

# TeamAlert

jongeren met **impact**

**ONDERZOEK ALCOHOL EN DRUGSGEBRUIK**  
**OP DE SCOOTER**

Kwantitatieve toetsing

**Stichting TeamAlert**

Jongeren met impact

Lijsterstraat 3-5  
3514 TA Utrecht  
Tel: 030-2232893  
info@teamalert.nl  
www.teamalert.nl

Onderzoek en rapportage: Saar Hadders

Mei, 2021

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

# INHOUDSOPGAVE

Samenvatting .....	4
Hoofdstuk 1: Aanleiding .....	5
1.1 Aanleiding .....	5
1.2 Doelstelling onderzoek .....	6
1.3 Leeswijzer .....	6
Hoofdstuk 2: Theoretisch kader .....	7
2.1 Theorie van gepland gedrag .....	7
2.2 Ervaren kwetsbaarheid .....	8
2.3 Verleden gedrag .....	9
2.4 Subjectieve pakkans .....	9
2.5 Persoonlijkheidskenmerken .....	9
2.6 Onderzoeksvraag .....	10
Hoofdstuk 3: Methode .....	11
3.1 Onderzoeksdoelgroep .....	11
3.2 Werving .....	11
3.3 Procedure .....	11
3.4 Deelnemers .....	11
3.5 Meetinstrument .....	12
3.6 Analyses .....	14
Hoofdstuk 4: Resultaten alcohol .....	15
4.1 Onderzoeksgroepen .....	15
4.2 Demografische kenmerken .....	15
4.3 Binaire logistische regressieanalyse .....	16
Hoofdstuk 5: Resultaten cannabis .....	19
5.1 Onderzoeksgroepen .....	19
5.2 Demografische kenmerken .....	19
5.3 Binaire logistische regressieanalyse .....	20
Hoofdstuk 6: Conclusie .....	22
6.1 Gedragsdeterminanten .....	22
6.1.1 Gedragsintentie .....	22
6.1.2 Eigen attitude .....	22
6.1.3 Waargenomen gedragscontrole .....	22
6.2 Frequentie rijden onder invloed .....	23
6.3 Demografische kenmerken .....	23
6.4 Limitaties en aanbevelingen .....	24
Referenties .....	26
Bijlage 1: Vragenlijst .....	28

## Samenvatting

Uit de resultaten van dit onderzoek, waarin werd getoetst wat de motieven zijn van jongeren om onder invloed scooter te rijden, bleek dat scooter rijden onder invloed van zowel alcohol als cannabis voorspeld kan worden door de gedragsintentie en de eigen attitude. Daarnaast kan scooter rijden onder invloed van alcohol voorspeld worden door de waargenomen gedragscontrole, een resultaat dat bij cannabis niet is teruggevonden.

- **Gedragsintentie:** hoe sterker iemand de intentie heeft om scooter te rijden onder invloed van alcohol en cannabis, hoe waarschijnlijker het is dat deze persoon onder invloed scooter rijdt.
- **Eigen attitude:** hoe positiever de houding van iemand is tegenover scooter rijden onder invloed van alcohol en cannabis, hoe waarschijnlijker het is dat deze persoon onder invloed scooter rijdt.
- **Waargenomen gedragscontrole:** hoe meer vertrouwen iemand heeft in zijn/haar eigen bekwaamheid om in plaats van scooter rijden onder invloed alternatief vervoer te zoeken of geen alcohol te drinken, hoe minder waarschijnlijk het is dat deze persoon onder invloed scooter rijdt.

Een ander interessant resultaat is dat cannabisgebruikers relatief vaak onder invloed scooter rijden, vergeleken met alcoholdrinkers. Daarnaast bleek de stedelijkheid van de woonplaats van een cannabisgebruiker bepalend voor het wel of niet scooter rijden onder invloed van cannabis; jongeren die in een sterk stedelijk gebied wonen lijken eerder scooter te rijden onder invloed van cannabis. In dit onderzoek worden deze verschillen verklaard door een verschil in de attitudes tegenover scooter rijden onder invloed van alcohol en cannabis: alcohol heeft grote lichamelijke effecten en scooter rijden onder invloed van alcohol wordt als gevaarlijk ervaren. Cannabisgebruikers ervaren scooter rijden onder invloed van cannabis niet als gevaarlijk, daarom zal dit relatief vaker voorkomen en ook eerder in sterk stedelijke gebieden vergeleken met scooter rijden onder invloed van alcohol. De leeftijd van de deelnemers van alcoholdrinkers bleek bepalend voor het wel of niet scooter rijden onder invloed van alcohol. Tenslotte bleek een aantal van de deelnemers scooter te rijden zonder rijbewijs, waarvan een deel ook weleens scooter rijdt onder invloed.

Om tot bovenstaande resultaten te komen is een online vragenlijst uitgezet. In totaal zijn 422 deelnemers ondervraagd over hun alcohol- en cannabisgebruik in combinatie met scooter rijden. De deelnemers waren tussen de 16 en 24 jaar oud, met een gemiddelde leeftijd van 18,4.

Naast bovengenoemde gedragsdeterminanten die in dit onderzoek getoetst werden zijn onder andere subjectieve norm, verleden gedrag en subjectieve pakkans onder deelnemers uitgevraagd. Daarnaast zijn er een aantal gedrags- en persoonlijkheidskenmerken meegenomen, namelijk hoe lang iemand al in het bezit is van een rijbewijs, hoe vaak iemand onder invloed op de scooter rijdt, sensatie zoeken en impulsiviteit. Tot slot is gekeken welke demografische kenmerken een rol spelen in het wel of niet uitvoeren van scooter rijden onder invloed.

Voorgaand onderzoek naar rijden onder invloed heeft zich voornamelijk gefocust op alcohol- en drugsgebruik in de auto. Echter zijn scooterrijders, vergeleken met automobilisten, vaak bij een lager alcoholpromillage in het bloed al betrokken zijn bij verkeersongevallen. Dit toont aan dat het effect van alcohol groter is bij scooterrijders, vergeleken met automobilisten (Centola et al., 2020). Daarnaast lopen brom- en snorfietsers relatief gezien het grootste overlijdensrisico, omdat ze minder goed beschermd zijn tijdens een ongeluk (SWOV, 2017). Onderzoek naar de motivaties voor scooter rijden onder invloed van alcohol en drugs was echter nog niet uitgevoerd. Het was onbekend welke factoren die van invloed zijn op gedrag, samenhangen met scooter rijden onder invloed van alcohol of drugs. Het doel van dit onderzoek was dit gebrek aan kennis verkleinen en achterhalen welke factoren scooter rijden onder invloed het beste kunnen voorspellen.

Dit onderzoek biedt eerste inzichten in de motieven van jongeren om onder invloed van alcohol en cannabis scooter te rijden. Het laat zien onder welke omstandigheden jongeren zich op een bepaalde manier gedragen. Door middel van vervolgonderzoek met een grotere opzet waarin de motieven voor scooter rijden onder invloed onderzocht worden kan er meer begrip ontstaan voor het problematische gedrag en kan er effectief gezocht worden naar een passende oplossing.

## Hoofdstuk 1: Aanleiding

### 1.1 Aanleiding

De afgelopen jaren is het aantal verkeersslachtoffers onder jonge bestuurders flink gestegen. In 2018 vielen er 147 verkeersdoden in deze groep, terwijl dit er in 2019 183 waren, een stijging van 24%. Deze toename is met name zichtbaar bij de inzittenden van auto's (van 80 in 2018 naar 93 in 2019), motorrijders (van 24 in 2018 naar 32 in 2019) en bromfietzers (van 3 in 2018 naar 11 in 2019) (CBS, 2020). Ondanks dat het totaal aantal overleden bromfietzers klein lijkt, mogen deze cijfers niet verwaarloosd worden. Het risico op betrekking bij verkeersongevallen is voor brom- en snorfietzers namelijk groter dan bij welk vervoersmiddel dan ook. Ondanks dat de meeste verkeersslachtoffers inzittenden van personenauto's waren, lopen brom- en snorfietzers relatief gezien (gebaseerd op het aantal afgelegde kilometers) het grootste overlijdensrisico (SWOV, 2017).

Uit cijfers van SWOV blijkt dat 11% tot 17% van de ongevallen met scooterrijders verklaard kan worden door een verzwakte psychofysiologische conditie. Naast haast en vermoeidheid spelen alcohol en drugsgebruik hierin een grote rol (SWOV, 2017). Onderzoek uit Frankrijk en Denemarken benadrukt de rol van alcohol en drugs bij verkeersongevallen onder jonge scooterrijders (Møller en Haustein, 2016; Moskal, Martin & Laumon, 2012). Ondanks deze kennis is er nog geen onderzoek gedaan naar waarom jongeren onder invloed van alcohol en drugs scooter rijden.

Gerelateerd aan het problematische gedrag van jongeren die onder invloed van alcohol en drugs op de scooter rijden, is de opkomst van de elektrische deelscooters. Inmiddels zijn er 24 steden met een of meerdere aanbieders van deelscooters. Naast dat het verkeerd parkeren van de scooters tot veel klachten leidt, komen er ook meldingen binnen van mensen die onder invloed op de scooters rondrijden (NOS, 2020). De verwachting is dat men deze deelscooters op steeds meer plekken zal zien. Dit maakt het, ook voor jongeren die zelf geen scooter bezitten, makkelijker om een scooter als vervoersmiddel te gebruiken. Het is mogelijk dat de opkomst van de deelscooter bijdraagt aan het probleem van jongeren die onder invloed scooter rijden.

Onderzoek heeft tot nu toe voornamelijk gefocust op alcohol en drugsgebruik van jongeren in de auto. Daaruit bleek dat bestuurders die onder invloed zijn van alcohol verkeerssituaties niet goed kunnen beoordelen, gevaaren minder snel herkennen, minder snel reageren, het voertuig minder goed besturen en minder alert zijn. Een alcoholpromillage van 0,5 vergroot de kans op een ongeval in de auto al met 40% (Blomberg, Peck, Moskowitz, Burns en Fiorentino, 2005). Uit onderzoek naar het effect van alcohol op scooter rijden blijkt echter dat scooterrijders vaak bij een lager alcoholpromillage in het bloed al betrokken zijn bij verkeersongevallen. Dit toont aan dat het effect van alcohol groter is bij scooterrijders, vergeleken met automobilisten (Centola et al., 2020). Een mogelijke verklaring voor dit verschil is dat evenwicht en motorische coördinatie, vaardigheden die doorgaans worden aangetast door alcoholgebruik, belangrijker zijn voor scooterrijders dan voor automobilisten. Opmerkelijk is dat deelname aan het verkeer voor beide voertuigen strafbaar is wanneer de bestuurder een alcoholpromillage 0,5 of hoger heeft. Daarnaast staan drugs erom bekend dat ze het bewustzijn van de gebruiker beïnvloeden waardoor verkeerstaken minder goed kunnen worden uitgevoerd, geldend voor alle verkeersdeelnemers.

Bestuurders van scooters in de leeftijd van 15,5 tot en met 24 jaar vallen onder de categorie 'beginnende bestuurders', omdat ze nog maar kort hun rijbewijs hebben. Deze categorie wordt gezien als een risicogroep in het verkeer. Vanwege hun gebrek aan rijervaring, kunnen beginnende scooterrijders bijvoorbeeld minder goed gevaar herkennen. Daarnaast zijn de hersenen op deze leeftijd nog niet volledig ontwikkeld, waardoor ze meer risico nemen, gevoeliger zijn voor groepsdruk en voor directe beloningen voor hun gedrag. Jonge bestuurders hebben vanwege hun onervarenheid al een hoger ongevalsrisico, en alcohol heeft bij jongeren een sterker effect op het rijgedrag dan bij oudere bestuurders (SWOV, 2018). Dit benadrukt het gevaar van scooter rijden onder invloed voor jongeren. Onderzoek naar de motivaties voor scooter rijden onder invloed van alcohol en drugs is echter nog niet uitgevoerd. Om deze reden wil TeamAlert onderzoek doen naar de motivationele factoren van jongeren om onder invloed van alcohol en drugs scooter te rijden. De hoofdvraag luidt dan ook: *Wat zijn de motieven van jongeren die scooter rijden om onder invloed van alcohol en drugs op de scooter te rijden?*

## 1.2 Doelstelling onderzoek

Het doel van het huidige onderzoek is het verschaffen van nieuwe inzichten die vervolgens gebruikt kunnen worden bij de ontwikkeling van passende interventies gericht op positieve gedragsverandering. Op deze wijze draagt dit onderzoek bij aan het vergroten van de verkeersveiligheid van scooter rijdende jongeren en andere weggebruikers in Nederland.

## 1.3 Leeswijzer

In de komende hoofdstukken worden het theoretisch kader, de onderzoeksmethode en de resultaten, conclusies en aanbevelingen toegelicht. In hoofdstuk 2 wordt er ingegaan op bestaande theorieën die van toepassing zijn op het scooter rijden onder invloed van alcohol en drugs. Deze theorieën schetsen een beeld van de moties die jongeren hebben om onder invloed van alcohol en drugs op de scooter te rijden. In hoofdstuk 3 wordt de onderzoeksmethode besproken. De onderzoeksvraag, deelvragen, procedure en meetinstrument van het onderzoek worden hier toegelicht. In hoofdstuk 4 en 5 worden de onderzoeksresultaten per middel behandeld. In hoofdstuk 6 wordt beschreven welke conclusies er getrokken kunnen worden aan de hand van de uitgevoerde analyses, evenals de aanbevelingen voor praktische toepassing van de resultaten en vervolgonderzoek.

## Hoofdstuk 2: Theoretisch Kader

Zoals hierboven vermeld is er nog geen onderzoek gedaan naar de motivaties van jongeren om onder invloed van alcohol en drugs op de scooter te rijden. Op basis van voorgaand onderzoek naar de motieven van jongeren om alcohol en drugs te gebruiken in het verkeer en in de auto, kan er echter wel een beeld geschetst worden van factoren die mogelijk een rol spelen. Om de hoofdvraag: *‘Wat zijn de motieven van jongeren die scooter rijden om onder invloed van alcohol en drugs op de scooter te rijden?’* te beantwoorden, wordt er gekeken naar de theorie van gepland gedrag, ervaren kwetsbaarheid, verleden gedrag, de subjectieve pakkans en persoonlijkheidskenmerken die het gedrag van jongeren die onder invloed scooter rijden mogelijk kunnen verklaren.

### 2.1 Theorie van gepland gedrag

De *‘Theory of Planned Behavior’* (TPB) (Ajzen, 1991) is ontworpen om menselijk gedrag te voorspellen en te verklaren in specifieke contexten. Dit wordt gedaan aan de hand van attitudes, subjectieve normen en waargenomen gedragscontrole. Deze drie determinanten vormen de gedragsintentie en daarmee het gedrag van een individu. Dit gedragsmodel wordt vaak toegepast op risicogedrag in het verkeer, zoals op het rijden onder invloed van alcohol (Potard et al., 2018).

TPB suggereert dat gedrag wordt voorspeld door de intentie om bepaald gedrag te vertonen. De gedragsintentie is een indicatie van de bereidheid van mensen om gedrag uit te voeren en de hoeveelheid moeite die ze hiervoor van plan zijn te doen. De intentie wordt beïnvloed door de overtuiging over de kosten en baten van bepaald gedrag (de attitude), de overtuiging van de attitude van anderen in de omgeving omtrent bepaald gedrag (de subjectieve norm), en de perceptie van de bekwaamheid om gewenst gedrag uit te voeren (de waargenomen gedragscontrole). Als algemene regel geldt: hoe positiever de attitude en subjectieve norm en hoe groter de waargenomen gedragscontrole, hoe sterker de intentie van een individu zal zijn om bepaald gedrag uit te voeren. Hieronder wordt elk construct toegelicht in relatie tot scooter rijden onder invloed van alcohol en drugs. Het TPB-model wordt weergegeven in Figuur 1.

#### ➤ **Attitude**

De attitude omvat evaluatieve reacties die een individu ten aanzien van bepaald gedrag heeft, hier het scooter rijden onder invloed van alcohol en drugs. De attitude laat zien hoe iemand tegen het gedrag aankijkt (positief/gunstig of negatief/ongunstig), bijvoorbeeld: *‘scooter rijden onder invloed van alcohol en drugs vind ik leuk’*, of *‘scooter rijden onder invloed van alcohol en drugs vind ik onveilig’*.

Op basis hiervan volgt de deelvraag: *Welke attitudes hebben jongeren die scooter rijden ten aanzien van scooter rijden onder invloed van alcohol en drugs?*

#### ➤ **Subjectieve norm**

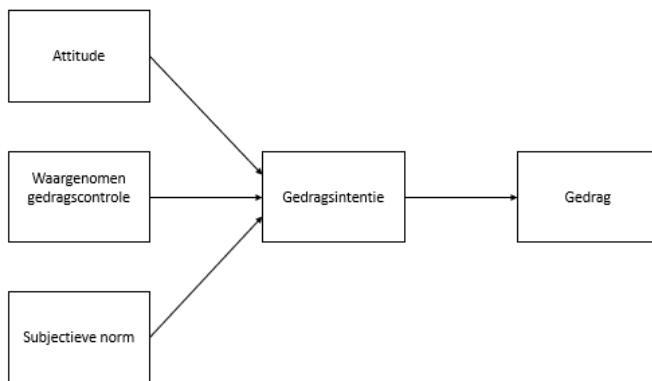
De subjectieve norm omvat de opvattingen van een individu over wat significante anderen (zoals ouders, vrienden, werkgever) vinden van de uitvoering van bepaald gedrag, bijvoorbeeld: *‘mijn vrienden vinden scooter rijden onder invloed van alcohol en drugs normaal’*. Subjectieve normen worden ingezet om de sociale druk vast te stellen die individuen voelen om een bepaald gedrag al dan niet uit te voeren.

Op basis hiervan volgt de deelvraag: *Welke rol spelen de opvattingen van significante anderen over het scooter rijden onder invloed in de uitvoering van dit gedrag?*

#### ➤ **Waargenomen gedragscontrole**

De waargenomen gedragscontrole is de perceptie van een individu over hun eigen bekwaamheid om gewenst gedrag aan te nemen, een alternatief voor het scooter rijden onder invloed. Het omschrijft de mate van gemak waarmee respondenten denken het ongewenste gedrag te kunnen vermijden. Bijvoorbeeld: *‘ik heb er vertrouwen in dat het me lukt om alternatief vervoer te gebruiken wanneer ik weet dat ik alcohol/drugs ga gebruiken’*. De verwachting is dat als de waargenomen gedragscontrole toeneemt, de gedragsintentie afneemt.

Op basis hiervan volgt de deelvraag: *Hoe bekwaam schatten jongeren die scooter rijden zichzelf in om niet onder invloed van alcohol en drugs scooter te rijden?*



Figuur 1. Theory of Planned Behavior-model.

## 2.2 Ervaren kwetsbaarheid

Het is belangrijk om op te merken dat het gedragsmodel van TPB zich vooral focust op rationeel gedrag. Echter kan er gesteld worden dat het gedrag van jongeren om onder invloed scooter te rijden ook wordt beïnvloed door onbewuste factoren. Zo spelen subjectieve percepties van de kwetsbaarheid voor risico's een grote rol in het voorspellen van gedrag. Er wordt gesteld dat jongeren vaak risicogedrag vertonen, vanwege hun gevoel van onkwetsbaarheid voor letsel, pijn en gevaar. Jongeren denken, onterecht, immuun te zijn voor risico's. Ze denken dat ze minder kans lopen op verkeersongelukken dan anderen. Dit is een cognitieve bias, ook wel onrealistisch optimisme genoemd (Lapsley & Hill, 2010). Dit gevoel van onkwetsbaarheid vermindert het waargenomen risico door een positieve attitude en positieve subjectieve normen, en een hogere waargenomen controle over scooter rijden onder invloed. Het heeft daardoor een indirecte invloed op de gedragsintentie. Ervaren kwetsbaarheid kan worden onderverdeeld in drie categorieën: mentale kwetsbaarheid, interpersoonlijke kwetsbaarheid, en fysieke kwetsbaarheid (Potard et al., 2018). De relaties van deze constructen zijn geïntegreerd in het TPB-model en worden weergegeven in Figuur 2.

### ➤ Mentale kwetsbaarheid

De mentale kwetsbaarheid omvat de mate waarin een individu zich kwetsbaar voelt voor persoonlijk of psychisch leed, met andere woorden: de mate waarin een individu denkt gekwetst te kunnen worden of gewond te raken. Onderzoek toont aan dat mentale kwetsbaarheid de gedragsintentie indirect beïnvloedt door de subjectieve norm. Jongeren die denken niet kwetsbaar te zijn voor ongelukken (mentale kwetsbaarheid), hebben over het algemeen ook een positiever beeld van de attitudes van de omgeving over scooter rijden onder invloed (subjectieve norm) (Potard et al., 2018).

Op basis hiervan volgt de deelvraag: *Op welke wijze beoordelen jongeren die scooter rijden de kans om slachtoffer te worden door onder de invloed van alcohol en drugs op de scooter te rijden?*

### ➤ Interpersoonlijke kwetsbaarheid

De interpersoonlijke kwetsbaarheid omvat de mate waarin een individu zich immuun voelt om gekwetst te worden door kritiek en/of negatieve evaluaties van anderen (de subjectieve norm). De interpersoonlijke kwetsbaarheid is gelinkt aan de attitudes tegenover het scooter rijden onder invloed van alcohol en drugs en de waargenomen gedragscontrole. Jongeren die zich niets aantrekken van negatieve meningen van de omgeving (interpersoonlijke kwetsbaarheid) hebben een positiever beeld van dit gedrag (attitude) en denken ook meer controle te hebben over de uitvoering van dit gedrag (Potard et al., 2018).

Op basis hiervan volgt de deelvraag: *Op welke wijze vatten jongeren die scooter rijden kritiek en/of negatieve evaluaties van anderen over het scooter rijden onder invloed van alcohol en drugs op?*

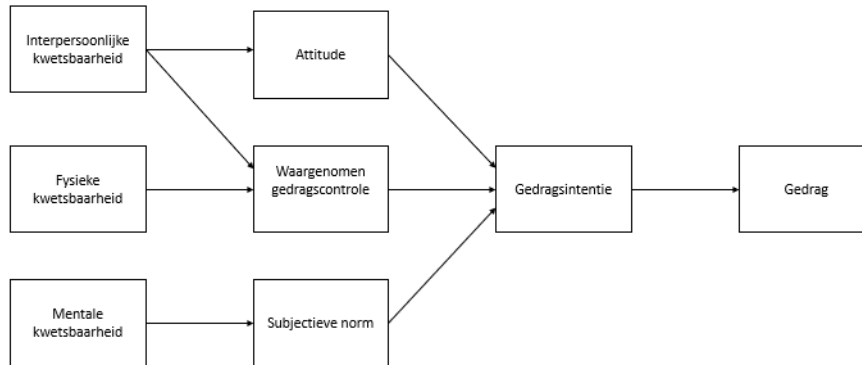
### ➤ Fysieke kwetsbaarheid

De fysieke kwetsbaarheid omvat de mate waarin een individu zich immuun voelt voor fysiek letsel. Jongeren die zichzelf als 'onverwoestbaar' zien en denken geen risico te lopen op verwondingen als ze betrokken



zijn bij een ongeluk (fysieke kwetsbaarheid), denken volledig in controle te zijn over hun eigen gedrag en de consequenties van dit gedrag (waargenomen gedragscontrole). Fysieke kwetsbaarheid is dus van invloed op de waargenomen gedragscontrole (Potard et al., 2018).

Op basis hiervan volgt de deelvraag: *Op welke wijze beoordelen jongeren die scooter rijden de kans om lichamelijk letsel op te lopen door onder de invloed van alcohol en drugs op de scooter te rijden?*



Figuur 2. Theory of Planned Behavior-model met ervaren kwetsbaarheid.

### 2.3 Verleden gedrag

Naast de constructen van TPB en de ervaren kwetsbaarheid, speelt ook het verleden gedrag een rol. Uit onderzoek blijkt dat gedrag uit het verleden een sterke voorspeller is voor de gedragsintentie (Chan, Wu, & Hung, 2010). Uit kwalitatief onderzoek naar alcoholgebruik in de auto kwam naar voren dat positieve of negatieve ervaringen met onder invloed rijden bepaalt of jongeren opnieuw de beslissing maken om onder invloed te rijden (TeamAlert, 2019). De verwachting is dat deze resultaten ook toepasbaar zijn op het gedrag van scooter rijden onder invloed van alcohol en drugs. Een positieve ervaring zal de drempel verlagen om onder invloed op de scooter te rijden, aangezien het tot heden altijd is goed gegaan. In dit geval zullen jongeren dit gedrag over het algemeen vaak herhalen. Een negatieve ervaring zal deze drempel juist verhogen en de intentie om onder invloed scooter te rijden verlagen.

Op basis hiervan volgt de deelvraag: *Op welke wijze spelen ervaringen uit het verleden een rol in de beslissing van jongeren die scooter rijden om onder invloed scooter te rijden?*

### 2.4 Subjectieve pakkans

Naast het verleden gedrag, is de subjectieve pakkans ook een voorspeller van de gedragsintentie. De subjectieve pakkans is de inschatting die je als weggebruiker maakt om betrapt te zullen worden op een overtreding (Goldenbeld, 2005). In huidig onderzoek wordt de subjectieve pakkans geïnterpreteerd als een inschatting van de grootte van de kans dat je tijdens het scooter rijden door politie gecontroleerd wordt op alcohol en/of drugsgebruik. Wanneer scooter rijdende jongeren deze pakkans groot achten, zullen ze vermijden de verkeersregels te overtreden. In dit geval is er sprake van preventie. Er kan dus gesteld worden dat een verhoging van de subjectieve pakkans de intentie om onder invloed scooter te rijden verlaagd.

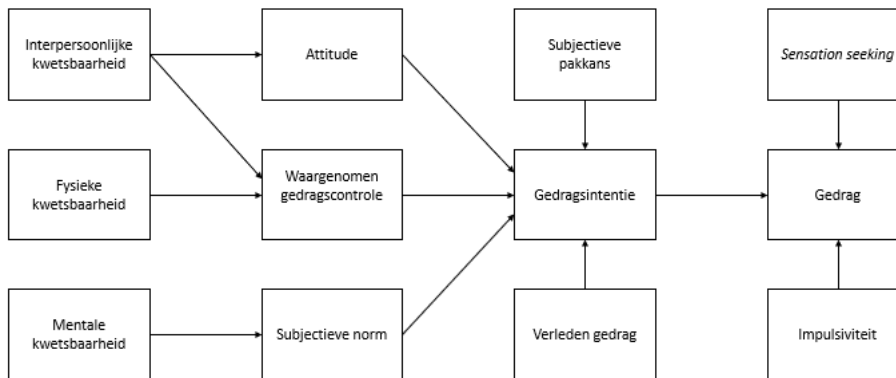
Op basis hiervan volgt de deelvraag: *Welke rol speelt de subjectieve pakkans in relatie tot scooter rijden onder invloed van alcohol en drugs?*

### 2.5 Persoonlijkheidskenmerken

Persoonlijkheidskenmerken blijken ook een belangrijke rol te spelen in het al dan niet uitvoeren van bepaald gedrag. Uit onderzoek blijkt dat zowel *sensation seeking* (het verlangen naar gevarieerde, nieuwe, opwindende ervaringen) en impulsiviteit (de neiging om te handelen naar verlangens en driften in plaats van ze in toom te houden en bevrediging uit te stellen) belangrijke voorspellers zijn van risicogedrag in het verkeer (Dahlen et al., 2005). Deze persoonlijkheidskenmerken zijn bijvoorbeeld toegepast op onderzoek naar het rijden onder invloed van cannabis (Richer & Bergeron, 2009).

Op basis hiervan volgt de deelvraag: *Welke rol spelen de persoonlijkheidskenmerken sensation seeking en impulsiviteit in relatie tot scooter rijden onder invloed van alcohol en drugs?*

De relaties tussen de constructen met betrekking tot de ervaren kwetsbaarheid, verleden gedrag, subjectieve pakkans, de persoonlijkheidskenmerken *sensation seeking* en impulsiviteit zijn samengevoegd met de constructen uit TPB en worden in onderstaande Figuur 3 weergegeven. Dit model is een visuele weergave van de gedragsdeterminanten die naar verwachting het gedrag 'scooter rijden onder invloed' kunnen voorspellen.



*Figuur 3. Theory of Planned Behavior-model met ervaren kwetsbaarheid, verleden gedrag, subjectieve pakkans en persoonlijkheidskenmerken.*

## 2.6 Onderzoeksvraag

Op basis van de gedragsdeterminanten die benoemd zijn in het theoretisch kader is de volgende onderzoeksvraag opgesteld:

*Wat zijn de motieven van jongeren die scooter rijden om onder invloed van alcohol en drugs op de scooter te rijden?*

De hoofdvraag zal worden beantwoord door middel van de volgende deelvragen:

- Welke attitudes hebben jongeren die scooter rijden ten aanzien van scooter rijden onder invloed van alcohol en drugs?
- Welke rol spelen de opvattingen over het scooter rijden onder invloed van significante anderen in de uitvoering van dit gedrag?
- Hoe bekwaam schatten jongeren die scooter rijden zich zelf in om niet onder invloed van alcohol en drugs scooter te rijden?
- Op welke wijze beoordelen jongeren die scooter rijden de kans om slachtoffer te worden door onder de invloed van alcohol en drugs op de scooter te rijden?
- Op welke wijze vatten jongeren die scooter rijden kritiek en/of negatieve evaluaties van anderen over het scooter rijden onder invloed van alcohol en drugs op?
- Op welke wijze beoordelen jongeren die scooter rijden de kans om lichamelijk letsel op te lopen door onder de invloed van alcohol en drugs op de scooter te rijden?
- Op welke wijze spelen ervaringen uit het verleden een rol in de beslissing van jongeren die scooter rijden om onder invloed scooter te rijden?
- Welke rol speelt de subjectieve pakkans in relatie tot scooter rijden onder invloed van alcohol en drugs?
- Welke rol spelen de persoonlijkheidskenmerken *sensation seeking* en impulsiviteit in relatie tot scooter rijden onder invloed van alcohol en drugs?

## Hoofdstuk 3: Methode

Om te achterhalen wat de motieven zijn van jongeren die scooter rijden om onder invloed van alcohol en drugs scooter te rijden is een online vragenlijstonderzoek uitgezet. Hierin werden meerdere gedragsdeterminanten getoetst. Er is voor gekozen om in het huidige onderzoek een verdeling te maken tussen alcohol, cannabis (wiet of hasj) en andere drugssoorten, omdat is gebleken dat de gedragsdeterminanten van rijden onder invloed niet hetzelfde zijn voor elk middel. Alcohol en cannabis staan bekend als middelen die het vaakst gebruikt worden in het verkeer, daarom is er voor gekozen om deze twee middelen afzonderlijk van andere drugssoorten te onderzoeken.

### 3.1 Onderzoeksdoelgroep

Gebaseerd op de doelgroep van TeamAlert (jongeren t/m 24 jaar oud) en de leeftijd waarop het is toegestaan scooter te rijden, is de doelgroep van huidig onderzoek vastgesteld op jongeren tussen de 16 en 24 jaar die scooter rijden. Onderzoek van het Trimbos-instituut toont aan dat jongeren van 16 en 17 jaar ook alcohol en drugs gebruiken (Trimbos, 2019), daarom is er, ondanks de leeftijdsgrens van drugs- en alcoholgebruik, voor gekozen om deze leeftijden ook te betrekken in dit onderzoek. De doelgroep van huidig onderzoek bestaat uit jongeren tussen de 16 en 24 jaar oud, die weleens scooter rijden en die weleens alcohol en/of drugs gebruiken.

### 3.2 Werving

De werving voor het onderzoek heeft plaatsgevonden via social media en in het jongerenpanel van TeamAlert. Via deze kanalen is een oproep verspreid waarin jongeren tussen de 16 en 24 jaar oud die weleens scooter rijden werden gevraagd om deel te nemen aan het onderzoek. In de wervingstekst is vermeld dat deelnemers aan het einde van de vragenlijst ervoor kunnen kiezen om hun e-mailadres achter te laten om kans te maken op een JBL GO 2-speaker.

### 3.3 Procedure

De online vragenlijst is uitgezet van 18 maart 2021 tot en met 12 april 2021. Aan de hand van een aantal vragen over leeftijd, verkeersdeelname op de scooter en algemeen alcohol- en drugsgebruik werd vastgesteld of de deelnemers voldeden aan de criteria voor het onderzoek. Hierop volgden een aantal vragen over hun alcohol- en drugsgebruik tijdens verkeersdeelname op de scooter. Deelnemers gaven aan welk middel (alcohol, cannabis of drugs) zij het vaakst gebruikten voor of tijdens het scooter rijden. Deelnemers die aangaven niet onder invloed op de scooter te rijden werden gevraagd aan te geven welk middel zij in het algemeen het vaakst gebruiken. Op basis van deze gegevens werd elke deelnemer verdeeld in één van de drie condities: alcohol, cannabis of andere drugs. Vervolgens werden vragen gesteld over de gedragsdeterminanten die naar verwachting scooter rijden onder invloed voorspellen. Aan het einde van de vragenlijst werd een aantal vragen gesteld over demografische kenmerken. De constructen die getoetst werden in dit onderzoek en hun validiteit worden besproken in de paragraaf 3.5: Meetinstrument. De gehele vragenlijst is te vinden in Bijlage 1.

### 3.4 Deelnemers

In totaal hebben 442 deelnemers (N=442) de vragenlijst ingevuld die voldeden aan de criteria met betrekking tot scooter rijden en alcohol- en drugsgebruik. Zij gaven aan weleens op de scooter te rijden en in de afgelopen twee jaar weleens alcohol te hebben gedronken of cannabis of andere drugs te hebben gebruikt. De conditie alcohol bevatte 301 deelnemers (N=301). De conditie cannabis bevatte 121 deelnemers (N=121). De conditie drugs bevatte slechts 20 deelnemers (N=20). Door het schaarse aantal deelnemers in de conditie drugs is er maar weinig data verzameld over de motieven van jongeren die scooter rijden om onder invloed van drugs scooter te rijden. Daarom is besloten om de data van de deelnemers uit de conditie drugs niet mee te nemen in de analyses.

In Tabel 1 worden de demografische kenmerken van de deelnemers uit de overblijvende condities (alcohol en cannabis) weergegeven. Onder laagopgeleid wordt basisonderwijs of vmbo verstaan, onder middelbaar opgeleid wordt havo, vwo of mbo verstaan en onder hoogopgeleid wordt hbo of wo verstaan. Onder beginnend bestuurder worden bestuurders verstaan die minder dan vijf jaar hun rijbewijs hebben, ervaren bestuurders hebben meer dan vijf jaar hun rijbewijs.

De mate van stedelijkheid van een gebied is gebaseerd op de omgevingsadressendichtheid, het aantal adressen binnen een cirkel met een straal van één kilometer rondom een adres, gedeeld door de oppervlakte van de cirkel. Onder sterk stedelijke gebieden vallen de gebieden met een omgevingsadressendichtheid van 1500 of meer. Onder matig stedelijke gebieden vallen gebieden met een omgevingsadressendichtheid van 1000 tot 1500. Onder laag stedelijke gebieden vallen gebieden met een omgevingsadressendichtheid van tot 1000 (CBS, 2019).

In de hoofdstukken met de resultaten voor de specifieke middelen zullen de demografische kenmerken per middel besproken worden.

Kenmerk	Frequentie	Percentage
Leeftijd gemiddeld	18,4 ( <i>SD</i> = 2,08)	
16 jaar oud	79	18,7%
17 jaar oud	98	23,3%
18 jaar oud	80	19,0%
19 jaar oud	51	12,1%
20 jaar oud	43	10,2%
21 jaar oud	33	7,8%
22 jaar oud	15	3,6%
23 jaar oud	10	2,4%
24 jaar oud	13	3,1%
Geslacht		
Man	243	57,6%
Vrouw	176	41,7%
Anders	3	0,7%
Opleidingsniveau		
Hoog	105	24,9%
Midden	270	64,0%
Laag	43	10,2%
Stedelijkheid		
Sterk	154	36,5%
Matig	75	17,8%
Laag	133	31,5%
Ervaring rijden		
Geen rijbewijs	43	10,2%
Beginnend	356	84,4%
Ervaren	23	5,5%

Tabel 1. Demografische kenmerken totale steekproef (condities alcohol en cannabis).

### 3.5 Meetinstrument

De variabelen in dit onderzoek worden onder andere getoetst aan de hand van het TPB-model. De items van de vragenlijst komen deels uit bestaande schalen. Andere items zijn gevormd op basis van bestaande schalen, maar zijn aangepast naar het gedrag dat centraal staat in huidig onderzoek, namelijk het scooter rijden onder invloed van alcohol en drugs. Voor elk construct dat gemeten werd in de vragenlijst is een 5-punt Likertschaal gebruikt. Om de validiteit van de verschillende constructen te waarborgen is er voorafgaand aan de analyses een confirmatieve factoranalyse uitgevoerd. De resultaten van de factoranalyse worden hieronder per construct besproken.

#### Gedragsintentie

De intentie om onder invloed op de scooter te rijden is het eerste construct dat uitgevraagd werd in de vragenlijst. De toetsing van intentie bevat slechts één item. De deelnemers werden gevraagd te beoordelen hoe waarschijnlijk het is dat ze scooter zullen rijden als ze alcohol hebben gedronken of cannabis hebben gebruikt. Dit item scoorde op één factor en is als variabele 'gedragsintentie' behouden. Een hogere score op deze factor staat voor een hogere waarschijnlijkheid dat de deelnemer het gedrag (scooter rijden onder invloed) uit zal voeren.

### *Eigen attitude*

Na de gedragsintentie te hebben vastgesteld werd door middel van een aantal items de attitude tegenover scooter rijden onder invloed getoetst. De gebruikte items zijn gebaseerd op eerder kwantitatief onderzoek naar drugsgebruik in het verkeer (TeamAlert, 2020a). De deelnemers kregen een aantal semantische differentiaten te zien, waarmee zij een oordeel moesten geven over rijden onder invloed van alcohol en cannabis (bijvoorbeeld "scooter rijden terwijl je alcohol hebt gedronken is... goed – slecht"). Vervolgens is gemeten in hoeverre deelnemers zich schuldig voelen als ze onder invloed op de scooter rijden (bijvoorbeeld "als ik scooter rijd terwijl ik alcohol heb gedronken, dan voel ik mij... schuldig – tevreden").

De zes items uit de vragenlijst die zijn bedoeld om attitude te meten scoorden op dezelfde factor in de factor analyse. De items zijn samengevoegd tot een gemiddelde variabele die de eigen attitude ten opzichte van scooter rijden onder invloed van alcohol en cannabis betrouwbaar weergeeft ( $\alpha = ,88$ ). Het gemiddelde van deze schaal is 1,93 (SD = 0,89), waarbij een hogere score voor een positievere attitude ten opzichte van scooter rijden onder invloed staat.

### *Subjectieve norm (attitude vrienden en familie, attitude partner, attitude werkgever)*

De subjectieve norm wordt getoetst aan de hand van meerdere items, gebaseerd op eerder kwantitatief onderzoek naar drugsgebruik in het verkeer (TeamAlert, 2020a). Deze items meten de evaluatie van de respondent met betrekking tot de mening van significante anderen (partner, familie, vrienden, werkgever) over scooter rijden onder invloed. Voorafgaand aan de vragen over de mening van anderen werden respondenten gevraagd of ze een partner hadden. 169 respondenten beantwoordden deze vraag met ja (N=169), 252 respondenten gaven aan geen partner te hebben (N=252). 348 respondenten gaven aan een werkgever te hebben (N=348), 62 respondenten hadden geen werkgever (N=62).

De acht items waarmee het construct subjectieve norm werd gemeten scoorden op drie factoren. De eerste factor bestond uit de opvattingen van de mening van vrienden en familie. Deze items zijn samengevoegd tot een gemiddelde variabele met een acceptabele interne consistentie ( $\alpha = ,79$ ) met een gemiddelde van 1,92 (M = 1,92; SD = 0,81). De tweede factor bestond uit twee items die de opvatting van de mening van de partner meten. Deze items zijn samengevoegd tot één variabele met een zeer hoge consistentie ( $\alpha = ,88$ ) met een gemiddelde van 1,92 (M = 1,92; SD = 1,1). De derde factor bestond uit twee items die de opvatting van de mening van de werkgever meten. Deze items zijn samengevoegd tot één variabele met een zeer hoge interne consistentie ( $\alpha = ,90$ ) en een gemiddelde van 1,62 (M = 1,62; SD = 0,93). Hogere scores op deze variabelen staan voor een positievere opvatting van de mening van significante anderen.

### *Waargenomen gedragscontrole (PCB)*

De waargenomen gedragscontrole van de respondent wordt gemeten aan de hand van twee items, die overeenkomen met de items die eigen effectiviteit meten in eerder kwantitatief onderzoek (TeamAlert, 2020a).

De twee items scoorden op dezelfde factor. De items zijn daarom samengevoegd tot de variabele 'waargenomen gedragscontrole' met een acceptabele interne consistentie ( $\alpha = ,65$ ) en een gemiddelde van 2,09 (M = 2,09; SD = 1,10). Een hogere score staat voor een groter vertrouwen van een individu in hun eigen bekwaamheid om gewenst gedrag aan te nemen.

### *Ervaren kwetsbaarheid*

De drie constructen met betrekking tot ervaren kwetsbaarheid (fysieke kwetsbaarheid, interpersoonlijke kwetsbaarheid en mentale kwetsbaarheid) worden getoetst aan de hand van de *Adolescent Invulnerability Scale* (AIS; Lapsley & Duggan, 2001). Dit meetinstrument is ingekort en aangepast zodat het aansluit bij de vraagstelling met betrekking tot het gedrag van scooter rijden onder invloed.

De items waarmee het construct ervaren kwetsbaarheid werd gemeten scoorden op dezelfde factor, ondanks de verwachting dat deze items op drie verschillende factoren zouden laden (fysieke kwetsbaarheid, interpersoonlijke kwetsbaarheid en mentale kwetsbaarheid). De items zijn daarom samengevoegd tot één variabele 'ervaren kwetsbaarheid' met een hoge interne consistentie ( $\alpha = ,80$ ) en een gemiddelde van 2,81 (M = 2,81; SD = 0,90). Hoe hoger de score, hoe lager de ervaren kwetsbaarheid.

### *Verleden gedrag*

De vraag met betrekking tot verleden gedrag wordt gesteld om in kaart te brengen welke ervaringen van invloed zijn op de intentie om wel of niet onder invloed van drugs en/of alcohol op de scooter te rijden. Dit zal worden gemeten aan de hand van één item, gebaseerd op de uitkomsten van kwalitatief onderzoek over alcoholgebruik in de auto (TeamAlert, 2019). Uit dit onderzoek bleek dat het meemaken van een ongeluk, door de jongere zelf of door een bekende, van invloed is op de intentie om opnieuw onder invloed achter het stuur te stappen. Dit werd gemeten aan de hand van een ja/nee-vraag (“Heb jij zelf, of heeft iemand die je kent, wel eens een ongeluk meegemaakt (een botsing met een ander voertuig, een aanrijding met een persoon, of een aanrijding met een object), terwijl jij of deze persoon na of tijdens het gebruiken van alcohol/cannabis op de scooter reed?”). Deze vraag zal testen of ditzelfde ook voor alcohol- en drugsgebruik op de scooter geldt. Wanneer deze vraag met ‘ja’ is beantwoord, zal de kans op scooter rijden onder invloed van alcohol of drugs afnemen.

### *Subjectieve pakkans*

De subjectieve pakkans wordt gemeten aan de hand van een enkele vraag. Deze vraag meet hoe groot jongeren de kans inschatten om tijdens het scooter rijden gecontroleerd te worden op alcohol- en/of drugsgebruik.

Dit item laadde op één factor en is als variabele ‘subjectieve pakkans’ behouden. Een hogere score op deze factor staat voor een hogere inschatting van de kans op alcohol- en/of drugscontroles tijdens het scooter rijden.

### *Persoonlijkheidskenmerken (impulsiviteit, sensation seeking)*

De persoonlijkheidskenmerken impulsiviteit en *sensation seeking* worden getoetst aan de hand van de *Substance Use Risk Profile Scale* (SURPS; Woicik et al., 2009). Deze bestaande schaal is ingekort en betreft alleen de items die impulsiviteit en *sensation seeking* meten.

De elf items van de SURPS behorende bij de constructen impulsiviteit en *sensation seeking* scoren ieder op een eigen factor. De items zijn samengevoegd tot de variabelen ‘impulsiviteit’ met een hoge interne consistentie ( $\alpha = ,73$ ) en een gemiddelde van 2,58 ( $M = 2,58$ ;  $SD = 0,75$ ) en ‘*sensation seeking*’ met een hoge interne consistentie ( $\alpha = ,78$ ) en een gemiddelde van 3,61 ( $M = 3,61$ ;  $SD = 0,90$ ). Hoe hoger iemand scoort op deze variabelen, hoe impulsiever of sensatiezoekend iemand is.

## 3.6 Analyses

Door middel van een binaire logistische regressie is getoetst welke variabelen samenhangen met de afhankelijke variabele (scooter rijden onder invloed van alcohol en cannabis). Op deze wijze werd getracht te achterhalen welke constructen voorspellen dat jongeren scooter rijden onder invloed van alcohol en cannabis. Voor alcohol en cannabis zijn aparte analyses uitgevoerd, waarin de relaties van de onafhankelijke variabelen met de afhankelijke variabele zijn getoetst. De resultaten van de analyses worden in de volgende hoofdstukken besproken.

## Hoofdstuk 4: Resultaten alcohol

In dit hoofdstuk worden de resultaten besproken voor de deelnemers die de vragenlijst voor het middel alcohol hebben ingevuld. Allereerst worden de onderzoeksgroepen gedefinieerd. Vervolgens wordt aan de hand van resultaten van een binaire logistische regressie beargumenteerd welke demografische kenmerken en gedragsdeterminanten significante voorspellers zijn voor het gedrag 'scooter rijden onder invloed van alcohol'.

### 4.1 Onderzoeksgroepen

In totaal hebben 301 deelnemers de vragenlijst ingevuld voor het middel alcohol. De conditie alcohol is opgebouwd uit twee verschillende groepen deelnemers. De eerste groep bestaat uit deelnemers die weleens onder invloed scooter rijden en dit het vaakst onder invloed van alcohol doen. De tweede groep bestaat uit deelnemers die aangaven het vaakst alcohol te drinken in relatie tot andere middelen, maar nooit onder invloed op de scooter te rijden. De beginnende bestuurders onder de deelnemers werden gevraagd aan te geven of ze weleens binnen één uur na het drinken van meer dan één glas alcohol op de scooter rijden. De ervaren bestuurders onder de deelnemers werden gevraagd of ze weleens binnen twee uur na het drinken van meer dan twee glazen alcohol op de scooter rijden. Op basis van deze gegevens zijn de deelnemers ingedeeld in de categorieën wel/niet scooter rijden onder invloed van alcohol. 94 deelnemers rijden weleens onder invloed van alcohol op de scooter, 207 rijden niet onder invloed van alcohol op de scooter.

### 4.2 Demografische kenmerken

In Tabel 2 zijn de demografische kenmerken van de deelnemers weergegeven. Deze tabel toont de gemiddelde leeftijd en bijbehorende standaardafwijking van de onderzoeksgroep, de frequentie deelnemers per demografisch kenmerk en bijbehorend percentage. Daarnaast wordt per demografisch kenmerk het percentage deelnemers dat wel en niet onder invloed van alcohol op de scooter rijdt gegeven.

Kenmerk	Frequentie	Percentage	Alcoholdrinkers die wel scooter rijden onder invloed (N = 94)	Alcoholdrinkers die niet scooter rijden onder invloed (N = 207)
Leeftijd gemiddeld	18,4 (SD = 2,1)			
16 jaar oud	59	19,6%	4,3%	26,6%
17 jaar oud	72	23,9%	25,5%	23,2%
18 jaar oud	56	18,6%	23,4%	16,4%
19 jaar oud	27	9,0%	11,7%	7,7%
20 jaar oud	34	11,3%	13,8%	10,1%
21 jaar oud	26	8,6%	12,8%	6,8%
22 jaar oud	10	3,3%	5,3%	2,4%
23 jaar oud	8	2,7%	0,0%	3,9%
24 jaar oud	9	3,0%	3,2%	2,9%
Geslacht				
Man	162	53,8%	50,2%	61,7%
Vrouw	137	45,5%	49,3%	37,2%
Anders	2	0,7%	0,5%	1,1%
Opleidingsniveau				
Hoog	74	24,6%	31,9%	21,3%
Midden	195	64,8%	60,6%	66,7%
Laag	32	10,6%	7,4%	12,1%
Stedelijkheid				
Sterk	99	32,9%	34,6%	37,7%
Matig	57	18,9%	23,1%	20,4%
Laag	113	37,5%	42,3%	41,9%
Ervaring rijden				
Geen rijbewijs	33	11,0%	8,5%	12,1%
Beginnend	250	83,1%	84,0%	82,6%
Ervaren	18	6,0%	7,4%	5,3%

Tabel 2. Demografische kenmerken en verdeling wel/niet onder invloed scooter rijden per kenmerk.

Voor elk demografisch kenmerk is een chi-kwadraat toets uitgevoerd om te kijken of scooter rijden onder invloed van alcohol al dan niet samenhangt met het kenmerk. Uit deze toets bleek dat de leeftijd van een deelnemer significant samenhangt met of deze deelnemer onder invloed van alcohol scooter rijdt ( $\chi^2(8) = 28,400, p < ,001$ ). Na het uitvoeren van een kruistabelanalyse met de variabele leeftijd en de uitkomstvariabele 'scooter rijden onder invloed van alcohol' kon in de resultaten worden afgelezen dat binnen de 16-jarige deelnemers 93,2% niet onder invloed op de scooter rijdt, 6,8% doet dit wel. Een z-test gaf aan dat het aantal 16-jarige deelnemers dat wel onder invloed van alcohol scooter rijdt significant minder is dan het aantal 16-jarige deelnemers dat niet onder invloed van alcohol scooter rijdt. Dit houdt in dat een leeftijd van 16 jaar sterk samenhangt met niet scooter rijden onder invloed van alcohol. De z-test gaf geen andere significante verschillen tussen wel en niet onder invloed van alcohol scooter rijden voor de andere leeftijden, wel kon worden afgelezen dat de percentages voor wel scooter rijden onder invloed van alcohol nergens zo laag waren vergeleken met 16-jarigen.

In Tabel 3 wordt weergegeven hoe vaak er door deelnemers onder invloed van alcohol op de scooter gereden werd in de afgelopen twee jaar. Dit wordt weergegeven aan de hand van absolute aantallen en bijbehorende percentages. Van het totaal aantal deelnemers dat de vragenlijst voor alcohol heeft ingevuld ( $N = 301$ ), reed 31,2% weleens onder invloed van alcohol op de scooter. Onder deze deelnemers reed het grootste deel niet vaker dan één keer in de twee of drie maanden onder invloed op de scooter. De hoogste frequentie waarop er onder invloed van alcohol op de scooter werd gereden was 2 – 3 keer per week.

Frequentie scooter rijden onder invloed van alcohol	Frequentie	Percentage
Nooit	207	68,8%
1 keer per jaar of minder	14	4,7%
1 keer per half jaar	18	6,0%
1 keer in de twee of drie maanden	25	8,3%
1 keer per maand	16	5,3%
2 of 3 keer per maand	10	3,3%
1 keer in de week	8	2,7%
2 – 3 keer per week	3	1,0%
Totaal	301	100,0%

Tabel 3. Frequentie en percentages scooter rijden onder invloed van alcohol (in de afgelopen 2 jaar).

#### 4.3 Binaire logistische regressieanalyse

Een binaire logistische regressieanalyse is uitgevoerd om te toetsen welke variabelen voorspellen of iemand onder invloed van alcohol op de scooter rijdt. De demografische variabelen en gedragsdeterminanten zijn per blok aan de analyse toegevoegd, om te testen of de gedragsdeterminanten voor een betere voorspelling van het gedrag 'scooter rijden onder invloed van alcohol' kunnen zorgen dan enkel de demografische variabelen. Uit deze stap bleek dat het model met enkel de demografische variabelen niet significant was over het null-model ( $\chi^2(9) = 14,34, p = .111$ ). Het model met de demografische kenmerken was in staat om 96,6% van de gevallen correct te voorspellen dat iemand in de categorie 'rijdt niet onder invloed van alcohol' viel. Het model was in 6,4% van de gevallen in staat om correct te voorspellen dat iemand in de categorie 'rijdt wel onder invloed van alcohol' viel. Het model had een *overall success rate* van 70,6%. Dit houdt in dat het voorspellen van de uitkomstvariabele aan de hand van enkel de demografische variabelen 70,6% van de gevallen correct is. Ondanks deze redelijk hoge *overall success rate* bleken enkel de demografische variabelen geen significante voorspellers te zijn.

Omdat enkel de demografische variabelen niet in staat waren 'scooter rijden onder invloed van alcohol' te voorspellen, zijn vervolgens de gedragsdeterminanten aan het model toegevoegd. Dit model, waarin de demografische variabelen en de gedragsdeterminanten samen werden getoetst, was wel significant over het null-model ( $\chi^2(18) = 123,77, p < .001$ ). Dit model was in staat om 90,6% van de gevallen correct te voorspellen dat



iemand in de categorie 'rijdt niet onder invloed van alcohol' viel. Het model was in 62,8% van de gevallen in staat om correct te voorspellen dat iemand in de categorie 'rijdt wel onder invloed van alcohol' viel. Hiermee heeft het model een *overall success rate* van 82,5%. Het model waarin de gedragsdeterminanten zijn meegenomen zorgt dus voor een betere voorspelling van het gedrag 'scooter rijden onder invloed van alcohol' dan het model met enkel de demografische variabelen, wat in 70,6% van de gevallen in staat was de uitkomstvariabele correct te voorspellen.

In Tabel 4 zijn de coëfficiënten, de Wald-test, de significantielevels en de Odds Ratio weergegeven. Uit de resultaten kan geconcludeerd worden dat de gedragsintentie, de eigen attitude en de waargenomen gedragscontrole een significante invloed hebben op het model.

- **Gedragsintentie:** hoe sterker de gedragsintentie, hoe groter de kans dat iemand onder invloed van alcohol op de scooter rijdt (OR = 2,68).
- **Eigen attitude:** hoe positiever de eigen attitude, hoe groter de kans dat iemand onder invloed van alcohol op de scooter rijdt (OR = 2,61).
- **Waargenomen gedragscontrole:** hoe sterker de waargenomen gedragscontrole, hoe kleiner de kans dat iemand onder invloed van alcohol op de scooter rijdt (OR = 0,57).

Predictor	B	Wald	p	Odds Ratio
Leeftijd	0,17	2,08	,149	1,18
Geslacht (anders)		0,73	,693	
Man	-1,09	0,21	,645	0,34
Vrouw	-1,36	0,33	,566	0,26
Opleidingsniveau (hoog)		2,89	,235	
Midden	-0,83	2,89	,089	0,44
Laag	-0,54	0,45	,503	0,58
Stedelijkheid (laag)		,54	,763	
Matig	0,14	0,08	,772	1,15
Sterk	0,23	0,28	,597	0,80
Ervaring rijden (ervaren)		0,84	,659	
Beginnend	0,54	0,46	,496	1,71
Geen rijbewijs	0,16	0,02	,877	1,18
Gedragsintentie	0,99	17,20	<,001	2,68
Eigen attitude	0,96	5,91	<,001	2,61
Attitude vrienden en familie	0,32	0,83	,361	1,38
Waargenomen gedragscontrole	-0,56	8,61	<,001	0,57
Ervaren kwetsbaarheid	-0,03	0,01	,911	0,85
Impulsiviteit	0,09	0,12	,733	0,93
Sensation seeking	0,13	0,33	,568	1,19
Subjectieve pakkans	0,07	0,17	,680	0,89
Verleden gedrag	-0,11	0,06	,800	0,90

Tabel 4. Resultaten binaire logistische regressie analyse conditie alcohol.

Noot: pseudo  $R^2 = ,37$  (Cox & Snell) ,53 (Nagelkerke). Model  $\chi^2(18) = 123,77, p < .001$ .

Er is aan alle assumpties van de binaire logistische regressie voldaan. Er waren geen datapunten die een te grote invloed hebben op het model. De continue variabelen zijn lineair gerelateerd aan de log van de afhankelijke variabele en er is geen sprake van collineariteit.

Na het uitvoeren van de binaire logistische regressieanalyse met bovenstaande gedragsdeterminanten, is dezelfde analyse nogmaals uitgevoerd met de variabelen attitude van partner en attitude van werkgever erbij. Deze zijn in eerste instantie niet meegenomen aangezien deze variabelen alleen door deelnemers die een partner en/of werkgever hebben zijn ingevuld. Dit resulteerde in een te klein aantal cases, waardoor de analyse niet accuraat uitgevoerd kon worden in SPSS. De tweede analyse, waar de variabelen attitude van partner en werkgever wel werden meegenomen, had geen significante toevoeging aan het model. Daarom is ervoor gekozen om de variabelen attitude van partner en werkgever uit de regressieanalyse te laten. Er kunnen dus geen uitspraken gedaan worden over de relatie tussen deze twee variabelen en de uitkomstvariabele, scooter rijden onder invloed van alcohol.

Aangezien de intentie om bepaald gedrag uit te voeren over het algemeen sterk lijkt op het gedrag zelf, worden er vaak sterke relaties gevonden tussen de variabele gedragsintentie en de uitkomstvariabele. Deze variabelen meten als het ware ongeveer hetzelfde. Het is mogelijk dat vanwege deze sterke relatie, de andere variabelen als mogelijke voorspellers overschaduw worden. Deze andere variabelen komen dus mogelijk ten onrechte als niet-significante voorspellers uit het model. Daarom is dezelfde binaire logistische regressie nogmaals uitgevoerd, waarin gedragsintentie in een apart blok werd meegenomen. Uit deze analyse kwam naast de eigen attitude en de waargenomen gedragscontrole geen andere significante voorspeller van wel of niet onder invloed van alcohol scooter rijden naar voren.

## Hoofdstuk 5: Resultaten cannabis

In dit hoofdstuk worden de resultaten besproken voor de deelnemers die de vragenlijst voor het middel cannabis hebben ingevuld. Allereerst worden de onderzoeksgroepen gedefinieerd. Vervolgens wordt aan de hand van statistieken beargumenteerd welke demografische kenmerken en gedragsdeterminanten significante voorspellers zijn voor het gedrag 'scooter rijden onder invloed van cannabis'.

### 5.1 Onderzoeksgroepen

In totaal hebben 121 deelnemers de vragenlijst ingevuld voor het middel cannabis. De conditie cannabis is opgebouwd uit twee verschillende groepen deelnemers. De eerste groep bestaat uit deelnemers die weleens onder invloed scooter rijden en dit het vaakst onder invloed van cannabis doen. De tweede groep bestaat uit deelnemers die aangaven het vaakst cannabis te gebruiken in relatie tot andere middelen, maar nooit onder invloed op de scooter te rijden. De deelnemers werden gevraagd aan te geven of zij weleens binnen vier uur na het gebruiken van cannabis op de scooter rijden. Op basis van deze gegevens zijn de deelnemers ingedeeld in de categorieën wel/niet scooter rijden onder invloed van cannabis. 96 deelnemers rijden weleens onder invloed van cannabis op de scooter, 25 rijden niet onder invloed van cannabis op de scooter.

### 5.2 Demografische kenmerken

In Tabel 5 zijn de demografische kenmerken van de deelnemers weergegeven. Deze tabel toont de gemiddelde leeftijd en bijbehorende standaardafwijking van de onderzoeksgroep, de frequentie deelnemers per demografisch kenmerk en bijbehorend percentage. Daarnaast wordt per demografisch kenmerk het percentage deelnemers dat wel en niet onder invloed van cannabis op de scooter rijdt.

Kenmerk	Frequentie	Percentage	Cannabisgebruikers die wel onder invloed scooter rijden (N= 96)	Cannabisgebruikers die niet onder invloed scooter rijden (N= 25)
Leeftijd gemiddeld	18,4 (SD = 2,00)			
16 jaar oud	20	16,5%	16,7%	16,0%
17 jaar oud	26	21,5%	20,8%	24,0%
18 jaar oud	24	19,8%	18,8%	24,0%
19 jaar oud	24	19,8%	20,8%	16,0%
20 jaar oud	9	7,4%	8,3%	4,0%
21 jaar oud	7	5,8%	5,2%	8,0%
22 jaar oud	5	4,1%	4,2%	4,0%
23 jaar oud	2	1,7%	2,1%	0,0%
24 jaar oud	4	3,3%	3,1%	4,0%
Geslacht				
Man	81	66,9%	64,6%	76,0%
Vrouw	39	32,2%	35,4%	20,0%
Anders	1	0,8%	0,0%	4,0%
Opleidingsniveau				
Hoog	31	25,6%	25,0%	28,0%
Midden	79	65,3%	65,5%	64,0%
Laag	11	9,1%	9,4%	8,0%
Stedelijkheid				
Sterk	55	45,5%	58,3%	61,9%
Matig	18	14,9%	15,3%	33,3%
Laag	20	16,5%	26,4%	4,8%
Ervaring rijden				
Geen rijbewijs	10	8,3%	6,3%	16,0%
Beginnend	106	87,6%	88,5%	84,0%
Ervaren	5	4,1%	5,2%	0,0%

Tabel 5. Demografische kenmerken en verdeling wel/niet onder invloed scooter rijden per kenmerk.

Voor elk demografisch kenmerk is een chi-kwadraat toets uitgevoerd om te kijken of scooter rijden onder invloed van cannabis al dan niet samenhangt met het kenmerk. Uit deze toets bleek dat de stedelijkheid van de

woonplaats van een deelnemer significant samenhangt met of deze deelnemer onder invloed van cannabis scooter rijdt ( $\chi^2(2) = 6,413, p < ,001$ ). Uit de resultaten van een kruistabelanalyse met de variabele stedelijkheid en de uitkomstvariabele scooter rijden onder invloed van cannabis bleek dat van de deelnemers die in een sterk stedelijk gebied wonen 76,4% wel onder invloed scooter rijdt, 23,6% doet dit niet. Ondanks dat dit verschil niet significant uit een z-test kwam, is het wel opvallend dat het percentage deelnemers uit deze groep dat wel onder invloed scooter rijdt hoger is dan het percentage deelnemers dat niet onder invloed scooter rijdt.

In Tabel 6 wordt weergegeven hoe vaak er door deelnemers onder invloed van cannabis op de scooter gereden werd in de afgelopen twee jaar. Dit wordt weergegeven aan de hand van absolute aantallen en bijbehorende percentages. Onder het totaal aantal deelnemers dat de vragenlijst voor cannabis heeft ingevuld ( $N = 121$ ) reed 79,3% weleens onder invloed van cannabis op de scooter. Onder deze deelnemers reed het grootste deel 2 – 3 keer per week onder invloed op de scooter. Een redelijk aantal cannabisgebruikers reed 4 – 6 keer per week onder invloed op de scooter, sommigen elke dag.

Frequentie scooter rijden onder invloed van cannabis	Frequentie	Percentage
Nooit	25	20,7%
1 keer per jaar of minder	5	4,1%
1 keer per half jaar	10	8,3%
1 keer in de twee of drie maanden	14	11,6%
1 keer per maand	5	4,1%
2 of 3 keer per maand	10	8,3%
1 keer in de week	14	11,6%
2 – 3 keer per week	18	14,9%
4 – 6 keer per week	12	9,9%
Iedere dag	8	6,6%
Totaal	121	100,0%

Tabel 6. Frequentie en percentage scooter rijden onder invloed van cannabis (in de afgelopen 2 jaar).

### 5.3 Binaire logistische regressieanalyse

Een tweede binaire logistische regressie analyse is uitgevoerd om te toetsen welke variabelen voorspellen of iemand onder invloed van cannabis op de scooter rijdt. Ook hier zijn de demografische variabelen en gedragsdeterminanten per blok aan de analyse toegevoegd, om te testen of de gedragsdeterminanten voor een betere voorspelling van het gedrag ‘scooter rijden onder invloed van cannabis’ kunnen zorgen dan enkel de demografische variabelen. Uit deze stap bleek dat het model met enkel de demografische variabelen niet significant was over het null-model ( $\chi^2(3) = 0,36, p = .949$ ). Het model met de demografische kenmerken was in staat om 0,0% van de gevallen correct te voorspellen dat iemand in de categorie ‘rijdt niet onder invloed van alcohol’ viel. Het model was in 100,0% van de gevallen in staat om correct te voorspellen dat iemand in de categorie ‘rijdt wel onder invloed van alcohol’ viel. Het model had een *overall success rate* van 79,3%. Dit houdt in dat het voorspellen van de uitkomstvariabele aan de hand van enkel de demografische variabelen 79,3% van de gevallen correct is. Ondanks deze redelijk hoge *overall success rate* bleken enkel de demografische variabelen geen significante voorspellers te zijn.

Vervolgens zijn de gedragsdeterminanten aan het model toegevoegd. Dit model, waarin de demografische variabelen en de gedragsdeterminanten samen werden getoetst, was wel significant over het null-model ( $\chi^2(12) = 58,50 p < .001$ ). Dit model was in staat om 60,0% van de gevallen correct te voorspellen dat iemand in de categorie ‘rijdt niet onder invloed van cannabis’ viel. Het model was in 96,9% van de gevallen in staat om correct te voorspellen dat iemand in de categorie ‘rijdt wel onder invloed van cannabis’ viel. Hiermee heeft het model een *overall success rate* van 89,3%. De gedragsdeterminanten zorgen dus voor een betere voorspelling van het gedrag ‘scooter rijden onder invloed van cannabis’ dan het model met enkel de demografische variabelen, wat in 79,3% van de gevallen in staat was de uitkomstvariabele correct te voorspellen.

In Tabel 7 zijn de coëfficiënten, de Wald test, de significantielevels en de Odds Ratio weergegeven. Uit de resultaten kan geconcludeerd worden dat de gedragsintentie een significante invloed heeft op het model.

- **Gedragsintentie:** hoe sterker de gedragsintentie, hoe groter de kans dat iemand onder invloed van cannabis op de scooter rijdt (OR = 2,31).

Predictor	B	Wald $\chi^2$	p	Odds Ratio
Leeftijd	0,25	1,85	,174	1,29
Opleidingsniveau (hoog)		0,71	,700	
Midden	0,23	0,06	,811	1,26
Laag	1,30	0,65	,419	3,66
Gedragsintentie	0,84	4,18	<,001	2,31
Eigen attitude	1,20	3,38	,066	3,32
Attitude vrienden en familie	0,81	1,58	,209	2,26
Waargenomen gedragscontrole	-0,62	2,31	,128	0,54
Ervaren kwetsbaarheid	0,31	0,38	,538	1,36
Impulsiviteit	0,93	2,12	,146	2,53
<i>Sensation seeking</i>	0,39	0,59	,444	1,48
Subjectieve pakkans	0,02	0,00	,960	1,02
Verleden gedrag	-0,55	0,29	,588	0,58

Tabel 7. Resultaten binaire logistische regressie analyse conditie cannabis.

Noot: Noot: pseudo  $R^2 = ,38$  (Cox & Snell) ,60 (Nagelkerke). Model  $\chi^2$  (12) = 58,50,  $p < .001$ .

Er is aan alle assumpties van de binaire logistische regressie voldaan. Er waren geen datapunten die een te grote invloed hebben op het model. De continue variabelen zijn lineair gerelateerd aan de log van de afhankelijke variabele en er is geen sprake van collineariteit.

In deze analyse zijn de demografische variabelen geslacht, rijervaring en stedelijkheid niet meegenomen, aangezien deze variabelen een aantal kleine waarden bevatten. Deze kleine waarden zorgden ervoor dat de analyse niet accuraat uitgevoerd kon worden. Er kunnen dus geen uitspraken gedaan worden over de relatie tussen deze demografische variabelen en de uitkomstvariabele, scooter rijden onder invloed van cannabis.

Net als bij de regressieanalyse voor alcohol is na het uitvoeren van de binaire logistische regressieanalyse met bovenstaande gedragsdeterminanten dezelfde analyse nogmaals uitgevoerd met de variabelen attitude van partner en attitude van werkgever erbij. De tweede analyse, waar de variabelen attitude van partner en werkgever wel werden meegenomen, had geen significante toevoeging aan het model. Daarom is er wederom voor gekozen om de variabelen attitude van partner en werkgever uit de regressieanalyse te laten. Er kunnen dus ook geen uitspraken gedaan worden over de relatie tussen deze twee variabelen en de uitkomstvariabele, scooter rijden onder invloed van cannabis.

Daarnaast is wederom dezelfde binaire logistische regressie nogmaals uitgevoerd, waarin gedragsintentie in een apart blok werd meegenomen om te testen of de sterke relatie tussen de gedragsintentie en de uitkomstvariabele, andere variabelen als mogelijke voorspellers overschaduwde. Uit deze analyse kwam de eigen attitude als significante voorspeller van wel of niet onder invloed van cannabis scooter rijden naar voren ( $B = 1,68$ ; Wald = 6,36;  $p < .001$ ; OR = 5,36). Om twee modellen met elkaar te vergelijken wordt er gekeken naar de -2 Log likelihood, het aannemelijkheidsratio van het geschatte model. Het blok zonder de gedragsintentie had een hogere -2 Log likelihood (-2LL = 69,536) dan het model waarin gedragsintentie wel werd meegenomen als voorspeller (-2LL = 64,784).

- **Eigen attitude:** hoe positiever de eigen attitude, hoe groter de kans dat iemand onder invloed van cannabis op de scooter rijdt (OR = 5,36).

## Hoofdstuk 6: Conclusie

Het doel van dit onderzoek was achterhalen welke gedragsdeterminanten scooter rijden onder invloed van alcohol, cannabis en drugs voorspellen. In een eerder hoofdstuk werd al uitgelegd dat er te weinig cases waren om te testen welke gedragsdeterminanten het gedrag 'scooter rijden onder invloed van drugs' konden voorspellen. Om deze reden is de conditie drugs uit de analyses gelaten. Hier wordt later in dit hoofdstuk, onder het kopje 'Limitaties en aanbevelingen', nog naar teruggekoppeld.

De resultaten van de twee overgebleven condities laten zien dat een aantal gedragsdeterminanten kunnen voorspellen of een deelnemer die alcohol drinkt onder invloed scooter rijdt of dat een deelnemer die cannabis gebruikt onder invloed scooter rijdt. Deze resultaten laten zien welke gedragsdeterminanten het meest relevant zijn voor campagnes en gedragsveranderingsinterventies met betrekking tot scooter rijden onder invloed van alcohol en cannabis.

In deze conclusie worden de resultaten van de analyses voor alcohol en cannabis geïnterpreteerd. Allereerst zullen de gedragsdeterminanten besproken worden. De focus zal hierbij liggen op gedragsdeterminanten die significant uit de regressieanalyse komen, dat wil zeggen dat ze significant samenhangen met de uitkomstvariabelen, wel/niet onder invloed scooter rijden, en dit gedrag dus goed kunnen voorspellen. Daarnaast wordt ook de samenhang tussen demografische kenmerken en de frequentie scooter rijden onder invloed en het wel/niet onder invloed scooter rijden besproken.

### 6.1 Gedragsdeterminanten

De resultaten laten zien dat een aantal variabelen significant kunnen voorspellen of iemand onder invloed van alcohol of cannabis op de scooter rijdt. Van de gedragsdeterminanten hadden de gedragsintentie, de eigen attitude en de waargenomen gedragscontrole een significante invloed hebben op het model waarin scooter rijden onder invloed van alcohol voorspeld werd. Uit het model waarin scooter rijden onder invloed van cannabis voorspeld werd, kwam alleen de gedragsintentie als significante voorspeller van het gedrag naar voren.

#### 6.1.1 Gedragsintentie

De gedragsintentie is een indicatie van de bereidheid van mensen om gedrag uit te voeren en de hoeveelheid moeite die ze hiervoor van plan zijn te doen. Om de gedragsintentie te toetsen werden deelnemers gevraagd te beoordelen hoe waarschijnlijk het is dat ze scooter zullen rijden als ze alcohol hebben gedronken of cannabis hebben gebruikt. TPB stelt dat de gedragsintentie sterk samenhangt met de vertoning van bepaald gedrag (Ajzen, 1991). Deze beredenering wordt ondersteund door resultaten uit het huidige onderzoek waar de gedragsintentie, uit zowel de regressieanalyse voor alcohol als de regressieanalyse voor cannabis, als significante voorspeller naar voren komt. Hoe meer iemand van plan is om onder invloed van alcohol of cannabis scooter te rijden, hoe waarschijnlijker het is dat iemand daadwerkelijk onder invloed van alcohol of cannabis scooter zal rijden. Echter moet er wel rekening worden gehouden met het feit dat TPB enkel over bewust gedrag gaat. In de beslissing om onder invloed scooter te rijden spelen vaak ook onbewuste factoren een rol.

#### 6.1.2 Eigen attitude

De eigen attitude omvat evaluatieve reacties die een individu ten aanzien van bepaald gedrag heeft; hier het scooter rijden onder invloed van alcohol en cannabis. De attitude laat dus zien hoe iemand tegen het gedrag aankijkt. Om de eigen attitude te toetsen werden deelnemers gevraagd hun mening te geven over scooter rijden onder invloed. Ze moesten aangeven in welke mate ze dit gedrag goed, veilig, slim, leuk en handig vonden. Ook werden ze gevraagd aan te geven in welke mate ze zich schuldig zouden voelen als ze onder invloed scooter zouden rijden. De attitude is, net als gedragsintentie, een construct uit het TPB-model. De samenhang tussen de attitude en het gedrag, zoals gepresenteerd in het TPB-model, wordt ondersteund door resultaten uit de regressieanalyses van alcohol en cannabis. Uit beide modellen kwam de eigen attitude als significante voorspeller naar voren. Hoe positiever jongeren zijn over scooter rijden onder invloed van alcohol en cannabis, hoe waarschijnlijker het is dat iemand daadwerkelijk onder invloed van alcohol en cannabis scooter zal rijden.

#### 6.1.3 Waargenomen gedragscontrole

De waargenomen gedragscontrole is de perceptie van een individu over de eigen bekwaamheid om gewenst gedrag aan te nemen, in dit geval een alternatief voor het scooter rijden onder invloed. Het omschrijft de mate

van gemak waarmee respondenten denken het ongewenste gedrag te kunnen vermijden. Om de waargenomen gedragscontrole te toetsen werden deelnemers gevraagd aan te geven in hoeverre ze er vertrouwen in hebben dat het ze ten eerste lukt om geen alcohol te drinken of cannabis te gebruiken wanneer ze weten dat ze naar huis moeten rijden op de scooter en ten tweede om alternatief vervoer te gebruiken wanneer ze alcohol hebben gedronken of cannabis hebben gebruikt. Net als de gedragsintentie en de attitude is de waargenomen gedragscontrole een construct uit het TPB-model. De samenhang tussen de waargenomen gedragscontrole en het gedrag, zoals gepresenteerd in het TPB-model, wordt ondersteund door resultaten uit de regressieanalyse van alcohol, waar de waargenomen gedragscontrole als significante voorspeller naar voren komt. Hoe meer vertrouwen iemand heeft in zichzelf om niet onder invloed van alcohol op de scooter te rijden, hoe minder waarschijnlijk het wordt dat iemand daadwerkelijk onder invloed van alcohol scooter zal rijden. In het model waar scooter rijden onder invloed van cannabis voorspeld werd is deze significante samenhang tussen waargenomen gedragscontrole en gedrag niet gevonden.

Een mogelijke verklaring voor dit verschil is dat jongeren scooter rijden onder invloed van alcohol als gevaarlijker ervaren dan scooter rijden onder invloed van cannabis. Dit is een resultaat dat naar voren kwam in eerder kwalitatief onderzoek van TeamAlert (2020b). Uit dit onderzoek bleek dat jongeren tijdens het scooter rijden onder invloed van alcohol een grote lichamelijke invloed van de alcohol ervaren (hun reactievermogen ging achteruit en ze wilden harder rijden dan normaal). Bij cannabis werden deze lichamelijke beperkingen niet ervaren. Het is mogelijk dat jongeren om deze reden meer stilstaan bij veiligere alternatieven voor het scooter rijden onder invloed van alcohol en dit in het geval van cannabis niet nodig vinden.

## 6.2 Frequentie rijden onder invloed

Een opvallend resultaat was dat de frequentie scooter rijden onder invloed van cannabis sterk verschilde van de frequentie scooter rijden onder invloed van alcohol. Van het totaal aantal deelnemers dat de vragenlijst voor alcohol heeft ingevuld (N = 301), reed 31,2% weleens onder invloed van alcohol op de scooter. Van het totaal aantal deelnemers dat de vragenlijst voor cannabis heeft ingevuld (N = 121), reed 79,3% weleens onder invloed van cannabis op de scooter. Dit aandeel is dus een stuk groter dan onder alcoholdrinkers. Daarnaast was de hoogste frequentie waarop er onder invloed van alcohol scooter werd gereden 2 – 3 keer per week, bij cannabisgebruikers reden sommigen elke dag onder invloed van cannabis op de scooter.

De relatief hogere frequentie scooter rijden onder invloed voor cannabis vergeleken met alcohol kan worden gerelateerd aan de resultaten uit eerder kwalitatief onderzoek van TeamAlert (2020b), die hierboven ook al genoemd werden. Uit deze resultaten bleek dat jongeren het drinken van alcohol voordat ze op de scooter stappen erg gevaarlijk vonden. De jongeren die weleens onder invloed van alcohol scooter hadden gereden gaven aan dat ze dit niet gauw nogmaals zouden doen, omdat ze geschrokken waren van de lichamelijke effecten van alcohol. Dit kan verklaren waarom de meeste alcoholdrinkers die onder invloed scooter rijden, dit niet regelmatig doen. In tegenstelling tot het drinken van alcohol werd het roken van cannabis voor het scooter rijden juist helemaal niet als gevaarlijk ervaren. Dit verklaart dan ook het hoge frequentie scooter rijden onder invloed onder de cannabisgebruikers. Blijkbaar overschatten deze cannabisgebruikers hun eigen vaardigheden, want cannabis kan wel degelijk grote effecten hebben op de rijvaardigheid (Jellinek, 2020). Zelfoverschatting is een terugkerend concept in onderzoeken naar motieven van jongeren om onder invloed deel te nemen aan het verkeer. Ondanks dat dit concept in huidig onderzoek niet concreet is uitgevraagd, lijkt het ook een rol te spelen in de motieven van jongeren om onder invloed op de scooter te rijden.

## 6.3 Demografische kenmerken

Als aanvulling op de gedragsdeterminanten is gekeken naar de rol van demografische kenmerken als mogelijke voorspeller van het gedrag (scooter rijden onder invloed van alcohol of cannabis). De demografische kenmerken leeftijd, geslacht, rijervaring, opleidingsniveau en stedelijkheid werden getoetst op samenhang met scooter rijden onder invloed. Deze toetsing werd apart voor alcohol en cannabis uitgevoerd.

Uit deze toetsing bleek onder andere dat de leeftijd van de deelnemer bepalend is voor het wel of niet scooter rijden onder invloed van alcohol. Een leeftijd van 16 jaar bleek onder de deelnemers sterk samen te hangen met het niet scooter rijden onder invloed van alcohol. Dit kan verklaard worden door de leeftijdsgrens die in Nederland geldt, jongeren mogen pas vanaf hun 18<sup>e</sup> legaal alcohol drinken. Dit verklaart echter niet waarom voor de 17-jarigen in dit onderzoek geen significant verschil is gedetecteerd tussen wel en niet scooter rijden onder invloed van alcohol. Het percentage 'niet scooter rijden onder invloed van alcohol' was bij geen enkele

leeftijd zo hoog als bij 16-jarigen. Een verklaring hiervoor zou kunnen zijn dat, naarmate jongeren dichterbij hun 18<sup>e</sup> levensjaar komen, ze al vaker alcohol drinken en vaker onder invloed van alcohol op de scooter stappen. Na hun 18<sup>e</sup> hoeven ze geen rekening meer te houden met de leeftijdsgrens en zal het gedrag 'scooter rijden onder invloed van alcohol' ook vaker voorkomen.

Onder cannabisgebruikers bleek dat de stedelijkheid van de woonplaats van een deelnemer bepalend is voor het wel of niet onder invloed van cannabis op de scooter rijden. Van de deelnemers die in een sterk stedelijk gebied wonen rijdt 76,4% wel onder invloed van cannabis op de scooter, 23,6% doet dit niet (dit is echter geen significant verschil en moet dus met voorzichtigheid geïnterpreteerd worden). Van de deelnemers uit de conditie alcohol die in een sterk stedelijk gebied wonen rijdt 27,3% wel onder invloed van alcohol op de scooter, 72,7% doet dit niet. Jongeren die in een sterk stedelijk gebied wonen lijken dus eerder onder invloed van cannabis scooter te rijden dan onder invloed van alcohol.

Dit verschil kan verklaard worden door de verschillende attitudes die jongeren hebben ten opzichte van de veiligheid van rijden onder invloed van alcohol en cannabis. Hierboven werd al benoemd dat rijden onder invloed van alcohol als gevaarlijker wordt ervaren vergeleken met rijden onder invloed van cannabis (TeamAlert, 2020b). De verwachting is dat als je scooter rijden onder invloed van alcohol gevaarlijk vindt maar het wel doet, je dit liever in een rustige omgeving doet in plaats van in een drukke binnenstad. In een stad heb je meer mogelijkheden voor alternatief vervoer en zijn de afstanden vaak kleiner en gemakkelijk te fietsen. Deze voordelen heb je niet op het platteland, daar zullen alcoholdrinkers (die onder invloed scooter rijden) dus toch sneller de scooter pakken. Scooter rijden onder invloed van cannabis wordt niet als gevaarlijk ervaren, daarom zullen jongeren het geen probleem vinden om onder invloed van cannabis in een sterk stedelijk gebied te rijden.

Een ander opvallend resultaat was dat van alle 463 jongeren die de vragenlijst hebben ingevuld (inclusief deelnemers die de vragenlijst voor drugs hebben ingevuld), 55 jongeren (11,9%) aangaven wel scooter te rijden, maar geen rijbewijs te hebben. 16 van deze jongeren gaven aan weleens onder invloed van alcohol, cannabis of drugs op de scooter te rijden. Ook al is dit niet een heel groot aandeel (29,1% van de 55 jongeren die zonder rijbewijs rijden), het is wel opvallend dat een aantal jongeren naast het risico van rijden zonder rijbewijs óók het risico van scooter rijden onder invloed durft te nemen. Dit zijn resultaten die interessant zijn voor vervolgonderzoek naar veelplegers onder scooterrijders. Een lopend onderzoek naar jongeren die rijden zonder rijbewijs binnen TeamAlert gaat dieper in op dit gedrag en biedt mogelijk meer interessante inzichten.

#### 6.4 Limitaties en aanbevelingen

Binnen het huidige onderzoek werden een aantal constructen getoetst die in vorige onderzoeken omtrent alcohol- en drugsgebruik in het verkeer van TeamAlert ook zijn onderzocht. In vorige kwalitatieve onderzoeken werden veel verbanden gevonden tussen de constructen en het gedrag, de verwachting was dat deze verbanden ook in het huidige onderzoek teruggevonden zouden worden. Opvallend is dat er slechts een drietal significante voorspellers uit de analyses voor alcohol en cannabis kwamen. Ondanks dat de subjectieve norm, de ervaren kwetsbaarheid, de subjectieve pakkans, de persoonlijkheidskenmerken *sensation seeking* en impulsiviteit en verleden gedrag in de literatuur en in voorgaand onderzoek omtrent rijden onder invloed als mogelijke voorspellers werden neergezet, zijn er in het huidige onderzoek geen significante verbanden gevonden tussen deze constructen en het gedrag (scooter rijden onder invloed van alcohol en cannabis).

Een mogelijke verklaring voor deze resultaten is dat de onderzoeksopzet van het huidige onderzoek gelimiteerd was. De omvang van de steekproef was mogelijk te beperkt om een accurate regressieanalyse uit te voeren. Daarnaast is bij de werving van dit onderzoek niet gelet op representativiteit van de steekproef. Bij grootschalige onderzoeken is het gebruikelijk om middels een quota sample een representatieve steekproef samen te stellen. Dat is in het huidige onderzoek niet gedaan, dit maakte het ingewikkelder om de resultaten van de analyses te interpreteren.

Daarnaast bleek na de werving dat een te beperkt aantal deelnemers de vragenlijst voor drugs hadden ingevuld. Uit eerder onderzoek van TeamAlert bleek dat de gedragsdeterminanten voor rijden onder invloed verschillen per drugssoort. Het doel van het huidige was onder andere om te toetsen of dit ook zou gelden voor scooter rijden onder invloed. Vanwege het beperkte aantal deelnemers in de drugs conditie zijn deze cases niet meegenomen in de analyse en kunnen er dus geen uitspraken gedaan worden over de motieven van jongeren om wel of niet onder invloed van drugs scooter te rijden.



Ondanks bovengenoemde limitaties biedt dit onderzoek eerste inzichten in de motieven van jongeren om onder invloed van alcohol en cannabis scooter te rijden. Dit onderzoek gaat dieper in op het gedrag van jongeren en laat zien onder welke omstandigheden jongeren zich op een bepaalde manier gedragen. Vervolgonderzoek zou zich moeten focussen op een uitgebreidere totale steekproef, waarbij gelet wordt op de representativiteit van onder andere geslacht en leeftijd. Zo kan er worden gekeken welke motieven ook voor een grotere populatie blijven gelden en wordt er een duidelijk beeld geschetst wat voor jongeren die scooter rijden 'in het algemeen' motieven zijn om onder invloed scooter te rijden. Door een grotere populatie te werven en een *quota sample* te gebruiken is het mogelijk om ook deelnemers te werven op het rijden onder invloed van drugs. Door het onderzoeken van motieven voor dit risicogedrag kan er meer begrip ontstaan voor de huidige problematiek en kan er effectief gezocht worden naar een passende oplossing.

## Referenties

- Ajzen, I. (1991). The theory of planned behavior. *Organizational behavior and human decision processes*, 50(2), 179-211.
- Blomberg, R.D., Peck, R.C., Moskowitz, H., Burns, M., Fiorentino, D. (2005). Crash Risk of Alcohol Involved Driving: A Case-Control Study. Geraadpleegd via: <http://www.dunlapandassociatesinc.com/crashriskofalcoholinvolveddriving.pdf>
- CBS. (2019). Kerncijfers wijken en buurten, 2019. Den Haag: Centraal Bureau voor de Statistiek.
- CBS. (2020). Verkeersdoden in Nederland naar leeftijd en geslacht, 2010-2019. Den Haag: Centraal Bureau voor de Statistiek.
- Centola, C., Tagliabue, M., Spoto, A., Palpacelli, M., Giorgetti, A., Giorgetti, R., & Vidotto, G. (2020). Enhancement of unsafe behaviors in simulated moped-riding performance under the influence of low dose of alcohol. *Accident Analysis & Prevention*, 136, 105409. <https://doi.org/10.1016/j.aap.2019.105409>
- Chan, D. C., Wu, A. M., & Hung, E. P. (2010). Invulnerability and the intention to drink and drive: An application of the theory of planned behavior. *Accident Analysis & Prevention*, 42(6), 1549-1555.
- Dahlen, E.R., Martin, R.C., Ragan, K., Kuhlman, M.M., 2005. Driving anger, sensation seeking, impulsiveness, and boredom proneness in the prediction of unsafe driving. *Accident Analysis and Prevention* 37, 341–348.
- Goldenbeld, C. (2005). Verkeershandhaving in Nederland. R-2004-15. SWOV, Leidschendam. Geraadpleegd, maart 2021, via: <https://www.swov.nl/publicatie/verkeershandhaving-nederland>
- Jellinek. (2020). Welke invloed heeft cannabis op het verkeer? Geraadpleegd, mei 2021, via: <https://www.jellinek.nl/vraag-antwoord/cannabis-en-verkeer/>
- Lapsley, D. K., & Duggan, P. M. (2001, April). The adolescent invulnerability scale: Factor structure and construct validity. In biennial meeting of the Society for Research in Child Development, Minneapolis.
- Lapsley, D. K., & Hill, P. L. (2010). Subjective invulnerability, optimism bias and adjustment in emerging adulthood. *Journal of Youth Adolescence*, 39, 847–857. <https://doi.org/10.1007/s10964-009-9409-9>.
- Moskal, A., Martin, J., & Laumon, B. (2012). Risk factors for injury accidents among moped and motorcycle riders. *Accident Analysis & Prevention*, 49, 5-11. <https://doi.org/10.1016/j.aap.2010.08.021>
- Møller, M., & Hausteijn, S. (2016). Factors contributing to young moped rider accidents in Denmark. *Accident Analysis & Prevention*, 87, 1-7. <https://doi.org/10.1016/j.aap.2015.11.008>
- NOS. (2020, 2 december). Deelscooter is groene belofte, maar vaak ook lastgever. Geraadpleegd, februari 2021, via: <https://nos.nl/artikel/2359052-deelscooter-is-groene-beloofte-maar-vaak-ook-overlastgever.html>
- Potard, C., Kubiszewski, V., Camus, G., Courtois, R., & Gaymard, S. (2018). Driving under the influence of alcohol and perceived invulnerability among young adults: An extension of the theory of planned behavior. *Transportation research part F: traffic psychology and behaviour*, 55, 38-46. <https://doi.org/10.1016/j.trf.2018.02.033>

- Richer, I., & Bergeron, J. (2009). Driving under the influence of cannabis: Links with dangerous driving, psychological predictors, and accident involvement. *Accident Analysis & Prevention*, 41(2), 299-307.
- SWOV. (2017). Factsheet Brom- en snorfietsers. Wetenschappelijk Onderzoek Verkeersveiligheid | SWOV. <https://www.swov.nl/feiten-cijfers/factsheet/brom-en-snorfietsers>
- SWOV. (2018). Rijden onder invloed van alcohol. SWOV-factsheet, juni 2018, SWOV, Den Haag
- TeamAlert. (2019). Doelgroepanalyse: Alcoholgebruik in het verkeer door jonge mannelijke bestuurders. Utrecht: TeamAlert.
- TeamAlert. (2020a). Het grote drugs en verkeer onderzoek. Utrecht: TeamAlert.
- TeamAlert. (2020b). Jongeren als beginnende scooterrijders. Utrecht: TeamAlert.
- Trimbos. (2019). Nationale Drug Monitor jaarbericht 2019. Geraadpleegd, februari 2021, via: <https://www.trimbos.nl/docs/2611d773-620a-45af-a9e5-c27a7e6688e4.pdf>
- Woicik, P.A, Stewart, S. H, Pihl, R.O., & Conrod, P.J. (2009) The substance use risk profile scale: a scale measuring traits linked to reinforcement-specific substance use profiles. *Addict Behav* 34:1042–1055.

## Bijlage 1: Vragenlijst

1. **Hoe oud ben je?**
2. **Rijd jij weleens op een scooter?**
  - Ja
  - Nee → einde vragenlijst
3. **Hoe lang ben jij al in het bezit van een rijbewijs waarmee je scooter mag rijden?**
  - Ik heb geen rijbewijs maar rijd wel scooter
  - Korter dan 1 jaar
  - 1 tot 3 jaar
  - 3 tot 5 jaar
  - 5 jaar of langer
4. **Op wat voor scooter rijd jij weleens?**
  - Bromfiets (geel kenteken)
  - Snorfiets (blauw kenteken)
  - Beide
5. **Welke van onderstaande middelen heb jij weleens gebruikt in de afgelopen 2 jaar? (meerdere antwoorden mogelijk)**
  - Alcohol
  - Cannabis (wiet of hasj)
  - Drugs
  - Ik drink nooit alcohol en ik gebruik nooit drugs → einde vragenlijst
6. **Je hebt laten weten drugs te hebben gebruikt. Welke van onderstaande drugssoorten heb jij weleens gebruikt in de afgelopen 2 jaar? (meerdere antwoorden mogelijk)**
  - XTC / MDMA
  - 4-FA / 4-FMP
  - Speed
  - Cocaïne
  - GHB
  - Lachgas
  - 3-MMC
  - Ketamine
  - 2C-B
  - Anders, namelijk...

*Tussenspaga: Houd voor de volgende vragen je alcohol-/drugsgebruik van de afgelopen 2 jaar in je hoofd. Deze vragen gaan dus ook over de periode vóór corona!*

7. **Rijd je weleens binnen één uur na het drinken van meer dan 1 glas alcohol op de scooter?**
  - Ja/nee
8. **Rijd je weleens binnen twee uur na het drinken van meer dan twee glazen alcohol op de scooter?**
  - Ja/nee
9. **Rijd je weleens binnen 4 uur na het gebruiken van cannabis op de scooter?**
  - Ja/nee
10. **Rijd je weleens binnen 2 uur na het gebruiken van cocaïne op de scooter?**
  - Ja/nee

11. **Rijd je weleens binnen 4 uur na het gebruiken van Xtc / MDMA op de scooter?**  
- Ja/nee
12. **Rijd je weleens binnen 4 uur na het gebruiken van 4-FA / 4-FMP op de scooter?**  
- Ja/nee
13. **Rijd je weleens binnen 4 uur na het gebruiken van speed op de scooter?**  
- Ja/nee
14. **Rijd je weleens binnen 4 uur na het gebruiken van GHB op de scooter?**  
- Ja/nee
15. **Rijd je weleens binnen 4 uur na het gebruiken van 3-MMC op de scooter?**  
- Ja/nee
16. **Rijd je weleens binnen 4 uur na het gebruiken van ketamine op de scooter?**  
- Ja/nee
17. **Rijd je weleens binnen 4 uur na het gebruiken van 2C-B op de scooter?**  
- Ja/nee
18. **Rijd je weleens direct na of tijdens het gebruiken van lachgas op de scooter?**  
- Ja/nee
19. **Je hebt aangegeven weleens drugs te gebruiken waarvan de naam niet op het lijstje stond van de vorige vraag. Rijd je weleens binnen 4 uur na het gebruiken van deze drugs op de scooter?**  
- Ja/nee
20. **Welk middel heb jij de afgelopen 2 jaar het vaakst gebruikt voor of tijdens het scooter rijden?**  
- Alcohol  
- Cannabis (wiet of hasj)  
- Drugs

*Op basis van het gekozen middel werden de onderstaande vragen gepersonaliseerd (X = alcohol/cannabis/drugs)*

21. **Hoe vaak heb jij in de afgelopen 2 jaar op de scooter gereden terwijl je X had gebruikt?**  
- 1 keer per jaar of minder  
- 1 keer per half jaar  
- 1 keer in de twee of drie maanden  
- 1 keer per maand  
- 2 of 3 keer per maand  
- 1 keer per week  
- 2 – 3 keer per week  
- 4 – 6 keer per week  
- Iedere dag
22. **Na welke situatie, of voorafgaand aan welke situatie, heb je in de afgelopen 2 jaar weleens scooter gereden terwijl je X had gebruikt? (meerdere antwoorden mogelijk)**  
- Feest of festival  
- Uitgaan  
- Illegale rave  
- Afterparty  
- Huisfeest  
- Terrassen  
- Chillen met vrienden  
- Anders, namelijk...

- 23. Je hebt zojuist aangegeven dat je niet onder invloed van alcohol, cannabis of drugs op de scooter rijdt. We zijn toch benieuwd naar jouw mening, daarom vragen we je om het middel dat jij het vaakst hebt gebruikt in de afgelopen 2 jaar in je hoofd te houden bij het beantwoorden van de komende vragen. Welk middel heb jij in de afgelopen 2 jaar het vaakst gebruikt?**
- Alcohol
  - Cannabis
  - Drugs
- 24. Laat weten hoe erg je het eens bent met deze uitspraak:  
*Ik zal proberen scooter te rijden als ik X heb gebruikt.***
- Onwaarschijnlijk – waarschijnlijk
- 25. Scooter rijden terwijl je X hebt gebruikt is...**
- Slecht – goed
  - Niet slim – slim
  - Onveilig – veilig
  - Niet leuk – leuk
  - Niet handig – handig
- 26. Als ik scooter rijd terwijl ik X heb gebruikt, dan voel ik mij...**
- Schuldig – tevreden
- 27. Geef aan welke uitspraken op jou van toepassing zijn:**
- Ik heb een partner (ja/nee)
  - Ik heb een werkgever (ja/nee)
- 28. Wat vind je van deze uitspraken? (Onveilig – veilig)**
- Mijn partner vindt scooter rijden onder invloed van X:
  - Mijn vrienden/vriendinnen vinden scooter rijden onder invloed van X:
  - Mijn familie vindt scooter rijden onder invloed van X:
  - Mijn werkgever vindt scooter rijden onder invloed van X:
- 29. Wat vind je van deze uitspraken? (Helemaal niet normaal – heel erg normaal)**
- Mijn partner vindt scooter rijden onder invloed van X:
  - Mijn vrienden/vriendinnen vinden scooter rijden onder invloed van X:
  - Mijn familie vindt scooter rijden onder invloed van X:
  - Mijn werkgever vindt scooter rijden onder invloed van X:
- 30. Geef aan hoe erg je het eens bent met deze uitspraken: (Helemaal mee oneens – helemaal mee eens)**
- Ik heb er vertrouwen in dat het me lukt om geen X te gebruiken wanneer ik weet dat ik naar huis moet rijden op de scooter.
  - Ik heb er vertrouwen in dat het me lukt om alternatief vervoer (lift, taxi of OV) te gebruiken wanneer ik X heb gebruikt.
- 31. Hoe goed beschrijven deze uitspraken jou? Geef aan hoe erg je het eens bent met deze uitspraken: (Helemaal mee oneens – helemaal mee eens)**
- Ik zou waarschijnlijk X kunnen gebruiken en scooter rijden zonder een ongeluk te krijgen.
  - De meningen van andere mensen over scooter rijden terwijl je X hebt gebruikt storen mij niet.
  - Het is onwaarschijnlijk dat ik bij een ongeluk gewond raak als ik scooter rijd terwijl ik X heb gebruikt.
  - Wat mensen over mij zeggen als ik scooter rijd terwijl ik X heb gebruikt, heeft helemaal geen effect op mij.
  - De problemen die mensen van mijn leeftijd meemaken tijdens het scooter rijden terwijl ze X hebben gebruikt, zullen mij waarschijnlijk niet overkomen.
  - Ik hoef me geen zorgen te maken over het krijgen van verwondingen of schade als ik scooter rijd terwijl ik X heb gebruikt.

- 32. Heb jij zelf, of heeft iemand die je kent, weleens een ongeluk meegemaakt (een botsing met een ander voertuig, een aanrijding met een persoon, of een aanrijding met een object), terwijl jij of deze persoon na of tijdens het gebruiken van X op de scooter reed?**  
- Ja/nee
- 33. Hoe groot is volgens jou de kans dat je tijdens het scooter rijden wordt gecontroleerd op het gebruiken van X?**  
- Heel weinig kans – zeer grote kans
- 34. Deze uitspraken gaan over jou als persoon, dit heeft niets te maken met je alcohol- en drugsgebruik. Hoe erg ben je het eens met deze uitspraken: (Helemaal mee oneens – helemaal mee eens)**
- Ik denk vaak niet goed na, voordat ik iets zeg.
  - Ik wil graag een keer parachutespringen.
  - Ik maak vaak situaties mee waar ik later spijt van heb.
  - Ik vind het leuk om nieuwe en spannende dingen mee te maken, zelfs als deze anders zijn.
  - Voor mijn gevoel moet ik anderen manipuleren (bespelen) om te krijgen wat ik wil.
  - Ik zou graag willen leren motorrijden (of ik rijd al motor).
  - Ik doe vaak dingen zonder er eerst over na te denken.
  - Ik ben geïnteresseerd in ervaringen, puur om de ervaring zelf, ook als het illegaal is.
  - Het lijkt mij leuk om lange afstanden te wandelen in een ruige, onbewoonde omgeving.
  - Over het algemeen ben ik een impulsief persoon.
  - Ik vind het leuk om dingen te doen die me een beetje beangstigen.
- 35. Ik ben een...**
- Man
  - Vrouw
  - Ik pas niet in een hokje
- 36. Wat is de opleiding die je op dit moment volgt? En als je geen opleiding meer volgt, wat is je hoogst afgeronde opleiding?**
- Basisschool
  - Speciaal onderwijs
  - Praktijkonderwijs
  - Vmbo
  - Havo
  - Vwo
  - Mbo
  - Hbo
  - Wo
  - Anders, namelijk...
- 37. Wat zijn de cijfers van je postcode? We gebruiken deze informatie alleen om op te zoeken in wat voor omgeving je woont (stad of dorp). Verder wordt er niks gedaan met deze cijfers.**
- 38. Bedankt voor het beantwoorden van de vragen. Heb je nog op- of aanmerkingen over deze vragenlijst, of wil je nog iets kwijt?**
- 39. Wil je kans maken op een JBL Go-2 Speaker?**  
- Ja/nee
- 40. Mocht de pers naar aanleiding van dit onderzoek met ons contact opnemen, mogen we je dan benaderen voor een (anoniem) interview?**  
- Ja/nee