

TeamAlert

jongeren met **impact**

**MONO en in het donker
fietsen**

Stichting TeamAlert

Jongeren met impact

Nijverheidsweg 25
3534 AM Utrecht
Tel: 030-2232893
info@teamalert.nl
www.teamalert.nl

Onderzoek en rapportage:
Claire Borst

December 2021

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

INHOUD

Hoofdstuk 1: Aanleiding	4
Leeswijzer	4
Hoofdstuk 2: Literatuur	5
2.1 Wat is straatintimidatie en wat zijn de motieven?	5
2.2 Een onveilig gevoel in het donker door straatintimidatie	5
2.3 Onveilig gevoel op de fiets en maatregelen	5
2.4 Gewenste aanpak voor een veilig(er) gevoel	6
Hoofdstuk 3: Het onderzoek	7
3.1 Onderzoeksvragen	7
3.2 Werving	7
3.4 Deelnemers	7
3.3 Procedure	8
Hoofdstuk 4: Resultaten	9
4.1. Veiligheidsgevoel	9
4.2. Maatregelen veiligheidsgevoel creëren	11
4.3 Persoonlijk veiligheidsgevoel creëren door telefoongebruik	12
4.4. Risico-inschatting telefoongebruik	13
4.5 Oplossingen	13
Hoofdstuk 5: Conclusie	14
5.1 Deelnemers	14
5.2 Veiligheidsgevoel en straatintimidatie	14
5.3 Persoonlijke veiligheid, verkeersveiligheid en telefoongebruik	14
5.4 Aanpak veiligheidsgevoel jongeren	15
5.5 Aanbevelingen	15
Bijlage 1: Vragenlijst	17
Bronnen	20

Hoofdstuk 1: Aanleiding

Als de zon ondergaat en het donker begint te worden, breekt het moment aan voor veel mensen - voornamelijk vrouwen - waarop zij zich onveiliger gaan voelen. Zo gaat 71% van de Nederlandse vrouwen daarom ook liever niet in hun eentje over straat wanneer het donker wordt (EenVandaag, 2021). Vrouwen geven aan zich minder veilig te voelen dan mannen, omdat zij bang zijn om lastig gevallen te worden. Dit is een logisch gevolg van het feit dat vrouwen veel vaker te maken krijgen dan mannen met ongewenst (seksueel) gedrag (Centraal Bureau voor de Statistiek, 2020).

Een grote groep jonge vrouwen treft dan ook maatregelen om zich veiliger te voelen. Om het gevoel van veiligheid voor henzelf te vergroten, stuurt 99% van de vrouwen een appje naar iemand zodra ze veilig thuis zijn (EenVandaag, 2021). Andere tactieken om het veiligheidsgevoel te vergroten zijn bijvoorbeeld bellen met een vriend(in) op de fiets met telefoon in hand of appen onderweg. Echter zijn deze laatste twee genoemde tactieken in tegenstrijd met de wetgeving. Volgens de wet mag je namelijk geen telefoon vasthouden tijdens het autorijden of fietsen (Ministerie van Infrastructuur en Veiligheid, n.d.). Zo zijn er meerdere gevallen bekend in Utrecht waarbij jonge vrouwen telefoneerden op de fiets omdat zij zich onveilig voelden, maar hiervoor op de bon werden geslingerd (Algemeen Dagblad (AD), 2020). Uiteindelijk heeft de Utrechtse politie besloten om op deze specifieke locatie coulant om te gaan met vrouwen die zich veiliger voelen als ze bellend fietsen.

TeamAlert heeft tijdens uitvoeringen vaak verhalen gehoord van jonge meiden op middelbare scholen. Zo kreeg TeamAlert meerdere keren te horen dat jonge vrouwen vaak bellen met een vriend(in) als zij door het donker fietsen, zodat zij zich veiliger voelen. Daarom wilt TeamAlert graag in kaart brengen in welke mate en op welke manier jongeren (mannen en vrouwen) hun telefoon gebruiken voor een persoonlijk veiliger gevoel en in hoeverre zij dit gevaarlijk vinden voor het verkeer. Door het uitzetten van een vragenlijst onder de Nederlandse jongeren (12-24 jaar) kan bekeken worden of dit probleem op grotere schaal voorkomt.

Leeswijzer

Deze rapportage start in hoofdstuk 2 met een overzicht van wat er tot nu toe bekend is over dit onderwerp, verkregen door literatuuronderzoek. Vervolgens wordt in hoofdstuk 3 de opzet van het onderzoek besproken. In hoofdstuk 4 komen de resultaten van de vragenlijst aan bod. De rapportage sluit af met hoofdstuk 5 waarin een conclusie en aanbevelingen worden gegeven.

Hoofdstuk 2: Literatuur

In dit korte hoofdstuk wordt er op basis van literatuuronderzoek een beeld geschetst van straatintimidatie, het onveilige gevoel op straat en op de fiets en welke maatregelen er worden getroffen.

2.1 Wat is straatintimidatie en wat zijn de motieven?

Straatintimidatie is een ongewenste fysieke, verbale of non-verbale toenadering die plaatsvindt in de openbare ruimte (Berghuis, n.d.). Voorbeelden van straatintimidatie zijn naroeppen, nafluiten, sissen, staren, achternalopen of betasten. De omvang van het probleem rondom straatintimidatie zorgde ervoor dat in gemeente Amsterdam en Rotterdam een integrale aanpak van straatintimidatie werd ingezet, inclusief een Algemene Plaatselijke Verordening (APV) strafbaarstelling. In de APV staan gemeentelijke regels opgesteld op het gebied van de openbare orde en veiligheid, in dit geval dus op het gebied van straatintimidatie. Al snel merkten andere gemeentes zoals Utrecht, Den Haag en Almere eenzelfde omvang van de problematiek, wat ertoe leidde dat gemeentes straatintimidatie actief aan willen pakken (van Hest & Jansen, 2018).

Uit onderzoeken in verschillende Nederlandse steden blijkt dat jongere mensen vaker voorvallen hebben van straatintimidatie: in Utrecht 67% (16-29 jaar, 2020), Den Haag 63% (18-24 jaar, 2021) en Almere 56% (15-24 jaar, 2019). Daarnaast laten meerdere onderzoeken in Nederland zien dat vrouwen vaker dan mannen geconfronteerd worden met straatintimidatie (Beek & Smeets, 2020; Fischer & Sprado, 2017; Gemeente Almere, 2019; Gemeente Utrecht, 2020; I&O Research, 2021). Daarom zal in dit onderzoek verwacht worden dat er meer vrouwen mee zullen doen aan de vragenlijst, omdat het hen vaker overkomt en dus meer aangaat. Verder is ook bevonden dat de daders van straatintimidatie in Nederland vaker mannen (solo of in groepen) zijn dan vrouwen (Gemeente Almere, 2019; Gemeente Utrecht, 2020; I&O Research, 2021).

Achterliggende motieven voor het vertonen van dit gedrag zijn in meerdere onderzoeken naar voren gebracht. Zo blijkt uit onderzoeken dat mannen het gedrag vertonen omdat ze het leuk vinden of omdat ze het idee hebben dat ze er toch niemand mee pijn doen (American Association of University Women, 2001; Benard & Schlaffer, 1987; Houston, 1988). Als aan vrouwen wordt gevraagd wat volgens hen de redenen zijn dat sommige mannen dit soort gedrag (straatintimidatie) vertonen, worden 'stoer doen voor vrienden', 'geen respect hebben voor vrouwen' en 'uit verveling' genoemd (Fischer & Sprado, 2017).

2.2 Een onveilig gevoel in het donker door straatintimidatie

Straatintimidatie kan zorgen voor een onveilig gevoel op straat (Beek & Smeets, 2020; Fischer & Sprado, 2017; Gemeente Almere, 2019; Kears, 2010). Zowel in Amsterdam als in Almere voelden slachtoffers van straatintimidatie zich vaker onveilig (respectievelijk 60% en 75%) dan niet-slachtoffers van straatintimidatie (Beek & Smeets, 2020; Gemeente Almere, 2019). Straatintimidatie op zichzelf en de angst dat straatintimidatie uit de hand kan lopen, kunnen ervoor zorgen dat vrouwen hun tijd in openbare ruimtes proberen te beperken, bepaalde buurten vermijden en altijd alert zijn (Kears, 2010). Daarnaast is de mate van straatintimidatie ook van belang op het gevoel van veiligheid: hoe vaker een vrouw ervaringen heeft met straatintimidatie, hoe onveiliger zij zich voelt op straat (Macmillan et al., 2000).

Uit meerdere onderzoeken komt naar voren dat straatintimidatie zich vooral 's avonds voordoet. Zo vindt straatintimidatie voornamelijk plaats in de vooravond (16.00-20.00) en in de avond (20.00-00.00) (Fischer & Sprado, 2017; Gemeente Almere, 2019; Gemeente Utrecht, 2020; I&O Research, 2021). Dat straatintimidatie zich voornamelijk 's avonds afspeelt én het gegeven dat straatintimidatie voor een onveilig gevoel kan zorgen, suggereert dat een onveilig gevoel zich vaker 's avonds zal voordoen dan overdag. In het huidige onderzoek zal dan ook gekeken worden naar een mogelijke relatie tussen een onveilig gevoel in het donker en de mate van straatintimidatie.

2.3 Onveilig gevoel op de fiets en maatregelen

De fiets is in Nederland met meer dan een kwart van alle ritten een veelgebruikt vervoersmiddel (Centraal Bureau voor de Statistiek (CBS), 2019). Het is dan ook niet gek dat uit onderzoek naar voren kwam dat straatintimidatie in Nederland zich in 41% van de gevallen voordoet tijdens het fietsen (Gemeente Utrecht, 2020). Met in het achterhoofd de verhalen tijdens uitvoeringen van jonge meiden die zich wel eens onveilig voelen op de fiets en

het gegeven dat straatintimidatie wel eens plaatsvindt tijdens het fietsen, wordt daarom in huidige onderzoek gefocust op het persoonlijke veiligheidsgevoel op de fiets.

Een grote groep, voornamelijk vrouwen, treft maatregelen om straatintimidatie te vermijden en zich daarmee persoonlijk veiliger te voelen. In Rotterdam vermijden negen op de tien vrouwen bepaalde plekken (Fischer & Sprado, 2017) en bepaalde plekken worden dan voornamelijk 's avonds/'s nachts vermeden (Gemeente Utrecht, 2020). Ook wordt er wel eens gebruik gemaakt van de telefoon door te bellen naar iemand (of te doen alsof), om een veiliger gevoel te creëren (Beek & Smeets, 2020; Fischer & Sprado, 2017; Gemeente Almere, 2019; I&O Research, 2021).

Een mooi voorbeeld van het bellen naar iemand om je onderweg veilig(er) te voelen is de Meefietslijn. De Meefietslijn uitgevoerd voor de Fietzersbond en is een initiatief van Maartje de Goede en Lisa Strijbosch. Met de Meefietslijn konden mensen onderweg bellen met de initiatiefneemsters (voor de veiligheid met oortjes in). Men kon dan onderweg telefonisch gezelschap krijgen en ervaringen met hen delen over sociale onveiligheid op de fiets (de Goede & Strijbosch, 2021). Maartje de Goede en Lisa Strijbosch vertelden tijdens een online interview (26 november 2021) dat veel mensen, voornamelijk vrouwen, 's avonds op de fiets een onveilig gevoel ervaren. Door de vele ontvangen belletjes op de Meefietslijn werd duidelijk dat er veel animo is voor een nummer dat 's avonds gedraaid kan worden als men zich onveilig voelt. De Meefietslijn was echter een eenmalige actie. "Misschien moet er een Meefietslijn komen met een nummer dat 's avonds opengesteld wordt, een soort Kinderstefoon voor mensen die in het donker fietsen. Of een lijn met een voorkeuzemenu waar je kunt kiezen voor een rustgevend muziekje of stem die je vragen stelt zodat het lijkt of je echt met iemand praat" (De Goede & Strijbosch, 2021).

2.4 Gewenste aanpak voor een veilig(er) gevoel

Naast dat een persoon zelf maatregelen kan nemen voor een veilig(er) gevoel onderweg, kan de gemeente natuurlijk ook inspelen op het veiligheidsgevoel. In Nederlandse onderzoeken is uitgevraagd wat de juiste aanpak is voor de vermindering van straatintimidatie, om zo het veiligheidsgevoel te verhogen. Zo komt naar voren dat straatverlichting belangrijk is voor de bijdrage aan een veilig gevoel (Gemeente Utrecht, 2020; I&O Research, 2021). Daarnaast wordt ook een toename in toezicht vaak genoemd als een van de manieren om straatintimidatie aan te pakken en daarmee het veiligheidsgevoel te kunnen verhogen (Fischer & Sprado, 2017; Gemeente Almere, 2019; I&O Research, 2021). Verder zou de aanwezigheid van camera's voor de helft van de mensen kunnen zorgen voor een verhoogd veiligheidsgevoel (Fischer & Sprado, 2017; Gemeente Utrecht, 2020; I&O Research, 2021). In het huidige onderzoek zal ook uitgevraagd worden wat voor jongen kan bijdragen aan een verhoogd veiligheidsgevoel.

Echter ontbreekt momenteel onderzoek naar maatregelen (met name telefoongebruik) en het veiligheidsgevoel hierbij. Daarom zal in dit onderzoek onderzocht worden welke maatregelen er op de fiets in het donker worden getroffen en in welke mate het gebruik van de telefoon een verhoogd persoonlijk veiligheidsgevoel creëert. Verder zal ook de risico-inschatting van het gebruik van de telefoon onderzocht worden ten opzichte van het persoonlijke veiligheidsgevoel dat verhoogd kan worden onder jongeren.

Hoofdstuk 3: Het onderzoek

3.1 Onderzoeksvragen

In het huidige onderzoek zal achterhaald worden hoe veilig jongeren zich voelen en welke maatregelen zij treffen om zich veilig(er) te voelen in het donker op de fiets. Tevens wordt uitgevraagd in welke mate én op welke manier jongeren hun telefoon op de fiets gebruiken om zich persoonlijk veilig(er) te voelen in het donker. Daarnaast wordt ook uitgevraagd of zij dit gevaarlijk vinden voor het verkeer. Om een antwoord te kunnen geven op deze vragen, zijn de volgende onderzoeksvragen geformuleerd:

- Hoe veilig voelen jongeren zich als zij in het donker fietsen? **(veiligheidsgevoel)**
- Wat doen jongeren om zich veilig(er) te voelen op de fiets in het donker? **(oplossingen zelf veiliger voelen)**
- Wat zou er gedaan kunnen worden voor jongeren om zich veiliger te voelen? **(oplossing extern veiliger voelen)**
- In hoeverre voelen jongeren zich persoonlijk veiliger als zij hun telefoon gebruiken op de fiets in het donker? **(gevoel persoonlijke veiligheid door telefoongebruik)**
- In hoeverre vinden jongeren het gevaarlijk voor het verkeer als zij hun telefoon gebruiken op de fiets om zich persoonlijk veiliger te voelen? **(risico inschatting)**

3.2 Werving

De werving voor het onderzoek heeft plaatsgevonden via social media en in het jongerenpanel van TeamAlert. Via deze kanalen is een oproep verspreid waarin jongeren tussen de 12 en 24 jaar oud gevraagd werd om deel te nemen aan het onderzoek als zij wel eens door het donker fietsen en zich onveilig voelen. In de wervingstekst is ook vermeld dat wanneer men deelnam aan het onderzoek er €1,- per ingevulde vragenlijst werd gedoneerd aan Stichting Stop Straatintimidatie.

3.4 Deelnemers

De deelnemers zijn geworven aan de hand van hun leeftijd (12-24 jaar) en of zij wel eens door het donker fietsen. In totaal hebben 1023 deelnemers ($N=1023$) de vragenlijst compleet ingevuld. In Tabel 1 worden de demografische kenmerken van de deelnemers weergegeven. Van de respondenten is 89% vrouw, gevolgd door 8% man en 3% anders. Daarnaast is de gemiddelde leeftijd van de respondenten die deze vragenlijst heeft ingevuld 18.97, afgerond 19 jaar. De meeste jongeren waren tussen de 16 en 21 jaar. Wat betreft opleidingsniveau is de meerderheid van de respondenten hoogopgeleid (52%), iets minder is middel opgeleid (43%) en een kleine 5% is laagopgeleid. Daarnaast wonen de meeste respondenten (28%) in een niet stedelijk gebied¹, gevolgd door weinig stedelijk (24%). Ten slotte heeft 94% van de respondenten nooit een waarschuwing of boete gekregen voor het gebruik van zijn/haar telefoon op de fiets als hij/zij dit deed om zich persoonlijk veiliger te voelen.

De vragenlijst had een uitzonderlijk hoge responsepercentage via sociale media. Via sociale media zijn er 1326 jongeren benaderd, waarvan er 236 niet hebben gereageerd en 304 zijn begonnen maar niet afgemaakt. Oftewel, 786 jongeren die zijn geworven via sociale media hebben de vragenlijst compleet ingevuld (59%). Een mogelijke verklaring hiervoor kan liggen in het feit dat het onderwerp erg actueel is, waardoor veel jongeren het een interessant onderwerp vinden om hun mening over te geven. Daarnaast is ervoor gekozen om per ingevulde vragenlijst €1,- te doneren aan Stichting Stop Straatintimidatie (met een max. van €500). Het actuele thema van de vragenlijst en de donatie aan een goed doel, kunnen hebben bijgedragen aan de hoge responspercentage.

¹ De mate van stedelijkheid van een gebied is gebaseerd op de omgevingsadressendichtheid (OAD): het aantal adressen binnen een cirkel met een straal van één kilometer rondom een adres, gedeeld door de oppervlakte van de cirkel. Onder niet stedelijke gebieden vallen gebieden met een gemiddelde OAD van minder dan 500 en onder weinig stedelijk gebieden 500 tot 1000 (CBS, n.d.)

Tabel 1 Demografische Kenmerken

Noot: de percentages zijn afgerond waardoor het totaal niet altijd precies op 100% uitkomt.

Kenmerk				
	Man (N=82)	Vrouw (N=912)	Anders (N=29)	Totaal (N=1023)
	8%	89%	3%	
Leeftijd	$\bar{x} = 18.10$	$\bar{x} = 19.10$	$\bar{x} = 17.28$	$\bar{x} = 18.97$
12 t/m 15	22%	10%	17%	11%
16 t/m 18	34%	32%	62%	33%
19 t/m 21	32%	36%	14%	35%
22 t/m 24	12%	22%	7%	21%
Opleidingsniveau				
Laag	10%	5%	7%	5%
Middel	48%	41%	76%	43%
Hoog	42%	54%	17%	52%
Stedelijkheid				
Niet stedelijk	24%	28%	39%	28%
Weinig stedelijk	25%	21%	8%	24%
Matig stedelijk	16%	17%	19%	17%
Sterk stedelijk	13%	17%	19%	16%
Zeer sterk stedelijk	23%	14%	15%	15%
Politie				
Waarschuwing	6%	6%	3%	6%
Boete	0%	1%	0%	1%
Niets gekregen	94%	92%	97%	93%

3.3 Procedure

De online vragenlijst is uitgezet van 22 t/m 25 november 2021 onder social media en in het jongerenpanel van 24 t/m 25 november. Het invullen van het onderzoek duurde gemiddeld iets meer dan vijf minuten.

In de vragenlijst beantwoorden deelnemers eerst een aantal vragen waarmee werd vastgesteld of zij voldeden aan de criteria voor het onderzoek (leeftijd, fietst wel eens door het donker). Vervolgens kregen zij een aantal vragen over hoe veilig zij zich overdag en in het donker voelen op de fiets en in hoeverre ze te maken krijgen met straatintimidatie. Daaropvolgend kregen zij vragen over wat zij doen om zich veilig(er) te voelen op de fiets in het donker. Hierna volgden stellingen over het gebruik van de telefoon op de fiets, omtrent het persoonlijke veiligheidsgevoel en verkeersgedrag. Ten slotte werd ook nog uitgevraagd hoe jongeren zich veiliger kunnen voelen op straat. De vragenlijst sloot af met een aantal vragen over demografische kenmerken. De vragenlijst is te vinden in Bijlage 1.

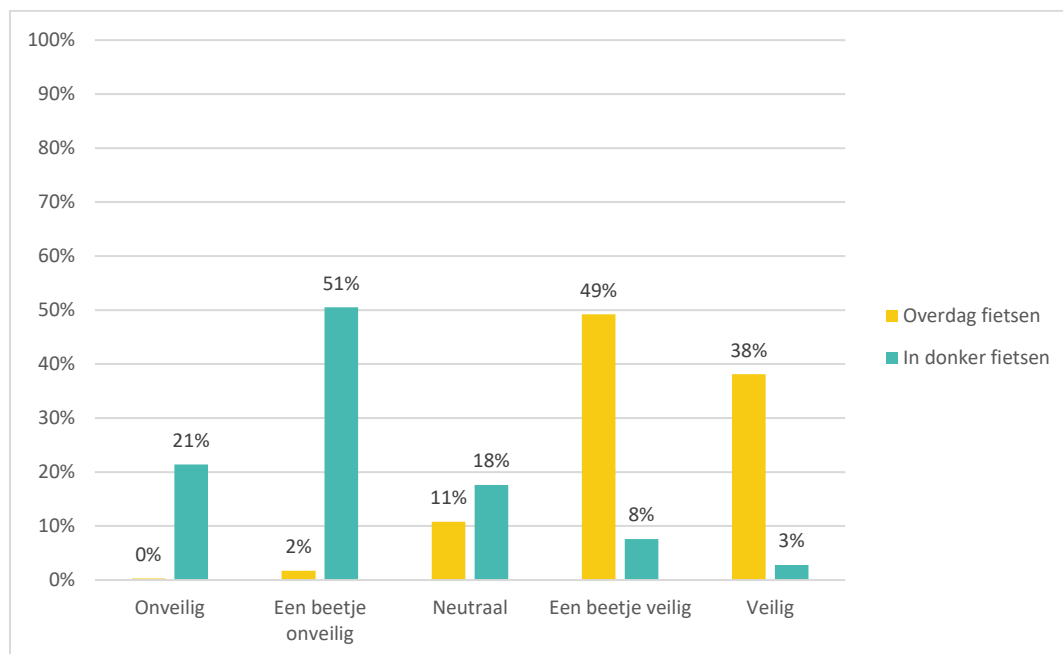
Hoofdstuk 4: Resultaten

In dit hoofdstuk worden de resultaten van het huidige onderzoek besproken en met behulp van grafieken gevisualiseerd. De resultaten zijn opgedeeld in de deelvragen die in het vorige hoofdstuk zijn besproken.

Met behulp van Chi-Square toetsen is gekeken of de resultaten van het veiligheidsgevoel in het donker (vraag 5) en de mate van straatintimidatie (vraag 6) op basis van geslacht significant van elkaar verschillen. Bij het uitvoeren van de Chi-Square toetsen is een steekproef van 994 respondenten geanalyseerd, waaronder 82 mannen en 912 vrouwen. Wanneer er significante verschillen tussen deze groepen gedetecteerd zijn, worden deze onder een apart kopje bij de bijbehorende deelvraag benoemd.

4.1. Veiligheidsgevoel

Allereerst is uitgevraagd in welke mate jongeren zich veilig voelen *overdag* en *in het donker* op de fiets. 87% van de jongeren geeft aan zich *overdag* (een beetje) veilig te voelen en 2% (een beetje) onveilig. Daarentegen, voelt 11% van de jongeren zich (een beetje) veilig *in het donker* op de fiets, terwijl 72% van hen zich (een beetje) onveilig voelt op dat moment (Zie Figuur 1).

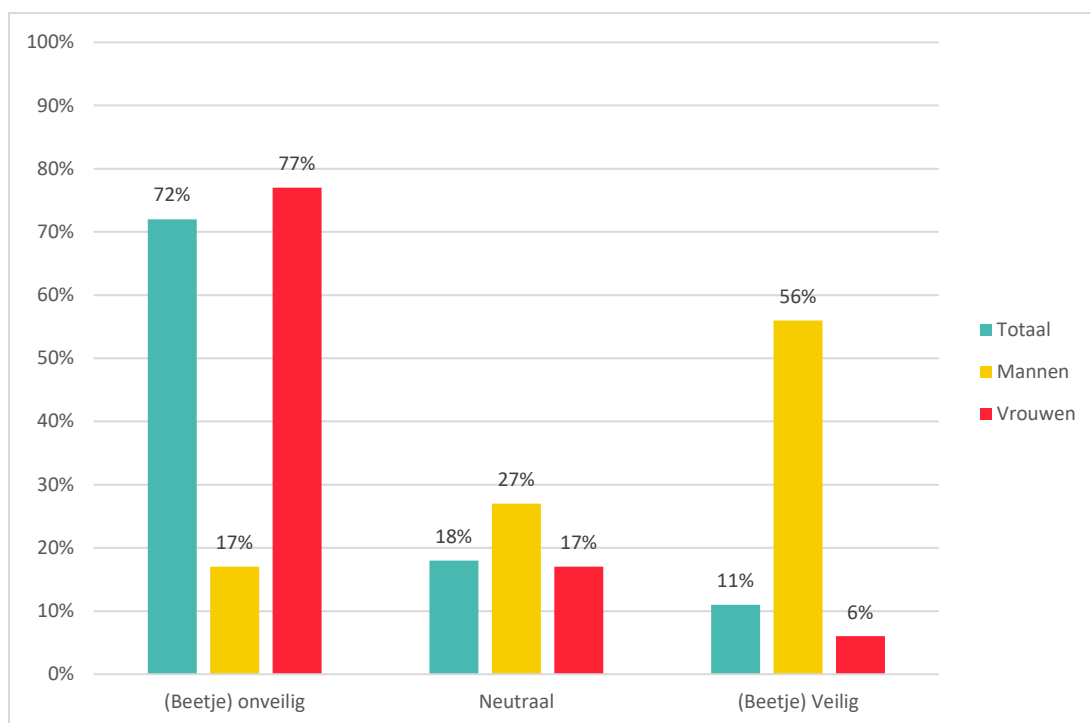


Figuur 1 Hoe veilig voel jij je overdag/in het donker op de fiets?

Verschil mannen en vrouwen

Er is een significante associatie tussen het geslacht en het veiligheidsgevoel in het donker, $\chi^2(2) = 219.600$, $p < 0.001$. Vrouwen voelen zich significant minder veilig in het donker op de fiets dan mannen. Van de vrouwen uit het onderzoek voelt 77% zich (een beetje) onveilig² op de fiets, tegenover 17% van de mannen (zie Figuur 2). Daarnaast is te zien in Figuur 2 dat 56% van de mannen uit het onderzoek zich (een beetje) veilig voelen in het donker op de fiets, terwijl 6% van de vrouwen zich (een beetje) veilig voelt in het donker op de fiets.

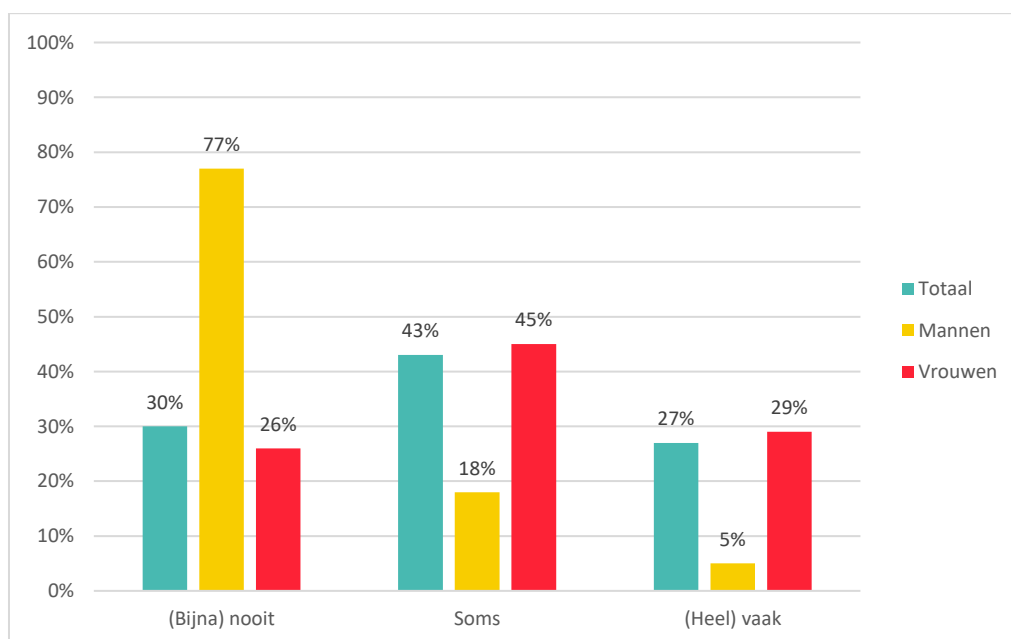
² Een van de voorwaarden van het uitvoeren van een chi-kwadraat toets is dat de expected frequencies niet lager mogen zijn dan 5. Bij een chi-kwadraat toetsing met alle vijf antwoordopties, waren sommige expected frequencies lager dan 5. Daarom is ervoor gekozen om de antwoordopties te reduceren tot 3 groepen, waardoor alle expected frequencies wel hoger waren dan 5.



Figuur 2 Hoe veilig voel jij je in het donker op de fiets?

Daarnaast is er ook uitgevraagd in welke mate jongeren last hebben van straatintimidatie. Het blijkt dat 27% van de jongeren dat (heel) vaak wordt geïntimideerd, 43% hier soms last van heeft en 30% zelden tot nooit (zie Figuur 3).

Verder is er ook een significante associatie gevonden tussen het geslacht en de mate van straatintimidatie, $\chi^2(2) = 95.50$, $p < 0.001$. Vrouwen hebben vaker last van straatintimidatie dan mannen. In Figuur 3 is te zien dat van de vrouwen in het onderzoek heeft 45% soms te maken met straatintimidatie, tegenover 18% van de mannen uit dit onderzoek. 27% van de vrouwen in dit onderzoek heeft (heel) vaak² te maken met straatintimidatie, tegenover 5% van de mannen die aangeeft (heel) vaak dit mee te maken. Ten slotte geeft 77% van de mannen aan (bijna) nooit last te hebben van straatintimidatie, tegenover 26% van de vrouwen.



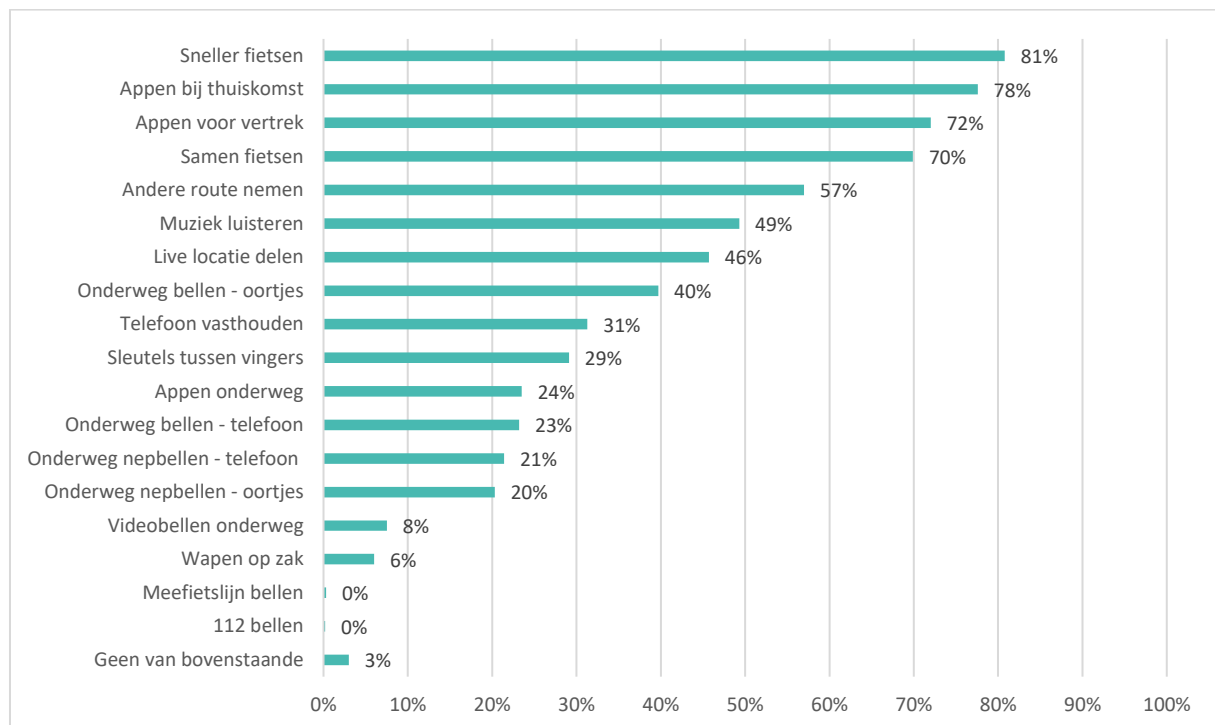
Figuur 3 Hoe vaak heb je last van straatintimidatie?

Verschillen in veiligheidsgevoel

Er is een significante associatie tussen de mate van straatintimidatie en het veiligheidsgevoel in het donker, $\chi^2(4) = 147.43$, $p < 0.001$. Jongeren die vaker last hebben van straatintimidatie, voelen zich persoonlijk onveiliger als ze in het donker fietsen. Van de jongeren die (bijna) nooit last heeft van straatintimidatie (N=305), voelt 73% zich (een beetje) veilig in het donker op de fiets, tegenover 7% van de jongeren die (heel) vaak last hebben van straatintimidatie (N=276).

4.2. Maatregelen veiligheidsgevoel creëren

Vervolgens is aan de jongeren gevraagd wat zij doen om zichzelf persoonlijk veilig(er) te voelen op de fiets in het donker. Een van de maatregelen die door de meeste jongeren wordt getroffen, is sneller fietsen (81%). Daarnaast worden appen bij thuiskomst, appen voor vertrek en samen fietsen als tactieken gebruikt om zich persoonlijk veilig(er) te voelen op de fiets in het donker (respectievelijk 78%, 72%, 70%). Hetgeen dat het minst vaak wordt gedaan als maatregel om zich persoonlijk veilig(er) te voelen, is 112 bellen. 3% van de jongeren doet niets om zich in het donker veilig(er) te voelen. Naast de genoemde maatregelen, bleken jongeren ook andere maatregelen te treffen. Uit de open antwoorden bleek dat jongeren uit het onderzoek (N=60) een capuchon op doen (22%) of zich mannelijk voordoen (haren vast, losse kleding aan) (18%). Zie figuur 3 voor alle resultaten.



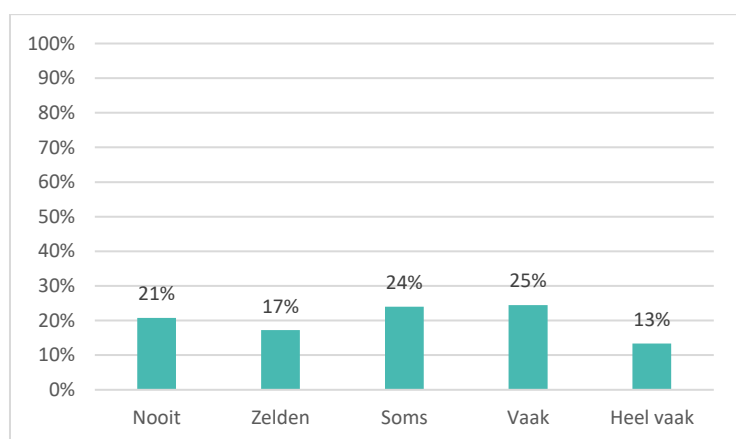
Figuur 4 Maatregelen die jongeren nemen om zich in het donker op de fiets veiliger te voelen. Met de maatregel 'onderweg bellen – telefoon' wordt bedoeld dat de telefoon wordt vastgehouden in de hand aan het oor tijdens het fietsen. Met de maatregel 'onderweg bellen – oortjes' wordt bedoeld dat de persoon handsfree belt, dus met telefoonoortjes in.

4.3 Persoonlijk veiligheidsgevoel creëren door telefoongebruik

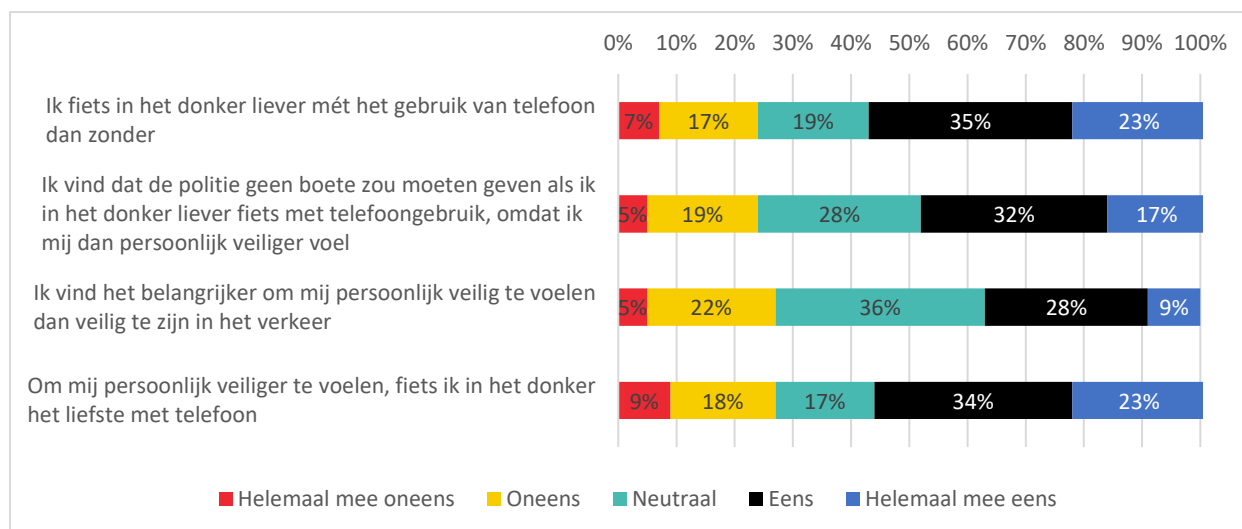
Aan de jongeren is ook gevraagd hoe vaak zij hun telefoon gebruiken om zich persoonlijk veilig(er) te voelen op de fiets in het donker. In Figuur 5 is te zien dat 13% van de jongeren heel vaak zijn telefoon gebruikt om zich persoonlijk veilig(er) te voelen, 25% doet dit vaak en 24% doet dit soms. Daarnaast geeft 17% aan dit zelden te doen en 21% van de jongeren geeft aan nooit hun telefoon te gebruiken om zich persoonlijk veilig(er) te voelen op de fiets in het donker.

De jongeren die aangegeven hebben (heel) vaak, soms of zelden hun telefoon te gebruiken om zich persoonlijk veilig(er) te voelen, is gevraagd in hoeverre zij zich persoonlijk veiliger voelen als zij hun telefoon gebruiken. De jongeren geven een gemiddeld cijfer van een 7,2 op een schaal van 10, waarbij 1 stond voor 'niet veiliger' en 10 voor 'veel veiliger'.

Onder de jongeren is een aantal stellingen uitgevraagd, zie Figuur 6. Zo is te zien dat een kleine meerderheid (58%) van de jongeren in het donker liever mét het gebruik van de telefoon fietst dan zonder, ongeacht of zij zich hierdoor persoonlijk veilig(er) voelen. Wanneer wordt gevraagd of jongeren het liefste fietsen met telefoon om zich zo persoonlijk veilig(er) te voelen, stemt 57% hierin mee. Als de jongeren wordt gevraagd of zij hun persoonlijke veiligheid belangrijker vinden dan de veiligheid in het verkeer, vindt 38% het belangrijker om zich persoonlijk veilig te voelen dan veilig te zijn in het verkeer. Ten slotte is aan de jongeren gevraagd wat ze ervan vinden als de politie iemand beboet omdat diegene zijn telefoon gebruikt, terwijl dit wordt gedaan om zich persoonlijk veiliger te laten voelen. Hier is 49% van de jongeren het er (helemaal) mee eens, terwijl 24% het hier (helemaal) niet mee eens is.



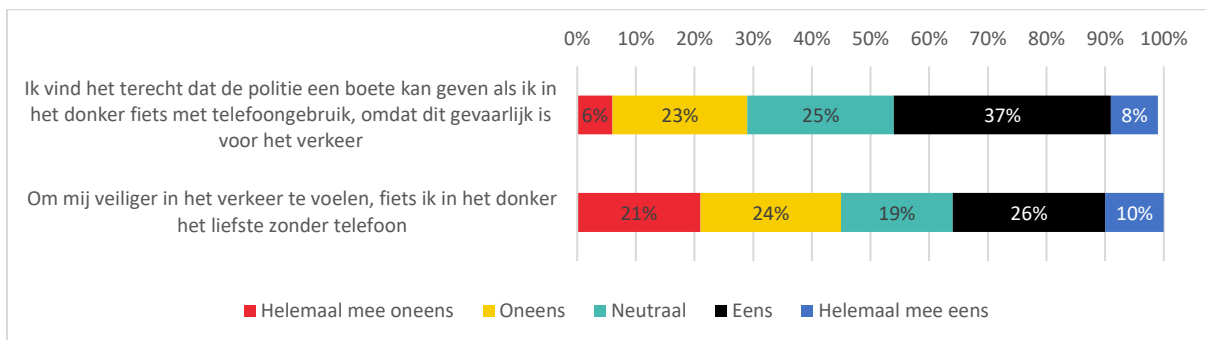
Figuur 5 Frequentie van telefoongebruik voor persoonlijk veilig(er) gevoel



Figuur 6 Stellingen telefoongebruik en persoonlijk veiligheidsgevoel

4.4. Risico-inschatting telefoongebruik

Om een beeld te krijgen van de risico-inschatting, is aan de jongeren ook uitgevraagd in hoeverre zij het telefoongebruik op de fiets in het donker gevaarlijk vinden. Het blijkt dat 41% van de jongeren het (erg) gevaarlijk vindt om in het donker op de fiets hun telefoon te gebruiken om contact te hebben met iemand, terwijl 28% vindt het (erg) ongevaarlijk vindt. Tevens is aan de jongeren een aantal stellingen voorgelegd over het gebruik van de telefoon in het verkeer en de verkeersveiligheid, zie Figuur 7. Van de jongeren uit het onderzoek fietst 36% liever zónder telefoon om zich zo veiliger te voelen voor het verkeer. Daarentegen is 45% van de jongeren het hier (helemaal) niet mee eens en fietst niet liever zónder telefoon om zich zo veiliger te voelen voor het verkeer. Ten slotte is aan de jongeren gevraagd of ze het terecht vinden dat de politie een boete kan geven als iemand in het donker fietst met telefoongebruik, omdat dit gevaarlijk is voor het verkeer. Een kleine meerderheid (54%) is het hier (helemaal) niet mee eens is.

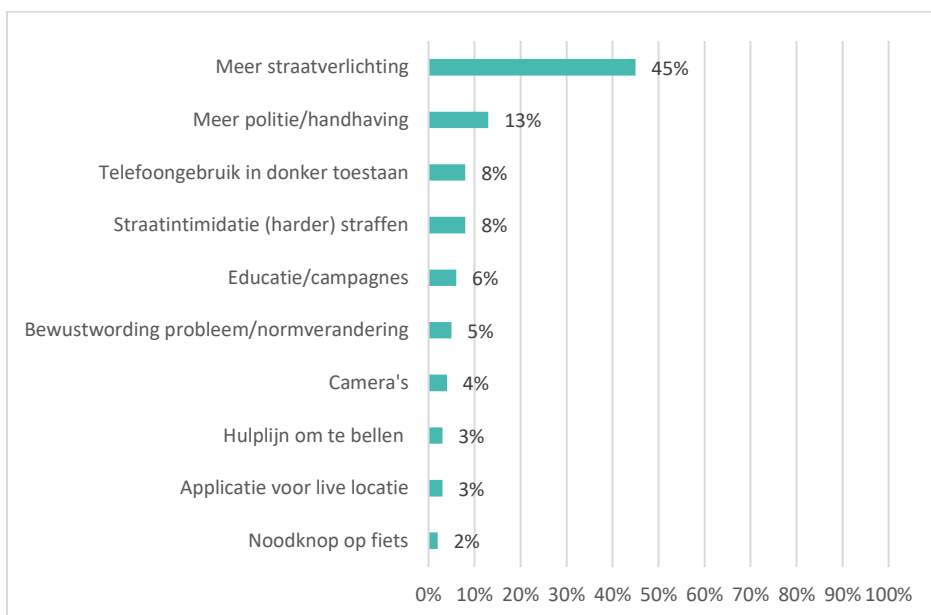


Figuur 7 Stellingen telefoongebruik en verkeersveiligheid

4.5 Oplossingen

Ten slotte is gevraagd wat er gedaan zou kunnen worden voor jongeren op de fiets om zich in het donker veiliger te voelen. De open antwoorden zijn geanalyseerd en gecodeerd in verschillende oplossingen, zie Figuur 8.

Bijna de helft van alle jongeren (45%) ziet betere straatverlichting als een goede stap zien om het veiligheidsgevoel van jongeren in het donker op de fiets te verhogen. Daarnaast vinden vele jongeren (13%) dat er meer politie moet rondrijden of handhaving moet zijn op onveilige plekken. Andere handelingen om het veiligheidsgevoel van jongeren te verhogen zijn het telefoongebruik toestaan op de fiets (8%), straatintimidatie harder aanpakken (8%) en meer educatie geven over straatintimidatie (6%). Zie Figuur 8 voor alle resultaten.



Figuur 8 Maatregelen die getroffen kunnen worden om jongeren zich veilig(er) te laten voelen in het donker. Noot: 'anders' en 'geen antwoord/weet ik niet' zijn niet meegenomen.

Hoofdstuk 5: Conclusie

In de conclusie worden de belangrijkste resultaten van het onderzoek samengevat. Daarnaast wordt er een mogelijke verklaring gegeven voor de resultaten die gevonden zijn. Ten slotte worden er nog aanbevelingen gedaan.

5.1 Deelnemers

Voornamelijk vrouwen (89%) hebben meegedaan aan het onderzoek, een resultaat dat in lijn is met eerder gevonden onderzoek en met de verwachtingen. Eerder werd namelijk al beschreven dat vrouwen vaker dan mannen te maken hebben met straatintimidatie en dat mede door straatintimidatie een onveilig gevoel kan ontstaan (Beek & Smeets, 2020; Fischer & Sprado, 2017; Gemeente Almere, 2019; I&O Research, 2021; Kearl, 2010). Ten slotte was ook bevonden dat straatintimidatie zich voornamelijk 's avonds voordoet (Fischer & Sprado, 2017; Gemeente Almere, 2019; Gemeente Utrecht, 2020; I&O Research, 2021). Al met al, vrouwen zouden dus vaker een onveilig gevoel kunnen evenaren in het donker. Hierdoor werd verwacht dat voornamelijk vrouwen zouden meedoen aan het onderzoek, omdat zij dit probleem meer evenaren dan mannen.

5.2 Veiligheidsgevoel en straatintimidatie

Als we kijken naar het veiligheidsgevoel van jongeren op de fiets overdag en in het donker, zien we een tegenovergesteld patroon. Het overgrote deel van de jongeren voelt zich *overdag* op de fiets (een beetje) veilig, terwijl het onveilige gevoel *in het donker* op de fiets de overhand neemt. Jongeren voelen zich dus in het donker op de fiets vaker onveiliger dan overdag. Dit resultaat is in lijn met eerdere onderzoeken die aantoonde dat een onveilig gevoel zich vaker voordoet in de avond (Fischer & Sprado, 2017; Gemeente Almere, 2019; Gemeente Utrecht, 2020).

Straatintimidatie is een ongewenste fysieke, verbale of non-verbale toenadering die plaatsvindt in de openbare ruimte (Berghuis, n.d.). Dat een onveilig gevoel op de fiets onder jongeren vaker voorkomt in het donker dan overdag, kan mogelijk verklaard worden door straatintimidatie. Uit eerder onderzoek is gebleken dat straatintimidatie zich voornamelijk 's avonds voordoet (Fischer & Sprado, 2017; Gemeente Almere, 2019; Gemeente Utrecht, 2020; I&O Research, 2021) en dat straatintimidatie ervoor kan zorgen dat men zich onveilig voelt (Beek & Smeets, 2020; Fischer & Sprado, 2017; Gemeente Almere, 2019; Kearl, 2010). In dit onderzoek heeft bijna driekwart van de jongeren soms tot (heel) vaak last van straatintimidatie. Verder is bevonden dat jongeren die vaker last hebben van straatintimidatie, zich persoonlijk onveiliger voelen als ze in het donker fietsen. Dus, de mate waarin jongeren last hebben van straatintimidatie heeft invloed op het veiligheidsgevoel in het donker op de fiets. Met de resultaten van het huidige onderzoek kan niet hard geconcludeerd worden dat jongeren zich in het donker op de fiets onveiliger voelen dan overdag door straatintimidatie, omdat dit niet zo expliciet is uitgevraagd. Vanuit de literatuur is dit echter wel gebleken. Daarbij hebben we het gegeven dat straatintimidatie invloed heeft op het veiligheidsgevoel in het donker onder jongeren. Daarom kunnen we concluderen dat jongeren zich in het donker op de fiets onveiliger voelen dan overdag mede door straatintimidatie.

Verder laat dit onderzoek zien dat vrouwen zich minder veilig voelen in het donker op de fiets dan mannen. Een resultaat dat wederom mogelijk verklaard kan worden aan de hand van straatintimidatie. Onderzoek heeft aangetoond dat hoe vaker een vrouw ervaringen heeft met straatintimidatie, hoe onveiliger zij zich voelt op straat (Macmillan et al., 2000). In huidig onderzoek blijken vrouwen namelijk vaker last te hebben van straatintimidatie dan mannen. Doordat vrouwen vaker te maken hebben met straatintimidatie dan mannen - wat kan zorgen voor een onveilig gevoel - is het dus aannemelijk dat vrouwen in het huidige onderzoek zich hierdoor onveiliger voelen in het donker dan mannen.

5.3 Persoonlijke veiligheid, verkeersveiligheid en telefoongebruik

Voorafgaand aan dit onderzoek was er nog maar weinig bekend over het persoonlijke veiligheidsgevoel en wat hierin de rol van het telefoongebruik is. Om deze reden werd er binnen dit onderzoek gekeken naar persoonlijke veiligheid, het telefoongebruik om zich veiliger te voelen en de mate waarin jongeren dit gevaarlijk vinden.

Het lijkt erop dat jongeren meer waarde hechten aan hun persoonlijke veiligheid dan aan de veiligheid in het verkeer. Zo vindt vier op de tien jongeren het belangrijker om zich persoonlijk veilig te voelen dan veilig te zijn in het verkeer. Om zich in het donker op de fiets persoonlijk veilig(er) te voelen, treffen jongeren voornamelijk maatregelen gericht op de manier van fietsen (sneller fietsen, andere route nemen) en het op de hoogte stellen

van hun status (appen voor vertrek en bij thuiskomst). Voor een kwart van de jongeren is het gebruik van de telefoon onderweg (appen, bellen met telefoon aan oor) een manier om zich persoonlijk veilig(er) in het donker op de fiets te voelen; twee op de drie jongeren doet dit dan ook soms tot (heel) vaak. Het gebruiken van de telefoon onderweg heeft dan ook voor veel jongeren een positief effect op hun persoonlijke veiligheidsgevoel: jongeren geven aan zich een stuk veiliger (cijfer 7,2 op schaal van 10) te voelen als zij hun telefoon gebruiken in het donker op de fiets. Dit is een resultaat dat in lijn is met eerdere onderzoeken, waaruit blijkt dat de telefoon wordt gebruikt om een veiliger gevoel te creëren (Beek & Smeets, 2020; Fischer & Sprado, 2017; Gemeente Almere, 2019; I&O Research, 2021).

Met betrekking tot het gebruik van de telefoon op de fiets in het donker, blijkt dat jongeren wederom hun persoonlijke veiligheid boven de verkeersveiligheid stellen. Twee op de vijf jongeren vindt het (erg) gevaarlijk om in het donker op de fiets de telefoon te gebruiken. Desalniettemin fietst de meerderheid van de jongeren in het donker het liefst mét telefoon om zich persoonlijk veiliger te voelen, terwijl een minderheid het liefst fietst zonder telefoon, om zo veiliger te zijn in het verkeer. Het lijkt er dus op dat jongeren een afweging maken tussen persoonlijke veiligheid en verkeersveiligheid en hierbij dan kiezen voor hun persoonlijke veiligheid. Jongeren vinden dan ook dat de politie geen boete zou moeten geven voor het telefoongebruik op de fiets in het donker, wanneer dit wordt gedaan vanuit persoonlijke veiligheidsredenen.

Een mogelijke verklaring voor het resultaat dat jongeren hun persoonlijke veiligheid belangrijker achten dan de verkeersveiligheid, kan gegeven worden aan de hand van zelfoverschatting. Twee op de vijf jongeren geeft aan het gebruik van de telefoon (erg) gevaarlijk te vinden, maar toch gebruikt een kwart van de jongeren de telefoon onderweg om zich persoonlijk veiliger te voelen. Hier ontstaat dus een discrepantie tussen wat zij vinden (telefoongebruik is gevaarlijk) en wat zij daadwerkelijk doen (telefoon gebruiken voor persoonlijke veiligheid). Jongeren worden in het algemeen in het verkeer gekenmerkt door zelfoverschatting (Twisk & Van der Vorst, 1994). Jongeren overschatten zichzelf dus makkelijk in het verkeer en denken met name dat een dergelijk ongeval door telefoongebruik hen niet zal overkomen. In dit geval zou dat betekenen dat jongeren het gevaar van telefoongebruik wel inzien, maar zichzelf overschatten en daarmee hun persoonlijke veiligheid voorop stellen.

5.4 Aanpak veiligheidsgevoel jongeren

Als de veiligheid van jongeren in het donker op de fiets verhoogd kan worden, dan is volgens jongeren betere straatverlichting de beste aanpak. Bijna de helft van de jongeren ziet betere straatverlichting als een goed plan om het veiligheidsgevoel te verhogen. Uit onderzoeken is gebleken dat straatverlichting erg belangrijk is voor het veiligheidsgevoel (Gemeente Almere, 2019; Gemeente Utrecht, 2020; I&O Research, 2021). Naast betere straatverlichting vindt een op de tien jongeren het toestaan van telefoongebruik op de fiets in het donker ook een goede aanpak. Dit resultaat versterkt het gegeven dat het gebruik van de telefoon voor een verhoogd veiligheidsgevoel kan zorgen, iets wat al eerder naar voren kwam in huidig onderzoek.

5.5 Aanbevelingen

De resultaten van het onderzoek geven een aantal aanknopingspunten waarop ingespeeld kan worden. Zo blijkt dat jongeren zich in het donker op de fiets onveilig voelen en hun telefoon gebruiken om een (hoger) persoonlijk veiligheidsgevoel te creëren.

Als eerste kan er ingespeeld worden op het feit dat jongeren hun telefoon gebruiken om een (hoger) persoonlijk veiligheidsgevoel te creëren. Voor een kwart van de jongeren is het gebruik van de telefoon onderweg (appen, bellen met telefoon aan oor) een manier om zich persoonlijk veilig(er) in het donker op de fiets te voelen; twee op de drie jongeren doet dit dan ook soms tot (heel) vaak. Het is daarom voor jongeren niet wenselijk dat zij een boete riskeren wanneer zij hun telefoon op de fiets gebruiken, wanneer zij zich hierdoor persoonlijk veiliger voelen. Wel is het belangrijk dat jongeren zich bewust worden van de risico's in het verkeer door telefoongebruik. In dit onderzoek is gebleken dat jongeren het gebruik van de telefoon wel degelijk gevaarlijk vinden, maar dat zij er toch voor kiezen om hun persoonlijke veiligheid voorop te stellen. Daarom is het goed om aan jongeren te communiceren dat wanneer zij hun telefoon gebruiken om zich persoonlijk veiliger te voelen, dat zij dit op een verantwoordelijke manier doen. Een voorbeeld is door even langs de kant te stoppen als zij iets op hun telefoon doen of door oortjes gebruiken bij het bellen.

Daarnaast kan er in bredere context ingespeeld worden op het veiligheidsgevoel van jongeren op de fiets, voornamelijk in het donker. Jongeren geven namelijk aan dat zij zich op de fiets in het donker onveiliger voelen dan overdag, wat mogelijk veroorzaakt wordt door straatintimidatie. Tevens is gebleken dat vrouwen zich onveiliger voelen in het donker op de fiets dan mannen. Een van de manieren om een hoger veiligheidsgevoel te creëren onder jongeren zou zijn het aanbrengen van meer straatverlichting. Echter zal alleen het aanbrengen van straatverlichting het veiligheidsgevoel niet verhogen. Het volledige antwoord op de vraag hoe het veiligheidsgevoel verhoogd kan worden blijft in dit onderzoek uit. Daarom moet meer onderzoek verricht worden naar het veiligheidsgevoel op straat en hoe het probleem aangepakt moet worden. Er kan bijvoorbeeld meer campagne gevoerd worden waarin duidelijk wordt dat straatintimidatie niet hoort in de huidige maatschappij en wat de gevolgen zijn. In huidig onderzoek bleek namelijk ook dat vele jongeren campagnes/voorlichtingen als één van de manieren zagen om een gedragsverandering tot stand te brengen. Dit zou bijvoorbeeld door Stichting Stop Straatintimidatie gedaan kunnen worden, in samenwerking met de Rijksoverheid.

Bijlage 1: Vragenlijst

Hey! Voel jij je wel eens onveilig in het donker als je alleen fietst? 🚲 Geef dan ons jouw mening hierover! Voor iedere ingevulde vragenlijst doneren wij €1 aan Stichting Stop Straatintimidatie (met een max. van €500) 😊

Met dit onderzoek kunnen we in kaart brengen in welke mate jongeren zich onveilig voelen in het donker en welke maatregelen zij treffen om zich veiliger te voelen! Het invullen van deze vragenlijst duurt niet meer dan 5 minuutjes en je blijft helemaal anoniem.

TeamAlert is een jongerenorganisatie die jou uitdaagt slimme keuzes in het verkeer te maken zodat jij altijd veilig onderweg bent. En jij kan ons daarbij helpen! Geef je mening in deze vragenlijst en help ons met dit onderzoek!

1. Wat is je geslacht?

- ☐ Man
- ☐ Vrouw
- ☐ Wil ik niet zeggen/ pas niet in een hokje

2. Hoe oud ben je?

- ☐ (exclusief <12 en > 24jaar)

3. Fiets je wel eens in het donker?

- ☐ Ja
- ☐ Nee → einde vragenlijst

4. Hoe veilig voel jij je persoonlijk als je overdag fietst?

- ☐ 5-puntsschaal van 'onveilig' tot 'veilig'

5. Hoe veilig voel jij je persoonlijk als je in het donker fietst?

- ☐ 5-puntsschaal van 'onveilig' tot 'veilig'

6. Hoe vaak heb je last van straatintimidatie ? (Met straatintimidatie bedoelen we verbale intimidatie, zoals naroeppen, nastaren, nafluiten, beledigende opmerkingen, bekeken worden, etc.)

- ☐ Nooit
- ☐ Zelden
- ☐ Soms
- ☐ Vaak
- ☐ Heel vaak

7. Wat doe jij wel eens om je in het donker op de fiets veilig(er) te voelen? [meerdere opties mogelijk]

- ☐ Onderweg bellen met vriend(in) met oortjes in
- ☐ Onderweg bellen met vriend(in) met telefoon aan mijn oor
- ☐ Onderweg nepbellen met telefoon aan mijn oor
- ☐ Onderweg nepbellen met oortjes in
- ☐ Appen voor vertrek
- ☐ Appen onderweg
- ☐ Appen bij thuiskomst
- ☐ Videobellen onderweg
- ☐ Telefoon in hand houden onderweg, zonder te gebruiken
- ☐ Muziek luisteren
- ☐ Sleutels tussen vingers klemmen
- ☐ Een wapen op zak hebben (bijv. mes, pepperspray, etc.)
- ☐ Samen fietsen
- ☐ Andere route nemen

- Sneller fietsen
 - Van te voren locatie delen
 - 112 bellen
 - Meefietslijn bellen
 - Anders, namelijk:
 - Geen van bovenstaande: ik doe niets om mij in het donker veilig(er) te voelen [exclusief]
- 8. Hoe vaak gebruik jij in het donker op de fiets je telefoon om contact te hebben met iemand om je persoonlijk veilig(er) te voelen, zoals bellen met telefoon aan oor, appen of videobellen?**
- Nooit (→ door naar vraag 10)
 - Zelden
 - Soms
 - Vaak
 - Heel vaak
- 9. In hoeverre voel jij je in het donker op de fiets persoonlijk veiliger als je contact hebt met iemand, zoals bellen met telefoon aan oor, appen of videobellen?** [punten slider]
- 0 = niet veiliger, 10= veel veiliger
- 10. In welke mate vind jij het gevaarlijk voor het verkeer om onderweg in het donker op de fiets contact te hebben met iemand, zoals bellen met telefoon aan oor, appen of videobellen?**
- 5-puntsschaal van 'erg ongevaarlijk' tot 'erg gevaarlijk'
- 11. In hoeverre ben je het eens met de volgende stellingen?** [schaal van 'helemaal oneens' tot 'helemaal eens'] *Met 'telefoongebruik' bedoelen we bellen met telefoon aan oor, onderweg appen en videobellen*
- Ik fiets in het donker liever mét het gebruik van mijn telefoon dan zonder
 - Om mij persoonlijk veiliger te voelen, fiets ik in het donker het liefste met telefoon
 - Om mij veiliger in het verkeer te voelen, fiets ik in het donker het liefste zonder telefoon
 - Ik vind het belangrijker om mij persoonlijk veilig te voelen dan veilig te zijn in het verkeer
 - Ik vind dat de politie geen boete zou moeten geven als ik onderweg in het donker liever fiets met telefoongebruik, omdat ik mij dan persoonlijk veiliger voel
 - Ik vind het terecht dat de politie een boete kan geven als ik onderweg in het donker fiets met telefoongebruik, omdat dit gevaarlijk is voor het verkeer
- 12. Heb jij wel eens een waarschuwing of bekeuring gekregen voor het telefoongebruik onderweg in het donker op de fiets, terwijl je dit deed om je persoonlijk veiliger te voelen?**
- Ja, een waarschuwing
 - Ja, een bekeuring
 - Nee
- 13. Wat zou er gedaan kunnen worden voor jongeren op de fiets om zich in het donker veiliger te voelen?**
-
- 14. Wat is je huidige opleiding? En als je geen opleiding meer volgt, wat is je hoogst afgeronde opleiding?**
- Basisonderwijs
 - Speciaal onderwijs
 - Praktijkonderwijs
 - Vmbo
 - Havo
 - VWO
 - Havo/vwo
 - MBO
 - HBO
 - WO
 - Anders, namelijk...

15. Wat is je huidige postcode?

....

16. Mogen we contact met je opnemen als de pers ons benadert voor een interview?

- ☐ Ja, dit is mijn emailadres:
- ☐ Nee, liever niet

17. Heb je nog opmerkingen over dit onderwerp of de vragenlijst?

[open veld]

Bronnen

- Algemeen Dagblad (AD). (2020, December 11). *Mieke belde fietsend een vriendin omdat ze zich onveilig voelde, en kreeg prompt een bon: 'Had liever dat agent stukje zou meefietsen.'*
<https://www.ad.nl/utrecht/mieke-belde-fietsend-een-vriendin-omdat-ze-zich-onveilig-voelde-en-kreeg-prompt-een-bon-had-liever-dat-agent-stukje-zou-meefietsen~a7a615df/>
- American Association of University Women. (2001). *Hostile hallways : bullying, teasing, and sexual harassment in school*. American Association of University Women Educational Foundation.
- Beek, E. van der, & Smeets, H. (2020). *Straatintimidatie Amsterdam 2020 Onderzoek, Informatie en Statistiek*.
- Benard, C., & Schlaffer, E. (1987). The man in the street: Why he harasses. In *Feminist Frameworks: Alternative Theoretical Accounts of the Relations between Woman and Men* (pp. 70–72).
- Berghuis, L. (n.d.). *Wat valt er onder straatintimidatie?*
- Centraal Bureau voor de Statistiek. (2019). *Hoeveel fietsen inwoners van Nederland?* <https://www.cbs.nl/nl-nl/visualisaties/verkeer-en-vervoer/personen/fietsen>
- Centraal Bureau voor de Statistiek. (2020). *Prevalentiemonitor: Huiselijk Geweld en Seksueel Geweld 2020*.
- De Goede, M., & Strijbosch, L. (2021). *Voel jij je veilig op het fietspad? De meefietslijn*. <https://www.fietsersbond.nl/nieuws/de-meefietslijn-2/>
- EenVandaag. (2021). *Sleutelbos in de hand en telefoon dichtbij: meerderheid jonge vrouwen gaat liever niet alleen in het donker over straat*. <https://eenvandaag.avrotros.nl/panels/opiniepanel/alle-uitslagen/item/sleutelbos-in-de-hand-en-telefoon-dichtbij-meerderheid-jonge-vrouwen-gaat-liever-niet-alleen-in-het-donker-over-straat/>
- Fischer, T., & Sprado, N. (2017). *Seksuele straatintimidatie in Rotterdam*.
- Gemeente Almere. (2019). *Straatintimidatie in Almere*.
- Gemeente Utrecht. (2020). *Onderzoek straatintimidatie*. www.utrecht.nl
- Houston, B. (1988). What's Wrong with Sexual Harassment. In *Atlantis* (Vol. 13, Issue 2).
- I&O Research. (2021). *Onderzoek straatintimidatie in Den Haag*.
- Kearl, H. (2010). *Stop Street Harassment: Making Public Places Safe and Welcoming for Women*. CA: Praeger.
- Macmillan, R., Nierobisz, A., & Welsh, S. (2000). Experiencing the streets: Harassment and perceptions of safety among women. In *Journal of Research in Crime and Delinquency* (Vol. 37, Issue 3, pp. 306–322). SAGE Publications Inc. <https://doi.org/10.1177/0022427800037003003>
- Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat (n.d.). *Rij MONO: regels en boetes*. Retrieved November 11, 2021, from <https://www.komveiligthuis.nl/rijmono/regels-en-boetes>
- Twisk, D. A. M. , & Van der Vorst, A. A. L. ,. (1994). *Verkeer, doodsoorzaak nummer 1*.
- Van Hest, M., & Jansen, M. (2018). *Quikscan Straatintimidatie*.