

JONGEREN EN AFLEIDING

Om veilig te zijn in het verkeer is **aandacht** voor de primaire taak, actieve deelname aan het verkeer, **noodzakelijk**. **80%** van de jongeren vindt **afleiding** in het verkeer **een probleem**.



Wat is afleiding?

TeamAlert verstaat onder afleiding: een verschuiving van aandacht weg van de handelingen die nodig zijn voor een veilige uitoefening van de rijtaak naar een andere activiteit.

TeamAlert
jongeren met impact

Jongeren zien afleiding in het verkeer als 'niet goed opletten op het verkeer', 'niet gefocust zijn' of 'niet geconcentreerd zijn'.



Bronnen en redenen van afleiding in het verkeer:

Bronnen

Praten met en/of luisteren naar passagiers en muziek;



Omgaan met apparatuur (bedienen van telefoon en navigatie);



Overig: eten, drinken, kijken naar reclameborden, reiken naar objecten, dagdromen, uiterlijke verzorging.



Percentage jongeren dat aangeeft weleens afleidende handelingen uit te voeren in het verkeer



FIETS

Handsfree bellen: **41%**
Handsheld bellen: **44%**

VOETGANGER

Handsfree bellen: **65%**
Handsheld bellen: **78%**

Muziek bedienen: **52%**
Navigatie: **47%**
Bericht sturen: **55%**
Bericht lezen: **59%**

Muziek bedienen: **76%**
Navigatie: **58%**
Bericht sturen: **84%**
Bericht lezen: **84%**



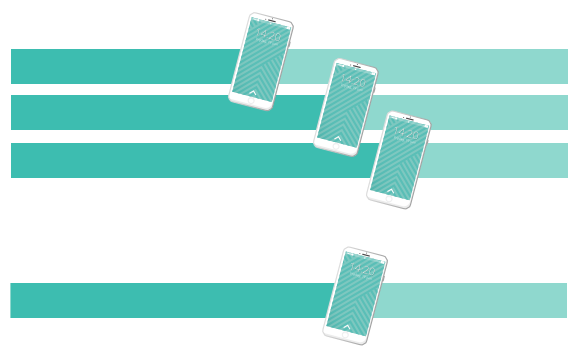
Hoe vaak gebruiken jongeren hun telefoon in het verkeer?

Tijdens het fietsen:

- 46% van de jongeren van 12 tot en met 14 jaar;
- 55% van de jongeren van 15 tot en met 17 jaar;
- 69% van de jongeren van 18 tot en met 24 jaar.

Tijdens autorijden:

- 67% van de jongeren van 18 tot en met 24 gebruikt de mobiele telefoon in de auto tijdens het rijden.



De droom van TeamAlert: jongeren veilig op weg:

- Het is normaal (in vriendengroepen) om **ongestoord onderweg** te zijn. De **sociale omgeving** is de belangrijkste voorspeller bij telefoongebruik van jongeren. TeamAlert werkt aan een veilige sociale norm in Go MONO, The Battle en V8N1.
- De **risicoperceptie** van afleiding wordt verhoogd. **Zelfoverschatting** wordt verlaagd. Jongeren doen kennis op en worden zich bewust van de risico's in Stap Op en FOCUS.
- Jongeren hebben genoeg **zelfcontrole** om zich niet te laten afleiden in het verkeer. TeamAlert traint jongeren in The Day After.
- Jongeren zijn **weerbaar tegen afleiding** en ervaren minder druk om constant te reageren. Jongeren gaan hiermee aan de slag in Muurvast.

Benieuwd naar hoe bovenstaande droom wordt bereikt door TeamAlert in de interventies: The Day After, Go MONO, The Battle, Your Message, StudioFlits!, Muurvast, V8N1 en Wegwijzer? Neem contact op met:

Saar Hadders

Gedragsonderzoeker en -ontwerper, voor informatie over onderzoek.
saar@teamalert.nl



Guerchôm van Iperen

Manager sales, voor informatie over interventies.
guerchom@teamalert.nl



TeamAlert

jongeren met **impact**

JONGEREN EN AFLEIDING

Factsheet

Jongeren en afleiding

In toenemende mate krijgen we te maken met afleiding in het verkeer. Een van de belangrijkste redenen voor meer zorgen hiervoor is de komst van de mobiele telefoon. Bijna alle jongeren van 12 tot en met 24 jaar (99,1%) hebben tegenwoordig een mobiele telefoon of smartphone (CBS, 2020). Daarnaast blijkt dat jongeren in de leeftijd van 12 tot en met 17 jaar het vaakst hun telefoon gebruiken in het verkeer (Van der Kint & Mons, 2022). In deze factsheet wordt beschreven wat hiervan de gevolgen zijn en welke maatregelen daartegen genomen kunnen worden. Eerst wordt het begrip afleiding nader beschreven. Vervolgens wordt de relatie tussen afleiding en verkeer verkend. Daarna wordt gekeken op welke manier dit invloed heeft op het gedrag van (jonge) verkeersdeelnemers en hoe de risico's hiervan verminderd kunnen worden. In de factsheet worden hiertoe twaalf vragen rondom jongeren en afleiding in het verkeer beantwoord. De factsheet gaat over verschillende afleidingsbronnen, maar de nadruk ligt op telefoongebruik in het verkeer. Er is getracht de vragen te beantwoorden voor verschillende vervoersmiddelen. De informatie uit de factsheet is gebaseerd op wetenschappelijke artikelen, rapporten van kennisinstituten en onderzoeken van TeamAlert.

Leeswijzer

De beantwoording van de volgende vragen staat centraal in deze factsheet:

- Wat is afleiding?
- Wat zorgt voor afleiding in het verkeer?
- Hoe vaak gebruiken jongeren de telefoon in het verkeer?
- Waardoor zijn jongeren afgeleid in het verkeer?
- Wat zijn de risico's op een ongeval door afleiding in het verkeer?
- Wat zijn de gevolgen van afleiding in het verkeer?
- Hoeveel verkeersdoden onder jongeren ontstaan door afleiding in het verkeer?
- Hoe schatten verkeersdeelnemers de risico's van afleiding in?
- Waarom gebruiken jongeren hun telefoon in het verkeer?
- Welke factoren beïnvloeden het telefoongebruik van jongeren in het verkeer?
- Welke (wettelijke) maatregelen tegen afleiding onder jongeren in het verkeer worden genomen?
- Hoe kan de veiligheid van jongeren in het verkeer omtrent afleiding bevorderd worden?

Wat is afleiding?

De definitie van afleiding

Om het begrip afleiding te definiëren, is het allereerst van belang om het onderscheid tussen afleiding en aandacht te maken. Hoewel de concepten sterk aan elkaar gekoppeld zijn, zijn het wel twee verschillende begrippen. Aandacht is het proces waarbij iemand focust op bepaalde prikkels en tegelijkertijd andere prikkels negeert. Hierbij kan onderscheid gemaakt worden tussen selectieve aandacht en verdeelde aandacht (Harms et al., 2017). Op het moment dat iemand zich volledig focust op één taak, zoals fietsen, is er sprake van selectieve aandacht. Er is sprake van verdeelde aandacht op het moment dat iemand meerdere taken tegelijkertijd uitvoert. Iemand kan bijvoorbeeld tegelijkertijd fietsen, appen en zingen. Aandacht is niet oneindig en daarom moet de aandacht verdeeld worden bij het tegelijkertijd uitvoeren van meerdere taken (Parnel et al., 2016). Er gaat dan automatisch minder aandacht naar de primaire taak. De zingende fietser uit het voorbeeld besteedt dus minder aandacht aan het fietsen en is daarom afgeleid van de primaire taak.

De begrippen verminderde aandacht en afleiding worden ten onrechte vaak door elkaar gebruikt, maar het is belangrijk om ook dit onderscheid te maken (Harms et al., 2017). Afleiding kan worden gezien als 'misplaatste' aandacht of aandacht voor 'het verkeerde' (Stelling & Hagenzieker, 2012). Hierbij is de aandacht even niet waar het hoort te zijn. De afgeleide persoon is nog steeds alert, maar verschuift en verdeelt zijn aandacht. Van verminderde aandacht is sprake op het moment dat iemand minder aandacht voor de primaire taak heeft, zonder dat de aandacht verschuift. Je kan hier bijvoorbeeld aan vermoeidheid of het uitvoeren van zeer monotone taken denken (SWOV, 2020). Hoewel verminderde aandacht in het verkeer altijd negatief is, is

afleiding van de primaire taak niet per se negatief. In sommige gevallen kan afleiding van de primaire taak nut hebben; denk aan het ontvangen van verkeersinformatie waardoor je je primaire taak zelfs beter uit kan voeren. Op het moment dat iemand zijn aandacht te weinig op de primaire taak richt om deze taak nog goed uit te kunnen voeren, is de afleiding negatief (Harms et al., 2017).

Uit onderzoek blijkt dat de term afleiding op verschillende manieren wordt gebruikt (Stelling & Hagenzieker, 2012). Eén van de meest gebruikte definities wordt binnen deze factsheet als leidraad genomen:

Afleiding is een verschuiving van aandacht weg van de handelingen, die cruciaal zijn voor een veilige uitoefening van de rijtaak naar een andere activiteit (Lee, Regan & Young, 2008).

De definitie van afleiding volgens jongeren

De vraag 'Wat houdt afleiding in het verkeer in?' heeft TeamAlert (2018) middels een vragenlijst gesteld aan 236 jongeren van 12 tot en met 24 jaar. Hieruit bleek dat vrijwel alle jongeren afleiding definiëren als 'niet goed opletten op het verkeer', 'niet gefocust zijn' of 'niet geconcentreerd zijn'. Opvallend is dat meer dan 20% van de jongeren hierbij de smartphone in het antwoord noemt. Andere genoemde vormen van afleiding zijn vrienden en rijders, muziek en gedachten.

Wat zorgt voor afleiding in het verkeer?

Bronnen van afleiding

Afleiding in het verkeer kan verschillende vormen aannemen. Stelling en Hagenzieker (2012) onderscheiden drie bronnen van afleiding:

1. Praten met en/of luisteren naar personen en muziek;
2. Omgaan met apparatuur (bedienen van telefoon en navigatie);
3. Overig: eten, drinken, kijken naar reclameborden, reiken naar objecten, dagdromen, uiterlijke verzorging.

Daarnaast is er onderscheid te maken in zelf geïnitieerde afleiding (bijvoorbeeld een ander nummer opzetten) en opgedrongen afleiding (een reclamebord langs de weg) (Lee, Regan & Young, 2008).

Typen van afleiding

Ook zijn er verschillende typen afleiding in het verkeer te onderscheiden (Stelling en Hagenzieker, 2012):

- Visuele afleiding: wegstaren van de weg;
- Auditieve afleiding: luisteren naar geluiden of informatie waardoor minder omgevingsgeluid wordt waargenomen;
- Fysieke afleiding: met handen of voeten met andere handelingen bezig zijn;
- Cognitieve afleiding: met gedachten niet volledig gefocust op de rijtaak zijn.

Vaak is er sprake van een combinatie van deze typen. Wanneer iemand tijdens het fietsen aan het bellen is, is die persoon aan het luisteren naar de stem aan de andere kant van de telefoon en met zijn/haar gedachten ergens anders. Uit onderzoek van TeamAlert (2018) blijkt dat onder alle verkeersgebruikers (auto, fiets, scooter en te voet) de telefoon volgens jongeren het meeste afleidt, gevolgd door afleiding door andere mensen en de omgeving.

Hoe vaak gebruiken jongeren de telefoon in het verkeer?

Telefoon op de fiets

In opdracht van Rijkswaterstaat heeft NDC Nederland in april 2019 onder 7.412 fietsers gemeten wat het gebruik is van apparatuur, zoals smartphones of mp3- spelers. Dit is onderzocht door op tien locaties waarnemingen te verrichten. Uit dit onderzoek komt naar voren dat de leeftijdscategorie 18 tot 25 jaar het meest gebruikmaakt van apparatuur op de fiets (50%), gevolgd door 12 tot 18-jarigen (35%) en 25 tot 50-jarigen (26%). In 2015, 2016 en 2017 zijn er ook metingen uitgevoerd. In de leeftijdsgroepen 12 tot 18 jaar en 18 tot 25 jaar neemt het apparatuur gebruik elke jaar toe. De toename zit voornamelijk in het luisteren naar muziek (Rijkswaterstaat, 2019).

Van der Kint en Mons (2022) hebben ook onderzocht hoeveel fietsers de telefoon tijdens het fietsen gebruiken. Door middel van een vragenlijst konden fietsers zelf aangeven hoe vaak zij de telefoon gebruiken. Daaruit komen hogere percentages dan vanuit de metingen van Rijkswaterstaat (2019). Onder fietsende jongeren wordt de telefoon vaak gebruikt: 46% van de jongeren van 12 tot en met 14 jaar, 55% van de jongeren van 15 tot en met 17 jaar en 69% van de jongeren van 18 tot en met 24 jaar (Van der Kint & Mons, 2022).

Een mogelijke verklaring voor de lagere percentages in het onderzoek van Rijkswaterstaat (2019) zou kunnen zijn dat fietsers die zijn waargenomen zonder apparatuur gebruik verderop de route dit wel gebruikten.

Telefoon in de auto

Verschillende studies hebben onderzoek gedaan naar telefoongebruik in de auto. Uit een observatiestudie van Rijkswaterstaat (2018) blijkt dat 22% van de jongeren van 17 tot en met 24 jaar een telefoon gebruikt tijdens het autorijden (16% handheld bellen, 2% handsfree bellen, 5% (scherm) bediening apparaat). Daarnaast is via vragenlijststudies aan jongeren gevraagd hoe vaak ze een telefoon gebruiken. Uit onderzoek van TeamAlert (2019b) blijkt onder jonge automobilisten van 18 tot en met 24 jaar 29% een mobiele telefoon te gebruiken tijdens het autorijden (vanuit een representatieve steekproef). Uit onderzoek van Van der Kint en Mons (2022) blijkt dat 67% van de jongeren van 18 tot en met 24 jaar de mobiele telefoon gebruikt in de auto tijdens het rijden.

Ook hier liggen de percentages van de vragenlijststudies hoger dan het onderzoek met waarnemingen op de weg. Daarbij geldt hetzelfde als telefoongebruik op de fiets: mensen die waargenomen zijn zonder apparatuur gebruik in de auto, kunnen dit verderop de route wel gebruiken.

Waarvoor zijn jongeren afgeleid in het verkeer?

Jongeren voeren in het verkeer verschillende afleidende activiteiten uit. Naast het gebruik van de telefoon praten jongeren met anderen, kijken ze om zich heen, luisteren ze naar muziek en bedienen ze de navigatie (TeamAlert, 2018).

Uit onderzoek van Van der Kint en Mons (2022) is te zien dat jonge fietsers en voetgangers het vaakst berichten lezen en versturen. Voor automobilisten (vanaf 18 jaar) is handsfree bellen en de navigatie instellen op de telefoon het vaakst genoemd als afleidende activiteit in het verkeer. Daarnaast blijkt uit het onderzoek dat jongeren veel vaker dan volwassen fietsers en voetgangers afleidende handelingen in het verkeer uitvoeren. In tabel 1 zijn de afleidende activiteiten per vervoerstype te zien.

		AUTOMOBILIST (18 tot en met 80 jaar)	FIETSER (12 tot en met 17 jaar)	FIETSER (18 tot en met 80 jaar)	VOETGANGER (12 tot en met 17 jaar)	VOETGANGER (18 tot en met 80 jaar)
GESPREK VOEREN	HANDSFREE BELLEN	56%	41%	24%	65%	44%
	HANDSHELD BELLEN	23%	44%	30%	78%	63%
SCHERM BEDIENEN	BERICHT LEZEN	44%	59%	40%	84%	70%
	BERICHT STUREN	39%	55%	37%	84%	65%
	IETS OPZOEKEN / CHECKEN OP DE TELEFOON	24%	45%	24%	76%	56%
	MAKEN VAN FOTO'S / VIDEO'S	21%	40%	35%	83%	68%
	NAVIGATIE INSTELLEN OP TELEFOON	50%	47%	40%	58%	56%
	TELEFOON BEDIENEN OM MUZIEK OP TE ZETTEN	31%	52%	28%	76%	42%
	SPELEN VAN GAMES	10%	19%	8%	48%	18%

*Tabel 1. Percentage respondentent dat aangeeft weleens een bepaalde handeling uit te voeren in het verkeer.
Bron: Van der Kint en Mons, 2022.*

Hieronder wordt verder ingegaan op verschillende afleidende activiteiten per vervoersmiddel.

Afleiding op de fiets

Naast het onderzoek van Van der Kint en Mons (2022) heeft TeamAlert ook in 2019 onderzoek gedaan naar afleidende activiteiten onder jongeren. In een vragenlijstonderzoek onder 1331 jongeren in de leeftijd 12 tot en met 24 jaar wordt muziek bedienen (67%) het vaakst genoemd (TeamAlert, 2019a). Het onderzoek laat verder zien dat jongeren hun smartphone tijdens het fietsen veel gebruiken voor navigatie (46,9%) en om te whatsappen (41,9%). De percentages verschillen met het onderzoek van Van der Kint en Mons (2022). Dit komt onder andere doordat er met verschillende leeftijdscategorieën wordt gewerkt. Bovendien is de vraagstelling in beide onderzoeken anders: waar gebruik je jouw smartphone voor tijdens het fietsen (TeamAlert, 2019a) versus 'stel je je een normale week – zonder vakantie, feestdagen en dergelijke – voor. Hoe vaak komen onderstaande situaties bij je voor tijdens het fietsen' (Van der Kint & Mons, 2022). Beide onderzoeken laten zien dat muziek, navigatie, berichten versturen en lezen veel voorkomende afleidende activiteiten zijn onder jongeren.

Daarnaast blijkt uit het onderzoek van TeamAlert (2019a) dat de meerderheid van de jongeren de smartphone tijdens het fietsen meestal in hun broek- of jaszak (60%) heeft en 17% van de jongeren hun smartphone meestal in de hand heeft. Ook geven jongeren aan dat het normaal is dat veel jongeren hun smartphone gebruiken tijdens het fietsen. Elkaar aanspreken op smartphonegebruik tijdens het fietsen komt nog weinig voor. Wel vindt de meerderheid van de jongeren het goed als mensen elkaar aanspreken (TeamAlert, 2019a).

Afleiding tijdens het autorijden

TeamAlert heeft in samenwerking met Ruigrok Netpanel kwantitatief onderzoek gedaan naar jonge automobilisten van 18 tot en met 24 jaar en afleiding door smartphonegebruik. Vanuit een representatieve steekproef deden 503 jongeren aan dit onderzoek mee. Daaruit blijkt dat jongeren tijdens het autorijden vooral worden afgeleid door muziek luisteren en/of bedienen (88%/78%), door te praten met passagiers (88%) en/of door de mobiele telefoon (29%) (TeamAlert, 2019b). Als jongeren een mobiele telefoon gebruiken doen ze dat om de navigatie te bedienen (35%), handsfree te bellen (32%) en om muziek op hun telefoon te bedienen

(31%) (TeamAlert, 2019b). Hier verschillen de percentages van het onderzoek van Van der Kint en Mons (2022). Dit komt door de vraagstelling en de gehanteerde leeftijdscategorieën.

Vrouwen praten vaker dan mannen met passagiers tijdens het autorijden (92% versus 85%) en pakken vaker objecten (70% versus 58%). 21 tot en met 24-jarigen bedienen vaker muziek tijdens het autorijden dan 18 tot en met 20-jarigen (82% versus 70%) en pakken vaker objecten (68% versus 56%; TeamAlert, 2019b).

Ook wanneer jongeren de telefoon niet zelf gebruiken, kunnen jongeren alsnog worden afgeleid door bijvoorbeeld inkomende berichten of meldingen. 70% van de jongeren vindt dat ze weleens zijn afgeleid door de mobiele telefoon tijdens het autorijden (TeamAlert, 2019b).

Jongeren gebruiken hun mobiele telefoon met name in de file en aan het begin van de autorit. In de file worden de meeste handelingen uitgevoerd, gemiddeld doen jongeren dan drie handelingen met hun mobiele telefoon. Tijdens het wachten voor het stoplicht bedienen jongeren (29%) vooral muziek op de telefoon (TeamAlert, 2019b).

De meerderheid van de jongeren (61%) gebruikt navigatie op een telefoon en vindt dat dit hen niet afleidt tijdens het autorijden. Van de jongeren die aangeven vaak te zijn afgeleid door de mobiele telefoon tijdens het autorijden, gebruiken vier op de vijf een mobiele telefoon voor navigatie. Naast navigatie vinden jongeren (55%) het ook handig om verkeersinformatie te ontvangen (TeamAlert, 2019b).

Wat zijn de risico's op een ongeval door afleiding in het verkeer?

Afleiding wordt steeds vaker erkend als een belangrijke risicofactor in het verkeer (Stelling & Hagenzieker, 2012). Om veilig deel te nemen aan het verkeer is aandacht voor de primaire taak, actieve deelname aan het verkeer, noodzakelijk (Harms et al., 2017). Uit een online enquête (TeamAlert, 2018) bleek dat 80% van de jongeren van 12 tot en met 24 jaar aangeeft dat afleiding in het verkeer een probleem is. Ze benoemen dat afleiding voor ongelukken kunnen zorgen. De jongeren die aangeven dat afleiding geen probleem is (12%), geven als toelichting dat ze zelf niet afgeleid raken in het verkeer.

Risico's op een ongeval door afleiding in de auto

In Amerikaans onderzoek (2019) is onderzocht wat de risico's op een ongeval zijn wanneer een automobilist zich bezig houdt met afleidende activiteiten. Dit is uitgevoerd via een zogenaamde *Naturalistic Driving* onderzoeksmethode waarbij het daadwerkelijke gedrag van automobilisten wordt gemonitord door middel van apparatuur (camera's en sensoren) die op een onopvallende manier de voertuigbewegingen, het gedrag van de bestuurder (zoals oog-, hoofd- en handbewegingen) en de externe omstandigheden registreert. In tabel 2 zijn de resultaten van dit onderzoek samengebracht.

De kolom 'odds ratio' laat de kans op een ongeval zien. Een odds ratio hoger dan 1 betekent dat een activiteit meer risico met zich meebrengt dan autorijden zonder afleiding, terwijl een odds ratio lager dan 1 juist op een lager risico duidt. Dat betekent dat wanneer iemand in de auto rijdt en bezig is met het versturen van een tekstbericht, die persoon 2,5 keer meer kans op ongeval heeft dan wanneer diegene niet met een afleidende activiteit bezig is. Het percentage bij prevalentie laat zien hoeveel procent van de rijtijd een automobilist gemiddeld met deze activiteit bezig is tijdens het autorijden. Zo is een automobilist gemiddeld 1,1% van zijn rijtijd kwijt aan het vasthouden van een telefoon.

		ODDS RATIO	PREVALENTIE
HANDELING MET EEN MOBILELE TELEFOON (niet gedefinieerd of het een smartphone betrof)	BROWSEN OP DE TELEFOON (bijvoorbeeld een contactpersoon opzoeken, zoeken op internet)/TEKSTBERICHTEN MAKEN, VERSTUREN EN LEZEN/TELEFOONNUMMER INTOETSEN	2,5	1,8%
	TELEFOON VASTHOUDEN	2,05	1,1%
	GESPREK VOEREN OVER DE TELEFOON (handheld)	1,27	2,7%
	GESPREK VOEREN OVER DE TELEFOON (handsfree)	0,40	0,9%
NIET AAN DE TELEFOON GERELATEERDE ACTIVITEIT	PRATEN MET PASSAGIERS	1,3	12,2%
	PRATEN / MEEZINGEN	1,44	4,25%
	BEDIENEN VAN DE RADIO	1,57	1,3%

Tabel 2. De odds ratio's en prevalenties van enkele nevenactiviteiten van automobilisten. Zie Dingus, et al. (2019) voor de betrouwbaarheidsintervallen per activiteit. Bron: Dingus, et al. (2019).

Alleen de vetgedrukte getallen zijn significant. Dat betekent dat een 'een gesprek voeren over de telefoon' geen significant risico verhogend effect heeft. Eerdere onderzoeken waarbij gebruik werd gemaakt van een simulator gaven wel risico verhogende effecten aan (SWOV, 2020). Dit kan komen doordat in een natuurlijke situaties mensen compenseren voor hun afleidende activiteit (zoals rustiger rijden of meer om zich heen kijken) en ze bewuster kiezen wanneer ze afleiding opzoeken (bijvoorbeeld op een rustig weggedeelte of tijdens een file) (SWOV, 2020).

Jongeren en volwassenen

Uit onderzoek van Guo en collega's (2017) blijkt dat jonge automobilisten van 16 tot en met 29 jaar meer risico op een ongeval hebben door een afleidende activiteiten dan volwassenen. In dit onderzoek is naar specifieke afleidende activiteiten gekeken. Daaruit blijkt dat het maken van een tekstbericht het meest risicovol is. Op het moment dat een tekstbericht wordt gemaakt tijdens het rijden, is de kans op ongeval voor 16 tot en met 20-jarigen meer dan vijf keer zo groot en bij 21 tot en met 29-jarigen zes keer zo groot dan wanneer de bestuurder dit niet doet. De resultaten van het onderzoek laten ook zien dat jonge automobilisten (van 16 tot en met 29 jaar) vaker bezig met activiteiten die hen kunnen afleiden, ze appen bijvoorbeeld vaker achter het stuur dan automobilisten van 30 tot en met 64 jaar (Guo et al., 2017).

Daarnaast blijkt uit onderzoek waarin automobilisten van verschillende leeftijdsgroepen met elkaar worden vergeleken dat het bedienen van een scherm (om bijvoorbeeld te appen, op internet te zoeken of een telefoonnummer in te toetsen) of het reiken naar een object binnen de eigen auto de kans op een ongeval voor automobilisten in alle leeftijdscategorieën verhoogt (Gershon et al., 2019; Guo et al., 2017; Lu, Guo & Li, 2020). In tegenstelling tot oudere automobilisten hebben jongere automobilisten echter ook een hogere kans op een ongeval als ze aan het praten zijn via de telefoon tijdens het autorijden dan wanneer ze niet afgeleid zijn van de rijtaak (Caird et al., 2018; Guo et al., 2017) of als ze met jonge passagiers in de auto rijden (Caird & Horrey, 2017; Caird et al., 2018; Guo et al., 2017; Ouimet et al., 2015).

Risico's op een ongeval door afleiding op de fiets of te voet

Volgens Stichting Wetenschappelijk Onderzoek Verkeersveiligheid (SWOV) is er weinig bekend over het ongevalsrisico voor fietsers en voetgangers. Tot nu toe is het onduidelijk of smartphonegebruik, behalve negatieve gevolgen, ook een hoger ongevalsrisico bij fietsers veroorzaakt. De beschikbare studies betreffen vragenlijstonderzoeken waarvan de resultaten niet eenduidig zijn (Kamphuis et al., 2020).

Wel zijn er vragenlijststudies gedaan naar hoe vaak fietsers en voetgangers betrokken zijn bij een ongeval. Dit wordt verder toegelicht bij de vraag 'Hoeveel verkeersongevallen onder jongeren ontstaan door afleiding in het verkeer?'

Wat zijn de gevolgen van afleiding in het verkeer?

De gevolgen van afleiding op gedrag zijn divers. Afleiding heeft onder andere impact op de snelheid, positie op de weg (zoals slingeren), kijkgedrag, fouten, conflicten en reactietijd (SWOV, 2020).

Gevolgen van afleiding in de auto

Wanneer een automobilist een bericht verstuurt of leest, zijn zowel de ogen als de gedachten van de bestuurder voor een langere tijd niet bij de rijtaak. Dit geldt ook wanneer andere functies van de telefoon worden gebruikt, zoals WhatsApp, e-mail, internet of sociale media. Wanneer een automobilist twee seconden of langer niet op de weg let, wordt het risico op een ongeval meer dan verdubbeld (Klauer et al., 2006). In het algemeen blijken visueel-manuele activiteiten tot de grootste negatieve effecten op de rijprestatie te leiden (Guo et al., 2017).

Harms et al. (2017) benadrukken bovendien dat afleiding voor jonge automobilisten nog risicovoller is. Hoe meer ervaring met autorijden, des te meer handelingen automatisch gaan. Om die reden heeft afleiding bij jonge, meer onervaren bestuurders op meer handelingen invloed dan bij mensen die veel ervaring hebben (Harms et al., 2017). Zie hiervoor ook het antwoord op de vraag: 'Wat zijn de risico's op een ongeval door afleiding in het verkeer?'

Wat zeggen jongeren over de gevolgen van afleiding in de auto?

Jongeren van 17 tot en met 24 jaar noemen zelf het trager reageren op verkeerssituaties (79% van de jongeren) als belangrijkste risico van het gebruik van de smartphone tijdens het autorijden, gevolgd door slingeren tijdens het rijden (54% van de jongeren; TeamAlert, 2014).

Gevolgen van afleiding op de fiets

Onderzoek laat zien dat smartphonegebruik tijdens het fietsen een negatieve invloed heeft op het fietsgedrag (Ahlstrom et al., 2016; Terzano, 2013; De Waard, Edlinger & Brookhuis, 2011). Fietsers die hun telefoon gebruiken tijdens het fietsen hebben gemiddeld een lagere snelheid, slingeren meer, zien vaker relevante zaken over het hoofd en vertonen vaker onveilig fietsgedrag. Voorbeelden hiervan zijn tegen de richting in fietsen, een kruispunt benaderen zonder zicht op verkeer en zonder afremmen oversteken (SWOV, 2020; Terzano, 2013). Bij jongeren is er ook gekeken hoeveel effect muziek luisteren heeft tijdens het fietsen (De Waard, Edlinger & Brookhuis, 2011). Daaruit blijkt dat fietsers die naar muziek luisteren vaker belangrijke auditieve informatie uit het verkeer missen, zoals het geluid van een claxon of een fietsbel. Dit effect was het sterkst bij het gebruik van in-ear oortjes en bij het luisteren van harde of uptempo muziek. Bij het dragen van in-ear oortjes hoorde 68% van de jonge fietsers het geluid van een claxon niet. Bij het dragen van slechts één oortje is geen negatief effect gevonden (De Waard et al., 2011).

Hoeveel verkeersdoden onder jongeren ontstaan door afleiding in het verkeer?

Het is niet precies te zeggen hoeveel verkeersdoden door afleiding voorkomen in Nederland. Het is daarom ook niet te zeggen hoeveel verkeersdoden er onder jongeren ontstaan door afleiding in het verkeer. Recente schattingen gebaseerd op Nederlandse studies ontbreken (SWOV, 2020). Wel is duidelijk dat afleiding leidt tot een slechtere uitoefening van de verkeerstaak en dat afleiding een aanzienlijke rol speelt bij het ontstaan van ongevallen.

Hoeveel verkeersongevallen onder jongeren ontstaan door afleiding in het verkeer?

Verkeersongeval door afleiding

Van der Kint en Mons (2022) hebben onderzoek gedaan naar verkeersongevallen, onder fietsers, voetgangers en automobilisten, specifiek veroorzaakt door telefoongebruik. Ze hebben dit onderzocht door aan respondenten te vragen of zij in de afgelopen twaalf maanden betrokken zijn geweest bij een ongeval waarbij mobiel telefoongebruik een rol heeft gespeeld. Dit hebben ze uitgevraagd naar ongevallen veroorzaakt door de

tegenpartij en door de respondent zelf. Wanneer het gaat om ongevallen veroorzaakt door de tegenpartij, blijkt dat mobiel telefoongebruik bij 53% van de ongevallen van automobilisten (18 tot en met 80 jaar) een rol heeft gespeeld. Bij volwassen fietsers en voetgangers gaat het om percentages van respectievelijk 56% en 77,1%. Bij jongeren van 12 tot en met 17 jaar gaat het om 56,5% van de fietsongevallen en 66,7% van de ongevallen als voetganger. Wanneer respondenten zelf de veroorzaker van het ongeval zijn, speelt mobiel telefoongebruik bij de meeste fietsongevallen een rol. Dit geldt zowel bij volwassenen als bij jongeren, respectievelijk 52,2% en 71,2% (Van der Kint & Mons, 2022).

Fietsongeval door afleiding

Het is niet precies te zeggen hoeveel fietsongevallen door afleiding in het algemeen ontstaan onder jongeren. Wel heeft VeiligheidNL onderzoek gedaan naar afleiding als oorzaak bij fietsongevallen waarbij de slachtoffers op de Spoedeisende hulp (SEH) zijn beland (2022). Afleiding (het vasthouden of raadplegen van een mobiele telefoon) speelde, volgens jonge fietsslachtoffers (onder de 25 jaar) die op de SEH belandden na een ongeval, een rol bij 1,6% van de fietsongevallen. Daaruit blijkt dat jonge fietsslachtoffers (jonger dan 25 jaar) vaker hun telefoon gebruiken tijdens het rijden dan oudere fietsers (respectievelijk 15-20% en 6-9%). Slechts een klein gedeelte van de slachtoffers zegt specifiek met een telefoon bezig te zijn (bellen of whatsappen). Onder jongeren (jonger dan 25 jaar), in vergelijking tot andere leeftijdscategorieën, is het percentage wel het hoogst: 1,6% (VeiligheidNL, 2022). Gekeken naar afleiding in een breder verband, gaf 10% van alle slachtoffers aan afgeleid te zijn door iemand anders waarmee ze aan het praten waren, ten tijde van het ongeval. Ook dit speelde voornamelijk een rol bij jonge fietsslachtoffers onder de 25 jaar (21% ten opzichte van 5% in de leeftijdsgroep 25 jaar of ouder). Met anderen praten en muziek luisteren lijken vaker een oorzaak van fietsongevallen die dusdanig ernstig zijn dat SEH-behandeling nodig is dan gebruik van de smartphone.

Opvallend is dat in vergelijking met het onderzoek van Van der Kint en Mons (2022) de percentages waarbij mobiel telefoongebruik een rol heeft gespeeld bij het ongeval veel lager zijn. Het verschil kan mogelijk worden verklaard doordat VeiligheidNL heeft gevraagd naar ongevallen waarbij een bezoek aan de SEH het gevolg was. Bij het onderzoek van Van der Kint en Mons (2022) gaat het ook om minder zware ongevallen of waar alleen schade aan het vervoersmiddel was.

In beide onderzoeken gaat het om zelfgerapporteerd gedrag, dat betekent dat het onbekend is of het gedrag overeenkomt met wat er daadwerkelijk is gebeurd. Dit is afhankelijk van het geheugen van de respondent en de bereidheid om de vraag naar juistheid te beantwoorden. VeiligheidNL (2022) benoemt dat het eerste probleem ondervangen wordt door naar concreet gedrag te vragen en de tijd tussen het ongeval en de vragenlijst beperkt is. Voor het tweede probleem geeft VeiligheidNL (2022) aan dat op andere vragen in dezelfde vragenlijst geen sociaal wenselijke antwoorden zijn gegeven, dus dat het niet aannemelijk is dat ze over het onderwerp afleiding en ongevallen onjuiste antwoorden zullen geven.

Op basis van het gebruik van verschillende afleidingsbronnen is het aannemelijk dat het aantal verkeersongevallen door afleiding veel hoger is.

Hoe schatten verkeersdeelnemers de risico's van afleiding in?

Van der Kint en Mons (2022) legden verkeersdeelnemers verschillende stellingen voor over de risico's van telefoongebruik in het verkeer. Hieruit bleek dat 74,5% van de volwassenen en 48,8% van de jongeren het gevaarlijk vindt om de mobiele telefoon in het verkeer te gebruiken. Wanneer dit wordt uitgesplitst naar het telefoongebruik tijdens stilstand en tijdens het rijden of lopen, blijkt dat respectievelijk 54,8% en 84,2% van de volwassenen dit gevaarlijk vindt. Onder jongeren zijn dit respectievelijk 33,9% en 64,9%. Voor jongeren geldt dat een lagere risicoperceptie samengaat met meer mobiele telefoongebruik in het verkeer. Daarnaast blijkt dat 50,3% van de jongeren vertrouwen hebben in de eigen bekwaamheid om de telefoon in het verkeer te gebruiken. Wanneer dit wordt uitgesplitst naar fietser en voetganger, blijkt dat respectievelijk 27,2% en 76,3% van de jongeren vertrouwen heeft in de eigen bekwaamheid om de telefoon te gebruiken. Ook hier geldt voor

jongeren dat een groter vertrouwen in de eigen bekwaamheid samengaat met meer telefoongebruik in het verkeer (Van der Kint & Mons, 2022).

Waarom gebruiken jongeren hun telefoon in het verkeer?

Van der Kint en Mons (2022) hebben gekeken naar de belangrijkste redenen voor jongeren en volwassenen om de telefoon in het verkeer te gebruiken. Van de respondenten die aangeven in het verkeer berichten te lezen, doen veel jongeren van 12 tot en met 17 jaar dit vooral uit gewoonte (26,9% van de fietsers en 39,2% van de voetgangers). Wanneer jongeren onderweg zijn, gebruiken ze de telefoon ook vaak omdat het handig is (37% van de fietsers en 40% van de voetgangers). Daarnaast gebruiken jongeren de telefoon uit nieuwsgierigheid (28,6% van de fietsers en 25% van de voetgangers) en om altijd bereikbaar te zijn (10,6% van de fietsers en 23,1% van de voetgangers). Voor volwassenen is de belangrijkste reden om een telefoon in het verkeer te gebruiken om bereikbaar te zijn voor noodgevallen, 32,1% van de automobilisten en 30,3% van de fietsers benoemt dat. Daarnaast geven volwassenen aan dat ze de telefoon gebruiken, omdat het handig is. Dit geldt voor 38,7% van de automobilisten en 33,7% van de fietsers (Van der Kint & Mons, 2022).

Overigens blijkt ook dat naarmate ouders hun mobiele telefoon meer in het verkeer gebruiken, hun kinderen dit ook meer doen. Dit verband werd ook in 2017 en 2019 gevonden. Jongeren lijken dus nog steeds het verkeerde voorbeeld te krijgen van hun ouders (Van der Kint & Mons, 2022).

FOMO en JOMO

Van de jongeren voelt 70,9% de druk om te reageren. Deze jongeren schatten in dat hun sociale omgeving het vervelend vindt als ze niet meteen terugbellen of antwoorden op een bericht. Dit wordt bevestigd in het onderzoek naar mediagebruik van TeamAlert (2020). Daaruit blijkt dat jongeren druk op elkaar uitoefenen om zo snel mogelijk op elkaar te reageren op sociale media. Dit heeft alles te maken met de angst om iets te missen, ook wel *fear of missing out* (FOMO) genoemd.

TeamAlert deed in opdracht van Interpolis onderzoek naar FOMO en JOMO (TeamAlert, 2019c). Jongeren ervaren FOMO als een naar gevoel dat je krijgt, wanneer je niet op de hoogte bent van de dingen die gebeuren. Dit vindt plaats zowel in het echte leven (het missen van een feestje), als in het online leven (het missen van een post op social media). Jongeren associëren FOMO met sociale druk, stress en onrust. JOMO is de tegenhanger van FOMO en wordt gedefinieerd als het plezier om iets te missen. Dit wil zeggen: het fijn vinden dat je ergens helemaal mee bezig bent, zonder dat je het erg vindt dat je ergens niet van op de hoogte bent. Jongeren associëren JOMO met ontspanning, rust en geluk.

Jongeren geven aan minder vaak hun telefoon te willen checken en meer JOMO te willen zijn. Dit betekent voor hen dat ze meer betrokken willen zijn bij 'echte' sociale activiteiten, zich beter willen kunnen concentreren en minder afhankelijk willen zijn van hun telefoon. Maar tegelijkertijd willen jongeren niet volledig JOMO zijn, ze willen namelijk balans. Een balans tussen op de hoogte zijn en blijven, maar ook minder afhankelijk zijn. Jongeren geven toe dat hun telefoon een verslaving is, dat ze hem vaak oppakken uit automatisme en dat ze een sterke drang hebben om altijd bereikbaar te willen zijn. Dit laatste komt ook voort uit de verwachtingen die jongeren van elkaar hebben. Er heerst een norm onder jongeren waarin van hen verwacht wordt dat ze zo snel mogelijk reageren op berichten. Ze controleren elkaar met tools zoals de 'blauwe vinkjes' of 'gezien door...' in WhatsApp en op social media (TeamAlert, 2019c). Mogelijk zorgt dit er ook voor dat jongeren hun telefoon in het verkeer gebruiken.

Welke factoren beïnvloeden het telefoongebruik van jongeren in het verkeer?

Uit onderzoek van Van der Kint en Mons (2022) blijken een aantal psychologische factoren van invloed te zijn op het telefoongebruik. Dit is onderzocht onder jongeren in de leeftijd van 12 tot en met 17 en onder volwassenen vanaf 18 jaar.

Verkeersdeelnemers gebruiken de telefoon vaker wanneer (in volgorde van relevantie):

	JONGEREN	VOLWASSENEN
1	Er meer vertrouwen is in de eigen bekwaamheid om de telefoon veilig te gebruiken in het verkeer	Er meer vertrouwen is in de eigen bekwaamheid om telefoon veilig te gebruiken in het verkeer
2	De sociale omgeving positiever staat tegenover telefoongebruik	Het gebruik van de telefoon als minder gevaarlijk wordt ingeschat
3	Het gebruik van de telefoon als minder gevaarlijk wordt ingeschat	

Tabel 2. Bron: Van der Kint en Mons (2022).

Vertrouwen in eigen bekwaamheid belangrijkste voorspeller

Van de psychologische factoren blijkt het vertrouwen in de eigen bekwaamheid om de telefoon in het verkeer te gebruiken bij zowel volwassenen als jongeren de belangrijkste voorspeller voor telefoongebruik in het verkeer. Van der Kint en Mons (2022) laten zien dat 50,3% van de jongeren vertrouwen hebben in de eigen bekwaamheid om de telefoon in het verkeer te gebruiken. Meer vertrouwen in de eigen bekwaamheid voorspelt meer telefoongebruik. Onderzoek van Lannoy et al. (2020) wijst ook op een link tussen vertrouwen in eigen bekwaamheid en telefoongebruik; zij vonden dat impliciet zelfvertrouwen een voorspeller was voor gevaarlijk telefoongebruik in het verkeer. Uit onderzoek van TeamAlert (2014) blijkt dat 35% van de 17 tot en met 24-jarigen stelt dat je best zelf kan bepalen wanneer het veilig is de smartphone tijdens het autorijden te gebruiken (TeamAlert, 2014).

Sociale omgeving

Na het vertrouwen in de eigen bekwaamheid blijkt de sociale omgeving de belangrijkste voorspeller voor telefoongebruik in het verkeer. In de kindertijd spelen ouders de voornaamste rolmodellen. In de adolescentie verschuift dat. In die periode lijken vrienden van jongeren richting te geven aan gedrag (Hoekstra et al., 2013). Toch staan ouders niet langs de zijlijn. Zoals eerder te lezen was, gebruiken jongeren vaker de telefoon in het verkeer, naarmate hun ouders dit ook doen (Van der Kint & Mons, 2022).

Lage risicoperceptie

Een andere belangrijke factor is het inschatten van de gevaren van telefoongebruik (zie tabel 2). 48,4% van de jongeren vindt het gebruik van de telefoon in het verkeer gevaarlijk (Van der Kint & Mons, 2022). Wanneer jongeren het gebruik van de telefoon minder gevaarlijk inschatten, neemt het gebruik in het verkeer toe. Onderzoek van TeamAlert (2019a) laat zien dat één op de vijf jongeren (19%) het snel lezen van een bericht tijdens het autorijden wél vindt kunnen. Door een lage risicoperceptie, zien jongeren dit niet als onveilig gedrag.

Gewoontegebruik

Hoe vaker jongeren de telefoon gebruiken in het algemeen, hoe vaker ze dit ook in het verkeer zullen doen. Uit onderzoek blijkt dat hoe jonger de verkeersdeelnemer is, hoe meer de telefoon uit gewoonte wordt gebruikt. In het geval van jongeren van 12 tot en met 17 jaar betekent dat 87,9% de telefoon gebruikt in het verkeer uit gewoonte (Van der Kint & Mons, 2022).

Druk om te reageren

Uit het onderzoek van Van der Kint & Mons (2022) blijkt dat de sociale druk die jongeren ervaren om hun telefoon te gebruiken niet voorspellend is voor het telefoongebruik in het verkeer.

Subjectieve pakkans speelt geen rol

Uit onderzoek van Van der Kint en Mons (2022) blijkt dat de inschatting van de kans op een boete voor telefoongebruik in het verkeer geen invloed te hebben. Dit geldt voor zowel jongeren als volwassenen.

Welke (wettelijke) maatregelen tegen afleiding onder jongeren in het verkeer worden genomen?

Boete voor telefoongebruik

Sinds 1 juli 2019 geldt in het verkeer een algeheel verbod op het vasthouden van mobiele elektronische apparaten, zoals smartphones, laptops, muziekspelers en camera's. In Nederland staat op het vasthouden van een mobiele telefoon onder het autorijden een boete van 350 euro, tijdens het rijden op een brom- of snorfiets een boete van 240 euro en tijdens het fietsen een boete van 140 euro (Openbaar Ministerie, 2022). Van de volwassen automobilisten (vanaf 18 jaar) is 89,3% het eens met het verbod van apparatuur gebruik in de auto. Onder fietsers staat 86,4% van de volwassenen en 74,8% van de jongeren achter het verbod op gebruik van de smartphone op de fiets. Daarnaast geeft 80% van de volwassenen automobilisten aan dat de overheid meer zou moeten controleren op het gebruik van de telefoon tijdens het autorijden (Van der Kint & Mons, 2019). Van de jongeren zegt 40% sinds het verbod hun smartphone minder te zijn gaan gebruiken dan voor het verbod, 30% zegt hun smartphone nog even vaak te gebruiken tijdens het fietsen (TeamAlert, 2019a). In onderzoek van TeamAlert blijkt net als bij Van der Kint en Mons (2019) dat het merendeel van de jongeren achter het verbod staat. Voornamelijk omdat jongeren vinden dat smartphonegebruik tijdens het fietsen gevaarlijk is (TeamAlert, 2019a).

MONO-campagne

Bij jongeren bleek de één na belangrijkste voorspeller van telefoongebruik in het verkeer de sociale omgeving te zijn: hoe positief staat de sociale omgeving tegenover het telefoongebruik (Van der Kint & Mons, 2022). Hierop wordt in de verkeersveiligheidscampagne 'MONO, ongestoord onderweg' ingespeeld. Daarin wordt gecommuniceerd dat het normaal is om met één ding bezig te zijn, namelijk met het verkeer als je deelneemt aan het verkeer.

Technische en infrastructurele maatregelen

Op verschillende manieren kan technologie bijdragen om afleiding te verminderen. Dat kan door het gebruik van apps die mobielgebruik in het verkeer proberen te voorkomen, zoals Automodus, PhoNo en Samsung Intrafficreply. De apps fungeren als een concrete stok achter de deur om ongestoord onderweg te zijn. Daarnaast kunnen technische systemen in de auto helpen om afleiding te voorkomen, door gerichte waarschuwingssignalen te geven (bijvoorbeeld bij dreigend gevaar).

Bij de inrichting van de ruimtelijke omgeving rondom een weg of fietspad kan worden gekeken op welke manier de weggebruiker zo min mogelijk wordt afgeleid. Bijvoorbeeld door het vermijden van reclameborden en geen obstakels plaatsen in de berm.

Hoe kan de veiligheid van jongeren in het verkeer omtrent afleiding bevorderd worden?

Afleiding ontstaat door verschillende oorzaken: telefoongebruik, praten met passagiers, reclameborden langs de weg, objecten pakken en eten en/of drinken. Om de negatieve effecten van afleiding in het verkeer te verminderen, kan worden gekozen om specifiek afleiding in het verkeer te voorkomen of risicogedrag in het algemeen. Voor beide richtingen valt iets te zeggen.

Omdat de telefoon zowel op de fiets als in auto een belangrijke bron van afleiding is (TeamAlert, 2019b, Van der Kint & Mons, 2022; SWOV, 2020), kan dit aanleiding geven om preventieve maatregelen rondom telefoongebruik in het verkeer te organiseren.

Sociale norm beïnvloeden

De MONO-campagne speelt in op de wens altijd bereikbaar te zijn. Hoewel 'altijd bereikbaar willen zijn' in de top drie staat van meest genoemde redenen van 17 tot en met 24-jarigen om de smartphone in de auto te gebruiken, geeft 84% van deze groep aan het begrijpelijk te vinden dat iemand niet bereikbaar is wanneer diegene aan het autorijden is (TeamAlert, 2014). Daarnaast kwam uit onderzoek van Van der Kint en Mons (2022) dat de sociale omgeving een belangrijke factor is voor jongeren om de telefoon te gebruiken in het

verkeer. Ook het onderzoek van TeamAlert (2019c) naar FOMO en JOMO laat zien dat jongeren veel druk ervaren om te reageren. Wanneer jongeren weten dat leeftijdsgenoten het begrijpen dat ze niet online zijn, neemt de druk om de telefoon te gebruiken af. Dit wordt toegepast in de projecten The Battle en Go MONO van TeamAlert. Daarin gaan jongeren in gesprek, bijvoorbeeld in de klas of in de openbare ruimte, over ongestoord onderweg zijn. Daarin wordt hen gestimuleerd om publiekelijk afspraken te maken om MONO te rijden, waardoor een positieve sociale norm ontstaat.

Daarnaast wordt door TeamAlert gebruikgemaakt van het feit dat 58% van de jongeren snel een bericht bekijkt tijdens het autorijden niet vindt kunnen (TeamAlert, 2019a). Door te communiceren dat de meerderheid van de jongeren ongestoord onderweg zijn veiliger vindt, promoot je een veilige sociale norm.

Bij het beïnvloeden van de sociale norm spelen ouders ook een rol. Hoewel hun rol kleiner wordt tijdens de adolescentie, heeft het telefoongebruik van ouders invloed op het gedrag van hun kinderen. Ouders zijn daarin een voorbeeld voor hun kinderen. Door samen afspraken te maken over ongestoord onderweg zijn, wordt de gewenste sociale norm overgebracht. In het project V8N1, van Veilig Verkeer Nederland en TeamAlert, maken jongeren concrete afspraken over veilig fietsgedrag.

De invloed van de sociale omgeving wordt op deze manier ingezet om jongeren juist te behoeden van risicogedrag in plaats van andersom.

Inspelen op JOMO

JOMO is de positieve tegenhanger van FOMO. JOMO gaat om het bewust afsluiten van alle sociale media en het genieten van het feit dat er geen afleiding is (Aranda & Baig, 2018). Eén op de drie jongvolwassenen (18 tot en met 29-jarigen) geeft aan minstens één keer per dag bewust offline te gaan (SIDN, 2018). Een groot deel van de jongeren geeft bovendien aan graag meer offline te willen zijn. Door in interventies concreet in te spelen op deze behoefte kunnen jongeren handelingsperspectieven bedenken om meer offline te zijn. Het doel van de interventie Escape Deapp van TeamAlert is om jongeren op een bewuste manier om te laten gaan met hun telefoon. Het doel is dat jongeren de (sociale) druk en automatisme van de telefoon kunnen weerstaan en meer JOMO kunnen zijn. Het onderzoek van TeamAlert (2019c) laat zien dat er ook vanuit de jongeren zelf een behoefte is aan het verhogen van controle over hun telefoongebruik. Dat kan door middel van de eerder genoemde gewenste sociale norm neer te zetten en door het trainen van zelfcontrole. De interventie The Day After van TeamAlert staat in het teken van het vergroten van zelfcontrole onder jongeren.

Risicoperceptie verhogen

Het te laag inschatten van de risico's en te hoog inschatten van de eigen bekwaamheid kan onveilig verkeersgedrag in de hand werken. Bij veel verkeersdeelnemers is er sprake van zelfoverschatting: ze denken dat hun eigen gedrag minder gevaarlijk is dan dat van anderen (Van der Kint & Mons, 2022). Hierop kan worden ingespeeld door jongeren in een gecontroleerde omgeving te laten ervaren wat het verschil is in veiligheid wanneer de telefoon wel en niet wordt gebruikt in het verkeer. Dat kan worden georganiseerd door een ervaringselement toe te voegen aan een interventie. Tijdens een dergelijk ervaringselement ervaren de jongeren in een veilige setting hoe het is om afgeleid te worden tijdens een verkeerstaak. Dit kan bijvoorbeeld door het gebruik van VR-brillen. Hoekstra et al. (2013) benadrukken bij dat bij dit type interventie ingezet moet worden op 'inzicht verkrijgen in de gevaren' in plaats van de oefening goed doorlopen. Anders zou een ervaringselement jongeren kunnen bevestigen in hun eigen bekwaamheid en zelfoverschatting juist vergroten. In de twee interventies FOCUS en Stap Op van TeamAlert wordt dit toegepast. Daarin trekken jongeren na afloop van het ervaringselement de conclusie dat ze belangrijke dingen missen wanneer zij in het verkeer zijn afgeleid.

Handelingsalternatieven aanbieden

Het aanreiken van alternatieve gedragingen voor onveilig gedrag geeft jongeren nieuwe ideeën om veiliger door het verkeer te gaan. Het is daarin belangrijk dat de handelingsalternatieven aansluiten bij de belevingswereld van jongeren en aansluiten op de motieven om de telefoon te gebruiken. Middels educatie of voorlichting spreken jongeren bijvoorbeeld af om vóórdat ze in de auto stappen, te communiceren hoe laat ze aankomen. Door concrete afspraken te maken, is het waarschijnlijker dat jongeren het voornemen ook

uitvoeren (Renes & Hermesen, 2016). Dit kan door een zogenoemde implementatie-intentie te formuleren (als ik in situatie X ben, ga ik Y doen).

Een voorbeeld van concrete handelingsperspectieven bieden binnen voorlichting is de MONO-campagne. Op de webpagina van de MONO-campagne wordt het volgende handelingsalternatief gegeven: 'je mobiel op stil zetten' (Rijksoverheid, z.d.).

Gewoontegedrag doorbreken

Bij het gebruik van de telefoon in het verkeer speelt gewoontegedrag een grote rol. Een mogelijkheid om gewoontes te doorbreken en intenties om te zetten naar acties, is het versterken van die goede voornemens door de eerder genoemde implementatie-intenties. Deze plannen concretiseren het voornemen. Een voorbeeld van een implementatie-intentie is: "als ik 's ochtends naar school fiets, stop ik mijn telefoon in mijn tas". Daarnaast blijkt uit onderzoek dat implementatie-intenties doorzettingsvermogen activeren (Renes & Hermesen, 2016). Door vervolgens de implementatie-intenties publiekelijk uit te spreken, wordt het voornemen versterkt door de behoefte om consistent te blijven (Renes & Hermesen, 2016). Dit wordt onder andere toegepast in het project Go MONO van TeamAlert.

Inzetten op een integrale aanpak

Vanuit de literatuurstudie van Twisk en Stelling (2014) blijkt uit een groot aantal studies dat risicovol gedrag onder jongeren niet beperkt is tot het terrein van verkeer. Op basis daarvan concluderen de onderzoekers dat er sprake is van een algemener probleem dan alleen risicogedrag in het verkeer. Zij pleiten daarom voor een meer integrale aanpak van risicogedrag. Zo zouden interventies zich kunnen richten op meer algemene vaardigheden. Een voorbeeld hiervan is de interventie Muurvast van TeamAlert. Muurvast richt zich op het vergroten van weerbaarheid onder jongeren (onder andere leren omgaan met groepsdruk en het stellen van grenzen).

Trainingen tegen afleiding

Er zijn nog maar weinig trainingsprogramma's ontwikkeld om afleiding bij automobilisten tegen te gaan (Vlakveld, 2018). Dit kan worden gericht op het reduceren van afleiding tijdens het rijden of breder worden ingestoken gericht op smartphoneverslaving. De effecten van programma's gericht op onderkennen van de oorzaken en gevaren van afleiding, laten enige gedragsverandering zien. Het is echter de vraag of het gaat om een duurzame gedragsverandering. Het is nog niet bekend in hoeverre trainingen gericht op smartphoneverslaving effect hebben op het gedrag in het verkeer. Nader onderzoek is hiervoor nodig (Vlakveld, 2018).

Bronnenlijst

- Ahlstrom, C., Kircher, K., Thorslund, B., & Adell, E. (2016). Bicyclists' visual strategies when conducting self-paced vs. system-paced smartphone tasks in traffic. *Transportation research part F: traffic psychology and behaviour*, 41, 204-216.
- Aranda, J. H., & Baig, S. (2018, September). Toward JOMO: the joy of missing out and the freedom of disconnecting. In: Proceedings of the 20th International Conference on Human-Computer Interaction with Mobile Devices and Services (19). ACM.
- Caird, J.K. & Horrey, W.J. (2017). A Review of Novice and Teen Driver Distraction. In: Fisher, D.L., et al. (red.), *Handbook of Teen and Novice Drivers*. CRC Press, Boca Raton.
- Caird, J.K., Simmons, S.M., Wiley, K., Johnston, K.A., et al. (2018). Does Talking on a Cell Phone, With a Passenger, or Dialing Affect Driving Performance? An Updated Systematic Review and Meta-Analysis of Experimental Studies. *Human Factors*, 60(1), 101-133.
- CBS, 2020. *Internet jongeren; toegang, gebruik, faciliteiten en online aankopen*. Geraadpleegd via: <https://jmopendata.cbs.nl/#/JM/nl/dataset/20255NED/table?ts=1569222854916>
- De Waard, D., Edlinger, K., & Brookhuis, K. (2011). Effects of listening to music, and of using a handheld and handsfree telephone on cycling behaviour. *Transportation Research Part F: Traffic Psychology and Behaviour*, 14(6), 626-637. doi:10.1016/j.trf.2011.07.001
- Dingus, T.A., Owens, J.M., Guo, F., Fang, Y., et al. (2019). The prevalence of and crash risk associated with primarily cognitive secondary tasks. In: *Safety Science*, vol. 119, p. 98-105.
- Gershon, Pnina et al. (2019). Distracted Driving, Visual Inattention, and Crash Risk Among Teenage Drivers. *American Journal of Preventive Medicine*, 56(4), 494 – 500.
- Goldenbeld, C., Houtenbos, M. & Ehlers, E. (2010). *Gebruik van draagbare media- apparatuur en mobiele telefoons tijdens het fietsen: resultaten van een grootschalige internetenquête*. Leidschendam: Stichting Wetenschappelijk Onderzoek Verkeersveiligheid SWOV.
- Guo, F., Klauer, S. G., Fang, Y., Hankey, J. M., Antin, J. F., Perez, M. A., Lee, S. E., & Dingus, T. A. (2017). The effects of age on crash risk associated with driver distraction. *International Journal of Epidemiology*, dyw234. <https://doi.org/10.1093/ije/dyw234>
- Harms, I.M., Dicke, M., Rypkema, J.A., & Brookhuis, K.A. (2017). Verkeersveilig gebruik van smart devices én Smart Mobility: Toegang tot Smart Mobility-diensten met aandacht voor het verkeer. Utrecht, Nederland: Smart Mobility Community for Standards and Practices, thema Human Behaviour.
- Hoekstra, A. T. G., Twisk, D. A. M., Stelling, A., & Houtenbos, M. (2013). *Gebruik van mobiele apparatuur door fietsende jongeren*. Leidschendam: Stichting Wetenschappelijk Onderzoek Verkeersveiligheid SWOV.
- Kamphuis, K.G., Stelling-Konczak, A., Van Schagen, I.N.L.G., Jansen, R.J., & Vlakveld, W.P. (2020). *Smartphonegebruik en de kans op fietsongevallen: haalbaarheid van mogelijke onderzoeksmethoden*. Den Haag: Stichting Wetenschappelijk Onderzoek Verkeersveiligheid SWOV.
- Klauer, S.G., Dingus, T.A., Neale, V.L., Sudweeks, J. (2006). *The impact of driver inattention on near-crash/crash risk: An analysis using the 100-Car Naturalistic Driving Study data*. Virginia Tech Transportation Institute, Blacksburg, Virginia
- Lannoy, S., Chatard, A., Selimbegovic, L., Tello, N., et al. (2020). Too good to be cautious: High implicit self-esteem predicts self-reported dangerous mobile phone use. In: *Computers in Human Behavior*, vol. 103, p. 208-213.
- Lee, J.D., Regan, M.A. & Young, K.L. (2008). *What drives distraction? Distraction as a breakdown of multilevel control*. In: Regan, M.A., Lee, J.D. & Young, K.L. (red.), *Driver Distraction: Theory, Effects and Mitigation* CRC Press, Boca Raton, FL.

- Lu, D., Guo, F. & Li, F. (2020). Evaluating the causal effects of cellphone distraction on crash risk using propensity score methods. *Accident Analysis & Prevention*, 143, 105579
- Openbaar Ministerie (2022). Boetebase. Geraadpleegd via: <https://boetebase.om.nl/>
- Ouimet MC, Pradhan AK, Brooks-Russell A, Ehsani JP, Berbiche D, & Simons-Morton BG (2015). Young drivers and their passengers: A systematic review of epidemiological studies on crash risk. *Journal of Adolescent Health*, 57(1), S24–35.
- Parnell, K., Stanton, N., & Plant, K. (2016). Exploring the mechanisms of distraction from in-vehicle technology: the development of the PARRC model. *Safety Science*, 87, 25-37. doi:10.1016/j.ssci.2016.03.014.
- Renes, R. J., & Hermesen, S. (2016). *Draaiboek Gedragsverandering: De psychologie van beïnvloeding begrijpen en gebruiken*. Amsterdam: Business contact.
- Rijksoverheid (z.d.). MONO. Geraadpleegd via: <https://www.komveiligthuis.nl/mono>
- Rijkswaterstaat (2018). *Apparatuurgebruik gemotoriseerd verkeer: In auto's, bestelwagens en vrachtwagen*. Ministerie van Infrastructuur en Milieu, Rijkswaterstaat RWS, Den Haag
- Rijkswaterstaat (2019). *Vervolgmeting apparatuurgebruik fietsers*. Geraadpleegd via: <http://publicaties.minienm.nl/documenten/vervolgmeting-apparatuurgebruik-fietsers>
- SIDN (2018). *Smartphone: spin in het Nederlandse web*. Onderzoek Trends in internetgebruik 2018.
- Stelling, A., Hagenzieker, M.P. (2012). *Afleiding in het verkeer*. Den Haag: Stichting Wetenschappelijk Onderzoek Verkeersveiligheid SWOV.
- SWOV (2020). *Afleiding in het verkeer*. SWOV-Factsheet, juli 2020. Den Haag: Stichting Wetenschappelijk Onderzoek Verkeersveiligheid SWOV.
- TeamAlert (2014). *Samenvatting Onderzoeksrapport Smartphonegebruik in de auto*. Utrecht: Stichting TeamAlert.
- TeamAlert (2018). *Procesevaluatie thema Afleiding, interne versie*. Utrecht: Stichting TeamAlert.
- TeamAlert (2019a). *Smartphonegebruik op de fiets*. Utrecht: Stichting TeamAlert.
- TeamAlert (2019b). *Doelgroepanalyse afleiding*. Utrecht: Stichting TeamAlert.
- TeamAlert (2019c). *Fomo / Jomo*. Utrecht: Stichting TeamAlert.
- Terzano, K. (2013). Bicycling Safety and Distracted Behavior in The Hague, the Netherlands. *Accident Analysis and Prevention*, 57, 87-90.
- Twisk, D., Stelling, A. (2014). *Risicogedrag van jongeren vraagt integrale aanpak*. Den Haag: Stichting Wetenschappelijk Onderzoek Verkeersveiligheid SWOV.
- Van der Kint, S.T. & Mons, C. (2019). *Interpolis Barometer 2019*. Den Haag: Stichting Wetenschappelijk Onderzoek Verkeersveiligheid SWOV.
- Van der Kint, S.T. & Mons, C. (2022). *Interpolis Barometer 2021*. Den Haag: Stichting Wetenschappelijk Onderzoek Verkeersveiligheid SWOV.
- VeiligheidNL (2022). *Fietsongevallen en snor-/bromfietsongevallen in Nederland*. Amsterdam: VeiligheidNL.
- Vlakveld, W.P. (2018). *Maatregelen tegen afleiding bij automobilisten*. Den Haag: Stichting Wetenschappelijk Onderzoek Verkeersveiligheid SWOV.