

De strijd tegen de smartphone in het verkeer

V
R

Dr. Gerard Tertoolen *



*Verkeerspsycholoog.

1. Inleiding

De smartphone is niet meer weg te denken uit ons leven. Kijk eens rond op een station, een terrasje of een willekeurig plein waar mensen lopen; vrijwel iedereen is 'connected.' Dit heeft voor- en nadelen. Enerzijds beleven we er veel plezier aan en ontdekken we continu nieuwe 'werelden' dankzij onze kleine zakcomputer. Anderzijds kunnen we steeds minder 'zonder' en verhoogt het ons algemene stressniveau. De afhankelijkheid van de smartphone leidt er toe dat (te) veel mensen ook wanneer zij aan het verkeer deelnemen hun smartphone niet met rust kunnen laten.¹ Dit zorgt voor afleiding en kan leiden tot ongelukken. Dit artikel gaat over de nadelige rol van de smartphone in het verkeer. Vanuit de theorie van voorgenomen gedrag (theory of planned behavior)² wordt verklaard waarom de smartphone in het verkeer massaal wordt gebruikt en tevens wordt vanuit deze theorie een scenario aangeboden om de smartphone uit het verkeer te bannen.

1. Christoph, M.W.T.; Kint, S. van der; Wesseling, S., 2017, *Interpolis Barometer 2017, Vragenlijststudie mobiel telefoongebruik in het verkeer*, p. 23-26, SWOV, Den Haag.
2. Ajzen, I. (1991). "The theory of planned behavior". *Organizational Behavior and Human Decision Processes*. 50 (2): 179-211



Smartphonegebruik krijgt steeds meer trekjes van een verslaving.



2. De grenzen van de vrije wil

In de filosofie wordt onderscheid gemaakt tussen oude en moderne techniek. Producten van 'de oude techniek' zijn ontwikkeld om ons leven makkelijker te maken en onze mogelijkheden te verruimen. Bij de 'oude techniek' wordt de menselijke maat niet overstegen; de mens moet de techniek kunnen overzien en kunnen blijven beheersen. Tussen sommige (technische) innovaties blijkt zo'n uitzonderlijke psychische klik te bestaan dat we er aan gehecht raken en eigenlijk al snel niet meer zonder kunnen. De vraag ontstaat dan of wij 'de machine' nog sturen, of dat we er door gestuurd worden. Op dat moment worden we filosofisch gesproken aanhangsels van de machines die we ooit bedienden.³⁾

Ons smartphonegebruik krijgt steeds meer trekjes van een verslaving. Verslaving ontstaat doordat onze hersenen ons belonen. Bij het gebruik van de smartphone komt – net als bij andere leuke dingen als seks en lekker eten – dopamine vrij. Omdat je hersenen gewend raken aan een bepaalde hoeveelheid dopamine, loop je het risico geleidelijk aan steeds meer te willen. We worden door onze hersenen beloofd voor iedere 'like', ieder berichtje, foto of grapje aan ons gericht. Er komt iets binnen op je smartphone en dat je niet precies weet wat het is, verhoogt de spanning.

Veel mensen krijgen dankzij deze continue behoefte aan beloning fobie-achtige klachten als ze geen mobiel bij de hand hebben. Het varieert van onrustige gevoelens tot het uitbreken van het klamme zweet en rillingen. Onderzoek toont aan dat mensen die hun smartphone intensief gebruiken, niet goed herstellen van de (werk) druk die ze gedurende de dag hebben ervaren.⁴⁾ Overmatig smartphonegebruik kan leiden tot burn-out symptomen. Meer dan de helft van de jongeren tussen acht en achttien jaar geeft aan niet meer te kunnen leven zonder smartphone. Nomofobie heet dat. De term is een afkorting die is afgeleid van de Engelse benaming "no mobile-phone phobia".⁵⁾

Onderzoek laat zien dat veelvuldig smartphonegebruik de kans op een depressie verhoogt, ons inlevingsvermogen vermindert en ons beduidend minder creatief maakt. Het kan leiden tot een chemische disbalans in de hersenen, hetgeen vooral bij jongeren lijkt op te treden.⁶⁾ Een bijkomend nadeel van de 'online-wereld' is dat deze ons wereldbeeld drastisch vervormt. Offline laten we niet altijd de beste versie van onszelf zien, maken we fouten en komen we regelmatig in minder gemakkelijke situaties terecht. Online gebeurt dit veel minder frequent. We komen ook niet meer tot rust, terwijl nu en dan verveling goed is voor ons brein.⁷⁾

De Vlaamse filosofe Katleen Gabriëls, auteur van het boek *Onlife* benadrukt dat als we iets posten op sociale media, we moeilijk weerstand kunnen bieden aan de verleiding om te checken of

iemand het leuk vindt of er reactie op geeft.⁸⁾ Ons ego wordt telkens weer gestreeld of juist aan het wankelen gebracht als er niet of niet tijdig op onze berichten gereageerd wordt. Iedere 'like' is een bevestiging dat we grappig, interessant of leuk zijn. Naast de beloning die we ervaren is er ook de fear of missing out: de angst dat als we niet kijken, we iets missen of buiten de boot vallen.

De Amerikaanse antropologe Natasha Dow Schüll beschrijft in haar boek *Addiction by design* dat er nog een overtreffende trap van verslaving is die zij de 'machine zone' noemt.⁹⁾ Het is een hypnose-achtige staat waarin onder andere gokkers geraken en vervolgens alles om zich heen vergeten om één te worden met de gokkast. Vergroeid met het apparaat, zogezegd. Wellicht komen sommige smartphonegebruikers hier ook al dichtbij in de buurt en zo komen we dicht bij een angstaanjagend toekomstbeeld (hetgeen zo in een aflevering van de huiveringwekkende televisieserie *Black Mirror* zou passen) waarin – zoals gezegd – wij niet meer de machine bedienen maar de machine ons bedient. Het zou in ieder geval het einde van onze vrije wil kunnen inluiden.

3. De smartphone in het verkeer

Harde cijfers ontbreken, maar er is alle reden om aan te nemen dat de telefoon (te) vaak een rol speelt bij verkeersongelukken. Telefoongebruik is helaas (nog) lastig vast te stellen. Een bestuurder zal na een ongeluk niet snel toegeven dat hij of zij aan het appen was. Uit onderzoek blijkt wél dat de kans op een verkeersongeval flink toeneemt als iemand tijdens het rijden bezig is met het lezen of schrijven van tekstberichten, mailen of het surfen op sociale media. Ongevallenstudies tonen aan dat de gebruikers van een mobiele telefoon een factor 1,1 tot 5,6 hogere kans op een auto-ongeval hadden dan de niet-gebruikers.¹⁰⁾ Uit redelijk recente studies onder vrachtautochauffeurs blijkt dat het sms'en het risico op een ongeval enorm verhoogt (met een factor van ruim 23 of zelfs groter dan 160).^{11) 12)} Het ongevalsrisico van sms'en onder bestuurders van personenauto's is niet bekend, maar is naar verwachting ook hoog. De Stichting Wetenschappelijk Onderzoek Verkeersveiligheid (SWOV) schat in dat er jaarlijks enkele tientallen verkeersdoden door vallen. Tegelijk hebben we voorzichtige cijfers over het gebruik van de smartphone in het verkeer. Europees onderzoek toont aan dat bestuurders 10% van de rijtijd afgeleid zijn, voor een belangrijk deel door de telefoon.¹³⁾ Volgens het ministerie van infrastructuur en milieu gebruikt de helft van de Nederlanders met een smartphone (10 miljoen mensen) het apparaat ook onderweg. Volgens recente cijfers van het CBS zou één op de acht zitten te appen terwijl hij rijdt, onder bestuurders tussen 18 en 35 jaar is dit zelfs een kwart!¹⁴⁾

- Heidegger, M, D, 2013, *The Question Concerning Technology, and Other Essays*, Harper Perennial, New York.
- Wiebes, H., 2016, *Schuilin achter je smartphone*, Intermediair.
- Dixit, S, Shukla, H, Bhagwat, A., Bindal, A., Goyal, A., Zaidi, A.K., and Shrivastava, A. A, 2010, *A Study to Evaluate Mobile Phone Dependence Among Students of a Medical College and Associated Hospital of Central India*, Indian Journal Community Medicine, 35(2): p. 339-341.
- Interpolis, 2017, *Like, Digital Detox Challenge, Onderzoek naar Jongeren in de LAB Community*, GfK.
- Rek, W. de, 2018, *Een ode aan de verveling: waarom het goed is af en toe niets te doen te hebben*, De Volkskrant, 19 januari.
- Gabriëls, K., 2016, *Onlife*, hoe de digitale wereld je leven bepaalt, Lannoo bv, Tiel.
- Dow Schüll, N., 2014, *Addiction by Design*, Princeton University Press, Princeton.
- Laberge-Nadeau C, Maag U, Bellavance F, Lapierre SD, Desjardins D, Messier S, Saïdi A. 2003, *Wireless telephones and the risk of road crashes. Accident Analysis and Prevention*; 35(5): p. 649-660.
- Hickman, J.S., Hanowski, R.J., and Bocanegra, J., 2010, *Distraction in commercial trucks and buses: Assessing prevalence and risk in conjunction with crashes and near-crashes*. Report No. FMCSA-RRR-10-049. Washington, DC: Federal Motor Carrier Safety Administration.
- Olson, R.L., Hanowski, R.J., Hickman, J.S., & Bocanegra, J. (2009). *Driver Distraction in Commercial Vehicle Operations (Report No. FMCSA-RRR-09-042)*. Washington, DC.
- UDRIVE, 2017, *presentatie van Europese Naturalistic Driving onderzoek op de Udrive experience*, SWOV, Den Haag.
- Kloosterman, R., & Wit, S. de, 2017, *Automobilisten en hun kijk op verkeersveiligheid*, CBS, Den Haag.

4. Streng straffen

Minister Grapperhaus, minister van Justitie en Veiligheid, heeft een wetsvoorstel aangekondigd om gevaarlijk verkeersgedrag zwaarder te kunnen bestraffen. Voor gedrag “waarbij automobilisten onaanvaardbare risico’s nemen zonder acht te slaan op de veiligheid van anderen” gaat een celstraf van twee jaar tot de mogelijkheden behoren. Daarbij worden als voorbeelden genoemd: opzettelijk door rood licht rijden, de maximumsnelheid volstrekt negeren of tegen de verkeersrichting inrijden. Ook het vasthouden van de telefoon wordt genoemd als een handeling die tot twee jaar gevangenis straf kan leiden. Als door dit gedrag een ongeluk wordt veroorzaakt, is de maximum gevangenisstraf straks misschien zes jaar.¹⁵ De vraag is of dergelijke straffen ook echt tot een omslag in denken en doen gaan leiden bij automobilisten. Uit onderzoek blijkt dat de pakkans (de kans dat je de boete of straf daadwerkelijk zult oplopen) belangrijker is dan de hoogte van de boete. Een relatief lage straf waarbij de kans erg groot is dat je hem krijgt, heeft meer invloed op ons gedrag dan een relatief hoge straf waarbij de kans dat je hem krijgt gering is.¹⁶

Overigens is er verschil te maken tussen een ‘objectieve’ en een ‘subjectieve’ pakkans. De objectieve pakkans is de kans dat je daadwerkelijk een boete of straf krijgt bij een overtreding, de subjectieve pakkans is de gevoelsmatige kans dat je gepakt kunt worden. Als je regelmatig een bekeuring krijgt en je hoort dat vrienden en bekenden dit ook overkomt, zal er sprake zijn van een hoge subjectieve pakkans. Dit geeft al aan dat de subjectieve en objectieve pakkans geen onafhankelijke grootheden zijn. Bij een lage objectieve pakkans is het vrijwel ondoenlijk de subjectieve pakkans te verhogen.

De objectieve of daadwerkelijke pakkans is in Nederland vooral groot op plekken waar vaste digitale handhavingsmiddelen staan, die voorname gericht zijn op snelheid en rood licht. Voor andere soorten overtredingen, zoals rijden onder invloed, maar ook het gebruik van de smartphone achter het stuur (afleiding), geldt vooralsnog dat de daadwerkelijke inzet van politieagenten nodig is om overtreeders te kunnen bestraffen.¹⁷ Als er weinig gedaan wordt aan het verhogen van de pakkans, zullen de maatregelen van Grapperhaus naar verwachting slechts een gering effect sorteren. Nu is wel gelijktijdig een plan bekend gemaakt om camera’s in te gaan zetten die kunnen vaststellen of automobilisten tijdens het rijden hun smartphone vasthouden. Helaas kunnen er maximaal 11 van deze camera’s in heel Nederland worden ingezet.¹⁸ Nog afgezien van het geringe aantal, is het nog maar de vraag of de beelden van deze camera’s echt als bewijs zullen gaan gelden. Er is eerst nog een wetswijziging nodig en er moet onomstotelijk vastgesteld kunnen worden dat iemand de telefoon in de hand heeft tijdens het rijden.¹⁹

5. Tegenstrijdige en verkeerde boodschappen

Het huidige beleid ten aanzien van smartphonegebruik in het verkeer kenmerkt zich door het ontbreken van een kordate en integrale aanpak. Ad-hoc campagnes komen en gaan, op de fiets is het nog steeds toegestaan de smartphone te gebruiken (al is er nu een wetswijziging in de maak)²⁰, in de auto is de pakkans erg laag en nog steeds geeft iedereen – ook rolmodellen op televisie – toe dat ook zij regelmatig met hun smartphone in het verkeer in de weer zijn. Intussen worden onze dromen gevoed met auto’s die zelf rijden waardoor we steeds minder hoeven op te letten. Auto’s worden slim, grijpen zelf in bij dreigende ongelukken en stoppen spontaan voor voetgangers. Op deze manier wordt de kat alleen nog maar meer op het spek gebonden. In ‘de kleine lettertjes’ staat nog steeds dat de automobilist zelf verantwoordelijk blijft. Ons brein wordt op de proef gesteld.

Rijkswaterstaat en andere wegbeheerders werken direct en indirect mee aan de ontwikkeling van routeinformatie en andere verkeerstoeppingen via de smartphone. Tegelijk wordt de boodschap uitgezonden dat gebruik van de smartphone in het verkeer verkeerd is en worden kronkelredeneringen bedacht dat sommige toepassingen wel mogen (navigatie) en andere weer niet (appen en Facebooken bijvoorbeeld). Dit soort ingewikkelde en soms zelfs tegenstrijdige boodschappen zijn lastig te begrijpen en kunnen de boodschap dat verkeer en smartphone niet samengaan ondermijnen.

Ook veel van de campagnes die worden ingezet door het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat om het smartphonegebruik in het verkeer te ontmoedigen, verdienen niet bepaald een schoonheidsprijs. Naast de weg vinden we borden die ons er op wijzen dat we vóór het vertrek onze mobiel hadden moeten uitzetten (zie figuur 1). Dat is een beetje monsterd na de maaltijd en op het moment zelf lopen we met zulke borden eerder het risico dat mensen juist op ideeën gebracht worden. Foutieve framing heet dat, ook wel het ‘roze-olifant-effect’ genoemd. Als iemand je vraagt niet aan een roze olifant te denken, kun je niet anders dan aan een roze olifant denken. Door naast de weg borden te plaatsen niet aan de slag te gaan met de smartphone, zou de tegengestelde verleiding wel eens te groot kunnen worden.

Gelukkig heeft het ministerie zelf ook ingezien dat deze campagne aan vervanging toe was en vanaf oktober 2018 is de MONO-campagne gestart om fietsers en automobilisten af te raden sociale media te gebruiken tijdens het rijden. Deze campagne gebruikt op borden langs de weg de slogan ‘Ongestoord Onderweg,’ waarmee de aandacht gelukkig niet meer juist op de smartphone wordt gevestigd in plaats van op de weg.



Pakkans is belangrijker dan de hoogte van de boete.



15. Aast, M. van, 2018, Minister: Hoge straffen voor roekeloos rijgedrag, Algemeen Dagblad, 7 maart.
16. SWOV, 2016, Politietoezicht in het verkeer, SWOV-factsheet, juni 2016, Den Haag.
17. Staatscourant, 2017, Instructie handhaving rijden onder invloed.
18. Termaat, G., 2018, Hoogleraar: pakkans is met elf mobiele camera’s laag. Append rijden bestraffen is een lachertje, De Telegraaf, 15 mei.
19. Hotse Smit, P., 2017, Veilig Verkeer Nederland: gebruik smartphone in auto even ernstig als rijden onder invloed, De Volkskrant, 2 augustus.
20. Verlaan, J., 2017, Appen op de fiets vanaf juli 2019 verboden, NRC, 25 september.



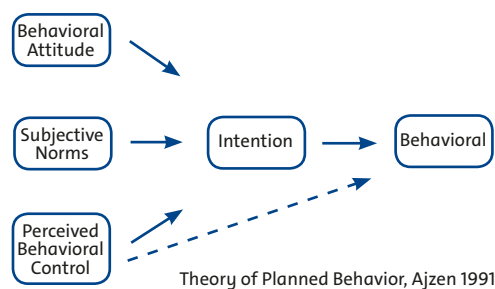
Figuur 1: voorbeelden van de campagne 'onderweg ben ik offline.' Bron: www.vvn.nl/campagnes/aandacht-op-de-weg

6. Een theorie van voorgenomen gedrag

Volgens emeritus professor psychologie aan de University of Massachusetts Icek Ajzen circuleren er onder professionals die trachten menselijk gedrag te beïnvloeden twee populaire mythes. De eerste is dat (meer) kennis leidt tot (ander) gedrag. Als mensen beter geïnformeerd worden, zullen ze hun gedrag gaan aanpassen. Helaas, bewijs is er niet voor. Informatie – hoe betrouwbaar ook – over rampzalige gevolgen van appen tijdens het rijden, heeft nauwelijks invloed op ons doen en laten.

De tweede mythe is dat een positieve houding tot bijpassend gedrag leidt. Wie positief over verkeersveiligheid denkt, zal de smartphone tijdens het rijden wel in de zak houden. Wederom misgeschoten, zegt Ajzen. Vaak volgt het vormen van een attitude pas na het vertonen van bepaald gedrag. We appen en internetten ons een slag in de rondte in het verkeer, aan de hand waarvan we concluderen dat het risico ervan eigenlijk wel meevalt.

Ajzens ontwierp een theorie over hoe gedrag en gedragsverandering tot stand komen ('the theory of planned behaviour' (voorgenomen gedrag); zie figuur 2). Hij spreekt van drie cruciale factoren:²¹⁾



Figuur 2: attitude, normen en waargenomen controle bepalen het gedrag

1. De attitude (houding, overtuiging) die bij het gedrag hoort. Dit is onze opvatting over waar het gedrag toe leidt en wat het ons oplevert.
2. De subjectieve norm. Dit is onze inschatting van wat andere mensen in onze omgeving vinden van ons gedrag.
3. De waargenomen beheersbaarheid. Dit is de mate waarin wij het gevoel hebben zelf invloed te hebben op het wel of niet vertonen van het gedrag.

Eigenlijk is het dus betrekkelijk eenvoudig. Gedragsverandering lukt als je aan alle drie de overwegingen sleutelt. Deze 'theorie van gepland gedrag' werd een van de meest wijdverbreide theorieën op het gebied van menselijk gedrag. Toch lijkt de theorie voor het veranderen van smartphonegebruik in het verkeer weinig te bieden te hebben. Kijk maar mee:

1. Veel verkeersdeelnemers denken veilig hun smartphone te kunnen gebruiken achter het stuur. Tot nu toe is het immers altijd goed gegaan. De zelfoverschatting viert hoogtij. Dit maakt dat men, ook al wordt men gewaarschuwd, het gevaar niet inziet of wil inzien. De attitude is dus niet 'het is levensgevaarlijk', maar eerder 'het kan eigenlijk best.'
2. De meeste mensen zullen zeggen dat smartphonegebruik in het verkeer niet slim is. Maar tegelijkertijd weet ook iedereen dat veel vrienden en kennissen het regelmatig doen. Sterker nog, bij doorvragen blijken plotseling de meeste mensen toe te geven ook wel eens te bezwijken voor de verleiding. Dus ook al weet iedereen dat het gevaarlijk is, de subjectieve norm zorgt er niet voor dat we het achterwege laten.
3. Nieuwsgierigheid in combinatie met het ontbreken van serieus risicobesef doen ons iedere keer weer onmiddellijk naar de smartphone grijpen, ook achter het stuur. Hierbij komt ook het genoemde verslavingsaspect om de hoek kijken. Wie verslaafd is, verliest immers de controle over zijn gedrag. Dus helaas, verslaafd of niet, ook de waargenomen beheersbaarheid van het gedrag staat smartphonegebruik tijdens verkeersdeelname niet in de weg.

Weinig bemoedigend dus. Maar voordat we de theorie van Ajzen afserveren, vraag ik de lezer eerst met mij een kijkje te nemen bij een verbluffende omwenteling die zich de afgelopen twintig jaar heeft voorgedaan op een ander breed maatschappelijk vraagstuk: het roken. Een korte analyse van die ommekeer in denken en doen, biedt – via de theorie van voorgenomen gedrag – wellicht toch aanknopingspunten voor onze strijd tegen de smartphone in het verkeer.

7. Omslag bij het roken als model voor meer verkeersveiligheid

De vraag 'mag ik hier roken?', die zo'n twintig jaar geleden – als hij al gesteld werd – vanzelf-



De zelfoverschatting viert hoogtij.



21. Ajzen, I. (1991). "The theory of planned behavior". *Organizational Behavior and Human Decision Processes*. 50 (2): 179–211

sprekend met 'ja' werd beantwoord, wordt vandaag niet meer gesteld. Rokers zijn meestal slechts te vinden op winderige balkonnetjes en in bedompte hokjes onder een afzuigkap. Aan deze omslag ging een verandering in focus vooraf. Er werd duidelijk gas teruggenomen bij het aanspreken van individuele rokers op het gevaar voor hun gezondheid. Kortetermijndenken, zelfoverschatting en een gebrek aan inlevingsvermogen maakten dat deze weg weinig effect sorteerde. Rokers waren van mening 'dat de ellendige ziekten hen wel bespaard zouden blijven', dat 'het toch wel zou gebeuren als het moest gebeuren' en dat 'het hun eigen keuze was; liever kort en ongezond geleefd dan lang geleefd zonder lolletjes.' De ommekomst kwam dus niet door nog meer met wijzende vingertjes en afschuwelijke vooruitzichten te strooien. De verandering werd wél in gang gezet door roken te veranderen van een individueel probleem in een maatschappelijk probleem.

Het begon met een kleine rechtszaak waarin iemand een rookvrije werkplek afdwong (Nanny Nooijen, medewerkster van de PTT die al sinds 1993 strijdt tegen roken op haar werkplek wint in 2000 een rechtszaak).²² Het begon klein, zoals alle grote dingen. Langzaam maar zeker werd de publieke opinie aan het wankelen gebracht. De slogan 'Roken, we komen er samen wel uit,' afkomstig van de tabaksindustrie, keerde zich al snel tegen hen. De frontale aanval tegen het roken verliep uiteindelijk via alle aspecten van Ajzens denkmodel. De aandacht verschoof van de roker naar de niet-roker. Die was eigenlijk de dupe van al die sigaretten. Zo kregen rokers in hoog tempo een schuldgevoel aangepraat. De heersende attitude (eerste aspect in Ajzens Theory of Planned Behavior) bij het rookgedrag was niet langer dat je stom was als je je eigen gezondheid in gevaar bracht, maar dat het niet paste om anderen op te zadelen met jouw verslaving. Naast deze aandacht voor de gevolgen van roken en niet-roken op de leefomgeving, werd de norm (het tweede aspect van Ajzens theorie) zo zienderogen bijgesteld. In discussieprogramma's werd de samenleving aangesproken en gehoord. Er was plaats voor gevoelens: weinig maatschappelijke debatten waren zo emotioneel als die over het roken. Op subtiele manieren werd aan de norm gesleuteld: waar in films eerst alle helden rookten, werd dit gedrag gaandeweg gereserveerd voor de boeven en weldra verdween de sigaret helemaal van het witte doek.

Ook het derde aspect van Ajzens theorie (waargenomen beheersbaarheid) werd bij de kop gepakt. Stap voor stap werd het roken in openbare ruimten verboden. En – ook al ging het niet zonder slag of stoot – in de Trêveszaal waar het kabinet vergadert, werd in een vroeg stadium een voorbeeld gesteld. Dat zouden bestuurders eens vaker moeten doen.

8. Recept voor een integrale aanpak

Op basis van de geslaagde omwenteling die zich bij het roken heeft voltrokken kan aan de hand van Ajzens 'theory of planned behavior' een recept worden uitgeschreven voor een integrale aanpak waarmee werkelijk het smartphonegebruik achter het stuur een halt kan worden toegevoerd. Het vereist wel dat we binnen de verkeers- en beleidswereld alle neuzen dezelfde kant opzetten en er ook echt voor willen gaan. Gezien het aantal verkeersslachtoffers en de rol die de smartphone daarbij speelt, zou toch eigenlijk niemand daar tegen kunnen zijn.

Het recept:

1. Intensiveer en verbeter de campagnes. Maak diverse varianten van goed doordachte en zorgvuldig uitgewerkte campagne-uitingen (neem daarbij de Bob-campagnes als lichtend voorbeeld!). Denk aan de juiste framing! Zorg dat deze campagnes op veel plekken terugkomen (dit leidt in psychologietermen tot een *mere-exposure effect*; wat men vaak hoort, gaat men hoger waarderen). Zorg tegelijk voor een overkoepelend beeldmerk (ook conform de Nederlandse Bob-campagne) dat bij iedereen bekend en gewaardeerd wordt. Dit leidt tot een verandering van attitude ten aanzien van smartphonegebruik in het verkeer. Met de Mono-campagne waarmee in oktober 2018 gestart is, wordt dit geprobeerd. De tijd zal leren of dit ook gaat lukken.
2. Spreek minder het individu aan als boosdoener, maar wakker een maatschappelijke discussie aan. Praatprogramma's lenen zich hier bij uitstek voor. Ook in verkeer-gerelateerde programma's en items kan de norm van 'niet appen in het verkeer' intensiever en positief worden bekrachtigd. Dit leidt tot verandering van de norm.
3. Positioneer 'niet-appen in het verkeer' als de gewoonste zaak van de wereld. Mensen met voorbeeldfuncties (bestuurders, beroepschauffeurs, docenten, maar ook BN-ers) dienen van onbesproken gedrag te zijn. Veroordeel misstappen bij hen streng. Benadruk het gewenste gedrag zo nu en dan in populaire televisieseries en films (een vorm van 'product placement'). Laat acteurs daarin regelmatig dingen zeggen als '*ik ben voorlopig even niet bereikbaar via de app, want ik zit op de weg. Ik reageer weer als ik er ben!*' Dit beïnvloedt zowel de attitude als de norm.
4. Zet educatie-programma's op voor scholen en jongerenorganisaties. Laat in deze programma's de doelgroep zelf problemen benoemen en oplossingen aandragen. In plaats van weerstand opbouwen tegen een 'te brave en te betweterige overheid', gaat men zo zelf nadenken over het onderwerp en overtuigt men zichzelf van het ongewenste van appen in het verkeer en van de mogelijkheden dit niet te doen (in de psychologie heet deze techniek 'self-persuasion'). Educatie is een krachtige manier om zowel attitudes als normen bij te sturen, omdat

“ ”

Wakker een maatschappelijke discussie

aan.

. ”

22. Schildkamp, V., 2016, *Strijd tegen roken is er een van de lange adem*, Algemeen Dagblad, 16 november.



Smartphonegebruik is een onderdeel van ons bestaan geworden.



er – naast het effect van self-persuasion – langdurig en relatief op de persoon gerichte aandacht aan een onderwerp wordt besteed.

5. Stimuleer en benut technische mogelijkheden. De techniek kan helpen het ongewenste gedrag lastig of onmogelijk te maken, maar ook om het ongewenste gebruik van smartphones vast te stellen. Verander waar nodig hiervoor wet- en regelgeving. Apparaten als de 'safe-drive-pod' maken handheld smartphonegebruik in de auto onmogelijk. Laat bedrijven zorgen voor installatie van dergelijke apparaten in alle dienstauto's. Hiermee wordt de 'waargenomen beheersbaarheid' beïnvloed. Techniek wijst ons er op en helpt ons zo beseffen dat 'het pretpark niet altijd open is.'
6. Breng de mogelijkheden van mensen om de smartphone in het verkeer te gebruiken trapsgewijs terug. Zorg ervoor dat de pakkans drastisch toeneemt door meer agenten op straat en meer camera's die het kunnen vastleggen. Verhoog tegelijk of vlak daarna de strafmaat en doe dit niet andersom. Extreem hoge straffen voor smartphonegebruik in de auto zonder hoge pakkans kan leiden tot een sterk gevoel van onrechtvaardigheid. Terecht of niet, als mensen 2 jaar gevangenisstraf krijgen voor het vasthouden van de telefoon in de auto en criminelen die in de ogen van velen veel ernstiger vergrijpen plegen met veel lichtere straffen 'wegkomen,' zorgt dat voor maatschappelijke onrust die een eensgezinde afkeuring van smartphonegebruik in het verkeer niet ten goede komt.

9. Samenvatting en conclusie

Smartphonegebruik is een onderdeel van ons bestaan geworden. Het is zo vanzelfsprekend en neemt zo'n dominante plaats in in het leven van velen, dat sommige mensen niet meer kunnen bepalen onder welke omstandigheden smartphonegebruik gevaarlijk is, zoals in het verkeer. Aangezien zowel de attitude (veel mensen zien onvoldoende de ernst van het probleem), als de sociale norm (smartphonegebruik in het verkeer wordt niet massaal afgekeurd), als de mate van beheersbaarheid (de meeste mensen denken makkelijk te kunnen appen tijdens het rijden) geen belemmering lijken te vormen, schieten enkelvoudige maatregelen (boetes verhogen óf een campagne opzetten) te kort. Wat nodig is, is een langetermijnplanning waarbij veel verschillende maatregelen hand in hand gaan, zodat er een omslag plaatsvindt in denken én doen, vergelijkbaar met de manier waarop roken uit onze samenleving is verbannen. Van zo'n intensieve integrale langetermijnaanpak is ten aanzien van smartphonegebruik in het verkeer nog geen sprake. Dit artikel biedt de basis voor een masterplan waar – om het aantal verkeersslachtoffers terug te dringen – het beste zo snel mogelijk aan begonnen kan worden.