

jongeren met **impact**



TeamAlert

**Jongeren en regionale verschillen in
rijden onder invloed**

Kwantitatieve toetsing

Stichting TeamAlert
Jongeren met impact

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

Onderzoek en analyse:
Ruigrok onderzoek & advies
Stanley Soosaipillaj, Julie Frommé en Jeroen Hermans
Silodam 1a, 1013 AL Amsterdam
020-7820400
info@ruigrok.nl
KvK 34135878 / btw 809001469B01 / Bank 659170264

Rapportage:
Saar Hadders, Sjoerd van Halem, Gea-Marit Dekker

Juni 2023

© 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.

INHOUD

1. Inleiding
2. Het onderzoek
3. Resultaten
 - ◆ Rijden onder invloed
 - ◆ Voorspellers
 - ◆ Doelgroepverschillen
4. Conclusie en aanbevelingen
5. Bronnen
6. Bijlagen



TeamAlert

loncken **impact**

01 | INLEIDING

01 | INLEIDING

Plattelandsjongeren drinken meer alcohol

Hoewel de meeste jongeren in de leeftijd van 18 tot en met 24 jaar alcohol drinken (Nationale Drug Monitor, 2023), blijkt uit de GGD Gezondheidsmonitor Jeugd (RIVM, 2022) dat jongeren uit landelijke gebieden meer alcohol drinken dan jongeren uit de stad. Dit wordt mede verklaard doordat ouders uit stedelijke gebieden vaker strenge regels stellen over alcoholgebruik dan ouders uit een dorp of platteland (Trimbos-instituut, 2023). Ook wordt er gesproken over een 'plattelandscultuur', alcohol drinken hoort er gewoon bij.

Jonge mannen uit niet-stedelijke gebieden rijden vaker onder invloed

In eerdere onderzoeken heeft TeamAlert achterhaald welke factoren een rol spelen in de keuze van jonge mannen (18 tot en met 24 jaar) om onder invloed van alcohol in de auto te stappen (TeamAlert, 2019a-b). Uit de resultaten bleek dat jonge mannen uit niet-stedelijke gebieden vaker onder invloed autorijden dan jonge mannen uit stedelijke gebieden (TeamAlert, 2019b).

Huidig onderzoek

Het huidige onderzoek duikt wat dieper in de regionale verschillen in rijden onder invloed. Waarom rijden jongeren uit niet-stedelijke gebieden vaker onder invloed, zoals blijkt uit eerder onderzoek (TeamAlert, 2019b)? Welke motieven en omgevingsfactoren spelen hierin een rol? Om deze vragen te beantwoorden heeft Ruigrok in opdracht van TeamAlert onderzoek uitgevoerd naar de regionale verschillen op het gebied van alcohol in het verkeer, de doelgroep en de geldende sociale normen.

Over TeamAlert

Jongeren zijn vaker verkeersslachtoffers dan andere weggebruikers in Nederland. TeamAlert zet zich daarom in om het aantal jongeren dat betrokken is bij een verkeersongeval te verminderen. Dit doet TeamAlert door ze uit te dagen om slimme keuzes in het verkeer te maken, zodat zij altijd veilig onderweg zijn. Vanuit die visie doen we onderzoek en ontwikkelen we projecten en social media -acties. Met een groeiend team van zo'n dertig *young professionals* en meer dan zestig jongerenvoorlichters op locatie, realiseert TeamAlert jaarlijks ruim duizend interventies op o.a. scholen en festivals. Daar spreken we leeftijdsgenoten aan vanuit hun eigen belevingswereld. Een originele en positieve boodschap is hierbij essentieel. Dankzij de wetenschappelijke onderbouwing binnen onze projecten motiveert TeamAlert jaarlijks meer dan 100.000 jongeren en weten we positieve gedragsverandering teweeg te brengen.

Leeswijzer onderzoek

Dit document bevat de rapportage van het vragenlijstonderzoek naar regionale verschillen op het gebied van rijden onder invloed van alcohol. Allereerst wordt in hoofdstuk 2 de methode van het onderzoek beschreven. In hoofdstuk 3 worden de resultaten gedeeld. Vervolgens wordt in hoofdstuk 4 een conclusie geformuleerd met praktische aanbevelingen. Het rapport sluit af met de bronnen in hoofdstuk 5 en de bijlagen in hoofdstuk 6.

02 | HET ONDERZOEK

02 | HET ONDERZOEK

Aanleiding

Om te achterhalen welke verschillen er zijn tussen jongeren uit stedelijke gebieden en jongeren uit niet-stedelijke gebieden als het gaat om autorijden onder invloed van alcohol, heeft Ruigrok in opdracht van TeamAlert in juni 2023 een vragenlijstonderzoek uitgezet en geanalyseerd.

Onderzoeksvraag

In dit onderzoek staan de volgende onderzoeksvragen centraal:

- **Welke jongeren rijden auto na alcoholgebruik?**
- **In welke situaties rijden jongeren in een auto na alcoholgebruik?**
- **Welke factoren voorspellen het autorijden na alcoholgebruik?**

Methode en doelgroep

Het online kwantitatieve onderzoek, bestaande uit 29 vragen, is uitgevoerd tussen 9 juni en 19 juni 2023. De doelgroep voor dit onderzoek bestaat uit **jongeren van 18 tot en met 30 jaar, die in het bezit zijn van een rijbewijs**. De steekproef is **representatief naar geslacht en leeftijd**. Deze representativiteit is bereikt door quotering van de steekproef volgens de Gouden standaard, editie 2022. In totaal hebben **530 jongeren** de vragenlijst helemaal ingevuld (maximale marge is 4,3% bij 95% betrouwbaarheid). Het profiel van de deelnemers is te zien in Tabel 1 op de eerste pagina van het resultatenhoofdstuk.

Leeswijzer

- In dit rapport worden de belangrijkste resultaten puntsgewijs opgesomd.
- In dit rapport worden de deelnemers aan het onderzoek 'jongeren' genoemd. Indien jongeren in het afgelopen jaar met meer dan de toegestane hoeveelheid alcohol op hebben autogereden worden ze 'overtreders' genoemd, wanneer zij dit niet hebben gedaan worden ze niet-overtreders genoemd.
- Indien significant én relevant worden de verschillen tussen subgroepen op basis van geslacht, leeftijd of mate van stedelijkheid van de woonplaats besproken.
- Antwoorden op open vragen zijn op een kwalitatieve wijze geanalyseerd. Er wordt niet alleen ingegaan op de meest genoemde antwoorden, maar ook op inhoudelijk belangrijke antwoorden.

TeamAlert

jongeren met **impact**

03 | RESULTATEN



03 | RESULTATEN

DEELNEMERSPROFIEL

In Tabel 1 staat het profiel van de deelnemers weergegeven. Hierin wordt onderscheid gemaakt tussen overtreders en niet-overtreders. Met een pijltje (↑) wordt aangegeven wanneer er sprake is van een significant verschil tussen overtreders en niet-overtreders.

Een kwart (25%) van de jongeren heeft het afgelopen jaar met meer alcohol op dan wettelijk is toegestaan autogereden (overtreders). Dit gedrag komt vaker voor onder mannen dan onder vrouwen en vaker onder 18- t/m 24-jarigen en bij 25- t/m 30-jarigen. Er is geen verschil gesignaleerd in de mate van stedelijkheid van de woonplaats, overtreders wonen niet vaker dan niet-overtreders in weinig en/of matig stedelijke gebieden.

In de bijlage is een uitgebreider profiel van de overtreders en niet-overtreders opgenomen. Hier komen de verschillen op het gebied van rijbewijsbezit, schoolsituatie, werk en geloof aan bod.

	Overtreders (N=130)	Niet-overtreders (N=400)
Geslacht		
Man	65% ↑	47%
Vrouw	35%	53% ↑
Leeftijd		
18 t/m 24	66% ↑	47%
25 t/m 30	34%	53% ↑
Opleidingsniveau		
Hoog	28%	31%
Middel	59%	63%
Laag	13% ↑	7%
Stedelijkheid		
(Zeer) sterk	58%	62%
Matig	16%	18%
Niet tot weinig	26%	20%

Tabel 1: Profiel van de 530 deelnemers

03 | RESULTATEN

RIJDEN ONDER INVLOED

Een aanzienlijk deel van de jongeren rijdt met meer alcohol op dan wettelijk toegestaan is, voornamelijk na feestjes, bezoek aan vrienden of etentje

25% van de jongeren heeft in het afgelopen jaar met meer dan de wettelijke toegestane hoeveelheid alcohol autogereeden (overtreders). 24% van de overtreders rijdt wekelijks met meer dan de wettelijk toegestane hoeveelheid alcohol op. 27% doet dit maximaal één keer per half jaar.

- Voor 65% van de overtreders gaat het om een rit van gemiddeld 11 minuten of langer, 8% van de overtreders rijdt gemiddeld een ritje van 5 minuten of korter wanneer zij met teveel alcohol op achter het stuur zitten.
- Overtreders rijden voornamelijk met meer alcohol op dan toegestaan is na een festival (30%), een bezoek aan vrienden (28%), het uitgaan (27%), een huisfeestje (27%) of na het eten in een restaurant (25%).

TeamAlert

jongeren met **impact**



03 | RESULTATEN

RIJDEN ONDER INVLOED

De korte afstand van de rit, inschatting dat ze nog goed kunnen rijden en geen andere manier dan met de auto om thuis te komen zijn de belangrijkste redenen om met meer alcohol op dan volgens de wet mag auto te rijden

De voornaamste redenen voor overtreiders om te rijden met meer alcohol op dan volgens de wet mag zijn dat ze het niet gevaarlijk vinden als het maar een klein stukje is (35%), dat ze vinden dat ze nog goed kunnen rijden wanneer ze niet veel meer alcohol heb gedronken dan volgens de wet mag (32%), en dat ze geen andere manier hebben om thuis te komen dan met de auto (28%). Daarnaast geeft 19% van de overtreiders aan dit te doen omdat ze niet op een andere manier willen reizen dan met de auto.

Overtreiders vinden dat de auto sneller is en ze willen niet afhankelijk zijn van andere vervoersmiddelen.

- *Auto is sneller.*
- *Ik wil niet afhankelijk zijn van het OV.*

Sommige overtreiders vinden de auto veiliger dan andere vervoersmiddelen.

- *Omdat ik het het veiligste vind om met de auto te gaan.*
- *Auto is veel veiliger dan elk andere manier van reizen.*
- *In de avond kan het OV gevaarlijk zijn.*



03 | RESULTATEN

RIJDEN ONDER INVLOED

Zichzelf en anderen niet in gevaar willen brengen zijn voor jongeren de belangrijkste redenen om niet te rijden met meer alcohol op dan volgens de wet mag

De belangrijkste redenen voor jongeren om niet te rijden met meer alcohol dan volgens de wet mag, zijn dat ze zichzelf of anderen in de auto niet in gevaar willen brengen (54%), ze andere weggebruikers niet in gevaar willen brengen (51%) en ze zich verantwoordelijk voelen om zich netjes te gedragen in het verkeer (46%). In iets mindere mate speelt bij jongeren dat ze geen boete wil krijgen (37%) en dat het volgens de wet niet mag (36%).

- ▶ Voor zowel overtreders als niet-overtreders zijn het niet in gevaar willen brengen van zichzelf en anderen in de auto (40% en 59%) en van andere weggebruikers (38% en 56%) de belangrijkste redenen.
- ▶ Het gevoel van verantwoordelijkheid om zich netjes te gedragen in het verkeer speelt veel minder vaak bij de overtreders dan de niet-overtreders (23% vs. 54%). Voor overtreders is het krijgen van een boete (30%) ongeveer in gelijke mate een reden om niet met meer dan de toegestane hoeveelheid alcohol op te rijden. Bij niet-overtreders speelt dit argument minder vaak een rol (39%).



03 | RESULTATEN

VOORSPELLERS

Overtreders hebben minder mogelijkheden om thuis te komen na een avond alcohol drinken en moeten meer kilometers afleggen naar drinkgelegenheden

Gemiddeld moeten jongeren ongeveer 8 kilometer afleggen om naar de drinkgelegenheden te gaan waar zij het vaakst komen.

- Overtreders moeten een langere afstand afleggen dan niet-overtreders (10 kilometer vs. 8 kilometer).

De helft van de jongeren vindt dat ze genoeg geschikte mogelijkheden hebben om op een avond waarop ze alcohol drinken thuis te komen met het openbaar vervoer (54%). Ook geeft de helft van de jongeren aan altijd de mogelijkheid te hebben om met een taxi of Uber thuis te komen na een avond waarop ze alcohol drinken (53%).

- Overtreders geven minder vaak aan genoeg geschikte mogelijkheden te hebben dan niet-overtreders (46% vs. 57%).
- Ook geven overtreders minder vaak aan de mogelijkheid te hebben om een taxi te pakken of met de Uber thuis te kunnen komen (43% vs. 57%).

Ruim de helft van de jongeren (56%) heeft over het algemeen de auto nodig om naar familie, vrienden en sportschool te gaan. 44% geeft aan dat ze over het algemeen de auto nodig hebben om naar plekken zoals restaurants, cafés en uitgaansplekken te komen.

- Overtreders geven vaker aan de auto nodig te hebben om naar restaurants, cafés en uitgaansplekken te komen dan niet-overtreders (52% vs. 41%).



03 | RESULTATEN

VOORSPELLERS

Bij de meeste jongeren zijn vrienden en familie negatief over het rijden met meer alcohol op dan wettelijk is toegestaan. Bij overtreders is de sociale omgeving minder vaak negatief

68% van de jongeren geeft aan dat vrienden en familie over het algemeen negatief tegenover het rijden met meer alcohol dan wettelijk is toegestaan.

- ▶ Overtreders geven minder vaak aan dat hun omgeving negatief staat tegenover autorijden met meer alcohol dan volgens de wet mag (51% vs. 74%).

Voor 20% van de jongeren is het wél normaal dat er onder vrienden en familie wel eens auto wordt gereden terwijl er meer alcohol is gedronken dan wettelijk is toegestaan.

- ▶ Overtreders geven vaker aan dat hun vrienden en familie wel eens auto rijden met meer alcohol op dan toegestaan (35% vs. 16%)

TeamAlert

jongeren met **impact**



03 | RESULTATEN

VOORSPELLERS

De meeste jongeren zien rijden met meer alcohol op dan volgens de wet mag als gevaarlijk, maar er is ook een aanzienlijke groep die denkt dat ze geen onveilige situaties veroorzaken

Waar 35% van de jongeren denkt dat de kans (zeer) klein is dat je wordt opgepakt door de politie als je autorijdt met meer alcohol op dan is toegestaan, vindt 32% van de jongeren deze kans juist (zeer) groot.

Het merendeel van de jongeren (81%) vindt autorijden met meer alcohol op dan wettelijk is toegestaan (zeer) gevaarlijk. Er is hierbij een aanzienlijk verschil tussen overtreders (62%) en niet-overtreders (87%).

Hoewel 30% van de jongeren vindt dat ze door het rijden met meer alcohol dan volgens de weg mag *geen* onveilige situaties veroorzaken,

- *Meer dan wettelijk toegestaan betekent niet dat ik helemaal van de wereld ben.*

vindt 54% van de jongeren dit juist *wel* onveilig:

- *Zodra je alcohol drinkt gaat je reactievermogen achter uit. Daarom vertrouw ik mezelf niet achter het stuur na alcohol.*

Overtreders vinden vaker dat ze *geen* onveilige situaties veroorzaken dan niet-overtreders (41% vs. 27%).



Het is redelijk afhankelijk van de persoon en hoeveelheid alcohol. Als je ietsjes over de wettelijke grens gaat, zal het verschil misschien klein zijn. Naarmate je verder over de wettelijke grens gaat, neemt je reactievermogen sterk af. Persoonlijk vind ik rijden met alcohol überhaupt onprettig, terwijl mijn vriend bijvoorbeeld met 2 biertjes op nog goed kan reageren in het verkeer.

03 | RESULTATEN

VOORSPELLERS

Ruim de helft van de jongeren vindt dat je ook anderen in gevaar brengt door te rijden met meer alcohol dan wettelijk is toegestaan

55% van de jongeren vindt dat je ook anderen in gevaar brengt als je rijdt met meer alcohol op dan wettelijk is toegestaan.

- *Als ik de macht over het stuur verlies kunnen ook andere weggebruikers in gevaar komen.*
- *Je rijdt niet alleen op de weg, dus je brengt elke andere weggebruiker in gevaar.*

Sommige jongeren geven daarbij aan je reactiesnelheid wordt beïnvloedt wanneer je alcohol drinkt en je daarmee jezelf en anderen in gevaar brengt.

- *Als je onder invloed van alcohol bent, kan je minder snel reageren op gevaar. Hierdoor breng je jezelf en anderen in gevaar.*
- *Je kan niet meer snel functioneren dus breng je anderen in gevaar.*

Overtreders hebben minder vaak dan niet-overtreders het idee dat ze niet alleen zichzelf maar ook anderen in gevaar brengen (35% vs. 62%).



Als je alcohol op hebt is je reactievermogen slechter en kun je ook sneller verkeerde inschattingen maken. Hierdoor breng je niet alleen jezelf in gevaar maar ook mede weggebruikers.

TeamAlert

jongeren met **impact**

03 | RESULTATEN

DOELGROEPVERSCHILLEN - STEDELIJKHEID

Overtreders uit niet of weinig stedelijke gebieden moeten langere afstanden afleggen. Hun sociale omgeving staat minder vaak afkeurend tegenover autorijden met meer alcohol op dan is toegestaan

Overtreders die wonen op een plek met matig tot geen stedelijkheid rijden vaker gemiddeld 11 minuten of langer met meer alcohol op dan toegestaan vergeleken met overtreders uit (zeer) sterk stedelijke gebied (85% en 77% vs. 55%).

- ▶ Van de overtreders in (zeer) stedelijke gebieden rijdt 40% maximaal 10 minuten als ze meer alcohol op hebben dan toegestaan.
- ▶ Bij jongeren in (zeer) stedelijke gebieden is het minder normaal onder familie en vrienden om auto te rijden met meer alcohol op dan toegestaan dan bij jongeren uit niet tot weinig stedelijke gebieden (66% vs. 54%).
- ▶ Daarbij geven jongeren uit niet tot weinig stedelijke gebieden vaker aan dat familie en vrienden niet negatief zijn over autorijden met meer alcohol op dan toegestaan dan matig en (zeer) stedelijke gebieden (18% vs. 7% en 9%).



03 | RESULTATEN

DOELGROEPVERSCHILLEN - GESLACHT

Vrouwen staan negatiever tegenover het rijden met meer alcohol op dan volgens de wet mag

Mannen geven vaker aan in het afgelopen half jaar te hebben gereden met meer alcohol op dan wettelijk is toegestaan dan vrouwen (31% vs. 18%).

- Voor vrouwen is het in gevaar brengen van jezelf en anderen in de auto (59% vs. 49%) en andere weggebruikers (59% vs. 44%) , het gevoel van verantwoordelijkheid om je netjes te gedragen in het verkeer (56% vs. 37%) en omdat het volgens de wet niet mag (40% vs. 31%) vaker een reden om het niet te doen dan voor mannen.
- Vrouwen vinden het vaker gevaarlijk als je autorijdt met meer alcohol op dan wettelijk is toegestaan (90% vs. 73%). Ook zijn zij het er vaker mee oneens dat je geen onveilige situaties creëert als je met meer alcohol dan toegestaan autorijdt (60% vs. 49%) en vinden ze vaker dat je niet alleen jezelf in gevaar brengt, maar ook anderen (59% vs. 50%).
- Onder de vrienden en familie van mannen is het vaker normaal om wel eens auto te rijden met meer alcohol op dan toegestaan (26% vs. 14%).



03 | RESULTATEN

DOELGROEPVERSCHILLEN - LEEFTIJD

18- t/m 24-jarigen rijden vaker met meer alcohol op dan toegestaan en zien het gevaar daarvan minder in

Jongeren van 18 t/m 24 jaar geven vaker aan met meer alcohol dan wettelijk toegestaan in het afgelopen jaar te hebben gereden dan jongeren van 25 t/m 30 jaar (32% vs. 17%).

- Voor jongeren van 25 t/m 30 jaar is het vaker een reden om niet met meer alcohol dan wettelijk toegestaan te rijden omdat zij zichzelf en anderen in de auto niet in gevaar willen brengen (59% vs. 49%) en zij zich verantwoordelijk voelen om zich netjes te gedragen in het verkeer dan jongeren van 18 t/m 24 jaar (52% vs. 41%).
- 25- t/m 30-jarigen vinden het rijden met meer alcohol dan volgens de wet mag vaker gevaarlijk dan 18- t/m 24-jarigen (87% vs. 75%).
- 25- t/m 30-jarigen vinden vaker dat ze onveilige situaties veroorzaken als ze met meer alcohol op dan toegestaan autorijden (60% vs. 49%).
- Daarnaast hebben 18- t/m 24-jarigen vaker het idee dat ze alleen zichzelf in gevaar brengen (35% vs. 27%).
- De sociale omgeving van 25- t/m 30-jarigen is vaker negatief over rijden met meer alcohol op dan volgens de wet mag (74% vs. 63%).

TeamAlert

jongeren met **impact**



04 | CONCLUSIE



04 | CONCLUSIE & AANBEVELINGEN

CONCLUSIE

Middels dit onderzoek is achterhaald hoe de groep jongeren die na alcoholgebruik autorijden zich kenmerkt. Daarnaast geven de resultaten inzicht in de situaties waarin jongeren autorijden na het drinken van alcohol en welke factoren invloed hebben op dit gedrag. Hieronder wordt beschreven wat er op basis van de resultaten geconcludeerd kan worden.

Een kwart van de jongeren reed in het afgelopen jaar onder invloed van alcohol

Van deze jongeren, rijdt nog eens een kwart wekelijks onder invloed. De resultaten van dit onderzoek schetsen een beeld van hoe de groep jongeren die na alcoholgebruik autorijden eruit ziet. Deze jongeren zijn, vergeleken met jongeren die dit niet doen, vaker man, vaker laagopgeleid, vaker beginnend bestuurder (korter dan 5 jaar in het bezit van een rijbewijs) en vaker tussen de 18 en 24 jaar oud dan tussen de 25 en 30 jaar. Deze resultaten zijn in lijn met wat we weten vanuit de literatuur. Mannen gedragen zich over het algemeen risicovoller (Twisk & Stelling, 2014). Daarnaast laat onderzoek zien dat jongeren tot 25 jaar meer moeite hebben met het overzien en afwegen van directe beloningen van gedrag en van de mogelijke gevolgen op langere termijn. Dit maakt het voor hen moeilijk om de verleiding tot risicogedrag, zoals rijden onder invloed, te weerstaan (Vlakveld, 2014).

Weinig verschillen tussen sterk stedelijke gebieden en minder stedelijke gebieden

De mate van stedelijkheid speelt een minder grote rol in het rijden onder invloed van alcohol dan verwacht. Er zijn geen significante verschillen gevonden tussen sterk stedelijke gebieden en minder stedelijke gebieden. Wel leggen jongeren die onder invloed rijden uit niet tot weinig stedelijke gebieden langere afstanden af na het drinken van alcohol en hun sociale omgeving staat minder vaak afkeurend tegenover autorijden meer alcohol op dan is toegestaan. Dit laatste staat mogelijk in verband met het feit dat ouders uit dorpen of het platteland over het algemeen minder streng zijn over alcoholgebruik dan ouders uit de stad (Trimbos-instituut, 2023).

De resultaten van dit onderzoek repliceren de eerdere bevinding dat jongeren uit minder stedelijke gebieden vaker onder invloed rijden dus niet. Vooral de langere afstanden en de relatief positieve attitude van de sociale omgeving spelen een rol in de keuze van jongeren uit minder stedelijke gebieden om onder invloed te rijden.

Jongeren overschatten zichzelf en onderschatten de risico's

Jongeren rijden voornamelijk onder invloed omdat ze het niet gevaarlijk vinden als het maar een korte rit is en omdat ze vinden dat ze nog goed genoeg kunnen rijden wanneer ze maar nét meer dan de toegestane hoeveelheid alcohol hebben gedronken. Vergeleken met jongeren die dit niet doen, vinden jongeren die onder invloed autorijden na alcoholgebruik minder gevaarlijk. Opvallend is dat sommige jongeren aangeven de auto veiliger te vinden dan bijvoorbeeld het openbaar vervoer. Uit deze redeneringen blijkt dat jongeren zichzelf, en hun eigen rijvaardigheid wanneer ze alcohol hebben gedronken, overschatten en de risico's onderschatten. Het ongevalsrisico van bestuurders die alcohol hebben gedronken is namelijk (bij een BAG van 0,5 g/l) al ongeveer 40% hoger dan dat van een nuchtere bestuurder (SWOV, 2021; Blomberg et al., 2005). Jongeren blijken de risico's van het rijden onder invloed flink te onderschatten.

Minder alternatieven, lange afstanden, attitude, en norm van sociale omgeving zijn risicofactoren

Naast een hoge zelfoverschatting en lage risicoperceptie tonen de resultaten nog een aantal andere risicofactoren voor het rijden onder invloed. Zo hebben jongeren die onder invloed rijden volgens henzelf minder mogelijkheden om thuis te komen na het drinken van alcohol en moeten ze langere afstanden afleggen naar plaatsen waar ze alcohol drinken. Daarnaast speelt de sociale omgeving een belangrijke rol, vrienden en familie van jongeren die onder invloed rijden zijn minder vaak negatief over dit gedrag en rijden zelf ook wel eens onder invloed.

04 | CONCLUSIE & AANBEVELINGEN

AANBEVELINGEN

Jongeren willen zichzelf en anderen niet in gevaar brengen

Over het algemeen vinden jongeren het belangrijk naast zichzelf óók anderen niet in gevaar te brengen door onder invloed te rijden. Voor jongeren die onder invloed rijden geldt dit ook, maar in mindere mate. Het wordt aanbevolen om hiervoor het gedragsmechanisme *self-persuasion* in te zetten. Hierbij verzinnen jongeren zelf redenen, waarmee ze zichzelf overtuigen om het gewenste gedrag te vertonen. Dit doe je door vragen te stellen waarop iemand alleen maar gewenste antwoorden kan geven. Vraag bijvoorbeeld: 'Waarom is nuchter rijden veiliger?'. Hierdoor zal de jongere eerder geneigd zijn om nuchter te rijden of alternatief vervoer te regelen. Tevens wordt aanbevolen om deze reden voor jongeren om níet onder invloed te rijden nadrukkelijk te laten terugkomen in campagnes tegen rijden onder invloed.

Kennis moet worden ingezet voor gerichte interventies tegen rijden onder invloed

De mate van stedelijkheid van de woonplaats van jongeren blijkt dus niet bepalend te zijn in de keuze om onder invloed van alcohol te rijden. Echter zijn er wel factoren te onderscheiden die samenhangen met dit gedrag. Geslacht, opleidingsniveau, leeftijd en lengte van het rijbewijsbezit spelen een belangrijke rol. De resultaten van dit onderzoek schetsen een duidelijk beeld van de risicogroep en risicofactoren. Het wordt aanbevolen om deze kennis te gebruiken bij de (door)ontwikkeling van interventies die hiermee gericht kunnen worden ingezet tegen rijden onder invloed.

Gebruik ervaringselementen tegen zelfoverschatting en lage risicoperceptie

Daarnaast wordt aanbevolen om het onrealistische beeld van de auto als veilig vervoer na alcoholgebruik onder jongeren bij te stellen en in te spelen op de zelfoverschatting van jongeren. Dit kan enerzijds door jongeren meer kennis te verschaffen over de risico's en eigen (rij)vaardigheden wanneer ze onder invloed zijn. Anderzijds kan dit door het verwerken van ervaringselementen in interventies, waarmee jongeren in een veilige setting ervaren welke gevolgen onveilig gedrag kan hebben.

Voer groepsgesprekken om een veilige sociale norm te zetten

Tot slot wordt aanbevolen om te stimuleren dat jongeren het normaal vinden om nuchter te rijden of alternatief vervoer te regelen. In andere woorden, er moet een veilige sociale norm gezet worden op het gewenste gedrag. Dit kan onder andere door middel van groepsgesprekken, waarin wordt benadrukt dat de meerderheid van de jongeren níet onder invloed rijdt en door het juiste voorbeeld te geven met concrete handelingsalternatieven. De BOB campagne is gericht op het zetten van de juiste sociale norm. De bevindingen uit dit onderzoek kunnen verwerkt worden in deze bestaande interventies, door te focussen op de doelgroep die het vaakst onder invloed van alcohol rijdt. Ook kunnen de risicofactoren die uit dit onderzoek blijken hier nadrukkelijker in verwerkt worden.

Voor interventies die rijden onder invloed onder jongeren aanpakken, bekijk het aanbod van TeamAlert op hier: <https://teamalert.nl/zakelijk/thema-s/rijden-onder-invloed/>

05 | BRONNEN

06 | BRONNEN

- ▶ 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>
- ▶ Nationale Drug Monitor, editie 2023. Alcohol 11.2.2 Gebruik onder groepen in de volwassen bevolking - Nationale Drug Monitor. <https://www.nationaledrugmonitor.nl/alcohol-demografische-kenmerken-algemene-bevolking/>. Geraadpleegd op: 7 juni 2023. Trimbos-instituut, Utrecht & WODC, Den Haag.
- ▶ RIVM (2022). Gezondheidsmonitor Jeugd 2019, regio. Geraadpleegd via: <https://statline.rivm.nl/#/RIVM/nl/dataset/50077NED/table?ts=1669798105042>
- ▶ SWOV (2021). Rijden onder invloed van alcohol. SWOV-factsheet, juni 2021, SWOV, Den Haag.
- ▶ TeamAlert (2019a). Doelgroepanalyse: alcoholgebruik in het verkeer door jonge mannelijke bestuurders. Geraadpleegd via: https://teamalert.nl/media/i2jmxaf0/2020_onderzoek_jongeren-en-alcohol-in-het-verkeer-deel-1-2019.pdf
- ▶ TeamAlert (2019b). Alcohol in het verkeer. Kwantitatieve toetsing. Geraadpleegd via: https://teamalert.nl/media/ibrjit1d/2019_onderzoek_jongeren-en-alcohol-in-het-verkeer-deel-2.pdf
- ▶ Trimbos-instituut (2023). Alcohol en opvoeding: in de stad wordt er anders over gedacht dan in een dorp of op het platteland. Geraadpleegd via: <https://www.trimbos.nl/actueel/nieuws/alcohol-en-opvoeding-in-de-stad-wordt-er-anders-over-gedacht-dan-in-een-dorp-of-op-het-platteland/>
- ▶ Twisk, D. A. M., & Stelling, A. (2014). Risicogedrag van jongeren vraagt integrale aanpak.
- ▶ Vlakveld, W. P. (2014). Hersenontwikkeling en ongevalsrisico van jonge bestuurders: een literatuurstudie. Geraadpleegd via: <https://www.swov.nl/sites/default/files/publicaties/rapport/r-2014-26.pdf>

06 | BIJLAGE



06 | BIJLAGE

DEELNEMERSPROFIEL

In Tabel 2 staat de aanvulling op het profiel van de deelnemers weergegeven. Hierin wordt onderscheid gemaakt tussen overtreders en niet-overtreders op het gebied van rijbewijsbezit, schoolsituatie, werk en geloof. Met een pijltje (↑) wordt aangegeven wanneer er sprake is van een significant verschil tussen overtreders en niet-overtreders.

	Overtreders (N=130)	Niet-overtreders (N=400)
Bezit rijbewijs		
Korter dan 1 jaar	17%	16%
1 tot 3 jaar	42% ↑	28%
3 tot 5 jaar	24% ↑	16%
Langer dan 5 jaar	18%	41% ↑
Situatie		
Zit op middelbare school	12% ↑	5%
Doet vervolgopleiding	46%	37%
Geen school/opleiding	42%	58% ↑
(Bij)baan		
Bijbaan	22%	20%
Part/fulltime baan	62%	63%
Werkt bij leerbedrijf	9%	5%
ZZP'er	5%	5%
Geen baan	2%	8% ↑
Geloof		
Niet gelovig	38%	58% ↑
Islam	21% ↑	13%
Christendom	32% ↑	21%
Overig	9%	8%

Tabel 2: Profiel van de 530 deelnemers

TeamAlert

jongeren met **impact**



Stichting TeamAlert | 030-2232893 | info@teamalert.nl | www.teamalert.nl

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