auto (rijbewijs B). >**

In welk jaar heb je jouw rijbewijs <snorfiets: AM> <auto: B> gehaald?

- <open> jaar
- Weet ik niet meer

Verkeersrol = auto, snorfiets of fiets

8. **Heb je binnen jouw huishouden de beschikking over een <snorfiets: snorfiets> <auto: auto> <fiets: fiets>?**

- Ja
- Nee

Verkeersrol = auto of snorfiets

9. **Hoeveel kilometer rijd je jaarlijks gemiddeld als <snorfiets: snorfietser> <auto: automobilist>? (Geef een schatting)**

- 0 t/m 5.000 kilometer per jaar
- 5.001 t/m 10.000 kilometer per jaar
- 10.001 t/m 15.000 kilometer per jaar
- 15.001 t/m 20.000 kilometer per jaar
- Meer dan 20.000 kilometer per jaar
- Weet ik niet

10. **Hoeveel uur rijd je gemiddeld <snorfiets: op de snorfiets> <auto: als automobilist> per week?**

- 0 t/m 2 uur per week
- 3 t/m 5 uur per week
- 6 t/m 8 uur per week
- 9 t/m 11 uur per week
- 12 t/m 15 uur per week
- Meer dan 15 uur per week
- Weet ik niet

Verkeersrol = fiets

11. **Welke fietsen gebruik je (Meerdere mogelijk)?**

- Sportfiets
- Stadsfiets

- E-bike
- Oma-fiets
- Mountainbike
- Racefiets
- Anders... namelijk

Verkeersrol = fiets of voetganger

12. Hoeveel uur per week <fiets: fiets over het algemeen> <verkeersrol = voetganger: begeef je je in het algemeen in het verkeer als voetganger>?

- 0 tot 1 uur
- 1 tot 3 uur
- 3 tot 5 uur
- 5 tot 8 uur
- 8 tot 11 uur
- Meer dan 11 uur
- Weet ik niet

Allen

13. Welk percentage van jouw tijd in een gemiddelde week <snorfiets: rijd je op de snorfiets> <auto: rijd je als bestuurder van een auto> <fiets: fiets je> <voetganger: loop je op straat> voor privédoeleinden, voor woon-werkverkeer en voor zakelijke doeleinden? (Geef een schatting)

DM: Punten verdeel vraag. Laten optellen tot 100%

- Woon-werk:%
- Woon-opleiding:%
- Zakelijk (tijdens werkuren) :.....%
- Recreatief/sport:% (*indien verkeersrol = voetganger of fietser*)
- (Overig) privé:.....%

40 Hoe vaak gebruik je over het algemeen je mobiele telefoon tijdens het <auto of snorfiets: rijden> <voetganger: lopen op straat> <fiets: fietsen>?

- Nooit
- Bijna nooit
- Tijdens sommige ritten
- Tijdens bijna elke rit
- Tijdens elke rit

DM: Terugbladeren niet mogelijk

Frequentie mobiel telefoongebruik (5-puntsschalen).

Allen

Intro. We vragen je nu naar hoe vaak je jouw mobiele telefoon gebruikt < auto: in de auto> <snorfiets: op de snorfiets> < voetganger: wanneer je je als voetganger in het verkeer begeeft> <fiets: op de fiets>. We maken daarin onderscheid tussen stilstand (bijvoorbeeld als je even stil

staat bij een verkeerslicht < voetganger: of zebrapad> < auto: of als je even stil staat in de file>) en tijdens < auto of snorfiets: het rijden> < fiets: het fietsen> < voetganger: het lopen op straat>.

15 Stel je je een normale week – zonder vakantie, feestdagen en dergelijke – voor. Hoe vaak komen onderstaande situaties bij je voor tijdens < auto: het besturen van een auto> <snorfiets: tijdens het besturen van een snorfiets> < fiets: het fietsen> < voetganger: nneer je je als voetganger in het verkeer begeeft>?

- 1. Nooit
- 2. Bijna nooit
- 3. Tijdens sommige <voetganger: wandelingen> <overige rollen: ritten>
- 4. Tijdens bijna elke rit<voetganger: wandeling> <overige rollen: rit>
- 5. Tijdens elke rit<voetganger: wandeling> <overige rollen: rit>

	Tijdens stilstand (<auto: bij verkeerslicht of file> <fiets: bijv. bij verkeerslicht> <snorfiets: bijv. bij verkeerslicht> <voetganger: bijv. bij verkeerslicht, zebrapad>	Tijdens < auto: het besturen van een auto> <snorfiets: tijdens het besturen van een snorfiets> < fiets: het fietsen> < voetganger: het lopen op straat>
Bellen terwijl ik mijn telefoon in mijn hand vasthoud (=handheld)	1. Nooit 2. Bijna nooit 3. Tijdens sommige wandelingen/ritten 4. Tijdens bijna elke wandelingen/ritten 5. Tijdens elke wandeling/rit	1. Nooit 2. Bijna nooit 3. Tijdens sommige wandelingen/ritten 4. Tijdens bijna elke wandelingen/ritten 5. Tijdens elke wandeling/rit
Bellen <auto, fiets of snorfiets: met mijn handen aan het stuur> (handsfree), bijvoorbeeld via <auto: een carkit / handsfree set/ headset> <overige verkeersrollen: een headset/oortjes>	Idem	Idem
Een bericht sturen (Bijvoorbeeld: WhatsApp, Facebook, sms, email)	Idem	Idem
Een bericht lezen (Bijvoorbeeld: WhatsApp, Facebook, sms, email)	Idem	Idem
Iets opzoeken of checken op/met mijn toestel (bijvoorbeeld: statusupdates op nu.nl/ Facebook; het weer; foto's)	Idem	Idem
Maken van foto's/video's met mijn telefoon	Idem	Idem
De navigatie instellen op mijn telefoon	Idem	Idem
Telefoon bedienen om muziek op te zetten	Idem	Idem
Spelen van games		

17 Als je **<auto: tijdens het rijden in de auto>** **<snorfiets: tijdens het rijden op de snorfiets>** **<voetganger: terwijl je op straat loopt>** **<fiets: tijdens het fietsen>** je telefoon gebruikt om berichten te lezen, is dat dan meestal omdat je een bericht hoort of ziet binnenkomen, of omdat je zelf periodiek checkt?

- Ik lees meestal berichten als ik ze hoor of zie binnenkomen
- Ik check meestal zelf periodiek of er iets is binnengekomen
- Allebei even veel
- Niet van toepassing

18 Wat zijn de belangrijkste redenen voor je om je telefoon **<auto: als bestuurder in de auto>** **<snorfiets: tijdens het rijden op de snorfiets>** **<voetganger: terwijl je op straat loopt>** **<fiets: tijdens het fietsen>** te gebruiken? Kies maximaal drie antwoorden

DM: Antwoorden randomiseren

- Uit verveling/ tijdverdrijf
- Ik wil niks missen
- Het is handig (bijv. gebruik van navigatie of muziek)
- Ik wil bereikbaar zijn in het geval van noodgevallen
- Uit gewoonte
- Om reistijd nuttig te besteden
- In verband met (werk)afspraken
- Ik wil altijd bereikbaar zijn
- Uit nieuwsgierigheid
- Anders, namelijk: <open>
- Niet van toepassing **<exclusief>**

DM: Terugbladeren niet mogelijk

Risicoperceptie.

Allen

19 Hoe gevaarlijk vind je het over het algemeen als *jij* de volgende handelingen uitvoert **<auto: tijdens het besturen van een auto>** **<snorfiets: tijdens het besturen van een snorfiets>** **<voetganger: wanneer je je als voetganger begeeft in het verkeer>** **<fiets: tijdens het fietsen>?**

1. Zeer ongevaarlijk
2. Ongevaarlijk
3. Niet gevaarlijk, niet ongevaarlijk
4. Gevaarlijk
5. Zeer gevaarlijk

[Zelfde tabel als Q15] (antwoordopties als hierboven met gevaarlijk)

DM: Niet terugbladeren

21 Hoe gevaarlijk vind je het over het algemeen als een gemiddelde <auto: automobilist> <snorfiets: snorfietser> <voetganger: voetganger> <fiets: fietser> de volgende handelingen uitvoert tijdens het <auto: besturen van een auto> <snorfiets: besturen van een snorfiets> <voetganger: wanneer hij/zij zich als voetganger in het verkeer begeeft> <fiets: fietsen>?

1. Zeer ongevaarlijk
2. Ongevaarlijk
3. Niet gevaarlijk, niet ongevaarlijk
4. Gevaarlijk
5. Zeer gevaarlijk

	Tijdens stilstand <fiets: bijv. bij verkeerslicht> <auto: bij verkeerslicht of file> <snorfiets: bijv. bij verkeerslicht> <voetganger: bijv. bij verkeerslicht of zebrapad>	Tijdens < auto: het besturen van een auto> <snorfiets: tijdens het besturen van een snorfiets> < fiets: het fietsen> < voetganger: het lopen op straat>
Bellen met de telefoon in de hand (=handheld)	1. Zeer ongevaarlijk 2. Ongevaarlijk 3. Niet gevaarlijk, niet ongevaarlijk 4. Gevaarlijk 5. Zeer gevaarlijk	1. Zeer ongevaarlijk 2. Ongevaarlijk 3. Niet gevaarlijk, niet ongevaarlijk 4. Gevaarlijk 5. Zeer gevaarlijk
Bellen via <auto: een carkit / handsfree set/ headset> <overige verkeersrollen: een headset/oortjes> (=handsfree)	Idem	Idem
Een bericht sturen (Bijvoorbeeld: WhatsApp, Facebook, sms, email)	Idem	Idem
Een bericht lezen (Bijvoorbeeld: WhatsApp, Facebook, sms, email)	Idem	Idem
Iets opzoeken of checken op/met het toestel (Bijvoorbeeld: statusupdates op nu.nl/ Facebook; het weer; foto's)	Idem	Idem
Maken van foto's/video's met de telefoon	Idem	Idem
De navigatie instellen op de telefoon	Idem	Idem
Telefoon bedienen om muziek op te zetten	Idem	Idem
Spelen van games	idem	idem

DM: Niet terugbladeren

Draagvlak voor maatregelen.

Allen

23. Er kunnen verschillende maatregelen worden ingevoerd om mobiel telefoongebruik <auto: in de auto> <snorfiets: op de snorfiets> <voetganger: tijdens het lopen op straat> <fiets: op de fiets> tegen te gaan. Sommige gelden al, andere (nog) niet. Hieronder staan een aantal stellingen weergegeven. Geef aan in hoeverre je het met de stellingen eens of oneens bent.

- Zeer oneens
- Oneens
- Niet eens, niet oneens
- Eens
- Zeer eens

DM: Stellingen randomiseren

DM: Indien verkeersrol = auto

- > Het vasthouden van je telefoon in de hand tijdens het rijden moet zwaarder bestraft worden (nu 230 euro boete)
- > Het bedienen van je telefoon in de auto moet verboden worden, ook als deze in een houder staat
- > Het gebruik van je telefoon in de auto moet net zo zwaar bestraft worden als alcohol gebruik in de auto

DM: indien verkeersrol = snorfiets

- > Bellen terwijl je op eens snorfiets rijdt moet zwaarder bestraft worden (nu 160 euro boete)

DM: indien verkeersrol = auto of snorfiets

- > Werkgevers moeten personeel verbieden hun telefoon te gebruiken <auto: tijdens het besturen van de auto> <snorfiets: tijdens het rijden op de snorfiets> voor werkdoeleinden
- > De overheid moet meer controleren op het gebruik van mobiele telefoons tijdens het rijden

DM: indien verkeersrol = fiets of voetganger

- > Bellen <voetganger: terwijl je op straat loopt> <fiets: terwijl je fietst> met de telefoon in je hand moet verboden worden

DM: indien verkeersrol = (snor)fiets of voetganger

- > Het bedienen van je telefoon <snorfiets: op de snorfiets> <voetganger: terwijl je op straat loopt> <fiets: terwijl je fietst> moet verboden

DM: alle verkeersrollen

- > Handfree bellen <auto: tijdens het rijden> <snorfiets: tijdens het rijden op de snorfiets> <voetganger: terwijl je op straat loopt> <fiets: terwijl je fietst> moet verboden worden
- > De telefoon moet automatisch uitschakelen wanneer je <auto: gaat autorijden> <snorfiets: gaat rijden> <voetganger: op straat gaat lopen> <fiets: gaat fietsen>

DM: Niet terugbladeren

Psychologische determinanten.

Allen

28. Zou je hieronder kunnen aangeven of je het oneens of eens bent met de stellingen?

- Zeer oneens
- Oneens
- Niet eens, niet oneens
- Eens
- Zeer eens
- Weet niet

DM: Stellingen randomiseren

- > Ik ben in staat om veilig <auto of snorfiets: te rijden> <voetganger = op straat te lopen> <fiets = te fietsen> terwijl ik snel een bericht stuur
- > Ik ben in staat om veilig <auto of snorfiets: te rijden> <voetganger = op straat te lopen> <fiets = te fietsen> terwijl ik af en toe mijn telefoon check
- > Ik ben in staat om veilig <auto of snorfiets: te rijden> <voetganger = op straat te lopen> <fiets = te fietsen> terwijl ik handsfree bel
- > Ik ben in staat om veilig <auto of snorfiets: te rijden> <voetganger = op straat te lopen> <fiets = te fietsen> terwijl ik met mijn telefoon in mijn hand bel
- > Ik kan best even een bericht lezen tijdens het <auto of snorfiets: rijden> <voetganger: tijdens het lopen op straat> <fiets: tijdens het fietsen> zolang ik goed blijf opletten.
- > Als ik rustig <auto of snorfiets = rijd> <voetganger = op straat loop> <fiets = fiets> kan ik best even een bericht lezen
- > Ik ben in staat om mijn mobiele telefoon <auto: in de auto> <snorfiets= op de snorfiets> <voetganger = tijdens het lopen op straat> <fiets = op de fiets> te gebruiken, omdat ik ruime veiligheidsmarges inbouw door bijvoorbeeld veel afstand te houden

24 Hoe vaak denk je dat de volgende personen in jouw omgeving hun mobiele telefoon tijdens het <auto: rijden> <snorfiets: rijden op de snorfiets> <voetganger: lopen op straat> <fiets: fietsen> gebruiken?

DM: stellingen randomiseren

- > Vrienden
 - > Partner
 - > Ouders
 - > Collega's
-
- Nooit
 - Zelden
 - Soms
 - Regelmatig
 - Vaak
 - Weet ik niet
 - Niet van toepassing

DM: niet terugbladeren

25 Hoe vervelend denk je dat de volgende personen in jouw omgeving het vinden als jij niet meteen je telefoon opneemt of antwoordt op een bericht?

DM: stellingen zelfde volgorde als 24

- Helemaal niet vervelend
 - Niet vervelend
 - Neutraal
 - Vervelend
 - Heel erg vervelend
 - Weet ik niet
 - Niet van toepassing
-
- > Vrienden
 - > Partner
 - > Ouders
 - > Collega's

DM: niet terugbladeren

26. Wat zouden de volgende personen in jouw omgeving ervan vinden als jij je telefoon gebruikt tijdens het <auto: rijden> <snorfiets: rijden op de snorfiets> <voetganger: lopen op straat> <fiets: fietsen>?

Ik denk dat...

DM: stellingen zelfde volgorde als 24

- Volledig zou(den) afkeuren

- Zou(den) afkeuren
 - Niet zou(den) goedkeuren of afkeuren
 - Zou(den) goedkeuren
 - Volledig zou(den) goedkeuren
 - Weet ik niet
 - Niet van toepassing
- > Mijn vrienden dit:
 - > Mijn partner dit:
 - > Mijn ouders dit:
 - > Mijn collega's dit:

DM: niet terugbladeren

Ongevalsbetrokkenheid en overtredingsgedrag.

Allen

34 Hoeveel verkeersboetes <fiets: met betrekking tot fietsen> <voetganger: met betrekking tot het lopen op straat> heb je de afgelopen 12 maanden gehad <auto: (voor de auto)> <snorfiets: (voor de snorfiets)>? Maak een schatting.

<open tekst vak> verkeersboetes

- Ik heb nog nooit hiervoor een verkeersboete gehad
- Ik heb in de afgelopen 12 maanden geen verkeersboete gehad
- Weet ik niet meer

Indien aantal verkeersboetes > 0 (Q34DontKnow=0)

35 Voor welke verkeersovertreding(en) heb je een boete gekregen? (Meerdere antwoorden mogelijk)

Stellingen randomiseren

- Te snel rijden <auto> <snorfiets>
- Door rood licht <auto of snorfiets: rijden> <voetganger: lopen> <fiets: fietsen> <auto><snorfiets><voetganger>
- Foutparkeren <auto><snorfiets>
- Gebruik van mobiele telefoon <auto: in de auto> <snorfiets: op de snorfiets> <auto><snorfiets>
- Gebrek aan <auto: het voertuig> <snorfiets: de snorfiets><fiets: fiets> (bijv. niet werkend licht) <auto> <snorfiets> <fiets>
- Ergens lopen waar het niet mocht <voetganger>
- Zonder licht fietsen <fietsen>
- Anders, namelijk:

Allen

36 Ben je in de afgelopen 12 maanden betrokken geweest bij een <auto: auto-ongeval> <snorfiets, voetganger of fietsers: ongeval> waarvan je zelf niet de oorzaak was (bijvoorbeeld: een andere verkeersdeelnemer botste op jou, of jij moest uitwijken door het gedrag van een andere verkeersdeelnemer)?

- Ja
- Nee

Q36=ja (betrokken bij ongeval)

36a Speelde mobiel telefoongebruik een rol bij het ontstaan van dit ongeval?

- Ja, mijn telefoongebruik
- Ja, telefoongebruik van een andere partij
- Nee <exclusief>
- Weet ik niet <exclusief>

37 Wat waren de gevolgen van het ongeval? (Meerdere antwoorden mogelijk)

Stellingen randomiseren

- Alleen schade aan voertuigen
- Ik had een licht letsel
- Iemand anders had een licht letsel
- Ik had een zwaar letsel
- Iemand anders had een zwaar letsel
- Andere gevolgen, namelijk: <open>
- Geen gevolgen <exclusief>

Allen

36b Ben je in de afgelopen 12 maanden betrokken geweest bij een <auto: auto-ongeval> <snorfiets, voetganger of fietsers: ongeval> waarvan jij zelf de oorzaak was (bijvoorbeeld: jij botste tegen een andere verkeersdeelnemer of een obstakel)? Ja

- Ja
- Nee

Q36b=ja (betrokken bij ongeval)

36b1 Speelde mobiel telefoongebruik een rol bij het ontstaan van dit ongeval?

- Ja, mijn telefoongebruik
- Ja, telefoongebruik van een andere partij
- Nee <exclusief>
- Weet ik niet <exclusief>

37b Wat waren de gevolgen van het ongeval? (Meerdere antwoorden mogelijk)

Stellingen randomiseren

- Alleen schade aan voertuigen
- Ik had een licht letsel

- Iemand anders had een licht letsel
- Ik had een zwaar letsel
- Iemand anders had een zwaar letsel
- Andere gevolgen, namelijk: <open>
- Geen gevolgen <exclusief>

Allen

38 Ik maak weleens mee dat mijn eigen mobiel telefoongebruik tijdens <auto: autorijden> <snorfiets: rijden> <voetganger: lopen op straat> <fiets: fietsen> leidt tot gevaarlijke situaties in het verkeer

- Zeer oneens
- Oneens
- Niet eens/niet oneens
- Eens
- Zeer eens

39 Ik maak weleens mee dat mobiel telefoongebruik tijdens het <auto: autorijden> <snorfiets: rijden> <voetganger: lopen op straat> <fiets: fietsen> van anderen leidt tot gevaarlijke situaties in het verkeer.

- Zeer oneens
- Oneens
- Niet eens/niet oneens
- Eens
- Zeer eens

Indien mensen weleens gebruik hebben gemaakt van hun telefoon o.b.v. Q15 en Q16

41 Vind jij jouw telefoongebruik tijdens het <auto of snorfiets: rijden> <voetganger: lopen op straat> <fiets: fietsen> een probleem?

- Ja
- Enigszins
- Nee
- Niet van toepassing, ik gebruik mijn telefoon niet tijdens het <# IIF (Voorleg=1,'fietsen',IIF (Voorleg=2,'autorijden','')) #><# IIF (Voorleg=3,'rijden op de snorfiets',IIF (Voorleg=4,'lopen op straat','')) #>

Indien mensen weleens gebruik hebben gemaakt van hun telefoon o.b.v. Q15 en Q16 en telefoon gebruik is geen probleem q41=3

41a Waarom vind je jouw telefoongebruik tijdens het <fiets: fietsen> <auto: autorijden> <snorfiets: rijden op de snorfiets> <voetganger: lopen op straat> geen probleem?

- Als ik mijn telefoon gebruik tijdens het fietsen doe ik dit veilig
- Ik gebruik mijn telefoon bijna niet tijdens het fietsen
- Anders namelijk;

- Niet van toepassing (ik gebruik mijn telefoon niet tijdens het fietsen)

Allen

42 Zou je minder vaak je mobiele telefoon willen gebruiken tijdens het <auto of snorfiets: rijden> <voetganger: lopen op straat> <fiets: fietsen>?

- Ja
- Misschien
- Nee

Verkeersrol = auto

Q43/Q44 randomiseren

Q43 en Q43a op één pagina

43 Stel: iemand verstuurt met zijn mobiele telefoon berichten tijdens het rijden terwijl jij ernaast zit. Wat vind je daarvan?

- Dat maakt me niks uit
- Dan voel ik me onveilig
- Weet ik niet

43a Wat doe je dan/zou je doen?

- Ik zeg er iets van
- Ik zeg er niks van
- Weet ik niet

Q44 en Q44a op één pagina

44 Stel: je rijdt met iemand mee die te veel heeft gedronken. Wat vind je daarvan?

- Dat maakt me niks uit
- Dan voel ik me onveilig
- Weet ik niet

44a Wat doe je dan/zou je doen?

- Ik stap gewoon in
- Ik stap niet in
- weet ik niet

DM: niet terugbladeren

Allen

Automobilisten krijgen hier vragen over fietsers (50% van de automobilisten) of voetganger (50% van de automobilisten) (check bij selectie vragen of automobilisten hieraan voldoen)

Snorfietzers krijgen hier vragen over fietsers (33% van de snorfietzers), voetgangers (33%) of automobilisten (33%) (check bij selectie vragen of automobilisten hieraan voldoen)

Voetgangers krijgen hier vragen over fietsers (50% van de voetgangers) of automobilisten (50%) (check bij selectie vragen of voetgangers hieraan voldoen)

Fietsers krijgen hier vragen over automobilisten (50%) of voetgangers (50%)

45. Als laatste willen wij graag weten wat jouw telefoongebruik <auto: in de auto> <snorfiets: op de snorfiets> <voetganger: wanneer je je als voetganger in het verkeer begeeft> <fiets: op de fiets> is.

We maken daarin onderscheid tussen stilstand (als je even stil staat bij een verkeerslicht <voetganger: of zebepad> <auto: of als je even stil staat in de file>) en tijdens <auto of snorfiets: het rijden> <fiets: het fietsen> <voetganger: wanneer je je als voetganger in het verkeer begeeft>.

Stel je je een normale week – zonder vakantie, feestdagen en dergelijke – voor. Hoe vaak komen onderstaande situaties bij je voor tijdens <auto: het besturen van een auto> <snorfiets: tijdens het besturen van een snorfiets> <fiets: het fietsen> <voetganger: wanneer je je als voetganger in het verkeer begeeft>?

- Nooit
- Bijna nooit
- Tijdens sommige <voetganger: wandelingen> <overige rollen: ritten>
- Tijdens bijna elke rit<voetganger: wandeling> <overige rollen: rit>
- Tijdens elke rit<voetganger: wandeling> <overige rollen: rit>

> [Zelfde tabel en antwoorden als Q15]

47 Heb je nog opmerkingen of vragen over deze vragenlijst plaats ze hier:
<open>

- Geen opmerkingen

Barometer Kind

Mobiel telefoongebruik in het verkeer

Screeningsvragen

14. Hoe vaak:

DM: Stellingen randomiseren

- > Fiets je? (*Dit mag ook een elektrische fiets zijn*)
- > Begeef je je als voetganger in het verkeer?
 - Elke dag
 - 3-6 dagen per week
 - 1-2 dagen per week
 - 1 keer per 2 weken
 - 1 keer per 3 weken
 - 1 keer per maand
 - Enkele keren per jaar
 - 1 keer per jaar of minder
 - Nooit

DM: (1 keer per jaar of nooit voor alle verkeersrollen-> uit screenen).

15. Heb je een mobiele telefoon?

- Ja, een smartphone
- Ja, een gewone mobiele telefoon
- Ja, zowel een smartphone als een gewone mobiele telefoon
- Nee, geen gewone mobiele telefoon en geen smartphone → uit screenen onderzoek

Alle vragen in vragenlijst gaan verder over mobiele telefoon gebruik in het algemeen. Ongeacht of het een smartphone of gewone telefoon betreft.

Hoeveel telefoongesprekken voer je over het algemeen via je mobiele telefoon (bellen of gebeld worden)?

- > Privé (*indien Q2a=1 of 3*)
- > Zakelijk (*indien Q2a=1 of 3*)
 - Meer dan 10 keer per dag
 - 6 t/m 10 keer per dag

- 3 t/m 5 keer per dag
- 1 t/m 2 keer per dag
- 4 t/m 6 keer per week
- 2 t/m 3 keer per week
- 1 keer per week
- Minder vaak dan 1 keer per week

16. Hoeveel berichten verstuurt je over het algemeen via je mobiele telefoon? (sms, WhatsApp, facebook, email etc.)

- > Privé (indien Q2a=1 of 3)
- > Zakelijk (indien Q2a=2 of 3)
 - Meer dan 100 per dag
 - 51 t/m 100 per dag
 - 21 t/m 50 per dag
 - 11 t/m 20 per dag
 - 3 t/m 10 per dag
 - 1 t/m 2 per dag
 - 4 t/m 6 keer per week
 - 2 t/m 3 keer per week
 - 1 keer per week
 - Minder vaak dan 1 keer per week

17. Hoe vaak check je over het algemeen je mobiele telefoon per dag? (Bijvoorbeeld om te kijken of je een bericht hebt, of om iets op te zoeken op Nu.nl of Google)

- > Privé (indien Q2a=1 of 3)
- > Zakelijk (indien Q2a=2 of 3)
 - Vaker dan elk kwartier
 - Ongeveer elk kwartier
 - Ongeveer elk halfuur
 - Ongeveer elk uur
 - Een aantal keer per dag
 - 1 keer per dag
 - Minder vaak dan 1x per dag

27. Zou je hieronder kunnen aangeven of je het oneens of eens bent met de stellingen?

- Zeer oneens
- Oneens
- Niet eens, niet oneens
- Eens
- Zeer eens

Stellingen randomiseren

- > Het gebruiken van mijn mobiele telefoon is onderdeel van mijn dagelijkse routine
- > Het checken van mijn mobiele telefoon is iets wat ik continue doe
- > Ik gebruik mijn mobiele telefoon automatisch (zonder erbij na te denken)
- > Het is een gewoonte om mijn mobiele telefoon te gebruiken
- > Mijn mobiele telefoon is een deel van mijn leven
- > Wanneer ik een bepaalde taak (bijvoorbeeld het lezen van mail of internetten) moet verrichten dan is het gebruiken van mijn mobiele telefoon een logische keuze

DM: Terugbladeren niet mogelijk

Vervoermiddel

Verkeersrol = fiets

18. Heb je binnen jouw huishouden de beschikking over een **<fiets: fiets>**?

- Ja
- Nee

Verkeersrol = fiets

19. Welke fietsen gebruik je (Meerdere mogelijk)?

- Sportfiets
- Stadsfiets
- E-bike
- Oma-fiets
- Mountainbike
- Racefiets
- Anders... namelijk

Verkeersrol = fiets of voetganger

20. Hoeveel uur per week **<fiets: fiets over het algemeen> <verkeersrol = voetganger: begeef je je in het algemeen in het verkeer als voetganger>**?

- 0 tot 1 uur
- 1 tot 3 uur
- 3 tot 5 uur
- 5 tot 8 uur
- 8 tot 11 uur
- Meer dan 11 uur
- Weet ik niet

21. Welk percentage van jouw tijd in een gemiddelde week <fiets: fiets je> <voetganger: loop je op straat> voor privédoeleinden, voor woon-werkverkeer en voor zakelijke doeleinden? (Geef een schatting)

DM: Punten verdeel vraag. Laten optellen tot 100%

- Woon-werk:%
- Woon-opleiding:%
- Recreatief/sport:% (*indien verkeersrol = voetganger of fietser*)
- (Overig) privé:.....%

42. Hoe vaak gebruik je over het algemeen je mobiele telefoon tijdens het <voetganger: lopen op straat> <fiets: fietsen>?

- Nooit
- Bijna nooit
- Tijdens sommige ritten
- Tijdens bijna elke rit
- Tijdens elke rit

DM: Terugbladeren niet mogelijk

Frequentie mobiel telefoongebruik (5-puntsschalen).

Intro. We vragen je nu naar hoe vaak je jouw mobiele telefoon gebruikt < voetganger: wanneer je je als voetganger in het verkeer begeeft> <fiets: op de fiets>. We maken daarin onderscheid tussen stilstand (bijvoorbeeld als je even stil staat bij een verkeerslicht < voetganger: of zebrapad> en tijdens < fiets: het fietsen> < voetganger: het lopen op straat>.

16. Stel je je een normale week – zonder vakantie, feestdagen en dergelijke – voor. Hoe vaak komen onderstaande situaties bij je voor tijdens < fiets: het fietsen> < voetganger: wanneer je je als voetganger in het verkeer begeeft>?

- 1. Nooit
- 2. Bijna nooit
- 3. Tijdens sommige <voetganger: wandelingen> <overige rollen: ritten>
- 4. Tijdens bijna elke rit<voetganger: wandeling> <overige rollen: rit>
- 5. Tijdens elke rit<voetganger: wandeling> <overige rollen: rit>

	Tijdens stilstand <fiets: bijv. bij verkeerslicht> <voetganger: bijv. bij verkeerslicht, zebrapad>	Tijdens < fiets: het fietsen> < voetganger: het lopen op straat>
Bellen terwijl ik mijn telefoon in mijn hand vasthoud (=handheld)	1. Nooit 2. Bijna nooit 3. Tijdens sommige wandelingen/ritten 4. Tijdens bijna elke wandelingen/ritten 5. Tijdens elke wandeling/rit	1. Nooit 2. Bijna nooit 3. Tijdens sommige wandelingen/ritten 4. Tijdens bijna elke wandelingen/ritten 5. Tijdens elke wandeling/rit
Bellen <fiets: met mijn handen aan het stuur> (handsfree), bijvoorbeeld via <overige verkeersrollen: een headset/oortjes>	Idem	Idem
Een bericht sturen (Bijvoorbeeld: WhatsApp, Facebook, sms, email)	Idem	Idem
Een bericht lezen (Bijvoorbeeld: WhatsApp, Facebook, sms, email)	Idem	Idem
Iets opzoeken of checken op/met mijn toestel (bijvoorbeeld: statusupdates op nu.nl/ Facebook; het weer; foto's)	Idem	Idem
Maken van foto's/video's met mijn telefoon	Idem	Idem
De navigatie instellen op mijn telefoon	Idem	Idem
Telefoon bedienen om muziek op te zetten	Idem	Idem
Spelen van games		

17 Als je <voetganger: terwijl je op straat loopt> <fiets: tijdens het fietsen> je telefoon gebruikt om berichten te lezen, is dat dan meestal omdat je een bericht hoort of ziet binnenkomen, of omdat je zelf periodiek checkt?

- Ik lees meestal berichten als ik ze hoor of zie binnenkomen
- Ik check meestal zelf periodiek of er iets is binnengekomen
- Allebei even veel
- Niet van toepassing

20 Wat zijn de belangrijkste redenen voor je om je telefoon <voetganger: terwijl je op straat loopt> <fiets: tijdens het fietsen> te gebruiken? Kies maximaal drie antwoorden

DM: Antwoorden randomiseren

- Uit verveling/ tijdverdrijf
- Ik wil niks missen
- Het is handig (bijv. gebruik van navigatie of muziek)
- Ik wil bereikbaar zijn in het geval van noodgevallen

- Uit gewoonte
- Om reistijd nuttig te besteden
- In verband met (werk)afspraken
- Ik wil altijd bereikbaar zijn
- Uit nieuwsgierigheid
- Anders, namelijk: <open>
- Niet van toepassing <exclusief>

DM: Terugbladeren niet mogelijk

Risicoperceptie.

Allen

21 Hoe gevaarlijk vind je het over het algemeen als ijj de volgende handelingen uitvoert
 <voetganger: wanneer je je als voetganger begeeft in het verkeer> <fiets: tijdens het fietsen>?

2. Zeer ongevaarlijk
2. Ongevaarlijk
3. Niet gevaarlijk, niet ongevaarlijk
4. Gevaarlijk
5. Zeer gevaarlijk

[Zelfde tabel als Q15] (antwoordopties als hierboven met gevaarlijk)

DM: Niet terugbladeren

Psychologische determinanten.

Allen

24 Hoe vaak denk je dat de volgende personen in jouw omgeving hun mobiele telefoon tijdens het <voetganger: lopen op straat> <fiets: fietsen> gebruiken?

DM: stellingen randomiseren

- > Vrienden
- > Ouders
 - Nooit
 - Zelden
 - Soms
 - Regelmatig
 - Vaak
 - Weet ik niet
 - Niet van toepassing

DM: niet terugbladeren

26 Hoe vervelend denk je dat de volgende personen in jouw omgeving het vinden als jij niet meteen je telefoon opneemt of antwoordt op een bericht?

DM: stellingen zelfde volgorde als 24

- Helemaal niet vervelend
 - Niet vervelend
 - Neutraal
 - Vervelend
 - Heel erg vervelend
 - Weet ik niet
 - Niet van toepassing
-
- > Vrienden
 - > Ouders

DM: niet terugbladeren

26. Wat zouden de volgende personen in jouw omgeving ervan vinden als jij je telefoon gebruikt tijdens het <voetganger: lopen op straat> <fiets: fietsen>?

Ik denk dat...

DM: stellingen zelfde volgorde als 24

- Volledig zou(den) afkeuren
 - Zou(den) afkeuren
 - Niet zou(den) goedkeuren of afkeuren
 - Zou(den) goedkeuren
 - Volledig zou(den) goedkeuren
 - Weet ik niet
 - Niet van toepassing
-
- > Mijn vrienden dit:
 - > Mijn ouders dit:

DM: niet terugbladeren

Ongevalsbetrokkenheid en overtredingsgedrag.

Allen

40 Hoeveel verkeersboetes <fiets: met betrekking tot fietsen> <voetganger: met betrekking tot het lopen op straat> heb je de afgelopen 12 maanden gehad? Maak een schatting.

<open tekst vak> verkeersboetes

- Ik heb nog nooit hiervoor een verkeersboete gehad
- Ik heb in de afgelopen 12 maanden geen verkeersboete gehad
- Weet ik niet meer

Indien aantal verkeersboetes>0 (Q34DontKnow=0)

41 Voor welke verkeersovertreding(en) heb je een boete gekregen? (Meerdere antwoorden mogelijk)

Stellingen randomiseren

- Door rood licht <voetganger: lopen> <fiets: fietsen>
- Gebrek aan <fiets: fiets> (bijv. niet werkend licht) <fiets>
- Ergens lopen waar het niet mocht <voetganger>
- Zonder licht fietsen <fietsen>
- Anders, namelijk:

Allen

42 Ben je in de afgelopen 12 maanden betrokken geweest bij een <voetganger of fietsers: ongeval> waarvan je zelf niet de oorzaak was (bijvoorbeeld: een andere verkeersdeelnemer botste op jou, of jij moest uitwijken door het gedrag van een andere verkeersdeelnemer)?

- Ja
- Nee

Q36=ja (betrokken bij ongeval)

36a Speelde mobiel telefoongebruik een rol bij het ontstaan van dit ongeval?

- Ja, mijn telefoongebruik
- Ja, telefoongebruik van een andere partij
- Nee <exclusief>
- Weet ik niet <exclusief>

43 Wat waren de gevolgen van het ongeval? (Meerdere antwoorden mogelijk)

Stellingen randomiseren

- Alleen schade aan voertuigen
- Ik had een licht letsel
- Iemand anders had een licht letsel
- Ik had een zwaar letsel

- Iemand anders had een zwaar letsel
- Andere gevolgen, namelijk: <open>
- Geen gevolgen <exclusief>

Allen

36b Ben je in de afgelopen 12 maanden betrokken geweest bij een <fietsers: ongeval> waarvan jij zelf de oorzaak was (bijvoorbeeld: jij botste tegen een andere verkeersdeelnemer of een obstakel)?

- Ja
- Nee

Q36b=ja (betrokken bij ongeval)

36b1 Speelde mobiel telefoongebruik een rol bij het ontstaan van dit ongeval?

- Ja, mijn telefoongebruik
- Ja, telefoongebruik van een andere partij
- Nee <exclusief>
- Weet ik niet <exclusief>

37b Wat waren de gevolgen van het ongeval? (Meerdere antwoorden mogelijk)

Stellingen randomiseren

- Alleen schade aan voertuigen
- Ik had een licht letsel
- Iemand anders had een licht letsel
- Ik had een zwaar letsel
- Iemand anders had een zwaar letsel
- Andere gevolgen, namelijk: <open>
- Geen gevolgen <exclusief>

Allen

44 Ik maak weleens mee dat mijn eigen mobiel telefoongebruik tijdens <voetganger: lopen op straat> <fiets: fietsen> leidt tot gevaarlijke situaties in het verkeer

- Zeer oneens
- Oneens
- Niet eens/niet oneens
- Eens
- Zeer eens

45 Ik maak weleens mee dat mobiel telefoongebruik tijdens het <voetganger: lopen op straat> <fiets: fietsen> van anderen leidt tot gevaarlijke situaties in het verkeer.

- Zeer oneens
- Oneens
- Niet eens/niet oneens
- Eens
- Zeer eens

Indien mensen weleens gebruik hebben gemaakt van hun telefoon o.b.v. Q15 en Q16

43 Vind jij jouw telefoongebruik tijdens het <voetganger: lopen op straat> <fiets: fietsen> een probleem?

- Ja
- Enigszins
- Nee
- Niet van toepassing, ik gebruik mijn telefoon niet tijdens het <# IIF (Voorleg=1,'fietsen',IIF (Voorleg=4,'lopen op straat','')) #>

Allen

42 Zou je minder vaak je mobiele telefoon willen gebruiken tijdens het <voetganger: lopen op straat> <fiets: fietsen>?

- Ja
- Misschien
- Nee

Verkeersrol = auto

Q43/Q44 randomiseren

Q43 en Q43a op één pagina

44 Stel: iemand verstuurt met zijn mobiele telefoon berichten tijdens het rijden terwijl jij ernaast zit. Wat vind je daarvan?

- Dat maakt me niks uit
- Dan voel ik me onveilig
- Weet ik niet

43a Wat doe je dan/zou je doen?

- Ik zeg er iets van
- Ik zeg er niks van
- Weet ik niet

Q44 en Q44a op één pagina

45 Stel: je rijdt met iemand mee die te veel heeft gedronken. Wat vind je daarvan?

- Dat maakt me niks uit
- Dan voel ik me onveilig
- Weet ik niet

44a Wat doe je dan/zou je doen?

- Ik stap gewoon in
- Ik stap niet in
- weet ik niet

DM: niet terugbladeren

Bijlage 3

Multipelle regressieanalyses

Fiets (N=1178)

Model Summary^a

Model	R	R Square	Adjusted R Square	Std. Error of the Estimate
1	,526 ^b	,277	,276	,28089
2	,557 ^c	,310	,309	,27443
3	,581 ^d	,338	,336	,26898
4	,589 ^e	,347	,344	,26733
5	,595 ^f	,354	,352	,26584
6	,601 ^g	,361	,357	,26466

a. Voorleg Welke verkeersrol wordt voorgelegd? = Fiets

b. Predictors: (Constant), gemiddelde_Q28_selfefficacy

c. Predictors: (Constant), gemiddelde_Q28_selfefficacy, gemiddelde_Q27_gewoonte

d. Predictors: (Constant), gemiddelde_Q28_selfefficacy, gemiddelde_Q27_gewoonte, gemiddelde_Q19_risicoperceptie_zelf

e. Predictors: (Constant), gemiddelde_Q28_selfefficacy, gemiddelde_Q27_gewoonte, gemiddelde_Q19_risicoperceptie_zelf, exposure

f. Predictors: (Constant), gemiddelde_Q28_selfefficacy, gemiddelde_Q27_gewoonte, gemiddelde_Q19_risicoperceptie_zelf, exposure, Leeftijd

g. Predictors: (Constant), gemiddelde_Q28_selfefficacy, gemiddelde_Q27_gewoonte, gemiddelde_Q19_risicoperceptie_zelf, exposure, Leeftijd, gemiddelde_Q24Q25Q26_socnorm

Coefficients^{a,b}

Model		Unstandardized Coefficients		Standardized Coefficients Beta	t	Sig.	95,0% Confidence Interval for B	
		B	Std. Error				Lower Bound	Upper Bound
6	(Constant)	1,225	,085		14,362	,000	1,058	1,392
	gemiddelde_Q28_selfefficacy	,114	,012	,288	9,175	,000	,090	,139
	gemiddelde_Q27_gewoonte	,054	,009	,155	5,843	,000	,036	,072
	gemiddelde_Q19_risicoperceptie_zelf	-,082	,012	-,196	-6,763	,000	-,105	-,058
	exposure	-,018	,004	-,096	-4,088	,000	-,026	-,009
	Leeftijd	-,002	,001	-,095	-3,416	,001	-,004	-,001
	gemiddelde_Q24Q25Q26_socnorm	,040	,012	,084	3,386	,001	,017	,064

a. Voorleg Welke verkeersrol wordt voorgelegd? = Fiets

b. Dependent Variable: Q15_freq_all_mean

Auto (N=1178)

Model Summary^a

Model	R	R Square	Adjusted R Square	Std. Error of the Estimate
1	,567 ^b	,321	,321	,29833
2	,617 ^c	,381	,380	,28511
3	,629 ^d	,396	,395	,28166
4	,640 ^e	,410	,408	,27862
5	,644 ^f	,414	,412	,27759
6	,647 ^g	,419	,416	,27667

a. Voorleg Welke verkeersrol wordt voorgelegd? = Auto

b. Predictors: (Constant), gemiddelde_Q28_selfefficacy

c. Predictors: (Constant), gemiddelde_Q28_selfefficacy, gemiddelde_Q27_gewoonte

d. Predictors: (Constant), gemiddelde_Q28_selfefficacy, gemiddelde_Q27_gewoonte, exposure

e. Predictors: (Constant), gemiddelde_Q28_selfefficacy, gemiddelde_Q27_gewoonte, exposure, gemiddelde_Q19_risicoperceptie_zelf

f. Predictors: (Constant), gemiddelde_Q28_selfefficacy, gemiddelde_Q27_gewoonte, exposure, gemiddelde_Q19_risicoperceptie_zelf, gemiddelde_Q24Q25Q26_socnorm

g. Predictors: (Constant), gemiddelde_Q28_selfefficacy, gemiddelde_Q27_gewoonte, exposure, gemiddelde_Q19_risicoperceptie_zelf, gemiddelde_Q24Q25Q26_socnorm, Leeftijd

Coefficients^{a,b}

Model		Unstandardized Coefficients		Standardized Coefficients	t	Sig.	95,0% Confidence Interval for B	
		B	Std. Error	Beta			Lower Bound	Upper Bound
6	(Constant)	1,051	,093		11,262	,000	,868	1,234
	gemiddelde_Q28_selfefficacy	,186	,014	,374	13,528	,000	,159	,213
	gemiddelde_Q27_gewoonte	,075	,009	,204	7,876	,000	,056	,093
	exposure	-,033	,006	-,127	-5,555	,000	-,045	-,021
	gemiddelde_Q19_risicoperceptie_zelf	-,064	,013	-,127	-4,916	,000	-,089	-,038
	gemiddelde_Q24Q25Q26_socnorm	,037	,012	,071	3,016	,003	,013	,060
	Leeftijd	-,002	,001	-,078	-2,965	,003	-,003	-,001

a. Voorleg Welke verkeersrol wordt voorgelegd? = Auto

b. Dependent Variable: Q15_freq_all_mean

Snorfiets (N=536)

Model Summary^a

Model	R	R Square	Adjusted R Square	Std. Error of the Estimate
1	,723 ^b	,523	,522	,57577
2	,740 ^c	,547	,545	,56135
3	,754 ^d	,569	,566	,54818
4	,758 ^e	,575	,572	,54467
5	,761 ^f	,579	,575	,54279

a. Voorleg Welke verkeersrol wordt voorgelegd? = Snorfiets

b. Predictors: (Constant), gemiddelde_Q28_selfefficacy

c. Predictors: (Constant), gemiddelde_Q28_selfefficacy, gemiddelde_Q24Q25Q26_socnorm

d. Predictors: (Constant), gemiddelde_Q28_selfefficacy, gemiddelde_Q24Q25Q26_socnorm, gemiddelde_Q19_risicoperceptie_zelf

e. Predictors: (Constant), gemiddelde_Q28_selfefficacy, gemiddelde_Q24Q25Q26_socnorm, gemiddelde_Q19_risicoperceptie_zelf, exposure

f. Predictors: (Constant), gemiddelde_Q28_selfefficacy, gemiddelde_Q24Q25Q26_socnorm, gemiddelde_Q19_risicoperceptie_zelf, exposure, Leeftijd

Coefficients^{a,b}

Model		Unstandardized Coefficients		Standardized Coefficients	t	Sig.	95,0% Confidence Interval for B	
		B	Std. Error	Beta			Lower Bound	Upper Bound
5	(Constant)	1,261	,213		5,913	,000	,842	1,680
	gemiddelde_Q28_selfefficacy	,422	,034	,500	12,553	,000	,356	,488
	gemiddelde_Q24Q25Q26_socnorm	,175	,033	,176	5,352	,000	,111	,239
	gemiddelde_Q19_risicoperceptie_zelf	-,169	,033	-,171	-5,090	,000	-,234	-,104
	exposure	-,036	,012	-,088	-3,073	,002	-,059	-,013
	Leeftijd	-,004	,002	-,074	-2,161	,031	-,008	,000

a. Voorleg Welke verkeersrol wordt voorgelegd? = Snorfiets

b. Dependent Variable: Q15_freq_all_mean

Voetganger (N=1159)

Model Summary^a

Model	R	R Square	Adjusted R Square	Std. Error of the Estimate
1	,561 ^b	,315	,314	,46453
2	,626 ^c	,392	,391	,43783
3	,653 ^d	,426	,425	,42536
4	,664 ^e	,441	,439	,42001
5	,668 ^f	,447	,444	,41812
6	,671 ^g	,450	,447	,41712

a. Voorleg Welke verkeersrol wordt voorgelegd? = Voetganger

b. Predictors: (Constant), gemiddelde_Q27_gewoonte

c. Predictors: (Constant), gemiddelde_Q27_gewoonte, gemiddelde_Q28_selfefficacy

d. Predictors: (Constant), gemiddelde_Q27_gewoonte, gemiddelde_Q28_selfefficacy, Leeftijd

e. Predictors: (Constant), gemiddelde_Q27_gewoonte, gemiddelde_Q28_selfefficacy, Leeftijd, gemiddelde_Q24Q25Q26_socnorm

f. Predictors: (Constant), gemiddelde_Q27_gewoonte, gemiddelde_Q28_selfefficacy, Leeftijd, gemiddelde_Q24Q25Q26_socnorm, gemiddelde_Q19_risico perceptie_zelf

g. Predictors: (Constant), gemiddelde_Q27_gewoonte, gemiddelde_Q28_selfefficacy, Leeftijd, gemiddelde_Q24Q25Q26_socnorm, gemiddelde_Q19_risico perceptie_zelf, exposure

Coefficients^{a,b}

Model		Unstandardized Coefficients		Standardized Coefficients	t	Sig.	95,0% Confidence Interval for B	
		B	Std. Error	Beta			Lower Bound	Upper Bound
6	(Constant)	1,125	,137		8,194	,000	,855	1,394
	gemiddelde_Q27_gewoonte	,184	,015	,326	12,410	,000	,155	,213
	gemiddelde_Q28_selfefficacy	,103	,017	,178	5,968	,000	,069	,137
	Leeftijd	-,008	,001	-,206	-8,036	,000	-,010	-,006
	gemiddelde_Q24Q25Q26_socnorm	,090	,018	,118	5,070	,000	,055	,125
	gemiddelde_Q19_risico perceptie_zelf	-,061	,018	-,094	-3,417	,001	-,097	-,026
	exposure	-,025	,010	-,056	-2,562	,011	-,043	-,006

a. Voorleg Welke verkeersrol wordt voorgelegd? = Voetganger

b. Dependent Variable: Q15_freq_all_mean