

# TeamAlert

jongeren met **impact**

**DOELGROEPANALYSE**

**RIJDEN ONDER INVLOED VAN XTC**

**Stichting TeamAlert**  
Jongeren met impact

Lijsterstraat 3-5  
3514 TA Utrecht  
Tel: 030-2232893  
[info@teamalert.nl](mailto:info@teamalert.nl)  
[www.teamalert.nl](http://www.teamalert.nl)

Onderzoek en rapportage:  
Esther Timmermans

Augustus, 2020

© 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

|                                                            |           |
|------------------------------------------------------------|-----------|
| <b>1. Aanleiding .....</b>                                 | <b>5</b>  |
| Doelstelling onderzoek .....                               | 7         |
| Leeswijzer .....                                           | 7         |
| <b>2. Theoretisch kader .....</b>                          | <b>9</b>  |
| Sociale norm .....                                         | 9         |
| Risicoperceptie .....                                      | 10        |
| Health Belief Model .....                                  | 10        |
| Het Beredeneerd Gedrag Model .....                         | 11        |
| Drug, set en setting .....                                 | 12        |
| <b>3. Het onderzoek .....</b>                              | <b>14</b> |
| Doelstelling .....                                         | 14        |
| Onderzoeksvragen .....                                     | 14        |
| Onderzoeksdoelgroep .....                                  | 14        |
| Onderzoeksmethode .....                                    | 14        |
| Deelnemers .....                                           | 14        |
| Onderzoeksprocedure .....                                  | 15        |
| Dataverwerking & analyse .....                             | 15        |
| <b>4. Resultaten .....</b>                                 | <b>17</b> |
| Leeswijzer resultaten .....                                | 17        |
| <b>4.1 Situatieschets .....</b>                            | <b>18</b> |
| Doelgroep en frequentie gebruik .....                      | 18        |
| Het moment en de plaats .....                              | 19        |
| De sociale context .....                                   | 19        |
| Combinatiegebruik .....                                    | 20        |
| Gevoel tijdens het rijden .....                            | 20        |
| Corona .....                                               | 20        |
| Conclusie: situatieschets .....                            | 21        |
| <b>4.2 Zelfoverschatting .....</b>                         | <b>21</b> |
| Samenvatting .....                                         | 21        |
| Zelfoverschatting van de jongere als bestuurder .....      | 22        |
| Zelfoverschatting in de beslissing om te gaan rijden ..... | 23        |
| Conclusie: zelfoverschatting .....                         | 23        |
| Motieven gerelateerd aan zelfoverschatting: .....          | 24        |
| <b>4.3 Subjectieve pakkans .....</b>                       | <b>25</b> |
| Samenvatting: .....                                        | 25        |
| Lage subjectieve pakkans .....                             | 25        |
| Rekening houden met de politie .....                       | 26        |
| Conclusie: subjectieve pakkans .....                       | 27        |
| Motieven gerelateerd aan subjectieve pakkans: .....        | 27        |

|                                                                                   |           |
|-----------------------------------------------------------------------------------|-----------|
| <b>4.4 Sociale norm.....</b>                                                      | <b>28</b> |
| Samenvatting.....                                                                 | 28        |
| Eigen verantwoordelijkheid.....                                                   | 28        |
| Ervaring.....                                                                     | 28        |
| De rol van vrienden .....                                                         | 29        |
| De rol van ouders.....                                                            | 30        |
| De rol van werk.....                                                              | 30        |
| De rol van een partner.....                                                       | 31        |
| Sociale norm .....                                                                | 32        |
| Conclusies: sociale norm .....                                                    | 33        |
| Motieven gerelateerd aan de sociale omgeving:.....                                | 33        |
| <b>4.5 Barrières en oplossingen .....</b>                                         | <b>35</b> |
| Samenvatting.....                                                                 | 35        |
| Intentie .....                                                                    | 35        |
| Intentie na ongeluk.....                                                          | 36        |
| Intentie na aanhouding van de politie.....                                        | 36        |
| Zelfeffectiviteit .....                                                           | 37        |
| Conclusies barrières en oplossingen.....                                          | 38        |
| Motieven gerelateerd aan intentie en zelf-effectiviteit:.....                     | 38        |
| <b>4.6 Overige opvallende resultaten .....</b>                                    | <b>39</b> |
| Extreem type jongere .....                                                        | 39        |
| De sociale norm omtrent alcohol .....                                             | 39        |
| Eén sociale norm voor alle drugssoorten?.....                                     | 39        |
| Conclusies: overige resultaten .....                                              | 40        |
| <b>5. Conclusies .....</b>                                                        | <b>41</b> |
| Situatieschets.....                                                               | 42        |
| Zelfoverschatting .....                                                           | 42        |
| Subjectieve pakkans .....                                                         | 42        |
| Sociale norm .....                                                                | 42        |
| Intentie en zelfeffectiviteit .....                                               | 43        |
| Overige opvallende resultaten .....                                               | 44        |
| Antwoord op hoofdvraag .....                                                      | 44        |
| <b>6. Aanbevelingen .....</b>                                                     | <b>46</b> |
| Aanbevelingen gericht op het motiveren van jongeren tot het gewenste gedrag ..... | 47        |
| Aanbevelingen gericht op omgevingsfactoren .....                                  | 48        |
| Aanbevelingen voor vervolgonderzoek .....                                         | 50        |
| <b>7. Bronvermelding.....</b>                                                     | <b>51</b> |
| <b>8. Bijlagen .....</b>                                                          | <b>54</b> |
| Bijlage A: Overzicht van de deelnemers .....                                      | 55        |
| Bijlage B: Topiclijst .....                                                       | 55        |
| Bijlage C: Sensitizer .....                                                       | 61        |

# TeamAlert

jongeren met **Impact**

 **AANLEIDING**



## 1. Aanleiding

Ecstasy (XTC) is na cannabis de meest gebruikte drug in Nederland. Eén op de twaalf Nederlanders van 18 jaar en ouder heeft ooit XTC gebruikt. XTC-gebruik komt het meest voor onder twintigers: tien procent van de jongeren van 20 tot en met 24 jaar heeft in het jaar voorafgaand aan de peiling in 2018 XTC gebruikt. Vanaf dertigjarige leeftijd neemt het gebruik af (Trimbos-instituut, 2019). Uit verschillende onderzoeken blijkt dat XTC veruit de belangrijkste drug is in het uitgaanscircuit, vooral in de dancescenes. Van de uitgaande jongeren en jongvolwassenen van vijftien tot en met 35 jaar heeft 55% ooit XTC gebruikt. Op de vraag op welke locatie de XTC-gebruikers het meest gebruikten, noemde 92% een festival, op afstand gevolgd door een club (31%), thuis (29%), of een feestje (22%) (Monshouwer, Van der Pol, Drost, & Van Laar, 2016).

De NOS berichtte op 18 juli jl. dat het aantal automobilisten dat wordt betrapt, terwijl ze onder invloed van drugs achter het stuur zitten fors toeneemt. Uit politiecijfers blijkt dat vanaf januari 2019 tot en met juni 2020 gemiddeld duizend mensen per maand aangehouden worden onder invloed van drugs (NOS, 2020). Hoeveel er precies onder invloed gereden wordt, is lastig te zeggen. Recente cijfers over drugsgebruik in Nederland ontbreken. Het meest recente onderzoek verzamelde middels fuikonderzoek data tussen 2007 en 2009 en laat zien dat mannen van 18 tot en met 24 jaar oud een risicogroep zijn, van hen bleek 8,1% op dat moment onder invloed van drugs te rijden (Houwing et al., 2011). Gezien de algehele toename van drugsgebruik (Trimbos-Instituut, 2019), is het aannemelijk dat ook de cijfers van drugsgebruik in het verkeer inmiddels vele malen hoger liggen dan tot nu toe bekend is.

In 2016 werd MDMA, de werkende stof in XTC, aangetroffen in één op de tien bloedmonsters die door de politie zijn afgenomen van verkeersdeelnemers die worden verdacht van het gebruik van drugs (Trimbos-instituut, 2019). Het risico op een ernstig verkeersongeval voor bestuurders onder invloed van amfetamines, waaronder XTC, is vijf tot dertig keer zo groot als voor nuchtere bestuurders (Hels et al., 2011). De Wereld Gezondheidsorganisatie (WHO) (2016) rapporteert dat XTC een negatief effect heeft op cognitieve functies die van belang zijn voor veilige verkeersdeelname, zoals reactietijd en informatieverwerking. Ook heeft XTC een negatieve invloed op veilig verkeersdeelname, omdat de drug de stemming van de bestuurder beïnvloedt en een negatief effect heeft op balans, waarmee de lichaamshouding en het evenwicht van de bestuurder wordt bedoeld (WHO, 2016). Om deze redenen is preventie van het rijden onder invloed van XTC noodzakelijk.

TeamAlert deed eerder onderzoek om het drugsgebruik van jongeren achter het stuur te verklaren (TeamAlert, 2018a, TeamAlert, 2018b). Uit de doelgroepanalyse van TeamAlert blijkt dat drugsgebruik in het verkeer voorkomt in de volgende situaties: wanneer jongeren terugreizen van een feest of festival, wanneer jongeren gezamenlijk drugs gebruiken en de auto daarvoor als locatie wordt gebruikt of wanneer zowel drugsgebruik als autorijden onderdeel zijn van het dagelijks leven van een jongere. Het is niet duidelijk welke drugssoorten gerelateerd zijn aan de verschillende contexten. Vanwege het feit dat XTC veelal op festivals wordt gebruikt, is het aannemelijk dat jongeren onder invloed van XTC naar huis rijden na een festival. Echter is het nodig om de context van het rijden onder invloed van XTC verder te onderzoeken, omdat mogelijk andere contexten eveneens een rol spelen in het rijden onder invloed van XTC.

Uit de onderzoeken van TeamAlert komen verschillende motieven en factoren naar boven die het rijden onder invloed van drugs verklaren. Deze factoren worden gedragsdeterminanten genoemd. De sociale norm die jongeren ervaren, blijkt hierin een belangrijke rol te spelen. Wanneer het bijvoorbeeld normaal is in een vriendengroep om te rijden onder invloed en iedereen in de groep doet het, zal een jongere eerder geneigd zijn om ook te rijden onder invloed, dan wanneer hij of zij in een vriendengroep zit die rijden onder invloed afkeurt. Ook blijkt een lage risicoperceptie een rol te spelen. Jongeren overschatten vaak hun eigen rijvaardigheid en onderschatten de effecten van drugs, waardoor zij de kans op een ongeluk door het rijden onder invloed zeer laag inschatten. Naast de sociale norm en risicoperceptie spelen ook andere determinanten een rol. In het volgende hoofdstuk worden deze determinanten aan de hand van gedragsmodellen toegelicht.

Naast de verklaringen voor rijden onder invloed in zijn algemeenheid, is het noodzakelijk om de verklaringen voor het rijden onder invloed per drugssoort in kaart te brengen. Verschillende drugs worden door verschillende typen gebruikers om verschillende redenen en in verschillende contexten gebruikt. Zo worden

zogenoemde ‘partydrugs’ zoals XTC en speed veelal gebruikt tijdens het uitgaan, waar softdrugs zoals wiet en hasj worden gebruikt om te ontspannen (Nabben, Luijk, & Korf, 2018). Het is aannemelijk dat jongeren voor verschillende drugssoorten ook vanuit verschillende beweegredenen en/of in verschillende situaties achter het stuur kruipen tijdens of na drugsgebruik. Eerder onderzoek van TeamAlert laat bijvoorbeeld zien dat jongeren die rijden onder invloed van alcohol dit vooral doen na het uitgaan of nadat zij bij vrienden thuis zijn geweest (TeamAlert, 2019), terwijl jongeren die rijden onder invloed van lachgas dit vooral doen, omdat de auto de plek is waar zij ongestoord lachgas kunnen gebruiken (TeamAlert, 2020). Kwalitatief onderzoek, waarin de determinanten die een rol spelen uitgediept kunnen worden, is geschikt om deze context te achterhalen.

Het is van belang te achterhalen op welke manier determinanten om drugs te gebruiken in het verkeer een rol spelen om op de juiste manier gedragsveranderingsinterventies in te zetten. Wanneer je bijvoorbeeld het handelingsalternatief ‘goedkope taxi’s’ aanbiedt om lachgasgebruik in de auto te verminderen, dan sla je de plank mis. Het gebrek aan handelingsalternatieven in het geval van lachgas gaat immers vooral over het gebrek aan een andere plek om met vrienden ongestoord te kunnen gebruiken, niet over gebrek aan een betaalbare mogelijkheid om naar huis te gaan na een feestje (TeamAlert, 2020). Om het rijden onder invloed van jongeren effectief te veranderen, is het dus van belang om per drugssoort in kaart te brengen in welke context het rijden onder invloed plaatsvindt en welke motieven jongeren hebben om onder invloed te rijden. Op deze manier kunnen jongeren specifiek aangesproken worden op hun gedrag en sluiten interventies nauwkeurig aan op de doelgroep. Niet eerder zijn deze aspecten specifiek voor het gebruik van XTC onderzocht, hoewel dit nodig is voor het opzetten van een nauw aansluitende gedragsveranderingsinterventie, gericht op preventie van rijden onder invloed van XTC.

### Doelstelling onderzoek

De doelstelling van dit onderzoek is tweeledig. Allereerst is het van belang te achterhalen welke motieven jongeren van 18 t/m 29 jaar een rol spelen in het rijden onder invloed van XTC. De hoofdvraag van het onderzoek luidt dan ook: *‘Wat zijn de motieven van jongeren van 18 t/m 29 jaar om bewust te rijden onder invloed van XTC?’*. Het onderzoek richt zich daarbij specifiek op achterhalen van de context waarin het gedrag plaatsvindt en de manier waarop jongeren omgaan met de risico’s van het rijden onder invloed en met de invloeden vanuit hun sociale omgeving. Het in kaart brengen van deze context en motieven van jongeren, brengt details naar voren waarmee verschillende organisaties en partijen rekening kunnen houden binnen interventies en campagnes gericht op preventie van rijden onder invloed van XTC. Om op deze manier jongeren specifiek aan te kunnen spreken op hun gedrag en nauwkeurig aan te sluiten op de doelgroep. Het tweede doel van het onderzoek richt zich op het toepassen van de resultaten. In het rapport wordt in kaart gebracht op welke wijzen de uitkomsten van het huidige onderzoek in de praktijk ingezet kunnen worden, om het gebruik van XTC in het verkeer onder jongeren terug te dringen.

### Leeswijzer

In de komende hoofdstukken worden het theoretisch kader, de details van het onderzoek en de resultaten, conclusies en aanbevelingen toegelicht. In hoofdstuk 2 wordt het theoretisch kader beschreven. In dit hoofdstuk worden verschillende gedragsdeterminanten gedefinieerd, die mogelijk een rol spelen in de verklaring voor het rijden onder invloed. In hoofdstuk 3 wordt de opzet van het onderzoek besproken. De onderzoeksvragen, onderzoeksmethode en procedure van het onderzoek worden hier toegelicht. Hoofdstuk 4 geeft de resultaten van het onderzoek weer. In dit hoofdstuk worden uitkomsten van het onderzoek inhoudelijk gerapporteerd. In hoofdstuk 5 worden de belangrijkste conclusies van het onderzoek nogmaals aangehaald. Tot slot geeft hoofdstuk 6 de aanbevelingen voor praktische toepassing van de resultaten en vervolgonderzoek weer.

# TeamAlert

jongeren met **Impact**



## THEORETISCH KADER



## 2. Theoretisch kader

Om de hoofdvraag ‘Wat zijn de motieven van jongeren van 18 t/m 29 jaar om bewust te rijden onder invloed van XTC?’ te beantwoorden, wordt eerst een theoretisch kader geschetst aan de hand van gedragsdeterminanten die het gedrag mogelijk verklaren. Hiertoe worden enkele gedragsmodellen toegelicht waarin deze determinanten een rol spelen. Gedragsdeterminanten staan namelijk niet op zichzelf. Ze vormen onderdelen van verschillende gedragsverklaringsmodellen. Een gedragsmodel beschrijft een aantal gedragsdeterminanten in één samenhangend geheel. In een gedragsmodel wordt toegelicht hoe verschillende determinanten met elkaar samenhangen en via welke weg ze gedrag kunnen beïnvloeden (Brug, Assema, & Lechner, 2017).

Dit onderzoek richt zich specifiek op het achterhalen van de context waarin het gedrag plaatsvindt en de manier waarop jongeren omgaan met de risico's van het rijden onder invloed van XTC en met de invloeden vanuit hun sociale omgeving. In dit hoofdstuk worden daarom de gedragsdeterminanten sociale norm en risicoperceptie uitgelicht. Tevens worden andere gedragsdeterminanten gedefinieerd die mogelijk een rol spelen in de verklaring voor het rijden onder invloed. Ook worden het Health Belief model, ASE-model en het Drug, Set en Setting Model toegelicht.

### Sociale norm

De sociale omgeving van een jongere heeft op verschillende manieren invloed op het gedrag van de jongere. In de literatuur komen verschillende concepten naar voren die de sociale invloed op gedrag beschrijven.

#### Subjectieve normen

Cialdini, Reno, & Kallgren (1990) omschrijven twee soorten subjectieve normen: injunctieve normen en descriptieve normen.

- *Injunctieve normen* zijn waargenomen verwachtingen van belangrijke anderen; bijvoorbeeld ‘mijn vrienden verwachten van mij dat ik drugs gebruik’ of ‘de wet verwacht van mij dat ik niet onder invloed rij’ (Cialdini, Reno, & Kallgren, 1990). Injunctieve normen verwijzen dus naar wat een iemand denkt dat anderen goedkeuren of afkeuren in een bepaalde situatie. Regels en wetten vallen ook onder de injunctieve norm.
- *Descriptieve normen* verwijzen naar iemand denkt dat anderen doen in een bepaalde situatie. Descriptieve normen worden vaak gebaseerd op wat iemand ziet dat anderen doen (Cialdini, Reno, & Kallgren, 1990). Wanneer een jongere bijvoorbeeld ziet dat veel andere festivalgangers onder invloed van drugs naar huis rijden, zal de jongere dit eerder normaal gedrag vinden en dit gedrag ook eerder zelf vertonen.

Injunctieve en descriptieve normen zijn beiden subjectief, omdat ze gebaseerd zijn op wat iemand denkt dat anderen vinden en op wat iemand denkt dat anderen doen. Beide normen kunnen sterk verschillen van de werkelijkheid (Göckeritz et al., 2010). Zo kan een jongere denken dat alle festivalgangers onder invloed naar huis rijden, omdat deze jongere zelf op de parkeerplaats veel jongeren ziet vertrekken. In werkelijkheid zijn er wellicht ook veel van deze jongeren nuchter en reizen veel festivalgangers op een veilige, alternatieve wijze naar huis. In hoeverre iemand zich conformeert aan de subjectieve normen die iemand ervaart, wordt *compliance* genoemd (Fishbein, & Ajzen, 2010). Verschillende onderzoeken tonen aan dat descriptieve normen (‘wat denk ik dat anderen doen in deze situatie’) een sterkere invloed heeft op gedrag dan injunctieve normen (‘wat verwachten anderen van mij dat ik moet doen in deze situatie’) (Kallgren, Reno & Cialdini, 2000).

Cialdini (2005) stelt dat deze aanpassing in het gedrag aan de hand van descriptieve normen onbewust gebeurt. Mensen gebruiken het gedrag van anderen als vuistregel om hen te vertellen wat het normale gedrag (de sociale norm) is in een situatie. Het naleven van de sociale norm komt voort uit de drang om sociaal geaccepteerd te worden. Deze fundamentele behoefte van mensen om bij de groep te horen, wordt ‘*the need to belong*’ genoemd (Baumeister, & Leary, 1995). Zo lang een jongere het gevoel heeft dat de mensen om zich heen ook onder invloed van drugs rijden, zal diegene zich dus sneller aan dit gedrag conformeren en sociaal geaccepteerd voelen door de groep.

Fishbein & Ajzen (2010) stellen dat de aanpassing van het gedrag aan de hand van injunctieve normen niet alleen afhangt van de verwachting van belangrijke anderen, maar ook van de mate waarin iemand van plan is zich hier iets van aan te trekken. Dit wordt ook wel de '*motivation to comply*' genoemd. Hierbij maakt iemand een afweging tussen de voor- en nadelen van het naleven van de verwachtingen van anderen. Zo kunnen ouders bijvoorbeeld verwachten van jongeren dat zij niet onder invloed van drugs deelnemen aan het verkeer, maar kan de *motivation to comply* laag zijn, omdat jongeren meer voordelen zien van rijden onder invloed dan nadelen.

### Morele normen

Naast de injunctieve normen en descriptieve normen worden ook morele normen als subjectieve normen genoemd (Brug, Assema, & Lechner, 2017). Morele normen staan voor de mate waarin iemand ervaart dat bepaald gedrag of juist of onjuist wordt gezien, ze geven in termen van goed of kwaad aan hoe je je 'behoort' te gedragen. Onderzoek toont aan dat morele normen met name invloed hebben op gedrag met een morele of ethische dimensies. Zo hebben Moan en Rise (2011) onder andere gekeken naar de morele normen voor het rijden onder invloed van alcohol. Hieruit blijkt dat de morele norm 'je behoort geen alcohol te drinken in het verkeer' een significante invloed heeft op de gedragsintentie.

### Sociale druk en sociale steun

Sociale druk en sociale steun beschrijven meer directe invloeden van anderen op gedrag. Sociale druk staat voor een negatieve invloed van anderen op het gewenste gedrag, bijvoorbeeld wanneer iemand door zijn vrienden wordt aangespoord om drugs te gebruiken. De term 'sociale steun' wordt gebruikt wanneer er een positieve invloed is op het gewenste gedrag, bijvoorbeeld wanneer ouders aanbieden om hun kinderen op te halen met de auto wanneer zij onder invloed van drugs zijn (Brug, Assema, & Lechner, 2017).

### **Risicoperceptie**

Verschillende theorieën stellen dat de mensen de keuze om bepaald risicogedrag te vertonen laten afhangen van de risico-inschatting of ervaren kwetsbaarheid voor de risico's, ook wel risicoperceptie genoemd. De veronderstelling achter de relatie tussen risicoperceptie en gedrag is dat mensen risico's zoveel mogelijk willen vermijden. Hoe ernstiger het risico en hoe groter de kans op een risico, hoe groter de kans dat iemand het risico zal willen vermijden (Brug, Assema, & Lechner, 2017). Risicoperceptie wordt dus bepaald door:

- de inschatting van de kans (bijvoorbeeld: 'Hoe groot is de kans dat ik een ongeluk krijg?')
- de ervaren ernst van het risico (bijvoorbeeld: 'Hoe erg is het om een ongeluk te krijgen?')

Wanneer iemand de kans op een ongeluk groot inschat en het krijgen van een ongeluk zeer ernstig vindt zal diegene dus eerder geneigd zijn om een veilig alternatief te kiezen om zo het risico op het krijgen van een ongeluk door het rijden onder invloed te vermijden.

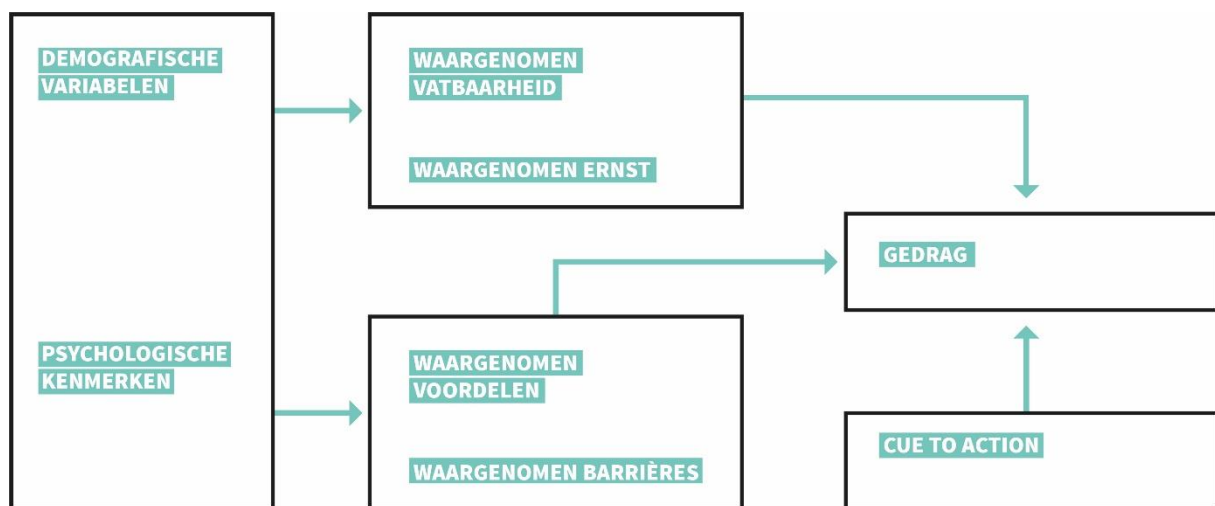
Risicoperceptie wordt in gedragsmodellen vaak als attitude beschouwd. Met attitude wordt de houding van mensen ten opzichte van een onderwerp of gedrag bedoeld (Brug, Assema, Lechner, 2017). Attitudes worden vaak ingedeeld in positieve en negatieve opvattingen ten aanzien gedrag. Deze opvattingen zijn vaak gebaseerd op verwachte voor- en nadelen van gedrag, bijvoorbeeld 'rijden onder invloed van drugs is gezellig' of 'rijden onder invloed van drugs is gevaarlijk'. Verschillende modellen gaan ervan uit dat gedrag sneller plaatsvindt wanneer iemand meer positieve attitudes heeft richting dit gedrag dan negatieve attitudes (Brug, Assema, Lechner, 2017).

### **Health Belief Model**

In het Health Belief Model van Rosenstock (1974) speelt risicoperceptie een belangrijke rol in de verklaring van gedrag. Het model is oorspronkelijk opgesteld om eenmalige preventieve gedragingen te verklaren, zoals een screening voor borstkanker. Later is het model ook toegepast op risicogedrag en veranderingen in leefstijl (Harrison, Mullen & Green, 1992). Het model stelt dat het besluit van mensen om bepaald gedrag te vertonen wordt bepaald door de waargenomen vatbaarheid, waargenomen ernst, waargenomen voordelen, waargenomen barrières, *cue to action* en zelf-effectiviteit (zie voor een schematische weergave Figuur 1).

Waargenomen vatbaarheid verklaart in hoeverre iemand bijvoorbeeld denkt vatbaar te zijn voor de risico's die rijden onder invloed van XTC met zich meebrengt. Waargenomen ernst geeft inzicht in hoe ernstig iemand de gevolgen van de mogelijke risico's ervaart. Het construct 'waargenomen voordelen' geeft inzicht in hoeverre iemand gelooft dat het gewenste gedrag de oplossing is voor het verkleinen van het risico van het ongewenste gedrag, bijvoorbeeld wanneer iemand denkt dat het risico op een ongeval daadwerkelijk lager is bij nuchter rijden dan bij onder invloed rijden. Het construct 'waargenomen barrières' geeft inzicht in hoeverre iemand barrières ervaart voor het vertonen van gewenst gedrag. Barrières voor jongeren om op veilige manier naar huis te komen zijn bijvoorbeeld dat een taxi te duur is of dat zij in het openbaar vervoer geen privacy ervaren.

Een 'cue to action' kan gezien worden als een duwtje in de rug om gedrag te veranderen. Iemand heeft dan vaak al de juiste set aan overtuigingen, maar heeft een laatste duwtje in de rug nodig om daadwerkelijk tot het gewenste gedrag over te gaan. Naarmate het model ook op veranderingen in leefstijl werd toegepast, werd steeds duidelijker dat toevoeging van het construct 'zelf-effectiviteit' de kracht van het model doet toenemen. Zelf-effectiviteit geeft inzicht in hoeverre iemand zichzelf in staat acht het gewenste gedrag uit te voeren. Dit is bijvoorbeeld de inschatting van een jongere in hoeverre het hem/haar gaat lukken om nuchter te blijven op een festival of op een andere veilige manier naar huis te reizen.

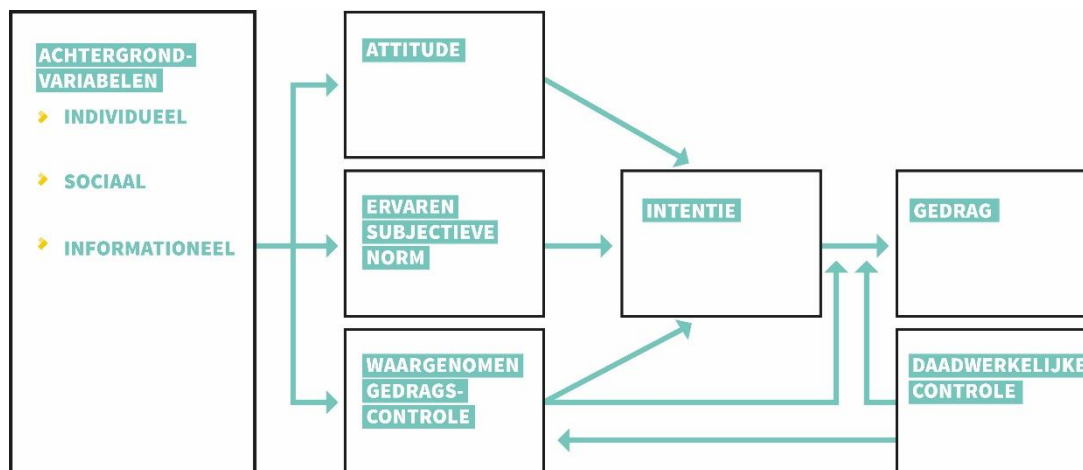


*Figuur 1. Health Belief Model*

Aan het model zijn over de jaren heen nog twee variabelen toegevoegd. De 'psychologische kenmerken' drukken uit in hoeverre mensen bereid zijn zich zorgen te maken over hun gezondheid. Andere variabelen die ook nog een invloed hebben op percepties en dus op gedrag zijn diverse demografische variabelen, voorbeelden hiervan zijn leeftijd en geslacht (Damoiseaux, Van der Molen & Kok, 1998).

### Het Beredeneerd Gedrag Model

De rol van sociale normen wordt voor een groot deel verklaard door middel van het Beredeneerd Gedrag Model (Fishbein & Ajzen, 2010). Het model is gebaseerd op de *Theory of Planned Behavior* van Ajzen (2005). Deze theorie stelt dat het gedrag van mensen het beste te voorspellen is uit de intentie die zij hebben om dit gedrag te vertonen. Deze intentie wordt voorspeld door attitude, sociale invloed en zelf-effectiviteit (zie Figuur 2 voor een schematische weergave). Wanneer iemand bijvoorbeeld de overtuiging heeft dat rijden onder invloed van drugs gevaarlijk is, een vriendengroep heeft waarin rijden onder invloed afgekeurd wordt en weet van zichzelf dat hij in staat is om veilig alternatief vervoer te regelen, zal diegene een positievere intentie hebben richting nuchter rijden of op een andere manier veilig thuis komen, dan iemand die dit minder ervaart.



Figuur 2: Het Beredeneerd Gedrag Model

Er wordt verondersteld dat achtergrondvariabelen, zoals individuele factoren (bijvoorbeeld persoonlijkheid) en sociaal demografische factoren, het gedrag vooral indirect beïnvloeden via de drie determinanten en gedragsintentie. In de meest recente versie van het model is nog een vierde determinant toegevoegd: daadwerkelijke controle. De daadwerkelijke controle wordt bepaald door de vaardigheden van iemand en door omgevingsfactoren (Brug, Assema, & Lechner, 2017). De daadwerkelijke controle om met alternatief vervoer naar huis te gaan is bijvoorbeeld laag, wanneer er geen verbindingen van het openbaar vervoer zijn.

#### Persoonlijkheidskenmerken

Een belangrijk punt van kritiek op deze gedragsmodellen is dat zij zich vooral focussen op rationeel gedrag, terwijl gedrag vaak ook wordt beïnvloed door niet-rationele of onbewuste overtuigingen en factoren, zoals persoonlijkheid. Hoewel deze factoren mogelijk lastig te beïnvloeden zijn met een gedragsveranderingscampagne, is het wel van belang om deze factoren mee te nemen om het risicogedrag beter te begrijpen. Onderzoek laat zien dat persoonlijkheidskenmerken zoals sensation seeking en impulsiviteit verklarende factoren zijn bij risicogedrag in relatie tot alcohol en drugs (Woicik, Stewart, Pihl & Conrod, 2009). Internationaal onderzoek laat zien dat deze factoren ook een rol spelen bij het rijden onder invloed van drugs (Richer & Bergeron, 2009; Benotsch et al., 2015). Inzicht in persoonlijkheidsfactoren is vooral belangrijk, omdat ze inzicht geven in bepaalde kenmerken van doelgroepen, en kennis over de doelgroepen kan weer zinvol zijn interventies aan te laten sluiten bij de kenmerken van de doelgroep en aansprekend te maken voor de doelgroep (Brug, Assema, & Lechner, 2017).

Een model dat rekening houdt met predeposities van een persoon in verhouding tot drugsgebruik is het Drug, set en setting model van Zinberg (1984).

#### Drug, set en setting

Een veelgebruikt model om problematiek omtrent drugsgebruik te verklaren is het Drug, Set en Setting model van Zinberg (1984). Het model beschrijft dat het effect dat een bepaalde drug zal hebben afhangt van de interactie tussen drug, set en setting. Onder drug wordt de drug zelf verstaan, maar ook de dosering en de manier van inname. Set verwijst naar de persoon en doelt op iemands gevoelens voor gebruik, verwachtingen, ervaring, lichamelijke en geestelijke gezondheid en persoonlijkheid. Het begrip setting staat voor de omgeving waarin de gebruiker zich bevindt en andere externe factoren. Drugs kunnen zo een hele andere werking hebben wanneer iemand bijvoorbeeld thuis in een rustige omgeving gebruikt dan wanneer er op een druk festival wordt gebruikt. In het huidige onderzoek zal het drug, set en setting model gebruikt worden om de situatie waarin rijden onder invloed plaatsvindt te omschrijven.

# TeamAlert

jongeren met **impact**



## HET ONDERZOEK



### 3. Het onderzoek

In dit hoofdstuk worden details van de onderzoeksopzet, de onderzoeksprocedure en de kenmerken van de deelnemende jongeren uitgelicht.

#### Doelstelling

De doelstelling van dit onderzoek is tweeledig:

- Achterhalen welke motieven jongeren van 18 t/m 29 jaar een rol spelen in het rijden onder invloed van XTC
- In kaart brengen van de wijzen waarop de uitkomsten van het onderzoek ingezet kunnen worden door verschillende organisaties en partijen om het gebruik van XTC in het verkeer onder jongeren terug te dringen

#### Onderzoeksvragen

Op basis van de bovenstaande doelstellingen zijn de volgende onderzoeksvragen bepaald:

##### Hoofdvraag:

- Wat zijn de motieven van jongeren van 18 t/m 29 jaar om bewust te rijden onder invloed van XTC?

##### Deelvragen:

*Met “de doelgroep” worden jongeren van 18 t/m 29 jaar die bewust rijden onder invloed van XTC bedoeld.*

- Hoe ziet de situatie eruit waarin de doelgroep onder invloed van XTC rijdt?
- Hoe gaat de doelgroep om met het risico op een ongeval van het rijden onder invloed van XTC?
- Hoe gaat de doelgroep om met het risico om betrapt te worden door de politie op het rijden onder rijden onder invloed van XTC?
- Wat speelt er op het gebied van sociale normen onder de doelgroep met betrekking tot rijden onder invloed van XTC?
- Hoe staat de doelgroep tegenover veilige handelingsalternatieven?

#### Onderzoeksdoelgroep

Het onderzoek richt zich op jongeren 18 tot en met 29 jaar oud, die bewust rijden onder invloed van XTC. Er is gekozen voor deze leeftijdsgroep, omdat jongeren van 18 tot en met 29 jaar relatief het vaakst XTC gebruiken vergeleken met andere leeftijdsgroepen in de samenleving (Trimbos-instituut, 2019). Ook is te zien dat drugsgebruik in het verkeer het vaakst voorkomt in deze leeftijdscategorie (Houwing et al., 2011; NOS, 2018). Om een diverse onderzoeksgroep samen te stellen, worden de deelnemers gemixt op geslacht, opleidingsniveau, woonplaats en leeftijd.

#### Onderzoeksmethode

De focus van dit onderzoek ligt op het achterhalen van motivaties van jongeren om onder invloed van XTC deel te nemen aan het verkeer. Er is daarom gekozen voor een kwalitatieve onderzoeksmethode om de hoofdvragen te beantwoorden. Over dit kwalitatieve vraagstuk is nog niet veel bekend, wat maakt dat de focusgroep een zeer geschikte methode is om informatie te verzamelen. Tijdens een focusgroep kunnen namelijk verdiepende inzichten worden verkregen via onderlinge interactie tussen de groepsleden van het groepsgeprek. De methode is bovendien flexibel. Als er onverwachte gegevens naar voren komen in het gesprek, kan er worden afgeweken van de vraagroute om deze informatie verder uit te diepen. (Assema, Mesters, & Kok, 1992).

#### Deelnemers

De deelnemers van de focusgroepen zijn via het jongerenpanel en de socialmediakanalen, Facebook en Instagram, van TeamAlert geworven. Via een advertentie en de vragenlijst werden de jongeren uitgenodigd voor een ‘online brainstorm’. De vragenlijst is verspreid onder 1062 jongeren van het jongerenpanel. Hiervan hebben 65 jongeren de vragenlijst volledig ingevuld. De vragenlijst is enkel volledig in te vullen als de jongeren voldoen aan de criteria voor deelname, zoals het rijden onder invloed van XTC. Via de sociale media kanalen

hebben 55.792 jongeren de advertentie op hun tijdlijn gekregen. Via de advertentie kwamen de jongeren bij een wervingsvragenlijst terecht. 1722 jongeren hebben op de advertentie geklikt. 107 jongeren hebben de vragenlijst via de advertentie volledig ingevuld. Op basis van de antwoorden zijn de jongeren vervolgens geselecteerd en benaderd via WhatsApp. In totaal hebben zich 172 jongeren aangemeld voor de focusgroepen, waarvan 63,4% man, 32,5% vrouw, 4,1% pas niet in een hokje/onbekend. De jongeren hebben de leeftijd van 18 t/m 29 jaar, met een gemiddelde leeftijd van 19,8. Het opleidingsniveau van de jongeren is als volgt verdeeld: 2,4% (4) basisschool, 16,1% (27) vmbo, 0,6% (1) vmbo/havo, 7,1% (12) havo, 0,6% (1) havo/vwo, 7,7% (13) vwo, 38,7% (65) MBO, 20,2% (34) HB en 6,5% (11) WO. In totaal hebben veertien jongeren deelgenomen aan vijf focusgroepen. Waarvan tien mannen, drie vrouwen en één iemand die niet in een hokje past. De gemiddelde leeftijd van de deelnemer uit de focusgroepen was 20,71. Een overzicht van de kenmerken van de deelnemers per focusgroep is te vinden in Bijlage A. Elf jongeren hebben zich op de dag van het onderzoek afgemeld of zijn niet op komen dagen tijdens het onderzoek, waarvan tien vrouwen en een man. De deelnemers kregen na deelname een beloning in de vorm van cadeaubonnen t.w.v. 40 euro.

### Onderzoeksprocedure

Door middel van vijf online focusgroepen is de data van het onderzoek verzameld. De vijf focusgroepen vonden in mei en juni 2020 plaats via het programma 'Jitsi' en duurden twee uur per sessie. De deelnemers deden mee vanuit thuis, drie deelnemers deden mee vanuit hun stilstaande auto. Tijdens een videocall zijn de deelnemers onder leiding van een gedragsonderzoeker met elkaar in gesprek gegaan over hun ervaringen met en meningen over rijden onder invloed van XTC. Naast de gedragsonderzoeker was bij iedere sessie een notulist aanwezig om de belangrijkste resultaten direct te noteren.

De focusgroepen zijn doorlopen met behulp van een topiclijst die dient als leidraad voor het gesprek. De topiclijst is te vinden in Bijlage B. Tijdens de focusgroepen is gebruik gemaakt van zogenaamde projectieve technieken. Dit zijn onderzoeks- en gesprekstechnieken die stimuleren dat de deelnemer antwoorden kan geven zonder belemmeringen. Voorbeelden van deze technieken zijn hypothetische vragen die starten met 'stel je voor dat...' en vragen waarin de deelnemers antwoorden op een 10-puntsschaal. Daarnaast werd er in de focusgroep gebruik gemaakt van een sensitizer. Dit is een grafisch vormgegeven vragenlijst die de deelnemers eerst zelf invullen en waarover vervolgens een groepsgebesprek gestart wordt. Dit voorkomt sociaal wenselijke antwoorden en bevordert dat alle deelnemers hun mening en ervaring kunnen delen. De sensitizer is te vinden in Bijlage C.

Om een veilige sfeer te creëren, benadrukt de onderzoeker gelijkenissen met de deelnemers door zich voor te stellen aan de hand van haar favoriete festival. De jongeren zijn geïnteresseerd en stellen vragen, zoals: 'Ga je liever naar techno of naar hardstyle festivals?'. Het benadrukken van gelijkenissen lijkt bij te dragen aan de open sfeer in de groep. Bij het voorstellen van zichzelf aan de hand van hun favoriete feest of festival, spreken de jongeren vrijuit over het gebruik van XTC. Over het rijden onder invloed van XTC zijn sommige jongeren in het begin van het interview terughoudend, anderen hebben er geen problemen mee direct hun ervaringen te delen. Zodra een van de jongeren een anekdote vertelt over het rijden onder invloed van XTC, delen ook de andere jongeren open hun ervaringen. Door deze veilige sfeer volgt een reeks aan verhalen van de jongeren.

### Dataverwerking & analyse

De focusgroepen zijn, met toestemming van de respondenten, opgenomen met behulp van een videorecorder. Elke focusgroep is na afloop getranscribeerd. Aan de hand van de topiclijst en de antwoorden van de respondenten zijn thema's of dimensies bepaald. De antwoorden van de respondenten zijn vervolgens gelabeld op deze thema's of dimensies. Aan de hand van deze labels zijn de meest voorkomende attitudes en motivaties zichtbaar naar voren gekomen.

# TeamAlert

jongeren met **impact**



## RESULTATEN



## 4. Resultaten

### Leeswijzer resultaten

In het komende hoofdstuk worden de resultaten van dit onderzoek besproken. De resultaten zijn opgedeeld in zes verschillende subhoofdstukken. Het eerste subhoofdstuk geeft een omschrijving van de situatie waarin jongeren onder invloed van XTC rijden. De daaropvolgende subhoofdstukken zijn opgedeeld in verschillende theoretische constructen en geven een theoretische basis aan het antwoord op de vraag: 'Wat zijn de motieven van jongeren om bewust onder invloed van XTC te rijden?'. Het tweede en derde subhoofdstuk geven antwoord op de vraag hoe jongeren omgaan met de risico's van rijden onder invloed van XTC. Het vierde subhoofdstuk geeft een antwoord op de vraag hoe jongeren omgaan met de invloed van hun sociale omgeving. Het vijfde subhoofdstuk geeft een antwoord op de vraag welke barrières en oplossingen de jongeren ervaren in en voor het gebruik van veilige handelingsalternatieven. In het zesde subhoofdstuk worden de overige opvallende resultaten besproken. De resultaten uit subhoofdstuk 6 geven geen antwoord op de onderzoeksvragen, maar zijn noodzakelijk om mee te nemen in aanbevelingen en vervolgonderzoek.

In ieder hoofdstuk wordt beschreven wat attitudes en motieven van respondenten zijn met betrekking tot het onderwerp. De motieven van de respondenten worden vetgedrukt, omdat deze een antwoord geven op de hoofdvraag: 'Wat zijn de motieven van jongeren om bewust onder invloed van XTC te rijden?'. De belangrijkste attitudes en motivaties worden in de hoofdstukken besproken: dit zijn de attitudes en motivaties die, over alle gesprekken heen, het duidelijkste naar voren komen. Niet alle meningen worden door alle respondenten gedeeld, sommige meningen kunnen daarom tegenstrijdig zijn. Alle meningen en attitudes samen schetsen een zo compleet mogelijk beeld van de heersende meningen en attitudes onder de respondenten. Er is alleen een verschil gemaakt tussen groepen respondenten wanneer de mening van de ene groep duidelijk afweek van de andere groep. In deze gevallen wordt dit duidelijk aangegeven in de rapportage. In de gehele resultatensectie wordt gesproken van 'jongeren' hiermee worden de respondenten van het onderzoek bedoeld.

Na de resultaten van ieder hoofdstuk volgt een korte conclusie. In de conclusie worden de belangrijkste resultaten op een rij gezet. Tevens worden de motieven om bewust onder invloed van XTC te rijden die in het hoofdstuk naar voren komen nogmaals benoemd.

## 4.1 Situatieschets

In het volgende subhoofdstuk wordt de situatie geschetst, waarin jongeren rijden onder invloed van XTC. Achtereenvolgend wordt een antwoord gegeven op de vragen door wie, waar, wanneer, met wie en hoe er onder invloed van XTC wordt gereden. Tot slot wordt de situatie omschreven in tijden van de coronacrisis. De resultaten geven een antwoord op de beschrijvende deelvraag:

- ▶ Hoe ziet de situatie eruit waarin de doelgroep onder invloed van XTC rijdt?

### Doelgroep en frequentie gebruik

Uit de wervingsvragenlijst voor deelname aan de focusgroepen zijn enkele kwantitatieve gegevens onttrokken. De deelnemers voor de wervingsvragenlijst zijn geworven met de vraag 'Heb jij wel eens met XTC op gereden en wil je jouw ervaringen hiermee met ons delen?'. Rekening houdend met dat om deze reden de resultaten niet representatief zijn voor alle jongeren in Nederland, kunnen een aantal aannames over de doelgroep gedaan worden. Uit de resultaten aan de wervingsvragenlijst blijkt dat 172 jongeren zich hebben aangemeld voor de focusgroepen, waarvan 63,4% man, 32,5% vrouw, 4,1% pas niet in een hokje/onbekend. Rijden onder invloed van XTC lijkt dus zowel bij mannen als bij vrouwen voor te komen. Tevens lijkt rijden onder invloed van XTC voor te komen onder jongeren met verschillende opleidingsniveaus. Onder de jongeren die de vragenlijst hebben ingevuld, is de huidige of hoogst afgeronde opleiding als volgt verdeeld: 2,4% (4) basisschool, 16,1% (27) vmbo, 0,6% (1) vmbo/havo, 7,1% (12) havo, 0,6% (1) havo/vwo, 7,7% (13) vwo, 38,7% (65) mbo, 20,2% (34) hbo en 6,5% (11) wo. In het totaal aantal aanmeldingen is een oververtegenwoordiging van mannen en jongeren met een mbo-opleiding te zien. In hoeverre deze groepen oververtegenwoordigd zijn in het totaal aantal jongeren dat rijdt onder invloed van XTC is aan deze data niet te stellen.

Aan de focusgroep hebben tien mannen, drie vrouwen en één jongere die niet in een hokje past deelgenomen. Vrouwen lijken terughoudender in het delen van hun ervaringen met rijden onder invloed van XTC. Zij gaven aan in eerste instantie voorzichtig te zijn in het antwoorden op de vragen tijdens de focusgroepen. Ook is te zien dat meer vrouwen dan mannen, tien versus één, zich op het laatste moment afmelden voor de focusgroepen of niet op komen dagen op de tijd van het interview. Mogelijk verklaart dit de oververtegenwoordiging van het aantal mannen in de aanmeldingen voor het onderzoek.

---

*"Ik dacht wel in het begin van ik ga het een beetje aankijken, weet je wel? Je bent toch iets aan het delen dat eigenlijk totaal niet mag. Maar toen ik hoorde dat de opnames meteen verwijderd worden en dat het volledig anoniem is, toen had ik wel zoiets van ik kan dit op een veilige manier delen, zonder dat ik hier volgende week in een keer door de politie wordt aangehouden, bij wijze van spreken."*

---

De veertien jongeren die hebben deelgenomen aan de focusgroepen hebben voorafgaand aan de focusgroepen een *sensitizer* ingevuld. In de *sensitizer* zijn verschillende vragen gesteld om de situatie waarin jongeren rijden onder invloed in kaart te brengen. Uit de antwoorden op de vragen in de *sensitizer* komt naar voren dat de meerderheid van de jongeren één keer per maand of vaker XTC gebruikt. Alle jongeren gebruiken minstens één keer in de twee à drie maanden. De dosering van het middel varieert tussen de jongeren van 225 mg per keer tot 1440 mg per keer. De gemiddelde dosering per gebruik ligt op 520 mg.

Uit de antwoorden van de *sensitizer* blijkt dat de meeste jongeren een keer in de twee à drie maanden te rijden onder invloed van XTC. In de totale groep van veertien jongeren varieert dit van jongeren die minder dan een keer per half jaar onder invloed van XTC rijden tot jongeren die een keer in de twee weken onder invloed rijden. De helft van de jongeren heeft een eigen auto. De andere helft heeft geen eigen auto, zij geven tijdens de focusgroepen aan onder invloed te rijden in de auto van hun ouders. De meeste jongeren hebben een rijbewijs, een jongere heeft deze vraag in de *sensitizer* niet beantwoord. Het aantal jaren dat de jongeren een rijbewijs hebben, varieert van een half jaar tot 4 jaar. De jongeren zijn daarmee allen beginnend bestuurders.

Opvallend is dat verschillende jongeren tijdens de focusgroepen aangeven al langer te rijden dan dat zij hun rijbewijs hebben.

---

*“En ik rijd al drie à vier jaar zonder rijbewijs”*

---

### Het moment en de plaats

De jongeren geven tijdens de focusgroepen aan dat zij rijden onder invloed van XTC wanneer zij van de ene locatie naar de andere moeten verplaatsen. Het rijden is daarmee functioneel en wordt niet ‘zomaar’ of ‘voor de lol’ gedaan. Het rijden onder invloed gebeurt dan op de heen- en terugweg van de locaties, maar ook om tussendoor vrienden of spullen, zoals sigaretten of drank, op te halen. De situaties die jongeren omschrijven zijn:

- De heen- en terugweg van een feest of festival op locatie
- De heen- en terugweg van een *after* (een feest, vaak bij iemand thuis, na een feest of festival)
- Na het chillen bij vrienden thuis
- De terugweg van huisfeesten
- De heen- en terugweg van illegale *raves* (in bossen, weilanden, industrieterreinen etc.)
- De terugweg van samenkomsten op een parkeerplaats, ‘parking fissa’s’ genoemd

---

*“En soms parking fissa’s. Van die meeting spots waar iedereen met z’n auto komt en dan ga je daar begin je de avond en dan eindig je bij iemand thuis en dan eh, ja dan rij je daarna naar huis.”*

---

De jongeren vertellen dat zij op verschillende wegen onder invloed van XTC rijden: in de binnenstad, op snelwegen, polderwegen en in woonwijken. Jongeren die uit landelijke gebieden komen, rijden liever niet in grote steden. De meeste jongeren rijden graag op de snelweg. Deze verkeerssituaties worden als minder complex gezien, waardoor jongeren voor hun gevoel ontspannen kunnen rijden.

De jongeren geven aan vaak in de avond, nacht of vroeg in de ochtend te rijden, omdat veel feesten en festivals tot laat in de nacht/vroeg in de ochtend duren. De jongeren geven ook aan dat zij het fijn vinden om op deze tijdstippen te rijden, omdat er dan weinig ander verkeer op de weg is en het vaak nog donker is. De jongeren geven aan het niet fijn te vinden als het druk op de weg is.

### De sociale context

Alle jongeren in de focusgroep geven aan dat zij meestal samen met vrienden onder invloed van XTC rijden, maar ook wel eens alleen. De jongeren geven aan ook in de meeste gevallen samen met vrienden XTC te gebruiken. De jongeren gaan met vrienden naar feesten en festivals, naar andere vrienden thuis of naar hangplekken. Vrienden worden opgehaald en worden na afloop thuisgebracht. Een enkeling gaat ook wel eens alleen naar festivals. De jongeren vinden het niet erg om alleen te rijden, maar geven aan het liefst met vrienden samen te rijden. De rol van vrienden wordt uitgebreid beschreven in hoofdstuk 4.4 Sociale norm.

De manier waarop hun vriendengroepen een bestuurder kiezen, verschilt tussen de jongeren. De meerderheid van de jongeren geeft aan dat de bestuurder degene is van wie de auto is, ofwel degene met een rijbewijs. Sommige jongeren spreken van tevoren af wie er rijdt, deze persoon houdt er op de dag van gebruik rekening mee dat hij of zij nog moet rijden. Andere jongeren hebben geen strak plan van tevoren. Zij weten voorafgaand aan een feest of festival niet hoe zij thuis komen. Het komt ook voor dat zij weten dat zij met de auto naar huis gaan, maar dat zij vlak voor vertrek besluiten wie het minst onder invloed lijkt en daarmee het meest geschikt is om te rijden.

---

*“Diegene die het beste kan lopen en alles nog het beste kan en het helderste is die mag rijden van mij.”*

---

### Combinatiegebruik

De meeste jongeren geven aan XTC te combineren met alcohol of andere drugs, ook wanneer zij nog van plan zijn om auto te rijden. Rijden met een combinatie met alcohol en drugs komt hierin het vaakst voor. Er zijn echter ook jongeren die er streng op tegen zijn met alcohol op te rijden. De drugs waarmee gecombineerd wordt zijn: speed, ketamine, cannabis, cocaïne, 3MMC/4MMC en GHB. De combinaties worden gebruikt om de effecten van de verschillende drugs met elkaar af te wisselen of elkaar te laten opheffen. Zo geven de jongeren die combineren met speed aan scherp te worden van speed, na het gebruik van XTC.

---

*“Dan voor het rijden een puntje speed om scherp te blijven, want vaak is het na een feest en dan ben ik moe, dan begin je toch een beetje in te kakken en ik wil voorkomen dat dat tijdens het rijden gebeurt.”*

---

### Gevoel tijdens het rijden

De jongeren verschillen in hun gevoel tijdens het rijden. De meeste jongeren geven aan dat zij zich zelfverzekerd voelen en het vertrouwen in zichzelf hebben dat zij kunnen rijden. Sommige jongeren geven aan dat zij zin hebben in het rijden onder invloed van XTC en dat zij een opgewekt gevoel hebben in de auto. Ook geeft de meerderheid van de jongeren aan dat zij zich alert en gefocust voelen in de auto. Een enkele jongere geeft aan zich soms angstig te voelen, bang om betrappt te worden door de politie of door andere weggebruikers op het rijden onder invloed.

---

*“Soms heb ik als ik dan XTC op heb, heb ik echt zin om auto te rijden en dan vind ik het echt leuk”*

---

### Corona

De focusgroepen hebben plaatsgevonden in een tijd waarin de jongeren verzocht werden zoveel mogelijk thuis blijven, werken en studeren. Volgens de jongeren veranderde dit weinig aan de frequentie waarop zij XTC gebruiken. De meeste jongeren geven aan nog net zo vaak XTC te gebruiken. De locatie van gebruik is daarentegen wel veranderd volgens hen. Jongeren geven aan niet meer naar feesten en festivals te kunnen gaan. De gebruikslocatie is nu vooral tijdens het chillen met vrienden of op huisfeestjes. Het chillen met vrienden vindt (bij vrienden) thuis plaats, maar ook buiten in parken, op stranden of op parkeerterreinen. Ook geven sommige jongeren aan meer naar illegale raves te gaan, dit zijn illegaal georganiseerde feesten in bossen, weilanden of op industrieterreinen.

---

*“En de house fissa’s, vooral nu met corona, zijn gewoon super ideaal.”*

---

Aan de jongeren is gevraagd of zij naar drive-in raves zouden gaan. Dit zijn georganiseerde festivals waarbij de bezoekers in de auto blijven gedurende het festival. Op deze manier kan anderhalve meter afstand bewaakt worden en wordt het risico op coronabesmettingen verminderd. De jongeren verschillen van elkaar in hun mening over de drive-in raves. De jongeren hebben drie motieven om niet naar drive-in raves te gaan. Het

eerste motief is vooral gebaseerd op het gebrek aan vrijheid dat jongeren ervaren. Ze voelen zich opgesloten in hun auto en ze kunnen geen contact maken met anderen op het festival. Het tweede motief om niet te gaan is het vermijden van politiecontroles, waarvan wordt gedacht dat deze bij drive-in *raves* eerder zullen zijn dan bij normale festivals. Het derde motief is gericht op het 'gedoe' dat naar een drive-in *rave* gaan met zich meebrengt. De jongeren zijn van mening dat het te veel moeite kost om rekening te houden met de regels die gelden bij een drive-in *rave*, zoals het maximaal aantal personen in een auto. Motieven om wel naar drive-in *raves* te gaan zijn 'het meemaken van de beleving' en 'uit nieuwsgierigheid'.

#### Conclusie: situatieschets

Rijden onder invloed van XTC lijkt op basis van de aanmeldingen voor de focusgroepen zowel bij mannen als bij vrouwen voor te komen. Tevens lijkt rijden onder invloed van XTC voor te komen onder jongeren met verschillende opleidingsniveaus. In het totaal aantal aanmeldingen voor de focusgroepen is een oververtegenwoordiging van mannen en jongeren met een mbo-opleiding te zien. In hoeverre deze groepen oververtegenwoordigd zijn in het totaal aantal jongeren dat rijdt onder invloed van XTC is aan deze data niet te stellen. In de focusgroepen lijken de vrouwen voorzichtiger te zijn in het delen van hun ervaringen van de mannen.

De meeste jongeren in de focusgroep rijden onder invloed van XTC wanneer zij van een festival of feest naar huis rijden. Maar het rijden onder invloed komt ook voor, na en tijdens het chillen bij vrienden, huisfeesten, afters, illegale raves en parkeerplaatsbijeenkomsten. De jongeren uit de focusgroepen rijden meestal 's nachts, in de avond of vroeg in de ochtend onder invloed van XTC. Ook rijden zij meestal met vrienden, maar ook wel eens alleen.

De jongeren uit de focusgroepen gebruiken over het algemeen hoge doseringen van het middel XTC en combineren regelmatig met alcohol of andere drugs, ook als zij autorijden. De coronacrisis veranderde weinig aan de frequentie waarop de jongeren uit de focusgroepen XTC gebruiken. De locatie van gebruik is voor hen daarentegen wel veranderd. De gebruikslocatie is nu vooral tijdens het chillen met vrienden of op (illegale) feestjes.

## 4.2 Zelfoverschatting

De volgende subhoofdstukken geven een theoretische basis aan het antwoord op de vraag: 'Wat zijn de motieven van jongeren om bewust onder invloed van XTC te rijden?'. Tijdens de focusgroepen is achterhaalt hoe jongeren omgaan met de risico's van het rijden onder invloed van XTC. Een belangrijk theoretisch construct dat in de antwoorden naar voren komt is 'zelfoverschatting'. Dit hoofdstuk beschrijft de motieven van jongeren om bewust onder invloed van XTC te rijden die gerelateerd zijn aan zelfoverschatting. De resultaten geven een antwoord op de deelvraag:

- Hoe gaat de doelgroep om met het risico op een ongeval tijdens het rijden onder invloed van XTC?

#### Samenvatting

Eén van de belangrijkste motivaties om onder invloed van XTC te rijden is dat jongeren het gevaar ervan voor zichzelf niet inzien en zichzelf overschatten ten opzichte van anderen. Het gevaar van het rijden met XTC op wordt volgens hen niet veroorzaakt door het middel zelf, maar door eigenschappen en het gedrag van de bestuurder. Zij geven zelf aan weinig te merken van het middel als zij aan het rijden zijn. De jongeren geven aan dat voor anderen het rijden met XTC op wel gevaarlijk kan zijn, omdat zij zich niet verantwoordelijk gedragen. De jongeren schatten zichzelf daarmee verantwoordelijker in dan anderen. Daarnaast speelt zelfoverschatting een rol wanneer jongeren inschatten of zij in staat zijn te rijden. Als zij als bestuurder een 'nuchter' gevoel hebben, kruipen zij achter het stuur. De jongere heeft hiermee groot vertrouwen in het eigen inschattingsvermogen en zelfinzicht op het moment dat hij/zij onder invloed is. In de onderstaande paragrafen wordt het construct zelfoverschatting geïllustreerd aan de hand van motieven die in de focusgroepen naar voren kwamen.

---

*“Met XTC op rijden, daar zie ik geen kunst aan. Ik vind het gewoon net als normaal rijden. Het gaat altijd goed er is geen probleem, ik rijd recht, netjes”*

---

### **Zelfoverschatting van de jongere als bestuurder**

De jongeren geven aan dat rijden onder invloed van XTC voor hen niet gevaarlijk is. **‘Het is voor mij niet gevaarlijk’** is een reden voor jongeren om onder invloed van XTC te rijden. Daarbij zeggen ze dat rijden onder invloed van XTC wel gevaarlijk kan zijn, wanneer een bestuurder zich onverantwoordelijk gedraagt. Een motief om onder invloed te rijden voor de jongeren is: **‘Rijden met XTC op is niet gevaarlijk, als je een verantwoordelijke bestuurder bent’**. Zij maken hierin het onderscheid tussen zichzelf en andere bestuurders. **‘Ik ben een verantwoordelijke bestuurder’** is voor jongeren een reden om te rijden onder invloed van XTC. De jongeren vinden zichzelf een verantwoordelijke bestuurder, omdat zij rekening houden met het feit dat zij XTC hebben gebruikt en door middel van (voorzorgs)maatregelen de negatieve effecten hiervan op hun rijgedrag zo veel mogelijk inperken. Zo geven de jongeren aan dat zij ervoor zorgen dat de piek van de effecten van XTC niet komt wanneer zij auto aan het rijden zijn.

---

*‘Het ligt eraan in welke staat je bent, want als hij net in kickt dan niet, want ik, tenminste ik moet altijd wel eventjes wennen, toch? Dat duurt even voordat je een beetje in die vibe zit en als hij net in kickt moet je niet achter het stuur zitten want dan gaat het fout. En als je midden in je piek zit, dan is het ook niet heel handig. Dus het ligt er wel heel erg aan welk moment van je trip je bent zeg maar.”*

---

Ook geven de jongeren aan bewust na te denken wanneer zij voor het laatst een dosering bijnemen, om te vermijden dat zij de effecten van deze dosering tijdens het rijden merken. Hierbij geven sommige jongeren aan niet vlak voor het rijden nog bij te nemen, anderen zeggen een paar uur van tevoren niet meer bij te nemen. Eén duidelijke richtlijn is niet uit de antwoorden van de jongeren op te maken; de één wacht twee uur, de ander meer of minder. Een andere voorzorgsmaatregel die wordt genoemd is het gebruiken van speed vlak voor het rijden. De jongeren die XTC combineren met speed geven aan dit juist te doen om wakker en alert te blijven in de auto.

---

*‘Bekijk de situatie of jij kwartiertje geleden net een pilletje hebt genomen en in de auto stapt ja dat kan niet, maar als jij ja ergens vier uur geleden een pil hebt gepopt en je stapt dan een keer achter het stuur en je voelt je goed ofzo ja prima.’*

---

Daarnaast geven de jongeren aan zich ook tijdens het rijden als een verantwoordelijke bestuurder te gedragen. Zo geven zij aan dat zij zich aan het snelheidslimiet houden en goed op de weg gefocust blijven. Afleiding wordt voorkomen door geen telefoon gebruiken tijdens het rijden, de muziek zacht zetten en de passagiers aan te spreken wanneer zij zich luidruchtig gedragen. Ze geven daarbij aan zich beter aan de verkeersregels te houden en voorzichtiger te rijden, dan wanneer zij nuchter zouden rijden. Het lijkt erop dat de jongeren het gevaar van het rijden onder invloed op deze manier proberen te compenseren.

---

*‘Als ik nuchter ben, moet ik eigenlijk al niet op mijn telefoon zitten, maar dan ga ik ook langzaam rijden enzo. Maar als ik xtc op heb, doe ik dat eigenlijk al helemaal niet. Want dan weet ik gewoon zeker dat het niet fout kan gaan.’*

---

Tot slot moet je volgens de jongeren, naast een verantwoordelijke bestuurder, ook een goede bestuurder zijn. **'Ik ben een goede bestuurder'** is voor jongeren een reden om met XTC op te rijden. De jongeren uit de focusgroepen zien zichzelf als een goede bestuurder, zowel nuchter als onder invloed. Goed kunnen rijden in nuchtere staat wordt als een vereiste gezien om ook goed onder invloed van XTC te kunnen rijden. Een motief voor de jongeren om te rijden onder invloed van XTC is: **'Rijden met XTC op is niet gevaarlijk, als je een goede bestuurder bent'**. Zo geven jongeren ook aan dat zij er meer vertrouwen in hebben dat een ander onder invloed van XTC kan rijden, als diegene in het algemeen een goed kan rijden. Het is opvallend dat sommige jongeren aangeven dat rijden onder invloed van XTC iets is waarin je beter kunt worden. Hoe vaker deze jongeren onder invloed van XTC rijden zonder consequenties, hoe minder vatbaar zij zich lijken te achten voor de risico's. Voor deze jongeren is **'Ik kan rijden met XTC op, want het is altijd goed gegaan'** een reden om te rijden met XTC op.

---

*"Ik heb nu anderhalf jaar m'n rijbewijs en het eerste half jaar heb ik nuchter gereden, niks gebruikt. En toen had ik dus een XTC-pilletje op en heb autogereden en dat was natuurlijk, het ging wel gewoon, maar ik heb het steeds vaker en vaker gedaan en uiteindelijk gaat het natuurlijk wel beter. Je focust je eigenlijk op meer op dingen om je heen."*

---

### Zelfoverschatting in de beslissing om te gaan rijden

In ieder gesprek geven de jongeren aan dat zij zelf aanvoelen of en wanneer zij in staat zijn om te rijden. **'Ik voel dat ik in staat ben om te rijden'** is daarmee een reden voor de jongeren om onder invloed van XTC achter het stuur te kruipen. Ze checken dit bijvoorbeeld door bij zichzelf na te gaan of ze gesprekken nog goed kunnen volgen en wat hun reactievermogen is in gesprekken. De jongeren geven aan in de meeste gevallen wanneer zij moeten rijden 'ontnuchterd' te zijn, wanneer zij bij de auto komen. Enkele jongeren geven aan nog wel eens 'te hard te gaan' wanneer zij bij de auto aankomen. Zij geven aan dat zij dan in de auto wachten en verder feesten, totdat zij wel het gevoel hebben weer te kunnen rijden. De jongeren hebben groot vertrouwen in het eigen inschattingsvermogen en zelfinzicht op het moment dat hij/zij onder invloed is.

---

*"Voor het rijden ben ik vaak ook wel een beetje uitgenuchterd, niet dat ik per se drie uur lang niets meer heb gebruikt ofzo, maar als ik me gewoon nog goed voel, kijk ik mezelf aan in de spiegel weet je wel en dan denk 'ja het kan wel', dan doe ik het wel."*

---

Tegelijkertijd geven de jongeren aan dat het effect van XTC met ups en downs gaat, het ene moment voelen ze zich alert en 'normaal', het andere moment voelen ze zich euforisch en kunnen ze zich verliezen in het gevoel. De jongeren geven aan dat de setting waarin ze zich bevinden hierop van invloed is. Als ze in de auto stappen, voelen ze zich alert, maar als ze langer rijden of als er muziek op staat, kunnen de effecten van XTC weer opspelen. Dit heeft tot gevolg dat jongeren zichzelf kunnen overschatten en de effecten van het middel onderschatten op het moment dat zij de keuze maken om te gaan rijden.

---

*"Ja ook als ik iets op heb en ik echt superhard ga en ik stap de auto in, dan word ik ineens soort van nuchter."*

---

### Conclusie: zelfoverschatting

De jongeren uit de focusgroep zien het gevaar van het rijden onder invloed van XTC voor zichzelf niet in en overschatten zichzelf ten opzichte van anderen. De jongeren geven aan dat rijden onder invloed van XTC wel gevaarlijk kan zijn, wanneer een bestuurder zich onverantwoordelijk gedraagt. Zij maken hierin het onderscheid tussen zichzelf en andere bestuurders. De jongeren vinden zichzelf een verantwoordelijke

bestuurder, omdat zij rekening houden met het feit dat zij XTC hebben gebruikt en door middel van (voorzorgs)maatregelen de negatieve effecten hiervan op hun rijgedrag zo veel mogelijk inperken.

De (voorzorgs)maatregelen die de jongeren treffen om het gevaar van het rijden onder invloed zoveel mogelijk in te perken zijn: rekening houden met het innemen van de laatste dosering (variërend van enkele uren van de voren tot niet vlak van de voren), zich aan de verkeersregels houden en speed gebruiken vlak voor het rijden.

De jongeren vinden zichzelf een goede bestuurder. Goed kunnen rijden in nuchtere staat wordt door de jongeren als een vereiste gezien om ook goed onder invloed van XTC te kunnen rijden. Daarnaast wordt rijden onder invloed van XTC door sommige jongeren gezien als een vaardigheid waar je steeds beter in kunt worden.

De jongeren geven aan dat zij zelf aanvoelen of en wanneer zij in staat zijn om te rijden. De jongeren hebben groot vertrouwen in het eigen inschattingsvermogen en zelfinzicht op het moment dat hij/zij onder invloed is. De setting waarin jongeren zich bevinden, lijkt van invloed te zijn op het effect van het middel XTC. Waardoor jongeren zich alert voelen wanneer ze in de auto stappen, maar de effecten van het middel XTC later weer op kunnen spelen. Dit heeft tot gevolg dat jongeren zichzelf kunnen overschatten en de effecten van het middel onderschatten op het moment dat zij de keuze maken om te gaan rijden.

#### **Motieven gerelateerd aan zelfoverschatting:**

- **'Rijden met XTC op is niet gevaarlijk, als je een verantwoordelijke bestuurder bent'**
- **'Rijden met XTC op is niet gevaarlijk, als je een goede bestuurder bent'**
- **'Het is voor mij niet gevaarlijk'**
- **'Ik ben een verantwoordelijke bestuurder'**
- **'Ik ben een goede bestuurder'**
- **'Ik kan rijden met XTC op want het is altijd goed gegaan'**
- **'Ik voel wanneer ik in staat ben om te rijden als ik XTC op heb'**

## 4.3 Subjectieve pakkans

Het volgende subhoofdstuk omschrijft hoe jongeren omgaan met het risico om betrapt te worden door de politie, tijdens het rijden onder invloed van XTC. Een belangrijk theoretisch construct dat in de antwoorden naar voren komt is 'subjectieve pakkans'. Dit hoofdstuk beschrijft de motieven van jongeren om bewust onder invloed van XTC te rijden die gerelateerd zijn aan subjectieve pakkans. De resultaten geven een antwoord op de deelvraag:

- Hoe gaat de doelgroep om met het risico om betrapt te worden door de politie op het rijden onder rijden onder invloed van XTC?

### Samenvatting:

In de focusgroepen laten de jongeren merken dat zij rekening houden met het risico om betrapt worden door de politie. Wanneer de jongeren wordt gevraagd naar risico's die zij zelf lopen tijdens het rijden met XTC op, noemen jongeren eerder 'betrapt worden door de politie' dan 'het krijgen van een ongeluk'. Dit geeft de indruk dat jongeren vatbaarder zijn voor het risico om betrapt te worden door de politie dan voor het risico op een ongeval. Meer politiecontroles en dus een hogere pakkans wordt door de jongeren genoemd als een reden om niet meer of minder onder invloed van XTC te rijden. Zij schatten echter de kans dat zij daadwerkelijk betrapt worden door de politie laag in: er heerst een lage subjectieve pakkans. In de onderstaande paragrafen wordt het construct 'subjectieve pakkans' geïllustreerd, aan de hand van motivaties die in de focusgroepen naar voren kwamen.

---

*"Je hebt altijd in je achterhoofd dat ze je staande kunnen houden of wat dan ook."*

---

### Lage subjectieve pakkans

Alle jongeren geven aan dat ze de kans dat zij betrapt worden door de politie zeer laag inschatten. Een belangrijke reden hiervoor is dat zij het gevoel hebben goed te kunnen rijden onder invloed van XTC en dat de effecten van het middel niet aan hun rijstijl te zien zijn. De jongeren zeggen bovendien extra voorzichtig te rijden en zich aan de verkeersregels te houden, zodat zij niet opvallen voor de politie. Dit maakt de kans om gepakt te worden kleiner, omdat de politie volgens hen een aantoonbare reden nodig heeft om iemand staande te houden. **'Ik word niet gepakt door de politie, want ze zien niet aan mijn rijstijl dat ik XTC op heb'** is daarmee een belangrijke reden voor jongeren om onder invloed van XTC te rijden.

---

*"Ik denk ook dat ze je alleen willen pakken als je als een malloot aan het rijden bent of als een gek bezig bent."*

---

Een andere reden die jongeren aandragen voor de lage pakkans, is de geringe inzet van de speekseltest door de politie. De jongeren geven aan dat de speekseltest, die gebruikt wordt om XTC-gebruik aan te tonen, niet steekproefsgewijs wordt ingezet. De overtuiging heerst dat de politie deze enkel inzet wanneer ze een sterk vermoeden hebben dat de bestuurder drugs gebruikt heeft. De tweede reden voor jongeren om met XTC op te rijden die naar voren komt is dan ook: **'Ik word niet gepakt door de politie, want de speekseltest wordt niet willekeurig ingezet'**.

---

*"De testen geven ze helemaal niet zo vaak. Ik weet niet of het waar is, maar ik heb ergens gehoord, dat ze per politieauto maar twee speekseltesten in de auto hebben liggen."*

---

Verschillende jongeren delen ervaringen waarin zij staande zijn gehouden door de politie, maar de speekseltest niet werd ingezet. Meerdere jongeren vertelden een anekdote waarin zij onder invloed van XTC aangehouden zijn door de politie en slechts een blaastest moesten doen. De blaastest gaf aan dat zij niet onder invloed van alcohol reden, waardoor zij verder mochten rijden. Deze jongeren geven aan dat ze politie niet aan hen ziet dat zij XTC gebruikt hebben. De ervaringsverhalen zijn een reden voor jongeren om de kans dat ze betrappt worden op rijden onder invloed van XTC laag in te schatten. De jongeren zijn dus niet alleen van mening dat de speekseltest niet willekeurig wordt ingezet, maar ook dat de politie de speekseltest sowieso amper inzet, ook als ze iemand staande houden. **‘Ik word niet gepakt door de politie, want de speekseltest wordt amper ingezet’** is een reden voor jongeren om te rijden onder invloed van XTC.

---

*“Ja ik heb ook wel verhalen gehoord van iemand die was onder invloed van drugs en die pil die inklapte zat ook gewoon in de auto. Die reed ook gewoon normaal en de politie hield hem aan, hij moest een blaastest doen en mocht daarna gewoon doorrijden.”*

---

Daarnaast lijken jongeren een steeds lagere subjectieve pakkans te ervaren, naarmate zij vaker onder invloed hebben gereden en niet zijn staande gehouden of betrappt door de politie. Het lijkt erop dat hoe vaker jongeren onder invloed van XTC rijdt zonder consequenties, hoe minder vatbaar zij zich achtten voor de risico's. **‘Ik word niet gepakt door de politie, want het is altijd goed gegaan’** is voor jongeren een reden om onder invloed van XTC te rijden.

---

*“Alleen dat ik nog nooit gepakt ben, maakt eigenlijk dat je dan toch gaat rijden. Ik denk: ik ben nog nooit gepakt dus dat zal nou ook wel niet het geval zijn.”*

---

De jongeren die vaker in het platteland rijden, geven aan dat hier minder gecontroleerd wordt dan in de grote steden, waardoor zij minder bang zijn voor politiecontroles. **‘Ik word niet gepakt door de politie, want zij controleren niet op drugs op het platteland’** is een reden voor deze jongeren om te rijden onder invloed van XTC. Wanneer feesten in grotere steden zijn, zeggen zij meer rekening te houden met politiecontroles. De subjectieve pakkans van deze jongeren is in de stedelijke gebieden hoger dan in de landelijke gebieden.

### Rekening houden met de politie

Alle jongeren uit de focusgroepen geven aan rekening te houden met politie en politiecontroles, uit angst om betrappt te worden voor het rijden onder invloed van XTC. Zo besluiten sommige jongeren om te wachten met rijden, als er politie bij de uitgang van een festival staat. Andere vermijden de politie op de weg door een andere weg in te slaan. Meerdere jongeren zeggen alert te zijn op de politie door regelmatig de omgeving te scannen en hun spiegels te checken. Wat de jongeren niet lijken te doen is voor een andere (veiligere) optie kiezen wanneer er politie aanwezig is (nuchter rijden, gebruik maken van ov of taxi). Het lijkt erop dat de jongeren met de huidige vorm en mate van politiecontroles geen reden zien om te stoppen met rijden onder invloed van XTC.

---

*“Ja, als ik ze zie in de spiegel of wat dan ook, waar ik continu in kijk. Of ik zie ze voor me, dan is het de volgende afslag dan ga ik d'r af.”*

---

### Conclusie: subjectieve pakkans

De jongeren uit de focusgroepen ervaren een lage subjectieve pakkans, om vier verschillende redenen. Ten eerste zijn zij ervan overtuigd zijn dat XTC geen invloed heeft op hun rijstijl en dat zij zich, onder invloed van het middel, beter aan de verkeersregels houden en voorzichter rijden, waardoor zij niet opvallen voor de politie. Ten tweede zijn zij ervan overtuigd dat de politie hen alleen staande houdt wanneer daar een aantoonbare reden voor is, die er om bovenstaande reden volgens hen niet is. Ten derde ervaren de jongeren dat de speekseltest amper ingezet wordt. Verschillende jongeren geven aan dat de politie hen staande heeft gehouden waarbij wel een blaastest werd ingezet, maar geen speekseltest, terwijl zij onder invloed van XTC reden. Ten vierde hebben de jongeren in het verleden geen consequenties van het rijden onder invloed ervaren, het is dus altijd goed gegaan. De jongeren lijken geen reden te zien waarom het in de toekomst dan wel fout zou gaan.

De jongeren die vaker in het platteland rijden, geven aan dat hier minder gecontroleerd wordt dan in de grote steden, waardoor de subjectieve pakkans voor hen hoger ligt wanneer zij in stedelijke gebieden rijden dan wanneer zij in landelijke gebieden rijden.

De jongeren geven allemaal aan rekening te houden met politiecontroles, uit angst om betrapt te worden. De manier waarop zij rekening houden met de politie, varieert van wachten met wegrijden tot het actief vermijden van politie door een andere route te nemen. Ook geven de jongeren aan hun omgeving te checken op de aanwezigheid van politie. Wat de jongeren niet lijken te doen is voor een andere (veiliger) optie kiezen wanneer er politie aanwezig is (nuchter rijden, gebruik maken van ov of taxi). Het lijkt erop dat de jongeren met huidige vorm en mate van politiecontroles geen reden zien om te stoppen met rijden onder invloed van XTC.

### Motieven gerelateerd aan subjectieve pakkans:

- 'Ik word niet gepakt door de politie, want ze zien niet aan mijn rijstijl dat ik XTC op heb'
- 'Ik word niet gepakt door de politie, want de speekseltest wordt niet willekeurig ingezet'
- 'Ik word niet gepakt door de politie, want de speekseltest wordt amper ingezet'
- 'Ik word niet gepakt door de politie, want het is altijd goed gegaan'
- 'Ik word niet gepakt door de politie, want zij controleren niet op drugs op het platteland'

## 4.4 Sociale norm

Het volgende subhoofdstuk beschrijft hoe de sociale omgeving van jongeren een rol speelt in het rijden onder invloed van XTC. De manier waarop de jongeren de invloeden uit de sociale omgeving ervaart kunnen omschreven worden als de ervaren sociale norm van de jongere. Dit hoofdstuk beschrijft de motieven van jongeren om bewust onder invloed van XTC te rijden die gerelateerd zijn aan sociale norm. De resultaten geven een antwoord op de deelvraag:

- ▶ Wat speelt er op het gebied van sociale normen onder de doelgroep met betrekking tot rijden onder invloed van XTC?

### Samenvatting

De jongeren uit de focusgroepen zeggen zich niks aan te trekken van de meningen en het gedrag van hun sociale omgeving. Twee belangrijke motieven die naar voren komen is dat de jongeren aangeven dat zij doen wat zij zelf willen en het rijden onder invloed van XTC hun eigen verantwoordelijkheid vinden. Ook geven ze aan dat diegenen die hen proberen te weerhouden van het rijden onder invloed van XTC, geen verstand van zaken hebben, omdat zij geen ervaring hebben met het middel. De jongeren nemen dan ook niks van hen aan. Op deze manier vertonen de jongeren weerstand richting hun sociale omgeving als die hen probeert te weerhouden van het rijden onder invloed van XTC. Deze motieven en weerstand worden in de onderstaande paragrafen toegelicht. Vervolgens wordt de rol van de sociale omgeving beschreven. In de focusgroepen hebben de jongeren beschreven hoe hun vrienden, ouders, andere familieleden, collega's, werkgevers, partners en andere festivalgangers omgaan met rijden onder invloed van XTC. Ook hierin komen verschillende motieven van de jongeren naar voren om te rijden onder invloed van XTC.

### Eigen verantwoordelijkheid

**'Het is mijn eigen verantwoordelijkheid'** is een reden voor jongeren om te rijden onder invloed van XTC die meerdere keren in de gesprekken naar voren komt. De jongeren lijken de keuze om te rijden onder invloed te zien als een keuze die zij maken vanuit hun eigen verantwoordelijkheid. Zoals eerder besproken vinden de jongeren dat zij daar hun verantwoordelijkheid in nemen. De jongeren uit de focusgroepen geven dan ook aan dat niemand invloed heeft op de keuze die zij maken om te rijden onder invloed van XTC. Dit geldt voor de keuze om wel onder invloed te rijden, maar ook voor de keuze om niet onder invloed te rijden. Zij maken deze keuze, niemand anders doet dit voor hen. **'Ik doe wat ik zelf wil'** is een motief voor jongeren om te rijden onder invloed van XTC.

---

*"Weet je, laat me gewoon leven, iedereen zijn eigen leven."*

---

### Ervaring

Een terugkerend argument dat bij de jongeren uit de focusgroepen naar voren komt, is dat degene die rijden onder invloed van XTC afkeuren, geen ervaring hebben met het middel of het rijden onder invloed. Hierdoor weten zij volgens de jongeren niet waar ze het over hebben. De jongeren lijken deze personen niet serieus te nemen in hun boodschap. De jongeren zijn van mening dat wanneer je weet hoe het is om te rijden onder invloed van XTC, dat je weet dat het best wel kan en niet gevaarlijk is. Mensen die geen ervaring hebben met XTC, hebben in de ogen van de jongeren een overdreven reactie richting XTC en drugs in het algemeen.

**'Mensen die zeggen dat je niet moet rijden onder invloed van XTC, weten niet hoe het is, dus ik verander mijn gedrag niet voor hen'** is een motief voor jongeren om te rijden onder invloed van XTC.

---

*"Mensen die niet gebruiken, die denken daar heel erg over weet je wel."*

---

Hierin wordt vooral het onderscheid gemaakt tussen ouderen en jongeren. Mensen in hun sociale omgeving zoals ouders, werkgevers en familie zijn volgens de jongere van een andere generatie waarin een taboe heerst op drugsgebruik, zonder dat zij ervaring hebben met drugs. Wanneer zij afkeuring van drugsgebruik en rijden onder invloed van deze groep ervaren reageren zij hierop met weerstand. Met als gevolg dat zij de boodschap van deze mensen niet aannemen, omdat ze sceptisch zijn of diegene weet waar hij/zij het over geeft. Tegelijkertijd zijn er ook jongeren die afkeuring van leeftijdgenoten en vrienden ervaren. Ook deze afkeuring wordt verklaard vanuit een gebrek aan ervaring, ondanks dat zij van dezelfde generatie zijn.

### De rol van vrienden

Als de jongeren uit de focusgroepen rijden onder invloed van XTC, dan is dit vaak met vrienden. Alle jongeren geven aan dat de meerderheid van hun vrienden rijden onder invloed van XTC goedkeurt en dat veel van hen het zelf ook doen. Op deze manier heerst er binnen vriendengroepen de sociale norm dat rijden onder invloed van XTC normaal is. Ondanks dat de jongeren zelf aangeven dat niemand invloed heeft op de keuze die zij maken om te rijden onder invloed van XTC komt in de gesprekken naar voren dat het gedrag en de mening van hun vrienden een reden is voor hen om te rijden onder invloed van XTC. **‘Veel van mijn vrienden rijden ook onder invloed van XTC’** en **‘In onze vriendengroep is rijden onder invloed van XTC normaal’** zijn dan ook redenen voor jongeren om onder invloed van XTC te rijden.

---

*“Ja vrienden vinden het allemaal best, rijden ook zo vaak met wat op of als het geen lachgas is, dan is het drank of dan is het wiet of hasj, die vinden het allemaal best.”*

---

De jongeren voelen zich gesteund door hun vrienden in het rijden onder invloed van XTC. **‘Mijn vrienden vertrouwen mij op mijn rijvaardigheid onder invloed van XTC’** is voor jongeren een reden om onder invloed van XTC te kunnen rijden. De jongeren lichten toe dat zij hun vrienden ook niet mee zouden nemen als zij er zelf niet zeker van zijn dat ze hen veilig thuisbrengen.

---

*“Uiteindelijk zijn mijn vrienden wel gewoon confident over mijn rij skills, dus zeg maar en over hoe ik ben, ik kan zelf wel gewoon goed judgen over wanneer ik wel in staat ben om te rijden en niet. Ik zou niet mensen in m’n auto nemen zeg maar als ik weet als ik misschien niet echt 100% gewoon goed gaat komen.”*

---

Ook geven de jongeren in de focusgroepen aan dat vrienden hen helpen voorafgaand aan- en tijdens het rijden. Deze hulp bestaat uit het checken of iemand in staat is om te rijden voorafgaand aan het rijden, door iemand te beoordelen aan de hand van zijn gedrag en uiterlijk, als de bestuurder niet overkomt alsof hij onder invloed is, dan keuren de vrienden goed dat hij gaat rijden. Ook helpen de vrienden van de jongeren tijdens het rijden met opletten op het verkeer en het aansturen van de bestuurder. Er lijkt een gedeelde verantwoordelijkheid te heersen tijdens het rijden/voor het rijden voor de veiligheid van de bestuurder en passagiers. **‘Mijn vrienden helpen mij om veilig te rijden onder invloed van XTC’** is een reden voor jongeren om te rijden onder invloed van XTC.

---

*“Ik heb altijd een vaste copiloot langs mij zitten, dat is mijn beste maat. En ja die helpt mij altijd, of het nou gaat of niet. Dat is mijn tweede set ogen zeg maar.”*

---

Naast dat de jongeren aangeven gesteund te worden door hun vrienden in het rijden onder invloed van XTC, is een reden voor enkele jongeren van de focusgroep om te rijden onder invloed van XTC: **‘Mijn vrienden zorgen ervoor dat ik moeilijk kan stoppen met rijden onder invloed van XTC’**. Er lijkt een sociale druk te heersen

binnen vriendengroepen, waarin jongeren zich gedwongen voelen om hun vrienden thuis te brengen. Wat de jongeren niet lijken te doen, is in deze situatie van sociale druk zelf nuchter blijven om op een veilige manier thuis te komen. **‘Mijn vrienden moeten thuisgebracht worden en ik ben de enige met een rijbewijs/auto’** en **‘Iedereen komt een keer aan de beurt om de rest van de vrienden thuis te brengen’** zijn voor de jongeren redenen om onder invloed te rijden.

---

*“Ik ben er sowieso voorstander van om niet te rijden en ja maar soms is iedereen een keer aan de beurt.”*

---

### De rol van ouders

De rol van ouders in het gebruik van XTC in het verkeer, verschilt sterk voor de jongeren in de focusgroep. Zo zijn er ouders die op de hoogte zijn van het drugsgebruik en van het drugsgebruik in het verkeer van hun kind, ouders die op de hoogte zijn van het drugsgebruik en daardoor waarschijnlijk ook wel een vermoeden hebben van het drugsgebruik in het verkeer en ouders die van niks weten. Alle jongeren geven aan dat hun ouders het rijden onder invloed van XTC afkeuren of in ieder geval niet aanmoedigen. Hun ouders geven daarmee aan dat zij het niet normaal vinden om te rijden onder invloed van XTC.

---

*“Ik ben altijd gewoon heel open naar mijn ouders en ik vertel ook wel gewoon als ik naar een festival ga, die zijn ook niet op hun achterhoofd gevallen en die weten dan ook wel dat ik echt niet nuchter ben. Dat vinden ze dan tot daaraantoe, dat vinden ze dan wel prima. Maar als ik dan ook nog ga rijden dan, dan gaan ze wel even leip worden denk ik ja.”*

---

De ouders van de jongeren verschillen in de manier waarop ze met drugsgebruik en drugsgebruik in het verkeer van hun kind omgaan. Sommige ouders zijn nooit het gesprek aangegaan met hun kind over drugsgebruik of over drugsgebruik in het verkeer. Anderen spreken duidelijk hun grenzen uit, waardoor de jongeren ervaren dat er een straf dreigt wanneer hun ouders erachter komen dat zij drugs gebruiken en rijden onder invloed van drugs. Anderen laten merken dat zij het niet eens zijn met het rijden onder invloed, maar binden hier verder geen consequenties aan. Ook zijn er ouders die hulp aanbieden aan jongeren om op een veilige manier thuis te komen, bijvoorbeeld door hen op te halen van een festival.

---

*“Ja dan denk ik dat ik wel een groot probleem heb en dat ze gewoon zeggen ja 't is voor jou klaar met autorijden.”*

---

Ondanks dat de jongeren uit de focusgroep zeggen zich weinig aan te trekken van de mening van hun ouders en aangeven te doen wat zij zelf willen geldt voor de meeste jongeren uit de focusgroep geldt dat zij verzwijgen voor hun ouders dat zij rijden onder invloed van XTC. Zij willen hiermee mogelijke consequenties vermijden en geven aan dat zij niet willen dat hun ouders zich zorgen maken. Ook van overige familie, zoals oma's en opa's, willen zij liever niet dat zij weten van het rijden onder invloed. Het lijkt erop dat de norm die de jongeren ervaren omtrent hun ouders en andere familie negatief is ten opzichte van het rijden onder invloed van XTC. **‘Mijn ouders en familie keuren rijden onder invloed af’** is echter geen reden om niet te rijden onder invloed van XTC omdat jongeren twee motieven hebben om deze grens te omzeilen: **‘Ik trek me niks aan van de mening van mijn ouders’** en: **‘Mijn ouders en familie komen er niet achter dat ik rij onder invloed van XTC’**.

### De rol van werk

De jongeren in de focusgroep verschillen van elkaar in werksituatie en daarmee verschilt ook de rol die werk speelt in het rijden onder invloed. Er zijn vier werksituaties te onderscheiden voor de jongeren die deel hebben

genomen aan de focusgroepen. Ten eerste zijn er jongeren die geen werk hebben. Ten tweede de jongeren die werk hebben, waarbij zij zelf van mening zijn dat rijden onder invloed geen gevolgen heeft voor hun werk. Ten derde de jongeren die werk hebben, waarin zij zelf van mening zijn dat rijden onder invloed wel gevolgen heeft voor hun werk. Ten vierde jongeren die een eigen onderneming hebben, die van mening zijn dat rijden onder invloed gevolgen heeft voor hun onderneming.

Daarmee worden twee groepen onderscheiden: jongeren die gevoelig lijken te zijn voor de gevolgen die rijden onder invloed kan hebben voor werk en jongeren die hier niet gevoelig voor lijken te zijn. De jongeren die gevoelig zijn voor de gevolgen geven aan dat zij, ofwel in een sector werken waarbij drugsgebruik niet getolereerd wordt, zoals de zorg, ofwel dat zij een eigen onderneming hebben waarbij zij niet willen dat hun bedrijf een slechte naam krijgt bij klanten. Ondanks dat deze jongeren redenen hebben om niet onder invloed van XTC te rijden, zoals **‘Op mijn werk wordt drugsgebruik (in het verkeer) niet getolereerd’** en **‘Mijn bedrijf krijgt een slechte naam, als ik wordt betrapt op rijden onder invloed van XTC’**, lijken de jongeren niet te kiezen voor een veilig handelingsalternatief, zoals zelf nuchter blijven om op een veilige manier thuis te komen. Redenen om alsnog onder invloed van XTC te rijden zijn: **‘Ze komen er op mijn werk niet achter wat ik doe in mijn vrije tijd’** en **‘De kans dat ik betrapt word door de politie is klein, dus het heeft geen gevolgen op mijn werk’**.

De jongeren die niet gevoelig zijn voor de gevolgen voor het werk geven aan dat het op hun werk normaal is dat collega's en soms hun werkgevers zelf ook drugs gebruiken, deze jongeren werken in sectoren zoals de horeca of retail. Voor deze jongeren is het gedrag en de houding van hun collega's en werkgevers een reden om te rijden onder invloed van XTC: **‘Mijn collega's en werkgever rijden zelf ook onder invloed’** en **‘Mijn collega's en werkgever vinden het normaal om te rijden onder invloed’**.

---

*“Vrijwel elke collega die ik heb gebruikt zelf ook, dus ja..”*

---

Ook geven de jongeren die niet gevoelig zijn voor de gevolgen op het werk aan dat hun werkgever niets te maken heeft met wat zij in het weekend doen en geven zij aan dat zij hun rijbewijs niet perse nodig hebben voor hun werk. Twee redenen voor deze jongeren om te rijden onder invloed van XTC zijn **‘Ze hebben op het werk niets te maken met het feit dat ik rij onder invloed van XTC’** en **‘Ik heb mijn rijbewijs niet nodig voor mijn werk’**.

#### **De rol van een partner**

De jongeren uit de focusgroepen die een relatie hebben geven allen aan dat hun partner liever niet wilt dat zij onder invloed van XTC rijden. Deze jongeren zien hun partner als verantwoordelijker en verstandiger. Deze jongeren vertellen dat hun partner advies zou geven om het niet te doen en van te voren een veilige rit naar huis te regelen. **‘Mijn partner keurt rijden onder invloed van XTC niet goed’** is mogelijk een reden voor jongeren om niet te rijden onder invloed van XTC. Echter reageren deze jongeren met weerstand op de afkeuring van hun partner. **‘Ik laat me niet beïnvloeden door mijn partner’** is een reden voor de jongeren om alsnog met XTC op te rijden.

De partners handelen volgens de jongeren verschillend: de een biedt hulp aan door hen op te halen van een feestje of festival, de ander maakt ruzie en straft de jongere voor het rijden onder invloed. De jongeren die geen relatie hebben geven aan dat zij niet zouden luisteren naar de mening van een eventuele partner. **‘Het is mijn eigen verantwoordelijkheid’** is voor hen een reden om met XTC op te rijden. Deze reactie lijkt overeen te komen met de weerstand die de jongeren die wel een relatie hebben ervaren.

---

*Ja nouja, ze kan me ook niet tegenhouden, want dat krijgt ze de grootste ruzie. Als ik naar een feestje ga, ga ik naar een feestje, klaar*

---

### Sociale norm

De jongeren zelf vinden rijden met XTC op normaal. Zij zien dat anderen om hen heen ook rijden onder invloed van XTC, bijvoorbeeld hun vrienden, collega's en andere festivalgangers. **'Iedereen doet het'** en **'Rijden onder invloed is normaal'** zijn redenen voor de jongeren om onder invloed van XTC te rijden. De norm die zij ervaren is dat rijden onder invloed van XTC vaak voorkomt onder leeftijdsgenoten in hun sociale omgeving.

Tegelijkertijd hebben sommige jongeren de mening dat rijden met XTC op niet goed is en dat nuchter rijden het beste is. Zij zeggen ook dat rijden onder invloed van XTC niet gestimuleerd moet worden en dat het goed is dat er regels zijn op het gebied van rijden onder invloed van XTC.

---

*"Maar het is natuurlijk niet goed, dat weten we allemaal wel."*

---

De jongeren uit de focusgroepen zijn het dan ook eens met het feit dat je van de wet niet mag rijden onder invloed van XTC. Voor hen zelf vinden ze deze wet vervelend, maar zij vinden dat er wel regels moeten zijn. De jongeren uit de focusgroepen vertellen dat het onverantwoord zou zijn als heel Nederland onder invloed van XTC mag rijden. Niet iedereen kan namelijk volgens de jongeren op een verantwoordelijke manier onder invloed van XTC rijden. Dit sluit aan op het motief dat jongeren hebben waarom zij wel onder invloed van XTC rijden 'Ik ben een verantwoordelijke bestuurder'. Daarnaast geven sommige jongeren aan dat andere weggebruikers de geruststelling moeten krijgen dat iedereen in het verkeer nuchter is. Tot slot zeggen de jongeren dat iemand gestraft moet kunnen worden als diegene onder invloed van XTC iemand aanrijdt. Hierbij gaan zij ervan uit dat zij zelf nooit iemand zullen aanrijden. Zij rijden namelijk wel onder invloed van XTC, met de reden: 'Ik ben een goede bestuurder'. De regels zijn er volgens de jongeren dus vooral voor anderen en niet voor henzelf, omdat jongeren zichzelf overschatten tegenover andere bestuurders.

### Conclusies: sociale norm

De jongeren uit de focusgroepen zeggen zich niks aan te trekken van de meningen en het gedrag van hun sociale omgeving. De jongeren lijken de keuze om te rijden onder invloed te zien als een keuze die zij maken vanuit hun eigen verantwoordelijkheid. De jongeren vinden dat zij daar hun verantwoordelijkheid in nemen. De jongeren uit de focusgroep reageren sceptisch als iemand in hun sociale omgeving rijden invloed van XTC afkeurt, terwijl diegene geen ervaring heeft met het middel of het rijden onder invloed. Volgens de jongeren weet diegene niet waar hij/zij het over heeft. De jongeren nemen deze persoon niet serieus in hun boodschap.

Er lijkt binnen de vriendengroepen van de jongeren uit de focusgroepen de sociale norm te heersen dat rijden onder invloed van XTC normaal is. De jongeren voelen zich gesteund door hun vrienden in het rijden onder invloed van XTC. Er lijkt een gedeelde verantwoordelijkheid te heersen binnen vriendengroepen voor de veiligheid van de bestuurder en passagiers tijdens het rijden/voor het rijden. Enkele jongeren uit de focusgroepen geven aan dat hun vrienden ervoor zorgen dat zij moeilijk kunnen stoppen met rijden onder invloed. Er lijkt een sociale druk te heersen binnen vriendengroepen, waarin jongeren zich gedwongen voelen om hun vrienden thuis te brengen.

Alle jongeren geven aan dat hun ouders het rijden onder invloed van XTC afkeuren of in ieder geval niet aanmoedigen. Hun ouders geven daarmee aan dat zij het niet normaal vinden om te rijden onder invloed van XTC. De ouders van de jongeren verschillen in de manier waarop ze met drugsgebruik en drugsgebruik in het verkeer van hun kind omgaan. Sommige ouders gaan het gesprek aan over deze onderwerpen, anderen niet. Sommige ouders bieden actief hulp aan om op een veilige manier thuis te komen, anderen dreigen met straffen. De jongeren uit de focusgroep reageren met weerstand op de mening van hun ouders, zij geven aan te doen wat zij zelf willen. Voor de meeste jongeren uit de focusgroep geldt dat zij verzwijgen voor hun ouders dat zij rijden onder invloed van XTC.

Wat betreft de sociale norm omtrent werk en werkgevers kunnen twee groepen onderscheiden worden op basis van de gesprekken met de jongeren in de focusgroep: ten eerste jongeren die gevoelig lijken te zijn voor de gevolgen die rijden onder invloed kan hebben voor werk en ten tweede jongeren die hier niet gevoelig voor lijken te zijn.

De jongeren uit de focusgroepen die een relatie hebben, geven allen aan dat hun partner liever niet wilt dat zij onder invloed van XTC rijden. De jongeren reageren hierop met weerstand. Ook de jongeren die geen partner hebben, reageren met weerstand op een fictieve negatieve reactie van een eventuele partner.

De jongeren zelf vinden rijden met XTC op normaal. De norm die zij ervaren is dat rijden onder invloed van XTC vaak voorkomt onder leeftijdsgenoten in hun sociale omgeving. Tegelijkertijd hebben sommige jongeren de mening dat rijden met XTC op niet goed is en dat nuchter rijden het beste is. Wanneer het gaat om regels en wetten vinden de jongeren dat rijden onder invloed van XTC verboden moet blijven, omdat niet iedereen volgens hen verantwoordelijk kan rijden onder invloed van XTC. De regels zijn er volgens de jongeren dus vooral voor anderen en niet voor henzelf, omdat jongeren zichzelf overschatten tegenover andere bestuurders.

### Motieven gerelateerd aan de sociale omgeving:

- **'Het is mijn eigen verantwoordelijkheid'**
- **'Ik doe wat ik zelf wil'**
- **'Mensen die zeggen dat je niet moet rijden onder invloed van XTC, weten niet hoe het is, dus ik verander mijn gedrag niet voor hen'**
- **'Veel van mijn vrienden rijden ook onder invloed van XTC'**
- **'In onze vriendengroep is rijden onder invloed van XTC normaal'**
- **'Mijn vrienden vertrouwen mij op mijn rijvaardigheid onder invloed van XTC'**
- **'Mijn vrienden helpen mij om veilig te rijden onder invloed van XTC'**
- **'Mijn vrienden zorgen ervoor dat ik moeilijk kan stoppen met rijden onder invloed van XTC'**
- **'Mijn vrienden moeten thuisgebracht worden en ik ben de enige met een rijbewijs/auto'**
- **'Iedereen komt een keer aan de beurt om de rest van de vrienden thuis te brengen'**
- **'Ik trek me niks aan van de mening van mijn ouders'**
- **'Mijn ouders en familie komen er niet achter dat ik rij onder invloed van XTC'**

- 'Ze komen er op mijn werk niet achter wat ik doe in mijn vrije tijd'
- 'De kans dat ik betrapt word door de politie is klein, dus het heeft geen gevolgen voor mijn werk'
- 'Mijn collega's en werkgever rijden zelf ook onder invloed'
- 'Mijn collega's en werkgever vinden het normaal om te rijden onder invloed'
- 'Ze hebben op het werk niets te maken met het feit dat ik rij onder invloed van XTC'
- 'Ik heb mijn rijbewijs niet nodig voor mijn werk'
- 'Ik laat me niet beïnvloeden door mijn partner'
- 'Iedereen doet het'
- 'Rijden onder invloed is normaal'

## 4.5 Barrières en oplossingen

Het volgende subhoofdstuk omschrijft hoe de jongeren uit de focusgroepen omgaan met veilige handelingsalternatieven en welke barrières en oplossingen zij ervaren om veilig te kunnen handelen. In het hoofdstuk worden de intentie en zelf-effectiviteit van jongeren omschreven ten opzichte van het gewenste gedrag: nuchter rijden of op een andere manier veilig thuiskomen. Dit hoofdstuk beschrijft de motieven van jongeren om bewust onder invloed van XTC te rijden, die gerelateerd zijn aan intentie en zelf-effectiviteit. De resultaten geven een antwoord op de deelvragen:

- Welke barrières ervaart de doelgroep in het uitvoeren van het gewenste gedrag?
- Welke oplossingen draagt de doelgroep aan om het gewenste gedrag te bereiken?

### Samenvatting

De jongeren uit de focusgroepen zijn op de hoogte van de handelingsalternatieven die het mogelijk maken om op een veilige manier thuis te komen, zoals het bestellen van een taxi of Uber, met het openbaar vervoer reizen, iemand je laten ophalen of zelf nuchter blijven. Het lijkt erop dat de intentie om gebruik te maken van deze veilige handelingsalternatieven bij de jongeren ontbreekt. Dit komt enerzijds omdat de jongeren veel voordelen zien in het rijden onder invloed en veel nadelen noemen van veilige handelingsalternatieven. Hun attitude richting rijden onder invloed is daarmee positiever dan hun attitude richting veilige handelingsalternatieven. Anderzijds geven de jongeren aan dat het hen niet lukt om te stoppen met rijden onder invloed, de zelfeffectiviteit van de jongeren is laag. In de onderstaande paragrafen worden de constructen 'intentie', 'attitude' en 'zelfeffectiviteit' geïllustreerd aan de hand van motivaties die in de focusgroepen naar voren kwamen.

### Intentie

Het ontbreekt de jongeren uit de focusgroepen de intentie om te stoppen met het rijden onder invloed van XTC. Het lijkt erop dat de jongeren hiervan de noodzaak niet inzien. **'Ik zie geen reden om te stoppen met rijden onder invloed van XTC'** is op die manier een reden voor jongeren om te rijden onder invloed. Zij vinden het rijden onder invloed van XTC voor hen niet gevaarlijk, ze schatten de kans om gepakt te worden door de politie laag in en vinden dat het rijden onder invloed veel voordelen met zich meeneemt die veilige handelingsalternatieven niet hebben. Bij sommige jongeren lijkt de intentie om te stoppen geheel te ontbreken, zij geven aan pas te minderen met rijden onder invloed van XTC als zij over het algemeen minder XTC gaan gebruiken. De enige reden om te stoppen met rijden onder invloed van XTC is voor hen **'Als ik in het algemeen minder XTC gebruik, zal ik pas minder rijden onder invloed van XTC'**. Zij zeggen dat dit gepaard zal gaan met ouder worden. Andere jongeren geven aan dat de intentie om te stoppen er wel zou zijn als er meer handhaving van de politie zou zijn, als zij betrappt worden door de politie of als zij een ernstig ongeluk veroorzaken. Drie redenen om te stoppen met rijden onder invloed van XTC zijn dus: **'Als er meer handhaving zou zijn door de politie, stop ik met rijden onder invloed van XTC'**, **'Als ik betrappt word door de politie, stop ik met rijden onder invloed van XTC'** en **'Als ik een ernstig ongeluk veroorzaak door rijden onder invloed van XTC, stop ik met rijden onder invloed van XTC'**. In de onderstaande paragrafen worden deze motieven toegelicht.

---

*“Nou, ik hou van feestjes, ik zou niet stoppen om naar feestjes te gaan, ik zal toch naar huis moeten en daar moeten komen. Het enige wat het zou kunnen stoppen is als ze bij feesten organiseren en politie bij de uitgang staat, dan houdt het gewoon op voor iedereen.”*

---

### Intentie na ongeluk

Voor de meeste jongeren uit de focusgroepen geldt dat zij zeggen te stoppen met rijden onder invloed van XTC als zij een ernstig ongeluk veroorzaken, doordat zij rijden onder invloed van XTC. Achter dit statement zitten drie voorwaarden verborgen. Ten eerste moet het een ernstig ongeluk zijn, een ongeluk waarbij minimale schade opgelopen wordt, is volgens de jongeren geen reden om te stoppen met rijden onder invloed van XTC. Ten tweede moet er door de jongere schade aangericht zijn bij iemand anders door het ongeluk. Wanneer zij alleen bij zichzelf schade aanrichten met het ongeluk, wordt dit gezien als 'eigen schuld, dikke bult'. De jongeren zeggen dan dat het ondervinden van de consequenties nodig is, het blijft hun eigen verantwoordelijkheid welke keuzes zij maken. Ten derde moeten zij zelf het ongeluk veroorzaken doordat zij rijden onder invloed van XTC.

---

*"Als het een klein ongeluk is dan zou het mij niet heel veel, dan zou ik misschien een tijdje het niet meer doen maar daarna wel weer. Maar als het echt een groot ongeluk is, dan zou ik wel een beetje getraumatiseerd zijn voor het leven natuurlijk."*

---

De kans dat de jongeren een ongeluk veroorzaken door rijden onder invloed van XTC is volgens de jongeren zeer klein. Dit is ook een reden voor hen om onder invloed van XTC te rijden: **'De kans dat ik een ongeluk veroorzaak door het rijden onder invloed van XTC is zeer klein'**. De jongeren hebben verschillende argumenten die dit motief onderbouwen. Allereerst geven zij aan dat ongelukken ook nuchter kunnen gebeuren. Op deze manier kan de invloed van het middel XTC volledig buiten beschouwing worden gelaten in de oorzaak van het ongeluk. De jongeren vinden dat XTC geen invloed heeft op hun rijvaardigheid, een ongeluk gebeurt dus volgens hen net zo snel nuchter als met XTC op. Ten tweede geven de jongeren aan dat een ongeluk vaak niet veroorzaakt wordt door het gebruik van XTC, maar door ander onveilig verkeersgedrag, bijvoorbeeld je laten afleiden door je telefoon of je passagiers. Ten derde beargumenteren de jongeren dat de ander vaak schuld is in een ongeluk, of dat het een samenspel is van omstandigheden. Op deze manier leggen ze de schuld van een eventueel niet bij zichzelf, maar bij iets of iemand anders. Tot slot schatten de jongeren de kans dat zij een ongeluk veroorzaken zeer klein in, omdat het nog nooit is fout gegaan. Zij hebben geen ernstige ongelukken door het rijden onder invloed van XTC meegemaakt. Hoe vaker zij deze 'succeservaringen' hebben, hoe meer vertrouwen de jongeren erin krijgen dat zij in staat zijn om veilig met XTC op te rijden.

---

*"Als ik een ongeluk zou veroorzaken, dat echt een dodelijk ongeluk is, dan zou ik het echt nooit meer doen. Dat zou echt op m'n geweten slaan."*

---

### Intentie na aanhouding van de politie

De jongeren verschillen in hun reactie op een aanhouding van de politie. Hoewel alle jongeren een aanhouding van de politie het liefst voorkomen en ook moeite doen om de politie te vermijden, is de ene jongere gevoeliger voor de gevolgen van een aanhouding dan de ander. De jongeren benoemen het betalen van een geldboete en het mogelijk verliezen van je rijbewijs als gevolgen. Wanneer het gevolg enkel het betalen van een geldboete betreft, zeggen de meeste jongeren uit de focusgroepen de boete te betalen, maar niet te minderen met het rijden onder invloed van XTC. Een enkeling zal het rijden onder invloed proberen te vermijden, maar voor de meeste jongeren is het geen reden om een andere (veiligere) optie kiezen. De jongeren geven aan dat zij geen andere optie zien om thuis te komen. **'Er is geen andere mogelijkheid om thuis te komen'** is een reden van jongeren om onder invloed van XTC te rijden. Het lijkt erop dat op een gemakkelijke manier thuiskomen en het gebruiken van drugs door de jongeren belangrijker wordt gevonden dan het vermijden van een geldboete van de politie.

Het verliezen van het rijbewijs wordt als ernstiger gezien door de jongeren. Het verliezen van het rijbewijs betekent voor de meeste van hen dat ze niet meer kunnen autorijden. De meeste jongeren gebruiken de auto

om naar werk te gaan. Een enkeling geeft aan dat het verlies van het rijbewijs ook mogelijk het verlies van werk betekent. De meerderheid van de jongeren geeft aan te stoppen met rijden onder invloed van XTC als hun rijbewijs is afgepakt. Voor hen geldt: **‘Als mijn rijbewijs wordt afgepakt, dan stop ik met rijden onder invloed’**. Anderen geven aan het rijden onder invloed van XTC zoveel mogelijk te vermijden, maar alsnog niet geheel te stoppen. Ook zijn er jongeren die zich door niets of niemand laten tegenhouden. Het verliezen van het rijbewijs doet hen ook weinig, omdat zij al eerder jaren zonder rijbewijs hebben gereden. Volgens hen heb je niet per se een rijbewijs nodig om te kunnen autorijden. Voor hen geldt: **‘Ik laat me door niets of niemand tegenhouden’**.

---

“Ik was 3 maanden mijn rijbewijs kwijt en ik had een boete van meer als 900 euro. Ja, ik zou een cursus moeten doen, heb ik tot nu toe niet gedaan, ik heb mijn rijbewijs gewoon weer terug. Ik ben nooit gestopt met rijden, ik heb 3 maanden gereden hoor, ze stikken maar.”

---

### Zelfeffectiviteit

De jongeren uit de focusgroepen zien het rijden onder invloed als de enige (prettige) mogelijkheid om thuis te komen. In sommige gevallen is een locatie werkelijk alleen per auto bereikbaar, bijvoorbeeld omdat de eigen woonplaats en/of het locatie zich op een zeer afgelegen plek bevindt. In andere gevallen zijn de alternatieven in de ogen van de jongeren niet aantrekkelijk genoeg. Zo worden taxi's te duur bevonden en vinden jongeren het vervelend om afhankelijk te zijn van bepaalde vertrektijden, wanneer zij gebruik maken van het openbaar vervoer. Ook geven zij aan met het openbaar vervoer vaak een langere reistijd te hebben en minder privacy, omdat er ook andere reizigers gebruik van maken. Het openbaar vervoer en het bestellen van een taxi wordt daarmee door de jongeren niet als acceptabel handelingsalternatief gezien. De auto biedt hen daarentegen privacy, vrijheid en gemak. Voor de jongeren is een reden om onder invloed van XTC te rijden dan ook: **‘De auto de snelste en fijnste optie is om van A naar B te komen’**.

De jongeren in de focusgroepen verschillen in hun mening of zij het liefst zelf bestuurder zijn. De een vindt het fijn om onafhankelijk te zijn van anderen en rijdt het liefst zelf. De ander vindt het niet erg om te rijden, maar zou het fijn vinden als vrienden aanbieden om nuchter te blijven en te rijden. Dit is het enige veilige handelingsalternatief dat in de focusgroepen naar voren komt dat alle jongeren acceptabel vinden. Sommige jongeren zijn zelfs bereid om hun vrienden te betalen voor het nuchter naar huis rijden.

---

“Ja als dat maar twintig euro of een tientje kost bij wijze van spreken, ja dan ben ik wel gewoon voor een tientje thuis zonder risico genomen te hebben door de politie gepakt te worden.”

---

Daarnaast geven sommige jongeren aan dat zij het goed vinden als hun ouders of andere familie hen op komt halen. Voor andere jongeren is dit geen optie, omdat ouders niet weten van hun drugsgebruik of omdat zij hun ouders daar niet mee willen belasten. Zelf als nuchtere bestuurder naar huis gaan is geen optie voor de jongeren. Het ontbreekt de jongeren de motivatie om nuchter te blijven. Volgens sommige jongeren heeft XTC gebruik een toegevoegde waarde op een feestje of festival, dat zij niet willen missen. Voor hen geldt als reden om met XTC op te rijden: **‘Ik wil niet nuchter blijven’**. Andere jongeren geven aan dat zij in de verleiding komen om drugs te gebruiken, al waren ze dat van te voren niet van plan. Voor hen geldt als reden om met XTC op te rijden: **‘Het lukt mij niet om nuchter te blijven’**.

---

“Ik ben ook wel eens ergens de BOB geweest en uiteindelijk had ik wel gewoon een kwartje of een halve genakt, weet je wel.”

---

Volgens de jongeren uit de focusgroep hebben hun vrienden invloed op het wel of niet nuchter blijven van de jongeren. Zij maken het voor hen lastig om niet te gebruiken, omdat het een gewoonte is in de vriendengroep om wel te gebruiken en te rijden onder invloed. Steun van vrienden om nuchter te blijven, wordt door enkele dan ook aangedragen als oplossing om op een veilige manier thuis te komen.

### Conclusies barrières en oplossingen

Het ontbreekt de jongeren uit de focusgroepen de intentie om te stoppen met het rijden onder invloed van XTC. Het lijkt erop dat de jongeren hiervan de noodzaak niet inzien. Zij vinden het rijden onder invloed van XTC niet gevaarlijk, ze schatten de kans om gepakt te worden door de politie laag in en vinden dat het rijden onder invloed veel voordelen met zich meeneemt die veilige handelingsalternatieven niet hebben.

Sommige jongeren geven aan dat als zij een groot ongeluk veroorzaken waarbij iemand anders gewond raakt, dat zij zouden stoppen met het rijden onder invloed van XTC. Zij geven daarbij aan dat zij alleen zouden stoppen als het echt hun schuld is, en dat het specifiek door het gebruik van XTC komt. Jongeren geven tevens aan dat ongelukken ook nuchter kunnen gebeuren, de ander vaak fout is in een ongeluk en dat er ook andere oorzaken van het ongeluk vaak een rol spelen. Het is aannemelijk dat jongeren de oorzaak van een ongeluk dus buiten zichzelf en hun drugsgebruik zullen plaatsen.

De jongeren verschillen in hun reactie op een aanhouding van de politie. Wanneer het gevolg enkel het betalen van een geldboete betreft zeggen de meeste jongeren uit de focusgroepen de boete te betalen, maar niet te minderen met het rijden onder invloed van XTC. De meerderheid van de jongeren uit de focusgroepen geeft aan te stoppen met rijden onder invloed van XTC als hun rijbewijs is afgepakt. Anderen geven aan het rijden onder invloed van XTC zoveel mogelijk te vermijden, maar alsnog niet geheel te stoppen. Ook zijn er jongeren die na het afpakken van het rijbewijs alsnog zouden rijden onder invloed van XTC.

De jongeren uit de focusgroepen zien het rijden onder invloed als de enige (prettige) mogelijkheid om thuis te komen. Het openbaar vervoer en het bestellen van een taxi wordt door de jongeren niet als acceptabel handelingsalternatief gezien, vanwege gebrek aan privacy, vrijheid en hoge kosten. De jongeren uit de focusgroepen geven aan dat de auto de snelste en fijnste optie is om van A naar B te komen.

Het enige veilige handelingsalternatief dat alle jongeren acceptabel vinden dat in de focusgroepen naar voren komt is een vriend of vriendin die nuchter blijft, met wie zij mee rijden. Sommige jongeren zijn zelfs bereid om hun vrienden te betalen voor het nuchter naar huis rijden. Daarnaast geven sommige jongeren aan dat zij het goed vinden als hun ouders of andere familie hen op komt halen. Voor andere jongeren is dit geen optie, omdat ouder niet weten van hun drugsgebruik of omdat zij hun ouders daar niet mee willen belasten. Zelf als nuchtere bestuurder naar huis gaan is geen optie voor de jongeren. Het ontbreekt de jongeren de motivatie of zelfeffectiviteit om nuchter te blijven. Steun van vrienden om nuchter te blijven wordt door enkele aangedragen als oplossing om op een veilige manier thuis te komen.

### Motieven gerelateerd aan intentie en zelf-effectiviteit:

- 'Ik zie geen reden om te stoppen met rijden onder invloed van XTC'
- 'De kans dat ik een ongeluk veroorzaak door het rijden onder invloed van XTC is zeer klein'
- 'Er is geen andere (prettige) mogelijkheid om thuis te komen'
- 'Ik wil niet nuchter blijven'
- 'Het lukt mij niet om nuchter te blijven'

## 4.6 Overige opvallende resultaten

In dit subhoofdstuk worden de overige opvallende resultaten die uit de focusgroepen naar voren kwamen besproken. Deze resultaten geven geen antwoord op de onderzoeksvragen, maar zijn noodzakelijk om mee te nemen in aanbevelingen en vervolgonderzoek.

### Extreem type jongere

In de focusgroepen met de jongeren lijkt er een type jongere aanwezig te zijn dat op allerlei gebieden norm overschrijdend gedrag vertoont, zoals rijden zonder rijbewijs, dealen van drugs en het kraken van woningen. Zij lijken minder vatbaar voor voorlichting en handhaving. Deze jongeren geven aan zich door niets of niemand tegen te laten houden in hun drugsgebruik en het rijden onder invloed. Deze jongeren uit de focusgroepen vertellen al eerder met de politie in aanraking te zijn gekomen en hierna hun gedrag niet aangepast te hebben.

### De sociale norm omtrent alcohol

Ongeveer de helft van de jongeren uit de focusgroepen rijdt nooit onder invloed van alcohol. Er lijkt een sterke sociale norm te heersen onder deze jongeren dat het rijden met alcohol op een absolute 'NO-GO' is. Aan deze jongeren is gevraagd of zij ervaring hebben met het rijden met alcohol op. Zij gaven aan dit nooit eerder gedaan te hebben. Het lijkt erop dat het gedrag van deze jongeren ten opzichte van alcohol beïnvloed wordt door een algehele sociale norm dat het rijden met alcohol op niet normaal is. De kracht van de sociale norm lijkt hier sterk naar voren te komen, omdat jongeren hun mening over het rijden met alcohol op niet baseren op hun eigen ervaring, maar waarschijnlijk op wat zij om zich heen horen en zien over het rijden met alcohol op.

---

*"Want alcohol en rijden ben ik eigenlijk wel streng op tegen zeg maar. Dat is heel apart, maar dat doe ik dan weer liever niet. Als ik dan naar de kroeg ga, dan zeg ik anders ja ik bob wel."*

---

### Eén sociale norm voor alle drugssoorten?

Het effect van een sociale norm rondom alcohol lijkt er dus voor te zorgen dat jongeren niet starten met rijden onder invloed van alcohol. Het is interessant om te onderzoeken of een dergelijke sociale norm ook voor drugs kan werken. Een mogelijkheid is om een algehele sociale norm neer te zetten dat het rijden met drugs op niet normaal is. Echter, de motivaties die in de focusgroepen met de jongeren die rijden onder invloed van XTC naar voren komen, doen vermoeden dat deze jongeren niet vatbaar zijn voor één sociale norm voor alle drugssoorten. De jongeren uit de focusgroepen halen namelijk het argument aan dat het rijden onder invloed van XTC minder gevaarlijk is dan rijden onder invloed van andere drugs. De jongeren noemen onder andere alcohol, ketamine, truffels en 2c-b als gevaarlijkere drugs dan XTC. Opvallend is dat de jongeren rijden onder invloed van speed of cocaïne niet als gevaarlijk zien. Het lijkt erop dat de jongeren daarmee een onderscheid maken tussen het rijden onder invloed van stimulerende middelen (uppers) versus verdovende middelen (downers) en hallucinogene middelen (trippers).

---

*"Met speed erbij kan ik ook gewoon normaal rijden, alleen met keta heb ik soms ook van ja, oeps, iets te veel."*

---

### Conclusies: overige resultaten

In de focusgroepen met de jongeren lijkt er een type jongere aanwezig te zijn dat op allerlei gebieden norm overschrijdend gedrag vertoont, zij lijken minder vatbaar voor voorlichting en handhaving.

Er lijkt een sterke sociale norm te heersen onder deze jongeren dat het rijden met alcohol op een absolute 'NO-GO' is. De motivaties die in de focusgroepen met de jongeren die rijden onder invloed van XTC naar voren komen doen vermoeden dat deze jongeren niet vatbaar zijn voor één sociale norm voor alle drugssoorten. Het lijkt erop dat jongeren onderscheid maken tussen uppers, downers en *trippers*.

# TeamAlert

Jongeren met **Impact**



## CONCLUSIES



## 5. Conclusies

In dit hoofdstuk wordt op basis van de resultaten een conclusie geformuleerd. Deze conclusie geeft kort en bondig weer in welke situatie jongeren rijden onder invloed van XTC en wat de motieven zijn van jongeren om te rijden onder invloed van XTC. Uit het onderzoek blijkt dat er veel verschillende motieven met betrekking tot XTC in het verkeer zijn onder deze doelgroep. De rode draad wordt hieronder weergegeven. Vervolgens worden de motieven schematisch weergegeven, waarmee het hoofdstuk afgesloten wordt met een antwoord op de hoofdvraag: 'Wat zijn de motieven van jongeren om bewust onder invloed van XTC te rijden?'

### Situatieschets

De meeste jongeren in de focusgroep rijden onder invloed van XTC wanneer jongeren van een festival of feest naar huis rijden. Maar het rijden onder invloed komt ook voor, na en tijdens het chillen bij vrienden, huisfeesten, *afters*, illegale *raves* en parkeerplaatsbijeenkomsten ('parking fissa's'). De jongeren uit de focusgroepen rijden meestal 's nachts, in de avond of vroeg in de ochtend onder invloed van XTC. Zij rijden meestal met vrienden, maar ook wel eens alleen. Over het algemeen gebruiken de jongeren uit de focusgroepen hoge doseringen van het middel XTC en combineren regelmatig met alcohol of andere drugs, ook als zij autorijden. De coronacrisis veranderde weinig aan de frequentie waarop de jongeren uit de focusgroepen XTC gebruiken. De locatie van gebruik is voor hen daarentegen wel veranderd. De gebruikslocatie is nu vooral tijdens het chillen met vrienden of op (illegale) feestjes.

### Zelfoverschatting

Zelfoverschatting speelt op twee manieren een rol in de keuze van de jongeren uit de focusgroepen om onder invloed van XTC te rijden. Ten eerste zien de jongeren het gevaar van het rijden onder invloed van XTC voor zichzelf niet in en overschatten zichzelf ten opzichte van anderen. De jongeren vinden zichzelf verantwoordelijker dan menig ander bestuurder, omdat zij door middel van (voorzorgs)maatregelen de negatieve effecten van XTC op hun rijgedrag zo veel mogelijk inperken. Zo houden zij rekening met het innemen van de laatste dosering, houden ze zich aan de verkeersregels en gebruiken speed gebruiken vlak voor het rijden.

Ten tweede speelt zelfoverschatting een rol wanneer de jongeren uit de focusgroepen de inschatting maken of zij in staat zijn te gaan rijden. De jongeren geven aan dat zij zelf aanvoelen of en wanneer zij in staat zijn om te rijden. De setting waarin jongeren zich bevinden, lijkt van invloed te zijn op het effect van het middel XTC. Waardoor jongeren zich alert voelen wanneer ze in de auto stappen, maar de effecten later weer op kunnen spelen. Dit heeft tot gevolg dat jongeren zichzelf kunnen overschatten en de effecten van het middel onderschatten op het moment dat zij de keuze maken om te gaan rijden.

### Subjectieve pakkans

De jongeren uit de focusgroepen ervaren een lage subjectieve pakkans, om vier verschillende redenen. Ten eerste zijn zij ervan overtuigd zijn dat XTC geen invloed heeft op hun rijstijl en dat zij zich, onder invloed van het middel, beter aan de verkeersregels houden en voorzichter rijden, waardoor zij niet opvallen voor de politie. Daarbij zijn zij ervan overtuigd dat de politie hen alleen staande houdt wanneer daar een aantoonbare reden voor is, die er om bovenstaande reden volgens hen niet is. Ten derde ervaren zij dat de speekseltest gering ingezet wordt. Verschillende jongeren geven aan dat de politie hen staande heeft gehouden waarbij wel een blaastest werd ingezet, maar geen speekseltest, terwijl zij onder invloed van XTC reden. Ten vierde hebben zij in het verleden geen consequenties van het rijden onder invloed ervaren, het is dus altijd goed gegaan. De jongeren lijken geen reden te zien waarom het in de toekomst dan wel fout zou gaan.

De jongeren geven allemaal aan rekening te houden met politiecontroles, uit angst om betrapt te worden. De manier waarop zij rekening houden met de politie varieert van wachten met weggrijden tot het actief vermijden van politie door een andere route te nemen. Ook geven de jongeren aan hun omgeving te checken op de aanwezigheid van politie. Wat de jongeren niet lijken te doen is voor een andere (veiligere) optie kiezen wanneer er politie aanwezig is (nuchter rijden, gebruik maken van ov of taxi).

### Sociale norm

De jongeren uit de focusgroepen vertonen op twee manieren weerstand wanneer hun sociale omgeving rijden onder invloed van XTC afkeurt of hen probeert te weerhouden van het rijden onder invloed van XTC. Ten eerste lijkt een sterke norm te hangen rondom eigen verantwoordelijkheid bij de jongeren uit de focusgroepen. De keuze om te rijden onder invloed wordt gezien als een keuze die je maakt vanuit je eigen verantwoordelijkheid. Deze weerstand lijkt gebaseerd te zijn op een behoefte aan autonomie en het maken van eigen keuzes. Ten tweede reageren de jongeren sceptisch op de afzender van deze boodschap. Een terugkerend argument dat bij de jongeren uit de focusgroepen naar voren komt, is dat degene die rijden onder invloed van XTC afkeuren, geen ervaring hebben met het middel of het rijden onder invloed. Hierdoor weten zij volgens de jongeren niet waar ze het over hebben. De jongeren lijken deze personen niet serieus te nemen in hun boodschap. De jongeren zijn van mening dat wanneer je weet hoe het is om te rijden onder invloed van XTC, dat je weet dat het best wel kan en niet gevaarlijk is. Zij geloven dus niet dat degene die hen probeert te weerhouden van het rijden onder invloed van XTC gelijk heeft over het gevaar ervan.

De jongeren zelf vinden rijden onder invloed van XTC normaal. Ze zien dat anderen om zich heen zoals vrienden, collega's en andere festivalgangers dit ook doen. Echter zijn de jongeren van mening dat de wet rijden onder invloed niet voor iedereen legaal zou moeten maken, omdat niet iedereen hier verantwoordelijk mee om kan gaan en regels nodig zijn om consequenties te bieden voor zij die er niet mee om kunnen gaan. De regels zijn er volgens de jongeren dus vooral voor anderen en niet voor henzelf, omdat jongeren zichzelf overschatten tegenover andere bestuurders.

Met betrekking tot de sociale omgeving is te zien dat de vrienden van de jongeren in de focusgroepen een belangrijke rol spelen in de beslissing om te rijden onder invloed van XTC. Ten eerste omdat XTC-gebruik en het rijden onder invloed van XTC volgens de jongeren in de focusgroep meestal samen met vrienden gebeurt. Ten tweede lijkt er in de vriendengroepen van de jongeren de sociale norm te heersen dat rijden onder invloed van XTC normaal is. De jongeren zien dat hun vrienden ook rijden onder invloed van XTC en voelen zich gesteund door hun vrienden in hun gedrag. De vrienden van de jongeren geven hen het vertrouwen dat zij in staat zijn om te rijden onder invloed van XTC en helpen hen letterlijk met het rijden onder invloed door samen op het verkeer te letten en waarschuwingen te geven in de auto. Tegelijkertijd geven sommige jongeren in de focusgroepen aan dat zij sociale druk voelen van hun vrienden om te rijden onder invloed van XTC, omdat zij de enige zijn die een rijbewijs hebben of omdat iedereen een keer aan de beurt komt om te rijden.

Volgens de jongeren uit de focusgroepen keuren hun ouders het rijden onder invloed van XTC af. Verschillende ouders gaan op verschillende manieren om met het drugsgebruik en het rijden onder invloed van hun kinderen. De jongeren zeggen zich weinig aan te trekken van de mening en het gedrag van hun ouders, hoewel de meeste van hen verzwijgen voor hun ouders dat zij rijden onder invloed van XTC. Ze doen dit om negatief consequenties te voorkomen of om hun ouders niet ongerust te maken. Sommige jongeren maken zich zorgen om de gevolgen die het betraapt worden op rijden onder invloed van XTC kan hebben voor hun werk of eigen onderneming. Echter schatten zij de kans dat hun werk erachter komt laag in, omdat zij denken niet betraapt te worden. Andere jongeren hebben het idee dat dit geen gevolgen zou hebben voor hun werk. Volgens hen gebruiken collega's ook drugs en rijden ook onder invloed. Ook geven de jongeren aan dat zij het rijbewijs niet per se nodig hebben voor werk.

### **Intentie en zelfeffectiviteit**

Het lijkt erop dat de intentie om gebruik te maken van veilige handelingsalternatieven bij de jongeren uit de focusgroep ontbreekt. Dit komt enerzijds omdat de jongeren veel voordelen zien in het rijden onder invloed en veel nadelen noemen van veilige handelingsalternatieven. Zo biedt de auto hen privacy, vrijheid en gemak. Ook zijn taxi's volgens de jongeren te duur en zij willen niet gebonden zitten aan de vertrektijden van het openbaarvoer. Hun attitude richting rijden onder invloed is daarmee positiever dan hun attitude richting veilige handelingsalternatieven. De jongeren geven aan dat nuchter blijven geen optie is, omdat zij in de verleiding komen om toch XTC te gebruiken of de sociale druk van vrienden niet kunnen weerstaan. De meeste jongeren uit de focusgroep geven aan minder onder invloed van XTC te zullen rijden als handhaving toeneemt, als zij betraapt worden door de politie of wanneer zij een ernstig ongeluk veroorzaken. Echter schatten zij de kans dat dit gebeurt klein in. Het lijkt erop alsof de jongeren de schuld van een ongeluk niet snel bij zichzelf zullen leggen, maar eerder plaatsen bij een ander, de omstandigheden of ander risicogedrag van zichzelf dan het

rijden onder invloed. Het handelingsalternatief dat door de jongeren uit de focusgroepen als het meest acceptabel wordt gezien is een vriend of vriendin die nuchter blijft die hen thuis brengt. Sommige jongeren zijn bereid hiervoor te betalen.

### Overige opvallende resultaten

In de focusgroepen met de jongeren lijkt er een type jongere aanwezig te zijn dat op allerlei gebieden norm overschrijdend gedrag vertoont, zij lijken minder vatbaar voor voorlichting en handhaving.

Er lijkt een sterke sociale norm te heersen onder deze jongeren dat het rijden met alcohol op een absolute 'NO-GO' is. Deze jongeren rijden niet onder invloed van alcohol, terwijl zij hier geen ervaring mee hebben. Het lijkt erop dat de sociale norm dat het rijden onder invloed van alcohol niet normaal is invloed heeft op de keuze die jongeren maken om niet onder invloed van alcohol te rijden. De motivaties die in de focusgroepen met de jongeren die rijden onder invloed van XTC naar voren komen doen vermoeden dat deze jongeren niet vatbaar zijn voor één sociale norm voor alle drugssoorten. Een norm waarin gesteld wordt dat het niet normaal is om met drugs op te rijden wordt door de jongeren voor verschillende drugssoorten anders geïnterpreteerd. Het lijkt erop dat jongeren onderscheid maken tussen het gevaar van uppers, downers en *trippers* in het verkeer.

### Antwoord op hoofdvraag

De volgende hoofdvraag wordt met dit onderzoek beantwoord: "Wat zijn de motieven van jongeren van 18 t/m 29 jaar om bewust te rijden onder invloed van XTC?". De onderstaande motieven zijn in de focusgroepen naar voren gekomen:

- 'Rijden met XTC op is niet gevaarlijk, als je een verantwoordelijke bestuurder bent'
- 'Rijden met XTC op is niet gevaarlijk, als je een goede bestuurder bent'
- 'Het is voor mij niet gevaarlijk'
- 'Ik ben een verantwoordelijke bestuurder'
- 'Ik ben een goede bestuurder'
- 'Ik kan rijden met XTC op, het is altijd goed gegaan'
- 'Ik voel dat ik in staat ben om te rijden'
- 'Ik word niet gepakt door de politie, want ze zien niet aan mijn rijstijl dat ik XTC op heb'
- 'Ik word niet gepakt door de politie, want de speekseltest wordt niet willekeurig ingezet'
- 'Ik word niet gepakt door de politie, want de speekseltest wordt amper ingezet'
- 'Ik word niet gepakt door de politie, want het is altijd goed gegaan'
- 'Ik word niet gepakt door de politie, want zij controleren niet op drugs op het platteland'
- 'Het is mijn eigen verantwoordelijkheid'
- 'Ik doe wat ik zelf wil'
- 'Mensen die zeggen dat je niet moet rijden onder invloed van XTC, weten niet hoe het is, dus ik verander mijn gedrag niet voor hen'
- 'Veel van mijn vrienden rijden ook onder invloed van XTC'
- 'In onze vriendengroep is rijden onder invloed van XTC normaal'
- 'Mijn vrienden vertrouwen mij op mijn rijvaardigheid onder invloed van XTC'
- 'Mijn vrienden helpen mij om veilig te rijden onder invloed van XTC'
- 'Mijn vrienden zorgen ervoor dat ik moeilijk kan stoppen met rijden onder invloed van XTC'
- 'Mijn vrienden moeten thuisgebracht worden en ik ben de enige met een rijbewijs/auto'
- 'Iedereen komt een keer aan de beurt om de rest van de vrienden thuis te brengen'
- 'Ik trek me niks aan van de mening van mijn ouders'
- 'Mijn ouders en familie komen er niet achter dat ik rij onder invloed van XTC'
- 'Ze komen er op mijn werk niet achter wat ik doe in mijn vrije tijd'
- 'De kans dat ik betrapt word door de politie is klein, dus het heeft geen gevolgen voor mijn werk'
- 'Mijn collega's en werkgever rijden zelf ook onder invloed'
- 'Mijn collega's en werkgever vinden het normaal om te rijden onder invloed'
- 'Ze hebben op het werk niets te maken met het feit dat ik rij onder invloed van XTC'
- 'Ik heb mijn rijbewijs niet nodig voor mijn werk'
- 'Ik laat me niet beïnvloeden door mijn partner'

- **'Iedereen doet het'**
- **'Rijden onder invloed is normaal'**
- **'Ik zie geen reden om te stoppen met rijden onder invloed van XTC'**
- **'De kans dat ik een ongeluk veroorzaak door het rijden onder invloed van XTC is zeer klein'**
- **'Er is geen andere (prettige) mogelijkheid om thuis te komen'**
- **'Ik wil niet nuchter blijven'**
- **'Het lukt mij niet om nuchter te blijven'**

# TeamAlert

jongeren met **impact**



## AANBEVELINGEN



## 6. Aanbevelingen

Het onderzoek geeft inzicht in de context waarin het rijden onder invloed van XTC plaatsvindt en welke motieven jongeren hebben om onder invloed te rijden. Dit inzicht is nodig om jongeren specifiek aan te spreken op hun gedrag en interventies nauwkeurig aan te laten sluiten op de doelgroep. Ook bieden de resultaten inzicht in de omgevingsfactoren die het jongeren makkelijker of moeilijker maken om gewenst gedrag uit te voeren. Op basis van deze resultaten worden aanbevelingen gedaan op verschillende niveaus.

Ten eerste wordt gekeken op welke manier jongeren gemotiveerd kunnen worden om het gewenste gedrag te vertonen: nuchter rijden of op een ander manier veilig thuiskomen. Het gaat hierbij om interventies die zich direct tot de doelgroep richten. Vervolgens wordt gekeken wat voor aanknopingspunten het onderzoek bevat om de omgeving zo ondersteunend mogelijk te laten zijn om het gewenste gedrag uit te voeren. Het gaat hierbij om interventies en activiteiten die zich op de omgeving van de jongeren richten. Tot slot wordt er een verzameling aan aanbevelingen gedaan voor vervolgonderzoek. De aanbevelingen die gedaan worden, sluiten aan bij de aanbevelingen die de jongeren zelf gedaan hebben, de aanbevelingen vanuit het onderzoek zijn echter uitgebreider.

### Aanbevelingen gericht op het motiveren van jongeren tot het gewenste gedrag

De resultaten uit het onderzoek geven een overzicht van de motieven van jongeren om onder invloed van XTC te rijden. Op basis van de motieven komen factoren naar voren waar interventies gericht op het verminderen van het rijden onder invloed van XTC door de doelgroep zich op kunnen richten. Niet iedere oplossingsrichting is hierin even kansrijk. Vooral het vertrouwen in de eigen rijvaardigheid onder invloed is sterk verankerd bij de jongeren. Het is goed om er inzicht in te hebben, maar het zal lastig zijn om te veranderen. De onderstaande aanbevelingen worden als kansrijk gezien en richten zich op het delen van ervaringsverhalen, het inzetten op het verantwoordelijkheidsgevoel van de jongeren, het zetten van een sociale norm, het trainen van zelfcontrole en het maken van concrete plannen.

### Ervaringsverhalen

De jongeren uit de focusgroepen reageren sceptisch op de boodschap dat rijden onder invloed van XTC gevaarlijk is, als de zender van de boodschap geen ervaring heeft met het middel of het rijden onder invloed van XTC. Om de geloofwaardigheid van de zender te vergroten is het mogelijk om ervaringsverhalen te delen van jongeren die negatieve consequenties hebben ondervonden van het rijden onder invloed van XTC. Hierbij kan gedacht worden aan het delen van verhalen waarin jongeren omschrijven dat zij een ongeluk hebben veroorzaakt, maar ook dat zij ontslagen zijn of aangehouden zijn door de politie en hun rijbewijs zijn verloren. Uit de focusgroepen blijkt namelijk dat jongeren gevoelig zijn voor de gevolgen van een aanhouding van de politie voor hun werk. De subjectieve pakkans onder de jongeren is echter laag. Het is van belang de subjectieve pakkans onder jongeren te verhogen. Dit kan door het delen van ervaringsverhalen. Uit de focusgroep blijkt dat ervaringsverhalen zich als vanzelf verspreiden onder de jongeren. Zo hebben de jongeren nu allerlei verhalen gehoord over aanhoudingen, waarbij de politie geen speekseltest heeft ingezet. Door vaker verhalen te delen waarin jongeren wel zijn aangehouden en gestraft voor rijden onder invloed, verhoogt mogelijk de subjectieve pakkans van de jongeren (SWOV, 2019).

### Inzetten op het verantwoordelijkheidsgevoel van jongeren

Er lijkt ruimte te zijn voor het benadrukken van het belang van verkeersveiligheid en de verantwoordelijkheden die je hierin als bestuurder kunt nemen. Jongeren hebben namelijk de valse veronderstelling dat zij zich met compensatiegedrag verantwoordelijk gedragen en voldoende bijdragen aan verkeersveiligheid. Het compensatiegedrag van de jongeren bestaat uit het gebruiken van speed of rekening te houden met de tijd tussen de laatste dosering en het gaan rijden (variërend van enkele uren van de voren tot niet meer vlak van de voren). Het gebruiken van speed in combinatie met XTC verhoogt de kans op een ongeval. Ook is het wachten van enkele uren niet voldoende om het effect van XTC op de rijgeschiktheid op te heffen. Het benadrukken van de veilige handelingsalternatieven die wel passen bij een verantwoordelijke bestuurder biedt de mogelijkheid om deze valse veronderstellingen bij jongeren weg te nemen. Ook wordt er op deze manier gebruik gemaakt van *altercasting*, een gedragsveranderingstechniek waarbij de jongeren in de rol van verantwoordelijke bestuurder geplaatst worden (een rol die zij zichzelf ook toeschrijven). Het idee van *altercasting* is dat de

jongeren zich identificeren met de titel verantwoordelijke bestuurder en zich daarom eerder hiernaar zullen gedragen (Andrews, Van Leeuwen, & Van Baaren, 2013). Een voorbeeld van een dergelijke *altercast*: “Verantwoordelijke bestuurders wachten 16 tot 58 uur met rijden na het gebruik van XTC”.

### **Het creëren van een sociale norm gericht op nuchter rijden of alternatief vervoer**

Uit de resultaten komt duidelijk naar voren dat er onder de jongeren in de focusgroepen een sociale norm heerst waarin rijden onder invloed als normaal wordt gezien. Ook geven de jongeren uit de focusgroepen aan dat zij rijden onder invloed van XTC om zich heen zien gebeuren. Daarmee krijgen zij het idee dat iedereen het doet en dat het normaal is om met XTC op te rijden. Het zetten van een duidelijke sociale norm dat het niet normaal is om met XTC op te rijden, is noodzakelijk. Het zal voor jongeren makkelijker zijn om nuchter te blijven op het gebied van XTC, als hier een breed gedragen sociale norm voor is. Daarbij kan gecommuniceerd worden dat de meerderheid van de jongeren in Nederland niet onder invloed van XTC rijdt of dat de meerderheid van de bezoekers van festival X nuchter rijdt. Daarnaast kan er ook gekeken worden naar een sociale norm toegepast op elke situatie, waarvan de jongeren omschrijven dat zij onder invloed van XTC rijden. Er kan gedacht worden aan het communiceren van de norm dat het normaal is om een veilige terugreis te regelen voordat je naar een festival of feest gaat of dat het normaal is om bij vrienden te blijven slapen als je bij hen gaat chillen.

### **Het trainen van zelfcontrole en het maken van concrete plannen**

Voor de jongeren in de focusgroepen geldt dat zij de noodzaak niet inzien om te stoppen met het rijden onder invloed. Bovenstaande aanbevelingen kunnen bijdragen om de intentie om te stoppen met het rijden onder invloed te verhogen. Wanneer er gesproken wordt over de intentie om te stoppen, geven de jongeren uit de focusgroepen aan dat zij het moeilijk vinden om de verleiding van het gebruiken van drugs te weerstaan, wanneer zij zich wel hebben voorgenomen om nuchter te blijven. Interventies gericht op het trainen van zelfcontrole, kunnen bijdragen aan de vaardigheid om deze verleiding te weerstaan (Onrust, 2016). Ook het maken van concrete plannen voordat de jongeren de deur uit gaan, draagt mogelijk bij aan het verkleinen tussen de kloof tussen intentie en gedrag (Gollwitzer & Sheeran, 2006). Bovendien kan door het maken van een plan voorafgaand aan het op stap gaan voorkomen worden, dat jongeren zichzelf overschatten terwijl zij onder invloed zijn. De jongeren in de focusgroep geven aan zelf aan te voelen wanneer zij weer kunnen rijden, als zij onder invloed zijn. Zij hebben daarmee een vals vertrouwen in hun eigen inschattingsvermogen en het zelfinzicht op het moment dat zij onder invloed zijn. Het is van belang jongeren op het moment dat zij nog nuchter zijn een plan te laten maken wanneer en hoe zij veilig van locatie naar locatie komen, zodat zij deze keuze niet hoeven te maken, wanneer zij onder invloed zijn. Het is aanbevolen dit plan te verwerken in een concreet voornemen op basis van een implementatie-intentie om de kans op gedragsverandering te versterken (Gollwitzer & Sheeran, 2006). Dit plan kan geïntegreerd worden in bijvoorbeeld de aankoop van tickets voor een evenement of festival of in online advertenties.

### **Aanbevelingen gericht op omgevingsfactoren**

De resultaten uit het onderzoek schetsen een beeld van de invloed van de omgeving op de keuze van de jongeren om onder invloed van XTC te rijden. Op basis van de gesprekken komen omgevingsfactoren naar voren waar op ingezet kan worden om de omgeving zo ondersteunend mogelijk te laten zijn om het gewenste gedrag uit te voeren. Niet iedere oplossingsrichting is hierin even kansrijk of beïnvloedbaar. Zo blijkt het lastig om het aantal fuikcontroles door de politie te verhogen, omdat mensen elkaar via sociale media waarschuwen voor controles (NOS, 2017). De onderstaande aanbevelen worden als kansrijk gezien en richten zich op het inzetten van interventies op verschillende gebruikerslocaties, het stimuleren van het gewenste gedrag in vriendengroepen en de rol van werkgevers, ouders, de media en festivals.

### **Verschillende gebruikerslocaties**

In de focusgroepen komen verschillende gebruikerslocaties naar voren: op een festival of feest, bij vrienden thuis, op huisfeesten en tijdens *afters*, illegale *raves* en ‘parking fissa’s’. Middels *damage control*-interventies kunnen jongeren die rijden onder invloed van XTC benaderd worden op plekken waar zij dit gedrag vertonen. Het is van belang de jongeren aan te spreken in de verschillende contexten die in de focusgroepen naar voren komen. Met name omdat de gebruikersfrequentie ten tijde van de coronacrisis voor de jongeren uit de focusgroep weinig is veranderd, maar de gebruikerslocatie niet meer op feesten en festivals is. Tevens is het

aanbevolen om de jongeren online te bereiken met de boodschap, omdat jongeren veelal actief zijn op sociale media.

### **Vriendengroepen**

Binnen vriendengroepen heerst de mening dat verkeersveiligheid belangrijk is. De jongeren uit de focusgroepen geven aan dat hun vrienden hen helpen tijdens het rijden om op het verkeer te laten en dat vrienden ook mee bepalen of iemand in staat is om te rijden. Vrienden spelen daarmee een belangrijke rol in het rijden onder invloed. Op het moment heerst de norm in de vriendengroepen van de jongeren uit de focusgroepen dat het normaal is om onder invloed van XTC te rijden. Het advies is om ervoor te zorgen dat jongeren met elkaar in dialoog gaan over de mogelijk gevolgen van onder invloed deelnemen aan het verkeer, wie hiervoor verantwoordelijk is en hoe zij zich samen verantwoordelijk kunnen gedragen. Door een gesprek te richten op het gewenste gedrag (nuchter deelnemen aan het verkeer) ontstaat de sociale norm in de groep dat rijden onder invloed van drugs niet kan.

De jongeren uit de focusgroep geven tevens aan dat het hen zou kunnen helpen als hun vrienden hen helpen om nuchter te blijven. Door middel van een *altercast* kan deze verantwoordelijkheid bij vrienden gelegd worden: ‘Echte vrienden houden de bestuurder nuchter’ of ‘Echte vrienden brengen elkaar nuchter thuis’. Ook voelen de jongeren uit de focusgroepen de druk om hun vrienden thuis te brengen, omdat zij de enige zijn met een auto of rijbewijs. Echter willen zij niet nuchter blijven. De verantwoordelijkheid om op een andere manier veilig thuis te komen, kan middels een *altercast* ook bij vrienden gelegd worden: ‘Echte vrienden regelen een veilige rit’. Het regelen van een veilige rit door vriendengroepen kan gemakkelijk bewerkstelligd worden door het gebruik van een tool, bijvoorbeeld een app. Het doel van deze tool is dat jongeren afspreken met elkaar wie voor een veilige rit naar huis zorgt. Het is aanbevolen om in de tool de optie toe te voegen dat vrienden zich kunnen aanbieden om tegen betaling nuchter te rijden of een andere veilige rit te regelen. De jongeren in de focusgroepen gaven namelijk aan bereid te zijn te betalen aan een vriend die nuchter blijft.

### **De rol van werkgevers**

Werk komt voor verschillende jongeren in de focusgroepen naar voren als een belangrijke factor voor jongeren waar zij veel waarde aan hechten. De jongeren willen hun baan of eigen bedrijf graag blijven behouden, maar hebben niet altijd idee dat wanneer zij betrappt worden op rijden onder invloed, zij ontslagen kunnen worden of andere consequenties op het werk ondervinden. Het belangrijk om samenwerking op te zoeken met werkgevers. Werkgevers zijn een sterke zender van de boodschap dat drugsgebruik in het verkeer je toekomst in de weg kan staan of kan verpesten. Door duidelijke consequenties naar werknemers uit te spreken wanneer zij betrappt worden voor het rijden onder invloed zetten werkgevers een positieve sociale norm ten opzichte van nuchter rijden.

### **De rol van ouders**

Ouders gaan niet altijd het gesprek aan over rijden onder invloed met hun kinderen. De jongeren uit de focusgroepen hebben allen het idee dat hun ouders rijden onder invloed afkeuren. De ouders verschillen in de manier waarop ze dit uiten, sommigen gaan het gesprek niet aan, anderen dreigen met straffen of bieden juist hulp aan om veilig thuis te komen. Als ouder is het van belang in ieder geval het gesprek met je kind aan te gaan en duidelijke grenzen aan te geven op het gebied van rijden onder invloed (Trimbos-Insituut, 2018). Daarnaast is het aanbevolen jezelf goed te informeren via websites, zoals [www.trimbos.nl/opvoedingenuitgaan/](http://www.trimbos.nl/opvoedingenuitgaan/), om zelf goed te weten waar je het over hebt en wat er speelt, zodat je beter kunt aangeven waarom je grenzen stelt. Ook is het aanbevolen om je kind te informeren over de negatieve consequenties van rijden onder invloed, zoals het mogelijk verliezen van je baan of rijbewijs.

### **De rol van media**

De media kunnen bijdragen aan het verhogen van de subjectieve pakkans door vaker berichten naar buiten te brengen waarin duidelijk gemaakt wordt dat de politie regelmatig controleert op rijden onder invloed (SWOV, 2019). Zoals bijvoorbeeld het bericht van afgelopen juli, waarin de NOS bericht dat het aantal automobilisten dat wordt betrappt terwijl ze onder invloed van drugs achter het stuur zitten fors toeneemt (NOS, 2020). Het communiceren van de gevolgen van het betrappt worden, is noodzakelijk in dit soort berichtgeving. Hierbij is het aanbevolen de nadruk te leggen op het verliezen van het rijbewijs, ten opzichte van het betalen van een geldboete, omdat jongeren hier gevoeliger voor lijken te zijn.

## **Festivals**

De jongeren in de focusgroepen geven aan dat zij rekening houden met de politie als deze bij de uitgang op een festival staat. Hierin ligt een kans voor festivals om de subjectieve pakkans door middel van communicatie voorafgaand aan een festival te verhogen. Festivalorganisaties kunnen bijvoorbeeld mededelen bij de aankoop van festivaltickets en parkeertickets dat er mogelijk gecontroleerd wordt op het rijden onder invloed van drugs.

## **Aanbevelingen voor vervolgonderzoek**

De resultaten van het onderzoek geven antwoord op de vragen in welke situatie jongeren bewust rijden onder invloed van XTC en welke motieven zij hebben om deze keuze te maken. Het onderzoeken van deze vraagstukken brengt nieuwe vraagstukken aan het licht. In de onderstaande aanbevelingen worden suggesties gedaan voor vervolgonderzoek gericht op het rijden onder invloed van XTC.

### **Kwantitatieve toetsing van de motivaties**

In hoeverre de motivaties die naar voren komen voor de jongeren in de focusgroepen te generaliseren, zijn voor de totale groep jongeren die rijdt onder invloed van XTC is op basis van focusgroep onderzoek niet te zeggen. Met de resultaten kunnen geen uitspraken gedaan worden over alle jongeren die rijden onder invloed van XTC, maar de resultaten kunnen wel een indicatie geven van hoe het onderzoek zou uitpakken bij andere jongeren die rijden onder invloed van XTC. Aanbevolen wordt de motivaties middels online vragenlijsten te toetsen onder een grote en in hoeverre mogelijk representatieve groep jongeren, die rijden onder invloed van XTC. Echter zal er gebruik gemaakt moeten worden van een *quota sample*, omdat het onderzoek zich richt op jongeren die rijden onder invloed van XTC. Het is daarom niet relevant om gebruik te maken van bijvoorbeeld een representatief panel, omdat hierin waarschijnlijk niet genoeg deelnemers zitten die rijden onder invloed van XTC. De ervaring leert dat jongeren bereid zijn online hun mening te delen over rijden onder invloed en dat hiermee een groot bereik wordt gehaald. Het wordt aanbevolen om de werving voor het onderzoek online te laten plaatsvinden via sociale media en eventueel via het netwerk van organisaties, die mensen die drugs gebruiken bereiken.

### **Kwantitatieve toetsing van de doelgroep samenstelling**

In het totaal aantal aanmeldingen voor de focusgroepen is een oververtegenwoordiging van mannen en jongeren met een mbo-opleiding te zien. In hoeverre deze groepen oververtegenwoordigd zijn in het totaal aantal jongeren dat rijdt onder invloed van XTC is aan deze data niet te stellen. Grootschalig kwantitatief onderzoek is nodig om de precieze samenstelling aan de hand van demografische gegevens vast te stellen. Het is hierbij uiterst belangrijk dat het een representatieve steekproef betreft in het onderzoek. Hiervoor zal gebruik van representatieve panels nodig zijn. Het deelnemer aantal zal zeer groot moeten zijn, omdat waarschijnlijk slechts een klein aandeel van het aantal deelnemers rijdt onder invloed van XTC.

Wanneer blijkt dat er daadwerkelijk een oververtegenwoordiging te zien is in het rijden onder invloed door mannen en jongeren met een mbo-opleiding, kunnen deze doelgroepen specifiek aangesproken worden, door bijvoorbeeld interventies vooral te richten op mbo-scholen.

### **Onderzoek naar één sociale norm**

De motivaties die in de focusgroepen met de jongeren die rijden onder invloed van XTC naar voren komen, doen vermoeden dat deze jongeren niet vatbaar zijn voor één sociale norm voor alle drugssoorten. Het lijkt erop dat jongeren onderscheid maken tussen drugsfamilies: *uppers*, *downers* en *trippers*. Vervolgonderzoek is nodig om vast te stellen of jongeren gevoelig zijn voor één sociale norm op alle drugs of verschillende drugsfamilies.

### **Vaststellen van de doelgroep 'jongeren die niet vatbaar lijken voor voorlichting'**

Er lijkt een type jongere aanwezig te zijn die op allerlei gebieden norm overschrijdend gedrag vertoont. Het is noodzakelijk om vast te stellen hoe groot deze groep is vertegenwoordigd in het totale aantal jongeren dat rijdt onder invloed. Deze jongeren lijken namelijk niet vatbaar voor voorlichting en zullen op een andere manier benaderd moeten worden, bijvoorbeeld via reclassering of verslavingszorg.

# TeamAlert

jongeren met **Impact**



## BRONVERMELDING



## 7. Bronvermelding

- Ajzen, I. (2005). *Attitudes, personality, and behavior*. McGraw-Hill Education (UK).
- Andrews, M., van Leeuwen, M. L., & van Baaren, R. B. (2013). Hidden Persuasion. 33 psychological influence techniques in advertising.
- Assema, P., Mesters, I., & Kok, G. (1992). Het focusgroep-interview: een stappenplan. The focus group interview: stepwise guidelines.) TSG (Dutch Journal of Health Sciences), 7, 431-7.
- Baumeister, R. F., & Leary, M. R. (1995). The need to belong: desire for interpersonal attachments as a fundamental human motivation. *Psychological bulletin*, 117(3), 497.
- Benotsch, E. G., Martin, A. M., Koester, S., Mason, M. J., Jeffers, A. J., & Snipes, D. J. (2015). Driving under the influence of prescription drugs used nonmedically: Associations in a young adult sample. *Substance abuse*, 36(1), 99-105.
- Brug, J., Assema, P., & Lechner, L.. (2017). Gezondheidsvoorlichting en gedragsverandering. Een planmatige aanpak.
- Cialdini, R. B., Reno, R. R., & Kallgren, C. A. (1990). A Focus Theory of Normative Conduct: Recycling the Concept of Norms to Reduce Littering in Public Places. *Journal of Personality and Social Psychology*, 58(6), 1015-1026
- Cialdini, R. B. (2005). Basic social influence is underestimated. *Psychological inquiry*, 16(4), 158-161.
- Damoiseaux, V., H.T. van der Molen & G.J. Kok (red.) (1998). Gezondheidsvoorlichting en gedragsverandering. Assen: Van Gorcum; Heerlen: Open Universiteit
- Fishbein, M., & Ajzen, I. (2010). Predicting and changing behavior: The reasoned action approach. Taylor & Francis.
- Göckeritz, S., Schultz, P., Rendón, T., Cialdini, R. B., Goldstein, N. J., & Griskevicius, V. (2010). Descriptive normative beliefs and conservation behavior: The moderating roles of personal involvement and injunctive normative beliefs. *European Journal of Social Psychology*, 40, 514-523. doi: 10.1002/ejsp.643
- Gollwitzer, P. M., & Sheeran, P. (2006). Implementation intentions and goal achievement: A meta-analysis of effects and processes. *Advances in experimental social psychology*, 38, 69-119.
- Harrison, J. A., Mullen, P. D., & Green, L. W. (1992). A meta-analysis of studies of the health belief model with adults. *Health education research*, 7(1), 107-116.
- Hels, T., Bernhoft, I. M., Lyckegaard, A., Houwing, S., Hagenzieker, M., Legrand, S. A., ... & Verstraete, A. (2011). Risk of injury by driving with alcohol and other drugs.
- Houwing, S., Hagenzieker, M., Mathijssen, R., Bernhoft, I.M., Hels, T., Janstrup, K., & Verstraete, A. (2011). *Prevalence of alcohol and other psychoactive substances in drivers in general traffic*. Part I: general results. DRUID deliverable D. 2.2. 3. SWOV Institute for Road Safety Research, Leidschendam, The Netherlands. <http://orbit.dtu.dk/fedora/objects/orbit/89486>.
- Kallgren, C. A., Reno, R. R., & Cialdini, R. B. (2000). A Focus Theory of Normative Conduct: When Norms Do and Do Not Affect Behavior. *Personality and Social Psychology Bulletin*, 26, 1002- 1012
- Moan, I. S., & Rise, J. (2011). Predicting intentions not to “drink and drive” using an extended version of the theory of planned behaviour. *Accident Analysis & Prevention*, 43(4), 1378-1384.
- Monshouwer, K., Van der Pol, P., Drost, Y. C., & Van Laar, M. W. (2016). Het grote uitgaansonderzoek 2016. Utrecht: Trimbos-instituut.

Nabben T., Luijk S.J. & Korf D.J. (2018) Antenne 2017. *Trends in alcohol, tabak en drugs bij jonge Amsterdammers*. Amsterdam: Rozenberg Publishers.

NOS (2017). Aantal alcoholcontroles afgelopen drie jaar gehalveerd. Geraadpleegd via: <https://nos.nl/artikel/2156235-aantal-alcoholcontroles-afgelopen-drie-jaar-gehalveerd.html>

NOS (2018). Ruim duizend automobilisten onder invloed van drugs. Geraadpleegd via: <https://nos.nl/artikel/2252408-ruim-duizend-automobilisten-onder-invloed-van-drugs.html>

NOS (2020). Politie bezorgd over toenemend aantal betrapte 'drugsrijders'. Geraadpleegd via: <https://nos.nl/artikel/2341054-politie-bezorgd-over-toenemend-aantal-betrapte-drugsrijders.html>

Onrust, S. A. (2016). Schoolprogramma's om middelengebruik tegen te gaan in verschillende leeftijdsfasen. *Verslaving*, 12(3), 188-202.

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.

Rosenstock, I. M. (1974). Historical origins of the health belief model. *Health education monographs*, 2(4), 328-335.

SWOV (2019). Verkeershandhaving. SWOV-factsheet, september 2019, Den Haag.

SWOV (2020). Drugs en geneesmiddelen. SWOV-factsheet, maart 2020, Den Haag.

TeamAlert (2018a). Doelgroepanalyse drugsgebruik achter het stuur. Geraadpleegd via: [https://teamalert.nl/media/25825/onderzoek\\_teamalert\\_drugsgebruik\\_achter\\_het\\_stuur\\_samenvatting\\_def.pdf](https://teamalert.nl/media/25825/onderzoek_teamalert_drugsgebruik_achter_het_stuur_samenvatting_def.pdf)

TeamAlert (2018b). Drugsgebruik in het verkeer. Geraadpleegd via: [https://teamalert.nl/media/25821/drugsgebruik\\_achter\\_het\\_stuur\\_onderzoekresultaten\\_teamalert.pdf](https://teamalert.nl/media/25821/drugsgebruik_achter_het_stuur_onderzoekresultaten_teamalert.pdf)

TeamAlert (2019). Alcohol in het verkeer. Geraadpleegd via: <https://teamalert.nl/media/26529/alcohol-kwantitatieve-toetsing-2019.pdf>

TeamAlert (2020). Lachgas in het verkeer. Geraadpleegd via: <https://teamalert.nl/media/26918/rapportage-focusgroepen-lachgas-in-het-verkeer.pdf>

Trimbos-Instituut (2018). Mijn kind & drugs. Geraadpleegd via: <https://www.trimbos.nl/docs/2c4c4fed-b6e7-4534-9a6b-202413c0a19e.pdf>

Trimbos-Instituut (2019). Nationale Drug Monitor 2019. Geraadpleegd 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. *Addictive behaviors*, 34(12), 1042-1055.

World Health Organization. (2016). [Drug use and road safety: a policy brief] (No. WHO/MSD/NVI/2016.01). World Health Organization. Country Office for Thailand.

Zinberg, N. (1984). Drug, Set, and Setting. The Basis for Controlled Intoxicant Use. New Haven: Yale University press

# TeamAlert

jongeren met **impact**



## BIJLAGEN



## 8. Bijlagen

### Bijlage A: Overzicht van de deelnemers

| <i>Geslacht</i>               | <i>Leeftijd</i> | <i>Opleidingsniveau</i> | <i>Woonplaats</i>   |
|-------------------------------|-----------------|-------------------------|---------------------|
| <i>Man</i>                    | 19              | wo                      | Leiden              |
| <i>Past niet in een hokje</i> | 25              | mbo                     | Slidrecht           |
| <i>Man</i>                    | 20              | mbo                     | Berkel en Rodenrijs |
| <i>Man</i>                    | 19              | vwo                     | Valkenburg          |
| <i>Man</i>                    | 19              | hbo                     | Soest               |
| <i>Man</i>                    | 19              | mbo                     | Culemborg           |
| <i>Man</i>                    | 28              | hbo                     | Rotterdam           |
| <i>Man</i>                    | 19              | mbo                     | Lelystad            |
| <i>Man</i>                    | 20              | vmbo                    | Ochten              |
| <i>Man</i>                    | 21              | havo                    | Eindhoven           |
| <i>Vrouw</i>                  | 18              | mbo                     | Amsterdam           |
| <i>Man</i>                    | 22              | mbo                     | Wamel               |
| <i>Vrouw</i>                  | 20              | mbo                     | Tilburg             |
| <i>Vrouw</i>                  | 21              | mbo                     | Drunen              |

### Bijlage B: Topiclijst

#### Topiclijst focusgroepen XTC

##### Achtergrond informatie en doel:

Het doel van het onderzoek is het achterhalen van de manier waarop jongvolwassenen van 18 t/m 29 jaar omgaan met het rijden onder invloed van XTC. De focus ligt hier op het onderzoeken van de setting waarin dit gedrag plaatsvindt, de risicoperceptie van jongvolwassenen betreft rijden onder invloed van XTC en de sociale norm die zij hierin ervaren. Op deze manier komen er details naar boven waarmee TeamAlert rekening kan houden binnen haar interventies en campagnes. Om op deze manier jongvolwassenen specifiek aan te kunnen spreken en nauwkeurig aan te sluiten op de doelgroep. Het uiteindelijke doel van het onderzoek is dus in kaart te brengen op welke wijze TeamAlert de uitkomsten van huidig onderzoek kan inzetten in het projectportfolio om gebruik van XTC in het verkeer onder jongvolwassenen terug te dringen.

##### Doelgroep:

In totaal worden er vier focusgroepen gehouden, met per focusgroep 4 tot 5 deelnemers. De focusgroepen worden ingedeeld naar intentie:

- 2 focusgroepen met jongvolwassenen die niet van plan zijn om te stoppen met het rijden onder invloed van XTC
- 2 focusgroepen die wel van plan zijn- of twijfelen om te stoppen met het rijden onder invloed van XTC

Naast bovenstaande worden de deelnemers gemixt op geslacht, opleidingsniveau, woonplaats en leeftijd.

## Tijdsschema focusgroep

| Blok                        | Doel                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                          | Tijd (min) | Tijd totaal     |
|-----------------------------|---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|------------|-----------------|
| 0: Opstarten                | Deelnemers zitten klaar om gesprek aan te gaan (met vragenlijstboekje voor zich en werkend beeld en geluid)                                                                                                                                                                                                                                                   | 10 min     | 10 min          |
| 1: Introductie              | Voorstellen, doel sessie uitleggen en toestemmingsformulier en afspraken gesprek doornemen                                                                                                                                                                                                                                                                    | 5 min      | 15 min          |
| 2: Situatie in kaart        | Ijsbreken en achterhalen wat de situatie is waarin iemand onder invloed van XTC rijdt                                                                                                                                                                                                                                                                         | 20 min     | 35 min          |
| 3: Sociale norm in kaart    | <ul style="list-style-type: none"> <li>Achterhalen wat de doelgroep normaal vindt met betrekking tot rijden onder invloed van XTC</li> <li>Achterhalen wie invloed heeft op het gedrag van de doelgroep en op welke manier</li> <li>Achterhalen waarom de sociale omgeving er wel/niet voor kan zorgen dat de doelgroep niet meer met XTC op rijdt</li> </ul> | 25 min     | 1 uur           |
| Eventueel pauze             | <ul style="list-style-type: none"> <li>Pauze</li> </ul>                                                                                                                                                                                                                                                                                                       | 5 min      | 1 uur en 5 min  |
| 4: Risicoperceptie in kaart | <ul style="list-style-type: none"> <li>Achterhalen waarom jongvolwassenen rijden onder invloed van XTC wel/niet risicovol vinden</li> <li>Achterhalen waarom bepaalde risico's er wel/niet voor zorgen dat de doelgroep niet meer met XTC op rijdt</li> </ul>                                                                                                 | 25 min     | 1 uur en 30 min |
| 5. Barrières en kansen      | Achterhalen waarom barrières voor de doelgroep een rol spelen en waarom de doelgroep kansen ziet om (toch) nuchter te rijden                                                                                                                                                                                                                                  | 10 min     | 1 uur en 40 min |
| Afsluiting                  | Afronding                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                     | 5 min      | 1 uur en 45 min |

## Blok 2: Situatie in kaart

### Tijd:

15 minuten **18:45 – 19:00**

5 minuten voor coronasituatie vragen overblijven **19:00-19:05**

### Doel:

- Een veilig sfeer creëren in de groep
- Voorstellen deelnemers
- Situatie achterhalen rijden met XTC op

### Werkvorm:

- Gesprek
- Vragenboekje 'Jouw situatie'
- Stel je voor.. jij bent een beroemde filmster

### Hoofdvragen:

- Stel jezelf voor en benoem daarbij **jouw favoriete festival of feest**
- Vraag: Stel je voor... **RTL volgt jou in een reality show** en we kijken met z'n allen naar een opname van een dag waarop jij met XTC op gaat rijden. Wat zien we dan allemaal gebeuren op deze dag?
  - o Iedereen doet zijn/haar verhaal
  - o Aan de anderen wordt gevraagd of zij zich herkennen in het verhaal van de ander
    - Waarom wel/niet?
- Onderstaande achterhalen:
  - **Ik ben ooit op een andere manier naar huis gegaan dan met de auto nadat ik XTC op had**
    - Hoe ben je dan wel eens naar huis gegaan?
    - Indien alleen auto, ben je dan zelf altijd bestuurder?
    - Waarom kies je de ene keer voor de auto en de andere keer voor bijv. de trein?
    - **Wat vind jij de fijnste manier om met XTC op naar de volgende plek te komen?**
  - **Ik heb ooit met XTC op gereden terwijl ik dit eigenlijk niet van plan was**
    - Wat gebeurde er toen?
  - **Ik heb nog ooit XTC gecombineerd met een ander middel en autogereden**
    - Waarom combineer je deze middelen?
- Heeft iemand van jullie gehoord van de **drive in rave party in Duitsland? (5 min)**
  - o Uitleg
  - o Wie zou hier heen gaan? (handen opsteken)
  - o Wie zou hier drugs gebruiken en ook naar huis rijden? (handen opsteken)
  - o Waarom? (aanwijzen)

### Blok 3: Sociale norm in kaart

Tijd:

25 minuten **19:05 – 19:30**

Doel:

- Achterhalen wat de doelgroep normaal vindt met betrekking tot rijden onder invloed van XTC
- Achterhalen wie invloed heeft op het gedrag van de doelgroep en op welke manier
- Achterhalen waarom de sociale omgeving er wel/niet voor kan zorgen dat de doelgroep niet meer met XTC op rijdt

Werkvorm:

- Gesprek
- Vragenboekje 'Jouw omgeving'

Hoofdvragen:

- Doorvragen
  - o **Wat vinden de mensen om jou heen, jouw sociale omgeving, van rijden met XTC op?**
    - Aan wie denk je hier bij jouw omgeving?
    - Kun je mij vertellen waarom je denkt dat zij dat vinden?
    - Heb je daar een voorbeeld bij?
  - In de vragenlijst hebben jullie nagedacht over de mensen om jullie heen, en wat zij vinden van rijden met XTC op. Of zij willen dat jullie met XTC op rijden, en of zij invloed hebben op jullie keuze om het wel of niet te doen.
  - Hier hebben jullie nagedacht over vrienden, eventueel je relatie, je ouders, je werkgevers, jouw passagiers, andere weggebruikers, de wet en de politie.
  - **Als je denkt aan jou omgeving, wie wil dan echt absoluut niet dat jij met XTC op rijdt? Wie vindt dat het allerergst?**
    - o Waarom die, meer dan die?
    - o Hoe laat [die] aan jou zien dat hij/zij niet wil dat je met XTC op rijdt?
      - Heb je hier een voorbeeld bij?
  - **Wie heeft bij jou het meeste invloed, wie zorgt ervoor dat jij wel of niet met XTC op rijdt?**
    - o Waarom?
    - o Hoe zorgt deze persoon ervoor dat jij wel/niet met XTC op rijdt?
      - Heb je hier een voorbeeld bij?
    - o **Wat moet [persoon X] doen om ervoor te zorgen dat je ook echt niet meer met XTC op rijdt?**

**Indien de tijd het toelaat:**

1. Stel je voor dat je het met je **ouders** over rijden met XTC op zou hebben. Hoe zouden je ouders hier dan over praten?
2. Stel dat een vriend(in) over rijden met XTC op begint, terwijl je samen met je vriendengroep bent. Hoe zouden jouw **vrienden** hier op reageren?
3. Stel je voor dat opeens iedereen in de wereld wist dat jij wel eens met XTC op rijdt. Van wie zou jij het, het **ergste** vinden dat deze persoon hier achter zou komen? (of mag iedereen dit gewoon weten?)
4. Stel je voor dat jouw vrienden allemaal XTC gaan gebruiken en jij besluit om niet mee te doen, omdat je nog auto moet rijden. Hoe zouden jouw **vrienden** reageren?
5. Stel je voor dat je (**denkbeeldige**) **kleine zusje** van plan is om met XTC op te rijden. Wat zou je tegen haar zeggen?
6. Stel je voor dat je **een politie agent** tegenkomt. Wat zou je hem willen zeggen/vragen als het gaat om rijden met XTC op?
7. Stel je voor je bent Mark Rutte. Zou je **de wet** veranderen als het om rijden met XTC op gaat?

## Blok 4: Risicoperceptie in kaart

### Tijd:

20 minuten

19:35-19:55

### Doel:

- Achterhalen waarom jongvolwassenen rijden onder invloed van XTC wel/niet risicovol vinden
- Achterhalen of en waarom bepaalde risico's ervoor zorgen dat jongvolwassenen niet meer onder invloed van XTC rijden

### Werkvorm:

- Gesprek
- Vragenboekje 'Risico's?'
- Stellingen

### Hoofdvragen:

- Mogelijkheden tot doorvragen
  - **Wat is jouw mening over rijden met XTC op?**
    - Waarom vind je dat?
    - Vind je het gevaarlijk?
    - In welke situatie wel, in welke situatie niet?
- **Hoe voel je je voor het rijden?**
  - En tijdens?
  - En erna?
- Stellingen
  - **Ik vind het makkelijk om met XTC op te rijden**
    - Waarom vindt je het makkelijk/moeilijk?
    - Heb je een voorbeeld van wanneer je het het moeilijk/makkelijk vond? Wat was daar moeilijk/makkelijk aan?
  - **Ik heb de auto altijd onder controle tijdens het rijden met XTC op**
    - Hoe voel je dat?
    - Ben je wel eens de controle verloren?
    - Kun je daar wat meer over vertellen?
- **Zou je opnieuw de beslissing maken met XTC op te rijden nadat.. gepakt door politie/ongeluk**
  - Waarom wel/niet?
  - **Vind je [gevolg X] erg?**
  - **Denk je dat [gevolg X] snel gebeurt?**
  - **Wat denk je dat er gebeurt als je gepakt wordt door de politie?**

## Blok 5: Barrières en kansen

### Tijd:

10 minuten

19:55-20:05

### Doel:

- Achterhalen waarom barrières voor de doelgroep een rol spelen
- Achterhalen waarom de doelgroep kansen ziet om (toch) nuchter te rijden

### Werkvorm:

- Gesprek
- Vragenboekje 'Wat als'

### Hoofdvragen:

- Mogelijkheden tot doorvragen
- **Jullie gaven aan in de vragenlijst dat jullie van plan zijn om te stoppen/twijfelen te stoppen/niet van plan zijn om te stoppen met het rijden met xtc op.**
  - o **Waarom?**
  - o **Wat zorgt ervoor dat je niet kunt stoppen met het rijden met XTC op?**
    - Waarom zorgt [X] ervoor dat je niet kunt stoppen?
    - Kan je een voorbeeld geven van hoe X er dan voor zorgt dat je niet kunt stoppen?
  - o **Wat kan jou helpen om niet meer met XTC op te rijden?**
    - Waarom kan dit jou helpen?
    - Kan je een voorbeeld geven van hoe dit jou helpt?
    - Denk je dat dit er echt voor kan zorgen dat jij niet meer met XTC op rijdt?

## Blok 6: Afronding

### Tijd:

10 minuten

20:05 – 20:15

### Doel:

Afsluiten focusgroep en afhandeling beloning

### Hoofdvragen:

- Nog **vragen en/of toevoegingen?**
- Als je nog vragen of opmerkingen hebt kun je altijd terecht bij het **06-nummer** waarmee jullie geappt zijn.
- **Wat vonden jullie van deze sessie?**
- **Cadeaubonnen**
  - o Geef je **naam en emailadres** door in een privé chat naar mij (met de drie puntjes als je op mij klikt). Ik noteer deze en je krijgt dan de cadeaubon op je e-mail adres.
  - o Het is een **keuzecadeaubon**. Dit betekent dat jij een bedrag krijgt en je zelf kunt kiezen voor welke webwinkel je de bon wilt inzetten, je hebt de keuze uit meer dan 100 opties, zoals Douglas, Bol.com, Zalando en nog veel meer.



## INSTRUCTIE

Hey! Wat leuk dat je mee wilt doen aan het interview naar XTC. Wil je deze interactieve vragenlijst voorafgaand aan het interview invullen en uiterlijk zondag 24 mei naar ons terugsturen? Hieronder vind je hoe dit werkt, geen zorgen het is heel makkelijk. Dank je wel!

Hoe werkt dit?

### Mobiel:

*Outlook-app:* 1. Open het PDF-bestand; 2. Mocht je niks kunnen aanklikken; klik rechtsboven op 'maak pdf aan', 3. Vul alles in; 4. Klik op gereed en deel het via de mail.

*G-mail-app:* 1. Open het PDF-bestand; 2. Vul alles in; 3. Klik op gereed; 4. Klik op 'antwoord allen' of 'delen via mail'; 5. Verstuur het bestand per mail.

### Desktop:

*Chrome:* 1. Open het PDF-bestand; 2. Vul alles in; 3. klik op het print-icoon rechtsboven; 4. Klik op 'opslaan als pdf'. 5. Verstuur het bestand per mail.

*Edge:* 1. Open het PDF-bestand; 2. Vul alles in; 3. Sla het bestand op; 4. Verstuur het bestand via mail

*Safari:* 1. Open het PDF-bestand; 2. Vul alles in; 3. Archief - bewaar als; 4. Sla het bestand op; 5. Verstuur het bestand per mail.

**TeamAlert**

jongeren met **impact**

## Deel 1

**JOUW SITUATIE**

Kruis hieronder aan hoe belangrijk jouw rijbewijs is voor jou

**Over jou:**Man ☐ vrouw ☐ pas niet in een hokje ☐Leeftijd Woonplaats Opleidingsniveau **Jouw auto**Eigen auto: ja ☐ nee ☐Rijbewijs: ja ☐ nee ☐Indien ja, aantal jaar rijbewijs: **Over XTC**

Hoe vaak gebruik jij XTC?

- ☐ 1 x per week  
☐ 1x per twee weken  
☐ 1x per maand  
☐ 1x in de 2 à 3 maanden  
☐ 1x per half jaar  
☐ Minder dan 1x per half jaar

**Per keer gebruik ik**gemiddeld  pil(len) van  mg☐ Weet ik niet**Wanneer ik XTC op heb ga ik wel eens op deze manier(en) naar huis of naar een volgende plek:**

- ☐ Lopen  
☐ Fietsen  
☐ Taxi  
☐ Openbaar vervoer (trein, bus, tram, metro)  
☐ Auto (zelf besturen)  
☐ Auto (iemand anders is bestuurder)  
☐ Anders, namelijk:

**Welke van deze manieren komt het vaakst voor?**

Wanneer ik XTC op het ga ik het vaakst naar huis of naar een volgende plek op deze manier:

**Hoe vaak rij jij met XTC op?**

- ☐ 1 x per week  
☐ 1x per twee weken  
☐ 1x per maand  
☐ 1x in de 2 à 3 maanden  
☐ 1x per half jaar  
☐ Minder dan 1x per half jaar

## Deel 2

**JOUW OMGEVING****Wanneer ik met XTC op rij ben ik samen met:****Ik kom dan van [locatie]**

Bijvoorbeeld: op een festival of bij iemand thuis:

**Ik rij dan naar [locatie]:****Als ik rij met XTC op dan is dit:**spontaan ☐ gepland ☐ beide wel eens ☐**Als ik rij met XTC op dan voel ik me:****Als ik rij met XTC op dan is het meestal****Als ik rij met XTC op, dan is dit**nooit ☐ soms ☐ vaak ☐ altijd ☐**gecombineerd met andere middelen.**

Denk aan middelen zoals: alcohol en/of andere drugs

**Met welke middelen?**

Deel 3

## AUTORIJDEN

Kruis aan

Wat vind jij van rijden met XTC op?

Dat is echt niet  
normaal

1 2 3 4 5 6 7 8 9 10  
Neutraal

Normaalste zaak van  
de wereld

Wat vindt jouw omgeving van rijden met XTC op?

Dat is echt niet  
normaal

1 2 3 4 5 6 7 8 9 10  
Neutraal

Normaalste zaak van  
de wereld



Deel 3

## JOUW OMGEVING 1

Bekijk de onderstaande personen. Geef in de volgende vragen voor elk van hen aan of zij

A) willen dat jij wel of niet met XTC op rijdt

B) hoe sterk zij ervoor zorgen dat jij de keuze maakt om wel of niet met XTC op te rijden

Vrienden, Mijn vriend(in), Ouders, Mijn passagiers, De wet, Politie, Mijn werkgever, Anders?

A Mijn vrienden willen dat ik:

Niet met XTC op rij

1 2 3 4 5 6 7 8 9 10  
Neutraal

Wel met XTC op rij

B Mijn vrienden zorgen er voor dat ik:

Niet met XTC op rij

1 2 3 4 5 6 7 8 9 10

Wel met XTC op rij

A Mijn vriend(in) wil dat ik:

Niet met XTC op rij

1 2 3 4 5 6 7 8 9 10  
Neutraal

Wel met XTC op rij

B Mijn vriend(in) zorgt ervoor dat ik:

Niet met XTC op rij

1 2 3 4 5 6 7 8 9 10

Wel met XTC op rij

Geen invloed

## JOUW OMGEVING 2

**A** Mijn ouders/verzorgers willen dat ik:



**B** Mijn ouders/verzorgers zorgen er voor dat ik:



**A** Mijn passagiers willen dat ik:



**B** Mijn passagiers zorgen er voor dat ik:



## JOUW OMGEVING 3

**A** De wet wil dat ik:



**B** De wet zorgt er voor dat ik:



**A** De politie wil dat ik:



**B** De politie zorgt er voor dat ik:



Deel 3

### JOUW OMGEVING 3

A De wet wil dat ik:



B De wet zorgt er voor dat ik:



A De politie wil dat ik:



B De politie zorgt er voor dat ik:



Deel 3

### JOUW OMGEVING 5

Kun je nog iemand anders bedenken die een mening heeft over of jij met XTC op moet rijden of niet?

Indien ja, vul in:

A

wil dat ik:



B

zorgt er voor dat ik:



Bekijk de bovenstaande vragen:

Wie heeft de hoogste score bij vraag 'A) ..... wil dat ik?'

Wie heeft de laagste score bij vraag 'A) ..... wil dat ik?'

Wie heeft de hoogste score bij vraag 'B)... zorgt ervoor dat ik?'

Wie heeft de laagste score bij vraag 'B)... zorgt ervoor dat ik?'



## RISICO'S

Wat vind jij van rijden met XTC op?



Welke risico's (negatieve gevolgen) kan het rijden met XTC op volgens jou hebben?



## RISICO'S

Vul in (klik op de woorden om ze door te strepen):

**Stel je bent op een feestje, je hebt XTC gebruikt en beslist om naar huis te rijden. Vul het verhaaltje aan:**  
 Ik vind het (makkelijk) om na XTC gebruikt te hebben naar huis te rijden. Op het moment dat ik deze beslissing  
 maakt vind ik dat ik (niet) kan autorijden. Eenmaal in de auto heb ik (wel) controle over de auto.

Zou je opnieuw de beslissing maken om met XTC op te rijden nadat....

Je gepakt bent door de politie



Je een ongeluk hebt veroorzaakt met een andere weggebruiker



Je een ongeluk hebt veroorzaakt waar alleen jij bij betrokken bent

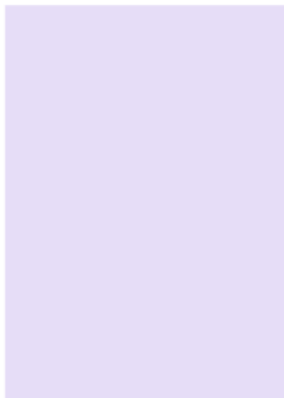


Deel 3

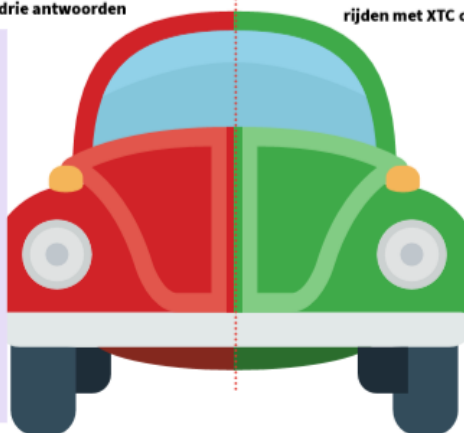
## WAT ALS?

*Stel je voor iemand zegt nu tegen jou: vanaf vandaag rij je niet meer met XTC op....*

**Wat zorgt ervoor dat jij dit niet kan stoppen met het rijden met XTC op? Geef ten minste drie antwoorden**



**Wat kan jou helpen om te stoppen met het rijden met XTC op? Geef ten minste drie antwoorden**



**Bedankt voor het invullen  
van deze vragenlijst!  
We zien je binnenkort bij het interview.**

**TeamAlert**

jongeren met **Impact**