

TeamAlert

jongeren met **impact**

Kwantitatieve toetsing
Maaltijdbezorgers

Stichting TeamAlert

Jongeren met impact

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

Onderzoek en rapportage:
Martijn de Vries

December 2021

© Deze rapportage is gemaakt door TeamAlert in opdracht van ROV Zuid-Holland, Provincie Gelderland, Provincie Overijssel en Gemeente Rotterdam. Bij het reproduceren, publicitair vrijgeven of uitvoeren van deze rapportage wordt TeamAlert graag op de hoogte gesteld.

Inhoudsopgave

Inleiding.....	5
Aanleiding	5
Kwantitatieve toetsing.....	5
Onderzoekopzet maaltijdbezorgers.....	6
Doel	6
Meetinstrument	6
Deelnemers & Werving.....	6
Werkzaam als maaltijdbezorger	7
Ervaren drukte werkgebied	7
Resultaten toetsing maaltijdbezorgers.....	8
Gebruik voertuig	8
Opvoeren voertuig.....	8
Eigenaar voertuig.....	8
Gebruik van kleding met logo	9
Ongelukken.....	9
Boetes.....	10
Rijden zonder rijbewijs	10
Rijden met mobiel in hand.....	10
Gedrag tijdens het bezorgen	11
Veiligheid en bekwaamheid.....	13
Redenen van maaltijdbezorgers om zich niet te houden aan de verkeersregels	13
Redenen van maaltijdbezorgers om zich wel te houden aan de verkeersregels	14
Tevredenheid maaltijdbezorgers.....	14
Onderhoud vervoersmiddel.....	15
Werkgever en verkeersveiligheid	15
Werkgever en verantwoordelijkheid	16
Advies aan werkgever	16
Werkgever initiatieven	17
Uitdieping videotraining	18
Platform voor maaltijdbezorgers.....	18
Platform en social media	19
Conclusie en aanbeveling.....	21
Zelfoverschatting en risico-inschatting	21
Voertuigen	21
Mogelijke verbetering verkeersveiligheid maaltijdbezorgers.....	21
Rol van werkgever	22
Advies aan werkgever	22
Platform	22
Aanbevelingen	22
Literatuurlijst.....	25

Bijlagen.....	26
Bijlage A: Vragenlijst maaltijdbezorgers	26
Bijlage B: Overzicht prevalentie klachten per onderdeel.....	31

Inleiding

Aanleiding

In Nederland rijden naar schatting zo'n 20.000 maaltijdbezorgers rond op fietsen, elektrische fietsen, scooters, brommers en in auto's, onder wie veel jongeren (RTL Nieuws, 2019a). De toename van het aantal bestellingen baart consumenten zorgen. Deze zorgen gaan over de veiligheidsrisico's en de leefbaarheid van de stad (Consumentenonderzoek ABN AMRO, 2021). Ook passeerde het onderwerp "maaltijdbezorgers" veelvuldig de revue in de media. De, vaak jonge, maaltijdbezorgers worden hierbij vaker wel dan niet in één adem genoemd met verkeersonveilig gedrag, overlast of ongelukken.

Vanuit samenwerking met Thuisbezorgd hebben ROV Zuid-Holland, Provincie Gelderland, Provincie Overijssel en Gemeente Rotterdam de handen ineengeslagen om een aanpak te ontwikkelen die de verkeersveiligheid van maaltijdbezorgers bevordert. TeamAlert heeft in opdracht van deze partijen onderzoek gedaan naar de verkeersveiligheid bij maaltijdbezorging.

Kwantitatieve toetsing

Dit onderzoek is een aanvulling op al eerder gedaan onderzoek, namelijk interviews met werkgevers en focusgroepen met maaltijdbezorgers. Hieruit zijn belangrijke thema's en onderwerpen naar voren gekomen waarin dit onderzoek verder op wordt ingegaan. Daarnaast heeft dit onderzoek als doel om de eerdergenoemde uitkomsten in een grotere steekproef te verifiëren. Als laatste heeft dit onderzoek als doel om te kijken naar de opzet van een online platform voor verkeersveiligheid van maaltijdbezorgers. Hiervoor zal onder andere gekeken worden naar wat maaltijdbezorgers op dit platform willen zien.

Deze kwantitatieve toetsing wordt gedaan door middel van een vragenlijst die uitgezet wordt onder maaltijdbezorgers. Hierbij is ook gevraagd naar hun mening over een online platform gericht op de verkeersveiligheid bij maaltijdbezorging. In dit document wordt verder toegelicht hoe deze aanpak eruit ziet en hoe dit onderzoek onderdeel uitmaakt van de bredere aanpak van verkeersveiligheid bij maaltijdbezorging.

Deze rapportage geeft inzicht in welke verkeersveiligheidsrisico's spelen onder maaltijdbezorgers, hoe deze te voorkomen zijn en hoe de werkgever daarin een rol kan spelen. Ook leveren de resultaten inzicht in hoe werknemers te motiveren zijn om zich bezig te houden met verkeersveiligheid.

Onderzoekopzet maaltijdbezorgers

In dit hoofdstuk wordt aandacht besteed aan de opzet van het onderzoek naar de verkeersveiligheid van maaltijdbezorgers. De doelstelling van het onderzoek, het onderzoeksdesign en de gehanteerde meetinstrumenten worden in dit hoofdstuk toegelicht.

Doel

Het doel van dit onderzoek is om de uitkomsten van het eerdere kwalitatieve onderzoek naar verkeersveiligheid van maaltijdbezorgers te toetsen. Daarbij zijn een aantal onderwerpen naar voren gekomen. In dit onderzoek zal nadrukkelijk op deze onderwerpen ingegaan worden. Ten eerste hoe maaltijdbezorgers zich gedragen in het verkeer en welke verkeersveiligheidsrisico's dit gedrag met zich meebrengen. Daarnaast wordt gekeken naar waarom maaltijdbezorgers dit gedrag vertonen en hoe hier mogelijk op ingespeeld kan worden, om de veiligheid van maaltijdbezorgers en andere verkeersdeelnemers te verbeteren. Ook wordt gekeken naar hoe maaltijdbezorgers de rol van hun werkgever zien met betrekking tot de verkeersveiligheid tijdens het werk. Als laatste heeft dit onderzoek als doel om te kijken hoe een platform voor de verkeersveiligheid van maaltijdbezorgers kan inspelen op de behoeften van maaltijdbezorgers.

Meetinstrument

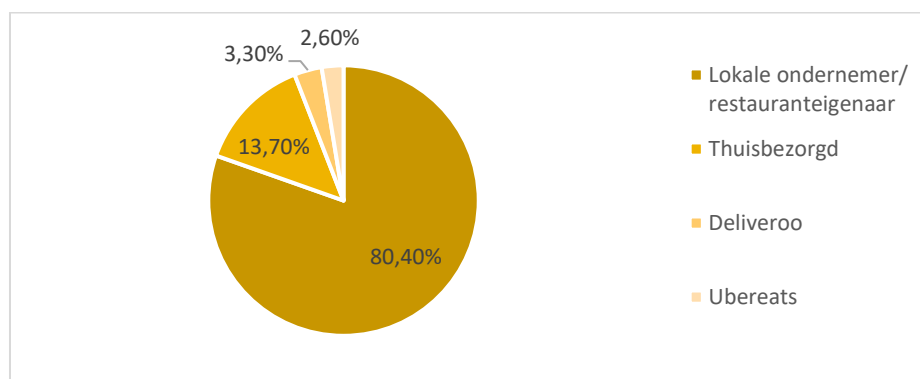
Het onderzoek werd uitgevoerd door middel van een vragenlijst. Deze vragenlijst werd uitgezet via social media en via het jongerenpanel van TeamAlert, waarbij specifiek gevraagd wordt naar maaltijdbezorgers. In de vragenlijst wordt ingegaan op zaken zoals waar zij werkzaam zijn en hoe zij hun werk uitvoeren. Hierbij komen ook vragen aan bod over het gedrag van maaltijdbezorgers. Verder volgen vragen over de rol van de werkgever bij de verkeersveiligheid. Als laatste volgen enkele vragen over wat maaltijdbezorgers vinden van een platform voor de verkeersveiligheid van maaltijdbezorgers.

De vragenlijst zelf bestaat voor een deel uit meerkeuzevragen en een deel uit stellingen waarbij de deelnemer kan aangeven in hoeverre die het eens of oneens is met de stelling. Voor de volledige vragenlijst zie Bijlage A.

Deelnemers & Werving

De vragenlijst is uitgezet onder jongeren tussen de 16 en 24 jaar oud die op dit moment werkzaam zijn als maaltijdbezorger. Daarnaast was een voorwaarde dat de deelnemers met een (elektrische) fiets, brommer en/of scooter bezorgen. De deelnemers werden geworven via het jongerenpanel van TeamAlert en via social media.

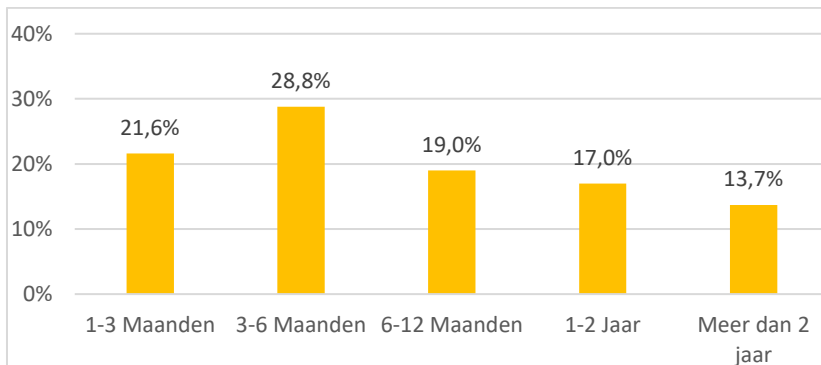
Er hebben 153 jongeren meegedaan aan het onderzoek van gemiddeld 17,5 jaar oud ($SD = 1,61$). 76,5% van de deelnemers is man, 23,5% is vrouw. Van hen geeft 3,3% aan bij Deliveroo te werken, 13,7% bij Thuisbezorgd, 2,6% bij Ubereats en 57,5% bij lokale ondernemers/restauranteigenaren. De overige 22,9% geeft voornamelijk aan bij Domino's of New York Pizza te werken. Deze scharen we onder lokale ondernemers/restauranteigenaren, aangezien het gaat om een restaurant/ondernemer en geen leveringsdienst. Hiermee komt de groep lokale ondernemers/restauranteigenaren op 80,4%, zie hiervoor Figuur 1.



Figuur 1. Werkgevers van maaltijdbezorgers

Werkzaam als maaltijdbezorger

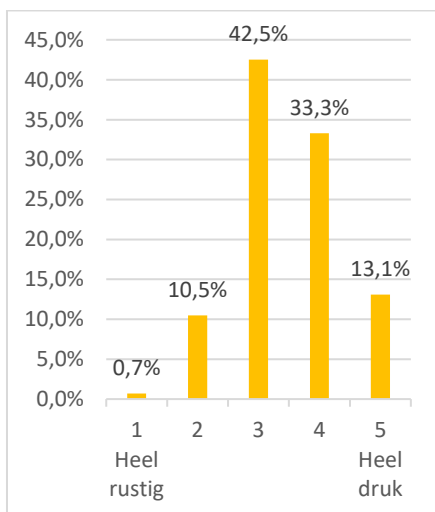
Zoals eerder genoemd zijn jongeren ruim vertegenwoordigd onder de bezorgers. Doordat de meeste maaltijdbezorgers in deze steekproef redelijk jong zijn, zijn de meeste ook nog niet heel lang in dienst. De helft van de jongeren werkt pas korter dan zes maanden als maaltijdbezorger, zie Figuur 2.



Figuur 2. Hoe lang werkzaam als maaltijdbezorger

Ervaren drukte werkgebied

Om te onderzoeken of de drukte in het werkgebied van maaltijdbezorgers een mogelijke rol kan spelen bij de verkeersveiligheid is de bezorgers ook gevraagd op een schaal van heel rustig tot heel druk hoe zij de drukte ervaren in hun werkgebied. Op een vijfpuntschaal geven zij dit gemiddeld een 3,48. Zie hiervoor Figuur 3.



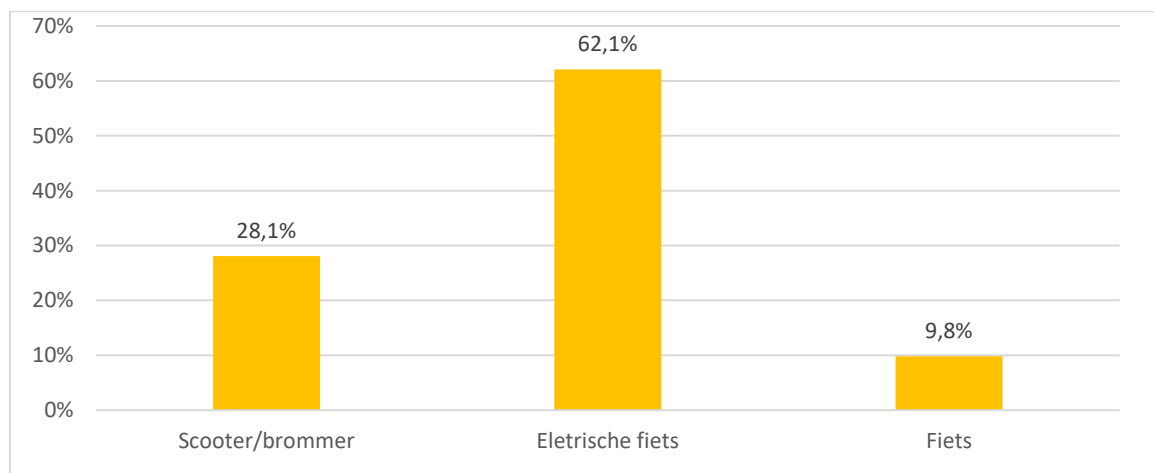
Figuur 3. Drukke op de weg

Resultaten toetsing maaltijdbezorgers

In dit hoofdstuk worden de resultaten van het onderzoek uitgelicht. Als eerste zullen een aantal karakteristieken van de deelnemers omschreven worden, gevolgd door de vervoersmiddelen die zij gebruiken bij het werk als maaltijdbezorger. Hierna wordt ingegaan op hun gedrag en mogelijke overtredingen die zij maken tijdens hun werk en de gevolgen hiervan. Verder zal gekeken worden naar hoe maaltijdbezorgers zelf kijken naar hun verkeersveiligheid en gedrag. Hierna wordt ingegaan op de mogelijke rol van de werkgever en wat maaltijdbezorgers vinden van de creatie van een platform gericht op de verkeersveiligheid van maaltijdbezorgers.

Gebruik voertuig

Als eerste is gekeken naar het voertuig dat maaltijdbezorgers voornamelijk gebruiken om hun maaltijden te leveren. Hierbij is zoals eerder genoemd het gebruik van de auto buiten beschouwing gelaten. Van de bezorgers in dit onderzoek rijdt de meerderheid op de elektrische fiets (62,1%), gevolgd door de scooter/brommer (28,1%). Slechts 9,8% van de bezorgers doet dit op de fiets. Zie Figuur 4 voor het overzicht hiervan.



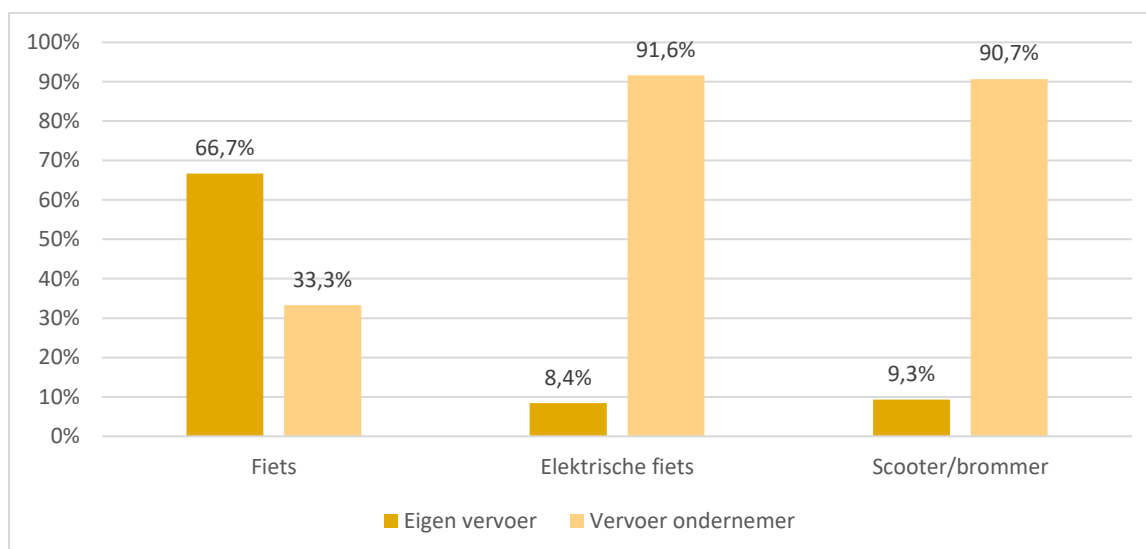
Figuur 4. Gebruik type voertuig

Opvoeren voertuig

Van de ondervraagde scooter/brommer rijders gaf 25,6% aan dat de scooter of brommer waar zij op rijden tijdens het bezorgen is opgevoerd. Bij de bezorgers op de elektrische fiets geeft 14,7% aan dat dit het geval is.

Eigenaar voertuig

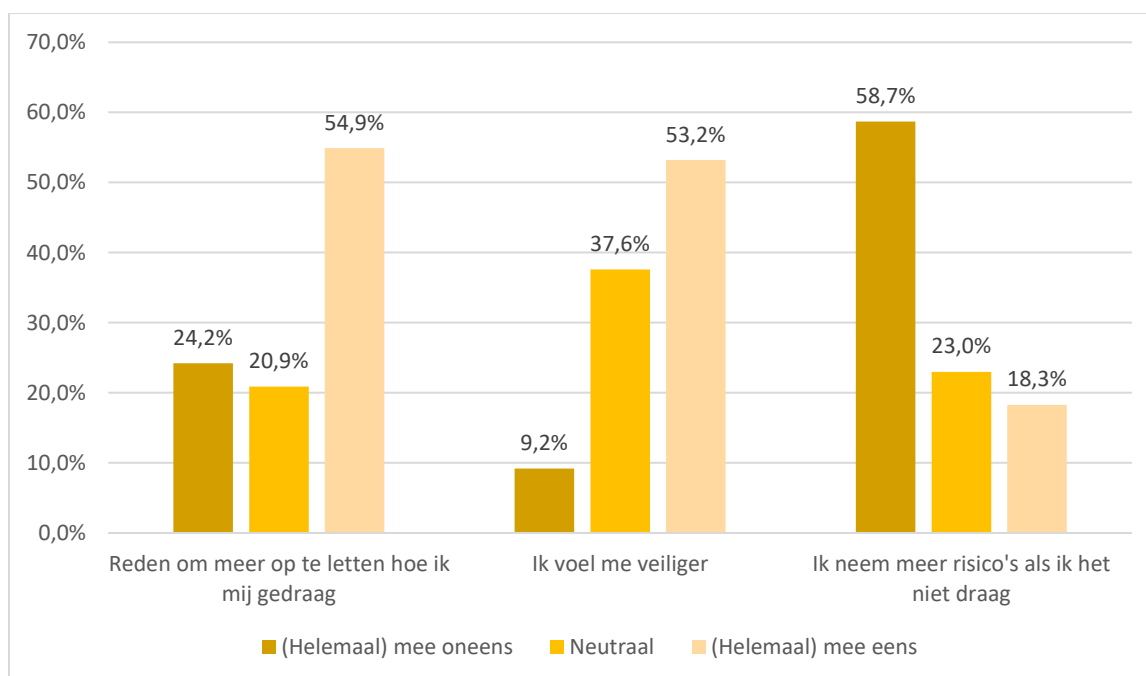
Van alle maaltijdbezorgers geeft 14,4% aan dat zij werken op hun eigen vervoersmiddel tijdens het bezorgen. De overige 85,4% geeft aan dat de ondernemer de eigenaar is van het voertuig. Er zijn echter sterke verschillen afhankelijk van welk vervoersmiddel gebruikt wordt. Van de scooterbezorgers geeft 9,3% aan dit op hun eigen voertuig te doen. Van de bezorgers op de elektrische fiets geeft 8,4% aan dit op de eigen fiets te doen. De bezorgers op fiets maken het meeste gebruik van hun eigen vervoersmiddel, namelijk 66,7%. Zie Figuur 5.



Figuur 5. Eigenaarschap per type voertuig

Gebruik van kleding met logo

71,2% van de ondervraagden bezorgt maaltijden met kleding aan waar het logo of naam van hun werkgever op staat. Maaltijdbezorgers denken hier op verschillende manieren over. Als eerste is aan alle maaltijdbezorgers gevraagd of het dragen van werkkleding met logo voor hen een reden is om meer op hun gedrag te letten in het verkeer. Hierbij gaf de meerderheid (54,9%) aan het eens te zijn met de stelling (gemiddeld 3,42 op een vijfpuntschaal). Aan de maaltijdbezorgers die wel met werkkleding aan bezorgen (71,2%) zijn twee vervolgvragen gesteld. Zo gaf de meerderheid (53,3%) van deze maaltijdbezorgers ook aan zich veiliger te voelen in het verkeer met een logo of naam van hun onderneming op hun kleding (gemiddeld 3,63 op een vijfpuntschaal). Verder gaf de meerderheid van dezelfde groep bezorgers ook aan (58,7%) niet meer risico's in het verkeer te nemen als zij hun werkkleding niet zouden dragen (gemiddeld 2,39 op een 5 puntschaal). Zie Figuur 6 voor een overzicht.

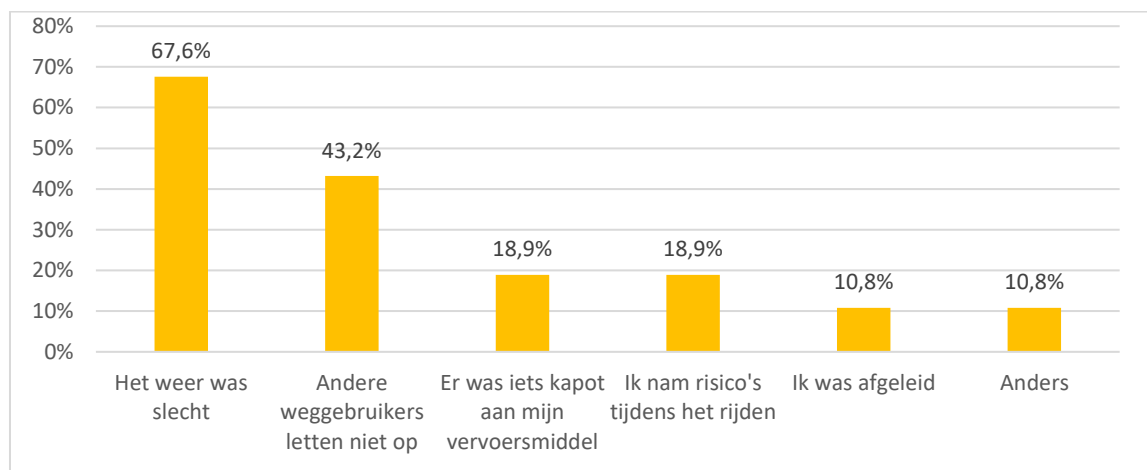


Figuur 6. Effect van kleding met logo

Ongelukken

Van de ondervraagde maaltijdbezorgers is bijna een kwart (24,2%) wel eens betrokken geweest bij een verkeersongeluk tijdens het werk. Aan de maaltijdbezorgers die een ongeluk hebben gehad (24,2%) is gevraagd

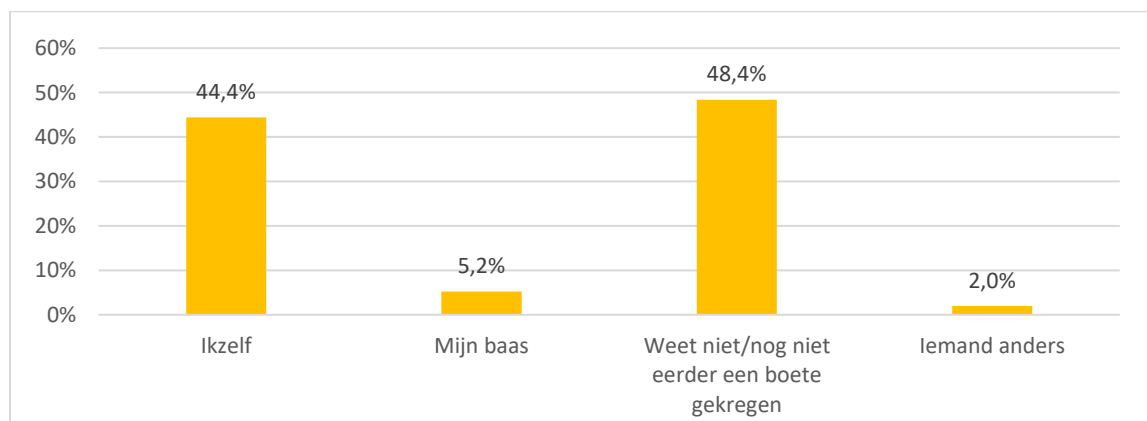
naar wat zij zelf denken dat de oorzaak is geweest van hun ongeluk. Als voornaamste reden hiervoor gaven zij aan dat dit kwam door slechte weersomstandigheden (67,6%). Daarnaast was het niet opletten van andere weggebruikers volgens hen een belangrijke reden (43,2%). Redenen die meer bij de maaltijdbezorger zelf liggen werden een stuk minder genoemd, zoals het nemen van te veel risico's tijdens het rijden (18,9%). Voor alle resultaten hiervan zie Figuur 7 hieronder.



Figuur 7. Oorzaak ongelukken bezorgers

Boetes

Bezorgers zien de kans dat zij een boete krijgen tijdens het bezorgen gemiddeld als klein tot heel klein (1,77 op een vijfpuntschaal). Als bezorgers een boete krijgen betalen ze die voornamelijk zelf (44,4%) en niet hun baas/werkgever (5,2%). Er is echter wel een grote groep (48,4%) die niet eerder een boete heeft gekregen of geen goed beeld hebben van wie de boete zou betalen. Daarnaast gaven enkele maaltijdbezorgers aan dat hun ouders de boete betalen (2%), en niet zichzelf. Zie figuur 8.



Figuur 8. Wie volgens maaltijdbezorgers de boete moet betalen als de bezorger een boete krijgt tijdens het werk

Rijden zonder rijbewijs

In dit onderzoek is ook gekeken naar het rijden zonder rijbewijs op de scooter of brommer. Aan bezorgers die voornamelijk met een scooter of brommer bezorgen is gevraagd op een 5 puntschaal in hoeverre zij het eens zijn met de stelling "ik rij om maaltijden te bezorgen weleens zonder rijbewijs op de scooter of brommer". Hiervan geeft de grote meerderheid (93%) het (helemaal) oneens te zijn met de stelling. Een klein deel (4,7%) geeft aan weleens zonder rijbewijs te rijden voor werk. Het overige deel (2,3%) staat neutraal tegenover de stelling.

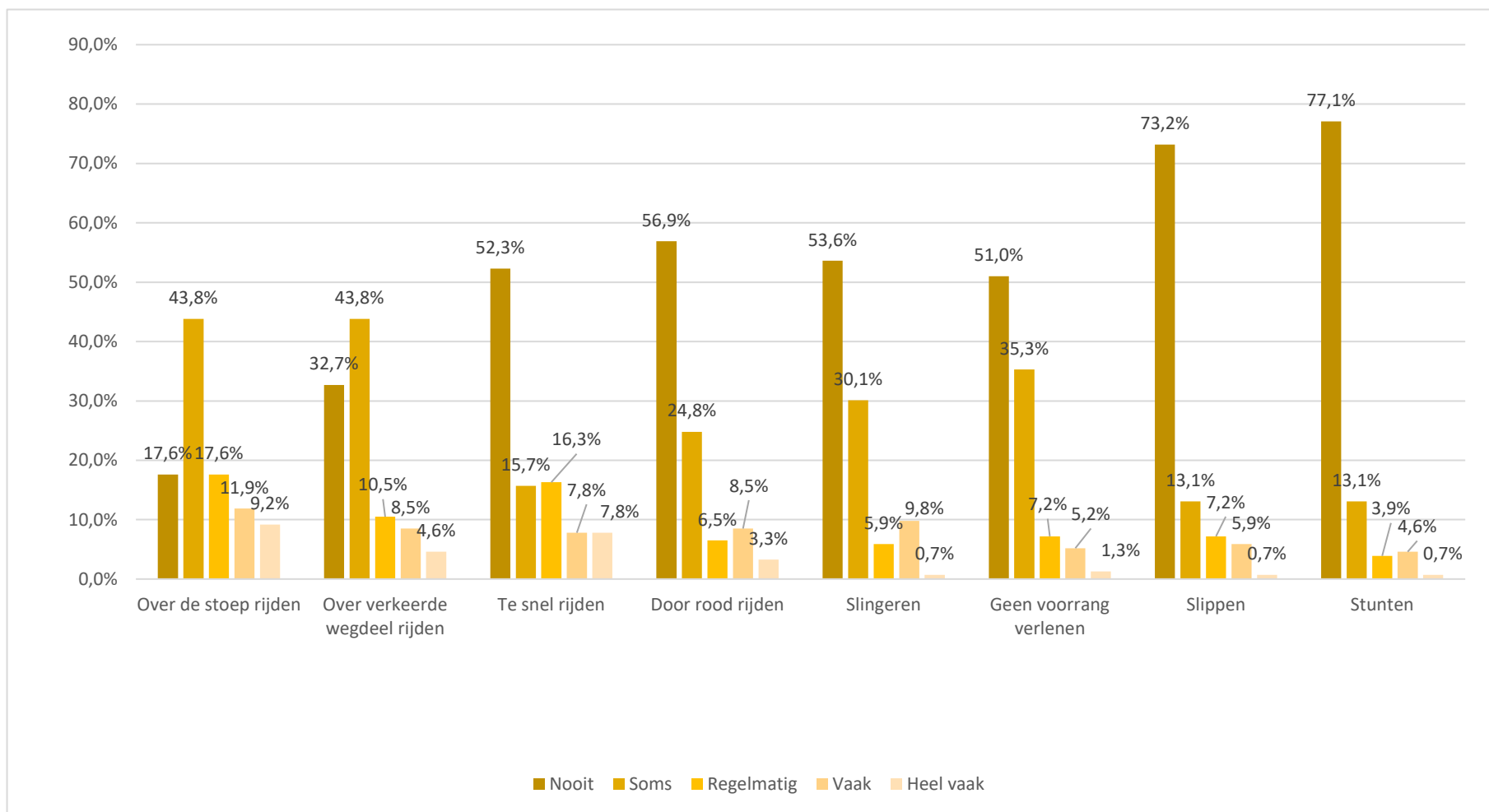
Rijden met mobiel in hand

Om te onderzoeken hoe vaak het gebruik van een mobiel tijdens het rijden voorkomt onder maaltijdbezorgers is gevraagd aan alle maaltijdbezorgers op een 5 puntschaal in hoeverre zij het eens zijn met de stelling "tijdens

het bezorgen heb ik weleens mijn mobiel in mijn hand''. Hierop geeft ongeveer de helft (47,1%) aan het (helemaal) eens te zijn met de stelling en een iets kleinere groep (39,9%) geeft aan het (helemaal) niet eens te zijn. De overige 13% geeft aan neutraal tegenover deze stelling te staan.

Gedrag tijdens het bezorgen

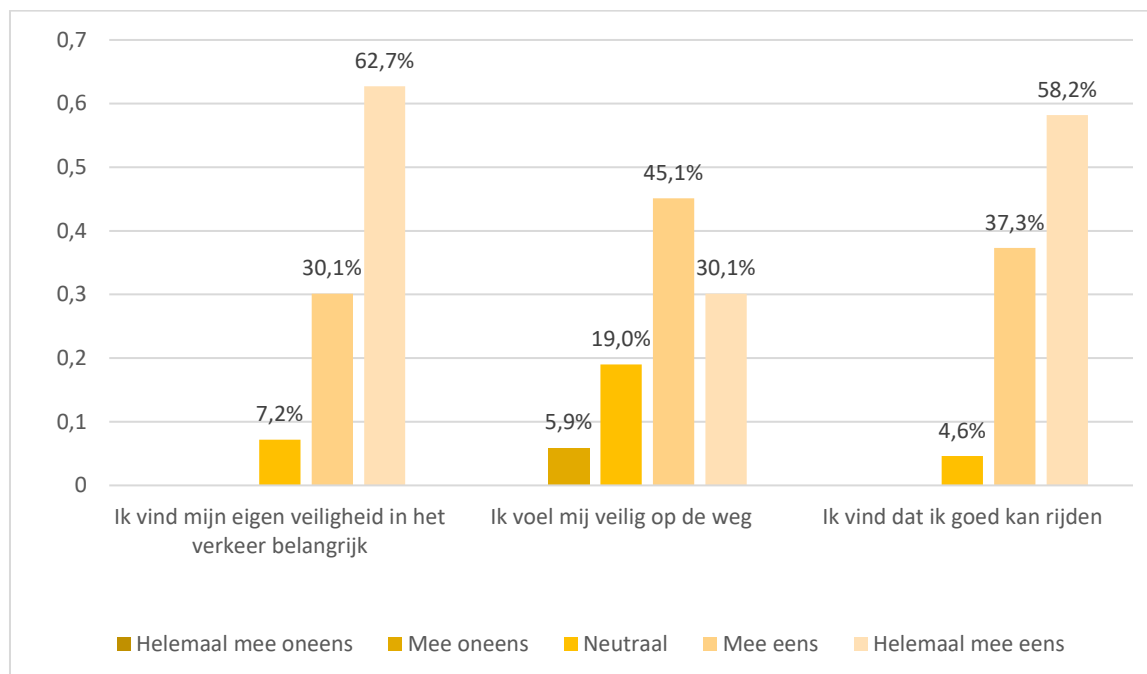
Bezorgers is gevraagd naar wat voor gedrag zij wel eens vertonen tijdens het bezorgen. Hierbij gaven bezorgers op een vijfpuntschaal aan hoe vaak zij dit gedrag vertonen, van nooit tot heel vaak. Over de stoep rijden wordt het meeste gedaan (82,4% soms tot heel vaak), gevolgd door over het verkeerde wegdeel rijden (67,3% soms tot heel vaak). Stunten wordt het minst gedaan met 22,9% (soms tot heel vaak). In Figuur 9 staat aangegeven in hoeverre bezorgers verschillende overtredingen maken.



Figuur 9. Percentages van verschillende soorten gedrag van maaltijdbezorgers tijdens het bezorgen

Veiligheid en bekwaamheid

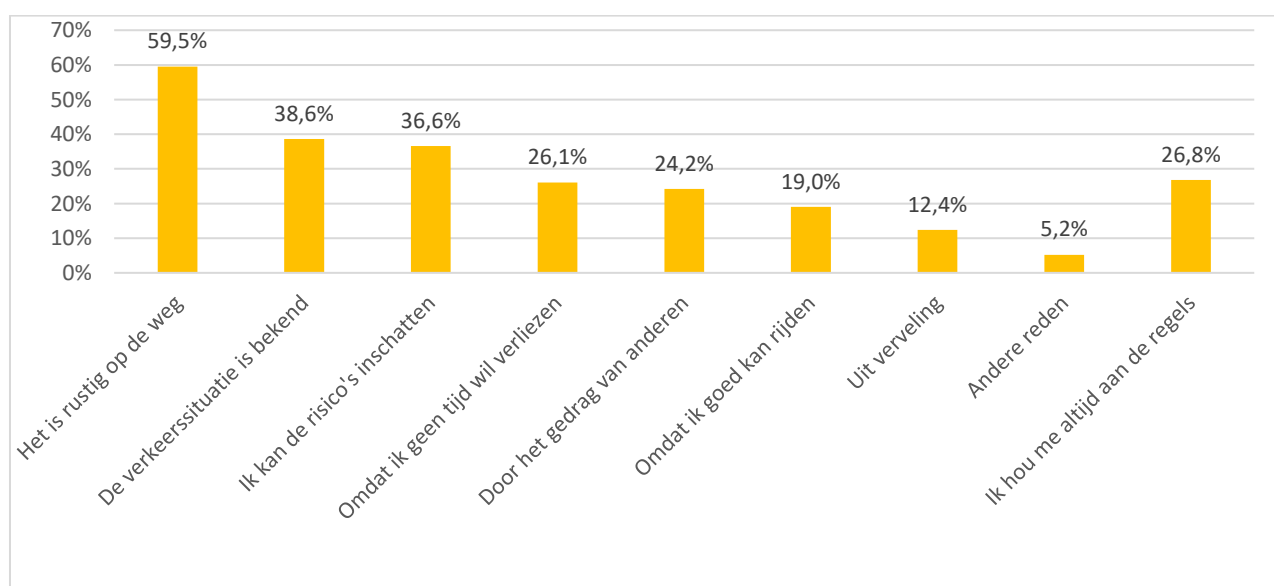
De meeste maaltijdbezorger (62,7%) geven aan het helemaal eens te zijn met de stelling dat zij hun veiligheid in het verkeer belangrijk vinden (gemiddeld 4,56 op een vijfpuntschaal). Daarnaast zijn bezorgers het over het algemeen eens (45,1%) tot helemaal mee eens (30,1%) dat ze zich veilig op de weg voelen (gemiddeld 3,99 op een vijfpuntschaal). Maaltijdbezorgers zijn het daarnaast ook helemaal mee eens dat zij goed kunnen rijden (58,2%) met gemiddeld een 4,54 op een vijfpuntschaal. Zie hiervoor verder Figuur 10.



Figuur 10. Inschatting maaltijdbezorgers veiligheid en bekwaamheid in het verkeer

Redenen van maaltijdbezorgers om zich niet te houden aan de verkeersregels

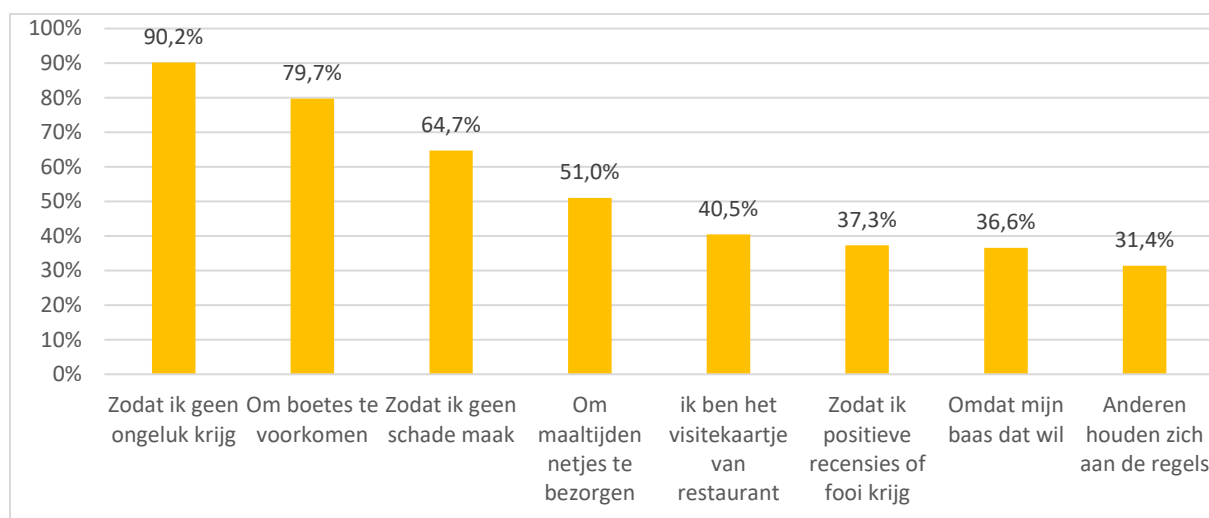
Aan maaltijdbezorgers is verder gevraagd naar wat zij zien als redenen om zich niet te houden aan de verkeersregels. Degene die zich niet altijd aan de regels houden (73,2%) geven als voornaamste reden hiervoor dat het rustig is op de weg (59,5%). Verder geven zij als belangrijke redenen ook de bekendheid met de verkeerssituatie (38,6%) en het goed kunnen inschatten van de risico's als zij zich niet houden aan de regels (36,6%). In Figuur 11 staan alle redenen die worden genoemd voor het niet volgen van de regels.



Figuur 11. Redenen van maaltijdbezorgers om zich niet aan verkeersregels te houden

Redenen van maaltijdbezorgers om zich wel te houden aan de verkeersregels

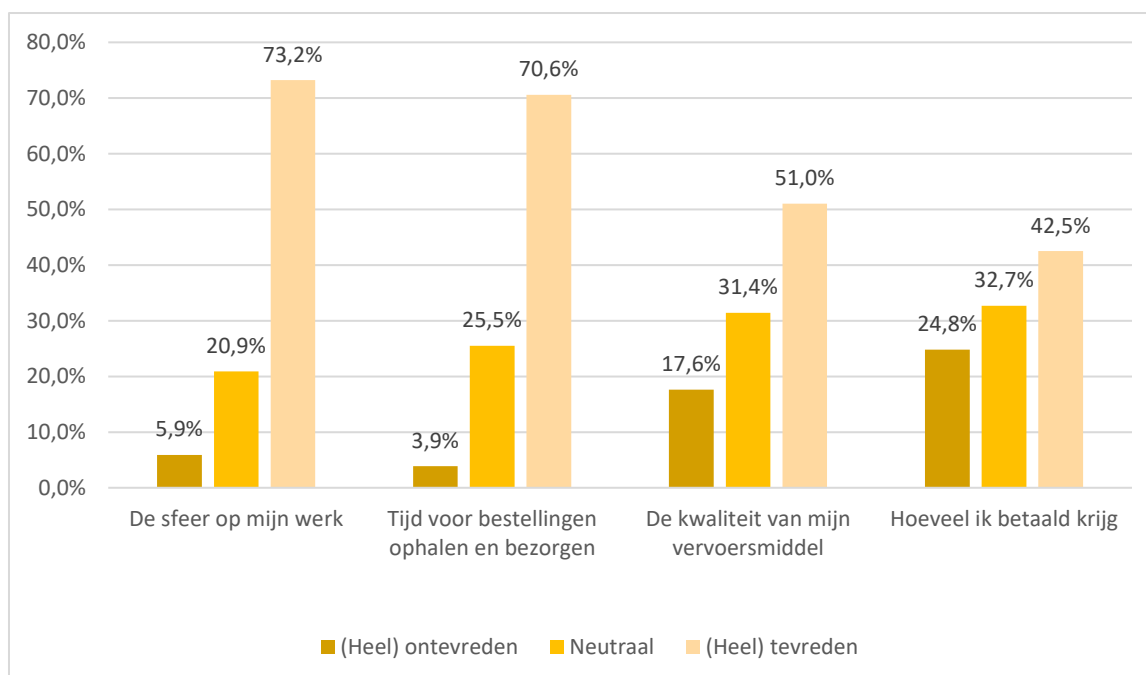
Naast de redenen die maaltijdbezorgers hebben om zich niet aan de regels te houden willen wij ook graag weten waarom zij zich wel aan de regels houden. Als voornaamste reden geven de maaltijdbezorgers hiervoor dat ze het doen om geen ongeluk te krijgen (90,2%). Daarnaast noemen zij de vergelijkbare redenen om boetes te voorkomen (79,7%) en zodat ze geen schade maken (64,7%). Dit zijn voornamelijk de redenen die direct op hen van toepassing zijn. Redenen als omdat hun baas het wil (36,6%) en omdat anderen zich ook houden aan de verkeersregels (31,4%) zijn voor hen minder belangrijk. Zie Figuur 12 voor een overzicht van de redenen van maaltijdbezorgers om zich wel aan de verkeersregels te houden



Figuur 12. Redenen van maaltijdbezorgers om zich wel aan verkeersregels te houden

Tevredenheid maaltijdbezorgers

Het volgende onderwerp waar maaltijdbezorgers naar is gevraagd, is hun tevredenheid over een aantal zaken met betrekking tot hun werk als maaltijdbezorger. Ten eerste is gevraagd naar hun werksfeer. Maaltijdbezorgers geven aan hier (heel) tevreden over te zijn (73,2%). Ook over de tijd die zij voor bestellingen krijgen zijn zij (heel) tevreden (70,6%). Over de kwaliteit van hun vervoersmiddel is het grootste deel ook (heel) tevreden (51%), alhoewel ook een groep aangeeft hier (helemaal) niet tevreden over te zijn (17,6%). Over de hoeveelheid die zij betaald krijgen verschillen de meningen sterker onder maaltijdbezorgers. Zo geeft 24,8% aan hier (helemaal) ontevreden over te zijn, tegenover 42,5% die hier (heel) tevreden over is. Zie Figuur 13 voor alle resultaten.

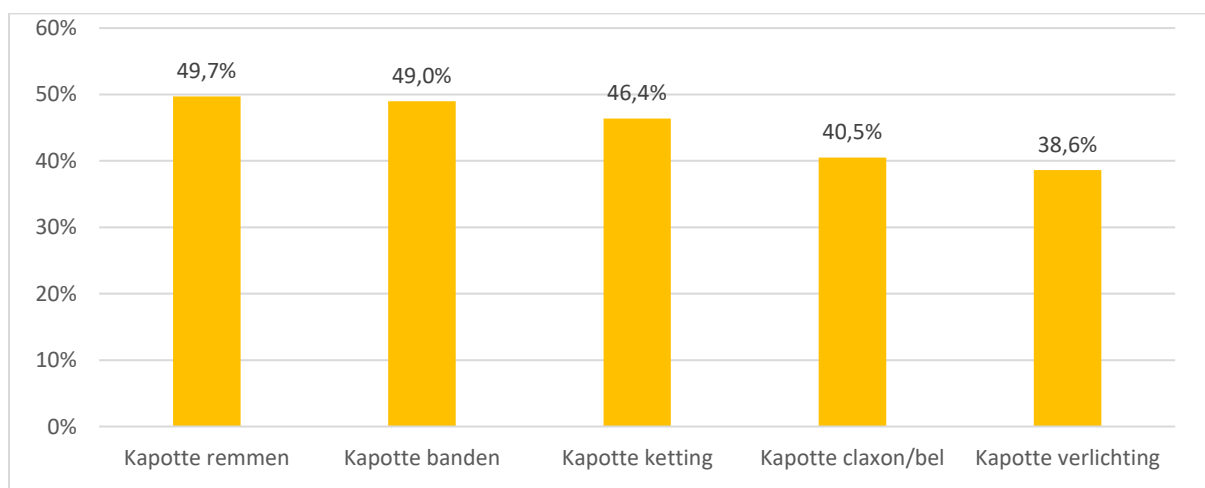


Figuur 13. Tevredenheid maaltijdbezorgers

Onderhoud vervoersmiddel

Het volgende onderwerp waar verder op is ingegaan is de kwaliteit van de vervoersmiddelen van maaltijdbezorgers. Hierbij is gevraagd naar hoe vaak zij in de afgelopen zes maanden last hebben gehad van kapotte onderdelen van het vervoersmiddel waarop zij maaltijden bezorgen. Hierbij is specifiek gevraagd hoe vaak dit gebeurt per onderdeel. De vraag naar kapotte ketting is alleen gesteld bij bezorgers op de (elektrische) fiets.

kapotte remmen (49,7%) en kapotte banden (49,0%) worden als meest voorkomend probleem genoemd in de afgelopen zes maanden. Problemen met kapotte verlichting (38,6%) was bij de minste maaltijdbezorgers een probleem. Maaltijdbezorgers hebben van kapotte remmen zijn ook het vaakste last, met 9,2% van de bezorgers die aangeeft hier op zijn minst één keer per week last van te hebben. Zie Figuur 14 voor een kort overzicht welke klachten het meest prevalent zijn. Voor een uitgebreider overzicht van de prevalentie van klachten per onderdeel, zie bijlage B.



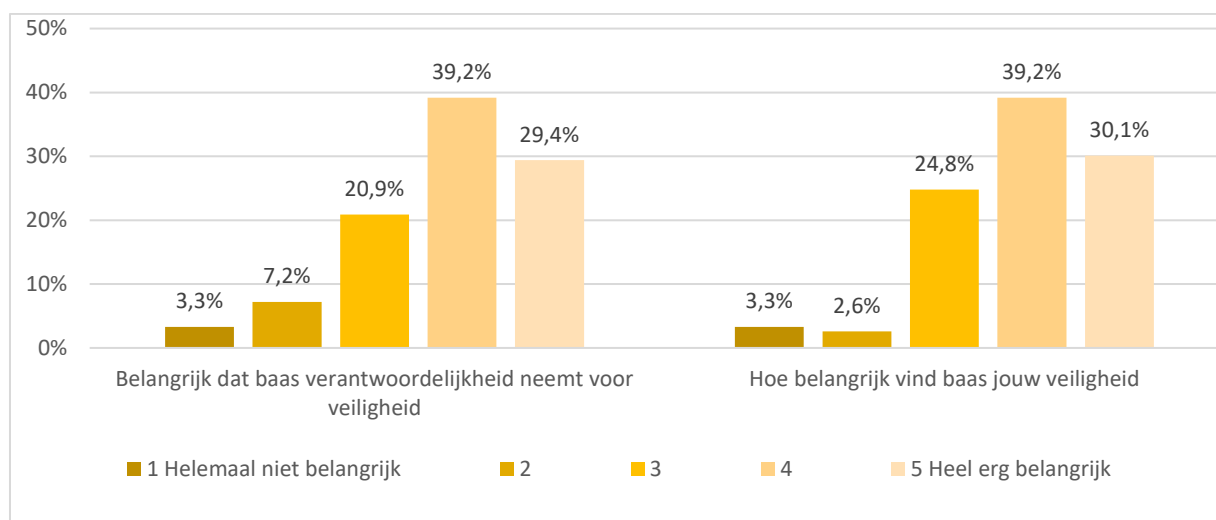
Figuur 14. Last van kapot onderdeel in de afgelopen 6 maanden per onderdeel

Werkgever en verkeersveiligheid

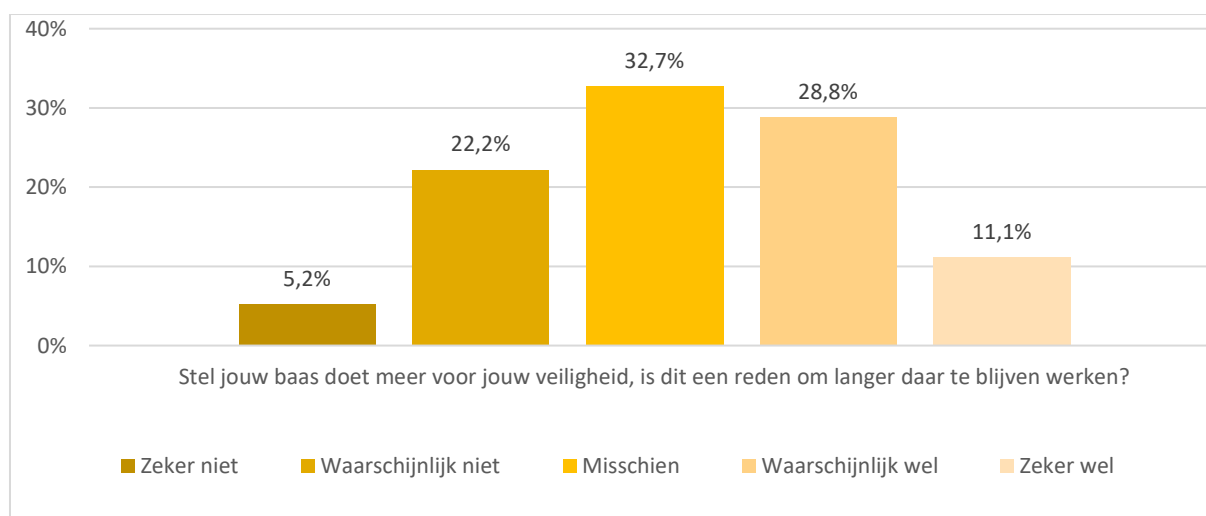
Aan maaltijdbezorgers is ook gevraagd naar wat hun baas voor hen doet en kan doen met betrekking tot verkeersveiligheid. Ten eerste is gevraagd of hun leidinggevende wel eens uitleg heeft gegeven over veiligheid in het verkeer. Hierbij geeft minder dan de helft (35,9%) aan wel eens zulke uitleg te hebben gekregen.

Werkgever en verantwoordelijkheid

Verder zijn de respondenten ook enkele vragen gesteld over hoe belangrijk zij het vinden dat hun baas verantwoordelijkheid neemt voor hun verkeersveiligheid. Maaltijdbezorgers geven aan dit redelijk belangrijk te vinden (3,84 op een vijfpuntschaal). Ook is hen gevraagd hoe belangrijk zij denken dat hun baas hun veiligheid vindt. Dit geven zij gemiddeld een 3,9 (op een vijfpuntschaal). Zie Figuur 15 voor meer informatie. Als laatste is maaltijdbezorgers ook gevraagd of het een reden is om voor hun werkgever te blijven werken al deze meer doet voor hun verkeersveiligheid. Hier staan bezorgers enigszins voor open, zo geeft de grootste groep aan hier misschien voor open te staan (32,7%). Zie Figuur 16 voor meer informatie.



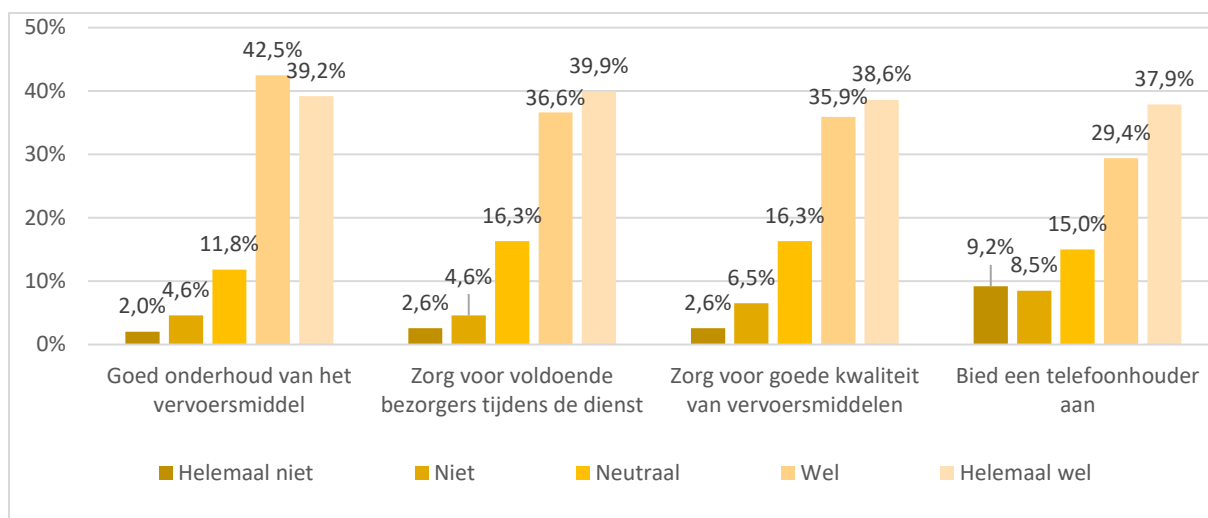
Figuur 15. Verantwoordelijkheid en veiligheid baas



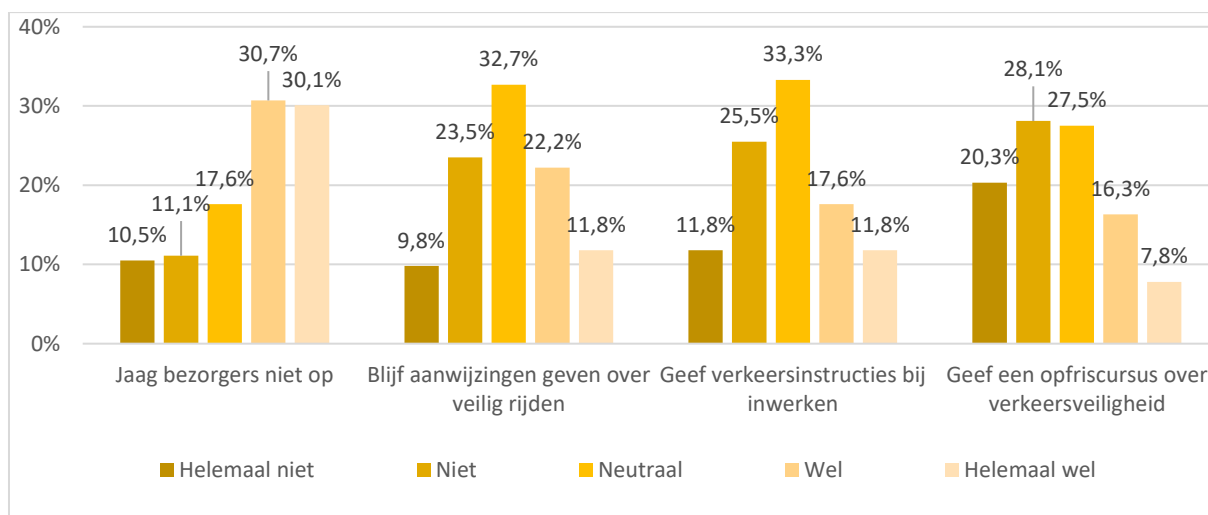
Figuur 16. Veiligheid reden om langer te blijven werken

Advies aan werkgever

Bezorgers is gevraagd om advies te geven aan hun werkgever over wat zij kunnen betekenen in de verkeersveiligheid van bezorgers. Het advies dat maaltijdbezorgers als belangrijkste tip willen geven aan hun werkgever is het belang van goed onderhoud van het vervoersmiddel. Hiervan geeft 81,7% aan het advies wel of helemaal wel te geven aan hun baas. Daarnaast zijn het hebben van voldoende bezorgers tijdens een dienst (76,5% wel of helemaal wel) en goede kwaliteit van vervoersmiddelen (74,5% wel of helemaal wel) belangrijk adviezen. Maaltijdbezorgers zien het geven van een opfriscursus over verkeersveiligheid en verkeersinstructies als minder goed advies. Zo geeft maar 24,1% van de bezorgers aan een opfriscursus wel of helemaal wel aan te raden en 29,4% de verkeersinstructies tijdens het inwerken. Zie Figuur 17 en 18 voor een overzicht van de verschillende adviezen en wat maaltijdbezorgers hier van vinden.



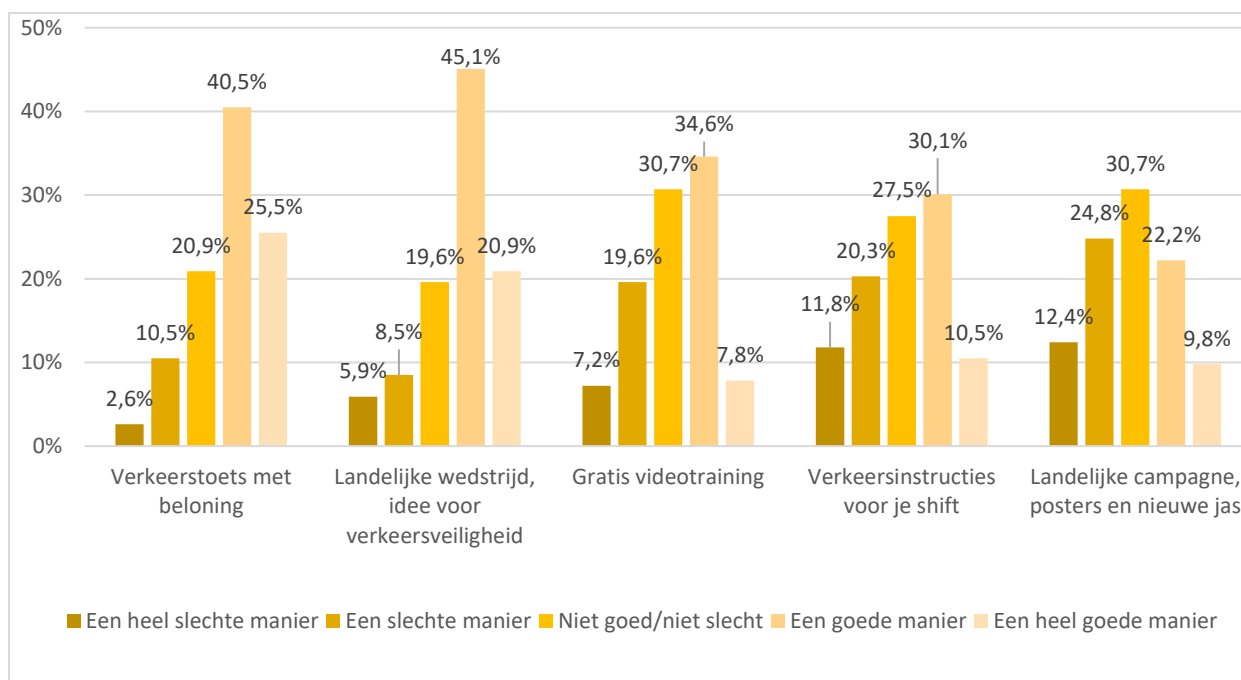
Figuur 17. Advies aan werkgever deel 1



Figuur 18. Advies aan werkgever deel 2

Werkgever initiatieven

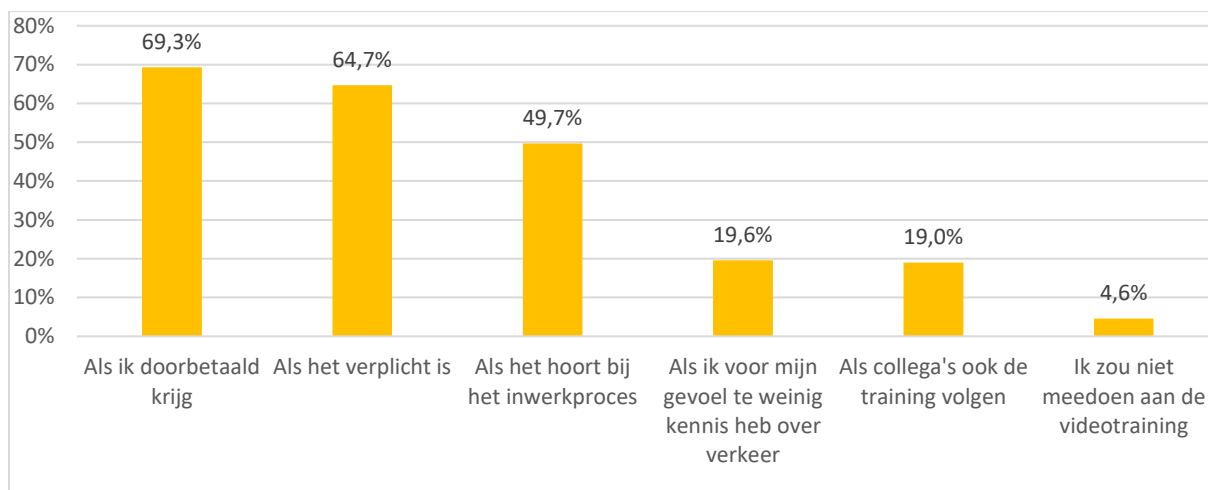
Bezorgers is gevraagd wat zij ervan zouden vinden als hun baas aan verschillende initiatieven zou meedoen om de verkeersveiligheid meer onder de aandacht te brengen. Hiervan geeft de meerderheid aan een verkeers-toets waarvoor zij een beloning krijgen op basis van hun score als meest aantrekkelijk te vinden (66% goede of hele goede manier). Daarnaast is het meedenken over verkeersveiligheid in de vorm van een landelijke wedstrijd voor het beste idee voor maaltijdbezorgers ook een aantrekkelijk idee (66% goede of hele goede manier). Het meedoen aan een nieuwe landelijke campagne zien zij als een minder aantrekkelijk idee, hierbij geeft 32% aan dit een goede of hele goede manier te vinden. Zie Figuur 19 voor een compleet overzicht.



Figuur 19. Activiteiten voor verkeersveiligheid

Uitdieping videotraining

In samenwerking met Thuisbezorgd is in een eerder project een videotraining ontwikkeld om maaltijdbezorgers te trainen op het beter inschatten van complexe verkeerssituaties en daarop te anticiperen. Maaltijdbezorgers is gevraagd wat voor hun een reden zou zijn om mee te doen aan de training. Ze geven als belangrijkste reden aan dat ze doorbetaald willen worden (69,3%). Daarnaast geven zij aan dat ze mee zouden doen als dit voor hen verplicht is (64,7%). Bijna 50% geeft aan dit te doen als het bij het inwerkproces hoort. Het hebben van te weinig kennis over het verkeer of collega's die de training ook volgen, zijn minder doorslaggevend. Een kleine groep (4,6%) geeft aan nooit mee te doen aan de videotraining. Zie Figuur 20 voor een volledig overzicht.

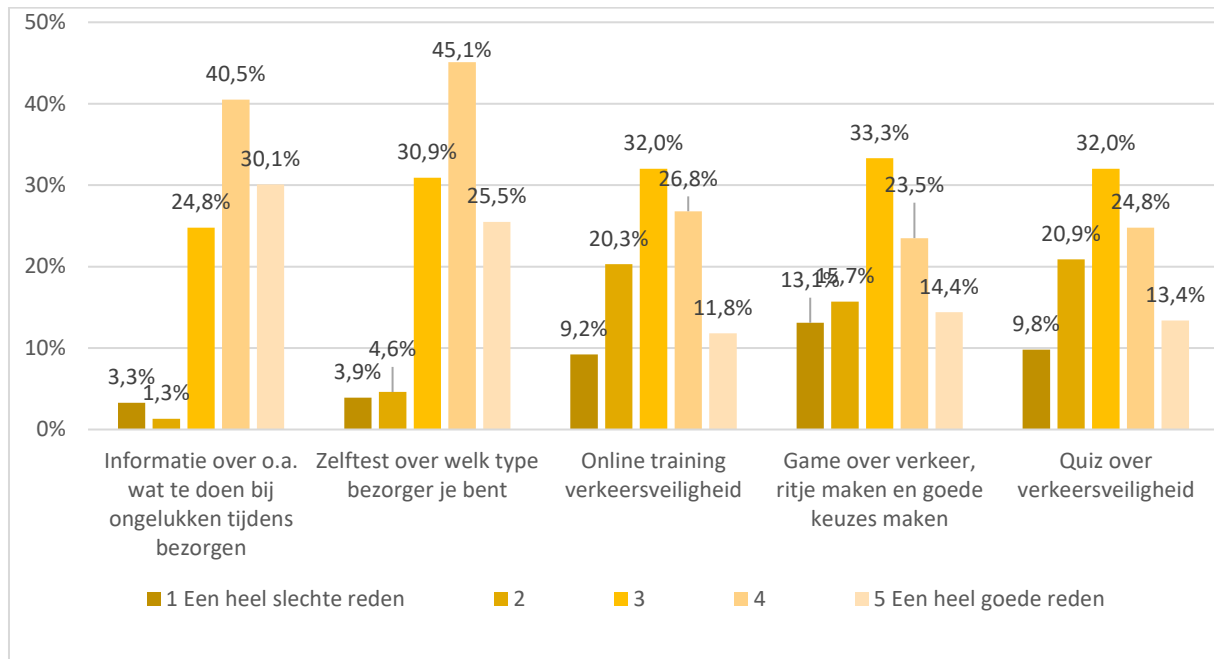


Figuur 20. Redenen voor deelname aan videotraining

Platform voor maaltijdbezorgers

Zoals genoemd in de inleiding is in dit onderzoek ook gekeken naar wat maaltijdbezorgers zou trekken naar een online platform gericht op verkeersveiligheid. Om hier achter te komen, is aan maaltijdbezorgers gevraagd wat zij op dit platform zouden willen vinden. Wat bezorgers het meeste trekt is informatie die relevant is voor hun werk, bijvoorbeeld informatie over wat te doen als zij een ongeluk krijgen (gemiddeld een 3,93 op een vijfpuntschaal). Daarnaast hebben zij ook interesse in een zelftest om te zien wat voor type bezorger zij zijn (gemiddeld

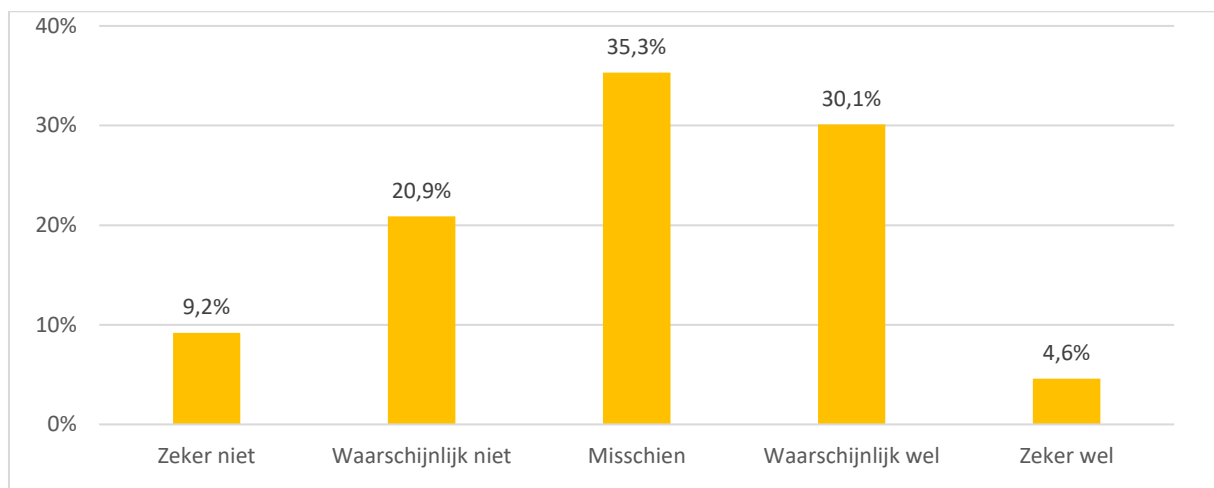
een 3,84 op een vijfpuntschaal). Over een online training zijn maaltijdbezorgers neutraler (3,12 op een vijfpuntschaal) net als een game over verkeer (3,10) en een quiz (3,09). Zie Figuur 21 voor een overzicht.



Figuur 21. Redenen voor bezoeken online platform

Platform en social media

Als laatste is aan maaltijdbezorgers gevraagd of zij op de hoogte gehouden willen worden over een online platform door middel van social media. Hierbij geven de meeste bezorgers aan misschien wel op de hoogte gehouden te willen worden (35,3%). De meningen zijn relatief verdeeld, met een gemiddelde van 3,00 op een vijfpuntschaal. Zie Figuur 22 voor een overzicht.



Figuur 22. Platform en social media

TeamAlert

jongeren met **impact**



CONCLUSIE EN AANBEVELING



Conclusie en aanbeveling

In de conclusie worden de belangrijkste resultaten van het onderzoek samengevat en wordt dieper op de resultaten ingegaan. Daarnaast wordt gekeken naar welke verbanden er zijn te vinden en wat mogelijke verklaringen zijn voor deze resultaten.

Zelfoverschatting en risico-inschatting

In dit onderzoek is naar voren gekomen dat een aanzienlijk deel van de maaltijdbezorgers betrokken is bij verkeersongelukken tijdens het werk. Gezien de gemiddeld jonge leeftijd van de maaltijdbezorgers en het feit dat de meeste pas minder dan zes maanden aan het werk zijn is dit nog zorgwekkender. Als reden voor de ongelukken waar de maaltijdbezorgers bij betrokken zijn, geven zij voornamelijk externe factoren de schuld, zoals het weer en andere weggebruikers. Dit is een groot contrast met het feit dat driekwart van de maaltijdbezorgers aangeeft zich niet altijd aan de verkeersregels te houden. Zo geeft bijvoorbeeld een kwart van de maaltijdbezorgers aan regelmatig tot heel vaak door rood te rijden.

Toch schatten de meeste maaltijdbezorgers van zichzelf in dat zij heel goed kunnen rijden. Ook geeft meer dan 90% van de bezorgers aan hun eigen veiligheid in het verkeer belangrijk te vinden. Tussen deze resultaten lijken grote tegenstrijdigheden te zitten. Deze tegenstrijdigheden komen overeen met ander onderzoek naar jonge bestuurders, in dat zij hun eigen rijvaardigheden overschatten (TeamAlert, 2021).

Het overschatten van de eigen rijvaardigheid onder maaltijdbezorgers heeft een aantal gevolgen. Ten eerste het nemen van meer risico's in het verkeer, zoals te zien is aan het grote deel van de maaltijdbezorgers dat zich regelmatig niet aan de verkeersregels houdt. Ook het overschatten van hun eigen inzicht in de verkeerssituaties is hiervan een gevolg. Dit leidt tot meer gevaarlijke situaties, doordat maaltijdbezorgers bijvoorbeeld het gedrag van andere wegdeelnemers niet goed inschatten. Ook zijn zij zich mogelijk niet bewust genoeg van de gevolgen van ongelukken en gevaarlijk gedrag.

Voertuigen

De meeste maaltijdbezorgers bezorgen op de elektrische fiets, met een kwart die bezorgen met de scooter of brommer. Een klein deel doet het voornamelijk op de normale fiets. Wat opvalt is dat van de scooter- en brommerrijders een kwart aangeeft te rijden op een voertuig dat opgevoerd is. Bij de elektrische fiets komt dit ook voor. Ongeveer een op de acht maaltijdbezorgers rijdt tijdens het werk op een opgevoerde elektrische fiets. Verder is er ook een klein percentage dat aangeeft voornamelijk te bezorgen op de scooter of brommer, maar hier geen rijbewijs voor te hebben. Wat deze resultaten nog opvallender maakt is dat de meeste maaltijdbezorgers rijden op het vervoersmiddel van de ondernemer. Dit betekent dat het rijden op opgevoerde middelen en zonder rijbewijs deels mogelijk gemaakt wordt door de ondernemers zelf.

Naast het rijden op opgevoerde voertuigen en rijden zonder rijbewijs is aan de maaltijdbezorgers ook gevraagd naar de staat en onderhoud van hun vervoersmiddel. Hieruit komt naar voren dat maaltijdbezorgers als belangrijkste advies voor werkgevers hebben om de voertuigen goed te onderhouden. Ook zorgen voor een goede kwaliteit van het vervoersmiddel is een belangrijk advies dat veel bezorgers geven aan hun werkgever. De problemen die bezorgers ervaren met het onderhoud en kwaliteit is ook terug te zien in de mate waarin zij hierover klachten hebben. Zo geeft ongeveer de helft van de maaltijdbezorgers aan problemen te ondervinden met kapotte remmen en banden in het afgelopen half jaar, waarvan een deel hier zelfs wekelijks tegenaan loopt.

Mogelijke verbetering verkeersveiligheid maaltijdbezorgers

In het onderzoek is ook gekeken naar wat mogelijk kan helpen om maaltijdbezorgers zich veiliger in het verkeer te laten gedragen. Eén van die onderdelen is het dragen van werkkleding met logo/naam van het restaurant of dienst waar de bezorger werkt. Ongeveer driekwart van de maaltijdbezorgers draagt dit soort kleding al. Een meerderheid van deze maaltijdbezorgers geeft aan dat het dragen van deze kleding tijdens het werk een reden voor hen is om meer te letten op hun verkeersgedrag. Daarnaast geeft ook 90% van de maaltijdbezorgers aan zich veiliger te voelen met deze kleding aan. Dit kan echter ook een negatief gevolg zijn, aangezien een 'te' veilig gevoel ervoor kan zorgen dat maaltijdbezorgers juist weer meer risico's gaan nemen door overschatting van hun eigen veiligheid. Dat het dragen van werkkleding met logo of naam van de werkgever de bezorgers meer

bewust kan maken van hun rijgedrag is een positieve toevoeging, echter is het mogelijke gevolg van overschatting van de eigen veiligheid.

Een ander onderdeel waar naar is gekeken is het gebruik van de mobiel tijdens het bezorgen. Bijna de helft van de maaltijdbezorgers geeft aan deze tijdens het bezorgen te gebruiken. Nog onduidelijk is welk deel dit ook tijdens het fietsen/ rijden op de scooter is. Wat echter wel terugkomt uit de resultaten is dat het aanbieden van een telefoonhouder op de fiets of scooter een advies aan werkgevers is waar meer dan de helft van de maaltijdbezorgers achter staat.

Rol van werkgever

In het onderzoek is uitgebreid gekeken naar hoe maaltijdbezorgers kijken naar de rol van hun werkgever. Ten eerste is gekeken naar de verantwoordelijkheid van ondernemers voor de verkeersveiligheid van hun maaltijdbezorgers. Twee derde van de maaltijdbezorgers vindt het (heel) belangrijk dat hun werkgever hun verantwoordelijkheid neemt voor hun verkeersveiligheid. Van de maaltijdbezorgers geeft twee derde aan dat hun werkgever hun veiligheid in het verkeer wel als belangrijk ziet. Daarnaast geeft bijna twee derde van de maaltijdbezorgers aan dat als hun baas meer zou doen voor hun veiligheid dit misschien tot zeker wel een reden voor hen zou zijn om langer daar te blijven werken. Deze resultaten kunnen voor werkgevers een extra reden zijn om meer te doen voor de verkeersveiligheid van hun bezorgers.

Als gekeken wordt naar uitleg over verkeersveiligheid van de werkgever geeft iets meer dan een derde van de maaltijdbezorgers aan dit weleens gehad te hebben. Bijna twee derde van de maaltijdbezorgers geeft aan nog nooit uitleg te hebben gekregen over veilig rijden in het verkeer. Van de maaltijdbezorgers zou ongeveer een derde (helemaal) wel het advies geven aan werkgevers op aanwijzingen te blijven geven over veilig rijden. Ook bijna een derde zou het advies geven om verkeersinstructies te geven bij het inwerken.

Advies aan werkgever

Zelf geven maaltijdbezorgers als advies aan hun werkgever om vooral meer te doen aan onderhoud van voer en goede kwaliteit van vervoersmiddelen. Daarnaast zien zij ook het zorgen voor voldoende bezorgers tijdens de dienst en het niet opjagen van bezorgers als belangrijke adviezen die zij hun werkgever willen meegeven. Daarnaast zou twee derde van de maaltijdbezorgers het aanbieden van een telefoonhouder aanraden aan hun baas.

Platform

Als laatste onderdeel is gekeken naar wat maaltijdbezorgers op een online platform voor verkeersveiligheid willen zien. Hieruit komt naar voren dat relevante informatie voor hen een belangrijke reden is om het platform te bezoeken, zoals informatie over wat te doen als zij een ongeluk meemaken. Ook hebben zij interesse in zaken zoals een zelftest over welk type bezorger zij zijn. Over zaken zoals een online training, game of quiz zijn maaltijdbezorgers neutraler. Uit de uitdieping van wat maaltijdbezorgers zou motiveren om de videotraining te doen, zijn wel een aantal punten te halen. Zo geeft een meerderheid van de maaltijdbezorgers aan dat zij wel zouden meedoen aan een videotraining, als zij hiervoor doorbetaald krijgen of als deze verplicht is. Het zou kunnen dat dit ook redenen zijn om aan andere interventies mee te doen, die de verkeersveiligheid van maaltijdbezorgers kunnen verbeteren. Hierbij moet echter per interventie gekeken worden of dit een geschikte manier is.

Aanbevelingen

Uit dit onderzoek volgen een aantal aanbevelingen om de verkeersveiligheid van maaltijdbezorgers te verbeteren. Ten eerste kan de doelgroep maaltijdbezorgers meer bewust gemaakt worden over hun gedrag en de risico's die hierbij horen. Hierbij kan nadrukkelijk ingespeeld worden op de risicoperceptie van de maaltijdbezorgers. De online training gericht op gevaarherkenning sluit hierop aan door maaltijdbezorgers zelf te laten ervaren waar de verkeersrisico's zitten en hoe daarmee om te gaan. Daarnaast is meer aandacht gewenst voor de situatie van maaltijdbezorgers, zoals het feit dat deze doelgroep voornamelijk uit jonge jongens bestaat en vaak bezorgen in drukke stedelijke gebieden. Dat vergroot de kans op risicovolle situaties.

De tweede aanbeveling is het aanbieden van goed materiaal, telefoonhouders en het onderhouden van materiaal. Door het aanbieden van goed materiaal is het mogelijk om ongelukken door gebrekkig materiaal te voorkomen. Daarnaast helpt het standaard gebruiken van telefoonhouders voor minder afleiding van de

maaltijdbezorgers tijdens het bezorgen. Verder kan het van tevoren uitstippelen van de route helpen bij het minder gebruik maken van de telefoon. Als maaltijdbezorgers bijvoorbeeld standaard tijd krijgen om de route te bekijken, kan dit hen al helpen om meer focus te hebben voor het verkeer.

Dit onderzoek geeft naast aanbevelingen voor de algemene aanpak van verkeersveiligheid onder maaltijdbezorgers ook handvatten voor het platform. Ten eerste geven de resultaten aan dat er verbetering mogelijk is in het gedrag van maaltijdbezorgers. De risicoperceptie verhogen, meer kennis over verkeersveiligheid en praktische zaken rondom maaltijdbezorging (wat te doen bij betrokkenheid bij een ongeluk) kunnen op het platform worden behandeld. Daarnaast ligt er veel ruimte voor werkgevers om meer te doen met de verkeersveiligheid van hun werknemers. Uit het eerdere kwalitatieve onderzoek komt naar voren dat werkgevers geen goed beeld hebben hoe ze dit kunnen oppakken. De tips die de maaltijdbezorgers noemen, kunnen worden gebruikt om werkgevers meer houvast te bieden. Daarnaast is het interessant om werkgevers in te laten zien dat investeren in verkeersveiligheid mogelijk leidt tot het behouden van personeel.

Concluderend is meer aandacht voor verkeersveiligheid onder maaltijdbezorgers zeer gewenst. Een deel van de maaltijdbezorgers geeft aan zich risicovol te gedragen in het verkeer en is betrokken bij ongelukken. Er is winst te behalen in bewustwording van risicogedrag en het stimuleren van het gewenste (veilige) bezorggedrag. Voor werkgevers ligt dit voornamelijk bij het vooropstellen van de verkeersveiligheid van zijn bezorgers en dit uit te dragen in woord en daden.

TeamAlert

jongeren met **impact**



LITERATUURLIJST



Literatuurlijst

ABN AMRO (2021). Consumentenonderzoek ABN AMRO: Maaltijdbezorging in de lift. Geraadpleegd via <https://www.abnamro.nl/nl/zakelijk/insights/sectoren-en-trends/leisure/maaltijdbezorging-in-de-lift.html>

FNV (2019). Maaltijdbezorgers verdienen beter. Geraadpleegd via: <https://userfiles.mailswitch.nl/files/1284-758506239266985e8e4957b36facd0c2.pdf>

RTL Nieuws (2019a). Elke week een maaltijdbezorger gewond naar het ziekenhuis. Geraadpleegd via: <https://www.rtlnieuws.nl/nieuws/nederland/artikel/4667831/twee-keer-week-ongeluk-met-maaltijdbezorger-zorgen-bij-inspectie>

RTL Nieuws (2019b). Minderjarigen zijn niet geschikt als maaltijdbezorgers. Geraadpleegd via: <https://www.rtlnieuws.nl/nieuws/nederland/artikel/4582146/minderjarigen-zijn-niet-geschikt-als-maaltijdbezorgers>

TeamAlert (2021). Factsheet jongeren als kwetsbare verkeersdeelnemers. Geraadpleegd via: <https://teamalert.nl/media/pcjiv10u/factsheet-jongeren-als-kwetsbare-verkeersdeelnemers.pdf>

Bijlagen

Bijlage A: Vragenlijst maaltijdbezorgers

1. Hoe oud ben je?

2. Werk jij op dit moment als maaltijdbezorger?

- Ja
- Nee → einde onderzoek

2. Met welk vervoersmiddel bezorg jij weleens maaltijden? Er zijn meerdere antwoorden mogelijk.

- Snorfiets (met een blauw kenteken)
- Brommer / scooter (met een geel kenteken)
- Elektrische fiets
- Fiets
- Geen van bovenstaande (exclusie antwoord → einde onderzoek)

3. Met welk vervoersmiddel bezorg jij het vaakst maaltijden?

- Snorfiets
- Scooter/brommer
- Elektrische fiets
- Fiets

4. Is jouw [vervoersmiddel vraag 3] opgevoerd? (niet voor degenen die fiets hebben aangevinkt bij vraag 3)

- Ja
- Nee

5. Wie is de eigenaar van de [vervoersmiddel vraag 3] waarmee jij maaltijden bezorgd?

- Ikzelf
- Mijn werkgever

6. Ik ben in dienst van...

- Deliveroo
- Thuisbezorgd
- Ubereats
- Een lokale ondernemer / restauranteigenaar
- Anders, namelijk...

7. Hoe lang werk je als maaltijdbezorger? Op dezelfde pagina als vorige vraag

- 1-3 maanden
- 3-6 maanden
- 6-12 maanden
- 1-2 jaar
- meer dan 2 jaar

8. Hoe krijg je voor je werk als maaltijdbezorger betaald? Op dezelfde pagina als vorige vraag

- Ik krijg betaald per uur
- Ik krijg betaald per bestelling
- Anders, namelijk...

9. Geef aan hoe tevreden je bent met de volgende dingen (heel ontevreden – heel tevreden)

- De sfeer op mijn werk
- Hoeveel ik betaald krijg
- De tijd die ik krijg om mijn bestellingen op te halen en te bezorgen
- De kwaliteit van mijn [vervoersmiddel vraag 3]

10. Hoe vaak heb jij in de afgelopen 6 maanden last gehad van kapotte onderdelen aan je [vervoersmiddel vraag 3]? Geef per onderdeel aan hoe vaak ze kapot waren. (één keer per week – één keer per twee weken – één keer per maand – één keer per 3 maanden – één keer per 6 maanden)

- Bel/toeter (claxon)
- Verlichting
- Banden
- Ketting (alleen als vervoersmiddel vraag 4 een (elektrische) fiets is)
- Remmen

11. Bezorg jij maaltijden met kleding/een vervoersmiddel waar het logo of de naam van het restaurant op staat?

- Ja
- Nee

11. In hoeverre ben je het eens met de volgende stellingen (helemaal mee oneens – helemaal mee eens)

- Ik rijd om maaltijden te bezorgen weleens zonder rijbewijs op de scooter/brommer/snorfiets (alleen als vervoersmiddel vraag 4 een snorfiets of scooter/brommer is)
- Tijdens het bezorgen heb ik weleens mijn mobiel in mijn hand
- Ik voel me veilig als ik tijdens het bezorgen het logo/de naam van mijn werk of restaurant op mijn kleding of [vervoersmiddel vraag 3] draag.
- Ik neem meer risico als ik tijdens het bezorgen **niet** het logo/de naam van mijn werk of restaurant op mijn kleding of [vervoersmiddel vraag 3] draag.

12. Ben je weleens betrokken geweest bij een verkeersongeluk tijdens het werken? Denk hierbij aan een aanrijding, een botsing tegen een object (zoals een lantaarnpaal) of stilstaand voertuig, uitglijden, etc.

- Ja
- Nee → vraag 14

13. Wat heeft ervoor gezorgd dat jij betrokken bent geweest bij een verkeersongeluk tijdens het werken? Er zijn meerdere opties mogelijk.

- er was iets kapot aan mijn [vervoersmiddel vraag 3]
- andere weggebruikers letten niet op
- ik was afgeleid
- het weer was slecht
- ik nam risico's tijdens het rijden
- anders, namelijk...

14. Hoe vaak heb je in de afgelopen 3 maanden de volgende dingen gedaan? (nooit – soms – regelmatig – vaak – erg vaak)

- over de stoep rijden
- over een wegdeel rijden waar dat niet mag
- te snel rijden
- slingeren
- stunts met [vervoersmiddel vraag 3]
- slippen met [vervoersmiddel vraag 3]
- door rood rijden
- geen voorrang verlenen aan andere weggebruikers

15. In hoeverre ben je het eens met de volgende stellingen (helemaal mee oneens – helemaal mee eens)

- Ik vind mijn eigen veiligheid in het verkeer belangrijk
- Ik vind dat ik goed kan rijden
- Ik voel mij veilig op de weg
- het dragen van kleding met de naam van mijn werk er op is een reden voor mij om meer te letten op hoe ik mij in het verkeer gedraag.

16. Welke van de volgende dingen is voor jou een reden om je niet aan de verkeersregels te houden?

- het is rustig op de weg
- de verkeerssituatie is bekend
- ik kan de risico's inschatten
- geen tijd willen verliezen
- uit verveling
- door het gedrag van ander wegverkeer
- omdat ik goed kan rijden
- anders, namelijk...

17. Welke van de volgende dingen is voor jou een reden om je wél aan de verkeersregels te houden? Er zijn meerdere antwoorden mogelijk.

- zodat ik geen schade maak
- zodat ik geen ongeluk krijg
- omdat andere weggebruikers zich aan de verkeersregels houden
- omdat ik het visitekaartje ben van het restaurant
- om boetes te voorkomen
- om maaltijden netjes te bezorgen bij de klant
- zodat ik positieve recensies of fooi krijg van de klant
- omdat mijn baas dat wil
- anders, namelijk...

18. De kans dat ik een boete krijg tijdens het bezorgen is...

- heel klein – heel groot

19. Als ik een boete krijg tijdens het bezorgen, wie betaalt die boete dan?

- Ikzelf
- mijn baas
- mijn ouders
- weet ik niet/ik heb nog nooit een boete gehad
- iemand anders, namelijk...

20. Hoe ervaar jij de drukte in jouw bezorggebied?

- heel rustig – heel druk

21. Stel, jij moet aan jouw baas een tip geven over hoe hij/zij ervoor zorgt dat jij je veiliger gedraagt op de weg. Welke tip geef jij aan je baas? Open vraag.

22. In hoeverre zou jij het volgende advies geven aan je baas? (helemaal niet – niet – neutraal – wel – helemaal wel):

- zorg voor een goede kwaliteit van het vervoersmiddel
- zorg voor het onderhoud van het vervoersmiddel
- geef verkeersinstructies bij het inwerken
- blijf aanwijzingen geven over veilig rijden
- zorg voor voldoende bezorgers tijdens een dienst
- jaag bezorgers niet op
- bied een telefoonhouder aan
- geef een opfrustraining over het verkeer

23. Hoe belangrijk vindt jouw baas jouw veiligheid in het verkeer?

- heel onbelangrijk – heel belangrijk

23b Hoe belangrijk vindt jij het dat je baas zijn verantwoordelijkheid neemt met jouw veiligheid?

- heel onbelangrijk – heel belangrijk

24. Heeft jouw baas jou weleens uitleg gegeven over veilig rijden in het verkeer? Op dezelfde pagina als vorige vraag

- Ja
- Nee

25. Stel je baas wil dat jij als bezorger zo veilig mogelijk onderweg bent. Wat is een goede manier om dit te doen? (een heel slechte manier – een heel goede manier)

- Je mag gratis een online videotraining volgen. Hierin ervaar je hoe je beter risico's kan inschatten in het verkeer. De training is 30 minuten en je kan zelf bepalen wanneer je het doet.
- Je werkgever doet mee aan een landelijke campagne 'wij bezorgen veilig'. Hij hangt posters op in het restaurant met die tekst. En jij krijgt een nieuwe jas voor tijdens het bezorgen met daarop 'ik rijd veilig'
- Je werkgever geeft voordat je shift begint instructies over hoe je veilig maaltijden kan bezorgen.
- Je werkgever doet mee aan een landelijke wedstrijd. Om de wedstrijd te winnen moet de werkgever en zijn team van bezorgers het beste idee insturen om de verkeersveiligheid te verbeteren. De prijs is een uitje voor het hele team en een cadeaubon per bezorger.
- Je werkgever biedt een verkeerstoets aan. Als bezorger wordt je getest op je kennis over het verkeer. Hoe hoger je score, hoe hoger de beloning.

26. Stel jouw baas kiest voor het aanbieden van de online videotraining van 30 minuten. Wat maakt dat je mee zou doen?

- Als het verplicht is
- Als ik doorbetaald krijg
- Als mijn collega's de training ook volgen
- Als het hoort bij het inwerkproces
- Als ik voor mijn gevoel te weinig kennis heb over het verkeer
- Anders, namelijk...
- Ik zou niet meedoen aan de videotraining, omdat ...

27. Stel jouw baas doet meer om je verkeersveiligheid te verbeteren, zou dit een reden voor jou zijn om langer bij deze baas te blijven werken?

Zeker niet / waarschijnlijk niet / misschien / waarschijnlijk wel – zeker wel

28. Stel er wordt een online website opgezet over verkeersveiligheid. Wat zou voor jou een reden zijn om deze website te bezoeken?

(een heel slechte reden – een heel goede reden)

- Informatie over zaken zoals: ik krijg een ongeluk tijdens werk, wat nu?
- Game over verkeer: ritje maken en de goede keuzes maken.
- Online trainingen over hoe je het beste voor je eigen verkeersveiligheid kan zorgen.
- Quiz over verkeersveiligheid.
- Zelftest over wat voor type bezorger je bent, met tips specifiek voor jou.

29. Heb je zelf nog ideeën over wat voor jou een goede reden zou zijn om deze website te bezoeken?

Open antwoord

30. Stel er wordt een online website opgezet over verkeersveiligheid. In hoeverre zou je via sociale media op de hoogte gehouden willen worden van nieuwe ontwikkelingen of nieuws?

Zeker niet / waarschijnlijk niet / misschien / waarschijnlijk wel – zeker wel

31. Hoe oud ben je? Invulveldenvraag, getal

32. Ik ben een... Op dezelfde pagina als vorige vraag

- Man
- Vrouw
- Ik pas niet in een hokje

33. Waar woon je? Op dezelfde pagina als vorige vraag

- Provincie Zuid-Holland -> verwijzing naar vraag 29. Waar in Zuid-Holland woon je?
- Provincie Groningen
- Provincie Friesland
- Provincie Drenthe
- Provincie Overijssel
- Provincie Flevoland
- Provincie Gelderland
- Provincie Utrecht
- Provincie Noord-Holland
- Provincie Zeeland
- Provincie Noord-Brabant
- Provincie Limburg

34. Waar in Zuid-Holland woon je?

Open antwoord

Bijlage B: Overzicht prevalentie klachten per onderdeel.

