

Interpolis Barometer 2023

Vragenlijststudie mobiel telefoongebruik in het verkeer

R-2023-21

SWOV



Auteurs



S.T. van der Kint, MSc



C. Mons, MSc

Ongevallen **voorkomen**
Letsel **beperken**
Levens **redden**

Documentbeschrijving

Rapportnummer:	R-2023-21
Titel:	Interpolis Barometer 2023
Ondertitel:	Vragenlijststudie mobiel telefoongebruik in het verkeer
Auteur(s):	S.T. van der Kint, MSc & C. Mons, MSc
Projectleider:	S.T. van der Kint, MSc
Projectnummer SWOV:	E23.24
Opdrachtgever:	Achmea
Projectcode opdrachtgever:	4500028346

Projectinhoud: Dit rapport gaat over de vierde Interpolis Barometer mobiel telefoongebruik in het verkeer. De Barometer is een tweejaarlijks vragenlijstonderzoek naar het telefoongebruik in het verkeer onder automobilisten, fietsers en voetgangers. Het onderzoek heeft als doel de ontwikkeling van het mobiele telefoongebruik in het verkeer in kaart te brengen, evenals de factoren die hierbij een rol spelen. Dit rapport doet verslag van de vierde Barometer en vergelijkt de resultaten met die uit de eerdere Barometers, vanaf 2017.

Aantal pagina's: 76
Fotografen: Paul Voorham (omslag) – Peter de Graaff (portretten)
Uitgave: SWOV, Den Haag, 2023

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

SWOV – Instituut voor Wetenschappelijk Onderzoek Verkeersveiligheid

Henri Faasdreef 312, 2492 JP Den Haag
070 – 317 33 33 – info@swov.nl – www.swov.nl

 [@swov_nl](https://twitter.com/swov_nl) / [@swov](https://www.linkedin.com/company/swov)  [linkedin.com/company/swov](https://www.linkedin.com/company/swov)

Samenvatting

SWOV heeft in opdracht van Interpolis de vierde meting van de tweejaarlijkse Barometer uitgevoerd. Dit onderzoek is begonnen in 2017 en heeft als doel om de ontwikkeling van het mobiel telefoongebruik in het Nederlandse verkeer in kaart te brengen. Dit gebeurt met een online vragenlijst die onder een representatieve steekproef van volwassen fietsers, automobilisten en voetgangers wordt uitgezet. Ook wordt er een aantal jonge fietsers en voetgangers ondervraagd. Voor deze vierde Barometer hebben in totaal 3.742 volwassenen in de leeftijd 18 t/m 80 jaar en 320 jongeren in de leeftijd van 12 t/m 17 jaar de vragenlijst ingevuld.

Uit de resultaten van deze *Barometer 2023* blijkt dat het telefoongebruik in het verkeer onder volwassenen wederom is toegenomen ten opzichte van de vorige metingen. Het aandeel respondenten dat *wel eens* de telefoon in het verkeer gebruikt is gestegen van 72% (2021) naar 75% (2023). Ten opzichte van de eerste Barometer uit 2017 is het inmiddels 1,5 keer zo waarschijnlijk geworden dat iemand *wel eens* de mobiele telefoon in het verkeer gebruikt. Als er naar volwassenen in specifieke verkeersrollen wordt gekeken, zijn er significante stijgingen te zien in het aandeel fietsers en automobilisten dat *wel eens* de mobiele telefoon in het verkeer gebruikt. Het aandeel voetgangers dat dat *wel eens* doet, is als enige niet significant gestegen. Verder blijkt dat volwassenen die de telefoon *wel eens* gebruiken in het verkeer, dit ook vaker zijn gaan doen: de *mate van telefoongebruik* is in alle verkeersrollen gestegen. Voor de groep jongeren geldt, net als in alle eerdere metingen, dat er geen significante veranderingen in het telefoongebruik gevonden zijn ten opzichte van de vorige Barometer (hier 2021). Wel is het ten opzichte van de *Barometer 2017* inmiddels 3,2 zo waarschijnlijk dat jonge voetgangers de mobiele telefoon in het verkeer gebruiken. Bij jongere fietsers is het telefoongebruik door de jaren heen niet significant gestegen.

Wanneer er wordt gekeken naar negen specifieke handelingen met de telefoon, blijkt dat een aantal handelingen door significant meer volwassen respondenten *wel eens* worden uitgevoerd dan in 2021. Bij fietsers is er een stijging te zien voor alle handelingen behalve handheld bellen en het maken van foto's en video's. Meer automobilisten zijn in 2023 muziek op gaan zetten en meer voetgangers zijn handheld en handsfree gaan bellen, de telefoon gaan checken, de navigatie in gaan stellen en muziek gaan opzetten. Bij de jongeren zien we alleen een stijging in het aandeel voetgangers dat *wel eens* de navigatie instelt. Wanneer we 2023 met 2017 vergelijken, blijkt dat volwassenen in *alle* verkeersrollen nagenoeg *alle* handelingen vaker zijn gaan uitvoeren. Alleen in het handheld bellen door fietsers en automobilisten is geen significante stijging gevonden. Bij de jongeren is ten opzichte van 2017 alleen het aandeel voetgangers dat berichten leest, de telefoon checkt en de navigatie instelt significant gestegen.

In 2023 is daarnaast een tiende, nieuwe handeling met de telefoon uitgevraagd, namelijk het online vergaderen. Het vermoeden dat respondenten sinds de coronapandemie ook in het verkeer online zijn gaan vergaderen lijkt hier te worden bevestigd: bijna een vijfde van de volwassenen blijkt dit *wel eens* te doen. Deze ontwikkeling is zorgelijk omdat respondenten hierdoor langere tijd zowel auditief als visueel worden afgeleid.

De meerderheid van de respondenten geeft desgevraagd aan dat zij hun telefoongebruik geen probleem vinden. Het aandeel volwassen fietsers en automobilisten dat dit aangeeft is bijna verdubbeld ten opzichte van 2021. De redenen die zowel volwassenen als jongeren daarvoor geven, zijn dat zij denken dat ze de telefoon veilig kunnen gebruiken of dat ze de telefoon bijna niet gebruiken. Het blijkt bovendien dat maar weinig respondenten negatieve consequenties van hun telefoongebruik ondervinden, zoals een verkeersboete of een ongeval. Dit laatste komt mogelijk door strategieën die zij toepassen om voor de afleiding door het telefoongebruik te compenseren (zoals langzamer rijden of locaties uitkiezen waar de verkeerssituatie als minder risicovol wordt ingeschat).

Al met als is het duidelijk dat het aandeel telefoongebruikers in het verkeer hoog blijft en onder volwassenen zelfs toeneemt. De mobiele telefoon zal dan waarschijnlijk ook niet snel uit het verkeer verbannen kunnen worden. Het is daarom waardevol om meer inzicht te krijgen in compensatiestrategieën die worden toegepast en hoe verschillende strategieën zich verhouden tot het ongevalsrisico. Omdat dit kostbaar onderzoek betreft, is het zaak om daarvoor de krachten van verschillende partijen te bundelen.

Summary

Interpolis Barometer 2023; Questionnaire study mobile phone use in traffic

Commissioned by Interpolis, SWOV conducted the fourth measurement of the biennial Barometer. The study started in 2017 and aims to map out developments of mobile phone use in Dutch traffic. This is done by means of an online questionnaire sent to a representative sample of adult cyclists, car drivers and pedestrians. A number of young cyclists and pedestrians are also surveyed. For this fourth Barometer, a total of 3,742 adults aged 18 to 80 and 320 young people aged 12 to 17 completed the questionnaire.

The results of the present *2023 Barometer* show that, compared to previous measurements, adult phone use in traffic has increased again. The share of respondents who *occasionally* use their phones in traffic has increased from 72% (2021) to 75% (2023). Compared to the first Barometer (2017), it has now become 1.5 times more likely for someone to *occasionally* use a mobile phone in traffic. Looking at adults in specific traffic roles, significant increases can be seen in the share of cyclists and car drivers who *occasionally* use a mobile phone in traffic. The share of pedestrians who *occasionally* do so is the only percentage that did not increase significantly. It also appears that adults who *occasionally* use a mobile phone in traffic are doing so more often: for all traffic roles, the *extent of phone use* has increased. For the group of youngsters, as in all previous measurements, no significant changes in phone use were found compared to the previous Barometer (here 2021). However, compared to the *2017 Barometer*, it is now 3.2 times more likely that young pedestrians use their mobile phones in traffic. Among young cyclists, phone use has not increased significantly over the years.

Looking at nine specific phone activities, a number of activities are found to be *occasionally* performed by significantly more adult respondents than in 2021. Among cyclists, there is an increase for all activities except handheld calling and taking photos and/or recording videos. In 2023, more drivers turned on music and more pedestrians were making handheld and hands-free calls, checking their phone, navigating, and playing music. Among young people, we only see an increase in the share of pedestrians who *occasionally* use navigation. Comparing 2023 to 2017, we find that adults have started carrying out almost *all* activities more frequently in *all* traffic roles. Only for handheld calling by cyclists and car drivers no significant increase was found. Among young people, compared to 2017, only the share of pedestrians reading messages, checking their phones, and navigating increased significantly.

In 2023, the questionnaire included questions about a tenth, new phone activity: having online meetings. The suspicion that, after the corona pandemic, respondents also started having online meetings in traffic seems to be confirmed here: almost a fifth of adults were found to do this *on occasion*. This development is worrisome because respondents are distracted auditorily as well as visually for longer periods of time.

When asked, the majority of respondents indicated that they do not consider their phone use to be a problem. Compared to 2021, the share of adult cyclists and drivers indicating this has almost doubled. The reasons given by both adults and young people are that they think they can use

their phone safely or that they hardly use their phone at all. Moreover, it appears that few respondents experience negative consequences of their phone use, such as a traffic fine or a road crash. The latter may be due to strategies they adopt to compensate for the distraction caused by phone use (such as driving more slowly or choosing locations where the traffic situation is perceived as less risky).

All in all, it is clear that the share of phone users in traffic remains high and is even increasing among adults. The mobile phone is therefore unlikely to be banished from traffic any time soon. It is therefore worthwhile to gain more insight into the compensation strategies that are used and how different strategies relate to crash risk. As this involves costly research, it is important to join forces with various parties to enable this research.

Inhoud

1	Inleiding	10
2	Methode	11
2.1	Vragenlijst	11
2.2	Dataverzameling en respondenten	12
2.3	Data-analyse	13
3	Resultaten	15
3.1	Mobiel telefoongebruik in het verkeer	15
3.1.1	Telefoongebruik in Nederland	15
3.1.2	Mate van telefoongebruik	17
3.1.3	Specifieke handelingen	18
3.1.4	Leeftijd	20
3.1.5	Opleiding, geslacht en inkomen	22
3.1.6	Kilometrage automobilisten	23
3.1.7	Redenen om de telefoon te gebruiken	24
3.1.8	Bewustzijn telefoongebruik	25
3.1.9	Relatie met algemeen telefoongebruik	25
3.1.10	Relatie tussen de eerste en tweede verkeersrol	26
3.1.11	Fietsers met een e-bike	27
3.1.12	Ouders en hun kinderen	28
3.2	Overtredingen en ongevallen	29
3.2.1	Overtredingen	29
3.2.2	Ongevallen	29
3.3	Psychologische factoren	31
3.3.1	Volwassenen	32
3.3.2	Jongeren	33
4	Discussie en conclusie	34
4.1	Beperkingen	36
4.2	Conclusie	37
	Literatuur	38
	Bijlage A Vragenlijst volwassenen	39
	Bijlage B Vragenlijst jongeren	56
	Bijlage C Vergelijkingstabellen alle jaren	66

Bijlage D	Chi-kwadraattoetsen handelingen	69
Bijlage E	Ongevalsbetrokkenheid	71
Bijlage F	Resultaten regressieanalyses	72

1 Inleiding

In 2017 is SWOV in opdracht van Interpolis begonnen met de *Interpolis Barometer* (Christoph, Van der Kint & Wesseling, 2017): een meerjarig onderzoek naar de ontwikkeling van het mobiele telefoongebruik in het verkeer en de factoren die hierbij een rol spelen. De 'Barometer' bestaat uit een online vragenlijst waarin diverse aspecten van het telefoongebruik in het verkeer worden uitgevraagd. Aan de hand van deze vragenlijst worden inzichten verkregen in het gedrag en de risicoperceptie van fietsers, automobilisten en voetgangers. In 2019 en 2021 zijn de eerste twee herhaalmetingen uitgevoerd (Van der Kint & Mons, 2019; 2021). Dit rapport bevat de resultaten van de derde herhaalmeting, die in 2023 is uitgevoerd, en beschrijft de ontwikkeling van het telefoongebruik ten opzichte van de eerdere metingen.

De opbouw van dit rapport is vrijwel gelijk aan die van de voorgaande rapporten. *Hoofdstuk 2* beschrijft de methode, waarna *Hoofdstuk 3* de resultaten van de verschillende analyses beschrijft. Omdat het een herhaalmeting betreft, zijn sommige teksten ongewijzigd ten opzichte van de voorgaande drie barometers. *Hoofdstuk 4* bediscussieert de resultaten en sluit af met conclusies.

2 Methode

Het onderzoek bestond uit drie fasen: (1) het actualiseren van de eerder gebruikte vragenlijst, (2) de dataverzameling en (3) de data-analyse en rapportage. SWOV heeft de vragenlijst in samenwerking met Motivaction en Interpolis aangepast. De dataverzameling is verzorgd door Motivaction en de data-analyse en rapportage door SWOV.

2.1 Vragenlijst

Voor de *Barometer 2017* is een vragenlijst ontwikkeld die zo veel mogelijk gebaseerd is op bestaande en gestandaardiseerde methoden om door middel van vragen aspecten van het telefoongebruik te meten. De vragenlijst is als volgt ingedeeld:¹

1. Persoonlijke informatie;
2. Frequentie van het mobiele telefoongebruik;
3. Risicoperceptie
4. Draagvlak voor maatregelen;
5. Psychologische factoren;
6. Ongevalsbetrokkenheid en overtredingsgedrag;
7. Frequentie mobiel telefoongebruik in een andere verkeersrol.

In het belang van de vergelijkbaarheid tussen de verschillende jaren is de oorspronkelijke vragenlijst wederom alleen minimaal aangepast. Voor de beschrijvingen van de aanpassingen in voorgaande jaren wordt verwezen naar de betreffende rapportages.² Aan de *Barometer 2023* (zie *Bijlage A*) is een vraag over een nieuwe telefoonhandeling toegevoegd: het online vergaderen. Sinds de coronapandemie is het algemene gebruik van vergaderapplicaties zoals Teams en Zoom enorm gestegen, en het vermoeden is dat online vergaderen nu ook vaker in het verkeer gebeurt. Een andere aanpassing in de vragenlijst is de vraagstelling over ongevalsbetrokkenheid. Er wordt nu gedetailleerder gevraagd naar de (bijna-)ongevallen die respondenten hebben meegemaakt. De vragenlijst was wederom opgesteld vanuit de verkeersrollen fietser, automobilist en voetganger. Het invullen van de lijst duurde ongeveer 15 minuten.

Naast de vragenlijst voor volwassenen is er ook een verkorte versie voor jongeren van 12 t/m 17 jaar uitgezet (zie *Bijlage B*). Deze versie bevatte enkel de verkeersrollen fietser en voetganger. Het invullen hiervan duurde ongeveer 5 minuten.



1. Voor een uitgebreide uitleg over de indeling van de vragenlijst wordt verwezen naar de *Interpolis Barometer 2017*: <https://www.swov.nl/publicatie/interpolis-barometer-2017>
2. *Interpolis Barometer 2019* (<https://www.swov.nl/publicatie/interpolis-barometer-2019>) en *2021* (<https://swov.nl/nl/publicatie/interpolis-barometer-2021>)

2.2 Dataverzameling en respondenten

De dataverzameling is verzorgd door marktonderzoeksbureau Motivaction. Zij hebben de vragenlijst in hun eigen online vragenlijstomgeving geprogrammeerd en uitgezet naar hun panelleden. Hierbij kreeg elke respondent willekeurig één van de verkeersrollen toegewezen waarvan hij of zij had aangegeven deze weleens uit te oefenen. Om te kunnen deelnemen moesten de respondenten aan twee criteria voldoen: (1) respondenten moesten vaker dan één keer per jaar aan het verkeer hebben deelgenomen in de betreffende verkeersrol en (2) in het bezit zijn van een mobiele telefoon of smartphone.

De vereiste steekproefgrootte is in 2017 met behulp van een power-analyse³ bepaald op 1.180 respondenten per verkeersrol. In totaal hebben 3.742 volwassenen de vragenlijst ingevuld. De data van 48 personen zijn niet meegenomen in de analyses omdat zij niet aan de deelnamecriteria voldeden, of omdat de vragenlijst niet volledig was ingevuld. In *Tabel 2.1* worden de persoonskenmerken van de overgebleven 3.694 volwassen respondenten getoond per toegewezen verkeersrol.

Tabel 2.1. Persoonskenmerken van de volwassen respondenten per verkeersrol.

Persoonskenmerken		Fietser		Automobilist		Voetganger	
		N	%	N	%	N	%
Totaal		1235	100%	1229	100%	1230	100%
Geslacht	Man	600	48,6%	622	50,6%	545	44,3%
	Vrouw	635	51,4%	607	49,4%	685	55,7%
Leeftijd	18 t/m 24	138	11,2%	95	7,7%	120	9,8%
	25 t/m 34	186	15,1%	188	15,3%	161	13,1%
	35 t/m 44	147	11,9%	135	11,0%	142	11,5%
	45 t/m 54	176	14,3%	187	15,2%	198	16,1%
	55 t/m 64	252	20,4%	255	20,7%	262	21,3%
	65 t/m 80	336	27,2%	369	30,0%	347	28,2%
Opleidingsniveau	Hoog	482	39,0%	466	37,9%	432	35,1%
	Midden	589	47,7%	619	50,4%	599	48,7%
	Laag	164	13,3%	144	11,7%	199	16,2%

De verkorte versie van de vragenlijst is door 320 jongeren ingevuld. De data van drie jongeren zijn niet meegenomen in de analyses omdat zij niet aan de deelnamecriteria voldeden of de vragenlijst niet volledig hadden ingevuld. In *Tabel 2.2* worden de persoonskenmerken van de overgebleven 317 jongeren getoond per verkeersrol.



3. Om betrouwbare uitspraken (99%-betrouwbaarheidsniveau) te kunnen doen is de steekproefgrootte per verkeersrol bepaald met de volgende formule: $n = \frac{t^2 s^2}{d^2 y^2}$. Daarbij is n de vereiste steekproefgrootte, t^2 het gewenste betrouwbaarheidsniveau (bij 99% is $t^2 2,576$), s de standaarddeviatie, d het gewenste precisieniveau en y^2 de verwachte gemiddelde score in de populatie. Uitgaande van 5-puntsschalen, een standaarddeviatie van 2, een precisieniveau van 5%, en een gemiddelde score van 3, is de vereiste steekproefgrootte per vervoerswijze 1.180.

Tabel 2.2. Persoonskenmerken van de jongere respondenten per verkeersrol.

Persoonskenmerken		Fietser		Voetganger	
		N	%	N	%
Totaal		158	100%	159	100%
Geslacht	Man	81	51,3%	71	44,7%
	Vrouw	77	48,7%	88	55,3%
Leeftijd	12 t/m 14 jaar	74	46,8%	73	45,9%
	15 t/m 17 jaar	84	53,2%	86	54,1%

Na de dataverzameling heeft Motivaction gekeken naar de representativiteit van de steekproef op basis van geslacht, leeftijd en (alleen voor de volwassenen) opleidingsniveau in Nederland en waar nodig weegfactoren toegepast.

2.3 Data-analyse

Voor de data-analyse is een aantal variabelen gecreëerd voor het analyseren van mobiel telefoongebruik, gewoontegedrag, vertrouwen in de eigen bekwaamheid, risicoperceptie en de sociale invloeden. Om het **mobilele telefoongebruik** in het verkeer te meten zijn twintig vragen over het uitvoeren van specifieke handelingen met de mobiele telefoon in het verkeer gesteld. Respondenten konden hierbij op een 5-puntsschaal van (1) 'nooit' tot (5) 'tijdens elke rit' aangeven hoe vaak zij een handeling uitvoeren. De antwoorden op achttien⁴ van deze vragen zijn gebruikt om de volgende drie variabelen te creëren:

- 1. Telefoongebruik:** Deze dichotome variabele geeft aan of respondenten de mobiele telefoon *wel eens* of *nooit* in het verkeer gebruiken. Wanneer een respondent op ten minste één van de achttien vragen over specifieke handelingen iets anders dan 'nooit' heeft geantwoord, is deze ingedeeld in de categorie *wel eens*. De variabele *telefoongebruik* is gebruikt om te bepalen welk percentage van de respondenten de telefoon *wel eens* in het verkeer gebruikte, voor chi-kwadraattoetsen en om 'odds ratios' te berekenen.
- 2. Mate van telefoongebruik:** Deze ordinale variabele geeft aan wat de hoogste frequentie van mobiel telefoongebruik in het verkeer is, die een respondent heeft gerapporteerd. Hiervoor is van de verschillende handelingen het hoogste antwoord – van (1) 'nooit' tot (5) 'tijdens elke rit' – gebruikt. Wanneer een respondent aangaf een specifieke handeling tijdens elke rit uit te voeren, duidt dit namelijk op telefoongebruik tijdens elke rit. De variabele *mate van telefoongebruik* is gebruikt voor Mann-Whitney U-toetsen en Spearman-correlaties.
- 3. Frequentie van telefoongebruik:** Deze continue variabele geeft aan wat het gemiddelde is van de frequenties van telefoongebruik die een respondent heeft gerapporteerd. Hiervoor zijn de antwoorden op de vragen over de specifieke handelingen samengenomen en gedeeld door het totaal aantal vragen. Dit was mogelijk omdat de antwoorden op de vragen een hoge interne consistentie hadden (Cronbach's alpha = 0,963). De variabele *frequentie van telefoongebruik* is gebruikt om hiërarchische regressieanalyses en One-way ANOVA's uit te voeren en Spearman- en Pearson-correlaties te berekenen.

Om het **gewoontegedrag, vertrouwen in de eigen bekwaamheid** en de **risicoperceptie** te meten zijn verschillende vragenreeksen voorgelegd. Omdat de antwoorden op de drie vragenreeksen hoge interne consistenties hadden (zie Tabel 2.3) konden deze per reeks worden samengevoegd door per respondent het gemiddelde van de antwoorden te berekenen. Dit resulteerde voor elke respondent in één score voor gewoontegedrag (1 = 'zeer oneens', 5 = 'zeer eens'), één score voor



4. Om de vergelijkbaarheid met voorgaande metingen te waarborgen worden de vragen over online vergaderen hierin niet meegenomen maar apart geanalyseerd.

vertrouwen in de eigen bekwaamheid (1 = 'geen vertrouwen in de eigen bekwaamheid', 5 = 'zeer veel vertrouwen in de eigen bekwaamheid') en één score voor risicoperceptie (1 = 'zeer ongevaarlijk', 5 = 'zeer gevaarlijk'). Bij een gemiddelde score boven de drie (de middelste waarde) vertonen respondenten gewoontegedrag, hebben zij vertrouwen in de eigen bekwaamheid of vinden zij het eigen mobiel telefoongebruik in het verkeer gevaarlijk.

Tabel 2.3. Interne consistenties (Cronbach's alpha) van de verschillende vragenreeksen.

Vragenreeks	Aantal vragen	Cronbach's alpha	
		Volwassenen	Jongeren
Gewoontegedrag	6	0,909	0,906
Vertrouwen in de eigen bekwaamheid	7	0,955	0,960
Risicoperceptie	18	0,964	0,965

Om een indruk te krijgen van de **sociale invloeden** op de telefoongebruikers zijn de volgende vragen gesteld:

1. Hoe vaak denk je dat de volgende personen⁵ in jouw omgeving hun mobiele telefoon tijdens het rijden/lopen/fietsen gebruiken?
2. 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?
3. Wat zouden de volgende personen in jouw omgeving ervan vinden als jij je telefoon gebruikt tijdens het rijden/lopen/fietsen?

Alle antwoorden op bovenstaande vragen over sociale invloeden zijn meegenomen als ordinale variabelen voor een Categorische Principale Componenten Analyse (CATPCA). Hieruit blijkt dat de vragen hoog laden op twee componenten: sociale norm (bestaande uit vraag 1 en 3) en sociale druk (bestaande uit vraag 2). De variabelen op beide componenten hebben een goede interne consistentie, de Cronbach's alpha is respectievelijk 0,898 en 0,700. De scores van de proefpersonen op deze twee componenten zijn als latente variabelen opgeslagen;⁶ de eerste is de **sociale norm** en deze meet hoe positief of negatief de omgeving van de respondent (alle verschillende personen samengenomen) staat tegenover telefoongebruik in het verkeer. De tweede latente variabele omvat de **sociale druk** en deze bestaat uit de inschatting van respondenten hoe vervelend de omgeving het vindt als zij niet meteen opnemen of berichten terugsturen. Voor de analyses zijn deze twee latente variabelen gebruikt; deze zijn van interval-meetniveau. Bij een waarde boven 0 is mobiel telefoongebruik de sociale norm en ervaart men sociale druk.

De antwoorden op de overige vragen konden zonder bewerking in de analyses worden gebruikt.

Voor alle toetsen is een significantieniveau van $\alpha = 0,05$ gehanteerd. Wanneer er meerdere paarsgewijze vergelijkingen werden gemaakt, is het significantieniveau gecorrigeerd met een Bonferroni-correctie.⁷



5. De "volgende personen" waren bij volwassenen telkens vrienden, partners, ouders en collega's. Elke stelling is dus vier keer aan de respondenten voorgelegd. Bij jongeren waren de "volgende personen" telkens vrienden en ouders
6. De Categorische Principale Componenten Analyse berekent deze variabelen door de objectscores te bepalen, een aparte score per respondent. Dit zijn continue variabelen.
7. Wanneer er met dezelfde data veel aparte analyses worden uitgevoerd stijgt de kans dat er per toeval statistisch significante verbanden worden ontdekt. Om deze zogeheten kanskapitalisatie tegen te gaan, wordt het significantieniveau aangescherpt. Dit wordt gedaan door de α te delen door het aantal toetsen dat wordt uitgevoerd. Dit is de Bonferroni-correctie.

3 Resultaten

In dit hoofdstuk worden de resultaten van de verschillende Barometer-onderdelen gepresenteerd op basis van de diverse analyses. De meeste statistische toetsen vergelijken de *Barometer 2023* met de vorige en de eerste Barometer (2021 en 2017). De bijbehorende tabellen tonen dan ook deze drie jaren. *Bijlage C* bevat de tabellen over alle metingen. De vergelijkingen tussen eerdere jaren worden in desbetreffende rapporten gerapporteerd (Van der Kint & Mons, 2019; 2021).

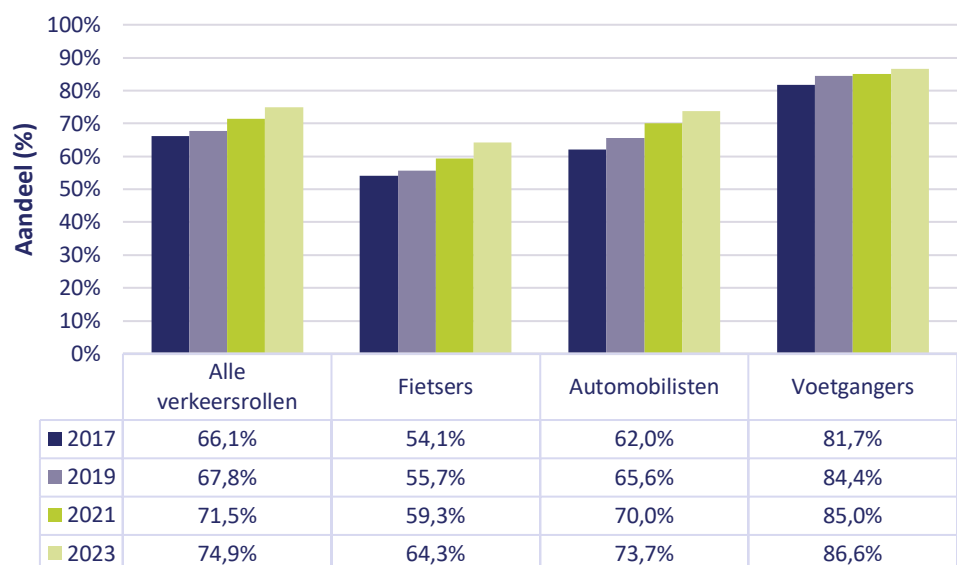
3.1 Mobiel telefoongebruik in het verkeer

3.1.1 Telefoongebruik in Nederland

Volwassenen

Van de volwassen respondenten gaf 74,9% van aan *wel eens* de mobiele telefoon te gebruiken in het verkeer. Wanneer de vragen over online vergaderen hierin worden meegenomen is dit 75,0%. Uitgesplitst naar het telefoongebruik tijdens stilstand en tijdens het rijden of lopen, blijkt dat 73,4% van de volwassen respondenten *wel eens* de telefoon gebruikt tijdens stilstand en 58,7% tijdens het rijden of lopen. Inclusief de respondenten die uitsluitend online vergaderen zijn dit respectievelijk 73,5% en 58,9%. Wanneer de verkeersrollen apart worden bekeken, is te zien dat 64,3% van de fietsers, 73,7% van de automobilisten en 86,6% van de voetgangers de mobiele telefoon *wel eens* gebruiken. *Afbeelding 3.1* toont voor de jaren 2017, 2019, 2021 en 2023 het percentage volwassen respondenten dat aangeeft *wel eens* de telefoon in het verkeer te gebruiken.

Afbeelding 3.1. Percentage volwassen fietsers, automobilisten en voetgangers en volwassenen in alle verkeersrollen samengenomen dat wel eens de telefoon gebruikt in het verkeer uitgesplitst naar 2017, 2019, 2021 en 2023.



Met een chi-kwadraattoets is onderzocht of er statistisch significante verschillen zijn tussen resultaten van de huidige en de vorige Barometer, uit 2021, wat betreft het aandeel volwassen respondenten dat heeft aangegeven de mobiele telefoon *weleens* in het verkeer te gebruiken. Hieruit blijkt dat in 2023 statistisch significant meer respondenten de mobiele telefoon *weleens* gebruiken dan in 2021 ($\chi^2(1) = 11,159, p < 0,001$). Uitgesplitst naar de verschillende verkeersrollen, is te zien dat er een statistisch significant verschil is tussen de twee jaren voor de verkeersrollen fietser ($\chi^2(1) = 6,474, p = 0,011$) en automobilist ($\chi^2(1) = 4,088, p = 0,043$). Het aandeel fietsers en automobilisten dat de mobiele telefoon *weleens* gebruikt is in 2023 hoger dan in 2021. Er blijkt geen statistisch significant verschil te zijn tussen 2023 en 2021 voor de respondenten in de verkeersrol voetganger ($\chi^2(1) = 1266, p = 0,261$).

Sinds de eerste meting in 2017 is het mobiel telefoongebruik in het verkeer, met uitzondering van 2019, elke twee jaar significant toegenomen. Om meer inzicht te verkrijgen in de ontwikkeling over de tijd, is een logistische regressieanalyse uitgevoerd. Deze resulteerde in een statistisch significant regressiemodel ($\chi^2 = 116,723, p < 0,001$). Dit suggereert dat het over de jaren heen in toenemende mate waarschijnlijker is geworden dat iemand de telefoon gebruikt tijdens deelname aan het verkeer. In 2023 is het zelfs 1,5 keer zo waarschijnlijk dat iemand de telefoon gebruikt ten opzichte van 2017 ($B = 0,428, p < 0,001$). In 2021 was dit al 1,3 keer zo waarschijnlijk als in 2017 ($B = 0,254, p < 0,001$). In 2019 was het nog net zo waarschijnlijk als in 2017 dat iemand de telefoon gebruikt in het verkeer.

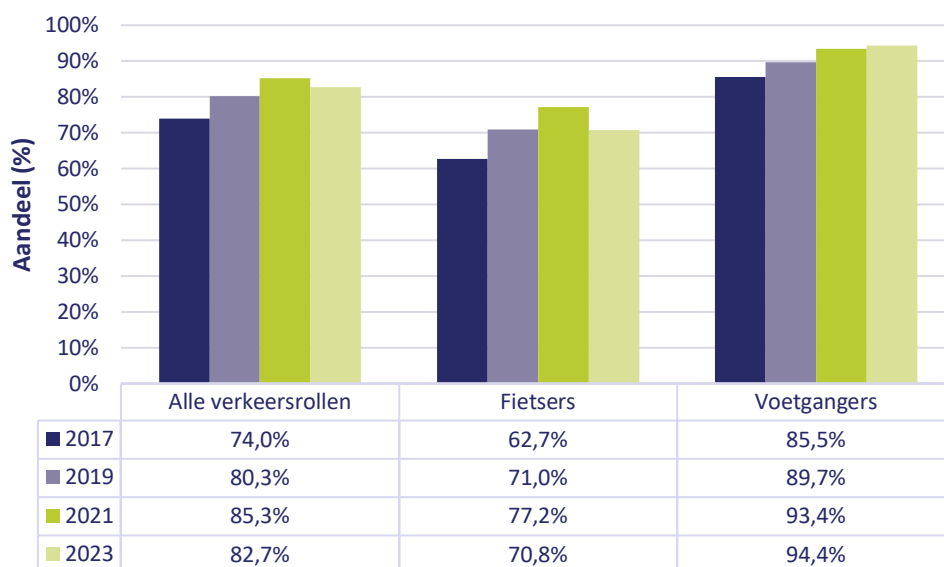
Ook per verkeersrol is met logistische regressieanalyses naar de ontwikkeling door de tijd heen gekeken. Dit resulteerde in drie statistisch significante regressiemodellen (fietsers: $\chi^2 = 11,641, p < 0,001$; automobilisten: $\chi^2 = 42,289, p < 0,001$; voetgangers: $11,641, p < 0,01$). Voor fietsers, is het in 2023 ten opzichte van 2017 1,5 keer zo waarschijnlijk dat iemand de mobiele telefoon in het verkeer gebruikt ($B = 0,423, p < 0,001$). In 2021 was dit 1,2 keer zo waarschijnlijk als in 2017 ($B = 0,212, p = 0,009$). Voor automobilisten is telefoongebruik in het verkeer in 2023 1,7 ($B = 0,539, p < 0,001$) en in 2021 1,4 ($B = 0,355, p < 0,001$) keer zo waarschijnlijk als in 2017. Voor voetgangers is dit respectievelijk 1,4 ($B = 0,365, p < 0,001$) en 1,3 ($B = 0,234, p = 0,031$) keer zo waarschijnlijk. Voor alle verkeersrollen geldt dat telefoongebruik in het verkeer in 2019 net zo waarschijnlijk was als in 2017.

Jongeren

Van de *jongeren* gaf 82,7% aan de telefoon *weleens* te gebruiken in het verkeer. Uitgesplitst naar stilstand en tijdens het rijden of lopen, blijkt dat 80,7% van de jongere respondenten *weleens* de telefoon gebruikt tijdens stilstand en 71,2% tijdens het rijden of lopen. Wanneer hun verkeersrollen apart worden bekeken, is te zien dat 70,8% van de fietsers en 94,4% van de voetgangers de mobiele telefoon *weleens* gebruiken.

Afbeelding 3.2 toont voor de metingen in 2017, 2019, 2021 en 2023 het percentage jongeren dat aangeeft *weleens* de telefoon in het verkeer te gebruiken.

Afbeelding 3.2. Percentage jongere fietsers en voetgangers en jongeren in alle verkeersrollen samengenomen dat weleens de telefoon gebruikt in het verkeer uitgesplitst naar 2017, 2019, 2021 en 2023.



Ook voor de jongeren is met een chi-kwadraattoets onderzocht of er statistisch significante verschillen zijn tussen de resultaten van de *Barometer 2021* en *Barometer 2023*. Hieruit blijkt dat er geen significante verschillen zijn tussen 2021 en 2023 voor de gehele groep ($\chi^2 = 0,734$, $p = 0,392$), en ook niet voor de jongeren als fietser ($\chi^2 = 1,783$, $p = 0,182$) of voetganger ($\chi^2 = 0,427$, $p = 0,514$) apart.

Wanneer we met een regressieanalyse kijken naar de ontwikkeling van het telefoongebruik van de jongeren over alle Barometers heen, zien we een statistisch significant logisch regressiemodel ($\chi^2 = 12,426$, $p = 0,006$). Het blijkt dat het inmiddels 1,6 keer zo waarschijnlijk is dat jongeren de mobiele telefoon gebruiken in 2023 vergeleken met 2017 ($B = 0,522$, $p = 0,011$). In 2021 was dit 2,0 keer zo waarschijnlijk ($B = 0,709$, $p < 0,001$). In 2019 was het nog net zo waarschijnlijk als in 2017 dat een jongere de telefoon gebruikt in het verkeer.

Als we per verkeersrol kijken naar de ontwikkeling over de tijd, blijkt alleen het regressiemodel voor jonge voetgangers statistisch significant: $\chi^2 = 9,104$, $p = 0,028$. Voor jongere voetgangers geldt dat het in 2023 ten opzichte van 2017 3,2 keer zo waarschijnlijk is dat zij de telefoon gebruiken ($B = 1,157$, $p = 0,009$). In 2021 was dit was het 2,4 keer zo waarschijnlijk dat voetgangers mobiele telefoon gebruiken: $B = 0,873$, $p = 0,031$). In 2019 was het telefoongebruik nog net zo waarschijnlijk als in 2017. Het logisch regressiemodel voor de fietsers is niet significant, wat betekent dat telefoongebruik door de jaren heen net zo waarschijnlijk is gebleven als in 2017.

3.1.2 Mate van telefoongebruik

In *Tabel 3.1* wordt de *mate van telefoongebruik* weergegeven per verkeersrol. Dit is de hoogste frequentie die respondenten hebben gerapporteerd op de vragen over specifieke handelingen met de mobiele telefoongebruik in het verkeer.

Tabel 3.1. Mate van telefoongebruik van volwassenen per verkeersrol: hoogst aangegeven frequentie van handeling met de telefoon.

Frequentie mobiel telefoongebruik	Fietser			Automobilist			Voetganger		
	2017	2021	2023	2017	2021	2023	2017	2021	2023
Nooit	45,9%	40,7%	35,7%	34,4%	30,0%	26,3%	18,3%	15,0%	13,4%
Bijna nooit	26,2%	23,9%	21,3%	22,5%	20,3%	19,5%	29,0%	23,3%	19,4%
Tijdens sommige wandelingen/ritten	23,0%	25,2%	26,6%	32,6%	33,7%	34,4%	43,8%	43,8%	41,5%
Tijdens bijna elke wandeling/rit	3,2%	7,5%	8,9%	7,1%	10,8%	12,9%	6,5%	11,9%	16,6%
Tijdens elke wandeling/rit	1,7%	2,6%	7,5%	3,5%	5,1%	6,9%	2,4%	6,0%	9,1%

Met een Mann-Whitney U-test is gekeken of er statistisch significante verschillen zijn tussen de resultaten van de Barometers uit 2023 en 2021. Hieruit blijkt dat de *mate van telefoongebruik* in 2023 hoger is (*Mean rank* = 4472,23) dan in 2021 (*Mean rank* = 4004,84, $U = 7991890,5$, $p < 0,01$). De effectgrootte is echter zeer klein, $r = 0,01$. Wanneer we vergelijken met 2017 (*Mean rank* = 3945,23) blijkt ook dat het telefoongebruik in 2023 significant is toegenomen: *Mean rank* = 4821,53, $U = 7629592$, $p < 0,001$. Ook in dit geval is de effectgrootte zeer klein: 0,01.

Wanneer de afzonderlijke verkeersrollen worden bekeken, dan blijkt dat voor alle verkeersrollen de *mate van telefoongebruik* is toegenomen tussen 2021 en 2023: fietsers (*Mean rank* 2021 = 1337,89, *Mean rank* 2023 = 1505,23, $U = 891366,500$, $r = 0,013$), automobilisten (*Mean rank* 2021 = 1325,57, *Mean rank* 2023 = 1454,47, $U = 875804$, $r = 0,001$) en voetgangers (*Mean rank* 2021 = 1337,30, *Mean rank* 2023 = 1518,51, $U = 889532$, $r = 0,01$). De effectgroottes zijn echter voor alle verkeersrollen zeer klein.

3.1.3 Specifieke handelingen

Volwassenen

Uit de vragen over welke specifieke handelingen respondenten in het verkeer uitvoeren, blijkt net als in 2021 dat volwassen fietsers de mobiele telefoon het meest gebruiken om de navigatie in te stellen (48,7%). Automobilisten gebruiken de mobiele telefoon het meest om handsfree te bellen (59,0%) en voetgangers om berichten te lezen (71,9%). De specifieke handelingen worden weergegeven in *Tabel 3.2*.

Met chi-kwadraattoetsen met een Bonferroni-correctie (zie *Bijlage D.1*) is per handeling onderzocht of er statistisch significante verschillen zijn tussen de Barometer van 2021 en 2023 in het aandeel volwassen respondenten dat de handeling uitvoert. Hieruit blijkt dat in 2023 statistisch significant meer fietsers de navigatie instellen, handsfree bellen, berichten sturen, berichten lezen, de telefoon checken, muziek opzetten en games spelen. Statistisch significant meer automobilisten zetten in 2023 muziek op. Voor de voetgangers geldt dat in 2023 statistisch significant meer van hen handheld én handsfree bellen, de telefoon checken en de navigatie gebruiken.

Wanneer 2023 met 2017 wordt vergeleken (zie ook *Tabel 3.2* en *Bijlage D.2*), geldt voor alle handelingen – met uitzondering van handheld bellen – dat deze inmiddels door meer fietsers worden uitgevoerd. Net als fietsers, zijn ook automobilisten sinds 2017 alle handelingen meer gaan uitvoeren, met uitzondering van handheld bellen. Voor de voetgangers geldt dat *alle* handelingen – zonder uitzondering – door meer respondenten worden uitgevoerd in 2023 dan in 2017. In *Tabel 3.3* worden bijbehorende ‘odds ratio’s’ (OR) en 95%-betrouwbaarheidsintervallen (95%-BI) getoond. Deze odds ratio’s geven weer hoeveel keer waarschijnlijker het is dat de telefoon in 2023 in het verkeer gebruikt wordt dan in de referentiecategorie (2017). Een odds ratio (OR) is statistisch significant wanneer het 95%-betrouwbaarheidsinterval (95%-BI) in z’n geheel boven de 1 ligt, of juist eronder.

*Tabel 3.2. Percentage volwassen respondenten dat aangeeft weleens een bepaalde handeling uit te voeren in het verkeer. * betekent een statistisch significante toename ten opzichte van 2017. ** betekent een statistisch significante toename ten opzichte van zowel 2017 als van 2021.*

Specifieke handeling	Fietser			Automobilist			Voetganger		
	2017	2021	2023	2017	2021	2023	2017	2021	2023
Handheld bellen	33,4%	29,6%	34,4%	21,7%	22,5%	22,2%	64,8%	63,0%	69,6%**
Handsfree bellen	16,7%	24,3%	31,7%**	42,1%	55,7%	59,0%*	34,6%	43,6%	50,6%**
Berichten sturen	31,9%	36,5%	43,1%**	33,6%	38,5%	41,7%*	61,7%	64,7%	68,2%*
Berichten lezen	35,5%	39,8%	46,0%**	39,4%	44,1%	47,8%*	65,2%	69,6%	71,9%*
Iets opzoeken of checken	20,4%	23,5%	34,2%**	18,4%	24,1%	27,9%*	48,3%	55,7%	63,5%**
Maken van foto’s en video’s	28,5%	34,5%	38,8%*	15,3%	20,8%	24,9%*	61,0%	67,7%	71,8%*
Navigatie instellen	27,2%	39,9%	48,7%**	31,8%	50,0%	51,9%*	46,6%	55,8%	64,1%**
Muziek opzetten	16,8%	27,5%	34,9%**	12,1%	30,6%	36,9%**	30,6%	42,4%	47,0%*
Spelen van games	4,3%	7,8%	13,0%**	3,3%	9,5%	11,4%*	13,8%	17,8%	21,4%*
Online vergaderen	-	-	14,5%	-	-	13,7%	-	-	25,0%

Tabel 3.3. Odds ratio’s van de handelingen in 2023 t.o.v. 2017.

Specifieke handeling	Fietser		Automobilist		Voetganger	
	OR	95%-BI	OR	95%-BI	OR	95%-BI
Handheld bellen	1,047	0,886-1,237	1,026	0,845-1,245	1,244	1,052-1,470
Handsfree bellen	2,311	1,907-2,801	1,975	1,678-2,325	1,975	1,678-2,325
Berichten sturen	1,613	1,368-1,902	1,413	1,196-1,669	1,333	1,130-1,571
Berichten lezen	1,546	1,315-1,818	1,410	1,199-1,660	1,369	1,155-1,622
Iets opzoeken of checken	2,031	1,693-2,437	1,713	1,411-2,080	1,864	1,589-2,188
Maken van foto’s en video’s	1,590	1,343-1,882	1,811	1,476-2,223	1,623	1,372-1,919
Navigatie instellen	2,541	2,148-3,007	2,314	1,958-2,723	2,040	1,738-2,395
Muziek opzetten	2,657	2,197-3,214	4,258	3,449-5,256	2,010	1,706-2,367
Spelen van games	3,289	2,385-4,535	3,791	2,631-5,463	1,698	1,376-2,096

Online vergaderen in het verkeer

Aan de 17,8% van de volwassenen die hebben aangegeven in het verkeer weleens online te vergaderen is ook gevraagd op welke manier (beeld, geluid of beide) en aan wat voor type vergaderingen (1-op-1-vergaderingen of groepsvergaderingen) zij deelnemen. 31,3% geeft aan alleen met geluid te vergaderen. 21,0% vergadert alleen met beeld en 47,7% vergadert met beeld én geluid. Verder blijkt dat 27,8% voornamelijk 1-op-1 vergadert en 48,4% voornamelijk deelneemt aan groepsvergaderingen. 23,8% geeft aan beide vergadervormen evenveel bij te wonen. *Tabel 3.4* en *Tabel 3.5* tonen de manier van vergaderen en het type vergadering per verkeersrol.

Tabel 3.4. De manier waarop respondenten online vergaderingen bijwonen in het verkeer, per verkeersrol.

Manier van vergaderen	Fiets	Auto	Voetganger
Alleen geluid	26,6%	40,4%	29,3%
Alleen beeld	23,5%	28,6%	15,6%
Geluid en beeld	49,9%	31,1%	55,1%

Tabel 3.5. Het soort vergadering die respondenten bijwonen in het verkeer, per verkeersrol.

Type vergadering	Fiets	Auto	Voetganger
1-op-1-vergaderingen	27,9%	29,8%	26,7%
Groepsvergaderingen	51,4%	50,8%	45,2%
Allebei evenveel	20,7%	19,4%	28,0%

Jongeren

Ook voor jongeren is per handeling onderzocht hoeveel jongeren deze uitvoeren, en of er verschillen zijn met de resultaten uit 2021 en 2017. Jongere fietsers en voetgangers gebruiken de mobiele telefoon in 2023, net als in 2021, het meest om berichten te lezen (respectievelijk 50,5% en 89,1%, zie Tabel 3.6). Uit chi-kwadraattoetsen met een Bonferroni-correctie (zie Bijlagen D.3 en D.4) blijkt dat er alleen een statistisch significant verschil is in het aandeel jonge voetgangers dat de navigatie instelt (meer dan in 2021 en 2017) en dat berichten leest of iets opzoekt of checkt op de telefoon (meer dan in 2017).

Tabel 3.6. Percentage jongeren dat aangeeft weleens een bepaalde handeling uit te voeren in het verkeer.
* betekent een statistisch significante **toename** ten opzichte van 2017,
** betekent een statistisch significante **toename** ten opzicht van zowel 2017 als 2021.

Specifieke handeling	Fietser			Voetganger		
	2017	2021	2023	2017	2021	2023
Handheld bellen	38,6%	44,3%	37,7%	68,5%	78,3%	79,5%
Handsfree bellen	32,1%	40,5%	35,9%	53,5%	64,6%	68,0%
Berichten sturen	45,8%	54,5%	46,6%	73,8%	83,9%	86,5%
Berichten lezen	50,8%	58,9%	50,5%	76,0%	84,4%	89,1%*
Iets opzoeken of checken	39,4%	44,9%	39,2%	65,4%	75,7%	86,7%*
Maken van foto's en video's	37,4%	40,3%	46,3%	72,9%	82,5%	83,1%
Navigatie instellen	24,2%	46,8%	39,0%	49,2%	57,6%	76,0%**
Muziek opzetten	45,8%	52,4%	51,5%	67,7%	76,4%	77,8%
Spelen van games	10,6%	18,8%	10,6%	36,4%	48,0%	47,9%

3.1.4 Leeftijd

In Tabel 3.7 wordt per verkeersrol en leeftijdscategorie het percentage respondenten getoond dat heeft aangegeven de mobiele telefoon *wleens* in het verkeer te gebruiken. Bij de volwassenen blijkt dat het telefoongebruik bij alle verkeersrollen het hoogste is in de leeftijdscategorie 18 t/m 24 jaar (89,6%, 93,0%, 97,2% voor respectievelijk fietsers, automobilisten en voetgangers). Onder jongeren blijkt het telefoongebruik bij zowel de fietsers als de voetgangers het hoogst in de leeftijdscategorie 15 t/m 17 jaar (respectievelijk 76,0% en 99,0%).

Tabel 3.7. Percentage respondententen dat de mobiele telefoon weleens in het verkeer gebruikt, per leeftijdscategorie en verkeersrol.

Leeftijdscategorie	Fietser			Automobilist			Voetganger		
	2017	2021	2023	2017	2021	2023	2017	2021	2023
12 t/m 14 jaar	55,5%	77,0%	65,3%	-	-	-	76,5%	89,2%	90,7%
15 t/m 17 jaar	71,1%	77,5%	76,0%	-	-	-	93,0%	97,2%	99,0%
18 t/m 24 jaar	73,6%	79,7%	89,6%	71,4%	80,8%	93,0%	94,0%	97,0%	97,2%
25 t/m 34 jaar	71,2%	79,7%	74,6%	78,8%	79,5%	88,1%	91,6%	94,0%	96,3%
35 t/m 44 jaar	58,8%	58,0%	66,8%	68,6%	83,1%	77,9%	84,9%	87,6%	92,2%
45 t/m 54 jaar	50,2%	53,9%	61,7%	69,1%	74,0%	72,5%	82,6%	85,6%	85,6%
55 t/m 64 jaar	42,4%	46,1%	53,7%	55,3%	64,5%	71,6%	75,0%	79,0%	79,1%
65 t/m 80 jaar	38,8%	45,4%	47,7%	40,5%	46,3%	52,6%	69,9%	73,9%	76,8%

Het percentage respondententen dat heeft aangegeven de mobiele telefoon in het verkeer *weleens* te gebruiken tijdens stilstand, is per verkeersrol en leeftijdscategorie te zien in Tabel 3.8. Ook tijdens stilstand blijkt bij de volwassen fietsers, automobilisten en voetgangers het telefoongebruik het hoogst in de leeftijdscategorie 18 t/m 24 (respectievelijk 89,6%, 93,0% en 97,2%). Bij de jonge fietsers en voetgangers blijkt het telefoongebruik tijdens stilstand opnieuw het hoogst in de leeftijdscategorie 15 t/m 17 te zijn (respectievelijk 74,6% en 97,6%).

Tabel 3.8. Percentage respondententen dat de mobiele telefoon weleens tijdens stilstand in het verkeer gebruikt, per leeftijdscategorie en verkeersrol.

Leeftijdscategorie	Fietser			Automobilist			Voetganger		
	2017	2021	2023	2017	2021	2023	2017	2021	2023
12 t/m 14 jaar	55,5%	75,8%	62,5%	-	-	-	76,5%	85,7%	88,2%
15 t/m 17 jaar	69,9%	77,5%	74,6%	-	-	-	91,1%	95,8%	97,6%
18 t/m 24 jaar	73,6%	78,1%	89,6%	71,4%	80,8%	93,0%	88,0%	97,0%	97,2%
25 t/m 34 jaar	71,2%	77,7%	72,4%	77,0%	76,6%	87,7%	89,0%	94,0%	96,3%
35 t/m 44 jaar	56,9%	58,0%	66,3%	68,6%	83,1%	77,1%	81,7%	86,8%	87,6%
45 t/m 54 jaar	49,0%	53,0%	61,4%	69,1%	73,6%	72,0%	79,2%	82,1%	83,7%
55 t/m 64 jaar	41,6%	45,7%	53,7%	55,0%	63,3%	69,3%	69,7%	75,1%	75,5%
65 t/m 80 jaar	37,8%	45,4%	47,5%	39,7%	45,2%	51,9%	59,5%	67,9%	70,4%

In Tabel 3.9 staat per verkeersrol en leeftijdscategorie het percentage respondententen dat heeft aangegeven de mobiele telefoon in het verkeer *weleens* te gebruiken tijdens het rijden of lopen. Net als tijdens stilstand, blijkt bij volwassen fietsers, automobilisten en voetgangers het telefoongebruik tijdens het fietsen/lopen het hoogst in de leeftijdscategorie 18 t/m 24 jaar (80,4%, 78,8% en 96,8% respectievelijk). Bij de jonge fietsers en voetgangers is het telefoongebruik tijdens het fietsen of lopen wederom het hoogst in de leeftijdscategorie 15 t/m 17 jaar (respectievelijk 57,8% en 96,5%).

Tabel 3.9. Percentage respondentent dat de mobiele telefoon weleens *tijdens het rijden/lopen* gebruikt, per leeftijdscategorie en verkeersrol.

Leeftijdscategorie	Fietser			Automobilist			Voetganger		
	2017	2021	2023	2017	2021	2023	2017	2021	2023
12 t/m 14 jaar	42,6%	45,8%	41,2%	-	-	-	66,2%	83,3%	89,4%
15 t/m 17 jaar	64,1%	54,6%	57,8%	-	-	-	91,0%	94,4%	96,5%
18 t/m 24 jaar	57,9%	68,7%	80,4%	32,7%	67,4%	78,8%	87,6%	93,4%	96,8%
25 t/m 34 jaar	53,1%	65,8%	61,2%	65,9%	70,0%	74,6%	90,0%	86,2%	95,3%
35 t/m 44 jaar	37,3%	33,8%	47,0%	54,4%	70,4%	70,1%	79,6%	81,2%	88,4%
45 t/m 54 jaar	25,7%	24,9%	28,6%	49,8%	58,4%	57,3%	69,7%	76,6%	74,8%
55 t/m 64 jaar	13,6%	17,0%	20,9%	35,6%	45,0%	54,8%	60,3%	65,8%	65,8%
65 t/m 80 jaar	7,6%	8,7%	10,0%	24,6%	29,6%	32,6%	60,5%	55,0%	62,6%

Ook is onderzocht of in een bepaalde leeftijdscategorie statistisch significant meer of minder gebruik wordt gemaakt van de telefoon dan in een andere leeftijdsgroep: een 'referentiecategorie'. Omdat het telefoongebruik in de leeftijdscategorie 65 t/m 80 het laagst is, is deze groep als referentiecategorie gebruikt. In *Tabel 3.10* worden de bijbehorende 'odds ratio's' (OR) en 95%-betrouwbaarheidsintervallen (95%-BI) getoond. Voor alle leeftijden (anders dan 65 t/m 80 jaar) geldt dat het statistisch significant waarschijnlijker is dat iemand uit deze groepen de telefoon *wleens* gebruikt in het verkeer (het 95%-BI ligt in alle gevallen boven de 1). Vooral de jongeren in de leeftijdscategorie 15 t/m 17 vallen op: het is 4,9 keer zo waarschijnlijk dat zij de mobiele telefoon gebruiken als dat de oudere volwassenen uit de referentiecategorie dit doen.

Tabel 3.10. Odds ratio (OR) en het 95%-betrouwbaarheidsinterval (95%-BI) van telefoongebruik in verschillende leeftijdscategorieën: mate van waarschijnlijkheid t.o.v. die in de leeftijdscategorie van 65 t/m 80 jaar.

Leeftijdscategorie	OR	95%-BI
12 t/m 14 jaar	4,0	2,0 – 7,9
15 t/m 17 jaar	4,9	2,5 – 9,6
18 t/m 24 jaar	3,0	2,5 – 3,6
25 t/m 34 jaar	3,6	3,0 – 4,2
35 t/m 44 jaar	1,9	1,5 – 2,3
45 t/m 54 jaar	2,0	1,7 – 2,4
55 t/m 64 jaar	1,4	1,3 – 1,5
65 t/m 80 jaar	1	-

3.1.5 Opleiding, geslacht en inkomen

Onderzocht is of geslacht, opleidingsniveau en inkomen samenhangen met meer of minder gebruik van de mobiele telefoon in het verkeer dan een bepaalde referentiecategorie. In *Tabel 3.11* worden de bijbehorende odds ratio's (OR) en 95%-betrouwbaarheidsintervallen (95%-BI) getoond. Er blijkt een statistisch significant effect van geslacht te zijn. Het is 1,3 keer waarschijnlijker dat mannen de mobiele telefoon *wleens* in het verkeer gebruiken dan vrouwen. Daarnaast blijkt dat opleidingsniveau samenhangt met mobiel telefoongebruik. Het is respectievelijk 2,6 en 2,3 keer zo waarschijnlijk is dat hoogopgeleiden en middelbaar opgeleiden de mobiele telefoon *wleens* in het verkeer gebruiken, in vergelijking met laagopgeleiden. Daarnaast blijkt dat het 1,6 keer zo waarschijnlijk is dat mensen met een bovenmodaal inkomen de telefoon *wleens* in het verkeer gebruiken dan mensen met een modaal inkomen. Ook blijkt dat het voor mensen met een benedenmodaal inkomen 1,7 keer zo waarschijnlijk is dat zij de telefoon *wleens* in het verkeer gebruiken.

Tabel 3.11.
Odds ratio (OR) en het 95%-
betrouwbaarheidsinterval
(95%-BI) van telefoongebruik
naar geslacht, opleidings-
niveau en inkomen.

Persoonskenmerken		OR	95%-BI
Geslacht	Man	1,3	1,1 – 1,5
	Vrouw	1	-
Opleidingsniveau	Hoog	2,6	2,1 – 3,2
	Middelbaar	2,3	1,9 – 2,7
	Laag	1	-
Inkomen	Bovenmodaal	1,6	1,3 – 1,9
	Modaal	1	-
	Benedenmodaal	1,7	1,2 – 2,1

3.1.6 Kilometrage automobilisten

Voor de automobilisten is het mobiele telefoongebruik uitgesplitst naar jaarkilometrage (Tabel 3.12) om na te gaan of hoeveel iemand rijdt van invloed is op het telefoongebruik. Het blijkt dat hoe meer men rijdt, hoe vaker men aangeeft *wel eens* de telefoon te gebruiken tijdens het rijden. Zo gebruikt 95,8% van de automobilisten die meer dan 20.000 kilometer per jaar rijden de telefoon *wel eens* in het verkeer. Bij de automobilisten met een lager jaarkilometrage is het percentage lager.

Tabel 3.12. Percentage
automobilist dat de mobiele
telefoon wel eens in het
verkeer gebruikt, uitgesplitst
naar jaarkilometrage.

Jaarkilometrage	Percentage automobilisten dat wel eens de telefoon gebruikt
0 t/m 5.000	61,6%
5.001 t/m 10.000	71,8%
10.001 t/m 15.000	81,0%
15.001 t/m 20.000	87,0%
Meer dan 20.000	95,8%

Op basis van de odds ratio's blijkt dit verband tussen kilometrage en het gebruik van de mobiele telefoon statistisch significant te zijn (zie Tabel 3.13). Vergeleken met automobilisten die 0 t/m 5.000 km per jaar rijden, is het bijna 15 keer zo waarschijnlijk dat men *wel eens* de telefoon gebruikt als men meer dan 20.000 km per jaar rijdt. Alle verschillen met de referentiegroep zijn significant omdat de ondergrens van het 95%-BI groter is dan 1.

Tabel 3.13.
Odds ratio (OR) en het 95%-
betrouwbaarheidsinterval
(95%-BI) van telefoongebruik
naar jaarkilometrage.

Jaarkilometrage	OR	95%-BI
0 t/m 5.000	1	-
5.001 t/m 10.000	1,6	1,2 – 2,2
10.001 t/m 15.000	2,7	1,8 – 4,0
15.001 t/m 20.000	4,3	2,4 – 7,5
Meer dan 20.000	14,5	5,2 – 40,3

Omdat het aandeel telefoongebruikers het hoogste is in de groep 'meer dan 20.000 kilometer', is er een uitsplitsing gemaakt naar leeftijd, opleiding en geslacht van deze groep. Zie Tabel 3.14 voor de verdeling over de betreffende categorieën. Uit de tabel blijkt dat de groep voor bijna driekwart bestaat uit mannen, dat bijna de helft hoogopgeleid is en dat de helft een bovenmodaal inkomen heeft. Verder geeft 90,6% van de automobilisten die meer dan 20.000 km per jaar rijden

aan dit in ieder geval *wel eens* zakelijk te doen. De grootste groep hiervan (48,8%) rijdt daarbij in de eigen personenauto.

Tabel 3.14.
Persoonskenmerken van automobilisten die meer dan 20.000 kilometer per jaar rijden en weleens de mobiele telefoon gebruiken.

Persoonskenmerken > 20.000 km/jaar		%
Geslacht	Man	72,5%
	Vrouw	27,5%
Opleidingsniveau	Hoog	40,2%
	Middelbaar	48,9%
	Laag	10,9%
Inkomen	Bovenmodaal	50,5%
	Modaal	9,9%
	Benedenmodaal	5,5%
	Onbekend	34,1%

3.1.7 Redenen om de telefoon te gebruiken

Aan alle respondenten is gevraagd wat de drie belangrijkste redenen zijn om de telefoon in het verkeer te gebruiken. De meest genoemde reden voor volwassen fietsers en automobilisten is dat ze het handig vinden (38,1% resp. 44,1%), gevolgd door dat zij bereikbaar willen zijn in geval van nood (27,2% resp. 36,2%). Ten derde gebruiken de fietsers de telefoon uit gewoonte (19,2%) en automobilisten omdat zij altijd bereikbaar willen zijn (20,9%). Volwassen voetgangers hebben het meest aangegeven dat ze bereikbaar willen zijn in geval van nood (42,6%), gevolgd door dat ze het handig vinden (33,4%) en uit gewoonte (27,9%). Jongeren op de fiets en te voet blijken de telefoon vooral uit gewoonte te gebruiken (respectievelijk 36,8% en 47,7%), en ten tweede omdat ze het handig vinden (30,8% en 32,1%). Als derde geven jonge fietsers aan het te gebruiken uit nieuwsgierigheid (27,9%) en jonge voetgangers omdat ze zich vervelen/uit tijdverdrijf (28,3%). Tabel 3.15 toont per verkeersrol hoeveel procent van de respondenten een bepaalde reden heeft gekozen.

Tabel 3.15.
Antwoorden op de vraag wat de belangrijkste redenen waren om de telefoon te gebruiken. Respondenten konden maximaal drie antwoorden geven.

Redenen voor telefoongebruik	Volwassenen			Jongeren	
	Fietser	Automobilist	Voetganger	Fietser	Voetganger
Uit verveling/tijdverdrijf	9,3%	7,8%	14,2%	9,5%	28,3%
Ik wil niks missen	7,4%	4,8%	5,2%	16,2%	16,7%
Het is handig	38,1%	44,1%	33,4%	30,8%	32,1%
Bereikbaar voor noodgevallen	27,2%	36,2%	42,6%	16,2%	14,1%
Uit gewoonte	19,2%	14,0%	27,9%	36,8%	47,7%
Om reistijd nuttig te besteden	6,3%	7,9%	10,0%	1,2%	13,1%
In verband met werkafspraken	11,2%	18,0%	13,6%	6,8%	3,9%
Ik wil altijd bereikbaar zijn	14,8%	20,9%	19,7%	19,6%	19,9%
Uit nieuwsgierigheid	18,5%	17,1%	21,7%	27,9%	27,9%
Anders	4,0%	2,9%	3,9%	0,8%	4,3%
Niet van toepassing	19,1%	7,7%	8,0%	-	-

3.1.8 Bewustzijn telefoongebruik

Aan respondenten is gevraagd of ze hun mobiele telefoongebruik in het verkeer een probleem vinden. De reacties op deze vraag worden in *Tabel 3.16* weergegeven. Van de volwassenen fietsers geeft 39,0% aan hun mobiele telefoongebruik geen probleem te vinden. Van de automobilisten is dit 40,2% en van de volwassen voetgangers is dit 59,0%.

Tabel 3.16.
Antwoorden op de vraag of respondenten hun telefoongebruik in het verkeer een probleem vinden.

Verkeersrol		Ja	Enigszins	Nee	Niet van toepassing, ik gebruik mijn telefoon niet
Volwassenen	Fietser	10,8%	18,7%	39,0%	31,5%
	Automobilist	9,9%	18,9%	40,2%	31,0%
	Voetganger	5,5%	20,3%	59,0%	15,2%
Jongeren	Fietser	5,2%	29,0%	46,4%	19,5%
	Voetganger	6,5%	3,8%	72,9%	6,7%

Vervolgens is aan deze groep gevraagd waarom zij dit geen probleem vinden. De volwassen fietsers die het geen probleem vinden, geven aan dat ze de telefoon veilig gebruiken (30,9%) of dat ze de telefoon bijna niet gebruiken tijdens het fietsen (62,6%). Automobilisten geven als reden dat ze vinden dat zij de telefoon veilig gebruiken (23,1%) of dat ze de telefoon bijna niet gebruiken (68,7%). Van de voetgangers meldt 54,3% dat ze de telefoon veilig gebruiken als ze dat doen en 42% zegt de telefoon bijna niet te gebruiken. Onder jongeren blijkt dat 46,4% van de fietsers en 72,9% van de voetgangers hun mobiel telefoongebruik in het verkeer geen probleem vinden. Van de jonge voetgangers die het geen probleem vinden, geeft 69,1% aan de telefoon veilig te gebruiken en 29,9% geeft aan de telefoon bijna niet te gebruiken. Van de fietsers geeft 39,5% aan dat ze de telefoon veilig gebruiken en 58,2% geeft aan de telefoon bijna niet te gebruiken.

Ten slotte is gevraagd of respondenten minder vaak hun telefoon in het verkeer zouden willen gebruiken. *Tabel 3.17* geeft de reacties hierop weer. Van de volwassen fietsers gaf 10,6% aan het telefoongebruik te willen verminderen. Van de automobilisten en volwassen voetgangers was dit respectievelijk 14,7% en 13,9%. Van de jongeren gaf 22,4% van de fietsers en 11,3% van de voetgangers aan het telefoongebruik te willen verminderen. Aan jongeren is de optie 'Niet van toepassing, ik gebruik mijn telefoon niet' niet voorgelegd.

Tabel 3.17. Intentie om telefoongebruik in het verkeer te verminderen uitgesplitst naar verkeersrol.

Verkeersrol		Ja	Misschien	Nee	Niet van toepassing, ik gebruik mijn telefoon niet
Volwassenen	Fietser	10,6%	9,0%	16,5%	64%
	Automobilist	14,7%	7,9%	17,3%	60,2%
	Voetganger	13,9%	18,9%	30,2%	37%
Jongeren	Fietser	22,4%	30,1%	47,4%	-
	Voetganger	11,3%	44,0%	44,7%	-

3.1.9 Relatie met algemeen telefoongebruik

Aan het begin van de vragenlijst is aan de volwassen respondenten gevraagd hoe vaak zij in het algemeen (niet specifiek buiten het verkeer om) privé of voor hun werk bellen of berichten versturen met de mobiele telefoon. Respondenten konden voor het bellen antwoord op een schaal van (1) 'meer dan 10 keer per dag' tot (9) 'nooit' en voor het sturen van berichten op een schaal van (1) 'meer dan 100 per dag' tot (11) 'nooit'. Met Mann-Whitney U-toetsen is onderzocht of er tussen 2021 en 2023 verschillen zijn in het aantal berichten en telefoontjes zowel privé als

voor werk. Uit de resultaten blijkt dat er in 2023 statistisch significant vaker berichten privé werden gestuurd (*Mean rank* = 4314,53) dan in 2021 (*Mean rank* = 4127,14, $U = 8510858$, $p < 0,001$). Ook blijkt dat er in 2023 statistisch significant vaker berichten zakelijk werden gestuurd (*Mean rank* = 3460,02) dan in 2021 (*Mean rank* = 3119,69, $U = 4861061,500$, $p < 0,001$). De effectgrootte is voor beide effecten zeer klein: $r = 0,001$. Daarnaast blijkt dat respondenten in 2023 niet vaker privé bellen (*Mean rank* = 4266,18) vergeleken met 2021 (*Mean rank* = 4184,59, $U = 8752883,500$, $p = 0,119$). Wel blijkt dat in 2023 respondenten statistisch significant vaker zakelijk bellen (*Mean rank* = 3526,35) vergeleken met 2021 (*Mean rank* = 3292,83, $U = 5419127,500$, $p < 0,001$). De effectgrootte is zeer klein ($r = 0,001$).

Met een Spearman-correlatie is vervolgens onderzocht of er een statistisch verband is tussen hoe vaak respondenten in het algemeen de telefoon gebruiken en de *frequentie van telefoongebruik* in het verkeer (gemiddelde van de frequentie van alle handelingen met de telefoon in het verkeer; zie *Paragraaf 2.3*). Hieruit blijkt voor het versturen van berichten in het algemeen (zowel privé als zakelijk) een significant matig positief verband te bestaan met de frequentie van telefoongebruik in het verkeer. Het voeren van telefoongesprekken in het algemeen (zowel privé als zakelijk) vertoont een zwak positief verband met de frequentie van telefoongebruik in het verkeer (zie *Tabel 3.18*). Wanneer het versturen van berichten of telefoongesprekken in het algemeen zowel privé als zakelijk toeneemt, neemt ook het mobiele telefoongebruik in het verkeer toe.

Tabel 3.18. Correlatie tussen hoe vaak respondenten de telefoon in het algemeen gebruiken en de frequentie van telefoongebruik in het verkeer.

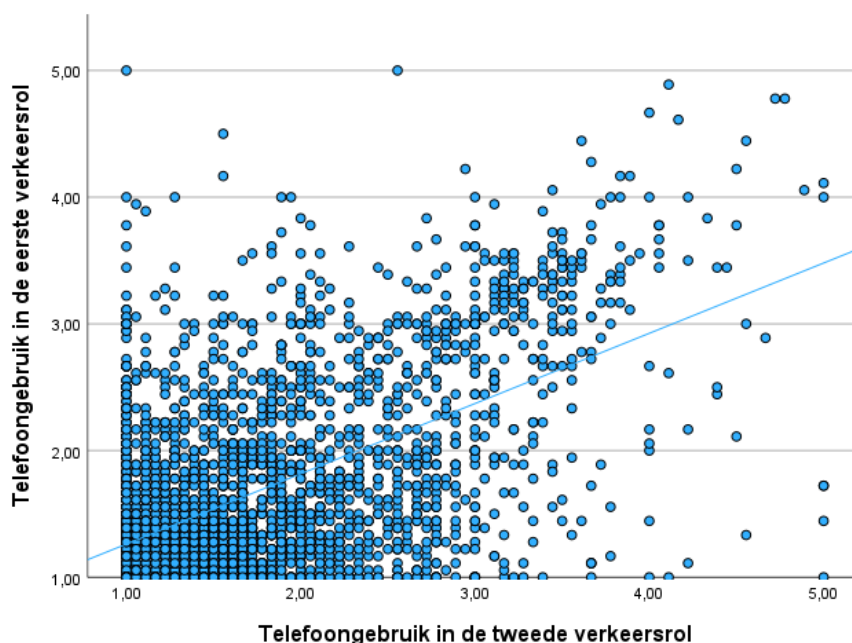
Variabele	Spearman's correlatiecoëfficiënten
Privé versturen van berichten	$r_s(3675) = 0,417$, $p < 0,001$
Zakelijk versturen van berichten	$r_s(2913) = 0,390$, $p < 0,001$
Privé telefoongesprekken voeren	$r_s(3682) = 0,237$, $p < 0,001$
Zakelijk telefoongesprekken voeren	$r_s(3020) = 0,299$, $p < 0,001$

3.1.10 Relatie tussen de eerste en tweede verkeersrol

Voor alle volwassenen is het mobiele telefoongebruik in twee verkeersrollen bekend. Een respondent die de gehele vragenlijst als automobilist heeft ingevuld, heeft bijvoorbeeld ook 'als fietser' de vragen over het uitvoeren van specifieke handelingen met de telefoon in het verkeer beantwoord. Hiervan is de *frequentie van telefoongebruik* berekend zoals beschreven in *Paragraaf 2.3*. Om de relatie tussen het mobiele telefoongebruik in de eerste en de tweede verkeersrol te berekenen is er een Spearman-correlatie berekend. Hieruit blijkt een matig sterk positief verband tussen de *frequentie van telefoongebruik* in de verkeersrollen: $r_s(4012) = 0,546$, $p < 0,001$. Oftewel, hoe vaker een respondent de mobiele telefoon in de ene verkeersrol gebruikt, hoe vaker hij of zij dit ook in een andere verkeersrol doet (zie *Afbeelding 3.3*).

Daarnaast is er bij volwassen respondenten gekeken hoe sterk de *frequentie van telefoongebruik* in de *specifieke* verkeersrollen samenhangt. De Spearman-correlaties tussen de vijf mogelijke combinaties tonen allemaal een sterk, positief verband (zie *Tabel 3.19*).

Afbeelding 3.3. Scatterplot van de frequentie van telefoongebruik: gemiddelde van alle aangegeven frequenties van handelingen (1 = nooit, 5 = tijdens elke rit) voor de eerste en de tweede verkeersrol.



Tabel 3.19. Correlatie tussen de frequentie van telefoongebruik in specifieke eerste en tweede verkeersrollen.

Eerste verkeersrol	Tweede verkeersrol	Spearman's correlatiecoëfficiënt
Fietser	Automobilist	$r_s(697) = 0,672, p < 0,001$
Fietser	Voetganger	$r_s(723) = 0,732, p < 0,001$
Voetganger	Fietser	$r_s(645) = 0,628, p < 0,001$
Automobilist	Fietser	$r_s(691) = 0,684, p < 0,001$
Voetganger	Automobilist	$r_s(615) = 0,711, p < 0,001$

3.1.11 Fietzers met een e-bike

Tabel 3.20 toont het telefoongebruik van 477 fietsers die hebben aangegeven regelmatig een 'e-bike'⁸ te gebruiken, ongeacht of ze ook andere typen fietsen gebruiken. Van deze groep fietsers gebruikt 64,8% weleens de mobiele telefoon. Het telefoongebruik is het hoogst in de leeftijdscategorie van 18 t/m 24 jaar (100%).

Tabel 3.20. Percentage mobiel telefoongebruik (weleens) onder volwassen respondenten die regelmatig een e-bike gebruiken.

Leeftijdscategorie	Regelmatig e-bike	Telefoongebruik
18 t/m 24 jaar	43	100%
25 t/m 34 jaar	58	76,5%
35 t/m 44 jaar	62	67,7%
45 t/m 54 jaar	70	63,7%
55 t/m 64 jaar	93	63,6%
65 t/m 80 jaar	151	50,3%
Alle leeftijden	477	64,8%



8. Hier wordt een elektrische fiets met trapondersteuning tot snelheden van circa 25 km/uur (formeel: pedelec) bedoeld. In de vragenlijst is deze aangeduid met de populaire term 'e-bike'.

Er waren 329 respondenten die bij de vraag welke fietsen zij regelmatig gebruiken *alleen* de e-bike hebben aangevinkt. Van deze groep gebruikt 68,9% de telefoon *weleens*. Tabel 3.21 toont het telefoongebruik van deze groep respondenten per leeftijdscategorie. Hier lijkt te gelden: hoe jonger de gebruikers, hoe groter het aandeel telefoongebruikers. Hier geldt echter dat het aantal gebruikers van uitsluitend e-bikes in met name de leeftijdscategorie 18 t/m 24 erg laag is.

Tabel 3.21. Percentage mobiel telefoongebruik (weleens) onder volwassen respondenten die *alleen een e-bike* gebruiken.

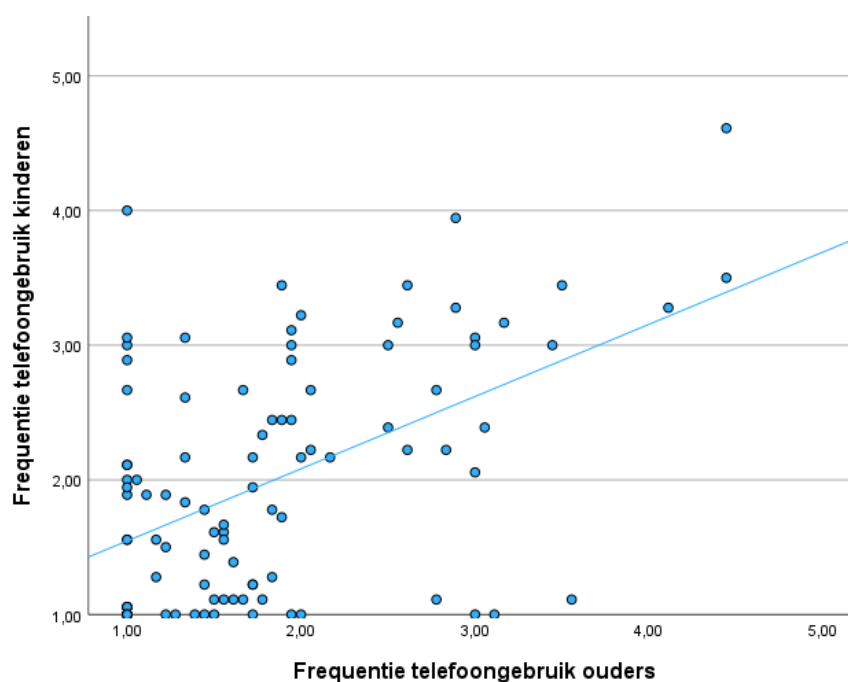
Leeftijdscategorie	Uitsluitend e-bike	Telefoongebruik
18 t/m 24 jaar	11	100%
25 t/m 34 jaar	38	70,1%
35 t/m 44 jaar	38	66,6%
45 t/m 54 jaar	52	61,1%
55 t/m 64 jaar	67	59,9%
65 t/m 80 jaar	123	47,9%
Alle leeftijden	329	68,9%

Ten slotte is er met een chi-kwadraattoets onderzocht of de *mate van telefoongebruik* verschilt tussen de groep fietsers die uitsluitend een e-bike te gebruiken en de rest van de fietsers. Hieruit blijkt dat er wat dat betreft geen significant verschil is tussen e-bikerijders en de rest van de fietsers: $\chi^2(1) = 0,211, p = 0,878$.

3.1.12 Ouders en hun kinderen

Aan het onderzoek uit 2023 hebben 98 ouder-kindparen deelgenomen. Om te onderzoeken of er een verband is tussen het telefoongebruik van de ouders en het telefoongebruik van hun kinderen, is de Spearman-correlatiecoëfficiënt berekend met de variabele *frequentie van telefoongebruik*. Hieruit blijkt een matig, positief verband tussen het telefoongebruik van ouders en hun kind: $\rho(100) = 0,451, p < 0,005$. Oftewel, hoe vaker ouders hun mobiele telefoon in het verkeer gebruiken, hoe vaker hun kinderen dit ook doen (zie *Afbeelding 3.4*).

Afbeelding 3.4. Scatterplot van de frequentie van telefoongebruik (1 = nooit, 5 = tijdens elke rit) van volwassenen en hun kinderen.



3.2 Overtredingen en ongevallen

3.2.1 Overtredingen

Aan de respondenten is gevraagd of zij in het afgelopen jaar verkeersboetes hebben ontvangen en of deze gerelateerd waren aan mobiel telefoongebruik. Zeven volwassen fietsers en zeven volwassen automobilisten hebben een boete ontvangen voor het gebruik van een mobiele telefoon. Van de jongeren heeft één fietser een boete ontvangen voor het gebruik van een mobiele telefoon.

Daarnaast is aan de respondenten gevraagd hoe hoog zij de kans inschatten dat ze een boete krijgen wanneer ze hun mobiele telefoon gebruiken op de fiets of in de auto (zie *Tabel 3.22*). Meer dan de helft (55,3%) van de volwassen fietsers schat de kans op een boete laag tot zeer laag in. Van de automobilisten schat 43,3% de kans op een boete voor mobiel telefoongebruik (zeer) laag in. Van de jongere fietsers schat 43,4% de kans van een boete voor mobiel telefoongebruik (zeer) laag in.

Tabel 3.22. Inschatting van de kans op een boete voor het gebruiken van de mobiele telefoon.

Verkeersrol		Zeer hoog	Hoog	Niet hoog/laag	Laag	Zeer laag
Volwassenen	Fietser	5,9%	15,5%	23,3%	23,7%	31,6%
	Automobilist	10,5%	19,5%	26,6%	19,4%	23,9%
Jongeren	Fietser	6,1%	20,4%	29,9%	25,2%	18,4%

Aan respondenten is ook gevraagd wat zij van de hoogte van de boete vinden wanneer ze hun mobiele telefoon in het verkeer gebruiken (zie *Tabel 3.23*). De hoogte van de boetes ten tijde van het uitzetten van de vragenlijst werd bij deze vragen vermeld: €140,- op de fiets en €350,- in de auto. Bijna een kwart van de volwassen fietsers (37,3%) en 42,7% van de automobilisten vinden de boete (zeer) hoog. Jongeren lijken de hoogte van de boete vaker (zeer) hoog te vinden dan volwassenen (77,3%).

Tabel 3.23. Mening over de hoogte van de boete.

Verkeersrol		Zeer hoog	Hoog	Niet hoog/laag	Laag	Zeer laag
Volwassenen	Fietser	9,7%	27,6	36,7%	15,7%	10,4%
	Automobilist	13,8%	28,9%	29,6%	17,7%	9,9%
Jongeren	Fietser	29,4%	47,9%	17,0%	2,6%	3,2%

3.2.2 Ongevallen

Volwassenen

In de Barometer van 2023 is op een andere manier gevraagd naar de ongevalsbetrokkenheid van respondenten dan in de eerdere Barometers. Allereerst is er gevraagd of men in de afgelopen 12 maanden, al dan niet veroorzaakt door mobiel telefoongebruik, een (bijna-)ongeval heeft meegemaakt, zoals een botsing of bijna-botsing met een andere verkeersdeelnemer. De antwoorden op deze vraag zijn te vinden in *Bijlage E.1*. Wanneer een respondent hier heeft aangegeven een of meer (bijna-)ongevallen te hebben meegemaakt, is gevraagd of het telefoongebruik van de respondent, van de andere partij, of van beide partijen hier een rol bij heeft gespeeld. In *Tabel 3.24*, *Tabel 3.25* en *Tabel 3.26* worden de antwoorden per verkeersrol getoond. Let op dat de percentages in deze tabellen berekend zijn over de gehele groep volwassenen.

Tabel 3.24. Percentage volwassen **fietsers** dat aangeeft dat de mobiele telefoon een rol speelde bij het (bijna-)ongeval.

	Eigen gebruik	Gebruik ander	Allebei
Botsing met een ander voertuig of verkeersdeelnemer	14 (1,1%)	51 (4,1%)	26 (2,1%)
Bijna-botsing met een ander voertuig of verkeerdeelnemer	24 (2,0%)	95 (7,7%)	20 (1,6%)
Val met de fiets	22 (1,7%)	29 (2,3%)	24 (2%)
Bijna-val met de fiets	28 (2,3%)	39 (3,2%)	21 (1,7%)
Botsing met een object	27 (2,2%)	27 (2,2%)	18 (1,4%)
Bijna-botsing met een object	26 (2,1%)	41 (3,3%)	17 (1,4%)
Van de weg raken	26 (2,1%)	36 (2,9%)	15 (1,2%)
Bijna van de weg afraken	26 (2,1%)	28 (2,3%)	24 (2,0%)

Tabel 3.25. Percentage volwassen **automobilisten** dat aangeeft dat de mobiele telefoon een rol speelde bij het (bijna-)ongeval

	Eigen gebruik	Gebruik ander	Allebei
Botsing met een ander voertuig of verkeersdeelnemer	23 (1,9%)	31 (2,6%)	10 (0,8%)
Bijna-botsing met een ander voertuig of verkeerdeelnemer	11 (0,9%)	60 (5,0%)	11 (0,9%)
Botsing met een object	13 (1,1%)	21 (1,7%)	19 (1,6%)
Bijna-botsing met een object	8 (0,6%)	40 (3,4%)	15 (1,2%)
Van de weg raken	21 (1,8%)	30 (2,5%)	8 (0,7%)
Bijna van de weg afraken	24 (2,0%)	30 (2,5%)	17 (1,4%)

Tabel 3.26. Percentage volwassen **voetgangers** dat aangeeft dat de mobiele telefoon een rol speelde bij het (bijna-)ongeval

	Eigen gebruik	Gebruik ander	Allebei
Botsing met een ander voertuig of verkeersdeelnemer	21 (1,7%)	21 (1,7%)	13 (1,0%)
Bijna-botsing met een ander voertuig of verkeerdeelnemer	24 (1,9%)	49 (3,9%)	14 (1,1%)
Botsing met een object	44 (3,5%)	26 (2,1%)	3 (0,2%)
Bijna-botsing met een object	54 (4,3%)	29 (2,3%)	13 (1,0%)
Van de weg raken	26 (2,1%)	13 (1,0%)	9 (0,7%)
Bijna van de weg afraken	28 (2,2%)	19 (1,5%)	14 (1,1%)

Jongeren

Ook de jongeren zijn gevraagd naar hun ongevalsbetrokkenheid. Het aandeel jongeren dat, al dan niet veroorzaakt door mobiel telefoongebruik, een (bijna-)ongeval heeft meegemaakt is te vinden in *Bijlage E.2*. Het percentage jongeren dat aangeeft dat mobiel telefoongebruik een rol heeft gespeeld bij het ongeval wordt per verkeersrol getoond in *Tabel 3.27* en *Tabel 3.28*. De percentages in deze tabellen zijn, net als bij de volwassenen, berekend over de gehele groep jongeren. Het aantal jongeren dat vervolgens aangeeft dat het komt doordat de telefoon een rol heeft gespeeld blijkt zeer laag.

Tabel 3.27. Percentage jonge fietsers dat aangeeft dat de mobiele telefoon een rol speelde bij het (bijna-)ongeval

	Eigen gebruik	Gebruik ander	Allebei
Botsing met een ander voertuig of verkeersdeelnemer	4 (2,4%)	1 (0,6%)	1 (0,7%)
Bijna-botsing met een ander voertuig of verkeerdeelnemer	3 (1,9%)	4 (2,8%)	3 (1,7%)
Val met de fiets	3 (2,1%)	2 (1,2%)	-
Bijna-val met de fiets	3 (2,1%)	3 (2,0%)	1 (0,7%)
Botsing met een object	5 (2,9%)	1 (0,7%)	3 (1,8%)
Bijna-botsing met een object	5 (2,9%)	2 (1,2%)	2 (1,2%)
Van de weg raken	2 (1,2%)	3 (1,7%)	3 (1,7%)
Bijna van de weg afraken	6 (3,6%)	3 (1,8%)	2 (1,3%)

Tabel 3.28. Percentage jonge voetgangers dat aangeeft dat de mobiele een rol speelde bij het (bijna-)ongeval

	Eigen gebruik	Gebruik ander	Allebei
Botsing met een ander voertuig of verkeersdeelnemer	3 (2,0%)	3 (2,0%)	4 (2,7%)
Bijna-botsing met een ander voertuig of verkeerdeelnemer	5 (3,0%)	6 (4,1%)	1 (0,6%)
Botsing met een object	12 (7,7%)	2 (1,5%)	4 (2,5%)
Bijna-botsing met een object	18 (11,7%)	5 (3,1%)	3 (2,1%)
Van de weg raken	5 (3,2%)	3 (2,1%)	1 (0,6%)
Bijna van de weg afraken	6 (3,7%)	5 (3,3%)	3 (1,7%)

3.3 Psychologische factoren

In de *Barometer 2023* zijn vijf psychologische factoren onderzocht die mogelijk een verband hebben met mobiel telefoongebruik in het verkeer. Deze factoren waren:

1. Gewoontegedrag (G)
2. Vertrouwen in de eigen bekwaamheid (V)
3. Sociale norm (SN)
4. Sociale druk (SD)
5. Risicoperceptie (R)

Tabel 3.29 toont zowel voor alle verkeersrollen samen als per verkeersrol het aandeel respondenten dat gewoontegedrag vertoont (G), vertrouwen heeft in de eigen bekwaamheid om de mobiele telefoon in het verkeer te gebruiken (V), een omgeving heeft die een positieve houding heeft ten aanzien van mobiel telefoongebruik (SN), vanuit de sociale omgeving druk voelt om bereikbaar te zijn (SD), en het gebruik van de mobiele telefoon in het verkeer gevaarlijk vindt (R). Meer informatie over de berekening van de betreffende variabelen is te vinden in *Paragraaf 2.3*.

Tabel 3.29. Percentage respondententen per psychologische factor.

	Verkeersrol	G	V	SN	SD	R
Volwassenen	Alle verkeersrollen	69,1%	24,9%	45,9%	65,8%	72,0%
	Fietser	68,2%	17,4%	35,5%	63,7%	78,7%
	Automobilist	70,9%	10,4%	29,2%	61,1%	86,4%
	Voetganger	68,2%	48,5%	73,2%	72,4%	50,7%
Jongeren	Alle verkeersrollen	87,1%	50,3%	72,2%	82,3%	49,2%
	Fietser	86,7%	24,0%	50,6%	75,3%	67,1%
	Voetganger	87,4%	76,4%	93,7%	89,3%	31,4%

Om de relatie tussen deze psychologische factoren en het gebruik van de mobiele telefoon in het verkeer te onderzoeken zijn hiërarchische regressieanalyses uitgevoerd. De *frequentie van telefoongebruik* is hierbij de afhankelijke variabele. Als eerste stap zijn telkens de demografische variabelen (leeftijd, geslacht en bij de volwassenen ook opleidingsniveau) opgenomen, en als tweede stap de vijf psychologische factoren. In tegenstelling tot bij de voorgaande Barometers zijn de vijf psychologische factoren in dezelfde regressieanalyse opgenomen zodat er rekening gehouden kan worden met de onderlinge samenhang. Variabelen die zeer weinig variantie verklaren worden op deze manier echter niet uitgesloten. De analyse is zowel voor alle verkeersrollen samen als per verkeersrol uitgevoerd. De resultaten hiervan worden in de volgende twee paragrafen besproken. In *Bijlage F* zijn de bijbehorende analyse-uitkomsten te vinden. De resultaten worden weergegeven in volgorde van afnemende impact (regressiecoëfficiënt).

3.3.1 Volwassenen

Uit de regressieanalyse met alle volwassenen blijkt dat het mobiele telefoongebruik in het verkeer wordt voorspeld door:

- **Vertrouwen in de eigen bekwaamheid:** een groter vertrouwen gaat samen met meer telefoongebruik;
- **Sociale norm:** meer telefoongebruik naarmate de sociale omgeving daar positiever tegenover staat;
- **Risicoperceptie:** een lagere risicoperceptie gaat samen met meer telefoongebruik;
- **Sociale druk:** meer telefoongebruik naarmate de sociale druk in de omgeving hoger is.

Uit de regressieanalyse met de volwassenen in de verkeersrol *fietser* blijkt dat het mobiele telefoongebruik in het verkeer wordt voorspeld door:

- **Vertrouwen in de eigen bekwaamheid:** een groter vertrouwen gaat samen met meer telefoongebruik;
- **Sociale norm:** meer telefoongebruik naarmate de sociale omgeving daar positiever tegenover staat;
- **Risicoperceptie:** een lagere risicoperceptie gaat samen met meer telefoongebruik.

Uit de regressieanalyse met de volwassenen in de verkeersrol *automobilist* blijkt dat het mobiele telefoongebruik in het verkeer wordt voorspeld door:

- **Vertrouwen in de eigen bekwaamheid:** een groter vertrouwen gaat samen met meer telefoongebruik;
- **Risicoperceptie:** een lagere risicoperceptie gaat samen met meer telefoongebruik;
- **Sociale norm:** meer telefoongebruik naarmate de sociale omgeving daar positiever tegenover staat;
- **Sociale druk:** meer telefoongebruik naarmate de sociale druk in de omgeving hoger is.

Uit de regressieanalyse met de volwassenen in de verkeersrol *voetganger* blijkt dat het mobiele telefoongebruik in het verkeer wordt voorspeld door:

- › **Vertrouwen in de eigen bekwaamheid:** een groter vertrouwen gaat samen met meer telefoongebruik;
- › **Gewoontegedrag:** meer telefoongebruik naarmate men dit meer uit gewoonte doet;
- › **Sociale norm:** meer telefoongebruik naarmate de sociale omgeving daar positiever tegenover staat;
- › **Sociale druk:** meer telefoongebruik naarmate de sociale druk in de omgeving hoger is.

3.3.2 Jongeren

Uit de regressieanalyse met alle jongeren blijkt dat het mobiele telefoongebruik in het verkeer wordt voorspeld door:

- › **Vertrouwen in de eigen bekwaamheid:** een groter vertrouwen gaat samen met meer telefoongebruik;
- › **Sociale norm:** meer telefoongebruik naarmate de sociale omgeving daar positiever tegenover staat;
- › **Gewoontegedrag:** meer telefoongebruik naarmate men dit meer uit gewoonte doet.

Uit de regressieanalyse met de jongeren in de verkeersrol *fietser* blijkt dat het mobiele telefoongebruik in het verkeer wordt voorspeld door:

- › **Vertrouwen in de eigen bekwaamheid:** een groter vertrouwen gaat samen met meer telefoongebruik;
- › **Sociale norm:** meer telefoongebruik naarmate de sociale omgeving daar positiever tegenover staat.

Uit de regressieanalyse met de jongeren in de verkeersrol *voetganger* blijkt dat het mobiele telefoongebruik in het verkeer wordt voorspeld door het **vertrouwen in de eigen bekwaamheid:** een groter vertrouwen gaat samen met meer telefoongebruik.

4 Discussie en conclusie

De tweejaarlijkse Barometer heeft als doel om de ontwikkeling van het mobiel telefoongebruik in het verkeer in kaart te brengen. Dit gebeurt middels een online vragenlijst die onder een representatieve steekproef van volwassen fietsers, automobilisten en voetgangers wordt uitgezet. Daarnaast is een aantal jongere fietsers en voetgangers bevroegd. In dit hoofdstuk worden de belangrijkste uitkomsten van de vierde meting van de Barometer beschreven, bediscussieerd en verwerkt in een conclusie.

Uit deze *Barometer 2023* blijkt dat het telefoongebruik in het verkeer wederom significant is toegenomen ten opzichte van de vorige meting. Het aandeel volwassenen dat de telefoon *welens* in het verkeer gebruikt is gestegen van 72% (2021) naar 75% (2023). Ten opzichte van de eerste Barometer uit 2017 is het inmiddels 1,5 keer zo waarschijnlijk geworden dat iemand de mobiele telefoon in het verkeer gebruikt. Als er naar volwassenen in specifieke verkeersrollen wordt gekeken, zijn er sinds de vorige meting in 2021 significante stijgingen te zien in het aandeel fietsers en automobilisten dat de mobiele telefoon *welens* in het verkeer gebruikt. Het aandeel voetgangers dat dat *welens* doet is niet significant gestegen. In de Barometer van 2021 werd voor deze drie verkeersrollen hetzelfde gevonden ten opzichte van 2019: een significante stijging onder fietsers en automobilisten en geen significante stijging onder voetgangers. Verder blijkt niet alleen dat meer volwassenen de mobiele telefoon in het verkeer zijn gaan gebruiken, maar ook dat de mobiele telefoon vaker wordt gebruikt. De *mate van telefoongebruik* is namelijk in alle verkeersrollen significant gestegen. Deze toenames zijn zorgelijk omdat telefoongebruik in het verkeer over het algemeen als onveilig wordt beschouwd, hoewel nog niet bekend is hoeveel hoger het risico precies is en voor welke specifieke handelingen dat dan geldt. Voor de groep jongeren geldt, net als in alle eerdere metingen, dat er geen significante veranderingen in het telefoongebruik gevonden zijn ten opzichte van de vorige meting (hier 2021). Wel is het ten opzichte van de *Barometer 2017* inmiddels 3,2 zo waarschijnlijk dat jongere voetgangers de mobiele telefoon in het verkeer gebruiken. Bij jongere fietsers is het telefoongebruik door de jaren heen niet significant gestegen.

Wanneer er wordt gekeken naar de specifieke handelingen die volwassenen met hun mobiele telefoon uitvoeren is te zien dat het aandeel fietsers dat de navigatie instelt, berichten leest en berichten stuurt net als in 2021 het hoogst is. Bij automobilisten is het aandeel wederom het hoogst voor handsfree bellen, de navigatie instellen en berichten lezen. Bij voetgangers gaat het wederom om berichten lezen en het maken van foto's of video's. Op de derde plaatst staat bij voetgangers in 2023 handheld bellen, dat van plaats heeft geruild met berichten sturen. Ten opzichte van 2021 is er een aantal significante stijgingen in het aandeel volwassenen dat bepaalde handelingen uitvoert: *alle* handelingen behalve handheld bellen en het maken van foto's en video's zijn door meer fietsers uitgevoerd. Meer automobilisten zijn in 2023 muziek op gaan zetten en meer voetgangers zijn handheld en handsfree gaan bellen, de telefoon gaan checken en de navigatie in gaan stellen. Bij de jongeren is te zien dat het aandeel fietsers dat muziek opzet het hoogst is, gevolgd door het aandeel dat berichten leest en het aandeel dat berichten stuurt. In 2021 waren dit dezelfde handelingen, maar stond het opzetten van muziek nog op de derde plek. Bij jongere voetgangers is het aandeel dat berichten leest, de telefoon

checkt en berichten stuurt het hoogst. In 2021 was dit het lezen en sturen van berichten en het maken van foto's of video's. Een significante stijging ten opzichte van 2021 zien we bij de jongeren echter alleen bij het instellen van de navigatie door voetgangers.

Wanneer we 2023 met 2017 vergelijken, dan blijkt dat volwassenen in *alle* verkeersrollen nagenoeg *alle* handelingen vaker zijn gaan uitvoeren. Alleen bij het handheld bellen door fietsers en automobilisten is geen significante stijging gevonden. Er is dus een stijging te zien in het aandeel respondenten op de fiets en in de auto dat belt op een manier die is toegestaan (handsfree), maar niet in het aandeel dat belt op een manier die is verboden (handheld). Bellen is echter de enige handeling waarvan expliciet is uitgevraagd of deze handheld of handsfree wordt uitgevoerd. Van de overige handelingen is dus niet bekend of men deze handheld of handsfree uitvoert; en hoe men de telefoon dan handsfree gebruikt (in een houder, in de jaszak, etc.). Het is mogelijk dat er een verschuiving heeft plaatsgevonden van handheld naar handsfree telefoongebruik die ook voor andere handelingen geldt; dit is alleen vast te stellen met aanvullend onderzoek. Overigens is bekend dat het risico op afleiding niet per se lager is wanneer de telefoon handsfree wordt gebruikt door deze bijvoorbeeld in een houder te plaatsen. Onderzoek naar het sturen van berichten in de auto heeft namelijk uitgewezen dat dit net zo gevaarlijk is wanneer de telefoon in een houder zit als wanneer dit handheld wordt gedaan (Doumen, Van der Kint & Vlakveld, 2019; Caird et al., 2014). In de groep jongeren zien we ten opzichte van 2017 nauwelijks significante verschillen. Alleen het aandeel jonge voetgangers dat berichten leest, de telefoon checkt en de navigatie instelt is significant gestegen.

Naast bovengenoemde handelingen is in 2023 ook een nieuwe handeling uitgevraagd, namelijk het online vergaderen. Het vermoeden dat respondenten sinds de coronapandemie online in het verkeer zijn gaan vergaderen lijkt te worden bevestigd door de resultaten: bijna een vijfde van de volwassenen blijkt dit *wel eens* te doen. Bijna de helft van deze respondenten vergadert zowel met beeld als geluid en neemt het meest deel aan groepsvergaderingen. Dit is zorgelijk omdat de verkeersdeelnemer zowel auditief als visueel en mogelijk voor langere tijdsperiodes wordt afgeleid. Deelnemers van de vergadering die aan de andere kant van het scherm zitten hebben daarnaast geen zicht op de verkeerssituatie, waardoor zij hiermee geen rekening kunnen houden door bijvoorbeeld even stil te zijn als zich een ingewikkelde verkeerssituatie voordoet.

Gelet op persoonskenmerken blijkt dat het iets waarschijnlijker is dat mannen hun mobiele telefoon in het verkeer gebruiken dan vrouwen. Ook is het waarschijnlijker dat iemand die hoog of middelbaar is opgeleid de telefoon in het verkeer gebruikt dan iemand die laag opgeleid is. Telefoongebruik is tevens waarschijnlijker bij respondenten met een boven- of benedenmodaal inkomen. Ook is er een verband tussen leeftijd en telefoongebruik. Voor de volwassenen geldt: hoe jonger de respondent, hoe waarschijnlijker dat iemand de mobiele telefoon in het verkeer gebruikt. Het grootste aandeel telefoongebruikers valt in de leeftijdscategorie 18 t/m 24 jaar. Dit is zorgelijk omdat automobilisten in deze leeftijdscategorie sowieso al een hoger ongevalsrisico hebben, onder andere doordat hun hersenen en hogere-ordevaardigheden nog volop in ontwikkeling zijn (SWOV, 2021). Voor de groep jongeren geldt dat het aandeel telefoongebruikers in de groep 15 t/m 17 jaar het hoogst is.

Verder blijkt dat er een sterke samenhang is tussen het telefoongebruik in de eerste en in de tweede verkeersrol. Dit geldt voor alle combinaties van verkeersrollen. Dit wijst er op dat telefoongebruik niet zozeer afhankelijk is van de manier waarop iemand deelneemt aan het verkeer maar meer persoonsgebonden is. Als iemand de telefoon in de auto gebruikt doet diegene dat waarschijnlijk ook op de fiets.

Net als in de voorgaande jaren blijkt dat telefoongebruik bij automobilisten waarschijnlijker is naarmate hun jaarkilometrage hoger is. Telefoongebruik in het verkeer is in de groep die meer dan 20.000 km per jaar rijdt zelfs bijna 15 keer zo waarschijnlijk als in de groep die tot 5.000 km per jaar rijdt. Dit is deels te verklaren doordat automobilisten die meer tijd onderweg doorbrengen

ook vaker de mogelijkheid hebben om de telefoon te gebruiken. Ook kan het zijn dat deze automobilisten door meer te rijden ook meer het gevoel hebben de telefoon veilig te kunnen gebruiken.

Aan de respondenten is niet alleen gevraagd hoe vaak en waarvoor zij de mobiele telefoon in het verkeer gebruiken, maar ook wat de belangrijkste redenen voor hun telefoongebruik zijn. Volwassen fietsers en automobilisten antwoordden het meest dat ze het handig vinden en dat zij bereikbaar willen zijn in geval van nood. Ook voor volwassen voetgangers zijn dit de belangrijkste twee redenen, maar dan in omgekeerde volgorde. Als derde reden noemen volwassen fietsers en voetgangers het gebruik uit gewoonte en automobilisten dat zij altijd bereikbaar willen zijn. Voor jongere fietsers en voetgangers zijn gewoonte en dat het handig is de meest genoemde redenen. Nieuwsgierigheid respectievelijk verveling staan bij jongere fietsers en voetgangers op de derde plaats. Desgevraagd geeft de meerderheid van de respondenten aan dat zij hun telefoongebruik geen probleem vinden. Het aandeel volwassen fietsers en automobilisten dat dit aangeeft is bijna verdubbeld ten opzichte van 2021. De redenen die zowel door volwassenen als jongeren worden gegeven zijn dat zij denken dat ze de telefoon veilig kunnen gebruiken of de telefoon bijna niet gebruiken. Daarnaast ondervinden maar weinig respondenten negatieve consequenties van hun telefoongebruik. Maar zeer weinig respondenten geven aan dat ze in het afgelopen jaar een boete hebben gekregen voor hun telefoongebruik: zeven volwassen fietsers, zeven volwassen automobilisten en één jonge fietser. Het is daarom niet verbazingwekkend dat, wanneer gevraagd wordt om de kans op een boete in te schatten, ongeveer de helft van de respondenten deze kans als laag tot zeer laag inschat. Ook hebben maar zeer weinig respondenten in het afgelopen jaar een (bijna-)ongeval meegemaakt waarbij telefoongebruik (van henzelf of van een ander) een rol heeft gespeeld. Mogelijk passen zij strategieën toe om voor de afleiding van het mobiel telefoongebruik te compenseren (bijvoorbeeld langzamer rijden of locaties uit te kiezen waar de verkeerssituatie als minder risicovol wordt ingeschat; Dingus et al., 2019). Hier is echter nog zeer weinig over bekend. Hoe dan ook is het, gezien de beperkte consequenties die respondenten ervaren, begrijpelijk dat maar een klein deel van hen aangeeft hun telefoongebruik te willen verminderen.

Dat respondenten van zichzelf vinden dat ze de telefoon veilig kunnen gebruiken, komt ook naar voren uit de analyse van psychologische factoren bij de respondenten in relatie tot hun telefoongebruik. Uit die analyse blijkt, net als in voorgaande jaren, dat voor zowel de volwassenen als voor de jongeren in alle verkeersrollen het vertrouwen in de eigen bekwaamheid de belangrijkste voorspeller van telefoongebruik is: een groter vertrouwen gaat samen met meer telefoongebruik.

4.1 Beperkingen

De Barometer is een vragenlijstonderzoek dat zelfgerapporteerd gedrag meet. Dit heeft implicaties voor de interpretatie van de resultaten. De nauwkeurigheid van zelfrapportages is namelijk afhankelijk van het geheugen van de respondent en de manier waarop men de vragen interpreteert. Daarnaast bestaat de mogelijkheid dat respondenten al dan niet bewust sociaal wenselijk antwoorden. Het is daarom mogelijk dat de resultaten een onder- of overschatting van de werkelijke cijfers zijn (Boase & Ling, 2013).

4.2 Conclusie

Concluderend is te zeggen dat het zelfgerapporteerde telefoongebruik in het verkeer steeds vaker voorkomt. Niet alleen de aantallen gebruikers zijn gestegen maar ook de frequentie waarmee zij de mobiele telefoon in het verkeer gebruiken. Ten opzichte van de eerste meting in 2017 is het inmiddels zelfs 1,5 keer zo waarschijnlijk dat een volwassene de mobiele telefoon in het verkeer gebruikt. Een aanzienlijk deel van de respondenten lijkt het eigen telefoongebruik echter geen probleem te vinden en van mening te zijn de telefoon veilig in het verkeer te kunnen gebruiken. Echter, ook als slechts een klein deel van de verkeersdeelnemers door mobiel telefoongebruik betrokken raakt bij een ongeval kan zowel het leed als het aantal slachtoffers aanzienlijk zijn, omdat het aandeel telefoongebruikers zo hoog is. Vanwege deze zorgelijke ontwikkelingen – en omdat de mobiele telefoon waarschijnlijk niet snel uit het verkeer verbannen kan worden – is het waardevol om meer inzicht te krijgen in compensatiestrategieën die verkeersdeelnemers toepassen wanneer zij de telefoon gebruiken en hoe verschillende strategieën zich verhouden tot het ongevalsrisico. Omdat dit kostbaar onderzoek betreft, is het zaak om daarvoor de krachten van verschillende partijen te bundelen.

Literatuur

Boase, J. & Ling, R. (2013). Measuring mobile phone use: Self-report versus log data. In: Journal of Computer-Mediated Communication, vol. 18, nr. 4, p. 508-519.

Caird, J.K., Willness, C.R., Steel, P. & Scialfa, C. (2008). A meta-analysis of the effects of cell phones on driver performance. In: Accident Analysis & Prevention, vol. 40, nr. 4, p. 1282-1293.

Christoph, M.W.T., Kint, S. van der & Wesseling, S. (2017). Interpolis Barometer 2017. Vragenlijststudie mobiel telefoongebruik in het verkeer. R-2017-19. SWOV, Den Haag.

Dingus, T.A., Owens, J.M., Guo, F., Fang, Y., et al. (2019). The prevalence of and crash risk associated with primarily cognitive secondary tasks. In: Safety Science, vol. 119, p. 98-105.

Doumen, M.J.A., Kint, S. van der & Vlakveld, W.P. (2019). Appen achter het stuur met de telefoon in een houder; Rij- en kijkgedrag bij versturen of lezen van berichten in een rijnsimulator. R-2019-19. SWOV, Den Haag.

Kint, S.T. van der & Mons, C. (2019). Interpolis Barometer 2019. Vragenlijststudie mobiel telefoongebruik in het verkeer. R-2019-26. SWOV, Den Haag.

Kint, S.T. van der & Mons, C. (2021). Interpolis Barometer 2021. Vragenlijststudie mobiel telefoongebruik in het verkeer. R-2021-29. SWOV, Den Haag.

SWOV (2021). Jonge automobilisten. SWOV-factsheet, september 2021. SWOV, Den Haag.

Bijlage A Vragenlijst volwassenen

Leeswijzer:

- Teksten in de **groene blokken** zijn de namen van de hoofdstukken, respondenten krijgen dit niet te zien.
- De *cursieve* teksten boven de vragen zijn filters/routings.
- Teksten in *groen en cursief* geven aan hoe de antwoordcategorieën worden voorgelegd. Wanneer de antwoorden gerandomiseerd zijn, staan de 'anders, nl' en 'weet niet' categorie of 'geen van deze' altijd onderaan de lijst.
- Teksten in *rood en cursief* zijn instructies voor onze programmeurs.
- **Geel** gearceerde teksten zijn wijzigingen/nieuwe toevoegingen t.o.v. de vorige versie.
- **Grijs** gearceerde teksten zijn verwijderd t.o.v. de vorige versie.

Vragenlijst Screening

Allen

Q1. Hoe vaak:

DM: Stellingen randomiseren

- > Fiets je? (Dit mag ook een elektrische fiets zijn)
- > Rijd je als bestuurder in een auto?
- > 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, minst 'gevulde' rol kiezen (elke rol n=1200)

Verkeersdeelnemer

Q2. 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

Heeft een telefoon (hierna: allen)

Q3. Alle vragen in de vragenlijst gaan verder over mobiel telefoongebruik 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
- > Zakelijk
 - 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
 - Nooit
 - Niet van toepassing

Allen

Q4. Hoeveel berichten verstuur je over het algemeen via je mobiele telefoon? (sms, WhatsApp, facebook, email etc.)

- > Privé
- > Zakelijk
 - 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
 - Nooit
 - Niet van toepassing

Allen

Q5. Hoe vaak check je over het algemeen je mobiele telefoon per dag? (Bijvoorbeeld om social media te bekijken, te kijken of je een bericht hebt, of om iets op te zoeken)

- > Privé
- > Zakelijk
 - 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
- Nooit
- Niet van toepassing

Allen

Q27. 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 continu 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

Q6. 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 → uit screenen vragenlijst

Verkeersrol = auto

Q7. De vragen in de vragenlijst gaan over jouw rol als <auto: bestuurder van een auto (rijbewijs B). >

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

- <open>
- Weet ik niet meer

Verkeersrol = auto of fiets

Q8. Heb je binnen jouw huishouden de beschikking over een <auto: auto> <fiets: fiets>?

- Ja
- Nee

Verkeersrol = auto

Q9. Hoeveel kilometer rijd je jaarlijks gemiddeld als <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

Verkeersrol = auto

Q10. Hoeveel uur rijd je gemiddeld <auto: als automobilist> per week? (Geef een schatting)

- 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

Q11. Welke fietsen gebruik je (Meerdere mogelijk)?

- Stadsfiets ('gewone' fiets)
- Sportfiets (racefiets, mountainbike, toerfiets)
- E-bike
- Anders namelijk: [open tekst vak]

Verkeersrol = fiets + Q11 = meer dan 1 fietstype

202301. Welke fiets gebruik je in een gemiddelde week het meest?

- Stadsfiets ('gewone' fiets)
- Sportfiets (racefiets, mountainbike, toerfiets)
- E-bike
- [Antwoord Q11 tonen]

Verkeersrol = fiets of voetganger

Q12. Hoeveel uur per week <fiets: fiets je over het algemeen> <verkeersrol = voetganger: begeef je je in het algemeen in het verkeer als voetganger>? (Geef een schatting)

- 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

Q13. Welk percentage van jouw tijd in een gemiddelde week <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:.....%

Allen

Q40. Hoe vaak gebruik je over het algemeen je mobiele telefoon tijdens het <auto: 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> < 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: het rijden> < fiets: het fietsen> < voetganger: het lopen op straat>.

Q15. 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> < 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 (<auto: bijv. bij verkeerslicht of file> <fiets: bijv. bij verkeerslicht> <voetganger: bijv. bij verkeerslicht, zebrapad>	Tijdens < auto: het besturen van een auto> < 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. 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: social media, google, foto's, etc.)	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 of podcast op te zetten	Idem	Idem
Spelen van games	Idem	Idem
Deelnemen aan een online vergadering (bijvoorbeeld Teams, Zoom)	Idem	idem

Iemand neemt deel aan een online vergadering ten minste bijna nooit tot en met tijdens elke wandelingen / ritten (stilstand of in beweging)

Q202302. Hoe volg je deze online vergaderingen meestal?

- Alleen met geluid
- Alleen met beeld
- Met geluid en beeld

Iemand neemt deel aan een online vergadering ten minste tijdens sommige wandelingen / ritten (stilstand of in beweging)

202303. Als je deelneemt aan een online vergadering zijn dit dan 1 op 1 vergaderingen of groepsvergaderingen?

- Voornamelijk 1 op 1 vergaderingen
 - Voornamelijk groepsvergaderingen (meer dan 2 personen)
 - Zowel 1 op 1 vergaderingen als groepsvergaderingen (meer dan 2 personen)
- Allebei even veel

Allen

Q17. Als je <auto: tijdens het rijden in de auto <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

Q17=ik lees / check mijn berichten

Q18. Wat zijn de belangrijkste redenen voor je om je telefoon <auto: als bestuurder in de auto> <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

Q19. Hoe gevaarlijk vind je het over het algemeen als jij de volgende handelingen uitvoert <auto: tijdens het besturen van een auto> <voetganger: wanneer je je als voetganger begeeft in het verkeer> <fiets: tijdens het fietsen>?

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

[Q19 Zelfde tabel als Q15] (antwoordopties als hierboven met gevaarlijk)

Psychologische determinanten

Allen

Q28. 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: te rijden> <voetganger = op straat te lopen> <fiets = te fietsen> terwijl ik snel een bericht stuur
- > Ik ben in staat om veilig <auto: 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: te rijden> <voetganger = op straat te lopen> <fiets = te fietsen> terwijl ik handsfree bel
- > Ik ben in staat om veilig <auto: 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: rijden> <voetganger: tijdens het lopen op straat> <fiets: tijdens het fietsen> zolang ik goed blijf opletten.
- > Als ik rustig <auto = 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> <voetganger = tijdens het lopen op straat> <fiets = op de fiets> te gebruiken, omdat ik ruime veiligheidsmarges inbouw door bijvoorbeeld veel afstand te houden

Allen

Q24. Hoe vaak denk je dat de volgende personen in jouw omgeving hun mobiele telefoon tijdens het <auto: rijden> <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

Allen

Q25. 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?

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

DM: stellingen zelfde volgorde als Q24

- > Vrienden
- > Partner
- > Ouders
- > Collega's

DM: niet terugbladeren

Allen

Q26. Wat zouden de volgende personen in jouw omgeving ervan vinden als jij je telefoon gebruikt tijdens het <auto: rijden> <voetganger: lopen op straat> <fiets: fietsen>?

Ik denk dat...

- 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

DM: stellingen zelfde volgorde als 24

- > Mijn vrienden dit:
- > Mijn partner dit:
- > Mijn ouders dit:
- > Mijn collega's dit:

DM: niet terugbladeren

Ongevalsbetrokkenheid en overtredingsgedrag

Allen

Q34. 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)>? 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

Q35. Voor welke verkeersovertreding(en) heb je een boete gekregen? (Meerdere antwoorden mogelijk)

Stellingen randomiseren

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

Indien verkeersrol = auto of fiets

Q35b. Hoe hoog schat je de kans in dat je een boete krijgt als je je telefoon gebruikt tijdens het <auto: autorijden> <fietsers: fietsen> ?

- Zeer hoog
- Hoog
- Niet hoog of laag
- Laag
- Zeer Laag

Indien verkeersrol = auto of fiets

Q35c. De huidige boete voor het gebruik van je telefoon tijdens het <auto: autorijden> <fietsers: fietsen> terwijl je de telefoon gebruikt is <auto: 350 euro> <fietsers: 140 euro>. Wat vind jij van de hoogte van de boete voor het gebruiken van de telefoon tijdens het <auto: autorijden> <fietsers: fietsen>?

- Zeer hoog
- Hoog
- Niet hoog of laag
- Laag
- Zeer Laag

Allen

Q202304a. Heb je in de afgelopen 12 maanden te maken gehad met de onderstaande gevaarlijke situatie <auto: tijdens het autorijden> <voetganger: tijdens het lopen> <fietsers: tijdens het fietsen>?

- > Een botsing met een ander voertuig of verkeersdeelnemer (bijv. fietser, voetganger, auto).
 - Ja, dit is één keer gebeurd
 - Ja, dit is vaker dan één keer gebeurd
 - Nee

Q202304a = ja

Q202305a. Wat waren hiervan de gevolgen van het ongeval? Meerdere antwoorden mogelijk.

- Schade aan voertuigen
- Ik had licht letsel
- Iemand anders had een licht letsel
- Ik had een zwaar letsel
- Iemand anders had een zwaar letsel
- Andere gevolgen, namelijk: ..
- Geen gevolgen

Q202304a = tenminste één stelling = ja

Q202306a. Speelde mobiele telefoon gebruik een rol in het ontstaan van deze gevaarlijke situatie?

- Ja, mijn telefoongebruik
- Ja, telefoon gebruik van de ander
- Ja, zowel mijn telefoongebruik als het telefoongebruik van de ander
- Nee
- Weet ik niet

Allen

Q202304b. Heb je in de afgelopen 12 maanden te maken gehad met de onderstaande gevaarlijke situatie <auto: tijdens het autorijden> <voetganger: tijdens het lopen> <fietsers: tijdens het fietsen>?

- > Een bijna botsing met een ander voertuig of verkeersdeelnemer (bijv. fietser, voetganger, auto).
 - Ja, dit is één keer gebeurd
 - Ja, dit is vaker dan één keer gebeurd
 - Nee

Q202304b = ja

Q202305b. Wat waren hiervan de gevolgen? Meerdere antwoorden mogelijk.

- Schade aan voertuigen
- Ik had licht letsel
- Iemand anders had een licht letsel
- Ik had een zwaar letsel
- Iemand anders had een zwaar letsel
- Andere gevolgen, namelijk: ..
- Geen gevolgen

Q202304b = tenminste één stelling = ja

Q202306b. Speelde mobiele telefoon gebruik een rol in het ontstaan van deze gevaarlijke situatie?

- Ja, mijn telefoongebruik
- Ja, telefoon gebruik van de ander
- Ja, zowel mijn telefoongebruik als het telefoongebruik van de ander
- Nee
- Weet ik niet

Alleen als verkeersrol = fiets

Q202304c. Heb je in de afgelopen 12 maanden te maken gehad met de onderstaande gevaarlijke situatie **tijdens het fietsen**?

- > Een val met de fiets
 - Ja, dit is één keer gebeurd
 - Ja, dit is vaker dan één keer gebeurd
 - Nee

Q202304c = ja

Q202305c. Wat waren hiervan de gevolgen? Meerdere antwoorden mogelijk.

- Schade aan voertuigen
- Ik had licht letsel
- Iemand anders had een licht letsel
- Ik had een zwaar letsel
- Iemand anders had een zwaar letsel
- Andere gevolgen, namelijk: ..
- Geen gevolgen

Q202304c = tenminste één stelling = ja

Q202306c. Speelde mobiele telefoon gebruik een rol in het ontstaan van deze gevaarlijke situatie?

- Ja, mijn telefoongebruik
- Ja, telefoon gebruik van de ander
- Ja, zowel mijn telefoongebruik als het telefoongebruik van de ander
- Nee
- Weet ik niet

Alleen als verkeersrol = fiets

Q202304d. Heb je in de afgelopen 12 maanden te maken gehad met de onderstaande gevaarlijke situatie **tijdens het fietsen**?

- > Een bijna val met de fiets
 - Ja, dit is één keer gebeurd
 - Ja, dit is vaker dan één keer gebeurd
 - Nee

Q202304d = ja

Q202305d. Wat waren hiervan de gevolgen? Meerdere antwoorden mogelijk.

- Schade aan voertuigen
- Ik had licht letsel
- Iemand anders had een licht letsel
- Ik had een zwaar letsel
- Iemand anders had een zwaar letsel
- Andere gevolgen, namelijk: ..
- Geen gevolgen

Q202304d = tenminste één stelling = ja

Q202306d. Speelde mobiele telefoon gebruik een rol in het ontstaan van deze gevaarlijke situatie?

- Ja, mijn telefoongebruik
- Ja, telefoon gebruik van de ander
- Ja, zowel mijn telefoongebruik als het telefoongebruik van de ander
- Nee
- Weet ik niet

Allen

Q202304e. Heb je in de afgelopen 12 maanden te maken gehad met de onderstaande gevaarlijke situatie <auto: tijdens het autorijden> <voetganger: tijdens het lopen> <fietsers: tijdens het fietsen>?

- > Een botsing met **een object** (bijv. een paaltje, vuilnisbak, stilstaande auto)
 - Ja, dit is één keer gebeurd
 - Ja, dit is vaker dan één keer gebeurd
 - Nee

Q202304e = ja

Q202305e. Wat waren hiervan de gevolgen? Meerdere antwoorden mogelijk.

- Schade aan voertuigen
- Ik had licht letsel
- Iemand anders had een licht letsel
- Ik had een zwaar letsel
- Iemand anders had een zwaar letsel
- Andere gevolgen, namelijk: ..
- Geen gevolgen

Q202304e = tenminste één stelling = ja

Q202306e. Speelde mobiele telefoon gebruik een rol in het ontstaan van deze gevaarlijke situatie?

- Ja, mijn telefoongebruik
- Ja, telefoon gebruik van de ander
- Ja, zowel mijn telefoongebruik als het telefoongebruik van de ander
- Nee
- Weet ik niet

Allen

Q202304f. Heb je in de afgelopen 12 maanden te maken gehad met de onderstaande gevaarlijke situatie <auto: tijdens het autorijden> <voetganger: tijdens het lopen> <fietsers: tijdens het fietsen>?

- > Een bijna botsing met **een object** (bijv. een paaltje, vuilnisbak, stilstaande auto)
 - Ja, dit is één keer gebeurd
 - Ja, dit is vaker dan één keer gebeurd
 - Nee

Q202304f = ja

Q202305f. Wat waren hiervan de gevolgen? Meerdere antwoorden mogelijk.

- Schade aan voertuigen
- Ik had licht letsel
- Iemand anders had een licht letsel
- Ik had een zwaar letsel
- Iemand anders had een zwaar letsel
- Andere gevolgen, namelijk: ..
- Geen gevolgen

Q202304f = tenminste één stelling = ja

Q202306f. Speelde mobiele telefoon gebruik een rol in het ontstaan van deze gevaarlijke situatie?

- Ja, mijn telefoongebruik
- Ja, telefoon gebruik van de ander
- Ja, zowel mijn telefoongebruik als het telefoongebruik van de ander
- Nee
- Weet ik niet

Allen

Q202304g. Heb je in de afgelopen 12 maanden te maken gehad met de onderstaande gevaarlijke situatie <auto: tijdens het autorijden> <voetganger: tijdens het lopen> <fietsers: tijdens het fietsen>?

- > Van de weg geraakt
 - Ja, dit is één keer gebeurd
 - Ja, dit is vaker dan één keer gebeurd
 - Nee

Q202304g = ja

Q202305g. Wat waren hiervan de gevolgen? Meerdere antwoorden mogelijk.

- Schade aan voertuigen
- Ik had licht letsel
- Iemand anders had een licht letsel
- Ik had een zwaar letsel
- Iemand anders had een zwaar letsel
- Andere gevolgen, namelijk: ..
- Geen gevolgen

Q202304g = tenminste één stelling = ja

Q202306g. Speelde mobiele telefoon gebruik een rol in het ontstaan van deze gevaarlijke situatie?

- Ja, mijn telefoongebruik
- Ja, telefoon gebruik van de ander
- Ja, zowel mijn telefoongebruik als het telefoongebruik van de ander
- Nee
- Weet ik niet

Allen

Q202304h. Heb je in de afgelopen 12 maanden te maken gehad met de onderstaande gevaarlijke situatie <auto: tijdens het autorijden> <voetganger: tijdens het lopen> <fietsers: tijdens het fietsen>?

- > Bijna van de weg geraakt
 - Ja, dit is één keer gebeurd
 - Ja, dit is vaker dan één keer gebeurd
 - Nee

Q202304h = ja

Q202305h. Wat waren hiervan de gevolgen? Meerdere antwoorden mogelijk.

- Schade aan voertuigen
- Ik had licht letsel
- Iemand anders had een licht letsel
- Ik had een zwaar letsel
- Iemand anders had een zwaar letsel
- Andere gevolgen, namelijk: ..
- Geen gevolgen

Q202304h = tenminste één stelling = ja

Q202306h. Speelde mobieltelefoon gebruik een rol in het ontstaan van deze gevaarlijke situatie?

- Ja, mijn telefoongebruik
- Ja, telefoon gebruik van de ander
- Ja, zowel mijn telefoongebruik als het telefoongebruik van de ander
- Nee
- Weet ik niet

Indien mensen weleens gebruik hebben gemaakt van hun telefoon o.b.v. Q0

Q41. Vind jij jouw telefoongebruik tijdens het <auto: rijden> <voetganger: lopen op straat> <fiets: fietsen> een probleem?

- Ja
- Enigszins
- Nee
- Niet van toepassing, ik gebruik mijn telefoon niet tijdens het <fiets: fietsen><auto: autorijden><voetganger: lopen op straat>

Indien mensen weleens gebruik hebben gemaakt van hun telefoon o.b.v. Q0 en telefoon gebruik is geen probleem Q41=3

Q41a. Waarom vind je jouw telefoongebruik tijdens het <fiets: fietsen> <auto: autorijden> <voetganger: lopen op straat> geen probleem?

- Als ik mijn telefoon gebruik tijdens het <fiets: fietsen> <auto: autorijden> <voetganger: lopen op straat> doe ik dit veilig
- Ik gebruik mijn telefoon bijna niet tijdens het <fiets: fietsen> <auto: autorijden> <voetganger: lopen op straat>
- Anders namelijk;

Allen

Q42. Zou je minder vaak je mobiele telefoon willen gebruiken tijdens het <autorijden> <voetganger: lopen op straat> <fiets: fietsen>?

- Ja
- Misschien
- Nee
- Niet van toepassing

Verkeersrol = auto

Q43 en Q43a op één pagina

Q43. 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

Q43a. Wat doe je dan/zou je doen?

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

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)

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%) check bij selectie vragen of fietsers hieraan voldoen

Q45. Je bent bijna op het einde van de vragenlijst. Als één van de laatste dingen willen wij graag weten wat jouw telefoongebruik <auto: in de auto> <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 zebrapad> < auto: of als je even stil staat in de file>) en tijdens < auto: 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> < 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 Q0]

Als Q45=Iemand neemt deel aan een online vergadering ten minste bijna nooit tot en met tijdens elke wandelingen / ritten (stilstand of in beweging)

Q202302b. Hoe volg je deze online vergaderingen meestal?

- Alleen met geluid
- Alleen met beeld
- Met geluid en beeld

Als Q45=Iemand neemt deel aan een online vergadering ten minste tijdens sommige wandelingen / ritten (stilstand of in beweging)

202303b. Als je deelneemt aan een online vergadering zijn dit dan 1 op 1 vergaderingen of groepsvergaderingen?

- Voornamelijk 1 op 1 vergaderingen
- Voornamelijk groepsvergaderingen (meer dan 2 personen)
- Allebei even veel

Zakelijk rijden

Indien eerste rol = automobilist of tweede rol = automobilist

Ten slotte willen wij nog enkele vragen stellen over jou als zakelijk bestuurder. Met zakelijk rijden wordt bedoeld: rijden voor het werk of onderneming, buiten woon-werkverkeer om.

Q20211. In wat voor voertuigen rijd jij wel eens zakelijk? Meerdere antwoorden mogelijk

- Eigen personenauto
- Private leaseauto
- Zakelijke leaseauto
- Vrachtwagen
- Bedrijfsauto
- (Land)bouwvoertuig
- Ik rijd niet zakelijk *exclusief*

Q20211 <> ik rijd niet zakelijk

Q20213. Hoeveel kilometer rijd je jaarlijks gemiddeld zakelijk voor je werk buiten woon-werk verkeer om? (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

Allen

Q47. Heb je nog opmerkingen of vragen over deze vragenlijst plaats ze hier:

- <open>
- Geen opmerkingen

Bijlage B Vragenlijst jongeren

Leeswijzer:

- Teksten in de **groene blokken** zijn de namen van de hoofdstukken, respondenten krijgen dit niet te zien.
- De *cursieve* teksten boven de vragen zijn filters/routings.
- Teksten in *groen en cursief* geven aan hoe de antwoordcategorieën worden voorgelegd. Wanneer de antwoorden gerandomiseerd zijn, staan de 'anders, nl' en 'weet niet' categorie of 'geen van deze' altijd onderaan de lijst.
- Teksten in *rood en cursief* zijn instructies voor onze programmeurs.
- **Geel** gearceerde teksten zijn wijzigingen/nieuwe toevoegingen t.o.v. de vorige versie.
- **Grijs** gearceerde teksten zijn verwijderd t.o.v. de vorige versie.

Vragenlijst Screening vragen aan ouders

Allen

S1. We zijn op zoek naar kinderen van 12 tot en met 17 jaar.

Is (één van) jouw kind(eren) in de gelegenheid om deze week deel te nemen aan dit onderzoek?

Als je meerdere kinderen hebt in de leeftijd van 12 tot en met 17 jaar, kies dan één van je kinderen uit.

- Ja, een meisje van 12 jaar
- Ja, een meisje van 13 jaar
- Ja, een meisje van 14 jaar
- Ja, een meisje van 15 jaar
- Ja, een meisje van 16 jaar
- Ja, een meisje van 17 jaar
- Ja, een jongen van 12 jaar
- Ja, een jongen van 13 jaar
- Ja, een jongen van 14 jaar
- Ja, een jongen van 15 jaar
- Ja, een jongen van 16 jaar
- Ja, een jongen van 17 jaar
- Nee, mijn kind(eren) is/zijn jonger of ouder → *uit screenen onderzoek*
- Nee → *uit screenen onderzoek*

Heeft kind in van 12-17 jaar (hierna: allen)

Intro. De volgende vragen zijn bedoelt voor jouw **[dochter/zoon]** en mogen door **[haar/hem]** zelf worden ingevuld. Je mag de vragen ook samen invullen.

Als je kind momenteel niet beschikbaar is, maar je **[haar/hem]** wel graag zou laten meedoen, sluit de enquête dan af door de browser te sluiten. Je kunt op

een later tijdstip verdergaan door op de link te klikken in de oorspronkelijke e-mail met de uitnodiging.

Allen

CHKIft. We willen je vragen om de volgende vragen nu te laten invullen door je kind.

Hoe oud ben jij?

- Ik ben 12 jaar oud
- Ik ben 13 jaar oud
- Ik ben 14 jaar oud
- Ik ben 15 jaar oud
- Ik ben 16 jaar oud
- Ik ben 17 jaar oud
- Ik ben een ouder van een kind van 12 tot 17 jaar → *uit screenen onderzoek*
- Geen van deze → *uit screenen onderzoek*

Screening vragen kind

Allen

Q1. 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).

DM: Quotum op verkeersrol, minst 'gevulde' rol kiezen (elke rol n=150)

Verkeersdeelnemer

Q2. 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*

Heeft een telefoon (hierna: allen)

Q3. Alle vragen in deze vragenlijst gaan verder over jouw mobiel telefoongebruik 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)?

- 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
- Nooit

Allen

Q4. Hoeveel berichten verstuur je over het algemeen via je mobiele telefoon? (sms, WhatsApp, Instagram, email etc.)

- 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
- Nooit

Allen

Q5. Hoe vaak check je over het algemeen je mobiele telefoon per dag? (Bijvoorbeeld om social media te bekijken, te kijken of je een bericht hebt, of om iets op te zoeken)

- 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
- Nooit

Allen

Q27. 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 continu 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

Q11. Welke fietsen gebruik je (Meerdere mogelijk)?

- Stadsfiets ('gewone' fiets)
- Sportfiets (racefiets, mountainbike, toerfiets)
- E-bike
- Anders namelijk: [open tekst vak]

Verkeersrol = fiets + Q11 = meer dan 1 fietstype

202301. Welke fiets gebruik je in een gemiddelde week het meest?

- Stadsfiets ('gewone' fiets)
- Sportfiets (racefiets, mountainbike, toerfiets)
- E-bike
- [Antwoord Q11 tonen]

Verkeersrol = fiets of voetganger

Q12. Hoeveel uur per week <fiets: fiets je over het algemeen> <verkeersrol = voetganger: begeef je je in het algemeen in het verkeer als voetganger>? (Geef een schatting)

- 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

Q40. 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)

Allen

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>.

Q15. 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>
<i>Bellen terwijl ik mijn telefoon in mijn hand vasthoud (=handheld)</i>	1. Nooit 2. Bijna nooit 3. Tijdens sommige wandelingen/ritten 4. Tijdens bijna elke wandelingen/ritten 5. Tijdens elke wandeling/rit	1. 1. Nooit 2. Bijna nooit 3. Tijdens sommige wandelingen/ritten 4. Tijdens bijna elke wandelingen/ritten 5. Tijdens elke wandeling/rit
<i>Bellen <fiets of snorfiets: met mijn handen aan het stuur> (handsfree), bijvoorbeeld via <overige verkeersrollen: een headset/oortjes></i>	Idem	Idem
<i>Een bericht sturen (Bijvoorbeeld: WhatsApp, Instagram, sms, email)</i>	Idem	Idem
<i>Een bericht lezen (Bijvoorbeeld: WhatsApp, Instagram, sms, email)</i>	Idem	Idem
<i>Iets opzoeken of checken op/met mijn toestel (bijvoorbeeld: Social media, google, foto's, etc).</i>	Idem	Idem
<i>Maken van foto's/video's met mijn telefoon</i>	Idem	Idem
<i>De navigatie instellen op mijn telefoon</i>	Idem	Idem
<i>Telefoon bedienen om muziek op te zetten</i>	Idem	Idem
<i>Spelen van games</i>	Idem	Idem

Allen

Q17. 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

Allen

Q18. 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

Q19. Hoe gevaarlijk vind je het over het algemeen als ij de volgende handelingen uitvoert <voetganger: wanneer je je als voetganger begeeft in het verkeer> <fiets: tijdens het fietsen>?

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

[Q19 Zelfde tabel als Q15] (antwoordopties als hierboven met gevaarlijk)

DM: Niet terugbladeren

Psychologische determinanten

Allen

Q28. 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 kan veilig <voetganger = op straat lopen> <fiets = fietsen> terwijl ik snel een bericht stuur
- > Ik kan veilig <voetganger = op straat lopen> <fiets = fietsen> terwijl ik af en toe mijn telefoon check
- > Ik kan veilig <voetganger = op straat lopen> <fiets = fietsen> terwijl ik handsfree bel
- > Ik kan veilig <voetganger = op straat lopen> <fiets = fietsen> terwijl ik met mijn telefoon in mijn hand bel
- > Ik kan best even een bericht lezen tijdens het <voetganger: lopen op straat> <fiets: fietsen> zolang ik goed blijf opletten.
- > Als ik rustig <voetganger = op straat loop> <fiets = fiets> kan ik best even een bericht lezen
- > Ik kan mijn mobiele telefoon <voetganger = tijdens het lopen op straat> <fiets = op de fiets> gebruiken, omdat ik veiliger ga <voetganger = lopen><fiets=fietsen> door bijvoorbeeld meer afstand te houden

DM: niet terugbladeren

Allen

Q24. 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

Allen

Q25. 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?

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

DM: stellingen zelfde volgorde als Q24

- > Vrienden
- > Ouders

DM: niet terugbladeren

Allen

Q26. 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...

- 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

DM: stellingen zelfde volgorde als 24

- > Mijn vrienden dit:
- > Mijn ouders dit:

DM: niet terugbladeren

Ongevalsbetrokkenheid en overtredingsgedrag

Allen

Q34. 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

Q35. 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) <alleen voorleggen als: fietser>
- Ergens lopen waar het niet mocht <alleen voorleggen als: voetganger>
- Zonder licht fietsen <alleen voorleggen als: fietser >
- Gebruik van mobiele telefoon ><fiets: op de fiets> <alleen voorleggen als: fietser>
- Anders, namelijk:

Indien verkeersrol = fiets

Q35b. Hoe hoog schat je de kans in dat je een boete krijgt als je je telefoon gebruikt tijdens het <fietsers: fietsen> ?

- Zeer hoog
- Hoog
- Niet hoog of laag

- Laag
- Zeer Laag

Indien verkeersrol = fiets

Q35c. De huidige boete voor <fietsers: fietsen> terwijl je de telefoon gebruikt is <fietsers: 150 euro>. Wat vind jij van de hoogte van de boete voor het gebruiken van de telefoon tijdens het <fietsers: fietsen>?

- Zeer hoog
- Hoog
- Niet hoog of laag
- Laag
- Zeer Laag

Allen

Allen

Q202304. Heb je in de afgelopen 12 maanden te maken gehad met de onderstaande gevaarlijke situaties <voetganger: tijdens het lopen> <fietsers: tijdens het fietsen>?

Stellingen randomiseren

- > Van de weg raken
 - > Bijna van weg afraken
 - > Een val met de fiets <alleen fietsers>
 - > Een bijna val met de fiets <alleen fietsers>
 - > Een botsing met een ander voertuig of verkeersdeelnemer (bijv. fietser, voetganger, auto).
 - > Een bijna botsing met een ander voertuig of verkeersdeelnemer (bijv. fietser, voetganger, auto).
 - > Een botsing met **een object** (bijv. een paaltje, vuilnisbak, stilstaande auto)
 - > Een bijna botsing met **een object** (bijv. een paaltje, vuilnisbak, stilstaande auto)
- Ja, dit is één keer gebeurd
 - Ja, dit is vaker dan één keer gebeurd
 - Nee

Q202304 = tenminste één stelling = ja

Q202305. Wat waren de gevolgen van het ongeval?

- Schade aan voertuigen
- Ik had licht letsel
- Iemand anders had een licht letsel
- Ik had een zwaar letsel
- Iemand anders had een zwaar letsel
- Andere gevolgen, namelijk: ..
- Geen gevolgen

Q202305=schade aan voertuigen of ik had licht letsel

Q202306. Speelde mobiele telefoon gebruik een rol in het ontstaan van deze gevaarlijke situatie?

Alleen opties tonen die bij vraag 202304 zijn aangevinkt

- > Van de weg raken
- > Bijna van de weg raken
- > Een val met de fiets <alleen fietsers>

- > Een bijna val met de fiets <alleen fietsers>
- > Een botsing met een ander voertuig of verkeersdeelnemer (bijv. fietser, voetganger, auto).
- > Een bijna botsing met een ander voertuig of verkeersdeelnemer (bijv. fietser, voetganger, auto).
- > Een botsing met een object (bijv. een paaltje, vuilnisbak, stilstaande auto)
- > Een bijna botsing met een object (bijv. een paaltje, vuilnisbak, stilstaande auto)
 - Ja, mijn telefoongebruik
 - Ja, telefoon gebruik van de ander
 - Ja, zowel mijn telefoongebruik als het telefoongebruik van de ander
 - Nee
 - Weet ik niet

Indien mensen weleens gebruik hebben gemaakt van hun telefoon o.b.v. Q0

Q41. 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 <fiets: fietsen><voetganger: lopen op straat>

Indien mensen weleens gebruik hebben gemaakt van hun telefoon o.b.v. Q0 en telefoon gebruik is geen probleem Q41=3

Q41a. Waarom vind je jouw telefoongebruik tijdens het <fiets: fietsen> <voetganger: lopen op straat> geen probleem?

- Als ik mijn telefoon gebruik tijdens het <fiets: fietsen> <voetganger: lopen op straat> doe ik dit veilig
- Ik gebruik mijn telefoon bijna niet tijdens het <fiets: fietsen> <voetganger: lopen op straat>
- Anders namelijk;

Allen

Q42. Zou je minder vaak je mobiele telefoon willen gebruiken tijdens het <voetganger: lopen op straat> <fiets: fietsen>?

- Ja
- Misschien
- Nee
- Niet van toepassing

Bijlage C Vergelijkingstabellen alle jaren

De tabellen in deze bijlagen dienen als aanvulling op de verkorte tabellen in het resultatenhoofdstuk en bevat de percentages uit alle jaren waarin de Barometer is afgenomen (2017, 2019, 2021, 2023).

C.1 Mate van telefoongebruik van de volwassenen voor alle jaren voor alle verkeersrollen

Frequentie mobiel telefoongebruik	Fietser				Automobilist				Voetganger			
	2017	2019	2021	2023	2017	2019	2021	2023	2017	2019	2021	2023
Nooit	45,9%	46,1%	40,7%	35,7%	34,4%	34,3%	30,0%	26,3%	18,3%	16,2%	15,0%	13,4%
Bijna nooit	26,2%	20,5%	23,9%	21,3%	22,5%	22,5%	20,3%	19,5%	29,0%	23,5%	23,3%	19,4%
Tijdens sommige wandelingen/ritten	23,0%	23,5%	25,2%	26,6%	32,6%	32,6%	33,7%	34,4%	43,8%	40,6%	43,8%	41,5%
Tijdens bijna elke wandeling/rit	3,2%	5,9%	7,5%	8,9%	7,1%	7,1%	10,8%	12,9%	6,5%	10,9%	11,9%	16,6%
Tijdens elke wandeling/rit	1,7%	4,0%	2,6%	7,5%	3,5%	3,5%	5,1%	6,9%	2,4%	8,8%	6,0%	9,1%

C.2 Specifieke handelingen van de volwassenen voor alle jaren voor alle verkeersrollen

Specifieke handeling	Fietser				Automobilist				Voetganger			
	2017	2019	2021	2023	2017	2019	2021	2023	2017	2019	2021	2023
Handheld bellen	33,4%	27,7%	29,6%	34,4%	21,7%	20,2%	22,5%	22,2%	64,8%	65,6%	63,0%	69,6%**
Handsfree bellen	16,7%	20,9%	24,3%	31,7%**	42,1%	46,2%	55,7%	59,0%**	34,6%	40,6%	43,6%	50,6%**
Berichten sturen	31,9%	32,9%	36,5%	43,1%**	33,6%	35,6%	38,5%	41,7%*	61,7%	63,7%	64,7%	68,2%*
Berichten lezen	35,5%	37,9%	39,8%	46,0%**	39,4%	41,7%	44,1%	47,8%**	65,2%	69,0%	69,6%	71,9%*
Iets opzoeken of checken	20,4%	21,3%	23,5%	34,2%**	18,4%	22,3%	24,1%	27,9%**	48,3%	53,5%	55,7%	63,5%**
Maken van foto's en video's	28,5%	29,9%	34,5%	38,8%**	15,3%	18,7%	20,8%	24,9%*	61,0%	64,1%	67,7%	71,8%**
Navigatie instellen	27,2%	33,4%	39,9%	48,7%**	31,8%	43,8%	50,0%	51,9%*	46,6%	55,1%	55,8%	64,1%**
Muziek opzetten	16,8%	24,8%	27,5%	34,9%**	12,1%	21,4%	30,6%	36,9%**	30,6%	38,2%	42,4%	47,0%**
Spelen van games	4,3%	6,9%	7,8%	13,0%**	3,3%	8,2%	9,5%	11,4%	13,8%	21,3%	17,8%	21,4%*
Online vergaderen	-	-	-	14,5%	-	-	-	13,7%	-	-	-	25,0%

C.3 Specifieke handelingen van de jongeren voor alle jaren voor alle verkeersrollen

Specifieke handeling	Fietser				Voetganger			
	2017	2019	2021	2023	2017	2019	2021	2023
Handheld bellen	38,6%	37,5%	44,3%	37,7%	68,5%	69,7%	78,3%	79,5%
Handsfree bellen	32,1%	40,7%	40,5%	35,9%	53,5%	57,9%	64,6%	68,0%
Berichten sturen	45,8%	53,6%	54,5%	46,6%	73,8%	75,0%	83,9%	86,5%
Berichten lezen	50,8%	55,5%	58,9%	50,5%	76,0%	75,2%	84,4%	89,1%
Iets opzoeken of checken	39,4%	42,9%	44,9%	39,2%	65,4%	66,2%	75,7%	86,7%*
Maken van foto's en video's	37,4%	42,7%	40,3%	46,3%	72,9%	75,0%	82,5%	83,1%
Navigatie instellen	24,2%	36,1%	46,8%	39,0%	49,2%	60,3%	57,6%	76,0%*
Muziek opzetten	45,8%	53,2%	52,4%	51,5%	67,7%	71,1%	76,4%	77,8%
Spelen van games	10,6%	18,2%	18,8%	10,6%	36,4%	32,8%	48,0%	47,9%

C.4 Percentage respondenten dat de mobiele telefoon in het verkeer gebruikt, per leeftijdscategorie en verkeersrol

Leeftijdscategorie	Fietser				Automobilist				Voetganger			
	2017	2019	2021	2023	2017	2019	2021	2023	2017	2019	2021	2023
12 t/m 14 jaar	55,5%	64,6%	77,0%	65,3%	-	-	-	-	76,5%	83,4%	89,2%	90,7%
15 t/m 17 jaar	71,1%	78,0%	77,5%	76,0%	-	-	-	-	93,0%	95,0%	97,2%	99,0%
18 t/m 24 jaar	73,6%	76,7%	79,7%	89,6%	71,4%	62,1%	80,8%	93,0%	94,0%	89,5%	97,0%	97,2%
25 t/m 34 jaar	71,2%	67,5%	79,7%	74,6%	78,8%	85,6%	79,5%	88,1%	91,6%	93,5%	94,0%	96,3%
35 t/m 44 jaar	58,8%	55,3%	58,0%	66,8%	68,6%	81,1%	83,1%	77,9%	84,9%	86,7%	87,6%	92,2%
45 t/m 54 jaar	50,2%	45,6%	53,9%	61,7%	69,1%	61,2%	74,0%	72,5%	82,6%	88,9%	85,6%	85,6%
55 t/m 64 jaar	42,4%	43,9%	46,1%	53,7%	55,3%	56,8%	64,5%	71,6%	75,0%	77,1%	79,0%	79,1%
65 t/m 80 jaar	38,8%	42,1%	45,4%	47,7%	40,5%	49,5%	46,3%	52,6%	69,9%	69,9%	73,9%	76,8%

C.5 Percentage respondententen dat de mobiele telefoon tijdens rijden in het verkeer gebruikt, per leeftijdscategorie en verkeersrol

Leeftijdscategorie	Fietser				Automobilist				Voetganger			
	2017	2019	2021	2023	2017	2019	2021	2023	2017	2019	2021	2023
12 t/m 14 jaar	55,5%	64,6%	75,8%	62,5%	-	-	-	-	76,5%	80,7%	85,7%	88,2%
15 t/m 17 jaar	69,9%	75,5%	77,5%	74,6%	-	-	-	-	91,1%	89,6%	95,8%	97,6%
18 t/m 24 jaar	73,6%	68,9%	78,1%	89,6%	71,4%	62,1%	80,8%	93,0%	88,0%	89,5%	97,0%	97,2%
25 t/m 34 jaar	71,2%	66,7%	77,7%	72,4%	77,0%	85,6%	76,6%	87,7%	89,0%	89,0%	94,0%	96,3%
35 t/m 44 jaar	56,9%	54,8%	58,0%	66,3%	68,6%	80,6%	83,1%	77,1%	81,7%	84,2%	86,8%	87,6%
45 t/m 54 jaar	49,0%	44,3%	53,0%	61,4%	69,1%	60,0%	73,6%	72,0%	79,2%	84,4%	82,1%	83,7%
55 t/m 64 jaar		42,7%	45,7%	53,7%		56,5%	63,3%	69,3%		73,2%	75,1%	75,5%
65 t/m 80 jaar		41,5%	45,4%	47,5%		49,0%	45,2%	51,9%		62,7%	67,9%	70,4%

C.6 Percentage respondententen dat de mobiele telefoon tijdens stilstand in het verkeer gebruikt, per leeftijdscategorie en verkeersrol

Leeftijdscategorie	Fietser				Automobilist				Voetganger			
	2017	2019	2021	2023	2017	2019	2021	2023	2017	2019	2021	2023
12 t/m 14 jaar	42,6%	44,8%	45,8%	41,2%	-	-	-	-	66,2%	77,9%	83,3%	89,4%
15 t/m 17 jaar	64,1%	62,8%	54,6%	57,8%	-	-	-	-	91,0%	90,7%	94,4%	96,5%
18 t/m 24 jaar	57,9%	61,8%	68,7%	80,4%	32,7%	40,7%	67,4%	78,8%	87,6%	85,9%	93,4%	96,8%
25 t/m 34 jaar	53,1%	44,9%	65,8%	61,2%	65,9%	72,0%	70,0%	74,6%	90,0%	91,8%	86,2%	95,3%
35 t/m 44 jaar	37,3%	34,0%	33,8%	47,0%	54,4%	70,1%	70,4%	70,1%	79,6%	85,1%	81,2%	88,4%
45 t/m 54 jaar	25,7%	21,3%	24,9%	28,6%	49,8%	40,8%	58,4%	57,3%	69,7%	78,6%	76,6%	74,8%
55 t/m 64 jaar	13,6%	13,3%	17,0%	20,9%	35,6%	38,0%	45,0%	54,8%	60,3%	63,3%	65,8%	65,8%
65 t/m 80 jaar	7,6%	11,1%	8,7%	10,0%	24,6%	28,3%	29,6%	32,6%	60,5%	57,0%	55,0%	62,6%

Bijlage D Chi-kwadraattoetsen handelingen

Deze bijlage toont de resultaten van de chi-kwadraattoetsen die zijn gebruikt om te onderzoeken of er statistisch significante verschillen zijn tussen 2023 en 2021 of 2017 in hoe vaak de respondenten specifieke handelingen met de mobiele telefoon uitvoeren in het verkeer. Omdat het bij de volwassenen gaat om 27 afzonderlijke toetsen, is er een significantieniveau p van $0,05/27 = 0,002$ als grens gehanteerd. Voor de jongeren is dit $0,05/18 = 0,003$.

D.1 Volwassenen (2021 – 2023)

Specifieke handeling	Fietser	Automobilist	Voetganger
Handheld bellen	$\chi^2(1) = 6,506, p = 0,011$	$\chi^2(1) = 0,057, p = 0,812$	$\chi^2(1) = 12,308, p < 0,001$
Handsfree bellen	$\chi^2(1) = 16,802, p < 0,001$	$\chi^2(1) = 2,587, p < 0,108$	$\chi^2(1) = 12,198, p < 0,001$
Berichten sturen	$\chi^2(1) = 11,046, p < 0,001$	$\chi^2(1) = 2,397, p = 0,122$	$\chi^2(1) = 3,412, p = 0,065$
Berichten lezen	$\chi^2(1) = 9,700, p < 0,002$	$\chi^2(1) = 3,304, p = 0,069$	$\chi^2(1) = 1,644, p = 0,200$
Iets opzoeken of checken	$\chi^2(1) = 34,726, p < 0,001$	$\chi^2(1) = 14,597, p = 0,032$	$\chi^2(1) = 15,720, p < 0,001$
Maken van foto's en video's	$\chi^2(1) = 5,020, p = 0,025$	$\chi^2(1) = 5,652, p = 0,017$	$\chi^2(1) = 5,031, p = 0,025$
Navigatie instellen	$\chi^2(1) = 19,501, p < 0,001$	$\chi^2(1) = 0,888, p = 0,346$	$\chi^2(1) = 17,686, p < 0,001$
Muziek opzetten	$\chi^2(1) = 15,671, p < 0,001$	$\chi^2(1) = 10,751, p < 0,001$	$\chi^2(1) = 5,459, p = 0,019$
Spelen van games	$\chi^2(1) = 17,883, p < 0,001$	$\chi^2(1) = 2,419, p = 0,120$	$\chi^2(1) = 5,268, p = 0,022$

D.2 Volwassenen (2017 – 2023)

Specifieke handeling	Fietser	Automobilist	Voetganger
Handheld bellen	$\chi^2(1) = 0,287, p = 0,592$	$\chi^2(1) = 0,065, p = 0,799$	$\chi^2(1) = 6,518, p < 0,001$
Handsfree bellen	$\chi^2(1) = 75,024, p < 0,001$	$\chi^2(1) = 67,553, p < 0,001$	$\chi^2(1) = 25,377, p < 0,001$
Berichten sturen	$\chi^2(1) = 32,524, p < 0,001$	$\chi^2(1) = 16,546, p < 0,001$	$\chi^2(1) = 11,665, p = 0,001$
Berichten lezen	$\chi^2(1) = 27,892, p < 0,001$	$\chi^2(1) = 17,204, p < 0,001$	$\chi^2(1) = 13,183, p < 0,001$
Iets opzoeken of checken	$\chi^2(1) = 59,186, p < 0,001$	$\chi^2(1) = 29,987, p = 0,001$	$\chi^2(1) = 58,746, p < 0,001$
Maken van foto's en video's	$\chi^2(1) = 29,166, p < 0,001$	$\chi^2(1) = 32,785, p < 0,001$	$\chi^2(1) = 32,272, p < 0,001$
Navigatie instellen	$\chi^2(1) = 120,612, p < 0,001$	$\chi^2(1) = 98,710, p < 0,001$	$\chi^2(1) = 76,803, p < 0,001$
Muziek opzetten	$\chi^2(1) = 105,095, p < 0,001$	$\chi^2(1) = 197,997, p < 0,001$	$\chi^2(1) = 70,548, p < 0,001$
Spelen van games	$\chi^2(1) = 57,893, p < 0,001$	$\chi^2(1) = 57,689, p < 0,001$	$\chi^2(1) = 24,731, p < 0,001$

D.3 Jongeren (2021 – 2023)

Specifieke handeling	Fietser	Voetganger
Handheld bellen	$\chi^2(1) = 1,605, p = 0,205$	$\chi^2(1) = 0,106, p = 0,745$
Handsfree bellen	$\chi^2(1) = 0,812, p = 0,367$	$\chi^2(1) = 0,506, p = 0,477$
Berichten sturen	$\chi^2(1) = 1,943, p = 0,163$	$\chi^2(1) = 0,518, p = 0,472$
Berichten lezen	$\chi^2(1) = 2,088, p = 0,148$	$\chi^2(1) = 1,586, p = 0,208$
Iets opzoeken of checken	$\chi^2(1) = 1,067, p = 0,302$	$\chi^2(1) = 6,248, p = 0,012$
Maken van foto's en video's	$\chi^2(1) = 1,232, p = 0,267$	$\chi^2(1) = 0,009, p < 0,923$
Navigatie instellen	$\chi^2(1) = 2,054, p = 0,152$	$\chi^2(1) = 11,918, p < 0,001$
Muziek opzetten	$\chi^2(1) = 0,026, p = 0,872$	$\chi^2(1) = 0,095, p = 0,758$
Spelen van games	$\chi^2(1) = 4,496, p = 0,034$	$\chi^2(1) = 0,004, p = 0,950$

D.4 Jongeren (2017 – 2023)

Specifieke handeling	Fietser	Voetganger
Handheld bellen	$\chi^2(1) = 0,050, p = 0,842$	$\chi^2(1) = 4,667, p = 0,031$
Handsfree bellen	$\chi^2(1) = 0,458, p = 0,498$	$\chi^2(1) = 6,434, p = 0,011$
Berichten sturen	$\chi^2(1) = 0,016, p = 0,900$	$\chi^2(1) = 7,496, p = 0,006$
Berichten lezen	$\chi^2(1) = 0,001, p = 0,982$	$\chi^2(1) = 8,839, p = 0,003$
Iets opzoeken of checken	$\chi^2(1) = 0, p = 0,997$	$\chi^2(1) = 18,117, p < 0,001$
Maken van foto's en video's	$\chi^2(1) = 2,309, p = 0,129$	$\chi^2(1) = 4,230, p = 0,040$
Navigatie instellen	$\chi^2(1) = 7,177, p = 0,007$	$\chi^2(1) = 21,721, p < 0,001$
Muziek opzetten	$\chi^2(1) = 0,957, p = 0,328$	$\chi^2(1) = 3,633, p = 0,057$
Spelen van games	$\chi^2(1) = 0, p = 0,996$	$\chi^2(1) = 3,721, p = 0,054$

Bijlage E Ongevalsbetrokkenheid

Deze bijlage toont het aandeel respondenten dat in de afgelopen 12 maanden een (bijna-)ongeval heeft meegemaakt, al dan niet veroorzaakt door telefoongebruik.

E.1 Volwassenen

	Fietzers		Automobilisten		Voetgangers	
	1x	>1x	1x	>1x	1x	>1x
Botsing met een ander voertuig of verkeersdeelnemer	80 (6,5%)	56 (4,5%)	67 (5,6%)	48 (4,0%)	40 (3,2%)	34 (2,7%)
Bijna-botsing met een ander voertuig of verkeerdeelnemer	138 (11,1%)	134 (10,8%)	152 (12,7%)	88 (7,3%)	86 (6,8%)	81 (6,4%)
Val met de fiets	125 (10,1%)	58 (4,7%)	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.
Bijna-val met de fiets	141 (11,4%)	90 (7,3%)	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.
Botsing met een object	55 (4,5%)	41 (3,3%)	76 (6,3%)	35 (2,9%)	72 (5,7%)	39 (3,1%)
Bijna-botsing met een object	87 (7,0%)	65 (5,2%)	103 (8,6%)	56 (4,7%)	78 (6,2%)	74 (5,8%)
Van de weg raken	77 (6,2%)	47 (3,8%)	46 (3,8%)	37 (3,1%)	36 (2,8%)	33 (2,6%)
Bijna van de weg afraken	112 (9,0%)	75 (6,1%)	67 (5,6%)	45 (3,7%)	36 (2,9%)	45 (3,5%)

E.2 Jongeren

	Fietzers		Voetgangers	
	1x	>1x	1x	>1x
Botsing met een ander voertuig of verkeersdeelnemer	8 (4,9%)	7 (4,4%)	11 (7,3%)	6 (3,9%)
Bijna-botsing met een ander voertuig of verkeerdeelnemer	22 (13,6%)	19 (11,9%)	18 (11,3%)	6 (4,1%)
Val met de fiets	32 (19,7%)	9 (5,7%)	n.v.t.	n.v.t.
Bijna-val met de fiets	25 (15,4%)	18 (11,1%)	n.v.t.	n.v.t.
Botsing met een object	11 (7,0%)	7 (4,5%)	20 (12,8%)	5 (2,9%)
Bijna-botsing met een object	17 (10,9%)	11 (7,2%)	18 (11,5%)	15 (9,7%)
Van de weg raken	11 (6,8%)	6 (3,9%)	11 (6,7%)	5 (3,1%)
Bijna van de weg afraken	11 (6,8%)	18 (11,0%)	15 (9,8%)	4 (2,7%)

Bijlage F Resultaten regressieanalyses

Deze bijlage toont de resultaten van de regressieanalyses waarmee is onderzocht welke psychologische factoren gerelateerd zijn aan het mobiel telefoongebruik in het verkeer.

F.1 Volwassenen (alle verkeersrollen)

		ΔR^2	B	SE B	β	p	VIF
Stap 1	Constante	,281	2,739	,049		<,001	
	Geslacht		-,133	,021	-,093	<,001	1,032
	Leeftijd		-,225	,006	-,534	<,001	1,073
	Opleiding		-,014	,016	-,013	,372	1,048
Stap 2	Constante	,252	1,631	,085		<,001	
	Geslacht		-,068	,017	-,047	<,001	1,065
	Leeftijd		-,100	,006	-,237	<,001	1,532
	Opleiding		-,014	,013	-,013	,288	1,057
	Gewoontegedrag		,020	,010	,025	,052	1,239
	Vertrouwen		,285	,012	,431	<,001	2,497
	Sociale norm		,060	,009	,108	<,001	1,794
	Sociale druk		,031	,007	,057	<,001	1,092
	Risicoperceptie		-,055	,012	-,073	<,001	1,810
Durbin-Watson: 1,908							

F.2 Volwassen fietsers

		ΔR^2	B	SE B	β	p	VIF
Stap 1	Constante	,273	2,458	,078		<,001	
	Geslacht		-,164	,034	-,123	<,001	1,028
	Leeftijd		-,204	,010	-,533	<,001	1,069
	Opleiding		,035	,025	,036	,167	1,048
Stap 2	Constante	,219	1,329	,142		<,001	
	Geslacht		-,049	,029	-,037	,092	1,090
	Leeftijd		-,050	,011	-,131	<,001	1,948
	Opleiding		,037	,021	,038	,082	1,056
	Gewoontegedrag		,001	,017	,002	,936	1,214
	Vertrouwen		,311	,022	,464	<,001	2,328
	Sociale norm		,071	,015	,132	<,001	1,631
	Sociale druk		,013	,011	,026	,242	1,075
	Risicoperceptie		-,066	,019	-,090	<,001	1,595

Durbin-Watson: 1,778

F.3 Volwassen automobilisten

		ΔR^2	B	SE B	β	p	VIF
Stap 1	Constante	,272	2,581	,072		<,001	
	Geslacht		-,182	,031	-,152	<,001	1,038
	Leeftijd		-,184	,009	-,513	<,001	1,077
	Opleiding		-,049	,024	-,054	,037	1,044
Stap 2	Constante	,291	1,774	,125		<,001	
	Geslacht		-,045	,024	-,038	,065	1,101
	Leeftijd		-,060	,009	-,167	<,001	1,679
	Opleiding		-,021	,018	-,023	,245	1,063
	Gewoontegedrag		-,008	,015	-,012	,569	1,245
	Vertrouwen		,322	,020	,450	<,001	2,018
	Sociale norm		,056	,012	,117	<,001	1,593
	Sociale druk		,021	,009	,046	,026	1,104
	Risicoperceptie		-,123	,017	-,171	<,001	1,501

Durbin-Watson: 1,948

F.4 Volwassen voetgangers

		ΔR^2	B	SE B	β	p	VIF
Stap 1	Constante	,397	3,351	,089		<,001	
	Geslacht		-,099	,038	-,063	,009	1,028
	Leeftijd		-,292	,012	-,622	<,001	1,073
	Opleiding		-,065	,028	-,056	,020	1,052
Stap 2	Constante	,127	1,819	,166		<,001	
	Geslacht		-,087	,034	-,055	,011	1,057
	Leeftijd		-,189	,012	-,403	<,001	1,481
	Opleiding		-,061	,025	-,053	,015	1,071
	Gewoontegedrag		,084	,021	,097	<,001	1,368
	Vertrouwen		,231	,024	,309	<,001	2,316
	Sociale norm		,056	,020	,073	,005	1,538
	Sociale druk		,056	,014	,086	<,001	1,047
	Risicoperceptie		,020	,025	,022	,426	1,708

Durbin-Watson: 2,101

F.5 Jongeren (alle verkeersrollen)

		ΔR^2	B	SE B	β	p	VIF
Stap 1	Constante	,019	,850	,744		,254	
	Geslacht		,192	,099	,114	,052	1,012
	Leeftijd		,109	,099	,064	,272	1,012
Stap 2	Constante	,536	-,261	,569		,646	
	Geslacht		,062	,068	,037	,363	1,042
	Leeftijd		,047	,068	,028	,483	1,029
	Gewoontegedrag		,107	,048	,091	,027	1,083
	Vertrouwen		,404	,049	,502	<,001	2,371
	Sociale norm		,232	,056	,249	<,001	2,293
	Sociale druk		,020	,039	,023	,599	1,187
	Risicoperceptie		,001	,046	,001	,986	1,475

Durbin-Watson: 1,798

F.6 Jongere fietsers

		ΔR^2	B	SE B	β	p	VIF
Stap 1	Constante	,007	1,146	,763		,135	
	Geslacht		,098	,100	,081	,332	1,003
	Leeftijd		,028	,100	,023	,781	1,003
Stap 2	Constante	,463	,970	,633		,128	
	Geslacht		,068	,076	,057	,370	1,027
	Leeftijd		-,054	,076	-,045	,478	1,027
	Gewoontegedrag		,096	,053	,118	,072	1,102
	Vertrouwen		,295	,053	,457	<,001	1,777
	Sociale norm		,164	,062	,213	,009	1,694
	Sociale druk		-,016	,040	-,028	,684	1,246
	Risicoperceptie		-,066	,051	-,097	,194	1,430

Durbin-Watson: 1,993

F.7 Jongere voetgangers

		ΔR^2	B	SE B	β	p	VIF
Stap 1	Constante	,024	,764	,999		,446	
	Geslacht		,131	,134	,081	,330	1,025
	Leeftijd		,192	,134	,119	,154	1,025
Stap 2	Constante	,353	-1,449	,934		,123	
	Geslacht		,026	,112	,016	,819	1,074
	Leeftijd		,152	,110	,095	,170	1,054
	Gewoontegedrag		,154	,084	,135	,070	1,240
	Vertrouwen		,449	,091	,418	<,001	1,609
	Sociale norm		,205	,111	,160	,066	1,673
	Sociale druk		,094	,075	,087	,211	1,074
	Risicoperceptie		,051	,076	,047	,507	1,146

Durbin-Watson: 1,713

Ongevallen voorkomen Letsel beperken Levens redden

SWOV

Instituut voor Wetenschappelijk Onderzoek Verkeersveiligheid

Henri Faasdreef 312

2492 JP Den Haag

070 – 317 33 33

info@swov.nl

www.swov.nl

 [@swov_nl](https://twitter.com/swov_nl) / @swov

 [linkedin.com/company/swov](https://www.linkedin.com/company/swov)