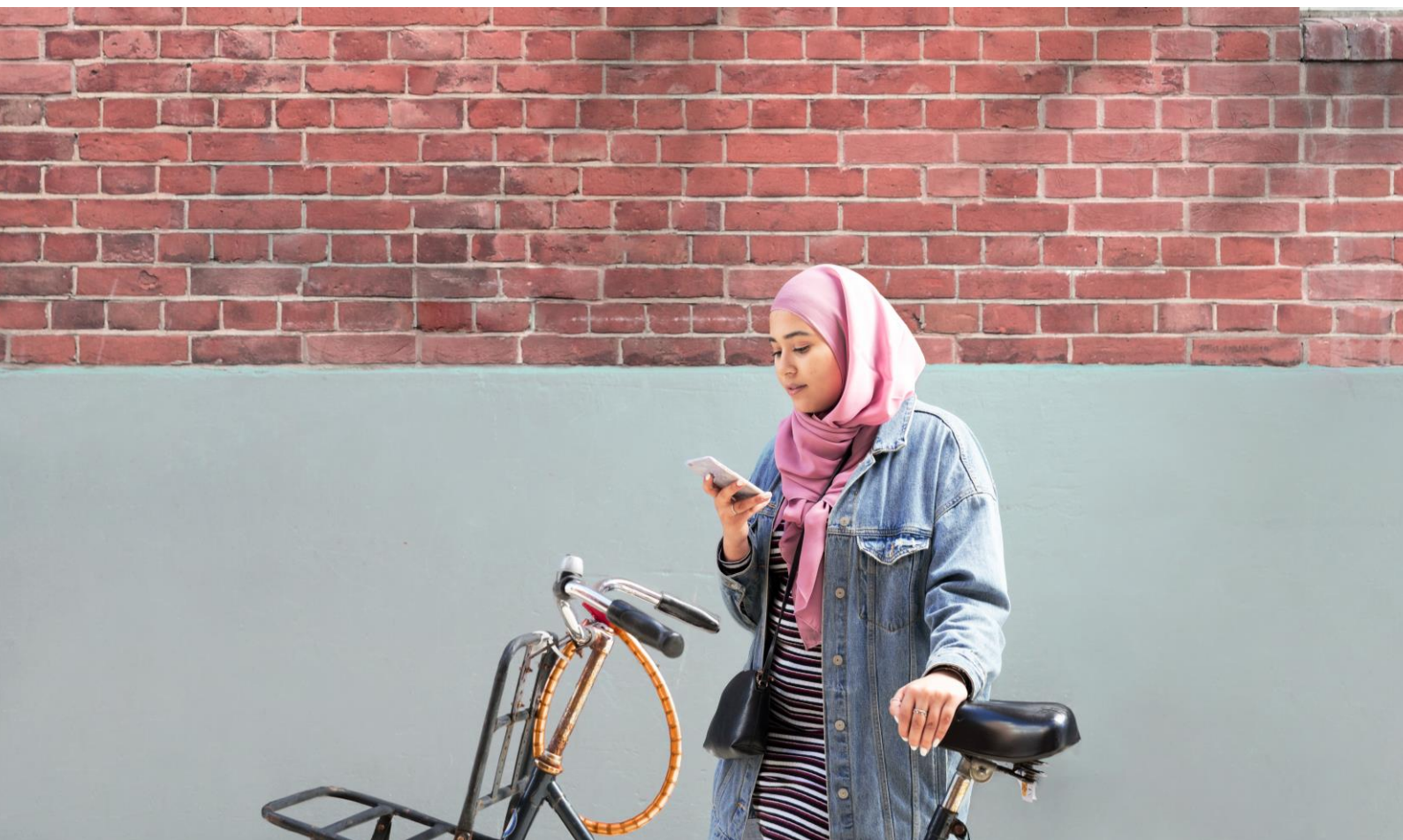
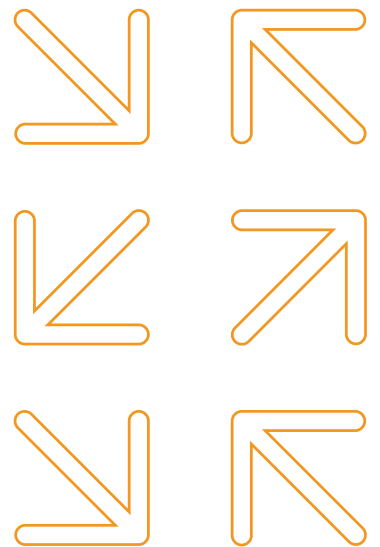


Afleiding op de fiets

Een onderzoek naar afleidingsvormen bij kinderen
en (jong)volwassen fietsslachtoffers



Over VeiligheidNL

VeiligheidNL is hét kenniscentrum voor letselpreventie. Wij zetten ons in om het leven van mensen veilig(er) te maken door veilig gedrag in een veilige omgeving te stimuleren.

Veiligheid is niet vanzelfsprekend. Het is het resultaat van onderzoek, van wetenschap, van interventies, van gedrag. Wij richten ons op de meest voorkomende en meest ernstige letsels, waar preventie belangrijk én mogelijk is. Dit doen we vanuit de thema's Kinderveiligheid, Valpreventie, Gezond gehoor, Sportblessurepreventie, Verkeersveiligheid en Productveiligheid.

We werken in een doelgerichte cyclus aan onderzoek, strategie- en interventie-ontwikkeling, implementatie en evaluatie. Relevante kennis en inzichten zetten wij om in hoogwaardige gedragsinterventies en slimme veiligheidsoplossingen en we verbinden wetenschappelijke inzichten met de dagelijkse praktijk. En, dat doen we niet alleen. We werken samen met partners en professionals en samen strijden we voor maximale impact.

Voor de monitoring van letsels werken we met ons eigen Letsel Informatie Systeem (LIS). Een uniek systeem dat letsels registreert bij een representatieve steekproef van Spoedeisende-Hulpafdelingen van ziekenhuizen in Nederland.

Veiligheid is niet per ongeluk.

Afleiding op de fiets

Een onderzoek naar afleidingsvormen bij kinderen en (jong)volwassen fietsslachtoffers

Rapport 994

Projectnummer 47.0014

Kim Houwaart

Manon van Dijk

Mariëlle Hermans

Marjolein Versteeg

Uitgegeven door

VeiligheidNL

Postbus 75169

1070 AD Amsterdam

www.veiligheid.nl

november 2023

Inhoudsopgave

| | Pagina | |
|----------|---|-----------|
| 1 | Inleiding | 2 |
| 1.1 | Achtergrond | 2 |
| 1.2 | Opdrachtoomschrijving | 2 |
| 1.3 | Onderzoeksvragen | 3 |
| 2 | Resultaten LIS analyses 10-14 jaar | 4 |
| 2.1 | Welke vormen van afleiding waren aanwezig bij 10-14-jarige fiets-slachtoffers? | 4 |
| 2.2 | Wat is de omvang van het probleem? | 6 |
| 2.3 | Wat zijn kenmerken van kinderen en ongevallen indien er sprake is geweest van een fietsongeval waarvoor het slachtoffer behandeld is op een SEH-afdeling? | 8 |
| 2.4 | Is de problematiek anders voor basisschoolleerlingen ten opzichte van middelbare school leerlingen? | 9 |
| 3 | Conclusie 10-14-jarigen | 12 |
| 4 | Gezamenlijk besluit vervolgonderzoek | 14 |
| 5 | Resultaten LIS analyses 12-34 jaar | 15 |
| 5.1 | Afleiding onder 12-34-jarigen | 15 |
| 5.2 | Soorten afleiding | 15 |
| 6 | Vertaling Utrechtse context | 17 |
| 7 | Verantwoording | 18 |
| 7.1 | Onderzoeksopzet | 18 |
| 7.2 | Onderzoekspopulatie | 18 |
| 7.3 | Definitie afleiding in dit rapport | 18 |
| | Bijlage 1 - Literatuurstudie | 20 |
| | Bijlage 2 - Doelgroeponderzoek 10-14 jaar | 30 |



Samenvatting

Het doel van dit onderzoek is om inzicht te krijgen in hoe vaak afleiding voorkomt als (mede)oorzaak van een fietsongeval en om welke vormen van afleiding het gaat. Met deze informatie kan de provincie Utrecht beoordelen of hun inzet op het voorkomen van afleiding op dit moment voldoende is, of dat er extra maatregelen nodig zijn.

Afleiding komt vaak voor, maar lijkt een onbewust proces

Afleiding op de fiets komt regelmatig voor onder kinderen en (jong)volwassenen t/m 34 jaar. Meer dan de helft (57%) van de fietsslachtoffers was afgeleid ten tijde van het ongeval. Slachtoffers lijken zich vaak niet bewust zijn van mogelijke afleiding tijdens het fietsen. Ze waren namelijk vaak met iets anders bezig op de fiets ten tijde van hun ongeval, terwijl dit in de meeste gevallen niet expliciet door hen als afleiding werd herkend.

Afleiding door mobielgebruik onder slachtoffers is zeldzaam

Slechts drie procent van de 12 t/m 34 jarigen gaf aan dat hun fietsongeval (mede) was ontstaan door afleiding door mobielgebruik of het gebruik van een fietscomputer. Andere bezigheden op de fiets zoals muziek luisteren, praten met iemand anders of in gedachten verzonken zijn kwamen vaker voor, maar werden door de slachtoffers dus niet expliciet aangegeven als afleiding. Er is hierbij weinig verschil tussen leeftijdsgroepen.

De Utrechtse context

Door in te zetten op preventieve maatregelen tegen afleiding op de fiets, verwachten we dat in de provincie Utrecht honderden fietsslachtoffers voorkomen kunnen worden. De marge die we aanhouden ligt tussen de 600-2.000 fietsslachtoffers, waarvan naar verwachting 1 op de 3 jonger is dan 35 jaar. NB: deze schatting berust op aannames en kent limitaties (zie Hoofdstuk 6).

Aanbevelingen

1. Maak duidelijk wat afleiding is

Gedrag is vaak onbewust en jongeren en (jong)volwassenen zullen daardoor niet altijd herkennen dat zij afgeleid zijn in het verkeer. Om afleiding onder deze doelgroepen te voorkomen adviseren we om duidelijk te maken naar de doelgroep wat er onder afleiding in het verkeer wordt verstaan en dat dit méér is dan alleen mobielgebruik (zie resultaten LIS analyses Hoofdstuk 5).

2. Houd bij het aanpassen of creëren van maatregelen rekening met de omgeving

We raden aan om bij aanvullende maatregelen rekening te houden met de rol van ouders, verschillen tussen de basisscholieren en middelbare scholieren, en verschillen in fietsgedrag door cultuur en/of een andere sociaaleconomische positie (zie Doelgroeponderzoek Bijlage 2).

3. Kijk verder dan het mobielgebruik op de fiets

Voor alle leeftijdsgroepen geldt dat mobielgebruik slechts één van de afleidingsvormen is die we zien bij fietsslachtoffers ten tijde van het ongeval. Andere vormen die vaker lijken voor te komen, zoals muziek luisteren/koptelefoongebruik verdienen meer aandacht, met name onder middelbare scholieren. Aanvullend onderzoek - onder andere met een controlegroep - is nodig om te beoordelen of en hoe muziek luisteren een risico vormt.



1 Inleiding

1.1 Achtergrond

Afleiding op de fiets is complex en kent uiteenlopende verschijningsvormen. Meestal denkt men bij afleiding in het verkeer aan mobielgebruik, maar er zijn meer vormen van afleiding die zorgen voor onveilige verkeerssituaties. Uit literatuuronderzoek (zie bijlage 1) blijkt bijvoorbeeld dat 6-12-jarige fietsslachtoffers ten tijde van hun ongeval voornamelijk bezig waren met praten of in gedachten verzonken waren¹. Dit kwam vaker voor dan mobielgebruik. Echter, laat andere literatuur zien dat het gebruik van de mobiele telefoon toch ook een veelvoorkomende vorm van afleiding kan zijn en kan leiden tot verkeersongevallen. De cijfers over de impact hiervan lopen sterk uiteen^{2,3}. Ondanks de wisselende bevindingen over de meest voorkomende verschijningsvormen van afleiding en de impact hiervan op de fietsveiligheid, is het wel duidelijk dat jonge fietsslachtoffers vaker bezig zijn met andere activiteiten op de fiets ten tijde van het ongeval dan volwassenen². Er lijkt bij hen dus vaker sprake van afleiding op de fiets.

De provincie Utrecht wil graag weten hoeveel fietsslachtoffers waren afgeleid ten tijde van het ongeval en om welke vormen van afleiding het gaat. Met die informatie kunnen zij beoordelen of hun inzet op het voorkomen van afleiding op dit moment voldoende is, of dat er extra maatregelen nodig zijn.

Afleiding is in dit onderzoek gedefinieerd als *'Een verschuiving van aandacht, weg van de handelingen die cruciaal zijn voor een veilige uitoefening van de fietstaak, naar een andere activiteit'*.⁴

1.2 Opdrachtoomschrijving

In opdracht van de provincie Utrecht onderzocht VeiligheidNL afleiding op de fiets onder jongeren en (jong)volwassenen. Hiervoor is eerst afleiding bij 10-14-jarige fietsers onderzocht. Een interessante doelgroep, omdat deze kinderen in een overgangsfase zitten van basisschool naar middelbare school. Een periode waarin nieuwe gewoonten zich vormen, waardoor er ruimte ontstaat voor het aanleren van nieuwe en veilig gedrag op de fiets. Op basis van de uitkomsten voor 10-14 jarigen zijn na overleg ook de leeftijdsgroepen 12-17 jaar, 18-24 jaar en 25-34 jaar onderzocht.

¹ Van der Does, H., Krul, I., & Klein Wolt, K. (2023). *Fietsongevallen 6-14 jarigen: Risico's en oorzaken*. VeiligheidNL.

² Krul, I., Valkenberg, H., Asscherman, S., Stam, C., & Klein Wolt, K. (2022). *Fietsongevallen en snor-/bromfietsongevallen in Nederland*. VeiligheidNL.

³ Van der Kint, S. T., & Mons, C. (2021). *Interpolis Barometer 2021: Vragenlijststudie mobielgebruik in het verkeer*. SWOV.

⁴ TeamAlert (2022). Factsheet jongeren en afleiding. https://teamalert.nl/media/gvsljga5/2022_factsheet-tekst-jongeren-en-afleiding.pdf



1.3 Onderzoeksvragen

De initiële onderzoeksvraag was: "Wat is er bekend over afleiding op de fiets onder 10-14-jarigen?"

1. Welke vormen van afleiding waren aanwezig bij 10-14-jarige fietsslachtoffers?
2. Wat is de omvang van het probleem?
3. Wat zijn kenmerken van kinderen en ongevallen indien er sprake is geweest van een fietsongeval waarvoor het slachtoffer behandeld is op een SEH-afdeling?
4. Is de problematiek anders voor basisschoolleerlingen ten opzichte van middelbare school leerlingen?

Naast 10-14-jarigen is afleiding ook voor andere leeftijdsgroepen in kaart gebracht, namelijk: 12-17-jarigen, 18-24-jarigen en 25-34-jarigen. Deelvragen hierbij waren:

1. Hoe vaak komt afleiding voor onder 12-17-jarige, 18-24-jarige en 25-34-jarige fietsslachtoffers?
2. Welke vormen van afleiding komen voor onder 12-17-jarige, 18-24-jarige en 25-34-jarige fietsslachtoffers?



2 Resultaten LIS analyses 10-14 jaar

2.1 Welke vormen van afleiding waren aanwezig bij 10-14-jarige fietsslachtoffers?

2.1.1 Vormen van afleiding

Van alle 10-14-jarige fietsslachtoffers (n=167) hebben wij 29 respondenten geïdentificeerd, waarbij er sprake was van afleiding ten tijde van het ongeval. Dit betekent dat afleiding een rol speelde in **17%** van de fietsongevallen binnen de doelgroep.

De vormen van afleiding die het meeste voorkomen onder 10-14-jarige fietsslachtoffers zijn het **praten met anderen** (24%) en **achteromkijken** (21%). Opvallend is dat mobielgebruik bij maar 7 procent van de afgeleide fietsslachtoffers voorkwam (zie tabel 2.1). Als we kijken naar de totale groep 10-14-jarige fietsslachtoffers was het aandeel mobielgebruik slechts 1 procent. Mobielgebruik lijkt hiermee geen grote rol te spelen bij fietsongevallen.

Tabel 2.1 De verschillende vormen van afleiding onder fietsslachtoffers die de SEH bezochten na een fietsongeval

| Vorm van afleiding | Aantal | Totaal %* |
|--|--------|-----------|
| Ik praatte met iemand met wie ik samen reed | 7 | 24% |
| Ik keek achterom | 6 | 21% |
| Muziek aan het luisteren/had een koptelefoon op | 3 | 10% |
| Ik werd afgeleid door geluid (bijv. sirene, optrekkende auto, etc.) | 3 | 10% |
| Iets aanpakken/vasthouden | 3 | 10% |
| Handeling aan fiets | 3 | 10% |
| Met losse handen fietsen | 3 | 10% |
| Mobielgebruik | 2 | 7% |
| Ik was in gedachten verzonken | 2 | 7% |
| Ik keek naar iets wat zich naast de weg bevond (bijv. natuur, reclameborden, etc.) | 2 | 7% |
| Ik werd afgeleid door ander verkeer | 2 | 7% |
| Overige afleiding | 3 | 10% |

*Respondenten konden meerdere oorzaken aangeven, percentages tellen meer dan 100% (n=29).

Bron: LIS-vervolgonderzoek Fietsongevallen en snor-/bromfietsongevallen in Nederland (2021), Letsel Informatie Systeem, VeiligheidNL

2.1.2 Mobielgebruik op de fiets

Ook het algemeen mobielgebruik van 10-14-jarigen op de fiets (dus ook onder niet-slachtoffers) is laag. Van de 10-14-jarigen uit de referentiegroep geeft 19 procent aan wel eens hun mobiel op de fiets te gebruiken (strafbaar, met de mobiel in de hand). Daarentegen **gebruikt 81 procent de mobiele telefoon nooit** op de fiets (zie figuur 2.1 en tabel 2.2). Als het mobieltje wordt gebruikt

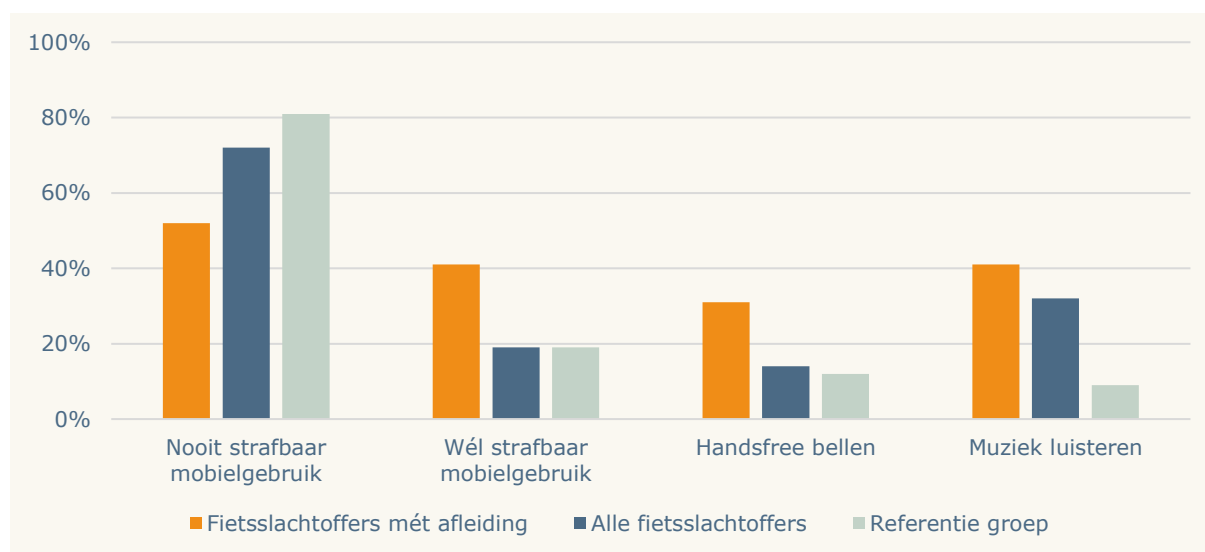


is dit volgens de 10-14-jarigen gedurende 0 tot 20 procent van de tijd dat zij fietsen. Slechts een enkeling gebruikt de mobiel meer dan dat.

Als wij de referentiegroep vergelijken met fietsslachtoffers van dezelfde leeftijd zien wij eenzelfde beeld. Bij hen gebruikt 72 procent nooit de mobiele telefoon op de fiets. Mobielgebruik op de fiets lijkt dus niet direct een rol te spelen bij het ontstaan van fietsongevallen. Als we echter kijken naar **muziek luisteren** op de fiets is er wel een aanzienlijk verschil. In de referentiegroep luistert 9% wel eens naar muziek op de fiets. Bij 10-14-jarige fietsslachtoffers is dat ruim drie keer zo veel met 32% (zie figuur 3.1). Dit kan duiden op muziek luisteren als een mogelijk risicogedrag onder jonge fietsers.

Tot slot, als wij de referentiegroep vergelijken met 10-14-jarigen die afgeleid waren tijdens hun fietsongeval zien wij wel een opvallend verschil in het algemeen mobielgebruik op de fiets. Zowel strafbaar mobielgebruik als handsfree mobielgebruik ligt bij deze groep hoger (zie figuur 3.1 en tabel 2.2). Ditzelfde geldt voor het luisteren van muziek met koptelefoon op de fiets. De slachtoffers die afgeleid zijn gebruiken dus wel vaker hun telefoon, maar dit lijkt niet direct een rol te spelen bij het ontstaan van ongevallen. Gezien de kleine groep afgeleide fietsslachtoffers (n=29) is niet uit te sluiten dat dit hogere mobielgebruik een toevalsbevinding is.

Figuur 2.1 Elektronica gebruik op de fiets onder 10-14-jarigen*



*Respondenten konden meerdere vormen van mobielgebruik aangeven, percentages tellen meer dan 100%.

De referentiegroep (n=277) bevat 10-14-jarigen die in 2020-2021 geen fietsongeval hadden. De fietsslachtoffers (n=167) bevat 10-14-jarigen die de SEH bezochten na een fietsongeval.

Bron: LIS-vervolgonderzoek Fietsongevallen en snor-/bromfietsongevallen in Nederland (2021), Letsel Informatie Systeem, VeiligheidNL; Kantar 2020.

**Tabel 2.2 Elektronica gebruik op de fiets onder 10-14-jarigen**

| Activiteit | Aantal referentie groep ^a (n=277) | Totaal %* referentie groep | Aantal fiets-slachtoffers ^b (n=167) | Totaal %* fiets-slachtoffers | Aantal afgeleide fiets-slachtoffers (n=29) | Totaal %* afgeleide fiets-slachtoffers |
|---|--|----------------------------|--|------------------------------|--|--|
| Nooit strafbaar mobielgebruik | 224 | 81% | 120 | 72% | 15 | 52% |
| Wel strafbaar mobielgebruik | 53 | 19% | 31 | 19% | 12 | 41% |
| Whatsappen/chatten/sms'en | 23 | 8% | 19 | 11% | 9 | 31% |
| Telefoneren (handheld) | 31 | 11% | 15 | 9% | 8 | 28% |
| Overig mobielgebruik | 38 | 14% | 15 | 9% | 6 | 21% |
| Handsfree bellen | 32 | 12% | 23 | 14% | 9 | 31% |
| Muziek luisteren (met koptelefoon) | 26 | 9% | 53 | 32% | 12 | 41% |

^aDe referentiegroep (n=277) bevat 10-14-jarigen die in 2020-2021 geen fietsongeval hadden.

^bDe fietsslachtoffers (n=167) bevat 10-14-jarigen die de SEH bezochten na een fietsongeval.

*Respondenten konden meerdere vormen van mobielgebruik aangeven, percentages tellen meer dan 100%.

Bron: LIS-vervolgonderzoek Fietsongevallen en snor-/bromfietsongevallen in Nederland (2021), Letsel Informatie Systeem, VeiligheidNL; Kantar 2020.

2.2 Wat is de omvang van het probleem?

2.2.1 Ongevalsscenario

In **17 procent** van de fietsongevallen bij 10-14-jarigen was er sprake van een vorm van afleiding. Hoe afleiding zich verhoudt als risicofactor ten opzichte van andere oorzaken van fietsongevallen is moeilijk te bepalen. Fietsongevallen zijn complex, soms zijn er meerdere oorzaken aan te wijzen bij één ongeval. Hierdoor kunnen oorzaken uit onze data niet één op één met elkaar vergeleken worden. Meestal wordt wel het gedrag van de fietser (50%) of het gedrag van een ander (32%) genoemd als (mede)oorzaak, hieronder valt ook de antwoordcategorie 'ik/iemand anders lette niet op' wat overlap heeft met afleiding. Ook de toestand van de weg (27%) wordt vaker als (mede)oorzaak genoemd dan afleiding. Zie tabel 2.3 voor het volledige overzicht van alle (mede)oorzaken, waaronder afleiding.

Tabel 2.3 Fietsongevallen 10-14-jarigen naar type (mede)oorzaak

| (Mede)oorzaak | Aantal (n=167) | % t.o.v. totaal* |
|--|----------------|------------------|
| Ik was afgeleid[§] | 29 | 17% |
| Eigen gedrag | 84 | 50% |
| Ik lette niet goed op [§] | 23 | 14% |
| Ik maakte een stuurfout | 13 | 8% |
| Anders, namelijk | 8 | 5% |
| Ik reed met losse handen | 5 | 3% |
| Mijn voet gleed van de trapper | 5 | 3% |
| Ik raakte uit balans (door bagage op/aan het vervoermiddel, wind etc.) | 5 | 3% |



| (Mede)oorzaak | Aantal (n=167) | % t.o.v. totaal* |
|--|-------------------|------------------|
| Ik reed met twee of meer personen naast elkaar | 5 | 3% |
| Bezig met handelingen aan de fiets | 5 | 3% |
| Ik keek achterom | 5 | 3% |
| Ik reed te hard | 4 | 2% |
| Uitglijden (van zadel, met wiel etc.) | 3 | 2% |
| Met één hand aan het stuur | 3 | 2% |
| Onervaren fietser | 2 | 1% |
| Ik reed tegen het verkeer in | 1 | 1% |
| Overig ^s | 8 | 5% |
| Gedrag van iemand anders | 53 | 32% |
| Iemand anders lette niet goed op | 13 | 8% |
| Iemand anders maakte een stuurfout | 9 | 5% |
| Iemand anders gaf geen voorrang | 8 | 5% |
| Iemand anders reed te hard | 4 | 2% |
| Anderen reden in groep | 2 | 1% |
| Iemand anders stopte plotseling | 2 | 1% |
| Iemand anders reed tegen het verkeer in | 2 | 1% |
| Remmen (onverwachts of doen het niet) | 2 | 1% |
| Iemand anders stak onverwacht over | 1 | 1% |
| Iemand anders belde met mobiele telefoon | 1 | 1% |
| Iemand anders had alcohol of drugs gebruikt | 1 | 1% |
| Iemand anders sloeg af zonder richting aan te geven | 1 | 1% |
| Auto op fietsstrook | 1 | 1% |
| Overig | 5 | 3% |
| Toestand van de weg | 45 | 27% |
| Het wegdek was glad, door bijvoorbeeld bladeren | 9 | 5% |
| Losliggend materiaal (bijvoorbeeld zand, kiezels of grind) | 8 | 5% |
| Het wegdek was nat | 4 | 2% |
| Fietswiel kwam in de berm | 4 | 2% |
| Gat/kuil/sleuf/put | 3 | 2% |
| Boomwortels | 3 | 2% |
| Begroeiing | 2 | 1% |
| Onduidelijk hoogteverschil stoep en weg | 2 | 1% |
| Losliggende tegel(s) | 1 | 1% |



| (Mede)oorzaak | Aantal (n=167) | % t.o.v. totaal* |
|--|-------------------|------------------|
| Hobbel/bult | 1 | 1% |
| Glad door ijzel/sneeuw | 1 | 1% |
| Overig | 6 | 4% |
| Overige verkeerssituatie (Bijv. paaltje, smalle weg, slecht zicht) | 28 | 17% |
| Weersomstandigheden | 23 | 14% |
| Er was iets mis met mijn vervoermiddel | 15 | 9% |
| Er kwam iets tussen de spaken | 7 | 4% |
| Door de eigen lichamelijke/geestelijke conditie | 3 | 2% |

‡ Volgens onze definitie van afleiding, zie hoofdstuk 7 'verantwoording'

*Respondenten konden meerdere oorzaken aangeven, percentages tellen niet op tot 100%.

§ De variabele afleiding is hier gedeeltelijk op gebaseerd (zie Hoofdstuk 7 Verantwoording)

Bron: LIS-vervolgonderzoek Fietsongevallen en snor-/bromfietsongevallen in Nederland (2021), Letsel Informatie Systeem, VeiligheidNL

2.2.2 Letselernst

Van de 10-14-jarige fietsslachtoffers had 67 procent ernstig letsel (MAIS 2+). De 10-14-jarige fietsslachtoffers die afgeleid waren ten tijde van het ongeval hebben **niet vaker ernstiger letsel** dan de fietsslachtoffers die vanwege een andere oorzaak een fietsongeval hadden. Er is ook geen opvallend verschil in de hoeveelheid blijvende schade tussen de twee groepen. Een aantal slachtoffers (4%) gaf aan dat ze blijvende schade overhielden aan het ongeval.

2.3 Wat zijn kenmerken van kinderen en ongevallen indien er sprake is geweest van een fietsongeval waarvoor het slachtoffer behandeld is op een SEH-afdeling?

2.3.1 Samen fietsen

De 10-14-jarigen die afleiding als medeoorzaak van het ongeval aanwezen, fietsten in 62 procent (n=18) van de gevallen met iemand samen. Onder de 10-14-jarigen waarbij het ongeval niet door afleiding werd veroorzaakt, was dit 58 procent (n=80). De afgeleide 10-14-jarigen fietsten daarbij vaker in een groep (n=10, 34%), terwijl er in de niet-afgeleide groep vaker met één andere fietser/snorfietser/bromfietser samen werd gefietst (n=55, 40%). De meest voorkomende vormen van afleiding genoemd door de 10-14-jarigen die met anderen fietsen waren **'ik keek achterom'** (n=5, 28%) en **'ik praatte met iemand met wie ik samen reed'** (n=3, 17%).

2.3.2 Fietsomstandigheden

In onze doelgroep vonden veruit de meeste ongevallen plaats tijdens een fietsrit van of naar school. Hierbij is er geen duidelijk onderscheid tussen 10-14-jarige jongeren die afgeleid waren tijdens het ongeval en jongeren die dit niet waren. Daarnaast vinden de meeste fietsongevallen in onze doelgroep plaats binnen de bebouwde kom en op een recht weggedeelte. Verder hield de verkeersdruk tijdens de meeste fietsongevallen 'enkele verkeersdeelnemers' in, het was dus relatief rustig op de weg. Het soort pad waar het fietsongeval onder 10-14-jarigen voornamelijk plaatsvindt is 'een fietspad langs een weg' (betreft een afgescheiden fietspad) en een 'weg (zelfde



rijbaan als auto's, geen aparte strook voor fietsers/bromfietsers)'. Dit geldt voor alle fietsslachtoffers, afgeleid én niet afgeleid.

2.4 Is de problematiek anders voor basisschoolleerlingen ten opzichte van middelbare school leerlingen?

Bij **12 procent** van de basisschoolleerlingen (6-11 jaar) die een fietsongeval hebben gehad, was er sprake van afleiding. Bij middelbare school leerlingen (12-17 jaar) speelde afleiding een rol **in 24 procent** van de fietsongevallen. Afleiding als (mede)oorzaak van een fietsongeval komt bij middelbare school leerlingen **twee keer zo vaak** voor als bij basisschoolleerlingen.

Andere oorzaken voor een fietsongeval die worden genoemd door basisschoolleerlingen zijn: het eigen gedrag (59%), de toestand van de weg (24%) en het gedrag van iemand anders (19%). Bij middelbare school leerlingen zijn de meest genoemde oorzaken voor fietsongevallen: eigen gedrag (46%), gedrag van iemand anders (36%) en toestand van de weg (27%). Zie tabel 2.4 voor het volledige overzicht van alle (mede)oorzaken, waaronder afleiding.

Tabel 2.4 Fietsongevallen basisschool en middelbare school leerlingen naar type (mede)oorzaak

| (Mede)oorzaak | Basisschoolleerlingen (n=85) | % t.o.v. totaal* | Middelbare school leerlingen (n=226) | % tv totaal* |
|--|------------------------------|------------------|--------------------------------------|--------------|
| Ik was afgeleid* | 10 | 12% | 54 | 24% |
| Eigen gedrag | 50 | 59% | 104 | 46% |
| Ik lette niet goed op [§] | 17 | 20% | 28 | 12% |
| Ik maakte een stuurfout | 12 | 14% | 19 | 8% |
| Mijn voet gleed van de trapper | 5 | 6% | 4 | 2% |
| Ik raakte uit balans (door bagage op/aan het vervoermiddel, wind etc.) | 4 | 5% | 2 | 1% |
| Ik reed te hard | 3 | 4% | 8 | 4% |
| Uitglijden (van zadel, met wiel etc.) | 2 | 2% | 3 | 1% |
| Onervaren fietser | 2 | 2% | 1 | 0% |
| Ik bleef haken tijdens het stoppen en afstappen | 2 | 2% | 0 | 0% |
| Ik reed met twee of meer personen naast elkaar | 1 | 1% | 5 | 2% |
| Ik reed met losse handen | 0 | 0% | 7 | 3% |
| Bezig met handelingen aan de fiets | 0 | 0% | 5 | 2% |
| Ik keek achterom | 0 | 0% | 4 | 2% |
| Eén hand aan het stuur | 0 | 0% | 2 | 1% |
| Ik stopte plotseling | 0 | 0% | 1 | 0% |
| Ik sloeg af zonder richting aan te geven | 0 | 0% | 1 | 0% |



| (Mede)oorzaak | Basisschoolleerlingen (n=85) | % t.o.v. totaal* | Middelbare school leerlingen (n=226) | % tv totaal* |
|--|---------------------------------|---------------------|---|--------------|
| Ik reed tegen het verkeer in | 0 | 0% | 1 | 0% |
| Overig ⁵ | 2 | 2% | 13 | 6% |
| Toestand van de weg | 20 | 24% | 60 | 27% |
| Losliggend materiaal (bijvoorbeeld zand, kiezels of grind) | 6 | 7% | 8 | 4% |
| Het wegdek was glad, door bijvoorbeeld bladeren | 2 | 2% | 15 | 7% |
| Gat/kuil/sleuf/put | 2 | 2% | 4 | 2% |
| Onduidelijk hoogteverschil stoep en weg | 2 | 2% | 2 | 1% |
| Het wegdek was nat | 1 | 1% | 7 | 3% |
| Fietswiel kwam in de berm | 1 | 1% | 5 | 2% |
| Boomwortels | 1 | 1% | 3 | 1% |
| Hobbel/bult | 1 | 1% | 2 | 1% |
| Losliggende tegel(s) | 1 | 1% | 1 | 0% |
| Begroeiing | 0 | 0% | 3 | 1% |
| Glad door ijzel/sneeuw | 0 | 0% | 2 | 1% |
| Overig | 3 | 4% | 8 | 4% |
| Gedrag van iemand anders | 16 | 19% | 81 | 36% |
| Iemand anders lette niet goed op | 4 | 5% | 22 | 10% |
| Iemand anders maakte een stuurfout | 3 | 4% | 11 | 5% |
| Iemand anders gaf geen voorrang | 2 | 2% | 16 | 7% |
| Iemand anders reed te hard | 1 | 1% | 8 | 4% |
| Iemand anders stopte plotseling | 1 | 1% | 3 | 1% |
| Remmen (onverwachts of doen het niet) | 1 | 1% | 3 | 1% |
| Iemand anders reed tegen het verkeer in | 1 | 1% | 2 | 1% |
| Iemand anders had alcohol of drugs gebruikt | 1 | 1% | 1 | 0% |
| Iemand anders sloeg af zonder richting aan te geven | 1 | 1% | 1 | 0% |
| Iemand anders stak onverwacht over | 0 | 0% | 2 | 1% |
| Anderen reden in groep | 0 | 0% | 2 | 1% |
| Iemand anders belde met mobiele telefoon | 0 | 0% | 1 | 0% |
| Auto op fietsstrook | 0 | 0% | 1 | 0% |



| (Mede)oorzaak | Basisschoolleerlingen (n=85) | % t.o.v. totaal* | Middelbare school leerlingen (n=226) | % tv totaal* |
|--|------------------------------|------------------|--------------------------------------|--------------|
| Overig | 1 | 1% | 8 | 4% |
| Overige verkeerssituatie (Bijv. paaltje, smalle weg, slecht zicht) | 8 | 9% | 35 | 15% |
| Weersomstandigheden | 8 | 9% | 44 | 19% |
| Er kwam iets tussen de spaken | 5 | 6% | 6 | 3% |
| Door de eigen lichamelijke/geestelijke conditie | 4 | 5% | 13 | 6% |
| Er was iets mis met mijn vervoermiddel | 0 | 0% | 24 | 11% |

¥ Volgens onze definitie van afleiding, zie hoofdstuk 7 'verantwoording'

*Respondenten konden meerdere oorzaken aangeven, percentages tellen niet op tot 100%.

§ De variabele afleiding is hier gedeeltelijk op gebaseerd (zie Hoofdstuk 7 Verantwoording)

Bron: LIS-vervolgonderzoek Fietsongevallen en snor-/bromfietsongevallen in Nederland (2021), Letsel Informatie Systeem, VeiligheidNL

2.4.1 Soorten afleiding onder basisschool en middelbare school leerlingen

Als we kijken naar soorten afleiding onder basisschool en middelbare school leerlingen die afgeleid waren ten tijde van het verkeersongeval, dan valt op dat van alle basisschoolleerlingen (n=10) er het vaakst wordt aangegeven dat ze afgeleid waren doordat ze met iemand anders praatten (n=4, 36%). Van alle middelbare school leerlingen (n=54), zijn 'muziek aan het luisteren/had een koptelefoon op' (n=14, 20%) en 'ik praatte met iemand met wie ik samen reed' (n=13, 18%), de meeste voorkomende antwoorden. In vergelijking, bij de basisschoolleerlingen werd geen één keer aangegeven dat zij muziek aan het luisteren waren/een koptelefoon op hadden. Het was bij deze vraag mogelijk om meerdere antwoorden te geven.

2.4.2 Telefoongebruik in referentiegroep

Van alle uitgevraagde basisschoolleerlingen (n=223) en middelbare school leerlingen (n=283) in de referentiegroep, werd er op de vragen 'hoe vaak tijdens het fietsen...:' '...telefooneert u (met telefoon aan het oor)', '...telefooneert u handsfree', '...whatsappt/chat/sms't u', '...gebruikt u uw smartphone (anders dan telefoneren/ whatsappen/chatten/sms'en)', '...draagt u een koptelefoon/luistert u muziek', het vaakst met 'nooit' geantwoord. Hierbij zat er geen verschil in antwoord tussen basisschool of middelbare school leerlingen. Het op één na meest gegeven antwoord op bovenstaande vragen was met 'tussen de 0 en 20% van de tijd dat ik fiets' ook gelijk voor basisschool en middelbare school leerlingen. Echter, op de vraag 'Hoe vaak tijdens het fietsen draagt u een koptelefoon/luistert u muziek', verschilde het op één na meest gegeven antwoord tussen de basisschool en middelbare school leerlingen. Het op een na meest gegeven antwoord voor basisschoolleerlingen was namelijk tussen de '0 en 20% van de tijd dat ik fiets' (n=9, 4%). Terwijl voor middelbare schoolkinderen het op een na meest gegeven antwoord was 'meer dan 50% van de tijd dat ik fiets' (n=52, 18%).



3 Conclusie 10-14-jarigen

De 10-14-jarige fietsslachtoffers waren voornamelijk afgeleid ten tijde van het ongeval, doordat ze met anderen aan het praten waren of achterom keken. Afleiding door mobielgebruik kwam minder vaak voor. De risico's van mobielgebruik op de fiets vallen echter niet uit te sluiten, omdat er andere bronnen zijn die deze bevinding tegenspreken. Op basis van het huidige onderzoek zouden we adviseren om bij 10-14-jarigen (met name de middelbare scholieren) te richten op muziek luisteren/koptelefoongebruik op de fiets. Daarnaast raden we aan om bij aanvullende maatregelen rekening te houden met de rol van ouders, verschillen tussen de basisscholieren en middelbare scholieren, en verschillen in fietsgedrag door cultuur en/of een andere sociaaleconomische positie.

De rol van afleiding

Onder de doelgroep 10-14-jarige fietsslachtoffers speelde afleiding een rol in 17% van de fietsongevallen⁴. De meest voorkomende vormen van afleiding onder 10-14-jarige fietsslachtoffers zijn het praten met anderen en het achterom kijken. Afleiding komt vaak tegelijk voor met andere oorzaken van fietsongevallen. De impact van enkel afleiding is hierdoor moeilijk te achterhalen. Wel valt op dat het eigen gedrag van de fietser, het gedrag van een andere weggebruiker en de toestand van de weg vaker als de oorzaak van een fietsongeval worden aangegeven dan afleiding.

Samen fietsen

Bij deze doelgroep vonden veruit de meeste ongevallen plaats tijdens een fietsrit van of naar school. Hierbij is er geen duidelijk onderscheid tussen 10-14-jarigen die afgeleid waren tijdens het ongeval en jongeren die dit niet waren. Zowel afgeleide als niet afgeleide 10-14-jarigen fietsten het vaakst met anderen samen ten tijde van het ongeval. Waarbij afgeleide jongeren vaker in een groep fietsten en niet-afgeleide jongeren met één ander iemand samen. Er zijn verder geen opvallende verschillen waar te nemen in letselernst tussen afgeleide en niet-afgeleide fietsslachtoffers.

Mobielgebruik

Opvallend is dat afgeleide fietsslachtoffers nauwelijks melden dat zij hun telefoon gebruikten ten tijde van het ongeval (7%). Ook als wij kijken naar algemeen mobielgebruik op de fiets in de referentiegroep, geeft de ruime meerderheid (81%) van de 10-14-jarigen aan nooit hun mobieltje te gebruiken op de fiets, maar 19 procent gebruikt deze wel soms. Dit zien wij ook terug bij het algemeen mobielgebruik onder 10-14-jarige fietsslachtoffers. Deze bevindingen wijken af van ander vragenlijstonderzoek⁵, waarin 77 procent van de jongeren (12-17 jaar) aangeeft hun mobieltje wel eens op de fiets te gebruiken. Mogelijk zit dit verschil gedeeltelijk in de doelgroep. Oudere kinderen gebruiken hun mobiel mogelijk veel meer dan 10-14-jarigen. Daarnaast kan dit verschil mogelijk verklaard worden door een verschil in vraagstelling in onze vragenlijst en de

⁴ Dit is op basis van kwalitatieve beoordeling van de ongevalsbeschrijvingen. Zie hoofdstuk 4 voor een aanvullende analyse op de gesloten vragen.

⁵ Van der Kint, S. T., & Mons, C. (2021). *Interpolis Barometer 2021: Vragenlijststudie mobielgebruik in het verkeer*. SWOV.



vragenlijst gebruikt voor de Barometer. Doordat mobielgebruik strafbaar is kan het ook zijn dat fietsslachtoffers niet altijd eerlijk durven te antwoorden. Het blijft echter een opvallend groot verschil. In een andere observationele studie⁶, kwam het bedienen van elektronische apparaten (inclusief mobiele telefoon), voor bij 24 procent van alle fietsers. Waarbij het gebruik onder 12-18-jarigen op 36 procent lag en bij kinderen jonger dan 12 jaar was dit zo'n 4 procent. Dit is deels in lijn met onze bevindingen (19% van de referentiegroep 10-14-jarigen). Tot slot zien wij dat fietsslachtoffers over het algemeen vaker muziek (met koptelefoon) luisteren op de fiets. Dit kan duiden op een mogelijk risicogedrag.

Basisscholieren en middelbare scholieren

Wanneer er onderscheid wordt gemaakt tussen basisschool (6-11 jaar) en middelbare school leerlingen (12-17 jaar) valt het op dat afleiding als (mede)oorzaak van een fietsongeval, twee keer zo vaak voorkomt bij middelbare school leerlingen. Basisschoolleerlingen geven aan dat zij vaak afgeleid zijn doordat ze met iemand anders praten. Middelbare school leerlingen zijn vaker afgeleid doordat ze muziek luisteren of met iemand anders praten. Andere oorzaken voor fietsongevallen die worden genoemd onder basisschool en middelbare leerlingen zijn: eigen gedrag, gedrag van iemand anders en toestand van de weg. Van alle uitgevraagde basisschoolleerlingen en middelbare school leerlingen in de referentiegroep, werd er op alle vragen over mobielgebruik op de fiets het vaakst met 'nooit' geantwoord. Wat wel opviel was dat bij de middelbare scholieren het percentage dat muziek luisterde op de fiets veel hoger lag dan bij de basisschoolleerlingen.

⁶ Rijkswaterstaat (2023). *Vervolmeting apparatuurgebruik fietsers: Najaar 2022*. <https://open.rws.nl/openoverheid/onderzoeksrapporten/@258190/vervolgmeting-apparatuurgebruik-fietsers/>



4 Gezamenlijk besluit vervolgonderzoek

In het initiële onderzoek (hoofdstuk 2 en 3) is afleiding vastgesteld op basis van slachtoffers die expliciet een vorm van afleiding hebben genoemd in hun eigen beschrijving van hun ongeval. Dit bevat een kwalitatieve beoordeling van de onderzoekers met betrekking tot de rol van afleiding bij het ongeval (zie hoofdstuk 7, verantwoording). Echter, afleiding kan ook een rol hebben gespeeld bij een fietsongeval zonder dat de respondent zich hier bewust van is en dit expliciet benoemd. Om afleiding objectiever in kaart te brengen is onder 10-14-jarige fietsslachtoffers ook gekeken naar de antwoorden van respondenten op drie vragen:

1. Is het ongeval (mede) ontstaan doordat u zelf iets deed waardoor u was afgeleid?
2. Is het ongeval (mede) ontstaan door iets dat uzelf als bestuurder deed? Specifiek de antwoordcategorie: "Ik lette niet goed op".
3. Was u toen u het ongeval kreeg nog met een andere activiteit bezig tijdens het rijden?

In dit geval gaf **meer dan de helft** (56%) van de 10-14-jarige fietsslachtoffers "ja" aan op minimaal één van de drie vragen (zie tabel 4.1). Ondanks dat bij deze 56 procent er mogelijk sprake was van afleiding gaf slechts drie procent expliciet aan afgeleid te zijn (zie tabel 4.1) en noemt maar 17 procent een vorm van afleiding in hun beschrijving van het ongeval (zie hoofdstuk 2 en 3). Dit laat zien dat afleiding een complex begrip is. Het wordt niet door alle respondenten op dezelfde manier geïnterpreteerd en/of vindt soms ook onbewust plaats.

De provincie Utrecht en VeiligheidNL besloten naar aanleiding van de bevindingen onder 10-14 jarigen, om ook bij jongeren en (jong)volwassenen te onderzoeken hoe vaak zelfrapportage van afleiding voorkwam onder fietsslachtoffers (zie hoofdstuk 5).

Tabel 4.1 Reacties per vraag en leeftijdscategorie

| | Totaal aantal respondenten* | "Ik was afgeleid" | "Ik lette niet goed op" | "Ik was bezig met een andere activiteit" | Totaal aantal afgeleid** |
|------------|-----------------------------|-------------------|-------------------------|--|--------------------------|
| 10-14-jaar | 167 | 3 (2%) | 21 (13%) | 84 (50%) | 94 (56%) |

*Dit is het aantal respondenten dat na een fietsongeval meedeed aan het LIS-vervolgonderzoek.

**Dit is het aantal respondenten dat "ja" antwoordde bij minimaal 1 van de 3 vragen over 'afleiding'. De aantallen van de drie vragen tellen niet op omdat meerdere antwoorden mogelijk waren.

Bron: LIS-vervolgonderzoek Fietsongevallen en snor-/bromfietsongevallen in Nederland (2021)



5 Resultaten LIS analyses 12-34 jaar

5.1 Afleiding onder 12-34-jarigen

Om afleiding onder 12-34-jarige fietsslachtoffers in kaart te brengen is er gekeken naar de antwoorden van respondenten op drie vragen:

1. Is het ongeval (mede) ontstaan doordat u zelf iets deed waardoor u was afgeleid?
2. Is het ongeval (mede) ontstaan door iets dat uzelf als bestuurder deed? Specifiek de antwoordcategorie: "Ik lette niet goed op".
3. Was u toen u het ongeval kreeg nog met een andere activiteit bezig tijdens het rijden?

Meer dan de helft (57%) van de 12-34-jarige fietsslachtoffers gaf hierbij zelf "ja" aan op minimaal één van de drie vragen (zie tabel 5.1). Er zijn hierbinnen geen grote verschillen tussen de leeftijdsgroepen.

Tabel 5.1 Reacties per vraag en leeftijdscategorie

| | Totaal aantal respondenten* | "Ik was afgeleid" | "Ik lette niet goed op" | "Ik was bezig met een andere activiteit" | Totaal aantal afgeleid** |
|---------------|-----------------------------|-------------------|-------------------------|--|--------------------------|
| 12-17 jaar | 226 | 6 (3%) | 26 (12%) | 131 (58%) | 137 (61%) |
| 18-24 jaar | 101 | 6 (6%) | 16 (16%) | 54 (53%) | 58 (57%) |
| 25-34 jaar | 74 | 2 (3%) | 6 (8%) | 33 (45%) | 33 (45%) |
| Totaal | 401 | 14 (3%) | 48 (12%) | 218 (54%) | 228 (57%) |

*Dit is het aantal respondenten dat na een fietsongeval meedeed aan het LIS-vervolgonderzoek.

**Dit is het aantal respondenten dat "ja" antwoordde bij minimaal 1 van de 3 vragen over 'afleiding'. De aantallen van de drie vragen tellen niet op omdat meerdere antwoorden mogelijk waren.

Bron: LIS-vervolgonderzoek Fietsongevallen en snor-/bromfietsongevallen in Nederland (2021)

Uit de antwoorden op de drie vragen valt op dat van alle 12-34-jarige fietsslachtoffers slechts drie procent ook specifiek aangaf dat hun fietsongeval (mede) is ontstaan door afleiding. Hierbij ging het bij alle drie de slachtoffers om afleiding door mobielgebruik of het gebruik van een fietscomputer. Andere vormen van afleiding zoals muziek luisteren, praten met iemand anders of in gedachten verzonken zijn kwamen vaker voor, maar werden door de respondenten dus niet expliciet aangegeven als afleiding.

5.2 Soorten afleiding

Op basis van de ongevalsbeschrijvingen is voor een deel van de 12-34-jarige fietsslachtoffers specifiek gekeken welke vormen van afleiding zij aangaven (zie tabel 5.2). Hierbij kwam het luisteren naar muziek/koptelefoon gebruik veruit het meeste voor. Ook het praten met anderen en het in gedachten verzonken zijn kwamen relatief vaak voor, met name onder de groep 12-17-jarigen. Let op: het betreft kleine aantallen, dus uitspraken over wat "vaak" voorkomt moeten zorgvuldig gewogen worden. Vandaar dat in tabel 5.2 alleen absolute getallen zijn weergegeven en geen percentages worden genoemd.



Tabel 5.2 Vormen van afleiding per leeftijdscategorie

| | 12-17- jarigen (n=55) | 18-24- jarigen (n=27) | 25-34- jarigen (n=18) | Totaal (n=100) |
|--|-----------------------------|-----------------------------|-----------------------------|-------------------|
| Muziek aan het luisteren/had een koptelefoon op | 11 | 16 | 9 | 36 |
| Ik praatte met iemand met wie ik samen reed | 8 | 2 | 2 | 12 |
| Ik was in gedachten verzonken | 9 | 1 | 0 | 10 |
| Ik werd afgeleid door mijn eigen fiets (bijv. lichten aandoen, rammel verhelpen, wiel bekijken) | 6 | 0 | 1 | 7 |
| Iets aanpakken/vasthouden | 3 | 1 | 2 | 6 |
| Mobielgebruik | 3 | 3 | 0 | 6 |
| Ik keek naar iets wat zich naast de weg bevond (bijv. natuur, reclameborden, etc.) | 0 | 3 | 2 | 5 |
| Ik keek achterom | 3 | 0 | 1 | 4 |
| Ik werd afgeleid door geluid (bijv. sirene, optrekkende auto, etc.) | 4 | 0 | 0 | 4 |
| Ik werd afgeleid door ander verkeer | 3 | 0 | 0 | 3 |
| Ik luisterde naar muziek via een luidspreker | 0 | 1 | 0 | 1 |
| Met losse handen fietsen | 1 | 0 | 0 | 1 |
| Overige afleiding | 4 | 0 | 1 | 5 |

Bron: LIS-vervolgonderzoek Fietsongevallen en snor-/bromfietsongevallen in Nederland (2021)



6 Vertaling Utrechtse context

De bevindingen uit hoofdstuk 2 tot en met 5 zijn gebaseerd op landelijke cijfers. Om te bepalen hoeveel fietsers in de provincie Utrecht kans hebben op een fietsongeval waarvan afleiding (mede) de oorzaak is, kijken we naar de bij ons bekende cijfers uit spoedzorgdata.

In 2022 werden ruim 2.500 fietsslachtoffers behandeld door een ambulancedienst in de provincie Utrecht. Als we kijken naar het aantal spoedeisende hulp (SEH)-bezoeken van fietsslachtoffers dan schatten we dit op minimaal 2.000 fietsslachtoffers per jaar op basis van de spoedeisende hulp afdelingen waar wij informatie van ontvangen (Diakonessenhuis en UMC Utrecht). Uiteraard zijn er slachtoffers die zowel door de ambulance als SEH zijn gezien. Vanuit SEH gegevens van een andere provincie weten we dat ongeveer een kwart van de verkeersslachtoffers op een SEH door een ambulance is gebracht. Als we hier rekening mee houden komen we uit op minimaal 4.000 fietsslachtoffers die jaarlijks door de SEH en/of de ambulance worden gezien.

Ervanuitgaande dat gemiddeld 57 procent van de slachtoffers met iets anders bezig is/afgeleid is ten tijde van het ongeval, kun je zo'n 2.000 fietsongevallen per jaar voorkomen in de provincie Utrecht met preventieve maatregelen tegen afleiding. Naar schatting is 1 op de 3 van deze slachtoffers jonger dan 35 jaar. Gaan we uit van de kwalitatieve beoordeling van afleiding zoals vastgesteld door de onderzoekers (17%), dan komen we uit op zo'n 600 ongevallen die voorkomen kunnen worden.

In beide berekeningen gaan we ervanuit dat afleiding de oorzaak is van het ongeval, dit is een aanname. Ook betreft het alle vormen van afleiding, waarbij soms een combinatie voorkomt (bv. praten met anderen én achterom kijken).

Let op, bovenstaande doorrekening is geen statistisch onderbouwde schatting, maar een grove indicatie. We hebben namelijk te maken met een aantal limitaties:

- We weten niet of we de patiëntenpopulatie van de ambulance en SEH met elkaar mogen vergelijken, mogelijk betreft het andere type ongevallen en dus ook andere oorzaken
- Van twee van de vier SEH's in de provincie Utrecht is een absoluut aantal verkeersslachtoffers bekend, het aantal slachtoffers op de SEH is een schatting en we spreken daarom over een minimum
- Het aantal "dubbele" patiënten onder SEH- en ambulancepopulatie is onbekend, vandaar dat we rekenen met een schatting van 25 procent op basis van eerder onderzoek
- De definitie van afleiding is complex. Daarom geven we een schatting op basis van de uitkomsten van de kwantitatieve LIS analyses en de kwalitatieve beoordeling van de onderzoekers.
- Het is niet onderzocht wat het percentage afleiding is onder slachtoffers ouder dan 34 jaar. Voor de berekening hebben we aangenomen dat het percentage afleiding in alle leeftijdsgroepen ongeveer gelijk is.
- Afleiding kan een medeoorzaak zijn, maar hoeft niet de hoofdrol te spelen. Je weet daardoor nooit zeker of het wegnemen van de afleiding een ongeval had kunnen voorkomen.



7 Verantwoording

7.1 Onderzoeksopzet LIS vervolgonderzoek

Het LIS vervolgonderzoek is uitgevoerd als een retrospectief vragenlijstonderzoek onder slachtoffers van fietsongevallen en van snor- of bromfietsongevallen die op een SEH-afdeling zijn behandeld voor hun letsel. Deze slachtoffers werden door het ziekenhuis waar zij zijn behandeld ongeveer 2 maanden na hun SEH-bezoek benaderd voor het invullen van een vragenlijst over het ongeval. De onderzoekspopulatie bestond uit fietsers en snor- en bromfietsers die in de periode juli 2020 – juni 2021 na een verkeersongeval de SEH-afdeling van een LIS-ziekenhuis bezochten. Aan het Letsel Informatie Systeem (LIS) van VeiligheidNL werken 14 SEH-afdelingen in 12 ziekenhuizen mee.

Daarnaast is door Kantar TNS een vragenlijstonderzoek onder de algemene (snor-/brom) fietsende bevolking uitgevoerd, om de kenmerken van slachtoffers te vergelijken met de kenmerken van een referentiegroep. Deze groep wordt in dit rapport verder aangeduid als 'referentiegroep'.

7.1.1 Onderzoekspopulatie LIS vervolgonderzoek

Alle analyses zijn uitgevoerd op respondenten die zelf fietsten ten tijde van hun fietsongeval. Ze zaten dus niet bij iemand achterop. Daarnaast is er specifiek geselecteerd op respondenten die tijdens hun fietsongeval reden op een gewone fiets, fiets met lage instap, vouw- tour- trekking- of hybride fiets, randonneur of elektrische fiets met trapondersteuning. De totale onderzoekspopulatie voor 10-14-jarigen bestaat hierdoor uit 167 kinderen. Voor basisschoolleerlingen (6-11 jaar) is dit 85, voor middelbare school leerlingen (12-17 jaar) is dit 226, voor de 18-24-jarigen was dit 101 en voor de 25-34-jarigen was dit 74.

7.2 Definitie afleiding in dit rapport

In de LIS (vervolg) vragenlijst werden meerdere vragen gesteld die betrekking hebben op afleiding in het verkeer. Er werd ook expliciet de volgende vraag gesteld: 'Is het ongeval (mede)ontstaan doordat u zelf iets deed waardoor u was afgeleid?'. Deze vraag werd echter maar door enkele respondenten met 'ja' beantwoord. De andere vragen die betrekking hebben op afleiding waren 'Was u toen u het ongeval kreeg nog met een activiteit bezig tijdens het rijden?' en 'Is het ongeval (mede) ontstaan door iets dat uzelf als bestuurder deed?', waarbij we alleen keken naar de antwoordopties 'Ik lette niet goed op' en 'Anders, namelijk'. Van alle respondenten die op een van deze drie vragen iets had ingevuld hebben wij de toedrachten gelezen. Op basis hiervan konden wij concluderen dat afleiding een lastig begrip is dat niet iedereen op dezelfde manier interpreteert. Zo stond er soms in toedrachten letterlijk 'Er voegde 10 kinderen in en maakte veel lawaai, waardoor **ik was afgeleid.**' of '**Ik lette even niet** op waardoor ik een stoeprandje raakte'. Deze respondenten hadden beiden de vraag 'Is het ongeval (mede)ontstaan doordat u zelf iets deed waardoor u was afgeleid?', met nee beantwoord. Tot slot hadden meerdere respondenten wel bij de vraag 'Was u toen u het ongeval kreeg nog met een activiteit bezig tijdens het rijden?' aangegeven dat zij inderdaad met iets anders bezig waren. Dit kan volgens de definitie 'afleiding is alle handelingen waardoor de volledige focus niet meer bij het fietsen is en de aandacht niet op de



mogelijke gevaren in de omgeving is, maar op andere activiteiten/dingen' ook worden gezien als een vorm van afleiding. Desondanks hadden ook deze respondenten in de meeste gevallen niet expliciet 'ja' aangegeven bij de vraag 'Is het ongeval (mede)ontstaan doordat u zelf iets deed waardoor u was afgeleid?'.

Omdat afleiding wisselend door de respondenten is aangegeven is afleiding uiteindelijk op twee manieren beoordeeld, namelijk:

1. Het aantal respondenten die op een van de volgende drie vragen 'ja' heeft beantwoord:
 - a. Is het ongeval (mede) ontstaan doordat u zelf iets deed waardoor u was afgeleid?
 - b. Is het ongeval (mede) ontstaan door iets dat uzelf als bestuurder deed? Specifiek de antwoordcategorie: "Ik lette niet goed op".
 - c. Was u toen u het ongeval kreeg nog met een andere activiteit bezig tijdens het rijden?
2. Het aantal respondenten die op de bovenstaande drie vragen 'ja' heeft beantwoord en expliciet een vorm van afleiding heeft benoemd in open beschrijvingen van hun ongeval.

De eerste methode toont een brede kwantitatieve selectie van afleiding. Deze is objectief, maar kan mogelijk een overschatting zijn. De tweede methode is gebaseerd op een kwalitatieve interpretatie van de onderzoekers waarbij de volgende definitie van afleiding is gehanteerd: 'Alle handelingen waardoor de volledige focus niet meer bij het fietsen is en de aandacht niet op de mogelijke gevaren in de omgeving is, maar op andere activiteiten/dingen'. Twee onderzoekers hebben dit onafhankelijk van elkaar beoordeeld. Bij enkele cases waarbij de twee onderzoekers niet hetzelfde hadden geselecteerd zijn de cases besproken met een derde onderzoeker om tot een consensus te komen. Deze methode geeft een gerichtere schatting van afleiding, maar kan mogelijk een onderschatting zijn. Afleiding kan namelijk in werkelijkheid wel een rol hebben gespeeld bij een fietsongeval zonder dat de respondent zich hier bewust van is en expliciet beschrijft.

Tabel 7.1 Afleiding op basis van zelf-rapportage en kwalitatieve beoordeling

| Groep | Totaal aantal respondenten | Aantal met 'ja' op één van de drie vragen* | Aantal respondenten met een expliciete beschrijving van afleiding** |
|------------|----------------------------|--|---|
| 10-14 jaar | 167 | 94 | 29 |
| 12-17 jaar | 226 | 148 | 55 |
| 18-24 jaar | 101 | 63 | 27 |
| 25-34 jaar | 74 | 33 | 18 |

*De 3 vragen zijn: 1) Is het ongeval (mede) ontstaan doordat u zelf iets deed waardoor u was afgeleid? 2) Is het ongeval (mede) ontstaan door iets dat uzelf als bestuurder deed? Specifiek de antwoordcategorie: "Ik lette niet goed op". 3) Was u toen u het ongeval kreeg nog met een andere activiteit bezig tijdens het rijden?

**Op basis van kwalitatieve beoordeling van de open vragen door de onderzoekers

Bron: LIS-vervolgonderzoek Fietsongevallen en snor-/bromfietsongevallen in Nederland (2021), Letsel Informatie Systeem, VeiligheidNL.



Bijlage 1 - Literatuurstudie

Afleiding op de fiets zorgt voor onveilige verkeerssituaties. Het gebruik van de mobiele telefoon is een veelvoorkomende vorm van afleiding die leidt verkeersongevallen, maar de cijfers over de impact lopen sterk uiteen (Krul et al., 2022; Van der Kint & Mons, 2021). Daarnaast bestaan er verscheidene interventies op het gebied van mobielgebruik op de fiets, maar de effectiviteit van de interventies is vaak laag of onbekend. Interventies die zich richten op andere vormen van afleidingen zijn schaars, terwijl studies aantonen dat afleiding onder fietsslachtoffers zich niet beperkt tot mobielgebruik. Jonge fietsslachtoffers van 6-12 jaar waren ten tijde van hun ongeval bijvoorbeeld vaker bezig met praten of waren vaker in gedachten verzonken dan dat ze bezig waren met hun mobiele telefoon op de fiets (Van der Does et al., 2023).

In deze notitie zetten we de problematiek rondom 'afleiding op de fiets' verder uiteen in de volgende hoofdstukken:

- Afleiding onder fietsers
- Afleiding onder fietsslachtoffers
- Bestaande interventies
- Gedragsfactoren
- De doelgroep 10-14-jarige fietsers

Wat is afleiding?

Afleiding is een verschuiving van aandacht weg van de handelingen die cruciaal zijn voor een veilige uitoefening van de fietstaak naar een andere activiteit.

Fietsongevallen zijn complex en kennen uiteenlopende oorzaken, waaronder afleiding in het verkeer. Afleiding kan ontstaan door onverwachte gebeurtenissen of opvallende zaken in de omgeving, waardoor de fietser niet meer let op de weg en het fietsen zelf. Afleiding kan ook ontstaan doordat de fietser zich bezighoudt met een andere taak tijdens het fietsen, bijvoorbeeld het gebruiken van een mobiele telefoon, luisteren naar muziek, praten met anderen, eten en drinken, of door in gedachten verzonken te zijn. Afleiding kan zich dus op verschillende manieren uiten. Alle uitingen hebben gemeen dat de aandacht voor de primaire taak van fietsen afneemt, waardoor het reactievermogen vertraagd. Een vaardigheid die juist belangrijk is voor het tijdig opmerken en voorkomen van gevaarlijke verkeerssituaties.

1. Afleiding onder fietsers

Door andere activiteiten uit te voeren op de fiets verschuift de aandacht weg van het fietsen zelf, wat dus als afleiding gezien kan worden. Maar, afleiding is een complex begrip. Want, uit onderzoek blijkt dat dat jongeren het bezig zijn met andere activiteiten niet altijd als afleiding ervaren (Krul et al., 2022). Laten we daarom eerst kijken naar waar jongeren zoal mee bezig tijdens het fietsen.



1.1 Mobielgebruik en muziek luisteren

Veruit het meeste onderzoek naar afleiding onder fietsers richt zich op het gebruik van mobiele telefoons. Van der Kint en Mons (2021) vinden dat **77 procent** van de 12-17-jarige fietsers weleens hun mobiele telefoon gebruikt in het verkeer. Dit gebruik ligt aanzienlijk hoger dan bij volwassenen (59%). Jonge fietsers gebruiken hun mobiele telefoon op de fiets het vaakst voor het **lezen en sturen van berichten**, gevolgd door het **opzetten van muziek** en het **instellen van navigatie**. TeamAlert (2022) meldt soortgelijke bevindingen onder 12-24-jarige fietsers. Deze groep gebruikt hun mobiele telefoon op de fiets vooral voor het bedienen van muziek (67%), navigatie (47%) en whatsapp (42%). Daarnaast gaf in het onderzoek van TeamAlert **17 procent** van de jongeren aan hun mobiele telefoon in de hand vast te houden op de fiets.

Figuur 1: Meest voorkomende redenen voor mobielgebruik onder fietsers (12-24 jaar)



Bron: Van der Kint en Mons (2021) en TeamAlert (2022)

Observationeel onderzoek van Rijkswaterstaat (2023) ondersteunt bovenstaande bevindingen. Ze toonden aan dat veel fietsers gebruik maken van mobiele telefoons en mp3-spelers op de fiets. Van alle geobserveerde fietsers in tien stedelijke gebieden gebruikte 24 procent deze apparatuur, in de **stad Utrecht** was dit zelfs **40 procent**.

1.2 Andere activiteiten

Naast mobielgebruik en muziek luisteren is onder fietsers niet bekend hoe vaak ze met andere activiteiten bezig zijn op de fiets. Van jonge fietsslachtoffers (<25 jaar) die op de SEH belandden weten we dat ze soms bezig waren met praten ten tijde van het ongeval (zie ook Hoofdstuk 2). Maar cijfers over hoe vaak fietsers dit in het algemeen doen zijn niet bekend, daarmee is het ook niet mogelijk om risico's rondom deze gedragingen te beschrijven.

2. Afleiding onder fietsslachtoffers

Van alle fietsslachtoffers die op de spoedeisende hulp (SEH) komen na een fietsongeval, geeft **17 procent** aan dat het ongeval (mede) was ontstaan doordat dat hij/zij of de tegenpartij niet aan het opletten was (Krul et al., 2022). Als we specifiek vragen aan de slachtoffers of ze waren *afgeleid* ten tijde van het ongeval, dan zegt nog maar **één procent** dat dit het geval was. Wel gaf bijna **één op de drie** aan dat ze bezig waren met andere activiteiten tijdens het fietsen toen het ongeval gebeurde. Ondanks dat 'bezig zijn met iets anders' volgens de definitie 'afleiding' is, zagen de slachtoffers dit dus anders. Hieruit blijkt nogmaals dat afleiding een complex begrip is.

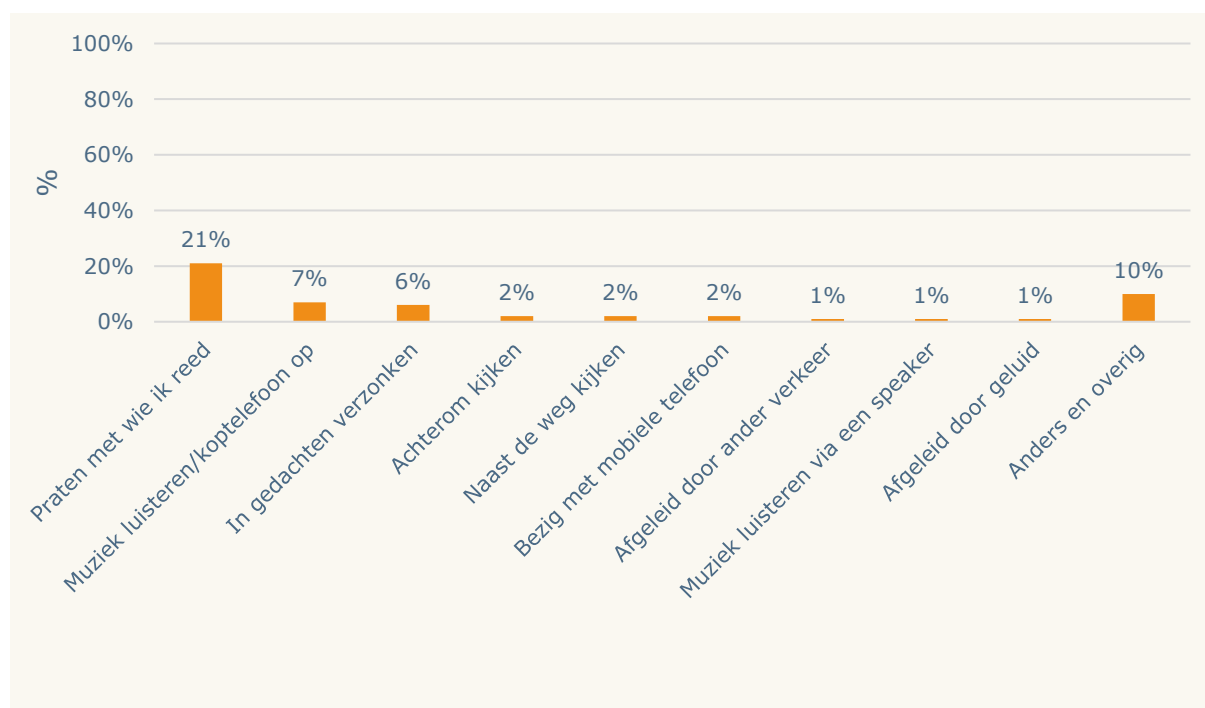
Hieronder lichten we toe waar slachtoffers mee bezig waren tijdens het fietsen en zetten we de risico's voor fietsslachtoffers op een rij.



3. Andere activiteiten tijdens het fietsen ten tijde van het ongeval

Van de fietsslachtoffers jonger dan 25 jaar was **twee procent** ten tijde van het ongeval bezig met de mobiele telefoon op de fiets (Krul et al., 2022). Daarnaast luisterde **acht procent** muziek. De meest voorkomende activiteit was praten met iemand anders, dat deed **1 op de 5** fietsslachtoffers. Zie Figuur 3.2 voor het complete overzicht van activiteiten. Opvallend is dat de meeste activiteiten vaker werden genoemd dan het mobielgebruik. In hoeverre de slachtoffers vinden dat het ongeval ontstond doordat ze met deze activiteiten bezig waren is onbekend.

Figuur 2. Activiteiten van fietsslachtoffers (<25 jaar) ten tijde van hun fietsongeval



N=1.021 fietsslachtoffers.

Bron: LIS-vervolgonderzoek Fietsongevallen en snor-/bromfietsongevallen in Nederland (2021), Letsel Informatie Systeem, VeiligheidNL.

Ook zien we dat jonge fietsslachtoffers (<25 jaar) vaker bezig zijn met andere activiteiten dan volwassenen. Het grootste verschil zat in de activiteit 'praten met wie ik reed': Van de jonge fietsslachtoffers praatte 21 procent met een ander ten tijde van het ongeval, terwijl dit onder de volwassenen 5 procent betrof. Ook luisteren jonge slachtoffers vaker muziek (resp. 7% vs. 2%) en gebruik ze vaker hun mobiele telefoon (resp. 2% vs. 1%).

4. Mobielgebruik en muziek luisteren op de fiets vergroten het risico op een ongeval

Ondanks dat fietsslachtoffers tijdens het ongeval niet vaak bezig zijn met hun mobiele telefoon en/of het luisteren van muziek, leiden deze gedragingen wel tot een hoger risico op een ongeval (Krul et al., 2022). Fietsslachtoffers gebruiken namelijk over het algemeen vaker hun telefoon en luisteren vaker muziek dan een referentiegroep van fietsers die in dezelfde periode geen fietsongeval had doorgemaakt.



Handsfree bellen vergroot de kans op een ongeval met **1,4**, whatsappen met **1,3** en muziek luisteren ook met **1,3**. Er werd *geen* verhoogd risico op een ongeval gevonden bij handheld telefoneren op de fiets of bij mobielgebruik voor andere doeleinden.

Figuur 3. Risico op SEH-bezoek na een fietsongeval



Bron: LIS-vervolgonderzoek Fietsongevallen en snor-/bromfietsongevallen in Nederland (2021), Letsel Informatie Systeem, VeiligheidNL; Kantar 2020.

4.1 Toelichting op risico van mobielgebruik

Uit onderzoek van Van der Kint en Mons (2021) blijkt dat bij fietsongevallen waarvan slachtoffers vonden dat deze veroorzaakt werd door de tegenpartij, het slachtoffer en/of de tegenpartij in 57 procent van de gevallen de mobiele telefoon gebruikte op de fiets ten tijde van het ongeval. Bij fietsongevallen veroorzaakt door het slachtoffer zelf, betrof het zelfs 71 procent. Deze percentages zijn veel hoger dan het aandeel fietsslachtoffers dat in de studie van VeiligheidNL aangaf de mobiele telefoon te gebruiken ten tijde van het ongeval (2%). Dit kan gedeeltelijk worden verklaard doordat de cijfers van VeiligheidNL zijn gebaseerd op fietsslachtoffers die op de SEH worden behandeld. De data van Van der Kint en Mons (2021) daarentegen komen voort uit een algemene enquête, inclusief lichtere fietsongevallen waarbij slachtoffers geen letsel op liepen of niet zodanig dat ze daarvoor naar een SEH moesten. Mogelijk dat mobielgebruik dus vaak een rol speelt bij het ontstaan van ongevallen, maar relatief weinig slachtoffers met ernstig letsel tot gevolg heeft. Daarnaast is de vragenlijst van Van der Kint en Mons (2021) specifiek gericht op het mobielgebruik, terwijl het onderzoek van VeiligheidNL focust op allerlei gedragingen, wat door een verschil in vraagstelling andere uitkomsten kan opleveren.

4.2 Toelichting op risico voor muziek luisteren

Er lijkt wel een verschil te zijn in hoe je naar muziek luistert. De Waard et al. (2011) onderzocht het luisteren naar muziek op de fiets in een experimenteel onderzoek onder 25 participanten. De participanten werden gevraagd op hun eigen fiets over een fietspad te fietsen met verschillende soorten oortjes en zonder muziek. De opdracht was om zo snel mogelijk te remmen na het horen



van een auditief stopsignaal. De resultaten toonden aan dat fietsers die muziek luisterden minder auditieve informatie uit de omgeving waarnamen, met name bij het gebruik van in-ear oortjes. Bij het gebruik van maar één oortje werden deze negatieve effecten niet gevonden. Het zou dus kunnen dat muziek luisteren met maar één oortje niet leidt tot een hoger risico op een ongeval, dit is niet verder onderzocht. Een onderzoek van May en Walker (2017) vond dat mensen niet goed kunnen lokaliseren waar omgevingsgeluiden vandaan komen als ze oortjes gebruiken die geluid toedienen met bot geleiding. Mogelijk dat dit ook de fietsveiligheid negatief beïnvloed als fietsers niet kunnen horen waar gevaren vandaan komen. Hier is echter nog niet specifiek onderzoek naar gedaan. Het is daarbij niet bekend of dit ook geldt als je maar één oortje draagt en het is nog niet voor andere typen oortjes onderzocht.

5. Bestaande interventies

De laatste jaren is er meer onderzoek naar de oorzaken en gevolgen van afleiding op de fiets. Ook zijn er verschillende interventies ontwikkeld. Bijna alle interventies gericht op afleiding focussen op het gebruik van de mobiele telefoon. Zo is er landelijk een wet ten aanzien van mobielgebruik op de fiets en wordt de publiekscampagne MONO ingezet. Daarnaast bestaan er verschillende educatieprogramma's, zijn er websites die het onderwerp aankaarten en bestaan er apps en games over mobielgebruik op de fiets. Echter, bij veel van deze interventies is de effectiviteit laag of nog onbekend.

5.1 Landelijke maatregelen

Sinds 2018 loopt de landelijke **MONO campagne** om het gebruik van de mobiele telefoon in het verkeer tegen te gaan (Kom Veilig Thuis, n.d.). Sinds 2019 stelt ook de wet dat het verboden is om een elektronisch apparaat, zoals de mobiele telefoon, vast te houden tijdens het fietsen (SWOV, 2020). De effectiviteit van dit verbod is moeilijk vast te stellen. Wel blijkt uit het onderzoek van Van der Kint en Mons (2021) dat 40 procent van de jongeren aangeeft sinds de ingang van de wet hun mobiele telefoon minder te gebruiken op de fiets. Toch zegt ook 30 procent de mobiele telefoon nog even vaak te gebruiken. Het onderzoek vond daarnaast dat ruim 49 procent van de jongeren de kans op een boete (zeer) laag inschat. Hiermee is dus nog onduidelijk of het minder gebruiken van de mobiele telefoon met name wordt veroorzaakt door handhaving van de wetgeving of door een vergroot bewustzijn binnen de maatschappij. Naast de landelijke MONO campagne van de overheid heeft TeamAlert de **'even off' campagne** opgezet om jongeren te stimuleren hun mobiele telefoon minder te gebruiken, waaronder in het verkeer (TeamAlert, n.d.). Hiervan is de effectiviteit nog onbekend.

5.2 Educatieprogramma's

Andere bestaande interventies zijn **verkeerslessen op school**. In de provincie Utrecht biedt de organisatie Trafficskills het lesprogramma 'Mobiel in de hand, fiets aan de kant' aan op basis- en middelbare scholen. De les richt zich op 10-14-jarigen, waarin kinderen leren over de gevaren van het gebruik van een mobiele telefoon op de fiets en dit zelf ervaren middels een fietssimulator (Trafficskills, n.d.a). Het CROW beoordeelde dit lesprogramma met 46 van de 50 sterren. Het effect van het lesprogramma op kennis, bewustzijn en gedrag wordt nog onderzocht (CROW, 2022). Trafficskills biedt namens de provincie Utrecht ook het lesprogramma 'Stand up in traffic' aan op middelbare scholen. Dit programma bevat drie lessen die focussen op het tegengaan van



groepsdruk in het verkeer om de weerbaarheid van jongeren te vergroten. Het gebruik van de mobiele telefoon in het verkeer komt hierbij ook aan bod (TrafficSkills, n.d.b). Deze les is beoordeeld door het CROW met 49 van de 50 sterren. In dit geval zijn effectmetingen wel uitgevoerd en bleken losse lesonderdelen effectief. Het effect van het totale lesprogramma moet echter nog opnieuw worden onderzocht met een betrouwbaar en valide meetinstrument (CROW, 2021).

5.3 Websites, apps en games

Een andere interventie is de **PhoNo app** van Interpolis. Deze interventie is gericht op het terugdringen van mobielgebruik onder jonge fietsers (Stelling-Kończak et al., 2019). De app biedt een timer die ingesteld kan worden vooraf aan het fietsen voor de duur van de fietsrit. Hoe langer de gebruiker vervolgens fietst zonder zijn/haar mobiele telefoon tijdens de rit, hoe meer je punten spaart. Deze punten worden vervolgens omgezet naar een monetaire donatie van Interpolis aan een goed doel. Het nadeel van de app is echter wel dat iemand zelf de app moet installeren en ook actief moet gebruiken als hij/zij gaat fietsen. Volgens evaluatieonderzoek van de SWOV is de effectiviteit van de app nog onduidelijk (Stelling-Kończak et al., 2019).

Tot slot zijn er verschillende websites om mensen en kinderen te informeren over veilig verkeersgedrag en afleiding op de fiets, zoals de website van de **VO-gids** (De VO Gids, n.d.). Ook bestaan er verschillende **online quizzes en games**. Een nadeel van dit soort websites en spellen is dat kinderen en/of hun ouders ze zelf moeten vinden en gemotiveerd moeten zijn om de informatie te lezen en de spellen te starten. Een game over afleiding door de mobiele telefoon in het verkeer is 'Wheelie Pop', ontwikkeld voor groep 7 en 8 (Veilig Verkeer Nederland, n.d.). Het spel kan thuis gespeeld worden, maar wordt ook aangeboden voor scholen met een lesprogramma van een uur. Dit laatste scoort volgens het CROW 45 van de 50 sterren, voor de effectmeting scoorde het programma één ster (CROW, 2023).



Even-Off campagne voor jongeren van Team Alert, als aanvulling op de MONO campagne.



6. Gedragsfactoren

Tot nu toe zijn mogelijke aanknopingspunten voor gedragsinterventies om afleiding tegen te gaan met name onderzocht voor mobielgebruik op de fiets. Uit onderzoek blijkt dat het mobielgebruik op de fiets beïnvloed wordt door onder andere ouders, vriendjes, de eigen risicoperceptie en de inschatting van eigen bekwaamheid.

6.1 Risicoperceptie en eigen kunnen

Het gebruik van de mobiele telefoon in het verkeer hangt samen met fietsers' **risicoperceptie** en **vertrouwen in de eigen bekwaamheid** (Van der Kint en Mons, 2021). Hoe lager de inschatting van het gevaar van mobielgebruik op de fiets, des te vaker fietsers hun mobiele telefoon op de fiets gebruiken. Uit het onderzoek bleek dat de risicoperceptie van jongeren (12-17 jaar) een stuk lager is ten opzichte van volwassenen. 35 procent van de jongeren gaf aan mobielgebruik op de fiets niet gevaarlijk te vinden. Daarnaast gaat een groter vertrouwen in de eigen bekwaamheid samen met meer telefoongebruik.

6.2 Sociale norm van ouders

Ook de **sociale norm** speelt een rol bij het mobielgebruik onder kinderen op de fiets (Van der Kint en Mons, 2021). Met sociale norm bedoelen we hier het voorbeeldgedrag van ouders. Hoe vaker ouders hun telefoon gebruiken in het verkeer, des te vaker hun kinderen dit ook doen. Dit onderstreept de **invloed van ouders op het gedrag van hun kinderen** en ook het meenemen van de ouders in de aanpak voor gedragsverandering. Een adviesrapport van Pol et al. (2017) benadrukt de rol van ouders. Volgens het rapport vinden ouders verkeersveiligheid over het algemeen belangrijk, maar overschatten hoe goed zij zichzelf in het verkeer gedragen in het bijzijn van hun kinderen. Daarnaast blijkt dat ouders met een lage risicoperceptie minder verkeerseducatie geven en minder vaak het goede voorbeeld geven (Pol et al., 2017). Onderzoek van Motivaction laat zien dat hoewel ouders op de hoogte zijn van de gevaren, ze hier niet altijd bewust mee bezig zijn (Motivaction, 2021). Het gespreksonderwerp is niet sterk 'top of mind', en wordt met name aangesneden naar aanleiding van gebeurtenissen (in het nieuws). Ouders zien wel een rol voor zichzelf in het waarschuwen van de kinderen voor het gevaar van mobielgebruik op de fiets. Echter zetten de meeste ouders hun voorbeeldrol maar in beperkte mate bewust in, ook omdat zij het zelf (alleen op de fiets) nog wel eens fout doen. Ze noemen daarbij ook dat mobielgebruik op de fiets vooral speelt als kinderen ouder worden, en nog niet erg relevant is voor de leeftijd 10-12 jaar.

De Hogeschool Utrecht (2019) voerde een vragenlijstonderzoek uit naar mobielgebruik op de fiets onder ouders van kinderen in groep 7/8 en de eerste klas. Hieruit blijkt dat de meeste ouders het belangrijk vinden dat hun kind geen telefoon gebruikt op de fiets, de meerderheid (78%) heeft hier afspraken over gemaakt met hun kind. Het is voor ouders echter lastig om het mobielgebruik op de fiets te controleren, omdat zij er niet altijd bij zijn als hun kind fietst. Deze invloed neemt volgens hen af naarmate het kind ouder wordt. Daarnaast zien zij een toenemende invloed van vrienden en klasgenoten. De meerderheid van de ouders gaf aan zelf wel het goede voorbeeld te geven als hun kind erbij is. Echter, 75% van de ouders gaf ook aan dat ze hun mobiele telefoon in het algemeen zelf te veel gebruiken. De Hogeschool Utrecht ondervroeg ook kinderen. Hieruit blijkt dat middelbare scholieren het **gedrag van hun vrienden en klasgenoten** belangrijker vinden op de



middelbare school dan op de basisschool. Echter, de kinderen geven aan dat de invloed van hun ouders de belangrijkste blijft.

6.3 Transfer van gedrag tussen verkeersrollen

Er is een matig sterk verband tussen het **mobielgebruik in verschillende verkeersrollen** (Van der Kint en Mons, 2021). Dit houdt in dat mensen die hun mobiele telefoon meer gebruiken als voetganger, deze ook vaker gebruiken op de fiets of in de auto en omgekeerd. Dit wijst op een transfer van gedrag naar verschillende situaties. Mogelijk dat kinderen die de mobiele telefoon veel gebruiken als voetganger en op de fiets later ook meer geneigd zijn om deze te gebruiken als zij uiteindelijk mogen autorijden.

7. De doelgroep 10-14-jarige fietsers

Er is weinig bekend over afleiding op de fiets onder de doelgroep 10-14-jarigen, waar de provincie Utrecht haar maatregelen op wil intensiveren. Wel blijkt uit gegevens van VeiligheidNL dat jongeren (12-17 jaar), die een deel van deze groep omvatten, na ouderen, het meeste risico lopen op een fietsongeval (Krul et al., 2022).

7.1 Onderzoek naar 6-12-jarigen

Er is nog geen onderzoek gedaan naar de relatie tussen afleiding en fietsongevallen bij de leeftijdscategorie 10-14 jaar. Wel blijkt uit voorgaande onderzoeken dat jongeren (<25 jaar) vaker hun mobiele telefoon gebruiken op de fiets dan volwassenen (Krul et al., 2022; Van der Kint & Mons, 2021), maar of dit ook geldt voor 10-14-jarigen is niet bekend.

VeiligheidNL onderzocht eenzijdige verkeersongevallen met SEH-bezoek tot gevolg onder 6-12-jarigen (Van der Does et al., 2023). Deze groep overlapt deels met de doelgroep 10-14-jarigen. Opvallend is dat **geen** van de 6-12-jarige slachtoffers aangaf bezig te zijn geweest met telefoneren, whatsappen/chatten/sms'en, andere bezigheden op de mobiele telefoon of muziek luisteren ten tijde van het fietsongeval. Wel gaf 22 procent aan ten tijde van het ongeval bezig te zijn met **praten met anderen** en 7 procent was **in gedachten verzonken**. Deze gegevens onderstrepen het belang om breder te kijken dan alleen mobielgebruik op de fiets.

7.2 Waarom 10-14-jarigen een interessante doelgroep zijn

Voor het terugdringen van het aantal verkeersongevallen zet de provincie Utrecht zich in op een risico gestuurde aanpak (Provincie Utrecht, 2020). Hierbij wordt onder andere ingezet op risicogroepen, waaronder basisschoolleerlingen en middelbare scholieren onderweg naar school. De focus ligt op afleiding op de fiets bij 10-14-jarigen. Deze doelgroep zit namelijk in de overgang van basisschool naar middelbare school. Een periode waarin nieuwe gewoonten zich vormen, waardoor er ruimte ontstaat voor gedragsverandering. Ook wordt er in deze leeftijd toenemend zelfstandig naar bestemmingen gefietst (Hogeschool Utrecht, 2019).

7.3 Kennishiaten voor het onderzoek naar 10-14-jarigen

Het literatuuronderzoek legt een aantal kennishiaten bloot als het gaat om afleiding op de fiets onder 10-14-jarigen. Eén van de hiaten betreft de vormen van afleiding die *niet* met mobielgebruik te maken hebben, daar is nog weinig onderzoek naar gedaan. Daarnaast zijn er nog geen analyses



uitgevoerd onder fietsslachtoffers in de specifieke leeftijdsgroep 10-14 jaar. We weten hierdoor voor deze groep niet wat de omstandigheden zijn van afleiding op de fiets, welke vormen van afleiding deze doelgroep het meeste ervaart, of er specifieke kenmerken zijn van de kinderen die worden afgeleid op de fiets en of er verschillen bestaan binnen de individuele leeftijden in deze groep. Ook is de rol van het gedrag van ouders bij deze groep nog deels onbekend. VeiligheidNL zal de doelgroep 10-14-jarigen en hun ouders verder onderzoeken middels LIS analyses, observaties en interviews om grip te krijgen op gedragingen die een rol spelen bij afleiding op de fiets.



8. Referenties

- CROW (2021). *S.U.I.T. Stand Up In Traffic*. <https://www.crow.nl/kennis/tools-mobiliteit-en-gedrag/toolkit-verkeerseducatie/documenten/s-u-i-t-stand-up-in-traffic>
- CROW (2022). *Mobiel in de hand, fiets aan de kant 2.0*. <https://www.crow.nl/kennis/tools-mobiliteit-en-gedrag/toolkit-verkeerseducatie/documenten/mobiel-in-de-hand-fiets-aan-de-kant-2-0-1>
- CROW (2023). *Wheelie Pop*. <https://www.crow.nl/kennis/tools-mobiliteit-en-gedrag/toolkit-verkeerseducatie/documenten/wheelie-pop>
- De VO Gids (n.d.) *Veilig op de fiets naar je nieuwe school*. <https://www.devogids.nl/veilig-op-de-fiets/>
- 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. <https://doi.org/10.1016/j.trf.2011.07.001>
- Hogeschool Utrecht (2019). *Fietsen met focus 2.0*.
- Kom Veilig Thuis (n.d.) *MONO*. Rijksoverheid. <https://www.komveiligthuis.nl/mono>
- Krul, I., Valkenberg, H., Asscherman, S., Stam, C., & Klein Wolt, K. (2022). *Fietsongevallen en snor-/bromfietsongevallen in Nederland*. VeiligheidNL. <https://www.veiligheid.nl/kennisaanbod/cijferrapportage/fietsongevallen-en-snor-bromfietsongevallen-nederland>
- May, K.R., & Walker, B.N. (2017) The effects of distractor sounds presented through bone conduction headphones on the localization of critical environmental sounds. *Applied Ergonomics*, 61, 144-158. <https://doi.org/10.1016/j.apergo.2017.01.009>
- Motivaction (2021) i.s.m. Veilig Verkeer Nederland. de rol van ouders bij gebruik mobiel op de fiets door kinderen. *Rapportage opvraagbaar*.
- Pol, B., Veldkamp, C., & Baalbergen, J. (2017). *De betrokkenheid van ouders/opvoeders bij verkeersveiligheid verhogen: interventierichtingen*. Tabula Rasa. <https://www.crow.nl/getattachment/705f52a7-caf3-46e5-b6a5-e7ccbced2847/Onderzoek-Tabula-Rasa-Betrokkenheid-ouder-verkeersveiligheid.pdf.aspx?ext=.pdf>
- Provincie Utrecht (2020). *Utrechtse verkeers-veiligheidsopgave*. <https://www.stateninformatie.provincie-utrecht.nl/documenten/Overig-1/2022MM08-02-1-Utrechtse-Verkeersveiligheidsopgave-regionale-risicoanalyse-verkeersveiligheid.pdf>
- Rijkswaterstaat (2023). *Vervolgmeting apparatuurgebruik fietsers: Najaar 2022*. <https://open.rws.nl/open-overheid/onderzoeksrapporten/@258190/vervolgmeting-apparatuurgebruik-fietsers/>
- TeamAlert (n.d.) *Even off. Lekker toch?* <https://teamalert.nl/evenoff>
- TeamAlert (2022). *Factsheet jongeren en afleiding*. https://teamalert.nl/media/gvsljga5/2022_factsheet-tekst-jongeren-en-afleiding.pdf
- Trafficskills (n.d.a) *Mobiel in de hand, fiets aan de kant*. <https://www.trafficskills.net/projecten-basisonderwijs/mobiel-in-de-hand-fiets-aan-de-kant/>
- Trafficskills (n.d.b.) *Stand up in traffic 2023*. <https://www.trafficskills.net/projecten-voortgezet-onderwijs/stand-up-in-traffic-2023/>
- Stelling-Kończak, A., Hermens, F., & Van der Kint, S.T. (2019). *Effectiviteit van een app tegen smartphonegebruik op de fiets*. <https://swov.nl/system/files/publication-downloads/r-2019-27.pdf>
- SWOV (2020). *Factsheet: Afleiding in het verkeer*. <https://swov.nl/nl/factsheet/afleiding-het-verkeer>
- Van der Does, H., Krul, I., & Klein Wolt, K. (2023). *Fietsongevallen 6-14 jarigen: Risico's en oorzaken*. VeiligheidNL.
- Van der Kint, S. T., & Mons, C. (2021). *Interpolis Barometer 2021: Vragenlijststudie mobielgebruik in het verkeer*. SWOV.
- Veilig Verkeer Nederland (n.d.). *Speel de game Wheelie Pop*. <https://vvn.nl/actie/wheelie-pop>



Bijlage 2 - Doelgroeponderzoek 10-14 jaar

Periode: 30 juni – 8 augustus

Locaties interviews

- Utrecht, ingang Zwembad den Hommel
- Utrecht Overvecht, voetbalveld Gambiadreef

Locaties observatie

- Amersfoort, rotonde Paladijnenweg X Holkerweg; Rustige weg, medium ses-wijk
- Utrecht, fietspad door Wilhelminapark; Medium drukke weg, lage/medium ses-wijk
- Utrecht, fietspad kruispunt Gambiadreef en Carnegiedreef; Rustige weg, lage ses-wijk
- Utrecht, Fietspad bij Vredenburgknoop (kruising fietspad en fietsbrug); medium drukke weg, medium/hoge ses-wijk

Opmerkingen

We hebben vooral gesprekken gevoerd met de wat jongere leeftijden. De oudere kinderen, rond 13/14 jaar zijn wat lastiger te 'vinden'.

1. Eerste conclusies op basis van interviews

1.1 Jongeren

1) Hebben jongeren kennis van verkeersregels?

Jongeren zijn goed op de hoogte van wat wel en wat niet mag in het verkeer en kennen de verkeersregels. Hebben dit ook op school gehad. Kennen bijvoorbeeld regels zoals haaiantanden, stoplicht, niet gebruiken van telefoon op de fiets.

2) Wanneer vinden kinderen dat 'bezig zijn' op de fiets hen ook zodanig afleidt dat ze niet meer goed kunnen opletten in het verkeer? En hoe gevaarlijk vinden ze dit?

Uit gesprekken merken we op dat er in ieder geval twee type fietsers zijn. Een type fietser, fietst rustig en voorzichtig. Zij gaven aan afgeleid te worden doordat ze kletsen met anderen, maar zij zijn niet veel bezig met hun omgeving.

Het andere type fietser, fiets snel en risico-nemend. Zij fietsen hard en gevaarlijk. Deze jongeren doen graag stunten/driften. Als iemand hen inhaalt proberen ze extra hard te fietsen om diegene weer in te halen. Zij zijn veel met de omgeving bezig.

Quotes van de rustige fietsers

'Ik ben soms met andere dingen bezig op de fiets, namelijk kletsen met anderen en met/bij anderen achterop zitten.'

'Ben afgeleid door kletsen met vrienden.'

Quotes van de snelle fietsers

'Stunten/driften gaat goed en leidt niet af. Dit stunten/driften is ook goed/stoer als ze anderen dit zien doen. Doen dan mee.'

'Afgeleid door mooie auto's.'

'Afgeleid door zon in de ogen.'

'Afgeleid als een auto achter hen rijdt en ze het gevoel krijgen dat die hen wilt inhalen (steeds achterom kijken of de auto hen niet raakt, maar ik moet ook naar voren kijken naar het verkeer).'

Interventie uitvoerders van Trafficskills gaven eerder al aan dat in lage SES-wijken (bijvoorbeeld: Overvecht) gevaarlijker gedrag op de fiets wordt vertoond. Dit beeld komt overeen met onze gesprekken.



3) Gebruiken kinderen hun telefoon op de fiets?

Jongeren lijken goed te weten dat het gebruiken van een telefoon op de fiets niet mag en ook niet goed is. Het lijkt voor hen duidelijk dat dit afleidt en slecht is. Een ouder had bijvoorbeeld ook een telefoonhouder gekocht voor zijn kind, zodat hij toch kon navigeren. Jongeren geven over het algemeen dan ook aan dat ze hun telefoon niet gebruiken op de fiets. Ze stoppen hun telefoon tijdens het fietsen in hun broekzak en/of zetten hem op stil. Ouders en vriendjes van de bevroegden gebruiken hun telefoon ook niet/nauwelijks op de fiets. Wel wordt aangegeven dat vrienden van vrienden een telefoon op de fiets gebruiken en dat wordt slecht gevonden. Opvallend was wel dat weinig geïnterviewden een telefoon hadden.

4) Welke afspraken maken ouders met hun kinderen over wat je niet mag doen tijdens het fietsen? En wat zegt hun kind hierover (kind en ouder horen bij elkaar als ze naast elkaar in de tabel staan)

| Geïnterviewden | Ouder | Kind |
|------------------------|---|---|
| Vader en dochter | Kind mag niet alleen fietsen. | Kind kan geen specifieke afspraken noemen. |
| Vader, dochter en zoon | Ouder geeft aan dat er 4 afspraken zijn met de twee kinderen. 1. Kinderen moeten zich aan- en afmelden als ze ergens heen gaan op de fiets 2. Kinderen mogen geen telefoon gebruiken op de fiets en geen muziek luisteren. 3. Kinderen moeten zich aan de verkeersregels houden. Kinderen moeten zich heel bewust zijn van de mensen om zich heen. Ze kunnen zelf goed fietsen en zich aan de regels houden, maar je kan er niet vanuit gaan dat je altijd voorrang krijgt als je dat zou moeten krijgen. | Kinderen weten 2 afspraken 1. Geen oortjes gebruiken op de fiets 2. Geen mobieltje op de fiets <i>'Mijn ouders houden zich ook aan deze afspraken. Als mijn moeder de telefoon gebruikt, stapt ze af.'</i> |
| Kind 1 | X | Geen afspraken met ouders |
| Kind 2 | X | Geen afspraken met ouders. Vader zit af en toe (1x per maand) op de telefoon op de fiets. |
| Kind 3 | X | 3 afspraken met ouder 1. Niet door rood fietsen 2. Opletten in het verkeer 3. Niet stunten <i>'Ik let wel op, maar stunten doe ik wel, dus ik houd me niet altijd aan de regels.'</i> |

5) Is het voor kinderen moeilijk om zich aan gemaakte afspraken te houden en waarom?

Kinderen houden zich goed aan de verkeersregels en spreken ouders er op aan als zij het niet doen. Het is niet moeilijk om zich aan de regels te houden, want het is gevaarlijk om bijvoorbeeld de mobiel te gebruiken. Ook houdt de omgeving (vriendjes/vriendinnetjes) zich er aan. Ouders houden zich over het algemeen ook aan de afspraken en aan de verkeersregels. Een jongen geeft aan dat stunten niet mag van zijn ouders en dat dit wel heel lastig is om zich hier aan te houden. Hij stunt dus wel. Hij let daarbij wel altijd op het andere verkeer voordat hij gaat stunten.



1.2 Ouders

1) Houden ze zich als ouders aan de afspraken die ze hebben gemaakt met het kind?

Geven wel toe dat ze toch af en toe zich niet aan de regels houden. Kijken bijvoorbeeld af en toe wel op telefoon. Ouder fietst ook wel eens met muziek op en rijdt ook wel eens door rood als er geen verkeer aankomt. Kinderen stoppen dan wel netjes en spreken hem hier op aan.

2) Wat vinden ouders gevaarlijk in het verkeer? En waarvan denken zij dat hun kind door kan worden afgeleid in het verkeer?

Een ouder geeft aan dat de fiets van zijn kind (groep 7) eigenlijk nog wat te groot is en het kind daardoor moeite heeft met op- en afstappen. Het kind moet daardoor voorzichtig zijn als het wil op- en afstappen. Verder geeft deze ouder aan dat hij Nederland en vooral ook Utrecht een ontzettend veilig fietsland vind en niks kan bedenken om het beter/veiliger te maken.

Een andere ouder geeft aan dat het samen fietsen met vrienden de voornaamste bron van afleiding is voor kinderen in het verkeer. Ze letten dan niet meer goed op de omgeving. Telefoongebruik speelde volgens ouders geen rol bij afleiding in het verkeer.

2. Eerste conclusies op basis van observaties

2.1 (Verkeers)Omgeving

1) Wat doen kinderen (en hun ouders) op de fiets als ze fietsen op punten met veel of weinig verkeersdruk?

Moeilijk om te zeggen of de gedragingen van kinderen (en hun ouders) verschillen op plekken met weinig of veel verkeersdruk. Het lijkt er op dat ze op alle plekken hetzelfde gedrag vertonen.

Jongeren fietsen voornamelijk met anderen samen (bijna nooit alleen). Ze zijn vaak aan het kletsen. Het mobielgebruik op de fiets zien we relatief weinig bij deze doelgroep. Ook koptelefoon zien we niet zoveel bij deze doelgroep, dit zijn meer de studenten/volwassenen die dit gebruiken. En verder zien we bij de 10-14-jarigen veel kratjes op de fietsen.

2.2 Overige punten/opvallendheden

- Bij de observaties zagen we dat de jongeren die op een e-bike reden 'niets' deden, dat betekent dus dat zij alleen met het fietsen bezig waren.
- In onze gesprekken hadden de jongeren in groep 7/8 nog geen telefoon. Echter gaven de interventie-uitvoerders van TrafficSkills aan dat de meeste leerlingen in groep 7 en 8 een telefoon hebben (dit zagen we ook tijdens de les). Misschien maakt de locatie/omgeving waar je woont hierin nog verschil. Wij waren aanwezig bij de hoge ses scholen. Mochten we als doelgedrag ons richten op de telefoon, dan kan het zijn dat we hier rekening mee moeten houden. Ook met de 'timing' wanneer je adviezen geeft over het gebruik van de telefoon. Het kan zijn dat het dan beter is om via ouders te richten op afspraken maken over de telefoon, maar dan moet mogelijk nog gekeken worden of hier culturele/SES achtergrond een rol speelt. Wanneer krijgen ze een telefoon?

Als je via jongeren het telefoongedrag wilt beïnvloeden, dan is het mogelijk beter om te richten op de overgang naar de middelbare school. Omdat dan iedereen een mobiel krijgt?

In de lage SES-wijk gaven alle kinderen aan dat hun ouders niet of nauwelijks fietsen. Soms fietst de vader. Ook goed om dit mee te nemen bij een uitwerking van een interventie. Weet een ouder wel altijd waar ze op moeten letten/afspraken maken etc.





Disclaimer

Bij de samenstelling van deze publicatie is de grootst mogelijke zorgvuldigheid in acht genomen. VeiligheidNL aanvaardt echter geen verantwoordelijkheid voor eventuele, in deze uitgave voorkomende, onjuistheden of onvolkomenheden. Overname van tekst of gedeelten van tekst is toegestaan, mits met de juiste bronvermelding. Indien tekst gebruikt wordt voor commerciële doelstellingen dient altijd vooraf schriftelijke toestemming verkregen te zijn.

Privacy en gegevensbescherming

VeiligheidNL gaat zorgvuldig om met persoonsgegevens en behandelt deze vertrouwelijk. Zo worden persoonsgegevens alleen verwerkt door personen met een geheimhoudingsplicht en voor het doel waarvoor deze gegevens zijn verzameld. Daarbij zorgt VeiligheidNL voor passende beveiliging van persoonsgegevens. VeiligheidNL behandelt uw persoonlijke gegevens conform de Algemene Verordening Gegevensbescherming (AVG) zoals deze sinds 25 mei 2018 geldt. Lees meer over onze privacyverklaring op www.veiligheid.nl/privacy

