

Interpolis Barometer 2019

Vragenlijststudie mobiel telefoongebruik in het verkeer

R-2019-26

SWOV



Auteurs



S.T. van der Kint, MSc



C. Mons, MSc

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

Documentbeschrijving

Rapportnummer:	R-2019-26
Titel:	Interpolis Barometer 2019
Ondertitel:	Vragenlijststudie mobiel telefoongebruik in het verkeer
Auteur(s):	S.T. van der Kint, MSc & C. Mons, MSc
Projectleider:	S. van der Kint, MSc
Projectnummer SWOV:	E19.25
Opdrachtgever:	Achmea
Inkoopordernummers:	4600031175 / 4600031014

Projectinhoud: Dit rapport gaat over de tweede Interpolis Barometer mobiel telefoongebruik in het verkeer. De Barometer is een terugkerend 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 tweede Barometer en vergelijkt de resultaten met die uit de eerste Barometer in 2017.

Aantal pagina's:	77
Fotografen:	Paul Voorham (omslag) – Peter de Graaff (portretten)
Uitgave:	SWOV, Den Haag, 2019

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

SWOV – Instituut voor Wetenschappelijk Onderzoek Verkeersveiligheid

Bezuidenhoutseweg 62, 2594 AW Den Haag – Postbus 93113, 2509 AC Den Haag
070 – 317 33 33 – info@swov.nl – www.swov.nl

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

Samenvatting

SWOV heeft in opdracht van Interpolis de tweede Barometer mobiel telefoongebruik in het verkeer uitgevoerd. De Barometer is een terugkerend vragenlijstonderzoek naar het telefoongebruik in het verkeer onder automobilisten, fietsers en voetgangers. Dit onderzoek is voor het eerst gehouden in 2017 en heeft als doel de ontwikkeling van het mobiel telefoongebruik in het verkeer en de factoren die hierbij een rol spelen in kaart te brengen. Aan de *Barometer 2019* hebben uit heel Nederland 3.768 *volwassen* respondenten in de leeftijd van 18 t/m 80 jaar en exact 300 *jongeren* in de leeftijd van 12 t/m 17 jaar deelgenomen.

In de *Barometer 2019* heeft 68,7% van de respondenten aangegeven weleens zijn/haar telefoon te gebruiken tijdens deelname aan het verkeer. In de *Barometer 2017* bedroeg het percentage telefoongebruikers nog 66,1%.¹ Wij stellen vast dat dit een hoog percentage is, maar concluderen ook dat – ondanks deze lichte stijging – het telefoongebruik niet statistisch significant is toegenomen. De lichte stijging valt namelijk binnen de onzekerheidsmarge van onderzoek. Wel blijken de respondenten die in 2019 aangaven de telefoon ‘weleens’ te gebruiken in het verkeer, dit tijdens meer verplaatsingen te doen dan de respondenten in 2017. Deze toename is weliswaar statistisch significant, maar blijkt zeer klein van omvang te zijn. Ook is die kleine toename alleen bij voetgangers te zien – niet bij fietsers en automobilisten.

Opvallend is dat de telefoon in 2019 in het algemeen (en niet specifiek *buiten* het verkeer) minder vaak gebruikt wordt om voor werk berichten te sturen of te bellen dan in 2017. Deze ontwikkeling voor telefoongebruik in het algemeen is niet gevonden voor bellen en berichten sturen voor privédoeleinden.

Ondanks het hoge telefoongebruik in het verkeer zijn er maar twee respondenten die aan hebben gegeven een boete te hebben ontvangen voor het gebruiken van de mobiele telefoon. Niet verrassend is dus dat 56,9% van de automobilisten en 65,6% van de *volwassen* fietsers aangaf de kans op een boete (zeer) laag in te schatten. Van de *jongeren* schat 43% de kans op een boete als (zeer) laag in wanneer ze fietsen. Overigens bleek dat respondenten die door telefoongebruik een ongeval hebben veroorzaakt vaker de telefoon in het verkeer gebruiken dan respondenten die geen ongeval hebben veroorzaakt.

Volwassen respondenten blijken de mobiele telefoon vaker in het verkeer te zijn gaan gebruiken om te navigeren, muziek op te zetten en games te spelen. *Volwassen* fietsers gaven aan hun telefoon minder vaak te zijn gaan gebruiken om handheld te bellen. Dit laatste zou verklaard kunnen worden door het verbod op het vasthouden van de telefoon dat is ingegaan op 1 juli 2019. *Jongeren* gebruiken de telefoon voor dezelfde handelingen als in 2017.

Jongeren in de leeftijd van 12 t/m 17 jaar blijken de telefoon vaker te gebruiken – als fietser of voetganger – in het verkeer dan *volwassenen*. Tevens gebruiken zij hun mobiele telefoon vaker



1. Dit percentage is gebaseerd op deelnemers die de vragenlijst hebben beantwoord als fietser, automobilist of voetganger. In de *Barometer 2017* zijn ook snorfietzers bevraagd; inclusief snorfietzers bleek het telefoongebruik in 2017 65% te zijn.

om berichten te sturen, te lezen en om muziek op te zetten. Ook gebruiken zij de telefoon vaker uit gewoonte dan *volwassenen*. Op de schaal voor risicoperceptie scoren zij juist lager. Daarnaast wegen sociale invloeden (sociale norm en sociale druk) zwaarder bij *jongeren* dan bij *volwassen* respondenten. Tevens blijkt – net als in de *Barometer 2017* – dat naarmate ouders hun mobiele telefoon meer in het verkeer gebruiken, hun kinderen dit ook meer doen.

Ten slotte blijkt een aantal psychologische factoren voorspellend te zijn voor het telefoongebruik in het verkeer. Voor *volwassen* respondenten geldt dat mobiel telefoongebruik in het verkeer toeneemt wanneer (in volgorde van relevantie):

1. respondenten meer **vertrouwen in de eigen bekwaamheid** om de mobiele telefoon veilig in het verkeer te gebruiken,
2. respondenten het gebruik van de mobiele telefoon als minder gevaarlijk inschatten (**risicoperceptie**),
3. de sociale omgeving van de respondenten positiever staat tegenover mobiel telefoongebruik (**sociale norm**),
4. het **draagvlak voor maatregelen** afneemt,
5. respondenten de mobiele telefoon meer uit gewoonte gebruiken (**gewoontegedrag**).

Het mobiele telefoongebruik van *jongeren*² in het verkeer neemt toe wanneer (in volgorde van relevantie):

1. de sociale omgeving van de respondenten positiever staat tegenover mobiel telefoongebruik (**sociale norm**),
2. het **draagvlak voor maatregelen** afneemt,
3. respondenten het gebruik van de mobiele telefoon als minder gevaarlijk inschatten (**risicoperceptie**),
4. respondenten de mobiele telefoon meer uit gewoonte gebruiken (**gewoontegedrag**),
5. de **sociale druk** om de telefoon te gebruiken toeneemt.

Opvallend is dat de ingeschatte pakkans zowel bij *volwassenen* als bij *jongeren* niet voorspellend blijkt voor het telefoongebruik in het verkeer.



2. De vragen over het vertrouwen in de eigen bekwaamheid zijn niet aan jongeren gesteld om de vragenlijst niet te lang te maken.

Summary

Interpolis Barometer 2019; Questionnaire study mobile phone use in traffic

Commissioned by Interpolis, SWOV has conducted a second 'barometer study' into mobile phone use in Dutch traffic. The Barometer is a recurrent questionnaire study of phone use in traffic by drivers, cyclists and pedestrians. The first study was conducted in 2017. The barometer studies aim to map out developments in mobile phone use in traffic and the contributing factors. In the *2019 Barometer*, 3768 respondents aged 18-80 and exactly 300 respondents aged 12-17 took part.

In the *2019 Barometer*, 68.7% of the respondents indicated occasional phone use during traffic participation. In the *2017 Barometer* this percentage was 66.1%.³ While admitting this is a high percentage, we also conclude that – in spite of this slight increase – phone use has not increased to a statistically significant degree. After all, the slight increase falls within the error margin of scientific research. What is remarkable, is that the 2019 respondents reporting 'occasional' phone use indicated using their phones during more trips than the 2017 respondents. While this increase is statistically significant, its magnitude is small. Moreover, the small increase only extends to pedestrians – not to cyclists or drivers.

Another remarkable finding is that, in 2019 as compared to 2017, in general (and not specifically *excluding* traffic) phones were less often used for work-related texting or phoning. This development for general phone use was not found for phoning or texting for private purposes.

Despite the frequent phone use in traffic, only two respondents indicated having received a fine for mobile phone use. It is therefore not surprising that 56.9% of the drivers and 65.6% of the *adult cyclists* estimated the probability of getting a fine as (very) low. In the case of *young cyclists*, 43% estimated the probability of getting a fine as (very) low. Moreover, respondents having caused a crash while using their phone, use phones in traffic more often than those not having caused a crash.

Adult respondents prove to have started using mobile phones in traffic more often to navigate, to play music, and to play games. *Adult cyclists* also indicated having started to use their phones less often for handheld phoning. The latter could be explained by the ban on handheld phoning that became effective on 1 July 2019. By contrast, *young people* used their phones for the exact same activities as they did in 2017.

Young cyclists and pedestrians aged 12-17 prove to have used their phones in traffic more often than *adults*. They also use their mobile phones more often for texting and for playing music. They are also more habitual users than *adults* are. On the scale of risk perception, however, they show lower scores. Furthermore, social influences (social standards and social pressure) carry more



3. This percentage is based on respondents that have filled out the questionnaire as cyclists, drivers or pedestrians. In the *2017 Barometer*, light moped riders also took part; in 2017, the rate of phone use was 65% including use by light moped riders.

weight with *young people* than with *adult* respondents. Similar to the *2017 Barometer* findings, the more parents use their mobile phones in traffic, the more their children will also do this.

Finally, a number of psychological factors prove to be predictive for phone use in traffic. For *Adult* respondents, mobile phone use in traffic increases when (in order of relevance):

1. respondents have more **faith in their own competence** to safely use their mobile phones in traffic,
2. respondents deem their mobile phone use to be a minor risk (**risk perception**),
3. the respondents' social environment has a positive attitude towards mobile phone use (**social standard**),
4. **public support for measures** declines,
5. respondents more often use their mobile phones out of habit (**habitual behaviour**).

For *young people*⁴, mobile phone use increases when (in order of relevance):

1. the respondents' social environment has a positive attitude towards mobile phone use (**social standard**),
2. **public support for measures** declines,
3. respondents deem their mobile phone use to be a minor risk (**risk perception**),
4. respondents more often use their mobile phones out of habit (**habitual behaviour**),
5. **social pressure** to use their phones increases.

It is remarkable that, neither for *adults* nor for *young people*, the estimated probability of getting caught is predictive for phone use in traffic.



4. Questions about faith in their own competence were not put to young people in order not to make the questionnaire too long.

Inhoud

1	Inleiding	10
2	Methode	11
2.1	Vragenlijst	11
2.2	Dataverzameling en respondenten	11
2.3	Data-analyse	13
3	Resultaten	14
3.1	Frequentie van mobiel telefoongebruik in het verkeer	14
3.1.1	Telefoongebruik in Nederland	14
3.1.2	Leeftijd	14
3.1.3	Opleiding, geslacht en inkomen	16
3.1.4	Mate van telefoongebruik	17
3.1.5	Specifieke handelingen	20
3.1.6	Kilometrage automobilisten	21
3.1.7	Ouders en hun kinderen	22
3.1.8	Redenen om de telefoon te gebruiken	22
3.1.9	Bewustzijn telefoongebruik	23
3.1.10	Algemeen telefoongebruik	24
3.1.11	Fietsers met een e-bike	24
3.2	Overtredingen en ongevallen	25
3.2.1	Boetes	25
3.2.2	Ongevallen	26
3.3	Gewoontegedrag	27
3.4	Vertrouwen in eigen bekwaamheid	29
3.5	Sociale invloeden	30
3.5.1	Sociale norm	31
3.5.2	Sociale druk	32
3.6	Risicoperceptie	33
3.6.1	Risicoperceptie van volwassenen	33
3.6.2	Risicoperceptie van jongeren	33
3.6.3	Relatie tussen risicoperceptie en mobiel telefoongebruik	34
3.6.4	Alcohol of telefoongebruik	34
3.7	Draagvlak voor maatregelen	34
3.8	Voorspellende psychologische factoren	36
3.8.1	Volwassenen	37
3.8.2	Jongeren	37
4	Conclusies	39
	Literatuur	42

Bijlage A	Vragenlijst volwassenen	43
Bijlage B	Vragenlijst jongeren	56
Bijlage C	Statistische toetsen	66
Bijlage D	Resultaten regressieanalyse	68

1 Inleiding

Afleiding door mobiel telefoongebruik is een probleem voor de verkeersveiligheid. Uit verschillende onderzoeken blijkt dat mensen zich minder veilig in het verkeer gedragen als zij gebruikmaken van de mobiele telefoon. Vooral bellen en het lezen of schrijven van tekstberichten zorgt ervoor dat verkeersdeelnemers minder zaken opmerken, minder alert worden voor gevaren, langzamer reageren op dingen die om hen heen gebeuren en minder in rechte lijnen bewegen (SWOV, 2018; Doumen, Van der Kint & Vlakveld, 2019).

Hoewel bekend is dat het gebruik van de mobiele telefoon in het verkeer risico's met zich meebrengt, is er nog weinig bekend over de motieven achter mobiel telefoongebruik. Daarom is SWOV in 2017 in opdracht van Interpolis de *Interpolis Barometer* gestart (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. Dit rapport brengt verslag uit over de resultaten van de tweede afname van de vragenlijst en vergelijkt de resultaten van deze *Barometer 2019* met die uit de *Barometer 2017*.

2 Methode

Het onderzoek bestond uit drie fasen: (1) het aanpassen van de in 2017 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:⁵

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

In het belang van de vergelijkbaarheid tussen de verschillende jaren is de bestaande vragenlijst alleen minimaal aangepast voor de *Barometer 2019*. Er zijn enkele vragen toegevoegd over hoe hoog men de pakkans inschat, en hoe men denkt over de hoogte van boetes en over mogelijke maatregelen om het mobiele telefoongebruik in het verkeer tegen te gaan. Tevens is in de vragenlijstversie van 2019 niet meer gevraagd naar het telefoongebruik in de verkeersrol 'snorfietser', omdat daar vanuit Interpolis minder interesse voor was. De vragenlijst (zie *Bijlage A*) voor de *Barometer 2019* bevatte daarom enkel de verkeersrollen automobilist, fietser en voetganger. Bij alle verkeersrollen zijn dezelfde vragen gesteld; er waren enkel verschillen in terminologie, zodat de vraagstelling aansloot bij de betreffende verkeersrol. Het invullen van de vragenlijst duurde ongeveer 15 minuten.

Naast de vragenlijst voor volwassenen werd net als in 2017 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.

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



5. 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>

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 met behulp van een power-analyse⁶ bepaald op 1.180 respondenten per verkeersrol. Na de dataverzameling heeft Motivaction gekeken naar de representativiteit van de steekproef voor verkeersdeelnemers in Nederland en waar nodig weegfactoren toegepast.⁷

In totaal hebben 3.768 volwassenen de vragenlijst ingevuld. De data van 81 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 3.687 volwassen respondenten getoond per toegewezen verkeersrol.

Tabel 2.1.
Persoonskenmerken van de
respondenten per
verkeersrol.

Persoonskenmerken		Fietser		Automobilist		Voetganger	
		N	%	N	%	N	%
Totaal		1.268	100,0%	1.158	100,0%	1.261	100,0%
Geslacht	Man	616	48,6%	585	50,5%	616	48,9%
	Vrouw	652	51,4%	573	49,5%	645	51,1%
Leeftijd	18 t/m 24	147	11,6%	87	7,5%	175	13,9%
	25 t/m 34	202	15,9%	214	18,4%	190	15,1%
	35 t/m 44	270	21,3%	174	15,0%	194	15,4%
	45 t/m 54	220	17,3%	250	21,6%	253	20,1%
	55 t/m 64	219	17,3%	203	17,5%	205	16,3%
	65 t/m 80	210	16,5%	231	19,9%	243	19,3%
Opleidingsniveau	Hoog	350	27,6%	363	31,3%	304	24,1%
	Midden	630	49,7%	598	51,6%	673	53,4%
	Laag	288	22,7%	197	17,0%	284	22,5%

De verkorte versie van de vragenlijst is door exact 300 jongeren ingevuld. De data van twee 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 298 jongeren getoond per verkeersrol.



- 6 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.
- 7 De doelgroepen voetgangers, fietsers en autorijders zijn ieder representatief op basis van de opleiding, leeftijd, geslacht, regio (volgens de Nielsen-indeling), sociaal milieu (bepaald volgens het Mentality-ijkmodel) en de interacties hiertussen. Motivaction heeft representativiteit gewaarborgd door 'propensity sampling' en weging toe te passen. Daarbij heeft men het Mentality-ijkbestand als herwegingskader gehanteerd. Dit ijkbestand is wat betreft de sociodemografische gegevens gewogen naar de Gouden Standaard van het CBS.

Tabel 2.2.
Persoonskenmerken van
de jongeren per
verkeersrol.

Persoonskenmerken		Fietser		Voetganger	
		N	%	N	%
Totaal		149	100,0%	149	100,0%
Geslacht	Man	76	50,7%	77	51,5%
	Vrouw	74	49,3%	72	48,5%
Leeftijd	12 t/m 14 jaar	77	51,8%	69	46,2%
	15 t/m 17 jaar	72	48,2%	80	53,8%

2.3 Data-analyse

Om het mobiele telefoongebruik in het verkeer te meten zijn achttien 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 deze achttien vragen zijn gebruikt om de volgende drie variabelen te creëren:

1. **Telefoongebruik:** Deze dichotome variabele geeft aan of respondenten de mobiele telefoon *weleens* of *nooit* in het verkeer gebruiken. Wanneer een respondent op ten minste één van de zestien vragen iets anders dan 'nooit' heeft geantwoord, is deze ingedeeld in de categorie *weleens*. De variabele *telefoongebruik* is gebruikt om te bepalen welk percentage van de respondenten de telefoon *weleens* 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 $\alpha = 0,953$). De variabele *frequentie van telefoongebruik* is gebruikt om hiërarchische regressieanalyses uit te voeren en Spearman-correlaties te berekenen.

Voor alle toetsen werd een significantieniveau van $\alpha = 0,05$ gehanteerd. Wanneer er meerdere paarsgewijze vergelijkingen werden gemaakt, is het significantieniveau gecorrigeerd met een Bonferroni-correctie.⁸



8. 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.

3.1 Frequentie van mobiel telefoongebruik in het verkeer

3.1.1 Telefoongebruik in Nederland

68,7% van de respondenten heeft aangegeven *welens* de mobiele telefoon te gebruiken in het verkeer. Wanneer dit wordt uitgesplitst naar het telefoongebruik tijdens stilstand en tijdens het rijden of lopen, blijkt dat 66,6% van de respondenten de telefoon gebruikt tijdens stilstand en 56,7% tijdens het rijden of lopen. Wanneer de verkeersrollen apart worden bekeken, is te zien dat 55,7% van de fietsers, 65,6% van de automobilisten en 84,4% van de voetgangers de mobiele telefoon *welens* gebruiken.

Met een chi-kwadraattoets is onderzocht of er statistisch significante verschillen zijn tussen resultaten van de *Barometer 2017* en *Barometer 2019*, wat betreft het aandeel respondenten dat heeft aangegeven de mobiele telefoon *welens* in het verkeer te gebruiken. Omdat in de *Barometer 2019* alleen is gevraagd naar het telefoongebruik in de verkeersrollen voetganger, fietser en automobilist, zijn ook voor 2017 alleen deze drie verkeersrollen in meegenomen de analyse. In 2017 was het percentage telefoongebruikers zonder snorfietzers 66,1%. Uit de analyse kwam naar voren dat er geen statistisch significant verschil is tussen de twee jaren ($\chi^2(1) = 2,438$, $p = 0,118$). Ook wanneer het mobiele telefoongebruik uitgesplitst wordt naar de verschillende verkeersrollen zijn er geen statistisch significante verschillen tussen de jaren (fietsers: 2017 = 54,1%, $\chi^2(1) = 0,014$, $p = 0,907$; automobilisten: 2017 = 62,0%, $\chi^2(1) = 3,257$, $p = 0,071$ en voetgangers: 2017 = 81,7%, $\chi^2(1) = 1,919$, $p = 0,166$).

3.1.2 Leeftijd

In *Tabel 3.1* wordt per verkeersrol en leeftijdscategorie het percentage respondenten getoond dat heeft aangegeven de mobiele telefoon *welens* in het verkeer te gebruiken. Bij de volwassen fietsers blijkt dat het telefoongebruik het hoogst is in de leeftijdscategorie 35 t/m 44 jaar (76,7%). Bij de volwassen automobilisten en voetgangers is het telefoongebruik het hoogst in de leeftijdscategorie 25 t/m 34 jaar (respectievelijk 85,6% en 93,5%). Onder jongeren blijkt het telefoongebruik bij zowel de fietsers als de voetgangers het hoogst in de leeftijdscategorie 15 t/m 17 jaar (respectievelijk 77,6% en 94,7%).

Tabel 3.1.
Percentage respondentent
dat de mobiele telefoon
weleens **in het verkeer**
gebruikt (per
leeftijdscategorie en
verkeersrol).

Leeftijdscategorie	Fietser	Automobilist	Voetganger
12 t/m 14 jaar	65,6%	-	83,6%
15 t/m 17 jaar	77,6%	-	94,7%
18 t/m 24 jaar	55,3%	62,1%	89,5%
25 t/m 34 jaar	45,6%	85,6%	93,5%
35 t/m 44 jaar	76,7%	81,1%	86,7%
45 t/m 54 jaar	67,1%	61,2%	88,9%
55 t/m 64 jaar	43,9%	56,8%	77,1%
65 t/m 80 jaar	42,1%	49,5%	69,9%
Alle leeftijden	55,7%	65,6%	84,4%

Tabel 3.2 toont per verkeersrol en leeftijdscategorie het percentage respondentent dat heeft aangegeven de mobiele telefoon in het verkeer *weleens* te gebruiken tijdens stilstand. Bij de volwassen fietsers en voetgangers blijkt het telefoongebruik tijdens stilstand het hoogst in de leeftijdscategorie 18 t/m 24 jaar (respectievelijk 68,9% en 89,5%). Bij de volwassen automobilisten is het telefoongebruik het hoogst in de leeftijdscategorie 25 t/m 34 jaar (85,6%). Bij de jonge fietsers en voetgangers blijkt het telefoongebruik tijdens stilstand het hoogst in de leeftijdscategorie 15 t/m 17 jaar (respectievelijk 75,5% en 89,6%).

Tabel 3.2.
Percentage respondentent
dat de mobiele telefoon
tijdens stilstand in het
verkeer gebruikt (per
leeftijdscategorie en
verkeersrol).

Leeftijdscategorie	Fietser	Automobilist	Voetganger
12 t/m 14 jaar	64,6%	-	80,7%
15 t/m 17 jaar	75,5%	-	89,6%
18 t/m 24 jaar	68,9%	62,1%	89,5%
25 t/m 34 jaar	66,7%	85,6%	89,0%
35 t/m 44 jaar	54,8%	80,6%	84,2%
45 t/m 54 jaar	44,3%	60,0%	84,4%
55 t/m 64 jaar	42,7%	56,5%	73,2%
65 t/m 80 jaar	41,5%	49,0%	62,7%
Alle leeftijden	54,1%	65,2%	80,4%

In Tabel 3.3 staat per verkeersrol en leeftijdscategorie het percentage respondentent dat heeft aangegeven de mobiele telefoon in het verkeer *weleens* te gebruiken tijdens het rijden of lopen. Bij de volwassen fietsers blijkt ook tijdens het fietsen het telefoongebruik het hoogst in de leeftijdscategorie 18 t/m 24 jaar (68,0%). Bij de volwassen automobilisten en voetgangers is het telefoongebruik tijdens het rijden of lopen het hoogst in de leeftijdscategorie 25 t/m 34 jaar (respectievelijk 74,7% en 92,3%). Bij de jonge fietsers en voetgangers blijkt het telefoongebruik ook tijdens het fietsen/lopen het hoogst in de leeftijdscategorie 15 t/m 17 jaar (respectievelijk 62,8% en 90,7%).

Tabel 3.3.
Percentage respondent
dat de mobiele telefoon
tijdens het rijden/lopen
gebruikt (per
leeftijdscategorie en
verkeersrol).

Leeftijdscategorie	Fietser	Automobilist	Voetganger
12 t/m 14 jaar	44,8%	-	77,9%
15 t/m 17 jaar	62,8%	-	90,7%
18 t/m 24 jaar	68,0%	43,5%	87,6%
25 t/m 34 jaar	51,9%	74,7%	92,3%
35 t/m 44 jaar	40,3%	66,6%	85,8%
45 t/m 54 jaar	30,6%	42,7%	80,6%
55 t/m 64 jaar	27,9%	42,0%	68,3%
65 t/m 80 jaar	22,9%	31,7%	59,3%
Alle leeftijden	40,2%	49,9%	78,7%

Onderzocht is ook 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 jaar het laagst is, is deze groep als referentiecategorie gebruikt. In Tabel 3.4 worden de bijbehorende 'odds ratio's' (OR) en 95%-betrouwbaarheidsintervallen (95%-BI) getoond. Deze odds ratios geven weer hoeveel keer waarschijnlijker het is dat de telefoon in die leeftijdscategorie in het verkeer gebruikt wordt dan in de referentiecategorie. Een odds ratio is statistisch significant wanneer de onderste grens van het 95%-BI groter is dan 1. In de Tabel 3.4 is te zien dat het even waarschijnlijk is dat iemand uit de categorie 55 t/m 64 jaar de mobiele telefoon in het verkeer gebruikt als iemand uit de groep van 65 t/m 80 jaar. Voor de overige leeftijdscategorieën geldt dat het (statistisch significant) waarschijnlijker is dat iemand uit deze groepen de mobiele telefoon gebruikt in het verkeer. Vooral de leeftijdscategorie 15 t/m 17 jaar springt eruit: het is 4,78 keer zo waarschijnlijk dat jongeren uit deze groep de mobiele telefoon in het verkeer gebruiken dan de oudere volwassenen uit de referentiecategorie (95%-BI = 2,91 – 7,85).

Tabel 3.4.
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	2,04	1,40 – 2,96
15 t/m 17 jaar	4,78	2,91 – 7,85
18 t/m 24 jaar	2,96	1,86 – 4,69
25 t/m 34 jaar	3,28	2,41 – 4,45
35 t/m 44 jaar	1,97	1,53 – 2,50
45 t/m 54 jaar	1,30	1,07 – 1,59
55 t/m 64 jaar	1	-
65 t/m 80 jaar	1	-

3.1.3 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 in een bepaalde referentiecategorie. Geslacht en opleidingsniveau blijken beide een relatie te hebben met telefoongebruik. In Tabel 3.5 worden de bijbehorende odds ratio's (OR) en betrouwbaarheidsintervallen (95%-BI) getoond. Hierin is te zien dat het 1,22 keer zo waarschijnlijk is dat mannen weleens hun mobiele telefoon in het verkeer gebruiken dan dat vrouwen dit doen (95%-BI = 1,06 – 1,41). Ook is het, ten opzichte van laagopgeleiden, respectievelijk 2,26 en 1,32 keer zo waarschijnlijk dat hoogopgeleiden en middelbaar

opgeleiden de mobiele telefoon in het verkeer gebruiken (respectievelijk 95%-BI = 1,79 – 2,85 en 95%-BI = 1,07 – 1,62). Er bleek geen statistisch significant effect van inkomen te zijn.

Tabel 3.5.
Odds ratio (OR) en het 95%-
betrouwbaarheidsinterval
(95%-BI) van telefoongebruik
naar geslacht en
opleidingsniveau.

Persoonskenmerken		OR	95%-BI
Geslacht	Man	1,22	1,06 – 1,41
	Vrouw	1	-
Opleidingsniveau	Hoog	2,26	1,79 – 2,85
	Middelbaar	1,32	1,07 – 1,62
	Laag	1	-

3.1.4 Mate van telefoongebruik

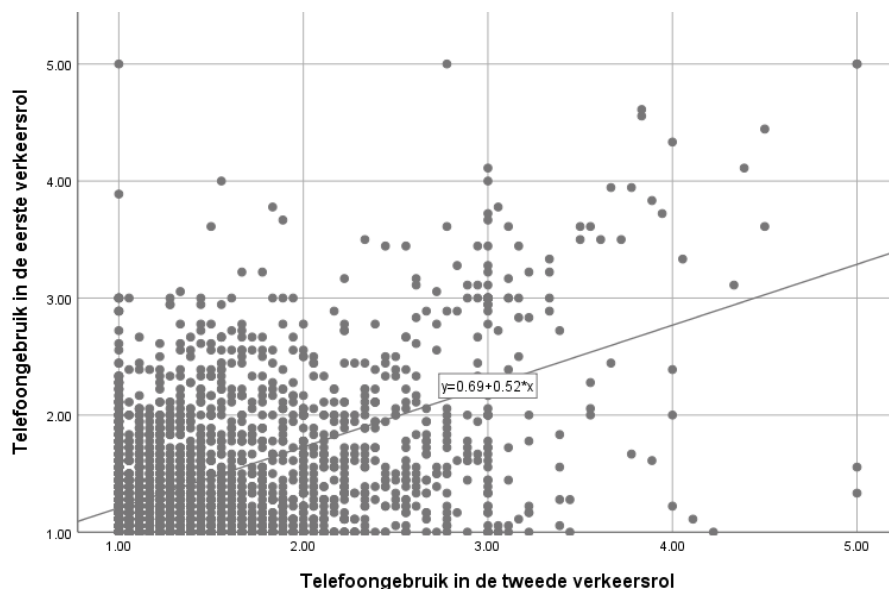
Wanneer respondenten met één algemene vraag gevraagd werd hoe vaak zij hun mobiele telefoon in het verkeer gebruiken, gaf 79,6% van de fietsers, 68,9% van de automobilisten en 33,6% van de voetgangers aan dit *nooit* te doen. Echter, wanneer wordt gekeken naar hoe vaak respondenten aangaven specifieke handelingen uit te voeren (meer hierover in *Paragraaf 3.1.5*), blijkt dat nog maar 44,3% van de fietsers, 34,3% van de automobilisten en 15,6% van de voetgangers heeft aangegeven de mobiele telefoon *nooit* in het verkeer te gebruiken. *Tabel 3.6* geeft de variabele *mate van telefoongebruik* weer: de *hoogste* frequentie die respondenten hebben gerapporteerd bij de specifieke handelingen met de mobiele telefoon in het verkeer.

Tabel 3.6.
Mate van telefoongebruik
per verkeersrol: hoogst
aangegeven frequentie van
handeling met de telefoon.

Frequentie mobiel telefoongebruik	Fietser	Automobilist	Voetganger
Nooit	44,3%	34,3%	15,6%
Bijna nooit	20,5%	22,5%	23,0%
Tijdens sommige wandelingen/ritten	24,3%	32,6%	41,1%
Tijdens bijna elke wandeling/rit	6,7%	7,1%	11,7%
Tijdens elke wandeling/rit	4,3%	3,5%	8,7%

Alle volwassenen hebben de frequentie waarmee zij in het verkeer hun mobiele telefoon gebruiken voor twee verkeersrollen ingevuld. Zo heeft een respondent die de gehele vragenlijst als automobilist heeft ingevuld 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 te onderzoeken of er een relatie is tussen het mobiele telefoongebruik in de eerste en de tweede verkeersrol is de Spearman-correlatie berekend. Hieruit blijkt een matig sterk positief verband tussen de *frequentie van telefoongebruik* (gemiddelde van alle handelingen) in de twee verkeersrollen ($\rho(2960) = 0,493$, $p < 0,001$). 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 3.1*).

Afbeelding 3.1.
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.

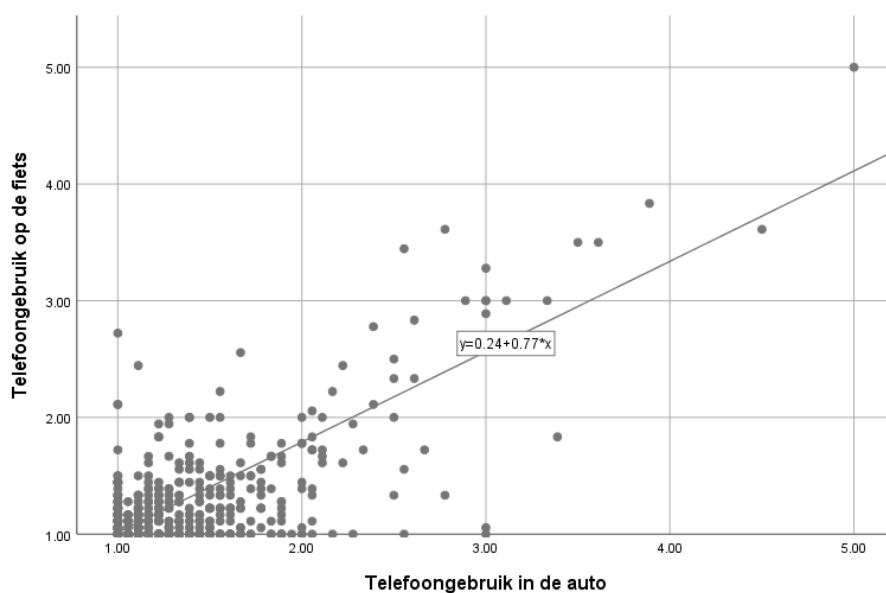


Daarnaast is er bij volwassen respondenten gekeken naar de samenhang tussen de specifieke verkeersrollen op de frequentie van het mobiele telefoongebruik. Hierbij is alleen gekeken naar de respondenten die als eerste verkeersrol fietser en als tweede verkeersrol automobilist of voetganger toegewezen hebben gekregen en naar de respondenten die als eerste verkeersrol voetganger en als tweede verkeersrol automobilist toegewezen hebben gekregen. De Spearman-correlaties tussen de drie onderzochte combinaties tonen allemaal een sterk, positief verband (zie Tabel 3.7). Deze correlaties worden gevisualiseerd in Afbeelding 3.2 t/m Afbeelding 3.4.

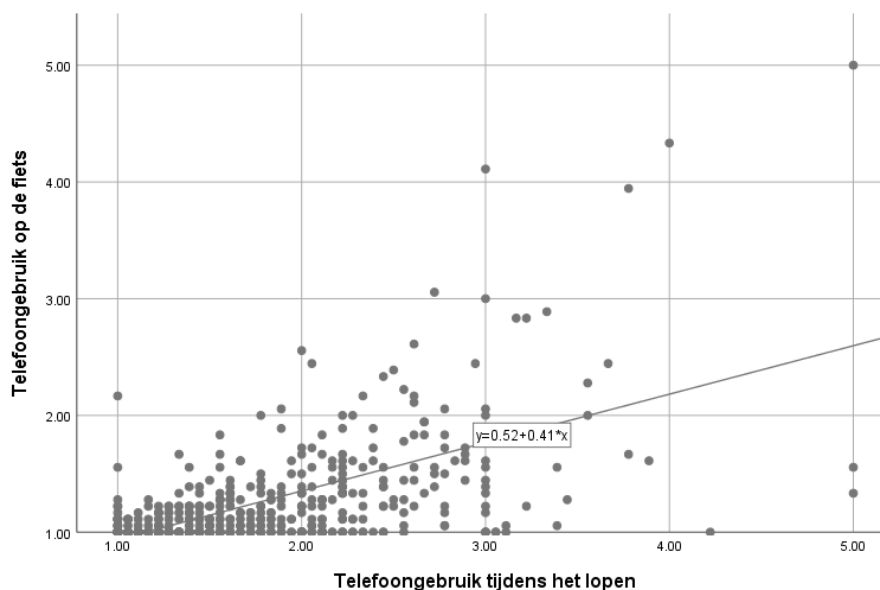
Tabel 3.7.
Correlatiecoëfficiënten tussen de eerste verkeersrollen en een tweede verkeersrol

Eerste verkeersrol	Tweede verkeersrol	Spearman's correlatiecoëfficiënt
Fietser	Automobilist	$\rho(477) = 0,656, p < 0,001$
Fietser	Voetganger	$\rho(535) = 0,609, p < 0,001$
Voetganger	Automobilist	$\rho(440) = 0,567, p < 0,001$

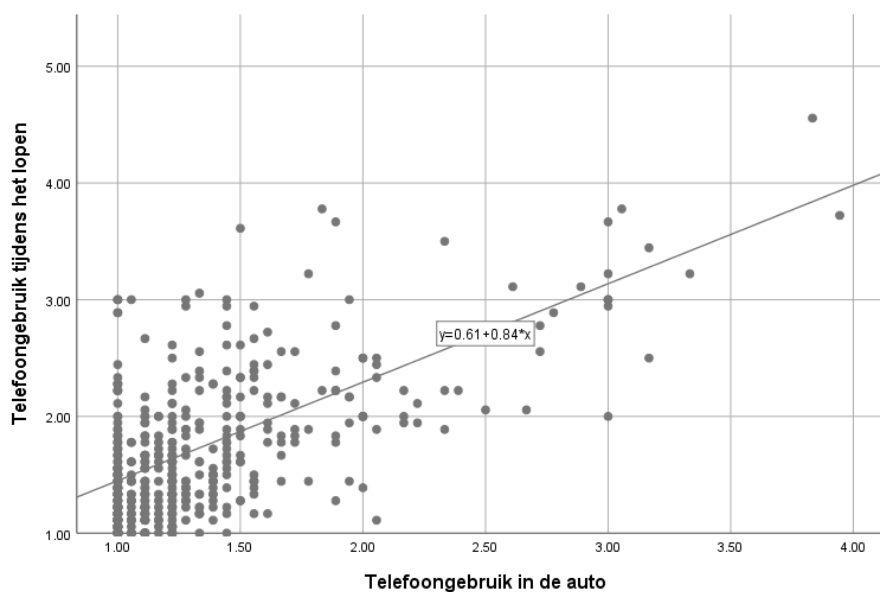
Afbeelding 3.2.
Scatterplot van de frequentie van telefoongebruik (1 = nooit, 5 = tijdens elke rit) voor de eerste verkeersrol fietser en de tweede verkeersrol automobilist.



Afbeelding 3.3.
Scatterplot van de frequentie van telefoongebruik (1 = nooit, 5 = tijdens elke rit) voor de eerste verkeersrol fietser en de tweede verkeersrol voetganger.



Afbeelding 3.4.
Scatterplot van de frequentie van telefoongebruik (1 = nooit, 5 = tijdens elke rit) voor de eerste verkeersrol voetganger en de tweede verkeersrol automobilist.



Ten slotte is er onderzocht of er een statistisch significant verschil is op de variabele *mate van telefoongebruik* tussen de *Barometer 2017* en de *Barometer 2019*. Uit een Mann-Whitney U-toets blijkt dat de mobiele telefoon statistisch significant vaker gebruikt wordt tijdens ritten in 2019 ($Mdn = 2$) dan in 2017 ($Mdn = 2$; $U = 6.536.215$, $p = 0,021$). De effectgrootte is echter zeer klein ($r = 0,02$). Daarnaast blijkt er, wanneer er wordt gekeken naar de afzonderlijke verkeersrollen, alleen een statistisch significant verschil in telefoongebruik tijdens het lopen te zijn ($U = 702.604$, $p < 0,01$). In 2019 wordt de telefoon tijdens meer wandelingen gebruikt (gemiddelde rang = 1.260,05) dan in 2017 (gemiddelde rang = 1.186,16). De effectgrootte is wederom zeer klein ($r = 0,06$). Het telefoongebruik van automobilisten en fietsers blijkt tussen 2017 en 2019 niet te verschillen.

3.1.5 Specifieke handelingen

Uit de vragen welke specifieke handelingen in het verkeer worden gedaan, blijkt dat volwassen fietsers en voetgangers de mobiele telefoon het meest gebruiken om berichten te lezen (respectievelijk 37,9% en 69%). Automobilisten blijken het vaakst handsfree te bellen (46,2%). Met chi-kwadraattoetsen met een Bonferroni-correctie (zie *Bijlage C*) is onderzocht of er statistisch significante verschillen zijn tussen de Barometer van 2017 en 2019 wat betreft de specifieke handelingen die volwassen respondenten uitvoeren. Hoe groot deze verschillen zijn, is beschouwd aan de hand van de odds ratio's. Fietsers blijken in 2019 statistisch significant minder te bellen met de telefoon in de hand. Het was in 2017 1,30 (95%-BI: 1,10 – 1,55) keer zo waarschijnlijk dat fietsers weleens belden met de telefoon in de hand als in 2019. Tevens blijkt voor alle verkeersrollen dat in 2019 de telefoon vaker gebruikt wordt om de navigatie in stellen, muziek op te zetten en games te spelen (dit laatste uitgezonderd fietsers). Bij fietsers is het in 2019 1,34 (95%-BI: 1,13 – 1,59) keer zo waarschijnlijk dat ze op de telefoon weleens de navigatie instellen en 1,64 keer (95%-BI: 1,66 – 0,91) zo waarschijnlijk dat ze muziek opzetten als in 2017. Onder automobilisten is het in 2019 1,68 (95%-BI: 1,42 – 1,98) keer zo waarschijnlijk dat ze weleens de navigatie instellen, twee keer zo waarschijnlijk (1,98; 95%-BI: 1,58 – 2,48) dat ze muziek opzetten en 2,62 (95%-BI: 1,79 – 3,84) keer zo waarschijnlijk dat ze games spelen. Verder is het in 2019 1,41 (95%-BI: 1,20 – 1,64) keer zo waarschijnlijk dat voetgangers de navigatie instellen, 1,40 (95%-BI: 1,19 – 1,65) keer zo waarschijnlijk dat ze muziek opzetten en 1,69 (95%-BI: 1,37 – 2,09) keer zo waarschijnlijk dat ze games spelen. Een overzicht van de specifieke handelingen wordt per verkeersrol weergegeven in *Tabel 3.8*. Statistisch significante verschillen tussen de twee jaren zijn vetgedrukt.

Tabel 3.8. Percentage volwassen respondenten dat aangeeft weleens een bepaalde handeling uit te voeren in het verkeer.
* betekent een statistisch significante afname,
** betekent een statistisch significante toename

Specifieke handeling	Fietser		Automobilist		Voetganger	
	2017	2019	2017	2019	2017	2019
Handheld bellen	33%	27,7%*	22%	20,2%	65%	65,6%
Handsfree bellen	17%	20,9%	42%	46,2%	35%	40,6%**
Berichten sturen	32%	32,9%	34%	35,6%	62%	63,7%
Berichten lezen	36%	37,9%	39%	41,7%	65%	69%
Iets opzoeken of checken	20%	21,3%	18%	22,3%	48%	53,5%
Maken van foto's en video's	29,9%	29,9%	16%	18,7%	61%	64,1%
Navigatie instellen	27%	33,4%**	32%	43,8%**	47%	55,1%**
Muziek opzetten	17%	24,8%**	12%	21,4%**	31%	38,2%**
Spelen van games	4%	6,9%	3%	8,2%**	14%	21,3%**

Ook voor jongeren is onderzocht hoe vaak ze de specifieke handelingen uitvoeren, en of er verschillen zijn tussen de resultaten van 2017 en 2019. Uit chi-kwadraattoetsen met een Bonferroni-correctie (zie *Bijlage C*) blijkt dat er geen statistisch significante verschillen zijn tussen 2017 en 2019 in hoe vaak jongeren specifieke handelingen uitvoeren; dit geldt voor beide verkeersrollen. Jongeren gebruiken in 2019 de telefoon het meest om berichten te lezen, dit geldt zowel voor fietsers als voetgangers (zie *Tabel 3.9*).

Tabel 3.9.
Percentage jongeren dat aangeeft weleens een bepaalde handeling uit te voeren in het verkeer.

Specifieke handeling	Fietser	Voetganger
Handheld bellen	37,5%	69,7%
Handsfree bellen	40,7%	57,9%
Berichten sturen	53,6%	75%
Berichten lezen	55,5%	75,2%
Iets opzoeken of checken	42,9%	66,2%
Maken van foto's en video's	42,7%	75%
Navigatie instellen	36,1%	60,3%
Muziek opzetten	53,2%	71,1%
Spelen van games	18,2%	32,8%

3.1.6 Kilometrage automobilisten

Voor de automobilisten is nagegaan of het jaarkilometrage van invloed is op het telefoongebruik. Daarvoor is het mobiele telefoongebruik van automobilisten uitgesplitst naar kilometrage (Tabel 3.10). Het blijkt dat hoe meer men rijdt, hoe vaker men aangeeft weleens de telefoon te gebruiken tijdens het rijden. Bijvoorbeeld gebruikt 84% van de automobilisten die meer dan 20.000 kilometer per jaar rijden de telefoon weleens in het verkeer. Bij de automobilisten met een lager jaarkilometrage is het percentage lager.

Tabel 3.10.
Percentage automobilist dat de mobiele telefoon in het verkeer gebruikt.

Jaarkilometrage	Percentage automobilisten dat weleens de telefoon gebruikt
0 t/m 5.000	43,8%
5.001 t/m 10.000	62,7%
10.001 t/m 15.000	69,2%
15.001 t/m 20.000	73,6%
Meer dan 20.000	84,0%

Op basis van odds ratio's blijkt dit verband tussen kilometrage en het gebruik van de mobiele telefoon statistisch significant te zijn. Met de laagste categorie jaarlijkse kilometers als referentiecategorie, is het bijvoorbeeld ruim twee keer zo waarschijnlijk dat men weleens de telefoon gebruikt als men 5.001 t/m 10.000 km per jaar rijdt. Dit verschil is statistisch significant omdat de ondergrens van het 95%-BI groter is dan 1. Zie voor alle vergelijkingen met de referentiegroep Tabel 3.11.

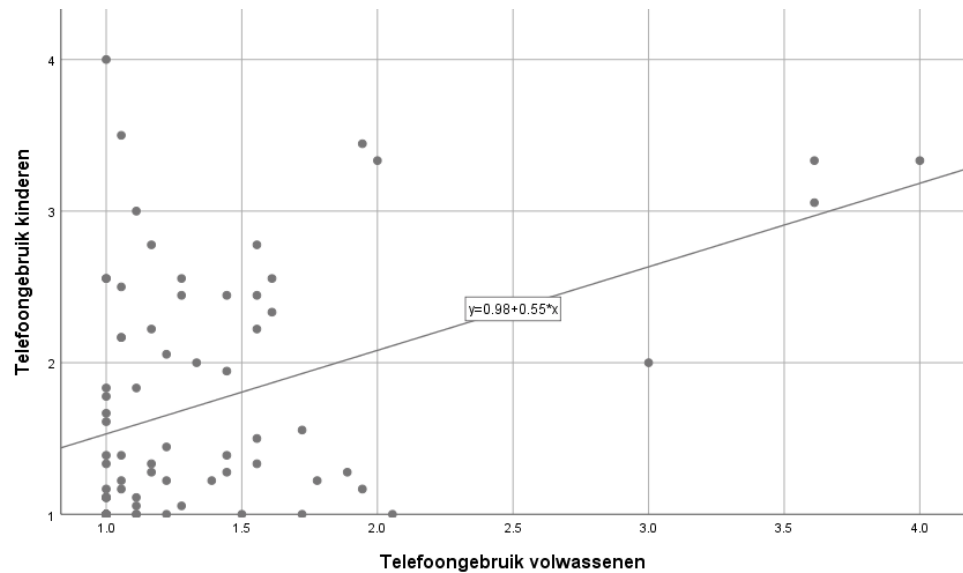
Tabel 3.11.
Odds ratio (OR) en het 95%-betrouwbaarheidsinterval (95%-BI) van telefoongebruik naar jaarkilometrage.

Jaarkilometrage	OR	95%-BI
0 t/m 5.000	1	
5.001 t/m 10.000	2,16	1,59 – 2,93
10.001 t/m 15.000	2,88	2,03 – 4,09
15.001 t/m 20.000	3,57	2,19 – 5,82
Meer dan 20.000	6,73	3,96 – 11,44

3.1.7 Ouders en hun kinderen

Aan het onderzoek uit 2019 hebben 76 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 ouder en kind ($\rho(76) = 0,378, p < 0,005$). Oftewel, hoe vaker ouders hun mobiele telefoon in het verkeer gebruiken, hoe vaker hun kinderen dit ook doen (zie *Afbeelding 3.5*).

Afbeelding 3.5.
Scatterplot van de frequentie van telefoongebruik (1 = nooit, 5 = tijdens elke rit) van volwassenen en hun kinderen.



3.1.8 Redenen om de telefoon te gebruiken

Aan alle respondenten die aangaven berichten te lezen in het verkeer, is gevraagd wat de belangrijkste redenen zijn om hun telefoon in het verkeer te gebruiken. De belangrijkste reden voor volwassenen was om bereikbaar te zijn tijdens noodgevallen (40%). Dit is vooral voor automobilisten en voetgangers belangrijk, ruim 45% geeft aan bereikbaar te willen zijn bij noodgevallen. Jongeren gebruiken hun telefoon vooral uit gewoonte (38,8%). Wanneer jongeren als voetganger onderweg zijn, gebruiken ze de telefoon ook vaak omdat het handig is (38,3%). *Tabel 3.12* toont per verkeersrol hoeveel procent van de respondenten een bepaalde reden heeft gekozen; respondenten mochten maximaal drie antwoordopties kiezen.

Tabel 3.12.
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	4,6%	5,4%	7,7%	12,3%	23,3%
Ik wil niks missen	2,8%	2,9%	2,8%	16%	12,5%
Het is handig	25,1%	33,7%	25,5%	27,2%	38,3%
Bereikbaar voor noodgevallen	28,9%	45%	45,4%	17,3%	20,8%
Uit gewoonte	10,2%	12,3%	20,6%	38,3%	39,2%
Om reistijd nuttig te besteden	3,0%	5,9%	7,5%	9,9%	10%
In verband met werkafspraken	9,4%	18,9%	16,9%	3,7%	5%
Ik wil altijd bereikbaar zijn	10,4%	15,7%	18,3%	14,8%	21,7%
Uit nieuwsgierigheid	13,4%	14,7%	19%	19,8%	29,2%
Anders	6,4%	4,9%	5,6%	6,2%	0,8%
Niet van toepassing	31,1%	13,3%	10,3%	14,8%	6,7%

3.1.9 Bewustzijn telefoongebruik

Aan alle respondenten is de volgende stelling voorgelegd: "Ik maak weleens mee dat mijn eigen mobiel telefoongebruik tijdens autorijden/lopen/fietsen leidt tot gevaarlijke situaties". Van de automobilisten gaf 8,2% aan het hiermee eens te zijn. Bij de fietsers was dit 6,4% en bij de voetgangers 5,4% (volwassenen en jongeren samen). In 2017 gaf 7,5% van de automobilisten, 5,6% van de fietsers en 6% van de voetgangers aan het met de stelling eens te zijn.

Vervolgens is gevraagd of respondenten weleens hebben meegemaakt dat het telefoongebruik van anderen tot gevaarlijke situaties heeft geleid. Van de automobilisten gaf 69% aan dat dit het geval was. Van alle fietsers was dit 66,2% en van de voetgangers 42,7%. In 2017 gaf 70,5% van de automobilisten, 67,9% van de fietsers en 49% van de voetgangers aan dat het telefoongebruik van anderen tot gevaarlijke situaties heeft geleid.

Aan respondenten is ook gevraagd of ze hun mobiele telefoongebruik in het verkeer een probleem vinden. De reacties op deze vraag worden in Tabel 3.13 weergegeven. Vervolgens is aan diegenen die dit geen probleem vinden, gevraagd waarom zij dit vinden. Van de fietsers gaf 22,6% van de respondenten (volwassenen en jongeren samen) aan dat ze hun telefoongebruik geen probleem vinden. Van deze groep gaf 17,9% aan dat dit is omdat ze vinden dat ze hun telefoon veilig gebruiken en 71,2% gaf aan dat ze de telefoon bijna niet gebruiken tijdens het fietsen. Van de automobilisten gaf 23,6% aan hun telefoongebruik niet als problematisch te zien. Als reden gaf 19,3% van deze groep aan dit te vinden omdat ze de telefoon veilig gebruiken en 70,2% omdat ze de telefoon bijna niet gebruiken. Van alle voetgangers gaf 50,3% aan geen probleem te zien in hun telefoongebruik. Als reden gaf 51,2% aan dat ze dit veilig kunnen en 46,5% geeft aan dat ze dit bijna nooit doen.

Tabel 3.13.
Antwoorden op de vraag of
respondenten hun
telefoongebruik een
probleem vinden.

Verkeersrol		Ja	Enigszins	Nee	Niet van toepassing, ik gebruik mijn telefoon niet
Volwassenen	Fietser	5,7%	5,6%	21,4%	67,3%
	Automobilist	7,7%	8,6%	23,6%	60,1%
	Voetganger	4,1%	12,2%	49,8%	33,9%
Jongeren	Fietser	6,3%	15,5%	32,9%	46,2%
	Voetganger	7,0%	15,3%	54,1%	23,6%

Ten slotte is gevraagd of respondenten minder vaak hun telefoon zouden willen gebruiken. Tabel 3.14 geeft de reacties hierop weer. Van de volwassen fietsers gaf 5,7% aan het telefoongebruik te willen verminderen. Van de automobilisten en voetgangers was dit respectievelijk 7,7% en 4,1%. Van de jongeren gaf 6,3% van de fietsers en 7,0% van de voetgangers aan het telefoongebruik te willen verminderen.

Tabel 3.14.
Intentie om telefoongebruik op de fiets te verminderen uitgesplitst naar verkeersrol.

Verkeersrol		Ja	Enigszins	Nee	Niet van toepassing, ik gebruik mijn telefoon niet
Volwassenen	Fietser	5,7%	5,6%	21,4%	67,3%
	Automobilist	7,7%	8,6%	23,6%	60,1%
	Voetganger	4,1%	12,2%	49,8%	33,9%
Jongeren	Fietser	6,3%	15,5%	32,9%	46,2%
	Voetganger	7,0%	15,3%	54,1%	23,6%

3.1.10 Algemeen telefoongebruik

Aan het begin van de vragenlijst is respondenten gevraagd hoe vaak zij in het algemeen – en niet specifiek *buiten* het verkeer – privé of voor hun werk bellen of berichten versturen met de mobiele telefoon. Respondenten konden voor het bellen antwoorden op een schaal van (1) ‘nooit’ tot (10) ‘meer dan 10 keer per dag’ en voor het sturen van berichten op een schaal van (1) ‘nooit’ tot (10) ‘meer dan 100 keer per dag’. Met Mann-Whitney U-toetsen is onderzocht of er tussen 2017 en 2019 verschillen zijn in het aantal berichten en telefoontjes voor zowel privé als werk. Uit de resultaten blijkt dat respondenten in 2019 statistisch significant minder bellen voor werk ($Mdn = 2$) dan in 2017 ($Mdn = 6$, $U = 2.443.000$, $p < 0,001$); ook versturen zij in 2019 minder werkgerelateerde berichten ($Mdn = 6$) dan in 2017 ($Mdn = 7$, $U = 2.267.000$, $p < 0,001$). De effectgrootte is voor beide effecten medium groot: $rB = 0,513$ en $rB = 0,493$ respectievelijk. Daarnaast blijkt dat respondenten de telefoon in 2019 wel vaker gebruiken om privéberichten te sturen ($Mdn = 7$) dan in 2017 ($Mdn = 7$, $U = 6.106.000$, $p < 0,001$). De effectgrootte is echter zeer klein ($rB = 0,09$). Hoewel statistisch significant, is er gelet op de zeer kleine effectgrootte dus niet of nauwelijks verschil tussen het gerapporteerde telefoongebruik voor het sturen van privéberichten in 2017 en 2019. Tevens blijkt geen verschil tussen 2017 en 2019 te zijn in hoe vaak respondenten de telefoon gebruiken om privé te bellen.

3.1.11 Fietsers met een e-bike

Tabel 3.15 toont het telefoongebruik van 343 fietsers die hebben aangegeven regelmatig een ‘e-bike’ te gebruiken, ongeacht of ze ook andere typen fietsen gebruiken. Van deze groep fietsers gebruikt 49,1% *wel eens* de mobiele telefoon. Het telefoongebruik is het hoogst in de leeftijdscategorie van 25 t/m 34 jaar (81,9%). Het aantal e-bikegebruikers in deze leeftijdscategorie is echter laag, namelijk 7,3% van de e-bikegebruikers.

Tabel 3.15. Percentage mobiel telefoongebruik onder respondenten die regelmatig een e-bike gebruiken.

Leeftijdscategorie	Regelmatig e-bike	Telefoongebruik
18 t/m 24 jaar	5,3%	50%
25 t/m 34 jaar	7,3%	81,9%
35 t/m 44 jaar	10,1%	39,9%
45 t/m 54 jaar	20,2%	61,1%
55 t/m 64 jaar	24%	42,2%
65 t/m 80 jaar	33%	38,5%

Er waren 243 respondenten die *alleen* een e-bike gebruiken. Van deze groep gebruikt 46,3% de telefoon *weleens*. Tabel 3.16 toont het telefoongebruik van deze groep respondenten per leeftijdscategorie. Hier lijkt te gelden: hoe jonger de gebruikers, hoe groter het aandeel telefoongebruikers.

Tabel 3.16. Percentage mobiel telefoongebruik onder respondenten die **uitsluitend een e-bike** gebruiken.

Leeftijdscategorie	Uitsluitend e-bike	Telefoongebruik
18 t/m 24 jaar	3,8%	0%
25 t/m 34 jaar	9,1%	86,2%
35 t/m 44 jaar	7%	49,4%
45 t/m 54 jaar	18,8%	50,6%
55 t/m 64 jaar	25,4%	43,5%
65 t/m 80 jaar	35,9%	38,6%

3.2 Overtredingen en ongevallen

3.2.1 Boetes

Aan de respondenten is gevraagd of zij in het afgelopen jaar verkeersboetes hebben ontvangen en of deze gerelateerd waren aan mobiel telefoongebruik. In totaal hebben drie respondenten aangegeven een boete te hebben ontvangen: één van de jongeren en twee van de volwassen automobilisten. Alleen de twee laatstgenoemde boetes waren voor het gebruik van de 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 3.17). Uit de tabel komt naar voren dat meer dan de helft van de volwassenen de kans dat ze een boete krijgen voor mobiel telefoongebruik (zeer) laag inschatten. Dit geldt zowel voor fietsers (65,6%) als automobilisten (56,9%). Van de jongeren schat 43% de kans op een boete laag tot zeer laag in.

Tabel 3.17. 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	2,8%	10,4%	21,2%	25,3%	40,3%
	Automobilist	5,1%	14,1%	23,8%	25,2%	31,7%
Jongeren	Fietser	7,4%	18,8%	30,9%	21,5%	21,5%

Aan respondenten is ook gevraagd wat zij van de hoogte van de boete vinden wanneer ze hun mobiele telefoon gebruiken op de fiets (€95) of in de auto (€240) (zie Tabel 3.18). De hoogte van de boetes werd bij deze vragen vermeld. Opvallend is dat jongeren de hoogte van de boete voor telefoongebruik op de fiets vaker (zeer) hoog vinden dan volwassenen (respectievelijk 65,6% en 26,1%). Van de automobilisten vindt 19,2% de boete voor mobiel telefoongebruik in de auto (zeer) hoog.

Tabel 3.18. Mening over de hoogte van de boete.

Verkeersrol		Zeer hoog	Hoog	Niet hoog/laag	Laag	Zeer laag
Volwassenen	Fietser	5,1%	21%	41%	20,2%	12,6%
	Automobilist	5,1%	14,1%	23,8%	25,2%	31,7%
Jongeren	Fietser	24,7%	40,9%	24,1%	5,9%	4,3%

3.2.2 Ongevallen

Aan de respondenten is gevraagd of zij in de afgelopen twaalf maanden betrokken zijn geweest bij een ongeval waarbij mobiel telefoongebruik een rol heeft gespeeld. Hierbij is een uitsplitsing gemaakt naar ongevallen waarbij de tegenpartij de veroorzaker was en ongevallen waarbij de respondent de veroorzaker was.

3.2.2.1 Ongevallen veroorzaakt door de tegenpartij

In Tabel 3.19 wordt per verkeersrol het aantal gerapporteerde ongevallen veroorzaakt door de tegenpartij, en het percentage mobiel telefoongebruik van de betrokken partijen getoond. Respondenten konden aangeven dat zichzelf, de tegenpartij of beide partijen de mobiele telefoon hebben gebruikt. In de tabel is te zien dat mobiel telefoongebruik bij 45,8% van de ongevallen van automobilisten een rol heeft gespeeld. Bij volwassen fietsers en voetgangers gaat het om percentages van respectievelijk 54,9% en 68,6%. Bij de jongeren gaat het om 49,5% van de fietsongevallen en 44,3% van de ongevallen als voetganger.

Tabel 3.19. Aantal zelfgerapporteerde ongevallen veroorzaakt door de tegenpartij in de afgelopen 12 maanden voor volwassenen en jongeren en de percentages mobiel telefoongebruik van de betrokken partijen.

Verkeersrol		Aantal ongevallen	Percentage mobiel telefoongebruik		
			Alleen respondent	Alleen tegenpartij	Beide
Volwassenen	Automobilist	84	0,0%	29,0%	16,8%
	Fietser	88	6,8%	36,4%	11,7%
	Voetganger	75	2,6%	54,8%	11,2%
Jongeren	Fietser	16	24,0%	14,0%	11,5%
	Voetganger	12	10,7%	18,2%	15,4%

3.2.2.2 Ongevallen veroorzaakt door de respondent

Tabel 3.20 toont per verkeersrol het aantal zelf gerapporteerde ongevallen veroorzaakt door de respondent, en het percentage mobiel telefoongebruik van de betrokken partijen. In de tabel valt op dat mobiel telefoongebruik bij de meeste fietsongevallen een rol heeft gespeeld. Dit geldt zowel bij volwassenen als bij jongeren, respectievelijk 86,7% en 80,6%.

Tabel 3.20. Aantal zelfgerapporteerde ongevallen veroorzaakt door de respondent en het percentage mobiel telefoongebruik van de betrokken partijen.

Verkeersrol		Aantal ongevallen	Percentage mobiel telefoongebruik		
			Alleen respondent	Alleen tegenpartij	Beide
Volwassenen	Automobilist	46	14,6%	8,1%	12,6%
	Fietser	34	5,7%	41,7%	39,3%
	Voetganger	20	0,0%	24,4%	51,4%
Jongeren	Fietser	10	29,0%	23,6%	28,0%
	Voetganger	6	21,8%	0,0%	46,4%

Als er wordt gekeken naar respondenten die geen ongeval hebben veroorzaakt en naar respondenten die wel een ongeval hebben veroorzaakt en hebben aangegeven dat hun mobiel telefoongebruik hierbij een rol heeft gespeeld, blijkt er een verband te zijn met de *mate van het telefoongebruik* (zie Tabel 3.21). Uit een Mann-Whitney U-toets blijkt dat de respondenten die een ongeval hebben veroorzaakt door mobiel telefoongebruik, de mobiele telefoon vaker *wel* in het verkeer gebruiken ($Mdn = 4$) dan respondenten die geen ongeval hebben veroorzaakt ($Mdn = 2$, $U = 91.295.500$, $p < 0,001$). De effectgrootte is echter klein ($r = 0,15$).

Tabel 3.21. De mate van telefoongebruik (hoogst gerapporteerde frequentie) door respondenten afgezet tegen wel of geen ongevallen zelf veroorzaakt.

Frequentie telefoongebruik	Geen ongeval veroorzaakt		Ongeval veroorzaakt	
	%	N	%	N
Nooit	32,3%	1199	16,4%	45
Bijna nooit	22,1%	820	19,7%	54
Tijdens sommige ritten	32,7%	1215	31,4%	86
Tijdens bijna elke wandeling/rit	8%	295	17,2%	47
Tijdens elke wandeling/rit	4,9%	181	15,3%	42

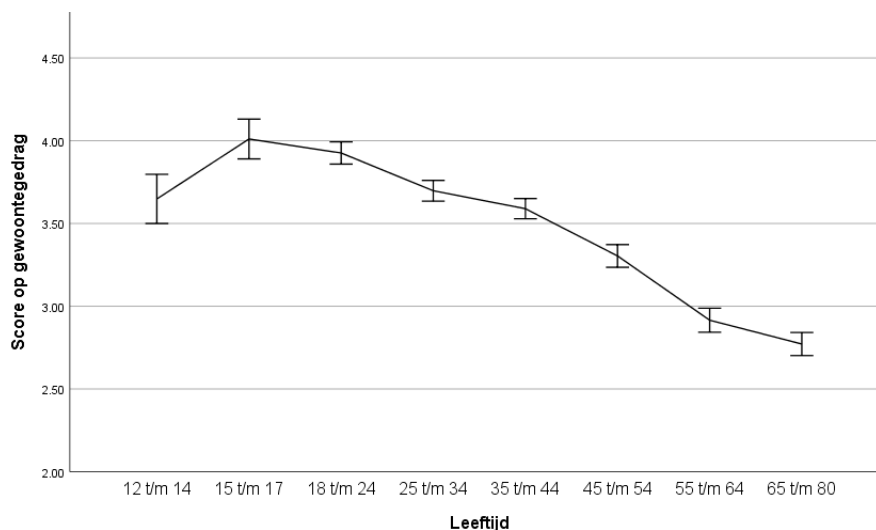
3.3 Gewoontegedrag

Met zes vragen is gemeten in hoeverre volwassen respondenten hun mobiele telefoon in het verkeer uit gewoonte gebruiken. De interne consistentie van deze vragen bleek hoog te zijn (Cronbach's Alpha = 0,918), waardoor de antwoorden op de zes vragen samengenomen konden worden. Zo is per respondent één score voor gewoontegedrag ontstaan, door het gemiddelde van de zes antwoorden te berekenen. Dit resulteerde in een score tussen 1 en 5 (1 = geen gewoontegedrag). Een score van drie of hoger betekent dat respondenten veel gewoontegedrag vertonen. Uit de resultaten blijkt dat 71,2% van de respondenten hun mobiele telefoon in het verkeer uit gewoonte gebruikt. Van de volwassenen is dit 63,1% en van de jongeren is dit 83,8% (zie Tabel C.3 in Bijlage C).

Allereerst is er gekeken of de zo verkregen score verschilt tussen de *Barometer 2017* en *Barometer 2019*. Het gewoontegedrag blijkt in 2019 ($M = 3,32$, $SD = 0,93$) statistisch significant meer aanwezig te zijn dan in 2017 ($M = 3,11$, $SD = 0,98$, $t(7295,355) = -9,399$, $p < 0,001$). De effectgrootte is echter zeer klein (Cohen's $d = 0,02$).

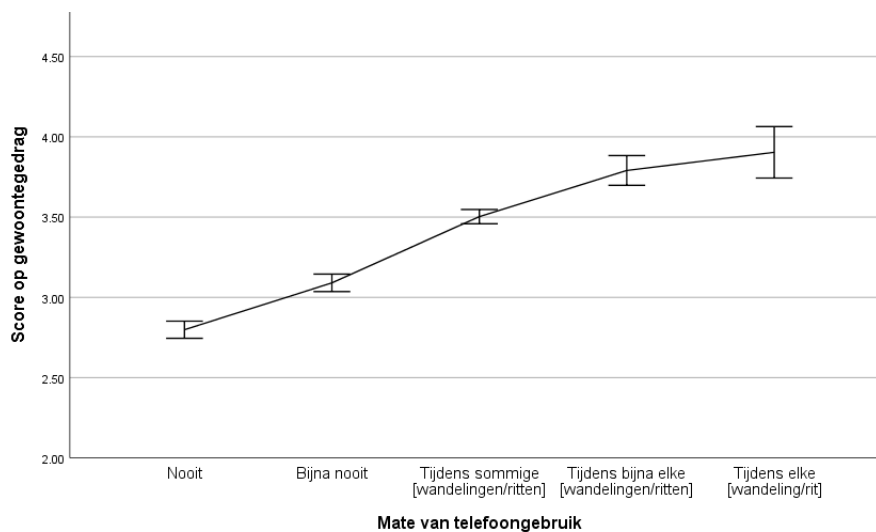
In *Afbeelding 3.6* is de score op het gewoontegedrag afgezet tegen de leeftijdscategorieën. Hierin is te zien dat de score op gewoontegedrag lager is naarmate de leeftijd van de respondenten hoger is. Een One-way ANOVA wijst uit dat er statistisch significante verschillen zijn tussen de leeftijdscategorieën op het gewoontegedrag ($F(7,3990) = 120,81$, $p < 0,001$, $\eta_p^2 = 0,175$). Het gewoontegedrag is het hoogst bij de leeftijdscategorie 15 t/m 17 jaar. Uit de post-hoc-toetsen blijkt dat deze groep statistisch significant verschilt van alle andere leeftijdscategorieën (alle $p_{\text{bonf}} < 0,05$), behalve van de leeftijdscategorie 18 t/m 24 jaar.

Afbeelding 3.6. De score op gewoontegedrag (1 = zeer laag gewoontegedrag en 5 = zeer hoog gewoontegedrag) per leeftijdscategorie. De foutbalken geven de standaardfout weer.



Wanneer de score op het gewoontegedrag wordt afgezet tegen de *mate van telefoongebruik* (zie Afbeelding 3.7) is te zien dat de gemiddelde score op gewoontegedrag hoger is naarmate de mate van telefoongebruik hoger is. Een One-way ANOVA wijst uit dat er statistisch significante verschillen zijn tussen de groepen met een verschillende *mate van mobiel telefoongebruik* in het verkeer op het gewoontegedrag ($F(4,3993) = 160,740, p < 0,001, \eta_p^2 = 0,139$). Uit de post-hoc-toetsen blijkt dat bijna alle groepen statistisch significant van elkaar verschillen (alle $p_{Sbonf} < 0,001$), behalve de groepen 'Tijdens bijna alle wandelingen/ritten' en 'Tijdens elke wandeling/rit' ($p = 1$).

Afbeelding 3.7. De gemiddelde mate van gewoontegedrag (1 = laag gewoontegedrag en 5 = hoog gewoontegedrag) afgezet tegenover de mate van telefoongebruik (hoogst gerapporteerde frequentie). De foutbalken geven de standaardfout weer.



Ten slotte is, per verkeersrol, de Pearson-correlatie berekend tussen het gewoontegedrag en de *frequentie van het telefoongebruik*. Voor alle verkeersrollen is er een positieve correlatie gevonden (Tabel 3.22). Wanneer het gewoontegedrag toeneemt, neemt ook het telefoongebruik toe. De correlaties van fietsers (zowel jongeren als volwassenen) zijn zwak, de rest van de verbanden is matig sterk.

Tabel 3.22. Correlatie tussen het gewoontegedrag en de frequentie van telefoongebruik (gemiddelde frequentie van alle handelingen) voor alle verkeersrollen.
 ** = $p < 0,001$, * = $p < 0,05$

Verkeersrol		Pearson's correlatiecoëfficiënt
Volwassenen	Automobilist	0,323**
	Fietser	0,292**
	Voetganger	0,468**
Jongeren	Fietser	0,197*
	Voetganger	0,465**

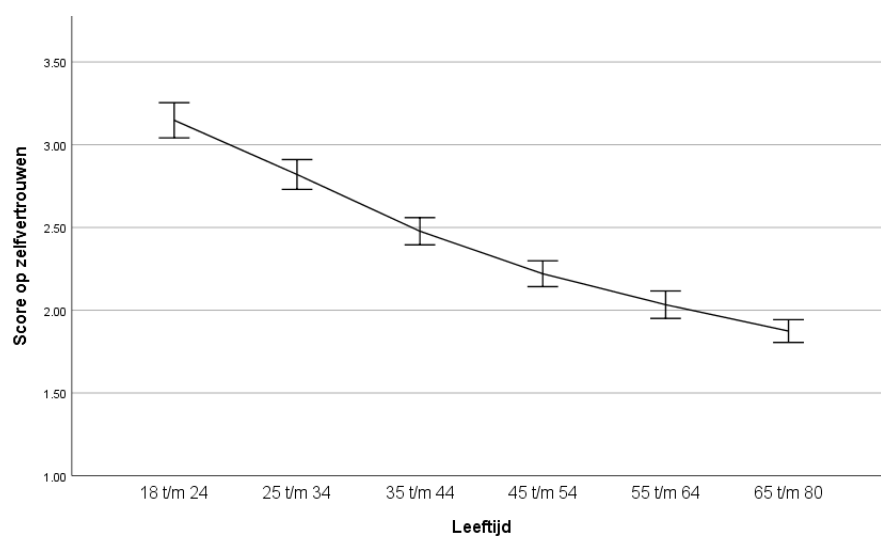
3.4 Vertrouwen in eigen bekwaamheid

Met zes vragen is het vertrouwen in de eigen bekwaamheid van volwassenen bepaald. De interne consistentie van deze vragen bleek hoog te zijn (Cronbach's Alpha = 0,931), waardoor de antwoorden op de zes vragen samengenomen konden worden. Zo is per respondent één score voor vertrouwen in de eigen bekwaamheid ontstaan, door het gemiddelde van de zes antwoorden te berekenen. Dit resulteert in een score tussen 1 en 5 (1 = geen vertrouwen in de eigen bekwaamheid). Een score van drie of hoger betekent dat respondenten vertrouwen hebben in hun eigen bekwaamheid. Uit de resultaten blijkt dat 33,1% van de respondenten vertrouwen heeft in de eigen bekwaamheid om de mobiele telefoon te gebruiken in het verkeer (zie Tabel C.3 in Bijlage C).

Omdat de data niet normaal verdeeld bleek te zijn, is er met een Mann-Whitney U-toets onderzocht of er statistisch significante verschillen zijn tussen de *Barometer 2017* en *2019*. Het vertrouwen in de eigen bekwaamheid is in 2019 ($Mdn = 2,1429$) statistisch significant hoger dan in 2017 ($Mdn = 2,1429$, $U = 7.066.000$, $p < 0,001$). De effectgrootte is echter zeer klein ($r = 0,09$).

Tevens is er met een Kruskal-Wallis-test onderzocht of er verschillen zijn tussen de leeftijds-categorieën op de score op het vertrouwen in de eigen bekwaamheid. Uit de resultaten blijkt dat er statistisch significante verschillen zijn tussen alle groepen: $\chi^2(5) = 320,580$, $p < 0,001$. Het blijkt dat het vertrouwen in de eigen bekwaamheid daalt naarmate de leeftijd toeneemt (zie *Afbeelding 3.8*).

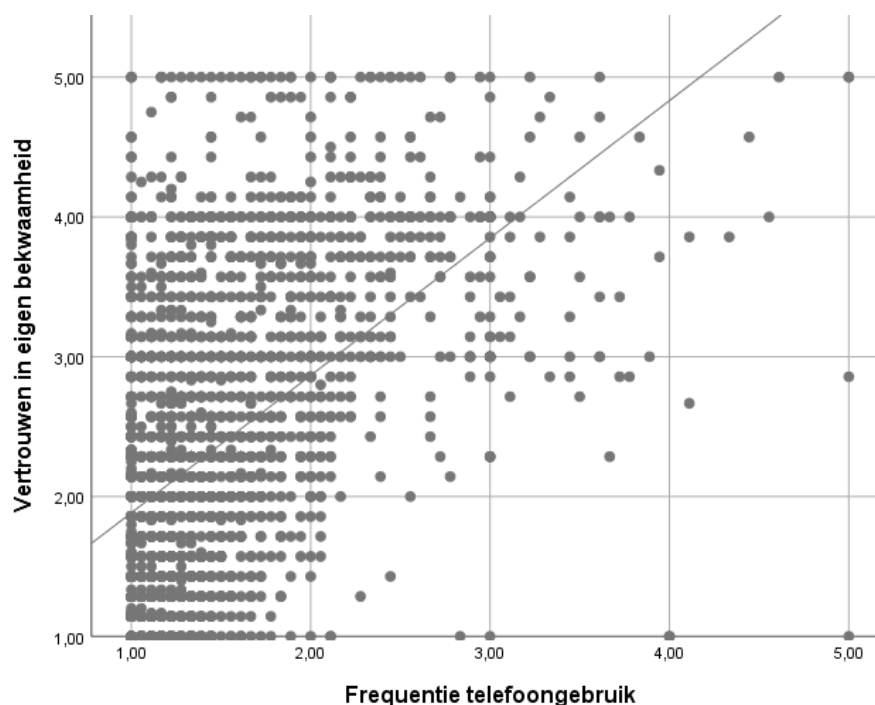
Afbeelding 3.8. Het vertrouwen in de eigen bekwaamheid (1 = weinig vertrouwen, 5 = veel vertrouwen) afgezet tegen de leeftijdscategorieën van volwassenen. De foutbalken geven de standaardfout weer.



Daarnaast is de Spearman-correlatie berekend om te onderzoeken of er een verband is tussen het vertrouwen in de eigen bekwaamheid en de frequentie van telefoongebruik. Er blijkt een

matig sterke, positieve correlatie te zijn ($\rho(3637) = 0,592, p < 0,001$). Oftewel, wanneer het vertrouwen in de eigen bekwaamheid toeneemt, neemt ook het telefoongebruik toe (zie Afbeelding 3.9).

Afbeelding 3.9. Scatterplot van het vertrouwen in de eigen bekwaamheid (1 = weinig vertrouwen, 5 = veel vertrouwen) afgezet tegen de frequentie van telefoongebruik (1 = nooit, 5 = tijdens elke rit).



3.5 Sociale invloeden

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

1. Hoe vaak denk je dat de volgende personen⁹ 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 (elk steeds beantwoord voor 'een volgende persoon') 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 0,889 en 0,720. De scores van de proefpersonen op deze twee componenten zijn als latente variabelen opgeslagen;¹⁰ 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



9. 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

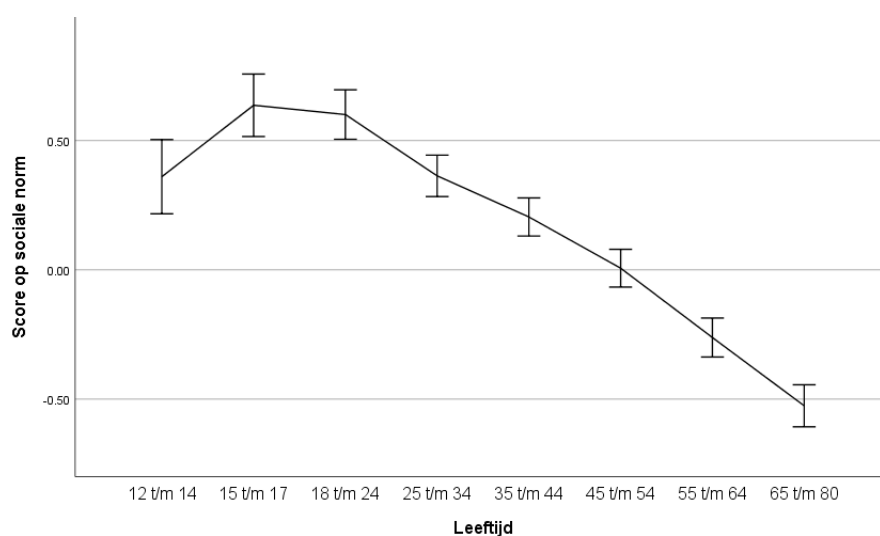
10. De Categorische Principale Componenten Analyse berekent deze variabelen door de objectscores te bepalen, een aparte score per respondent. Dit zijn continue variabelen.

meteen opnemen of berichten terugsturen. Voor de analyses zijn deze twee latente variabelen gebruikt; deze zijn van interval-meetniveau. Voor zowel de sociale norm als de sociale druk is onderzocht of er statistisch significante verschillen zijn tussen de leeftijdscategorieën en of er verbanden zijn met mobiel telefoongebruik in het verkeer. De resultaten worden in de volgende subparagrafen besproken.

3.5.1 Sociale norm

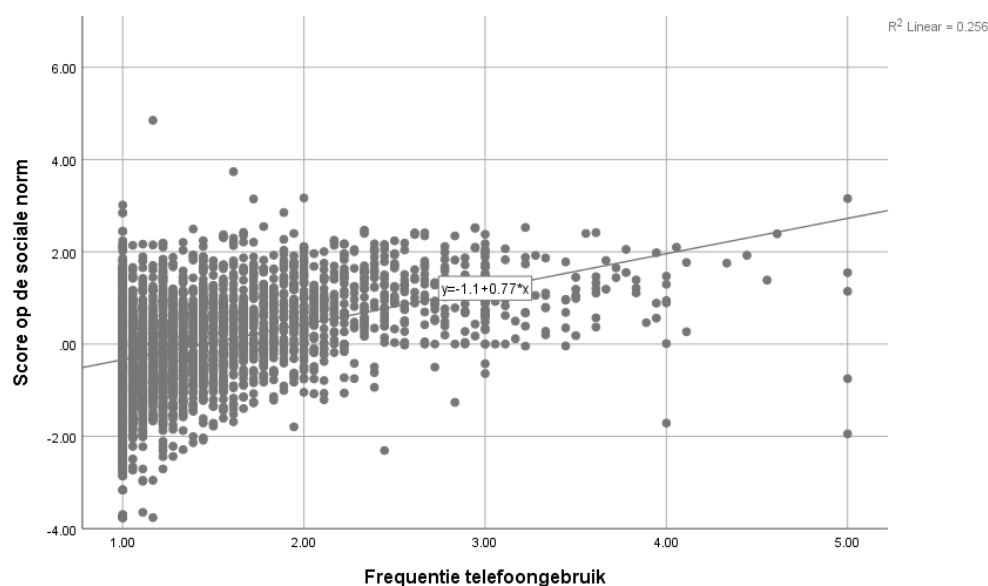
Uit de resultaten blijkt dat 58% van de volwassenen en 83% van de jongeren een sociale omgeving heeft die positief staat tegenover telefoongebruik in het verkeer (zie *Tabel C.3 in Bijlage C*). In *Afbeelding 3.10* is de gemiddelde score op de sociale norm weergegeven per leeftijdscategorie. Te zien is dat de sociale norm piekt bij de 15- t/m 17-jarigen en daarna langzaam daalt. Een One-way ANOVA wijst uit dat er statistisch significante verschillen zijn tussen ten minste twee leeftijdscategorieën wat betreft de sociale norm ($F(7,3990) = 71,906, p < 0,001, \eta_p^2 = 0,112$).

Afbeelding 3.10.
De gemiddelde score op de sociale norm uitgesplitst naar de leeftijdscategorieën. De foutbalken geven de standaardfout weer.



Uit berekening van de Pearson-correlatie blijkt dat er een matig sterk, positief verband is tussen de sociale norm en het telefoongebruik ($r(3998) = 0,476, p < 0,001$). Oftewel, wanneer de sociale norm sterker is, neemt ook het telefoongebruik toe (zie *Afbeelding 3.11*).

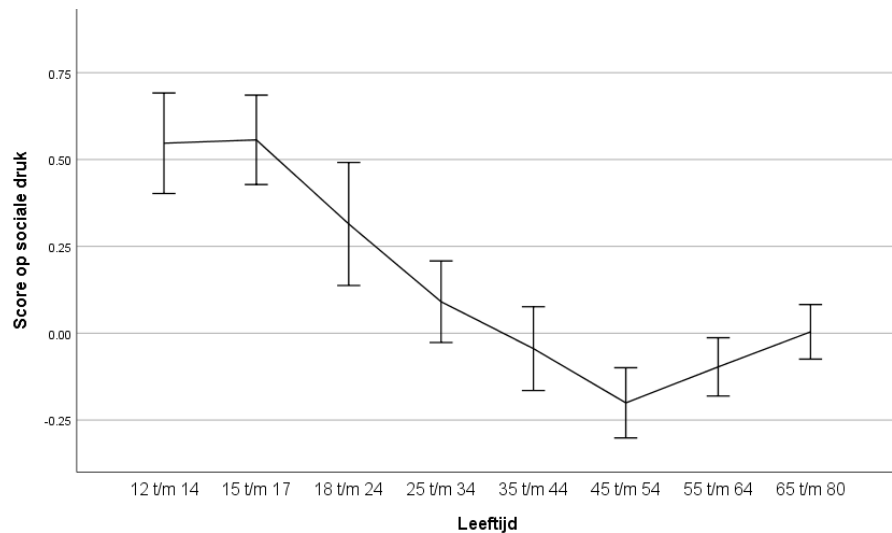
Afbeelding 3.11. Scatterplot van de sociale norm afgezet tegen de frequentie van telefoongebruik.



3.5.2 Sociale druk

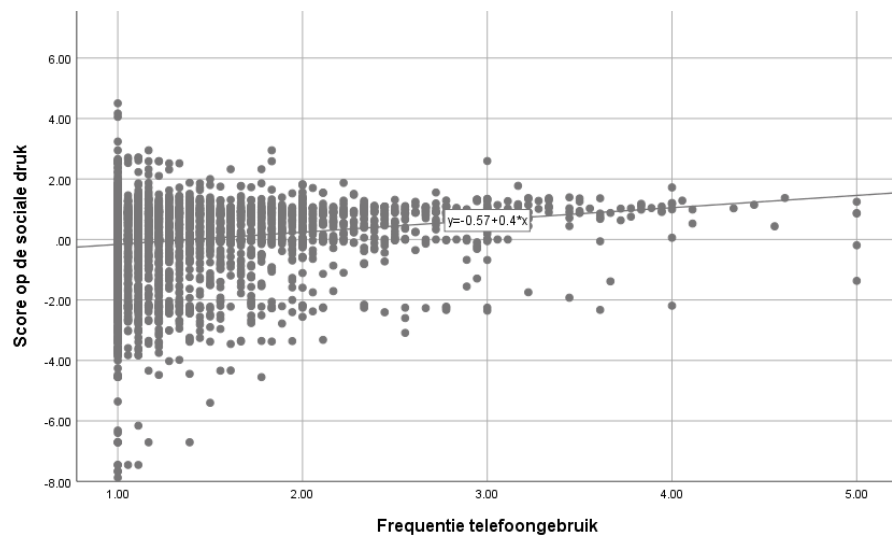
Uit de resultaten blijkt dat 49% van de volwassenen en 70,9% van de jongeren inschatten dat de sociale omgeving het vervelend vindt als zij niet meteen terugbellen of berichten terugsturen (zie Tabel C.3 in Bijlage C). In Afbeelding 3.12 is de score op sociale druk afgezet tegen de leeftijdscategorieën. Hierin is te zien dat de sociale druk voor de jongere leeftijdscategorieën het hoogst is. Een One-way ANOVA wijst uit dat er statistisch significante verschillen zijn tussen ten minste twee leeftijdscategorieën wat betreft de sociale druk ($F(7,3990) = 12,782, p < 0,001, \eta_p^2 = 0,022$).

Afbeelding 3.12.
De gemiddelde score op de sociale druk uitgesplitst naar de leeftijdscategorieën. De foutbalken geven de standaardfout weer.



Uit het berekenen van de Pearson-correlatie blijkt dat er een zwak, positief verband is tussen de sociale druk en het gemiddelde telefoongebruik ($r(3998) = 0,179, p < 0,001$). Oftewel, wanneer de sociale druk toeneemt, neemt ook het telefoongebruik toe (zie Afbeelding 3.13).

Afbeelding 3.13.
Scatterplot van de sociale druk afgezet tegen de frequentie van telefoongebruik.



3.6 Risicoperceptie

Risicoperceptie is gemeten door aan respondenten te vragen hoe gevaarlijk zij het vinden om in het verkeer zelf handelingen met de mobiele telefoon uit te voeren. Hiervoor zijn achttien vragen gebruikt: negen over handelingen bij stilstand in het verkeer en negen over diezelfde handelingen tijdens het rijden of lopen. Omdat de interne consistentie goed bleek (Cronbach's Alpha = 0,965), kon voor elke respondent vervolgens een gemiddelde score op deze vragen worden berekend tussen 1 en 5 (1 = 'zeer ongevaarlijk', 5 = 'zeer gevaarlijk'). Bij een score van drie of hoger vinden participanten het eigen gebruik 'gevaarlijk'. Hieronder is de risicoperceptie van volwassenen en jongere respondenten apart beschouwd.

3.6.1 Risicoperceptie van volwassenen

Voor volwassenen is met behulp van een independent sample t-test onderzocht of de gemiddelde score op risicoperceptie statistisch significant verschilt van die uit de *Barometer 2017*. De risicoperceptie blijkt in 2019 ($M = 3,64$, $SD = 0,91$) statistisch significant lager te zijn dan in 2017 ($M = 3,77$, $SD = 0,88$, $t(7324) = 6,242$, $p < 0,001$). De effectgrootte is echter zeer klein (Cohen's $d = 0,01$).

Uit de resultaten blijkt dat 75,5% van de volwassen respondenten het gevaarlijk vindt om de mobiele telefoon in het verkeer te gebruiken (zie *Tabel C.3* in *Bijlage C*). Wanneer dit wordt uitgesplitst naar het telefoongebruik tijdens stilstand en tijdens het rijden of lopen, blijkt dat respectievelijk 55% en 86,3% van de respondenten dit gevaarlijk vindt. *Tabel 3.23* toont per verkeersrol hoeveel procent van de respondenten mobiel telefoongebruik in het verkeer gevaarlijk vindt. Mobiel telefoongebruik wordt het gevaarlijkst gevonden in de auto (93,9%) en het minst gevaarlijk wanneer men wandelt (53,4%).

Tabel 3.23.
Percentage volwassen respondenten dat aangeeft het telefoongebruik gevaarlijk te vinden.

Verkeersrol	Rijdend/lopend en stilstaand	Stilstaand	Rijdend/lopend
Automobilist	93,9%	73,2%	97,1%
Fietser	81,3%	54%	93,2%
Voetganger	53,4%	39,8%	69,7%

Een One-way ANOVA wijst uit dat de gemiddelde totale risicoperceptie statistisch significant verschilt tussen de verkeersrollen ($F(2,3997) = 468,65$, $p < 0,001$, $\eta_p^2 = 0,190$). Uit post-hoc-toetsen met een Bonferroni-correctie blijkt dat alle verkeersrollen statistisch significant van elkaar verschillen. Mobiel telefoongebruik wordt als het meest risicovol ingeschat door automobilisten ($M = 4,16$, $SD = 0,71$), dan door fietsers ($M = 3,84$, $SD = 0,84$; $t(2) = 10,017$, $p < 0,001$) en voetgangers ($M = 3,22$, $SD = 0,84$; $t(2) = 29,844$, $p < 0,001$). Ten slotte ligt de risicoperceptie van fietsers ook hoger ($M = 3,84$, $SD = 0,84$) dan van voetgangers ($M = 3,22$, $SD = 0,84$; $t(2) = 20,441$, $p < 0,001$).

3.6.2 Risicoperceptie van jongeren

Van de jongeren vindt 51% het gebruik van de mobiele telefoon in het verkeer gevaarlijk (zie *Tabel C.3* in *Bijlage C*). *Tabel 3.24* toont dit percentage uitgesplitst per verkeersrol. Deze percentages zijn lager dan bij de volwassenen (zie *Tabel 3.23*)

Tabel 3.24.
Percentage jongeren dat aangeeft het eigen mobiele telefoongebruik gevaarlijk te vinden per verkeersrol en wanneer men fietst/loopt of stilstaat.

Verkeersrol	Rijdend/lopend en stilstaand	Stilstaand	Rijdend/lopend
Fietser	66,8%	41,6%	86,1%
Voetganger	35,2%	28,8%	57,1%

Een Independent samples t-toets wijst uit dat de gemiddelde totale risicoperceptie van jongeren – ongeacht of men in het verkeer stilstaat of niet – statistisch significant verschilt tussen de verkeersrollen ($t(296) = 4,750, p < 0,001$). De risicoperceptie is hoger bij jongeren op de fiets ($M = 3,44, SD = 0,84$) dan bij jongeren die lopen ($M = 2,99, SD = 0,78$).

Ten slotte is er met behulp van een Spearman-correlatie voor alle respondenten samen gekeken naar de relatie tussen leeftijd en risicoperceptie. Hieruit blijkt dat er een zwak, positief verband is tussen leeftijd en risicoperceptie ($\rho(3998) = 0,239, p < 0,001$). Oftewel, hoe ouder iemand is, des te hoger het risico van mobiel telefoongebruik in het verkeer wordt ingeschat.

3.6.3 Relatie tussen risicoperceptie en mobiel telefoongebruik

De gemiddelde risicoperceptie blijkt samen te hangen met de frequentie van mobiel telefoongebruik in het verkeer. Voor volwassenen en jongeren apart, is er voor alle verkeersrollen een negatieve Pearson-correlatie gevonden (zie *Tabel 3.25*). Wanneer het telefoongebruik in het verkeer gevaarlijker wordt ingeschat, daalt het telefoongebruik in het verkeer. De gevonden verbanden zijn allemaal matig sterk.

*Tabel 3.25. Correlatie tussen risicoperceptie van het eigen gedrag en de frequentie van telefoongebruik voor alle verkeersrollen. * = $p < 0,001$*

Verkeersrol		Spearman's correlatiecoëfficiënt
Volwassenen	Automobilist	-0,475*
	Fietser	-0,367*
	Voetganger	-0,325*
Jongeren	Fietser	-0,357*
	voetganger	-0,218*

3.6.4 Alcohol of telefoongebruik

Aan automobilisten is gevraagd wat zij ervan vinden als ze – hypothetisch – meerijden met iemand die (1) met de mobiele telefoon berichten stuurt en die (2) te veel heeft gedronken. Van de respondenten geeft 86,2% aan zich onveilig te voelen wanneer ze met iemand meerijden die tijdens het rijden berichten verstuurt met de mobiele telefoon. Wanneer er wordt meegereden met iemand die te veel heeft gedronken, blijkt dat 96,2% van de respondenten zich onveilig voelt. Uit een McNemar-test blijkt dat dit verschil statistisch significant is ($p < 0,001$). Oftewel, meer respondenten voelen zich onveilig wanneer zij meerijden met iemand die te veel heeft gedronken dan wanneer zij meerijden met iemand die tijdens het rijden berichten stuurt.

Van de respondenten geeft 82,7% aan er iets van zeggen wanneer iemand met zijn mobiele telefoon berichten verstuurt. Van de respondenten die te maken krijgt met iemand die te veel heeft gedronken geeft 90% aan niet in de auto te stappen. Uit de McNemar-test blijkt dat dit verschil statistisch significant is ($p < 0,001$). Oftewel, meer respondenten zouden niet instappen wanneer de bestuurder alcohol heeft gedronken dan dat zij iets zouden zeggen over het berichten sturen van de bestuurder.

3.7 Draagvlak voor maatregelen

Aan de respondenten zijn stellingen voorgelegd over maatregelen die ervoor kunnen zorgen dat het mobiele telefoongebruik in het verkeer wordt teruggedrongen. In *Tabel 3.26* wordt per stelling weergegeven hoeveel procent van de respondenten het met de stelling (zeer) eens is. Sommige stellingen waren niet voor alle verkeersrollen relevant en zijn dan ook niet in alle verkeersrollen aangeboden. Jongeren hebben omwille van de lengte van de vragenlijst bij elke verkeersrol maar één enkele stelling voorgelegd gekregen. Opvallend is dat het draagvlak voor

veel maatregelen groot is. Uitzonderingen zijn het verbod op mobiel telefoongebruik tijdens het wandelen, het verbod op handsfree bellen tijdens het autorijden en automatische uitschakeling van de telefoon wanneer de auto gaat rijden.

Tabel 3.26. Percentage respondenten dat aangeeft het (zeer) eens te zijn met de stellingen over maatregelen tegen mobiel telefoongebruik in het verkeer.

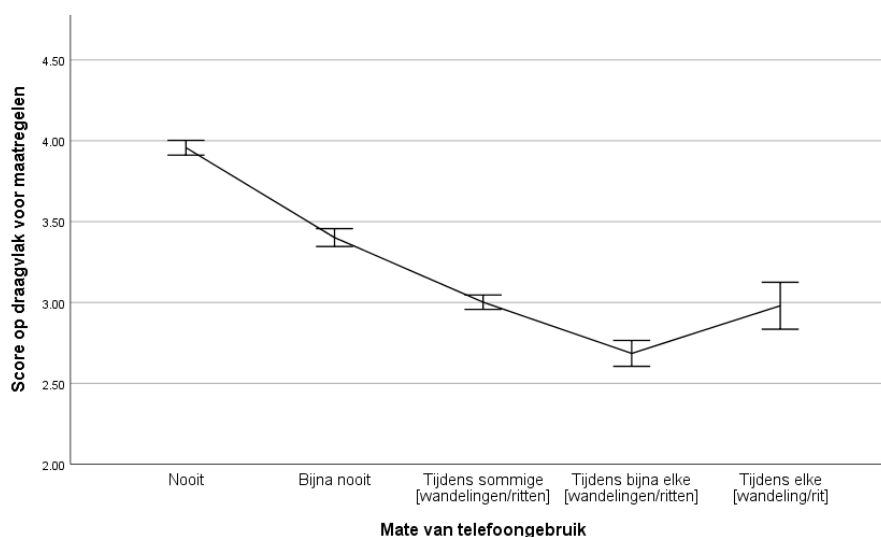
Stelling	Volwassenen			Jongeren	
	Automobilisten	Fietsers	Voetgangers	Fietsers	Voetgangers
Het vasthouden van je telefoon in de hand tijdens het autorijden moet zwaarder bestraft worden	60,8%				
Het moet verboden worden om de telefoon te bedienen als deze in een houder staat	56,6%				
Het gebruik van je mobiel in de auto moet net zo zwaar bestraft worden als alcoholgebruik in de auto	70,5%				
De overheid moet meer controleren op het gebruik van mobiele telefoon tijdens het rijden	80%				
Werkgevers moeten personeel verbieden hun telefoon te gebruiken tijdens het besturen van de auto	77,9%				
Bellen terwijl je op straat loopt met de telefoon in je hand moet verboden worden			26,3%		
Het bedienen van je telefoon terwijl je op straat loopt moet verboden worden			28,3%		23,5%
Handsfree bellen tijdens het fietsen/rijden/lopen moet verboden worden	27,8%	51,7%	22,9%		
De telefoon moet automatisch uitschakelen wanneer je gaat fietsen/rijden/lopen	28,1%	40%			
Ik vind het goed dat het vasthouden van je telefoon tijdens het autorijden verboden is	89,3%				
Het vasthouden van je telefoon in de hand tijdens het fietsen moet zwaarder bestraft worden		50,3%			
Ik vind het goed dat het vasthouden van je telefoon tijdens het fietsen verboden is		86,4%		74,8%	
De overheid moet meer controleren op het gebruik van mobiele telefoon tijdens het fietsen		74,4%			
Het moet ook verboden worden om je telefoon te bedienen op de fiets als deze in een houder staat.		60,8%			

Vervolgens is het draagvlak voor maatregelen berekend. Daarvoor zijn van alle respondenten de antwoorden op de stellingen gemiddeld. Een score hoger dan drie betekent dat een respondent draagvlak voor maatregelen heeft. Uit de resultaten blijkt dat 60,8% van de volwassenen en 49,2% van de jongeren vóór maatregelen tegen telefoongebruik in het verkeer is (zie *Tabel C.3* in *Bijlage C*).

Met een t-test is onderzocht of dit draagvlak voor maatregelen statistisch significant verschilt van dat uit de *Barometer 2017*. Het draagvlak blijkt in 2019 ($M = 3,36$, $SD = 0,90$) statistisch significant lager dan in 2017 ($M = 3,44$, $SD = 0,92$, $t(7324) = 3,571$, $p < 0,001$). De effectgrootte is echter zeer klein (Cohen's $d = 0,01$).

Wanneer het draagvlak voor maatregelen wordt afgezet tegen de frequentie van mobiel telefoongebruik in het verkeer (zie *Afbeelding 3.14*), blijkt het draagvlak statistisch significant te verschillen tussen ten minste twee groepen met verschillende frequenties van telefoongebruik ($F(4,3993) = 277,13, p < 0,001, \eta_p^2 = 0,217$). Uit de post-hoc-toetsen blijkt dat respondenten die hun telefoon nooit gebruiken een groter draagvlak voor maatregelen hebben dan mensen die hun telefoon bijna nooit ($p < 0,001$) of tijdens sommige wandelingen/ritten ($p < 0,001$) gebruiken. Respondenten die hun telefoon tijdens bijna elke wandeling/rit ($p = 0,051$) of tijdens elke wandeling/rit gebruiken ($p = 0,9$) verschillen niet statistisch significant in hun mate van draagvlak voor maatregelen.

Afbeelding 3.14.
Score op draagvlak voor maatregelen (1 = laag draagvlak, 5 = hoog draagvlak) afgezet tegen de frequentie van telefoongebruik. De foutbalken geven de standaardfout weer.



3.8 Voorspellende psychologische factoren

In de *Barometer 2019* is naar vier verschillende psychologische factoren gevraagd die een verband met telefoongebruik in het verkeer zouden kunnen hebben. Deze factoren waren:

1. Sociale invloeden (*Paragraaf 3.5*)
 - Sociale norm (*Paragraaf 3.5.1*)
 - Sociale druk (*Paragraaf 3.5.2*)
2. Vertrouwen in de eigen bekwaamheid om de telefoon te gebruiken (*Paragraaf 3.4*)
3. Gewoontegedrag (*Paragraaf 3.3*)
4. Risicoperceptie (*Paragraaf 3.6*)
5. Draagvlak voor maatregelen (*Paragraaf 3.7*)
6. De gepercipieerde pakkans (*Paragraaf 3.2.1*)

Om de relatie tussen deze psychologische factoren en het gebruik van de mobiele telefoon in het verkeer te verkennen is een hiërarchische regressieanalyse uitgevoerd. Als eerste stap zijn telkens de demografische variabelen (leeftijd, geslacht en opleidingsniveau) opgenomen en als tweede stap de psychologische factoren. De demografische variabelen zijn in stap 1 meegenomen zodat daarvoor gecontroleerd kon worden. Zo ontstaat er een duidelijk beeld van welke psychologische determinanten belangrijke voorspellers zijn voor telefoongebruik. Over factoren die minder dan 5% van de variantie verklaren wordt niet gerapporteerd omdat het over zeer kleine effecten gaat. Deze analyse is uitgevoerd voor alle volwassenen, volwassenen uitgesplitst naar verkeersrol, alle jongeren en jongeren uitgesplitst naar verkeersrol. De resultaten van de regressieanalyses, de regressiecoëfficiënten, ΔR^2 en de Dubin-Watson-waarden staan in *Bijlage D*. De resultaten worden in de volgende subparagrafen besproken.

3.8.1 Volwassenen

Uit de analyse met alle volwassenen komt naar voren dat het mobiele telefoongebruik in het verkeer toeneemt wanneer (in volgorde van relevantie):

1. respondenten meer **vertrouwen in de eigen bekwaamheid** om de mobiele telefoon veilig in het verkeer te gebruiken,
2. respondenten het gebruik van de mobiele telefoon als minder gevaarlijk inschatten (**risicoperceptie**),
3. de sociale omgeving van de respondenten positiever staat tegenover mobiel telefoongebruik (**sociale norm**),
4. het **draagvlak voor maatregelen** afneemt,
5. respondenten de mobiele telefoon meer uit gewoonte gebruiken (**gewoontegedrag**).

Uit de analyse met de volwassenen in de verkeersrol *automobilist* blijkt dat het mobiele telefoongebruik in het verkeer toeneemt wanneer:

1. respondenten meer **vertrouwen in de eigen bekwaamheid** om de mobiele telefoon veilig in het verkeer te gebruiken,
2. het **draagvlak voor maatregelen** afneemt,
3. respondenten het gebruik van de mobiele telefoon als minder gevaarlijk inschatten (**risicoperceptie**),
4. de sociale omgeving van de respondenten positiever staat tegenover mobiel telefoongebruik (**sociale norm**).

Uit de analyse met de volwassenen in de verkeersrol *fietser* blijkt dat het mobiele telefoongebruik toeneemt wanneer:

1. respondenten meer **vertrouwen in de eigen bekwaamheid** om de mobiele telefoon veilig in het verkeer te gebruiken,
2. respondenten het gebruik van de mobiele telefoon als minder gevaarlijk inschatten (**risicoperceptie**),
3. de **sociale druk** om de telefoon te gebruiken toeneemt.

Uit de analyse met de volwassenen in de verkeersrol *voetganger* blijkt dat het mobiele telefoongebruik toeneemt wanneer:

1. respondenten de mobiele telefoon meer uit gewoonte gebruiken (**gewoontegedrag**),
2. respondenten meer **vertrouwen in de eigen bekwaamheid** om de mobiele telefoon veilig in het verkeer te gebruiken,
3. respondenten het gebruik van de mobiele telefoon als minder gevaarlijk inschatten (**risicoperceptie**).

3.8.2 Jongeren

Uit de analyse met alle jongeren komt naar voren dat het mobiele telefoongebruik in het verkeer toeneemt wanneer (in volgorde van relevantie):

1. de sociale omgeving van de respondenten positiever staat tegenover mobiel telefoongebruik (**sociale norm**),
2. het **draagvlak voor maatregelen** afneemt,
3. respondenten het gebruik van de mobiele telefoon als minder gevaarlijk inschatten (**risicoperceptie**),
4. respondenten de mobiele telefoon meer uit gewoonte gebruiken (**gewoontegedrag**),
5. de **sociale druk** om de telefoon te gebruiken toeneemt.

Uit de analyse met de jongeren in de verkeersrol *fietser* blijkt dat het mobiele telefoongebruik in het verkeer toeneemt wanneer:

1. de sociale omgeving van de respondenten positiever staat tegenover mobiel telefoongebruik (**sociale norm**),
2. het **draagvlak voor maatregelen** afneemt,
3. respondenten het gebruik van de mobiele telefoon als minder gevaarlijk inschatten (**risicoperceptie**).

Uit de analyse met de jongeren in de verkeersrol *voetganger* blijkt dat het mobiele telefoongebruik in het verkeer toeneemt wanneer:

1. de sociale omgeving van de respondenten positiever staat tegenover mobiel telefoongebruik (**sociale norm**),
2. respondenten de mobiele telefoon meer uit gewoonte gebruiken (**gewoontegedrag**),
3. wanneer de **sociale druk** om de telefoon te gebruiken toeneemt.

De gepercipieerde pakkans blijkt noch voor volwassenen noch voor jongeren voorspellend te zijn voor het telefoongebruik in het verkeer.

4 Conclusies

De periodieke *Interpolis Barometer* heeft als doel de ontwikkeling van het mobiele telefoon-gebruik in het verkeer in kaart te brengen, evenals verschillende factoren die hierbij een rol spelen. Hiervoor is een online vragenlijst ontwikkeld. In dit rapport, de *Barometer 2019*, is verslag gedaan van de tweede keer dat deze vragenlijst is afgenomen, en zijn de resultaten vergeleken met die uit de *Barometer 2017*. In dit laatste hoofdstuk zetten we de belangrijkste conclusies op een rij.

Mobiel telefoongebruik ten opzichte van 2017

Het percentage respondenten dat in het verkeer *welens* de mobiele telefoon gebruikt, is tussen 2017 en 2019 licht gestegen van 66,1% naar 68,7%, maar deze stijging is niet statistisch significant. Dit geldt ook als de afzonderlijke verkeersrollen worden vergeleken: hoewel er stijgingen te zien zijn, zijn deze niet statistisch significant. Wel blijkt dat volwassen respondenten die aangeven de mobiele telefoon *welens* te gebruiken, de telefoon in 2019 tijdens meer verplaatsingen gebruiken dan in 2017. De omvang van deze toename is echter zeer klein. Wanneer er wordt gekeken naar de afzonderlijke verkeersrollen, dan blijkt dat alleen de voetgangers de telefoon statistisch significant tijdens meer verplaatsingen gebruiken in 2019 dan ze deden in 2017. Maar wederom is dit verschil zeer klein. Bij de automobilisten en fietsers zijn geen statistisch significante stijgingen of dalingen te zien. De resultaten suggereren dus dat diegenen die de telefoon *welens* gebruiken, dit vaker zijn gaan doen en dat niet statistisch significant meer mensen de telefoon zijn gaan gebruiken.

Anders dan in deze Barometer, is in een studie van Deloitte (2019) gevonden dat het telefoongebruik van fietsers gedaald is van 49% in 2018 naar 36% in 2019. De verschillen tussen de resultaten van deze Barometer en het onderzoek van Deloitte (2019) kunnen het gevolg zijn van verschillen in de gebruikte methode. Van de onderzoeksmethode van Deloitte is echter onvoldoende bekend om een goede vergelijking te kunnen maken.

Net als in de Barometer uit 2017 blijkt dat respondenten moeite hebben om hun telefoongebruik in het verkeer correct in te schatten. Wanneer in deze Barometer met één algemene vraag gevraagd wordt naar het telefoongebruik, blijkt het percentage telefoongebruikers lager te liggen dan wanneer er met verschillende vragen naar specifieke handelingen met de mobiele telefoon wordt gevraagd. Hoewel het niet zeker is welke maat het meest correct is, lijkt het aannemelijk dat vragen op detailniveau voor een beter beeld zorgen.

In het algemene telefoongebruik van de respondenten blijkt in deze Barometer wel het een en ander veranderd te zijn sinds 2017. Het blijkt dat respondenten de telefoon minder zijn gaan gebruiken om voor hun werk berichten te sturen of te bellen. Dit effect is niet gevonden voor het privé versturen van berichten of bellen. Een mogelijke verklaring is dat de mobiele telefoon voor werkdoeleinden minder gebruikt wordt, en dat andere communicatietechnologieën een opmars maken. Tevens kan het zijn dat er vanuit de werkgever gestimuleerd wordt om de telefoon in het verkeer niet te gebruiken. Deze vraag is namelijk aan het begin van de vragenlijst voor

telefoongebruik 'in het algemeen' gesteld, en niet specifiek voor telefoongebruik *buiten* het verkeer.

Als er wordt gekeken naar het type handelingen dat respondenten met hun mobiele telefoon uitvoeren, valt op dat volwassen fietsers in 2019 statistisch significant minder handheld bellen dan in 2017. Een mogelijke verklaring hiervoor is het verbod op het vasthouden van de mobiele telefoon op de fiets dat is ingegaan op 1 juli 2019. Overigens blijkt dat de andere handelingen die fietsers met de telefoon uitvoeren niet zijn afgenomen, waaruit we zouden kunnen opmaken dat het verbod op het vasthouden van de mobiele telefoon op de fiets nog maar een beperkt effect heeft. Daarnaast blijkt dat volwassenen in alle verkeersrollen in 2019 meer gebruikmaakten van de telefoon voor het instellen van navigatie, het opzetten van muziek en (uitgezonderd fietsers) het spelen van games. Een mogelijke verklaring voor de toename van het gebruik van de telefoon is dat er meer en betere apps op de markt zijn voor navigatie, muziek luisteren en games spelen. Een mogelijke verklaring specifiek voor de toename van het opzetten van muziek en het spelen van games in de auto is dat men in 2019 langer in de file staat dan in 2017 (Kennisinstituut voor Mobiliteitsbeleid, 2019).

Bij de jongeren zijn geen statistisch significante verschillen in het type handelingen met de telefoon in het verkeer gevonden ten opzichte van 2017. Wel is te zien dat de mobiele telefoon door jongeren het meest gebruikt wordt om berichten te sturen, te lezen en om muziek op te zetten. Bekend is dat deze tot de gevaarlijkste taken behoren (SWOV, 2018).

Verschillende aspecten van telefoongebruik in het verkeer

Het aantal respondenten dat een verkeersboete heeft ontvangen was laag, gelet op het percentage respondenten dat de telefoon in het verkeer zegt te gebruiken. Slechts twee respondenten hebben in 2019 een boete gekregen voor mobiel telefoongebruik in het verkeer en dit waren allebei automobilisten. Tevens blijkt dat van de volwassen fietsers en automobilisten respectievelijk 65,6% en 56,9% aangaven de kans op een boete (zeer) laag in te schatten. Bij de jongeren was dit 43%. Uit onderzoek blijkt dat respondenten hun gedrag aanpassen om een potentiële verkeersboete te ontwijken als zij de pakkans hoog inschatten (Mäkinen et al., 2002; Goldenbeld, 2008). Het feit dat het eerder genoemde mobiele telefoongebruik niet is gedaald, is mogelijk toe te schrijven aan de lage gepercipieerde pakkans.

Een aantal psychologische determinanten bleek voorspellend te zijn voor het telefoongebruik in het verkeer. De uitzondering hierop is de gepercipieerde pakkans. Deze bleek voor zowel volwassenen als jongeren niet voorspellend voor telefoongebruik in het verkeer als gevolg van de kleine spreiding in deze variabele: de meeste respondenten ervaren de pakkans als (zeer) laag. Bij volwassenen bleek het vertrouwen in de eigen bekwaamheid de belangrijkste voorspeller. Wanneer het vertrouwen toeneemt, neemt ook het telefoongebruik toe. De tweede belangrijkste voorspeller bleek risicoperceptie te zijn: een toename van de risicoperceptie gaat gepaard met een afname van het telefoongebruik. Tevens bleek – als derde belangrijkste – dat het telefoongebruik toeneemt naarmate de sociale omgeving van de respondenten positiever staat tegenover mobiel telefoongebruik. Ten slotte bleek een toename van het telefoongebruik samen te gaan met zowel een afname op het draagvlak voor maatregelen als een toename van het telefoongebruik uit gewoonte.

Bij de jongeren bleek de belangrijkste voorspeller van telefoongebruik in het verkeer de sociale norm te zijn: hoe positief staat de sociale omgeving tegenover het telefoongebruik. Deze werd gevolgd door het draagvlak voor maatregelen: wanneer het draagvlak afneemt, dan neemt het telefoongebruik toe. Vervolgens bleek dat het telefoongebruik toeneemt wanneer jongeren het telefoongebruik als minder gevaarlijk inschatten. Ten slotte bleek het telefoongebruik toe te nemen wanneer het gewoontegedrag toeneemt en wanneer jongeren meer sociale druk ervaren.

In de *Barometer 2019* is een aantal zelfde verbanden gevonden als in de *Barometer 2017*. Zo blijkt ook in 2019 dat het gebruiken van de mobiele telefoon in de ene verkeersrol samenhangt met het telefoongebruik in andere verkeersrollen. Ook blijkt dat jongeren in de leeftijd van 12 t/m 17 jaar de telefoon wederom vaker gebruiken dan volwassenen, en wanneer ouders de mobiele telefoon gebruiken doen hun kinderen dit ook. Dit feit blijft verontrustend, omdat deze jongeren het verkeerde voorbeeld krijgen. Ook blijkt wederom dat jongeren meer gewoontegedrag vertonen en meer beïnvloed worden door de sociale norm en de sociale druk dan volwassenen.

Net als in 2017 bleek dat automobilisten die het meest op de weg zijn, de telefoon het meest gebruiken. Ook gaven automobilisten weer vaker aan niet in te stappen bij een bestuurder die alcohol heeft gedronken dan dat zij iets zouden zeggen tegen een bestuurder die berichten stuurt. Hoewel deze laatste percentages allebei hoog zijn, zou het verschil kunnen duiden op een lagere gevaarinschatting van berichten sturen in het verkeer (of op een grotere acceptatie hiervan) dan van alcohol in het verkeer. Voor harde uitspraken hierover zou hier echter meer onderzoek naar gedaan moeten worden.

Ten slotte is een aantal verbanden onderzocht die in de *Barometer 2017* nog niet waren onderzocht. Zo blijkt bijvoorbeeld dat het waarschijnlijker is dat mannen de mobiele telefoon in het verkeer weleens gebruiken dan dat vrouwen dit doen. Ook het opleidingsniveau schijnt een rol te spelen; respondenten met een hoge en middelbare opleiding gebruiken vaker de mobiele telefoon dan laagopgeleiden. Voor zowel het geslacht als het opleidingsniveau geldt dat de verschillen klein zijn.

Concluderend

Concluderend is te zeggen dat het telefoongebruik in het verkeer licht maar niet statistisch significant is gestegen. Wel blijkt dat er tijdens meer ritten gebruik wordt gemaakt van de telefoon, en dat de handelingen waarvoor de telefoon wordt gebruikt zijn veranderd. Ook blijkt dat het verbod op het vasthouden van de telefoon op de fiets nog niet het gewenste resultaat heeft behaald. De resultaten uit dit onderzoek kunnen ondersteuning bieden bij het ontwikkelen van interventies om het mobiele telefoongebruik terug te dringen.

Literatuur

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.

Deloitte (2019). Global Mobile Consumer Survey 2019. Deloitte, The Netherlands.

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.

Kennisinstituut voor Mobiliteitsbeleid (2019). Mobiliteitsbeeld 2019. Geraadpleegd van: <https://www.kimnet.nl/mobiliteitsbeeld/mobiliteitsbeeld-2019#/rapport/0>

SWOV (2018). Afleiding in het verkeer. SWOV-Factsheet, juli 2018. SWOV, Den Haag.

Mäkinen, T., Goldenbeld, C., Heidstra, J., Zaidel, D., et al. (2002). Traffic enforcement in Europe: needs, measures, effects. Final report of the ESCAPE consortium. The ESCAPE Project. Contract nr. RO-98-RS.3047. VTT, Finland.

Goldenbeld, C. (2008). Het succes van de Nederlandse verkeershandhaving. In: Het Tijdschrift voor de Politie, vol. 11, p. 22-27.

Bijlage A Vragenlijst volwassenen

Barometer Mobiel telefoongebruik in het verkeer

A.1 Screeningsvragen

1. 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)

2. Heb je een mobiele telefoon?

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

3. 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

4. **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

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

- > Privé
- > 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

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

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

Stellingen randomiseren

- > Het gebruiken van mijn mobiele telefoon is onderdeel van mijn dagelijkse routine
- > Het checken van mijn mobiele telefoon is iets wat ik 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

A.2 Vervoermiddel

Verkeersrol = auto

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

- Rijbewijs AM (bromfiets, snorfiets of brommobiel)
- Rijbewijs A (motor)
- Rijbewijs B (personenauto)
- Rijbewijs E (aanhangwagen)
- Rijbewijs C, C1, C1 of C1E (vrachtwagen)
- Rijbewijs D of DE (bus)
- Geen rijbewijs → uit screenen vragenlijst

7. 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

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

- Ja
- Nee

Verkeersrol = auto

9. 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

10. 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

11. Welke fietsen gebruik je (Meerdere mogelijk)?

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

Verkeersrol = fiets of voetganger

12. Hoeveel uur per week <fiets: fiets 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

13. 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:.....%

40 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

A.3 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>.

15 Stel je je een normale week – zonder vakantie, feestdagen en dergelijke – voor. Hoe vaak komen onderstaande situaties bij je voor tijdens < auto: het besturen van een auto> < 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: 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. Nooit 2. Bijna nooit 3. Tijdens sommige wandelingen/ritten 4. Tijdens bijna elke wandelingen/ritten 5. Tijdens elke wandeling/rit
Bellen <auto of fiets: met mijn handen aan het stuur> (handsfree), bijvoorbeeld via <auto: een carkit / handsfree set/ headset> <overige verkeersrollen: een headset/oortjes>	Idem	Idem
Een bericht sturen (Bijvoorbeeld: WhatsApp, Facebook, sms, email)	Idem	Idem
Een bericht lezen (Bijvoorbeeld: WhatsApp, Facebook, sms, email)	Idem	Idem
Iets opzoeken of checken op/met mijn toestel (bijvoorbeeld: statusupdates op nu.nl/ Facebook; het weer; foto's)	Idem	Idem
Maken van foto's/video's met mijn telefoon	Idem	Idem
De navigatie instellen op mijn telefoon	Idem	Idem
Telefoon bedienen om muziek op te zetten	Idem	Idem
Spelen van games		

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

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

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

A.4 Risicoperceptie

Allen

19 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>?

1. 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

A.5 Draagvlak voor maatregelen

Allen

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

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

DM: Stellingen randomiseren

DM: Indien verkeersrol = auto

- > Het vasthouden van je telefoon in de hand tijdens het rijden moet zwaarder bestraft worden (nu 240 euro boete)
- > Het moet verboden worden om de telefoon te bedienen als deze in een houder staat
- > Het gebruik van je telefoon in de auto moet net zo zwaar bestraft worden als alcohol gebruik in de auto
- > Werkgevers moeten personeel verbieden hun telefoon te gebruiken voor werkdoeleinden tijdens het besturen van de auto
- > De overheid moet meer controleren op het gebruik van mobiele telefoon tijdens het rijden
- > Ik vind het goed dat het vasthouden van je telefoon tijdens het autorijden verboden is

DM: indien verkeersrol = fiets

- > Het vasthouden van je telefoon in de hand tijdens het fietsen moet zwaarder bestraft worden (nu 95 euro boete)
- > Ik vind het goed dat het vasthouden van je telefoon tijdens het fietsen verboden is
- > De overheid moet meer controleren op het gebruik van mobiele telefoons tijdens het fietsen
- > Het moet ook verboden worden om je telefoon te bedienen op de fiets als deze in een houder staat

DM: indien verkeersrol = Voetganger

- > Bellen terwijl je op straat loopt met de telefoon in je hand moet verboden worden
- > Het bedienen van je telefoon terwijl je op straat loopt moet verboden worden

DM: alle verkeersrollen

- > Handsfree bellen <auto: tijdens het rijden> <voetganger: terwijl je op straat loopt> <fiets: tijdens het fietst> moet verboden worden
- > De telefoon moet automatisch uitschakelen wanneer je <auto: gaat autorijden> <voetganger: op straat gaat lopen> <fiets: gaat fietsen>
- > Als iemand een ongeval veroorzaakt door het gebruik van de mobiel telefoon <auto: tijdens het rijden> <voetganger: terwijl ze op straat lopen><fiets: tijdens het fietsen>, moet de verzekeraar de schade verhalen op de veroorzaker van het ongeval

DM: Niet terugbladeren

A.6 Psychologische determinanten

Allen

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

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

DM: Stellingen randomiseren

- > Ik ben in staat om veilig <auto: 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

24 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

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

DM: stellingen zelfde volgorde als 24

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

DM: niet terugbladeren

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

Ik denk dat...

DM: stellingen zelfde volgorde als 24

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

DM: niet terugbladeren

A.7 Ongevalsbetrokkenheid en overtredingsgedrag

Allen

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

<open tekst vak> verkeersboetes

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

Indien aantal verkeersboetes>0 (Q34DontKnow=0)

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

Stellingen randomiseren

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

Indien verkeersrol = auto of fiets

35b 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

35c. De huidige boete voor **<auto: autorijden> <fietsers: fietsen>** terwijl je de telefoon gebruikt is **<auto: 240 euro> <fietsers: 95 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

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

- Ja
- Nee

Q36=ja (betrokken bij ongeval)

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

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

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

Stellingen randomiseren

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

Allen

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

- Ja
- Nee

Q36b=ja (betrokken bij ongeval)

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

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

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

Stellingen randomiseren

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

Allen

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

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

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

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

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

41 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. Q15 en telefoon gebruik is geen probleem q41=3

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

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

Allen

42 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/Q44 randomiseren

Q43 en Q43a op één pagina

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

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

43a Wat doe je dan/zou je doen?

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

Q44 en Q44a op één pagina

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

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

44a Wat doe je dan/zou je doen?

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

DM: niet terugbladeren

Allen

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

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

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

45. Als laatste willen wij graag weten wat jouw telefoongebruik <auto: in de auto> <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 zebra> < 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 Q15]

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

<open>

- Geen opmerkingen

Bijlage B Vragenlijst jongeren

Barometer Kind Mobiel telefoongebruik in het verkeer

B.1 Vragen vooraf aan ouders

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*

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.

CHKlft. 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*

B.2 Screeningsvragen

1. 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).

2. Heb je een mobiele telefoon?

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

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

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

- 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

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

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

- 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

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

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

Stellingen randomiseren

- > Het gebruiken van mijn mobiele telefoon is onderdeel van mijn dagelijkse routine
- > Het checken van mijn mobiele telefoon is iets wat ik 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

B.3 Vervoermiddel

Verkeersrol = fiets

6. Welke fietsen gebruik je (Meerdere mogelijk)?

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

Verkeersrol = fiets of voetganger

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

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

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

- Nooit
- Bijna nooit
- Tijdens sommige ritten/wandelingen
- Tijdens bijna elke rit/wandeling
- Tijdens elke rit/wandeling

DM: Terugbladeren niet mogelijk

B.4 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>.

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

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

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

18 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

B.5 Risicoperceptie

Allen

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

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

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

DM: Niet terugbladeren

B.6 Psychologische determinanten

Allen

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

DM: stellingen randomiseren

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

DM: niet terugbladeren

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

DM: stellingen zelfde volgorde als 24

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

DM: niet terugbladeren

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

Ik denk dat...

DM: stellingen zelfde volgorde als 24

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

DM: niet terugbladeren

B.7 Ongevalsbetrokkenheid en overtredingsgedrag

Allen

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

<open tekst vak> verkeersboetes

- Ik heb nog nooit hiervoor een verkeersboete gehad
- Ik heb in de afgelopen 12 maanden geen verkeersboete gehad

- Weet ik niet meer

Indien aantal verkeersboetes>0 (Q34DontKnow=0)

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

Stellingen randomiseren

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

Verkeersrol = fiets

35b 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

35c De huidige boete voor <fietsers: fietsen> terwijl je de telefoon gebruikt is <fietsers: 90 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

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

- Ja
- Nee

Q36=ja (betrokken bij ongeval)

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

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

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

Stellingen randomiseren

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

Allen

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

- Ja
- Nee

Q36b=ja (betrokken bij ongeval)

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

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

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

Stellingen randomiseren

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

Allen

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

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

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

- Zeer oneens
- Oneens

- Niet eens/niet oneens
- Eens
- Zeer eens

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

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

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

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

- **41a Waarom vind je jouw telefoongebruik tijdens het <fiets: fietsen> <voetganger: lopen op straat> geen probleem?**
 - o Als ik mijn telefoon gebruik tijdens het <fiets: fietsen> <voetganger: lopen op straat> doe ik dit veilig
 - o Ik gebruik mijn telefoon bijna niet tijdens het <fiets: fietsen><voetganger: lopen op straat>
 - o Anders namelijk;

Allen

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

- Ja
- Misschien
- Nee
-

Allen

23. Er kunnen verschillende maatregelen worden ingevoerd om mobiel telefoongebruik <voetganger: tijdens het lopen op straat> <fiets: op de fiets> tegen te gaan. Hieronder staan een aantal stellingen weergegeven. Geef aan in hoeverre je het met de stelling hieronder eens of oneens bent.

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

DM: indien verkeersrol = fiets

> Ik vind het goed dat het vasthouden van je telefoon tijdens het fietsen verboden is.

DM: indien verkeersrol = Voetganger:

> Het bedienen van je telefoon terwijl je op straat loopt moet verboden worden

Bijlage C Statistische toetsen

Onderstaande *Tabel C.1* en *Tabel C.2* geven de resultaten van de chi-kwadraattoetsen die zijn gebruikt om te toetsen of er statistisch significante verschillen zijn tussen 2017 en 2019 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 genomen. Voor de jongeren is dit $0,05/18 = 0,003$.

*Tabel C.1. Chi-kwadraat-toetswaarden van verschillen tussen 2017 en 2019 in aandelen volwassen respondenten die weleens bepaalde specifieke handeling met de telefoon uitvoeren (*statistisch significant).*

Specifieke handeling	Fietser	Automobilist	Voetganger
Handheld bellen	$\chi^2(1) = 9,276, p = 0,002^*$	$\chi^2(1) = 0,813, p = 0,367$	$\chi^2(1) = 0,155, p = 0,694$
Handsfree bellen	$\chi^2(1) = 7,043, p = 0,008$	$\chi^2(1) = 3,998, p = 0,046$	$\chi^2(1) = 9,587, p = 0,002^*$
Berichten sturen	$\chi^2(1) = 0,270, p = 0,604$	$\chi^2(1) = 1,056, p = 0,304$	$\chi^2(1) = 1,099, p = 0,295$
Berichten lezen	$\chi^2(1) = 1,595, p = 0,207$	$\chi^2(1) = 1,305, p = 0,253$	$\chi^2(1) = 4,280, p = 0,039$
Iets opzoeken of checken	$\chi^2(1) = 0,294, p = 0,588$	$\chi^2(1) = 5,360, p = 0,021$	$\chi^2(1) = 6,139, p = 0,012$
Maken van foto's en video's	$\chi^2(1) = 0,560, p = 0,454$	$\chi^2(1) = 4,195, p = 0,041$	$\chi^2(1) = 2,466, p = 0,116$
Navigatie instellen	$\chi^2(1) = 11,303, p = 0,001^*$	$\chi^2(1) = 36,160, p < 0,001^*$	$\chi^2(1) = 17,925, p < 0,001^*$
Muziek opzetten	$\chi^2(1) = 24,205, p < 0,001^*$	$\chi^2(1) = 36,484, p < 0,001^*$	$\chi^2(1) = 15,905, p < 0,001^*$
Spelen van games	$\chi^2(1) = 7,782, p = 0,005$	$\chi^2(1) = 26,058, p < 0,001^*$	$\chi^2(1) = 24,260, p < 0,001^*$

Tabel C.2. Chi-kwadraat-toetswaarden van verschillen tussen 2017 en 2019 in aandelen jonge respondenten die weleens bepaalde specifieke handeling met de telefoon uitvoeren.

Specifieke handeling	Fietser	Voetganger
Handheld bellen	$\chi^2(1) = 0,033, p = 0,856$	$\chi^2(1) = 0,058, p = 0,809$
Handsfree bellen	$\chi^2(1) = 2,230, p = 0,135$	$\chi^2(1) = 0,501, p = 0,479$
Berichten sturen	$\chi^2(1) = 1,736, p = 0,188$	$\chi^2(1) = 0,064, p = 0,800$
Berichten lezen	$\chi^2(1) = 0,688, p = 0,407$	$\chi^2(1) = 0,024, p = 0,877$
Iets opzoeken of checken	$\chi^2(1) = 0,366, p = 0,545$	$\chi^2(1) = 0,021, p = 0,884$
Maken van foto's en video's	$\chi^2(1) = 0,805, p = 0,369$	$\chi^2(1) = 0,163, p = 0,687$
Navigatie instellen	$\chi^2(1) = 4,745, p = 0,029$	$\chi^2(1) = 3,504, p = 0,061$
Muziek opzetten	$\chi^2(1) = 1,587, p = 0,208$	$\chi^2(1) = 0,390, p = 0,532$
Spelen van games	$\chi^2(1) = 3,172, p = 0,075$	$\chi^2(1) = 0,384, p = 0,535$

Tabel C.3 geeft het percentage respondenten weer dat hoger scoort dan de middelste waarde op de verschillende schalen van psychologische determinanten. Dit houdt in dat een respondent dan bijvoorbeeld sociale druk voelt, (veel) zelfvertrouwen heeft, (veel) gewoontegedrag vertoont, een hogere risicoperceptie heeft en een draagvlak voor maatregelen heeft.

Tabel C.3. Percentage respondenten dat hoger dan de mediaan scoort.

Psychologische determinant	Volwassenen	Jongeren		
		Alle	Jongeren als fietser	Jongeren als voetganger
Sociale druk	49%	70,9%	54,6%	85,5%
Sociale norm	58%	83%	77,1%	87,0%
Zelfvertrouwen	33,1%	-	-	-
Gewoontegedrag	63,1%	83,8	80,9%	86,7%
Risicoperceptie	75,5%	51%	66,8%	35,2%
Draagvlak voor maatregelen	60,8%	49,2%	74,8%	23,5%

Bijlage D Resultaten regressieanalyse

In deze bijlagen worden de uitkomsten van de regressieanalyses uit *Paragraaf 3.8* weergegeven in dezelfde volgorde als ze daar worden besproken. In de kolom ΔR^2 wordt telkens weergegeven wat de verklaarde variantie is per psychologische determinant. In de kolom B wordt het regressiegewicht weergegeven.

D.1 Volwassenen

		ΔR^2	B	SE B	β	p	VIF
Stap 1	Constant	0,147	2,468	0,051		< 0,001	
	Leeftijd		-0,141	0,006	-0,383	< 0,001	1,049
	Geslacht		-0,094	0,016	-0,089	< 0,001	1,035
	Opleiding		-0,023	0,013	-0,029	0,063	1,026
Stap 2	Constant	0,225	1,494	0,052		< 0,001	
	Leeftijd		-0,083	0,005	-0,225	< 0,001	1,159
	Geslacht		-0,061	0,014	-0,058	< 0,001	1,04
	Opleiding		-0,023	0,011	-0,028	0,034	1,026
	Zelfvertrouwen		0,253	0,007	0,499	< 0,001	1,107

Dubin-Watson: 1,803

		ΔR^2	B	SE B	β	p	VIF
Stap 1	Constant	0,146	2,463	0,051		< 0,001	
	Leeftijd		-0,141	0,006	-0,381	< 0,001	1,047
	Geslacht		-0,093	0,016	-0,089	< 0,001	1,034
	Opleiding		-0,025	0,013	-0,031	0,045	1,026
Stap 2	Constant	0,133	3,048	0,052		< 0,001	
	Leeftijd		-0,112	0,005	-0,304	< 0,001	1,091
	Geslacht		-0,064	0,015	-0,061	< 0,001	1,04
	Opleiding		-0,017	0,011	-0,02	0,149	1,026
	Risicoperceptie		-0,22	0,008	-0,374	< 0,001	1,047

Dubin-Watson: 1,707

		ΔR^2	B	SE B	β	p	VIF
Stap 1	Constant	0,146	2,463	0,051		< 0,001	
	Leeftijd		-0,141	0,006	-0,381	< 0,001	1,047
	Geslacht		-0,093	0,016	-0,089	< 0,001	1,034
	Opleiding		-0,025	0,013	-0,031	0,045	1,026
Stap 2	Constant	0,130	2,178	0,048		< 0,001	
	Leeftijd		-0,099	0,006	-0,268	< 0,001	1,144
	Geslacht		-0,084	0,015	-0,08	< 0,001	1,035
	Opleiding		-0,011	0,012	-0,013	0,358	1,028
	Sociale norm		0,195	0,008	0,378	< 0,001	1,102

Dubin-Watson: 1,728

		ΔR^2	B	SE B	β	p	VIF
Stap 1	Constant	0,146	2,463	0,051		< 0,001	
	Leeftijd		-0,141	0,006	-0,381	< 0,001	1,047
	Geslacht		-0,093	0,016	-0,089	< 0,001	1,034
	Opleiding		-0,025	0,013	-0,031	0,045	1,026
Stap 2	Constant	0,104	2,178	0,048		< 0,001	
	Leeftijd		-0,099	0,006	-0,268	< 0,001	1,144
	Geslacht		-0,084	0,015	-0,08	< 0,001	1,035
	Opleiding		-0,011	0,012	-0,013	0,358	1,028
	Draagvlak maatregelen		0,195	0,008	0,378	< 0,001	1,102

Dubin-Watson: 1,690

		ΔR^2	B	SE B	β	p	VIF
Stap 1	Constant	0,146	2,463	0,051		< 0,001	
	Leeftijd		-0,141	0,006	-0,381	< 0,001	1,047
	Geslacht		-0,093	0,016	-0,089	< 0,001	1,034
	Opleiding		-0,025	0,013	-0,031	0,045	1,026
Stap 2	Constant	0,051	1,827	0,065		< 0,001	
	Leeftijd		-0,107	0,006	-0,29	< 0,001	1,208
	Geslacht		-0,105	0,016	-0,1	< 0,001	1,037
	Opleiding		-0,019	0,012	-0,024	0,11	1,027
	Gewoontegedrag		0,136	0,009	0,244	< 0,001	1,173

Dubin-Watson: 1,544

D.2 Volwassen automobilisten

		ΔR^2	B	SE B	β	p	VIF
Stap 1	Constant	0,165	2,2	0,068		< 0,001	
	Leeftijd		-0,113	0,008	-0,403	< 0,001	1,074
	Geslacht		-0,097	0,021	-0,125	< 0,001	1,052
	Opleiding		-0,029	0,016	-0,048	0,074	1,027
Stap 2	Constant	0,232	1,234	0,073		< 0,001	
	Leeftijd		-0,055	0,007	-0,196	< 0,001	1,257
	Geslacht		-0,053	0,018	-0,068	0,003	1,066
	Opleiding		-0,018	0,014	-0,03	0,181	1,028
	Zelfvertrouwen		0,29	0,013	0,524	< 0,001	1,182

Dubin-Watson: 1,804

		ΔR^2	B	SE B	β	p	VIF
Stap 1	Constant	0,160	2,185	0,068		< 0,001	
	Leeftijd		-0,112	0,008	-0,396	< 0,001	1,072
	Geslacht		-0,093	0,021	-0,119	< 0,001	1,05
	Opleiding		-0,029	0,016	-0,048	0,07	1,026
Stap 2	Constant	0,101	2,542	0,069		< 0,001	
	Leeftijd		-0,085	0,007	-0,301	< 0,001	1,162
	Geslacht		-0,069	0,02	-0,088	< 0,001	1,06
	Opleiding		-0,004	0,015	-0,006	0,812	1,044
	Draagvlak maatregelen		-0,167	0,013	-0,336	< 0,001	1,117

Dubin-Watson: 1,786

		ΔR^2	B	SE B	β	p	VIF
Stap 1	Constant	0,160	2,185	0,068		< 0,001	
	Leeftijd		-0,112	0,008	-0,396	< 0,001	1,072
	Geslacht		-0,093	0,021	-0,119	< 0,001	1,05
	Opleiding		-0,029	0,016	-0,048	0,07	1,026
Stap 2	Constant	0,084	2,042	0,065		< 0,001	
	Leeftijd		-0,086	0,008	-0,307	< 0,001	1,168
	Geslacht		-0,083	0,02	-0,107	< 0,001	1,052
	Opleiding		-0,013	0,015	-0,021	0,415	1,035
	Sociale omgeving		0,135	0,012	0,305	< 0,001	1,11

Dubin-Watson: 1,821

D.3 Volwassen fietsers

		ΔR^2	B	SE B	β	p	VIF
Stap 1	Constant	0,124	2,065	0,074		< 0,001	
	Leeftijd		-0,105	0,008	-0,346	< 0,001	1,056
	Geslacht		-0,071	0,024	-0,081	0,003	1,042
	Opleiding		-0,03	0,018	-0,045	0,104	1,035
Stap 2	Constant	0,168	1,135	0,086		< 0,001	
	Leeftijd		-0,04	0,009	-0,13	< 0,001	1,334
	Geslacht		-0,035	0,022	-0,04	0,105	1,052
	Opleiding		-0,017	0,017	-0,025	0,307	1,037
	Zelfvertrouwen		0,241	0,014	0,464	< 0,001	1,281

Dubin-Watson: 1,905

		ΔR^2	B	SE B	β	p	VIF
Stap 1	Constant	0,122	2,064	0,073		< 0,001	
	Leeftijd		-0,105	0,008	-0,343	< 0,001	1,051
	Geslacht		-0,075	0,024	-0,086	0,002	1,041
	Opleiding		-0,029	0,018	-0,043	0,112	1,035
Stap 2	Constant	0,074	2,426	0,078		< 0,001	
	Leeftijd		-0,078	0,008	-0,256	< 0,001	1,153
	Geslacht		-0,046	0,023	-0,052	0,048	1,056
	Opleiding		-0,026	0,017	-0,038	0,145	1,036
	Risicoperceptie		-0,15	0,014	-0,287	< 0,001	1,107

Dubin-Watson: 1,813

		ΔR^2	B	SE B	β	p	VIF
Stap 1	Constant	0,122	2,064	0,073		< 0,001	
	Leeftijd		-0,105	0,008	-0,343	< 0,001	1,051
	Geslacht		-0,075	0,024	-0,086	0,002	1,041
	Opleiding		-0,029	0,018	-0,043	0,112	1,035
Stap 2	Constant	0,069	1,824	0,074		< 0,001	
	Leeftijd		-0,065	0,009	-0,213	< 0,001	1,298
	Geslacht		-0,055	0,023	-0,063	0,017	1,049
	Opleiding		-0,016	0,018	-0,024	0,366	1,041
	Sociale norm		0,144	0,014	0,294	< 0,001	1,258

Dubin-Watson: 1,816

D.4 Volwassen voetgangers

		ΔR^2	B	SE B	β	p	VIF
Stap 1	Constant	0,236	3,257	0,099		< 0,001	
	Leeftijd		-0,211	0,011	-0,478	< 0,001	1,026
	Geslacht		-0,126	0,032	-0,099	< 0,001	1,019
	Opleiding		-0,047	0,025	-0,048	0,058	1,018
Stap 2	Constant	0,096	2,168	0,124		< 0,001	
	Leeftijd		-0,156	0,011	-0,354	< 0,001	1,187
	Geslacht		-0,128	0,03	-0,101	< 0,001	1,019
	Opleiding		-0,027	0,023	-0,028	0,24	1,023
	Gewoontegedrag		0,223	0,017	0,336	< 0,001	1,172
Dubin-Watson: 1,841							

		ΔR^2	B	SE B	β	p	VIF
Stap 1	Constant	0,232	3,25	0,101		< 0,001	
	Leeftijd		-0,21	0,011	-0,476	< 0,001	1,026
	Geslacht		-0,13	0,032	-0,102	< 0,001	1,02
	Opleiding		-0,041	0,025	-0,042	0,1	1,018
Stap 2	Constant	0,092	2,305	0,12		< 0,001	
	Leeftijd		-0,164	0,011	-0,372	< 0,001	1,143
	Geslacht		-0,091	0,031	-0,072	0,003	1,03
	Opleiding		-0,041	0,024	-0,041	0,084	1,018
	Zelfvertrouwen		0,198	0,015	0,32	< 0,001	1,119
Dubin-Watson: 1,851							

		ΔR^2	B	SE B	β	p	VIF
Stap 1	Constant	0,236	3,257	0,099		< 0,001	
	Leeftijd		-0,211	0,011	-0,478	< 0,001	1,026
	Geslacht		-0,126	0,032	-0,099	< 0,001	1,019
	Opleiding		-0,047	0,025	-0,048	0,058	1,018
Stap 2	Constant	0,057	3,649	0,103		< 0,001	
	Leeftijd		-0,194	0,011	-0,438	< 0,001	1,054
	Geslacht		-0,098	0,031	-0,078	0,001	1,027
	Opleiding		-0,027	0,024	-0,028	0,252	1,025
	Risicoperceptie		-0,181	0,018	-0,244	< 0,001	1,044
Dubin-Watson: 1,867							

D.5 Jongeren

		ΔR^2	B	SE B	β	p	VIF
Stap 1	Constant	0,022	1,495	0,196		< 0,001	
	Leeftijd		0,246	0,095	0,151	0,01	1,011
	Geslacht		-0,03	0,095	-0,018	0,755	1,011
Stap 2	Constant	0,279	1,389	0,166		< 0,001	
	Leeftijd		0,095	0,081	0,058	0,244	1,041
	Geslacht		0,014	0,08	0,009	0,862	1,013
	Sociale norm		0,532	0,049	0,537	< 0,001	1,031

Dubin-Watson: 1,841

		ΔR^2	B	SE B	β	p	VIF
Stap 1	Constant	0,022	1,495	0,196		< 0,001	
	Leeftijd		0,246	0,095	0,151	0,01	1,011
	Geslacht		-0,03	0,095	-0,018	0,755	1,011
Stap 2	Constant	0,156	2,571	0,231		< 0,001	
	Leeftijd		0,154	0,088	0,094	0,08	1,031
	Geslacht		-0,069	0,087	-0,042	0,431	1,014
	Draagvlak maatregelen		-0,264	0,035	-0,4	< 0,001	1,026

Dubin-Watson: 1,665

		ΔR^2	B	SE B	β	p	VIF
Stap 1	Constant	0,022	1,495	0,196		< 0,001	
	Leeftijd		0,246	0,095	0,151	0,01	1,011
	Geslacht		-0,03	0,095	-0,018	0,755	1,011
Stap 2	Constant	0,108	2,569	0,257		< 0,001	
	Leeftijd		0,161	0,091	0,099	0,076	1,036
	Geslacht		0,029	0,09	0,018	0,749	1,023
	Risicoperceptie		-0,322	0,053	-0,334	< 0,001	1,033

Dubin-Watson: 1,666

		ΔR^2	B	SE B	β	p	VIF
Stap 1	Constant	0,022	1,495	0,196		< 0,001	
	Leeftijd		0,246	0,095	0,151	0,01	1,011
	Geslacht		-0,03	0,095	-0,018	0,755	1,011
Stap 2	Constant	0,088	0,535	0,259		0,039	
	Leeftijd		0,139	0,093	0,085	0,133	1,059
	Geslacht		-0,034	0,09	-0,021	0,706	1,011
	Gewoontegedrag		0,294	0,055	0,304	< 0,001	1,049

Dubin-Watson: 1,666

		ΔR^2	B	SE B	β	p	VIF
Stap 1	Constant	0,022	1,495	0,196		< 0,001	
	Leeftijd		0,246	0,095	0,151	0,01	1,011
	Geslacht		-0,03	0,095	-0,018	0,755	1,011
Stap 2	Constant	0,070	1,386	0,191		< 0,001	
	Leeftijd		0,246	0,091	0,15	0,007	1,011
	Geslacht		-0,051	0,091	-0,031	0,575	1,013
	Sociale druk		0,259	0,054	0,265	< 0,001	1,003

Dubin-Watson: 1,673

D.6 Jongere voetgangers

		ΔR^2	B	SE B	β	p	VIF
Stap 1	Constant	0,012	1,829	0,275		< 0,001	
	Leeftijd		0,182	0,136	0,111	0,184	1,029
	Geslacht		-0,03	0,136	-0,02	0,819	1,029
Stap 2	Constant	0,233	1,598	0,275		< 0,001	
	Leeftijd		0,218	0,132	0,133	0,102	1,036
	Geslacht		-0,05	0,132	-0,03	0,687	1,031
	Sociale norm		0,289	0,087	0,265	0,001	1,008

Dubin-Watson: 1,836

		ΔR^2	B	SE B	β	p	VIF
Stap 1	Constant	0,012	1,829	0,275		< 0,001	
	Leeftijd		0,182	0,136	0,111	0,184	1,029
	Geslacht		-0,03	0,136	-0,02	0,819	1,029
Stap 2	Constant	0,205	0,133	0,369		0,719	
	Leeftijd		-0,03	0,127	-0,02	0,807	1,112
	Geslacht		-0,05	0,122	-0,03	0,697	1,029
	Gewoontegedrag		0,526	0,085	0,472	< 0,001	1,085

Dubin-Watson: 1,737

		ΔR^2	B	SE B	β	p	VIF
Stap 1	Constant	0,012	1,829	0,275		< 0,001	
	Leeftijd		0,182	0,136	0,111	0,184	1,029
	Geslacht		-0,03	0,136	-0,02	0,819	1,029
Stap 2	Constant	0,070	1,598	0,275		< 0,001	
	Leeftijd		0,218	0,132	0,133	0,102	1,036
	Geslacht		-0,05	0,132	-0,03	0,687	1,031
	Sociale druk		0,289	0,087	0,265	0,001	1,008

Dubin-Watson: 1,848

D.7 Jongere fietsers

		ΔR^2	B	SE B	β	p	VIF
Stap 1	Constant	0,029	1,222	0,258		< 0,001	
	Leeftijd		0,253	0,122	0,17	0,039	1,002
	Geslacht		-0,011	0,121	-0,008	0,926	1,002
Stap 2	Constant	0,205	1,237	0,23		< 0,001	
	Leeftijd		0,166	0,109	0,111	0,132	1,018
	Geslacht		0,023	0,108	0,015	0,834	1,004
	Sociale norm		0,481	0,077	0,457	< 0,001	1,019

Dubin-Watson: 1,843

		ΔR^2	B	SE B	β	p	VIF
Stap 1	Constant	0,029	1,222	0,258		< 0,001	
	Leeftijd		0,253	0,122	0,17	0,039	1,002
	Geslacht		-0,011	0,121	-0,008	0,926	1,002
Stap 2	Constant	0,143	2,461	0,345		< 0,001	
	Leeftijd		0,187	0,114	0,125	0,102	1,016
	Geslacht		-0,026	0,112	-0,018	0,814	1,002
	Draagvlak maatregelen		-0,282	0,056	-0,381	< 0,001	1,015

Dubin-Watson: 1,716

		ΔR^2	B	SE B	β	p	VIF
Stap 1	Constant	0,029	1,222	0,258		< 0,001	
	Leeftijd		0,253	0,122	0,17	0,039	1,002
	Geslacht		-0,011	0,121	-0,008	0,926	1,002
Stap 2	Constant	0,113	2,23	0,33		< 0,001	
	Leeftijd		0,19	0,115	0,128	0,101	1,017
	Geslacht		0,085	0,116	0,057	0,463	1,037
	Risicoperceptie		-0,307	0,068	-0,353	< 0,001	1,049

Dubin-Watson: 1,748

Ongevallen voorkomen Letsel beperken Levens redden

SWOV

Instituut voor Wetenschappelijk Onderzoek Verkeersveiligheid

Postbus 93113

2509 AC Den Haag

Bezuidenhoutseweg 62

070 – 317 33 33

info@swov.nl

www.swov.nl

 [@swov_nl](#) / [@swov](#)

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