

TeamAlert

jongeren met **impact**

Doelgroepanalyse: Alcoholgebruik
in het verkeer door jonge
mannelijke bestuurders

Stichting TeamAlert
Jongeren met impact

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

Onderzoek en rapportage:
Well Kömhoff & Lieke Kreuzberg

Augustus 2019

© 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

Inhoud	3
1. Aanleiding	4
2. Probleemanalyse	5
Theorie van gepland gedrag	5
De ervaren kwetsbaarheid	6
Morele normen.....	7
Verleden gedrag	8
Hoofdvraag met deelvragen	8
3. Onderzoeksopzet.....	9
Doelstellingen	9
Onderzoeksdoelgroep	9
Onderzoeksmethode	9
Wervingsprocedure	9
Kenmerken responderen	9
Meetinstrumenten	10
Dataverwerking en Analyse	10
Opvallendheden tijdens het onderzoek.....	10
4. Resultaten:	11
Leeswijzer resultaten:.....	11
4.1 Theorie van gepland gedrag:	11
4.1.1 De subjectieve norm	11
Toelichting	11
4.1.2 Attitude.....	13
Toelichting	13
4.1.3 Waargenomen gedragscontrole	14
4.2 De ervaren kwetsbaarheid	19
4.2.1 Mentale kwetsbaarheid	19
Toelichting	19
4.2.2 Fysieke kwetsbaarheid:	20
Toelichting	20
4.2.3 Interpersoonlijke kwetsbaarheid:	20
Toelichting:	20
4.3 Morele normen	21
Toelichting	21
4.4 Verleden gedrag	22
4.5 De passagier	23
5. Conclusie	25
6. Aanbevelingen.....	26
7. Factoren om rekening mee te houden	27
8. Bijlagen	29
Vragenlijst werving:	29
Topiclijst:	31

1. Aanleiding

In 2017 waren er in Nederland 613 doden te betreuren in het verkeer. Hierbij was de auto 293 maal betrokken. Van deze 293 verkeersdoden was er bij 109 geen andere partij betrokken. Hier kwam de autobestuurder dus zelf om het leven. In de overige 184 ongevallen waren, buiten de autobestuurders zelf, ook andere partijen betrokken. Hier waren de slachtoffers voornamelijk fietsers (64 keer), andere personenauto's (42 keer) en voetgangers (36 keer). De auto is dus als vervoersmiddel zowel voor de bestuurder zelf, als voor andere weggebruikers gevaarlijk.

Bekend is dat rijden onder invloed van alcohol van invloed is op de verkeersveiligheid. Zo heeft bijvoorbeeld een bestuurder met een 0,8 alcohol promillage (twee à vier glazen bier) een tweemaal zo grote kans op een ongeval dan een bestuurder die geen alcohol nuttigt. Bij een alcohol promillage van 1,3 is de kans op een ongeluk zes maal zo groot in vergelijking tot iemand die nuchter is. Naast dat alcohol de kans op een ongeluk versterkt, kan alcohol ook effect hebben op het letsel. Dit komt omdat alcohol het bloed dermate verdunt waardoor het bloedverlies bij letsel vergroot.

Beginnende bestuurders zijn met name dader en slachtoffer. Onderzoek toont namelijk aan dat beginnende bestuurders (18 tot en met 24 jaar) relatief vaker betrokken zijn bij alcoholongevallen dan meer ervaren bestuurders. Onder beginnende bestuurders worden alle bestuurders die korter dan vijf jaar een autorijbewijs hebben verstaan. Van deze groep beginnende bestuurders (dat in overtreding is bij een alcoholpromillage van 0,2) zijn de mannen (3,1%) vaker in overtreding dan de vrouwen (1,4%). Concluderend zijn mannelijke beginnende bestuurders dus vaker betrokken bij alcoholongevallen.

Het gebruik van alcohol is voor deze beginnende bestuurders extra risicovol omdat de bestuurders jong en onervaren in het verkeer zijn. Er is een gebrek aan rijervaring (ook in nuchtere toestand). Daarnaast hebben jongeren een lagere tolerantie voor alcohol in vergelijking met ouderen. De ongevalskans neemt voor een beginnende bestuurder tussen de 0,2 en 0,5 promillage alcohol duidelijk toe. Ten slotte zorgt alcohol voor een ontremd gevoel. Mogelijk overschatten autobestuurders hun vaardigheden en onderschatten zij de risico's van deelname aan het verkeer onder de invloed van alcohol. De kans op een ongeluk neemt hierdoor toe.

Er is al veel onderzoek gedaan wat rijden onder invloed van alcohol probeert te voorspellen. Deze onderzoeken richten zich met name op de demografische variabelen (leeftijd, geslacht en woonplaats) en persoonlijke factoren (aanleg tot baldadigheid). Dit soort onderzoek geeft rijke informatie over deze jonge mannelijke bestuurders. Helaas ontbreken verdiepende inzichten over de motieven om onder invloed van alcohol deel te nemen aan het verkeer. Op basis van deze motieven kunnen bijvoorbeeld preventieve programma's effectiever en strategischer worden ingericht.

Om deze reden wil TeamAlert onderzoek doen naar de motieven van jonge mannelijke bestuurders die onder invloed van alcohol deelnemen aan het verkeer. De hoofdvraag luidt dan ook: *Wat zijn de motieven van mannelijke beginnende bestuurders om onder invloed van alcohol deel te nemen aan het verkeer?*

Op basis van deze kennis kan TeamAlert inzicht verschaffen in wat jongeren motiveert om onder invloed van alcohol deel te nemen aan het verkeer. Door deze inzichten kunnen interventies gericht op gedragsverandering beter aansluiten op de leefwereld van de jongeren waardoor de kans op effectieve gedragsverandering wordt vergroot.

Op deze wijze draagt dit onderzoek bij aan het vergroten van de verkeersveiligheid van de beginnende bestuurders en andere weggebruikers in Nederland.

Handvatten voor ontwikkeling

De uitkomsten van het onderzoek worden gebruikt om een kwalitatief sterk project te ontwikkelen dat inspeelt op de meest belangrijke factoren die het risicogedrag van de doelgroep bepalen en dat daarmee kansrijk is om dit gedrag positief te beïnvloeden.

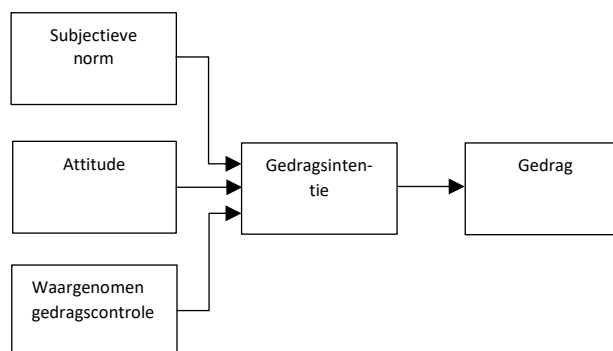
2. Probleemanalyse

Om de hoofdvraag: ‘Wat zijn de motivationele factoren van mannelijke beginnende bestuurders om onder invloed van alcohol deel te nemen aan het verkeer?’ te beantwoorden, wordt eerst gekeken naar theorieën die dit gedrag mogelijk kunnen verklaren. De theorie van gepland gedrag, de ervaren kwetsbaarheid, morele normen en verleden gedrag worden in relatie tot het onder invloed rijden van alcohol toegelicht.

Theorie van gepland gedrag

Ten eerste wordt gekeken naar de ‘*Theory of Planned Behaviour*’ (TPB) (Ajzen, 2011). TPB is een model wat gedrag tracht te verklaren. Door deze verklaring wordt het beslissingsproces van mensen tot bepaald gedrag inzichtelijk. Dit kan ook toegepast worden voor mensen die de verkeersregels overtreden, zoals bij alcoholgebruik in het verkeer (Castanier, Deroche & Woodman, 2012).

TPB stelt dat de intentie tot het vertonen van gedrag de belangrijkste predictor is voor het vertonen van bepaald gedrag. De intentie, hier gedragsintentie genoemd, wordt op zijn beurt beïnvloed door de subjectieve norm (goed of afkeuring van bepaald gedrag door de omgeving), attitude (persoonlijke evaluatie van voor- en tegenargumenten om bepaald gedrag te vertonen) en waargenomen gedragscontrole (bekwaamheid om bepaald gedrag uit te voeren). De subjectieve norm, attitude, waargenomen gedragscontrole en gedragsintentie worden hieronder in relatie tot het onder invloed van alcohol rijden toegelicht.



Subjectieve norm

Onder de subjectieve norm worden de verwachtingen van belangrijke anderen verstaan, bijvoorbeeld: ‘mijn ouders vinden het niet oké dat ik na het drinken van alcohol naar huis rij’. Wanneer aan deze verwachtingen niet wordt geconformeerd kan de persoon (sociale)sancties ervaren, bijvoorbeeld: ‘mijn ouders zijn teleurgesteld in me en keuren mijn gedrag sterk af’.

Onderzoek toont aan dat de subjectieve norm een sterke voorspeller is voor de gedragsintentie met betrekking tot het onder invloed van alcohol deelnemen aan het verkeer (Chan, Wu & Hung, 2010).

Op basis hiervan wordt de deelvraag gesteld: *Op welke wijze spelen de verwachtingen van belangrijke anderen mee voor jonge mannen tussen de 18 en 24 jaar om onder de invloed van alcohol deel te nemen aan het verkeer?*

Attitude

Onder de attitude wordt de houding bedoeld die mensen hebben ten aanzien van een onderwerp; hier het onder invloed van alcohol deelnemen aan het verkeer. Een attitude komt tot stand door een evaluatie van positieve en negatieve argumenten ten opzichte van het gedrag, bijvoorbeeld de evaluatie dat het onder invloed van alcohol deelnemen aan het verkeer als positief wordt ervaren.

Onderzoek toont aan dat mannen meer overtuigd zijn te kunnen autorijden onder invloed van alcohol dan vrouwen. De attitude van mannen ten opzichte van het autorijden onder invloed van alcohol is positiever. Daarnaast zijn mannen meer onderhevig aan sociale druk ten opzichte van vrouwen. Eerder onderzoek adviseert dan ook toekomstige preventieve programma's voornamelijk op mannen te richten (Marcil et al., 2001).

Op basis hiervan wordt de deelvraag gesteld: *Welke attitudes hebben jonge mannen tussen de 18 en 24 jaar om onder de invloed van alcohol deel te nemen aan het verkeer?*

Waargenomen gedragscontrole

De waargenomen gedragscontrole staat voor de verwachting die mensen hebben over hun eigen vermogen om bepaald gedrag te kunnen uitvoeren, bijvoorbeeld: 'acht ik mezelf in staat om na een feestje waar ik alcohol heb genuttigd naar huis te rijden?'). Het verwijst naar een mate van controle die de persoon zelf heeft en kan uitoefenen over zijn eigen gedrag.

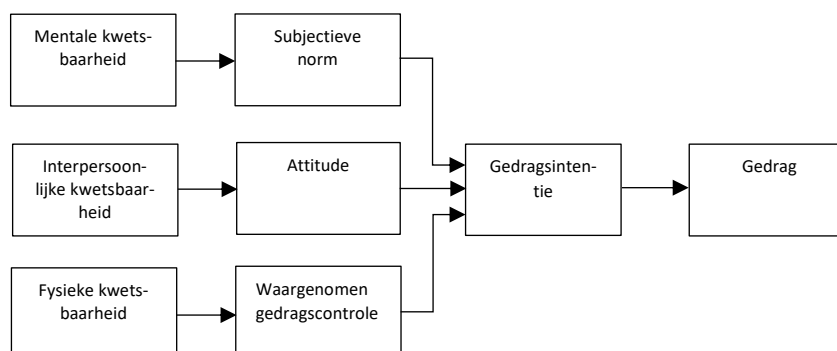
Onderzoek toont aan dat er een sterk direct verband is tussen de waargenomen gedragscontrole en het vertonen van verkeersveilig gedrag (Chan et al., 2010). Daarnaast voorspelt de waargenomen gedragscontrole in vergelijking tot de subjectieve norm en attitude sterker het gedrag 'rijden onder de invloed van alcohol' (Marcil et al., 2001). Jongeren die een hoge mate van waargenomen gedragscontrole ervaren, voelen zich onkwetsbaar voor gevaar. Het is dan ook om deze reden belangrijk dat de jongeren inzien dat zij niet onkwetsbaar zijn wanneer zij betrokken zijn bij een verkeersongeluk. Jongeren overschatten de controle die zij denken te hebben over het rijden onder de invloed van alcohol.

Op basis hiervan wordt de deelvraag gesteld: *Hoe bekwaam schatten de jongeren tussen de 18 en 24 jaar zichzelf in om onder de invloed van alcohol deel te nemen aan het verkeer?*

De ervaren kwetsbaarheid

Jongeren overschatten hun controle over het autorijden onder de invloed van alcohol. Dit komt omdat jongeren door onder andere het nuttigen van alcohol zichzelf minder kwetsbaar voelen voor ongelukken.

Onderzoek toont aan dat het zichzelf als niet kwetsbaar voelen een cognitieve bias is. Deze bias speelt een rol in het risicogedrag van jongeren (Ravert et al., 2009) en zo ook in verkeersongelukken (Chan, et al., 2010). Mensen die zichzelf dus als minder kwetsbaar ervaren, zijn meer geneigd om onder invloed van alcohol te rijden. Deze ervaren kwetsbaarheid is op te delen in mentale kwetsbaarheid ('wat is mijn kans, en die van een ander, een ongeluk te krijgen?'), interpersoonlijke kwetsbaarheid ('hoe gevoelig ben ik voor kritiek van anderen op mijn gedrag?') en de fysieke kwetsbaarheid ('mocht ik een ongeluk krijgen, kan ik dit dan lichamelijk beter aan in vergelijking tot een ander?'). Deze worden in relatie tot het onder invloed rijden van alcohol hieronder toegelicht.



Mentale kwetsbaarheid

De mentale kwetsbaarheid staat voor de mate waarin jij als persoon iets aantrekt van persoonlijk leed, bijvoorbeeld de mate waarin je denkt dat je je zorgen moet maken om gewond of gekwetst te worden. Onderzoek toont aan dat de mate waarin iemand zich mentaal kwetsbaar voelt van invloed is op de subjectieve norm (de mate waarin je verwachtingen van belangrijke personen in je leven meeneemt in de beslissing om onder invloed van alcohol deel te nemen aan het verkeer), bijvoorbeeld: 'ik denk dat ik geen ongeluk meemaak' (mentale onkwetsbaarheid) en 'mijn vrienden verwachten dat ik prima onder de invloed van alcohol kan deelnemen aan het verkeer' (subjectieve norm). Daarnaast voelt deze groep mensen zich beschermd door het idee dat de kans op een ongeluk bij anderen hoger ligt in vergelijking met hun eigen gedrag (Potard et al., 2018).

Op basis hiervan wordt de deelvraag gesteld: *Op welke manier beoordelen jonge mannen tussen de 18 en 24 jaar de kans zelf en de kans van anderen om slachtoffer te worden door onder de invloed van alcohol deel te nemen aan het verkeer?*

Fysieke kwetsbaarheid

De fysieke kwetsbaarheid staat voor het gevoel onverwoestbaar te zijn ten opzichte van fysiek leed. Dit onverwoestbare gevoel leidt tot risicogedrag. Jonge bestuurders die zichzelf als onverwoestbaar zien, hebben het idee volledig in controle te zijn over hun eigen gedrag (locus of control) en hun risico's (Mbaye & Kouabenan, 2013). Jongeren die hier hoog op scoren, scoren eveneens hoog op de waargenomen gedragscontrole, bijvoorbeeld 'de kans dat ik een ongeluk krijg als ik onder invloed deelneem aan het verkeer is vrij laag, hierdoor acht ik mezelf bekwaam om onder invloed van alcohol deel te nemen aan het verkeer'.

Op basis hiervan wordt de deelvraag gesteld: *Op welke manier beoordelen jonge mannen tussen de 18 en 24 jaar de kans zelf en de kans van anderen om lichamelijk letsel op te lopen door onder de invloed van alcohol deel te nemen aan het verkeer?*

Interpersoonlijke kwetsbaarheid

De interpersoonlijke kwetsbaarheid staat voor de mate waarin je jezelf immuun voelt om gekwetst te worden door anderen. Jonge bestuurders die zichzelf als immuun bestempelen hebben een positievere attitude gericht op het onder invloed van alcohol deelnemen aan het verkeer (Potard et al., 2018). Daarnaast toont onderzoek aan dat het immuun zijn voor kritiek en/of negatieve feedback van anderen mogelijk gerelateerd is aan de mate waarin eigen risico's worden ingeschat, bijvoorbeeld: 'wat mensen van me denken interesseert me niet, ik vind dat rijden onder invloed van alcohol moet kunnen'.

Op basis hiervan wordt de deelvraag gesteld: *Op welke wijze nemen jonge mannen tussen de 18 en 24 jaar kritiek mee van anderen over het onder invloed van alcohol deelnemen aan het verkeer?*

Morele normen

Naast de ervaren kwetsbaarheid spelen ook de morele normen die jongeren hebben mee. Onder morele normen worden de gevoelens en percepties van een individu verstaan over het uitvoeren van bepaald gedrag, wat als moreel aanvaardbaar dan wel als onaanvaardbaar wordt bestempeld (Azjen, 1991). Bijvoorbeeld: in de toekomst onder de invloed van alcohol deelnemen aan het verkeer als automobilist is moreel onaanvaardbaar.

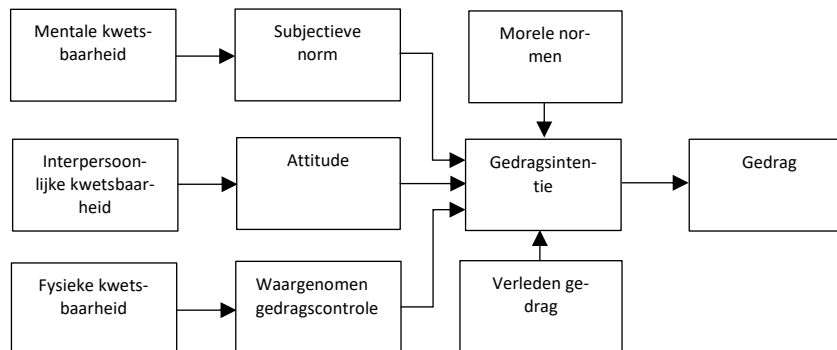
Onderzoek toont aan dat morele normen met name invloed hebben op gedragingen met een morele of ethische dimensies, alcohol kan hieronder worden geplaatst. Daarnaast toont onderzoek aan dat morele normen een toevoeging zijn aan TPB (Armitage & Conner, 1991). Zo hebben Moan en Rise (2011) onder andere gekeken naar de morele normen voor het rijden onder invloed. Hieruit blijkt dat wanneer de morele norm toegevoegd wordt aan TPB, deze een significante invloed heeft op de gedragsintentie.

Op basis hiervan wordt de deelvraag gesteld: *Welke persoonlijke gevoelens en percepties hebben jonge mannen tussen de 18 en 24 jaar die onder de invloed van alcohol deelnemen aan het verkeer?*

Verleden gedrag

Gedrag uit het verleden blijkt een sterke voorspeller te zijn voor de gedragsintentie (Chan et al., 2010). Zo verklaart het huidige TPB-model 44%, maar met toevoeging van 'verleden gedrag' 52% van de gedragsintentie om onder invloed van alcohol deel te nemen aan het verkeer. Daarnaast is bekend dat wanneer iemand eerder onder de invloed van alcohol gereden heeft, deze meer geneigd is opnieuw onder de invloed van alcohol deel te nemen aan het verkeer (Potard et al., 2018).

Op basis hiervan wordt de deelvraag gesteld: *Op welke wijze spelen de ervaringen uit het verleden een rol in de beslissing van jonge mannen tussen de 18 en 24 jaar om opnieuw onder de invloed van alcohol deel te nemen aan het verkeer?*



Hoofdvraag met deelvragen

Hoofdvraag: *Wat zijn de motieven van mannelijke beginnende bestuurders om onder invloed van alcohol deel te nemen aan het verkeer?*

Deelvragen :

- *Op welke wijze spelen de verwachtingen van belangrijke anderen mee voor jonge mannen tussen de 18 en 24 jaar om onder de invloed van alcohol deel te nemen aan het verkeer?*
- *Welke attitudes hebben jonge mannen tussen de 18 en 24 jaar om onder de invloed van alcohol deel te nemen aan het verkeer?*
- *Hoe bekwaam schatten de jongeren tussen de 18 en 24 jaar zichzelf in om onder de invloed van alcohol deel te nemen aan het verkeer?*
- *Op welke manier beoordelen jonge mannen tussen de 18 en 24 jaar de kans zelf en de kans van anderen om slachtoffer te worden door onder de invloed van alcohol deel te nemen aan het verkeer?*
- *Op welke manier beoordelen jonge mannen tussen de 18 en 24 jaar de kans zelf en de kans van anderen om lichamelijk letsel op te lopen door onder de invloed van alcohol deel te nemen aan het verkeer?*
- *Op welke wijze nemen jonge mannen tussen de 18 en 24 jaar kritiek mee van anderen over het onder invloed van alcohol deelnemen aan het verkeer?*
- *Welke persoonlijke gevoelens en percepties hebben jonge mannen tussen de 18 en 24 jaar die onder de invloed van alcohol deelnemen aan het verkeer?*
- *Op welke wijze spelen de ervaringen uit het verleden een rol in de beslissing van jonge mannen tussen de 18 en 24 jaar om opnieuw onder de invloed van alcohol deel te nemen aan het verkeer?*

3. Onderzoekopzet

Doelstellingen

De doelstellingen van dit onderzoek zijn:

- ▶ Wat zet mannelijke beginnende bestuurders aan om onder de invloed van alcohol deel te nemen aan het verkeer?
- ▶ Op welke wijze kan TeamAlert de uitkomsten van huidig onderzoek inzetten in het projectportfolio om het risicogedrag van jongeren terug te dringen en gewenst gedrag (het niet onder invloed van alcohol deelnemen aan het verkeer) positief beïnvloeden.

Onderzoeksdoelgroep

De onderzoeksdoelgroep voor dit onderzoek zijn mannelijke beginnende bestuurders van 18 tot en met 24 jaar die wel eens of met enige regelmaat onder de invloed van alcohol deelnemen aan het verkeer. Onderzoek toont aan dat het voornamelijk mannen zijn die onder invloed van alcohol deelnemen aan het verkeer (Ministerie van Infrastructuur & Milieu Rijkswaterstaat, 2018). Om deze reden zijn enkel mannen geselecteerd.

Onderzoeksmethode

De focus van dit onderzoek ligt op het achterhalen van onder andere de motivaties van mannelijk beginnende bestuurders die onder de invloed van alcohol deelnemen aan het verkeer. Er is daarom gekozen voor een kwalitatieve onderzoeksmethode om de doelstellingen te beantwoorden.

Wervingsprocedure

De werving van de onderzoeksdoelgroep heeft plaatsgevonden via het socialmediakanaal Facebook van stichting TeamAlert. Middels deze wervingsactie is een vragenlijst verspreid onder 900 jongeren. Van deze 900 jongeren hebben 87 jongeren de vragenlijst ingevuld. In deze vragenlijst werd op volgende criteria geselecteerd: demografische criteria, bezit rijbewijs/auto en de motieven om onder invloed van alcohol deel te nemen aan het verkeer (voor motieven zie probleemanalyse). In het totaal hebben er negen jongeren deelgenomen aan het focusgroeponderzoek. Deze zijn vervolgens op het kantoor van TeamAlert uitgenodigd op 12 maart en 8 april 2019 van 19.00 tot 21.00 uur. Van deze negen jongeren kwamen bij de focusgroep op 12 maart vijf jongeren en op 8 april vier jongeren. Deelnemers kregen na deelnamen een beloning van 25 euro.

Kenmerken responderen

Focusgroep 12 maart 2019

respon- dent	Leef- tijd	opleidings- niveau	Ik zal proberen te rij- den nadat ik gedron- ken heb	Voor mij is rijden nadat ik gedron- ken heb	Ik heb volledige controle over de auto nadat ik alcohol heb gedronken
1	21	Mbo	Waarschijnlijk	Makkelijk	Eens
2	19	Wo	Waarschijnlijk	Makkelijk	Eens
3	19	Mbo	Onwaarschijnlijk	Makkelijk	Eens
4	20	Mbo	Onwaarschijnlijk	Makkelijk	Eens
5	21	Mbo	Onwaarschijnlijk	Makkelijk	Eens

Focusgroep 8 april 2019

respon- dent	Leef- tijd	opleidings- niveau	Ik zal proberen te rij- den nadat ik gedron- ken heb	Voor mij is rijden nadat ik gedron- ken heb	Ik heb volledige controle over de auto nadat ik alcohol heb gedronken
1	22	Hbo	Onwaarschijnlijk	Makkelijk	Eens
2	20	Mbo	Waarschijnlijk	Makkelijk	Oneens
3	19	Vmbo	Waarschijnlijk	Makkelijk	Eens
4	20	Hbo	Onwaarschijnlijk	Makkelijk	Eens

Meetinstrumenten

- Vragenlijst selectie deelnemers: om een zo breed mogelijk palet aan inzichten te verzamelen zijn respondenten geselecteerd op basis van een vragenlijst. De vragenlijst is deels overgenomen vanuit de questionnaire uit *'Motivational factors underlying the intention to drink and drive in young male drivers'* (Marcil et al., 2001). Op deze wijze zijn de onderliggende motivationele factoren achterhaald. Op basis van de antwoorden is een gemêleerde groep deelnemers samengesteld. Daarnaast biedt de ingevulde vragenlijst aanknopingspunten voor het interview.
- Onderzoek: door middel van de focusgroep wordt gevraagd naar de ervaringen en belevingen van mannelijke beginnende bestuurders die onder invloed van alcohol deelnemen aan het verkeer. Over dit kwalitatieve vraagstuk is nog niet veel bekend, wat maakt dat de focusgroep een zeer geschikte methode is om informatie te verzamelen. Tijdens de focusgroep kunnen namelijk verdiepende inzichten worden verkregen via onderlinge interactie tussen de groepsleden van het groepsgesprek. Daarbij geeft het de mogelijkheid om waar nodig verheldering te vragen. Bovendien geeft een focusgroep de vrijheid in structurering betreft het stellen van vragen aan de deelnemers. Hierdoor kan ingegaan worden op voorkeuren, motieven en mogelijke oplossingen tijdens het focusgroepgesprek, wat de openheid van het gesprek stimuleert.
- Sensitizeboekje: in de focusgroepgesprekken is er gebruik gemaakt van een sensitizeboekje. Dit boekje bestaat uit een aantal opdrachten om de deelnemers aan het focusgroepgesprek te prikkelen over het thema 'deelnemen onder de invloed van alcohol in het verkeer'. De opdrachten zijn op papier uitgevoerd en boden later een opening voor het focusgroepgesprek. Deze opdrachten geven een gedetailleerder beeld van associaties over de locaties waar, wanneer en voor wie de jongeren het meest vatbaar zijn om onder de invloed van alcohol deel te nemen in het verkeer. Het sensitizeboekje voldoet aan meerdere doelen: het prikkelt de respondent om na te denken over het thema, het concretiseert het interview en het maakt het thema makkelijker bespreekbaar. De ingevulde opdrachten dienden als leidraad voor het gesprek tijdens het focusgroep gesprek.

Dataverwerking en Analyse

De focusgroepen zijn, met toestemming van de respondenten, opgenomen met behulp van een voicerecorder. Elke focusgroepsessie is na afloop getranscribeerd (uitgeschreven). Aan de hand van de checklist en de antwoorden van de respondenten zijn thema's bepaald. De antwoorden van de respondenten zijn vervolgens gelabeld op deze thema's. Aan de hand van deze labels zijn de meest voorkomende motivaties zichtbaar naar voren gekomen en de doelstellingen van dit onderzoek beantwoord.

Opvallendheden tijdens het onderzoek

Opvallend is dat jongeren bij de start van de focusgroep niet het achterste van hun tong laten zien. Zodra een van de jongeren een anekdote vertelt over het onder invloed van alcohol autorijden, ervaren de jongeren de focusgroep als veilig. Door deze veilige sfeer volgt een reeks aan verhalen van de jongeren waarbij het oogt: des te extremer het verhaal, des te trotser de jongeren zijn.

4. Resultaten:

Leeswijzer resultaten:

De gestelde deelvragen uit de probleemanalyse worden in het resultatenhoofdstuk beantwoord. Ieder antwoord bestaat uit een herhaling van de deelvraag, samenvatting van het antwoord en een toelichting die onderbouwd is met citaten uit de focusgroeponderzoeken. Als eerst volgen de deelvragen op basis van de theorie van gepland gedrag, vervolgens de theorie van ervaren kwetsbaarheid en ten slotte de deelvragen van de morele normen en het verleden gedrag.

4.1 Theorie van gepland gedrag:

4.1.1 De subjectieve norm

Deelvraag: *Op welke wijze spelen de verwachtingen van belangrijke anderen mee voor jonge mannen tussen de 18 en 24 jaar om onder de invloed van alcohol deel te nemen aan het verkeer?*

Samenvatting: De verwachting van mensen die de jongeren belangrijk vinden spelen mee in de beslissing van de jongeren om onder de invloed van alcohol deel te nemen aan het verkeer. De jongeren houden er rekening mee wie op welk moment wat voor verwachting uitsprekt.

Toelichting: Er zijn verschillende groepen mensen die jongeren belangrijk vinden, zoals familie, vrienden en collega's. Deze groepen hebben verschillende verwachtingen en hieronder wordt per groep toegelicht welke rol deze verwachtingen spelen.

Familie:

Ten eerste speelt de familie mee in de beslissing om onder invloed van alcohol deel te nemen aan het verkeer. Jongeren maken hier een onderscheid in de verwachting van de ouders samen, vader en moeder apart, broer en vriendin.

- De ouders samen keuren het onder invloed van alcohol deelnemen aan het verkeer strikt af. Dit geldt met name wanneer de ouders weten dat de jongeren alcohol nuttigen en daarna nog moeten rijden, bijvoorbeeld wanneer zij op bezoek zijn voor het avondeten en daarna nog naar huis zouden rijden. Enkele jongeren uit dit onderzoek geven aan rekening te houden met het oordeel van de ouders.
- De moeder alleen heeft impact op de beslissing van jongeren om niet onder invloed van alcohol deel te nemen aan het verkeer. Sommige jongeren uit het onderzoek geven aan dat dit oordeel van hun moeder ervoor zorgt dat zij zich recalcitrant opstellen. Het tegendraads opstellen zorgt ervoor dat de jongeren manieren zoeken om alcohol te drinken en te rijden en daarbij niet het oordeel van hun moeder te schenden.

“Als ik thuis drink dat geef ik gewoon de sleutels aan mijn vriendin, zij rijdt tot het einde van de straat en dan stap ik weer achter het stuur.”

- De jongeren uit dit onderzoek geven aan dat hun vader coulanter is en alcoholgebruik niet direct afkeurt wanneer de moeder niet aanwezig is. Het zijn volgens de jongeren ook de vaders die wel eens alcohol drinken en daarna autorijden. Dit geldt met name bij uit eten gaan en verjaardagsfeesten.
- De jongeren uit het onderzoek die een broer¹ hebben, geven aan dat hun broers vertrouwen hebben in hun rijvaardigheid. Dit vertrouwen krijgen de jongeren wanneer hun broer bij hen in de auto stapt nadat zij samen een avond op stap zijn geweest en gedronken hebben.

¹ De respondenten hadden allen geen zussen, vandaar dat deze motieven ontbreken.

- Hoe de vriendin tegenover drinken en rijden staat is ambivalent. Bij sommige jongeren keurt de vriendin alcoholgebruik in het verkeer strikt af, bij andere jongeren vindt de vriendin het goed. Dit laatste vindt met name plaats bij jongeren die samen met hun vriendin op stap gaan.

Vrienden:

Ten tweede zijn vrienden een groep waar de jongeren rekening mee houden. Volgens de jongeren uit het onderzoek keuren vrienden rijden onder invloed van alcohol alleen af zodra zij de bestuurder agressief vinden. De jongeren vinden dat agressie de rijstijl negatief beïnvloedt en ervoor zorgt dat de bestuurder onnodig risico's neemt. Dit geldt met name wanneer deze vrienden na een stapavond als passagier meerijden.

“Een van mijn beste vrienden was een beetje dronken en chagrijnig. Hij is toen in een boze bui met te veel drank op van Sneek naar Drachten teruggedren. We hebben toen wel als vrienden gezegd dat dit echt niet kan.”

Buurtgenoten:

Ten derde spelen de buurtgenoten eveneens mee in de beslissing om onder de invloed van alcohol deel te nemen aan het verkeer. Sommige jongeren uit het onderzoek geven aan dat de buurt meebepaalt of rijden onder invloed van alcohol geaccepteerd is of niet. Hierbij stellen deze jongeren dat in dorpen waar zijzelf vandaan komen, twee kampen zijn: een kamp voor- en een kamp tegen rijden onder de invloed van alcohol. Het is dan ook maar net waar je geboren bent of je onder de invloed van alcohol rijdt of niet. Dit in vergelijking tot steden waarvan de jongeren zeggen dat alcoholgebruik in het verkeer niet geaccepteerd wordt.

“Bij ons in het dorp wonen ook mensen die elke dag een half krat opdrinken. Zij rijden de gehele dag overal heen. Dat is normaal. Maar dat is echt zo. Bij ons in het dorp krijg je bij bepaalde mensen standaard een bier-tje.”

Ondanks de scheiding in deze twee groepen binnen de dorpen, leggen beide strenge sancties op zodra er door alcohol een verkeersongeluk plaatsvindt. Volgens de jongeren heeft dit grote sociale gevolgen. Het bewust zijn van deze gevolgen heeft echter geen invloed op de beslissing om onder invloed van alcohol deel te nemen aan het verkeer.

“Als er wat gebeurt dan ben je goed de sjaak. [...] ik kom zelf uit een dorp en als er dan bekend is dat je met te veel drank op een fietser hebt aangereden [...], dan kun je wel inpakken.”

Werkomgeving:

Ten vierde en als laatste speelt de werkomgeving volgens de jongeren mee in de beslissing om onder de invloed van alcohol deel te nemen aan het verkeer. Dit geldt voornamelijk als er alcohol wordt genuttigd op werk (borrels etc.). Hierbij wordt een onderscheid gemaakt tussen de verwachtingen van de werkgever en collega's. Hierbij geldt dat de verwachtingen van de werkgever leidend zijn in de beslissing om onder invloed van alcohol deel te nemen aan het verkeer.

- De regels van de werkgever bepalen of zij drinken en rijden op werk of niet. Zodra de jongeren weten dat de werkgever alcoholgebruik in het verkeer afkeurt en bestraft (bijvoorbeeld met ontslag), zijn de jongeren gedemotiveerd om onder invloed van alcohol te rijden.

“De directeur, stel die ziet me met collega's allemaal zuipen. En als je dan naar huis moet rijden, dan ben je de volgende dag al de sjaak.”

Wanneer de werkgever echter communiceert dat alcoholgebruik geen probleem is zullen de jongeren geen drempel ervaren om onder de invloed van alcohol deel te nemen aan het verkeer.

“Nou toen ik daar nog werkte, toen zopen we gewoon met zijn allen in het café een paar biertjes en dan ging iedereen weer naar huis met de auto. Dat was daar redelijk normaal.”

- Zoals hierboven omschreven is de verwachting van de werkgever leidend in de beslissing om onder de invloed van alcohol deel te nemen aan het verkeer. Wanneer de werkgever hier geen rol in speelt, speelt de mening van hun collega's mee in de beslissing om met te veel drank op achter het stuur

plaats te nemen. Collega's kunnen alcoholgebruik goed- of afkeuren. Wanneer collega's alcoholgebruik goedkeuren voelen de jongeren geen drempel om onder de invloed van alcohol deel te nemen aan het verkeer. Wanneer collega's dit afkeuren maakt het uit wie het zegt (sterkte vriendschapsband met collega) en of deze recht van spreken heeft (ervaring met alcoholgebruik in het verkeer).

“Ja een vaste collega die kan het helemaal niet hebben. De manier waarop hij het uitlegt van 'jongen dat moet je niet doen want als je remt en je klapt ergens achterop, die mensen heb ik onder het stuur zien zitten’.”

Zoals gezien in bovenstaand antwoord op deelvraag een, speelt de sociale omgeving een rol in de beslissing om al dan niet beschonken achter het stuur plaats te nemen. In de volgende deelvraag wordt gekeken welke attitudes jongeren zelf hebben ten aanzien van rijden onder de invloed van alcohol.

4.1.2 Attitude

Deelvraag: Welke attitudes hebben jonge mannen tussen de 18 en 24 jaar om onder de invloed van alcohol deel te nemen aan het verkeer?

Samenvatting: Er zijn drie attitudes die de jongeren hebben ten opzicht van rijden onder invloed van alcohol. In algemene zin, als reflectie op eigen gedrag en ten slotte de attitude op basis van eerdere ervaringen. Al deze attitudes kunnen van één persoon zijn en dus naast elkaar bestaan.

In algemene zin vinden alle jongeren rijden onder invloed van alcohol slecht. Sommige vinden zichzelf dan ook hypocriet. In tegenstelling tot de eerder benoemde attitudes, dragen eerdere ervaringen van sommige jongeren bij aan een positieve houding ten opzichte van rijden onder invloed: het uithalen van capriolen op de weg, niet gepakt worden door de politie en het delen van deze ervaring met je vrienden zorgen voor deze positieve attitude.

Toelichting: Er wordt een onderscheid gemaakt tussen drie attitudes. Deze zijn hieronder toegelicht.

Onder invloed rijden is slecht en hypocriet:

Alle jongeren uit dit onderzoek hebben een sterke mening: onder invloed van alcohol rijden is slecht. Jongeren hebben deze mening omdat ze het rijden onder invloed gevaarlijk vinden voor henzelf en voor anderen en omdat het dus niet bijdraagt aan de verkeersveiligheid.

“Rijden met alcohol op is slecht omdat de kans dat het fout gaat groter is dan dat je niet gedronken hebt.”

Enkele jongeren geven hierbij aan dat wanneer ze onder invloed gereden hebben zich hypocriet te voelen. De jongeren ervaren een duidelijke tegenstrijdigheid met bovenstaande attitude en hun eigen gedrag. Wanneer hierover gesproken wordt, geven de jongeren wel alles binnen hun macht te doen om onder de invloed van alcohol veilig deel te nemen aan het verkeer.

“Eigenlijk zijn we gewoon heel hypocriet. We zeggen dat het eigenlijk niet kan, maar we doen het allemaal wel. [...] ik hou wel in de gaten of dat ik nooit te ver ga.”

Onder invloed rijden is leuk:

In tegenstelling tot bovenstaande attitudes is de laatste attitude positief tegenover rijden onder invloed van alcohol. Dit komt omdat zij positieve ervaringen hebben met rijden onder invloed van drank. De volgende drie redenen dragen hieraan bij: omdat je door alcohol het uithalen van capriolen intenser beleeft, het spannend is omdat er de kans bestaat gepakt te worden door de politie en ten slotte doordat je deze ervaringen kunt delen met je vrienden die bij je zijn. Iedere reden wordt hieronder toegelicht.

- Ten eerste geven de jongeren aan dat met alcohol op autorijden leuk is omdat alcohol ervoor zorgt dat de ervaring van het stunts en het nemen van risico's intenser wordt ervaren. Naast deze positieve ervaring geven enkele jongeren ook aan dat ze juist meer risico's durven te nemen doordat zij onder de invloed zijn van drank.

“Ik ga wel lomper rijden en lomper sturen. [...] Het is meer het spelen met de auto. Als je toch de eerste afslag moet hebben, dat je de auto dan even omgooit. Zulke dingen...”

- Ten tweede vertellen de jongeren goed te beseffen dat er een kans bestaat gepakt te worden door de politie wanneer zij onder invloed van drank deelnemen aan het verkeer. Deze jongeren geven aan te weten wat de gevolgen zijn wanneer de politie hen zou aanhouden: boetes, hogere verzekeringskosten en een strafblad. De kans gepakt te worden zorgt voor spanning. De ontlasting van de spanning wanneer zij niet aan de kant gezet worden door de politie, draagt bij aan de positieve houding ten opzichte van drankgebruik in het verkeer.

“Ja het maakt het wel spannend. Ik had een keer 7 km een politieauto achter me. Het verdient geen schoonheidsprijsje. De kans was groot dat ik gepakt werd. Maar toch he, die spanning en die kick [...] op dat moment wel heel lekker die kick.”

- Ten derde geven de jongeren aan dat wanneer zij bovenstaande ervaringen kunnen delen met vrienden, dit bijdraagt aan de kick en aan de positieve houding ten opzichte van het onder de invloed van alcohol deelnemen aan het verkeer.

“Ja, de adrenaline die erbij vrijkomt. Een vriend van mij schiet ineens tussen twee auto's door. Ik keek zo in mijn achteruitkijkspiegel en dacht, huh, hoe heeft hij dat nou voor elkaar gekregen? Dus ik belde hem gelijk. Het was alleen maar lachen.”

Zoals besproken in paragraaf een en twee speelt dus de omgeving, maar ook de eigen houding mee in de beslissing om beschonken achter het stuur te gaan zitten. Naast deze twee factoren speelt ook mee hoe bekwaam de jongeren zichzelf inschatten om onder invloed van alcohol deel te nemen aan het verkeer. Deze deelvraag wordt beantwoord in volgend hoofdstuk met als titel: Waargenomen gedragscontrole.

4.1.3 Waargenomen gedragscontrole

Deelvraag: *Hoe bekwaam schatten de jongeren tussen de 18 en 24 jaar zichzelf in om onder de invloed van alcohol deel te nemen aan het verkeer?*

Samenvatting: Jongeren maken een inschatting over hoe bekwaam ze zichzelf vinden om met alcohol op te gaan autorijden. Deze inschatting wordt bepaald door drie factoren.

Ten eerste is het keuzemoment waarop jongeren beslissen om te drinken en rijden bepalend in deze inschatting. Zo maakt iemand met alcohol op, in vergelijking met iemand zonder alcohol op, een andere inschatting over zijn bekwaamheid om te rijden. Ten tweede maken de jongeren een inschatting over hun eigen rijvaardigheden wanneer zij alcohol op hebben. De jongeren beoordelen deze rijvaardigheid op basis van hun concentratievermogen, fysieke conditie, zelfverzekerdheid en hun eigen grenzen aangaande achter het stuur stappen met drank op. Ten derde maken de jongeren een inschatting over wat ze allemaal onderweg kunnen tegenkomen om op de plaats van bestemming te geraken. Naast deze drie factoren geven de jongeren aan welke alternatieven zij zelf als haalbaar zien in plaats van beschonken deelnemen aan het verkeer.

Toelichting: Om een duidelijk beeld te geven van hoe de jongeren tot deze drie factoren komen, wordt er per factor een toelichting gegeven. Citaten uit het focusgroeponderzoek zullen de tekst onderbouwen.

Het keuzemoment:

Of de jongeren zichzelf in staat voelen om onder invloed van alcohol te rijden, is afhankelijk van het keuzemoment. Zo kunnen jongeren bewust of onbewust de keuze maken om dronken achter het stuur te stappen. Tenslotte zijn er ook jongeren die aangeven zowel wel bewust als onbewust deze keuze te maken. De drie omschreven keuzemomenten worden hieronder verder toegelicht.

- Bewuste keuze: Het bewust kiezen om dronken achter het stuur te stappen kan voor of na het nuttigen van alcohol worden gemaakt. Deze keuze kunnen jongeren als makkelijk of moeilijk ervaren. De jongeren die voorafgaand aan het drinken kiezen om te rijden, geven aan dit een makkelijke keuze te vinden. Het komt volgens hen voort uit gewoontegedrag. De jongeren die pas na het drinken van alcohol beslissen om te gaan rijden ervaren dit als een moeilijke keuze. Zij denken na over de mogelijke consequenties van het rijden onder invloed van alcohol. De jongeren geven aan toch deze moeilijke keuze te maken omdat er geen ander alternatief was.

“We konden toen niet op een andere manier daar komen. Dat was niet de makkelijkste beslissing die ik ooit heb gemaakt ofzo. Het was wel een moeilijke keuze, op dat moment was ik me wel bewust van de consequenties die er zijn.”

- Onbewuste keuze: Enkele jongeren geven aan niet bewust bezig te zijn met de hoeveelheid alcohol die zij drinken alvorens zij de auto in stappen. De jongeren beseffen pas in de auto of achteraf dat ze te veel gedronken hebben.

“Meestal ga je ergens heen en dan denk je: ‘ik pak er maar één of twee’, maar dan wordt het toch heel gezellig. Heb ik toch iets meer bier op dan dat ik dacht.”

- Zowel bewust als onbewuste keuze: Sommige jongeren zeggen wel eens Bob te zijn, dit is een bewuste keuze. Deze jongeren drinken niet op dat moment omdat ze zich verantwoordelijk voelen voor de passagiers. De jongeren maken deze beloften aan hun vrienden en houden zich eraan.

“Ja, als ik van tevoren zeg van ‘hee ik ga Bobben’, dan vind ik het niet fijn om daarna te drinken.”

Wanneer de jongeren hun taak als Bob hebben volbracht en de passagiers veilig thuis zijn, vervalt dit verantwoordelijkheidsgevoel. Er zijn immers geen passagiers meer. Mocht de Bob op dat moment bij de laatste passagier drank aangeboden krijgen dan ervaart hij geen drempel om te drinken. Op dat moment is hij, zoals beschreven bij ‘onbewuste keuze’ zich niet bewust van de hoeveelheid alcohol die hij drinkt.

“Je brengt dan iemand mee naar huis of iemand thuis en dan drink ik wel een paar biertjes.”

Inschatting over de eigen rijvaardigheid:

Naast het keuzemoment speelt ook de inschatting over hun eigen rijvaardigheden een rol om onder invloed van alcohol deel te nemen aan het verkeer. Deze inschatting van rijvaardigheid wordt aan de hand van hun concentratievermogen, de fysieke conditie, de zelfverzekerdheid en hun eigen grens aangaande het onder invloed van alcohol rijden gevormd.

Ten eerste geven de jongeren geven aan dat het concentratievermogen meespeelt in hoe goed je met drank op kunt rijden. De mate van concentratie is volgens de jongeren een bewuste keuze waar je zelf invloed op hebt. Je kiest er zelf voor om je bewust wel of niet goed te concentreren op de weg. Ongeacht de keuze doen jongeren dit met het idee de eigen veiligheid te vergroten. Beide manieren van concentreren worden hieronder geadviseerd.

- Bewust hoge concentratie: Enkele jongeren geven aan dat wanneer ze gedronken hebben, er bewust voor te kiezen om zich goed te concentreren op de weg. Een hogere concentratie wordt door deze jongeren ervaren als meer controle over het voertuig. Het hebben van controle over de auto vergroot de verkeersveiligheid volgens de jongeren.

“Ja, je bent denk ik meer gecontroleerd bezig op een geforceerde manier. Je weet dat je drank op hebt, dus het kan anders wezen. Hierdoor ga je er ook meer op letten. Ik denk dat je controle automatisch hoger is.”

- Bewust lage concentratie: Sommige jongeren kiezen, in tegenstelling tot hierboven omschreven, ervoor om zich juist niet bewust te concentreren op de weg. Deze jongeren geven aan dat wanneer zij zich gaan concentreren, het fout gaat. Het verstoort als ware een automatisch proces. De jongeren vergelijken het met ademen: wanneer je jezelf bewust concentreert op het ademen, wordt het raar en gaat het fout.

“Als je je gaat focussen op je ademhaling van: ‘nu moet ik inademen, en nu moet ik uitademen’, dan gaat het helemaal fout. Het kan zijn dat je gewoon geen lucht meer krijgt. Heel veel dingen zoals autorijden heb ik zoveel gedaan, dat voelt als tweede natuur. Als je erover gaat nadenken dan gaat het fout.”

Ten tweede speelt de fysieke conditie van de jongeren mee. Alle jongeren geven aan dat de inschatting om te gaan rijden onder de invloed van alcohol samenhangt met hoe zij lichamelijk voelen. De jongeren geven hierbij aan dat des te beter zij zichzelf lichamelijk voelen, des te hoger ze zichzelf inschatten om onder invloed van alcohol te gaan autorijden. Het lichamelijk goed voelen hangt volgens de jongeren samen met volgende vier punten:

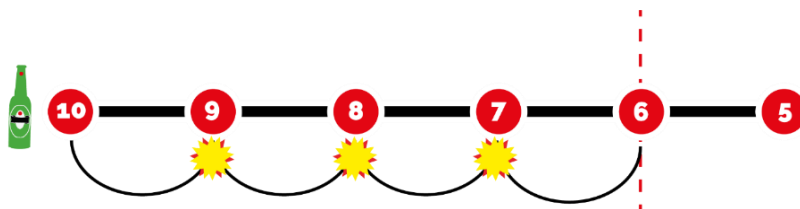
- Hoeveel alcoholische dranken zijn genuttigd
- Hoe goed de nacht en week ervoor geslapen is
- Hoe goed er gegeten is van tevoren
- Hoe lang geleden het laatste alcoholische drankje is gedronken

“Ja wij drinken met de vriendengroep ook wel een kratje, twee kratjes de man. Maar dat is om zes uur 's avonds. Dan beginnen we en gaan we door tot een uur of vier, vijf. Maar ik zou dan nooit rijden. Kijk vijf of zes [...] dan zorg ik wel dat er veel tijd tussen zit en dat ik dan maar een of twee per anderhalf uur drink.”

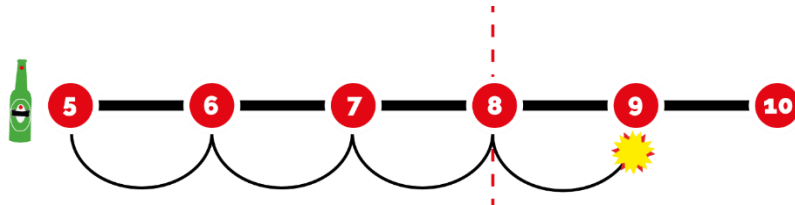
Ten derde stellen de jongeren dat hoe zekerder je jezelf voelt, des te bekwaamer je bent als bestuurder en dus minder kans hebt op een ongeluk. Hierbij duidt ‘*jezelf zeker voelen*’ op het gevoel controle te hebben over de auto en zonder ongemakkelijk emoties veilig je eindbestemming te kunnen bereiken.

Als vierde en als laatste geven alle jongeren aan een grens te hebben waarbij ze zeggen ‘*met zoveel alcohol op stap ik niet meer in de auto*’. Deze grens wordt bepaald door de ervaringen die de jongeren hebben met het rijden onder de invloed van drank. Er zijn twee manieren waarop jongeren deze grens bepalen. Beiden worden hieronder uitgelicht en geïllustreerd.

- Van fouten leren: Deze jongeren bepalen hun grens door te experimenteren met het rijden onder invloed van alcohol en de grens indien nodig naar beneden bij te stellen. Jongeren stellen deze grens bij zodra het fout gaat. Gaat het dan wederom fout, dan wordt de grens opnieuw naar beneden bijgesteld. Dit gebeurt net zo lang tot het wel goed gaat om met alcohol achter het stuur te stappen. Bijvoorbeeld: ik rij met tien bier op en maak blikshade. Op dat moment wordt de grens bijgesteld naar negen bier. Gaat dit wederom fout dan zal de grens worden aangepast naar acht bier. Dit gaat door totdat rijden onder invloed van alcohol goed gaat.



- Tegen de lamp lopen: Deze jongeren bepalen hun grens door stapsgewijs het alcoholgebruik te laten toenemen. Zolang de ervaring van het rijden onder invloed van alcohol positief is, zal de bestuurder een volgende keer geen drempel ervaren om met meer alcohol op achter het stuur te stappen. Dit gaat goed tot dat de jongeren tegen de lamp lopen en een ongeluk maken. Op dat moment is de grens bepaald en zullen de jongeren niet meer deze hoeveelheid alcohol drinken en de grens naar beneden bijstellen.



De omstandigheden:

Zoals beschreven hebben het keuzemoment en de inschatting over de eigen rijvaardigheden invloed op de inschatting over de bekwaamheid om beschonken achter het stuur te stappen. Naast deze twee factoren spelen ten slotte ook de situationele factoren mee in de inschatting over hun bekwaamheid. Deze worden hieronder uitgelicht.

- De eigen auto: Volgens de jongeren zorgt het rijden in hun eigen auto ervoor dat ze zich meer bekwaam voelen om beschonken deel te nemen aan het verkeer, dan wanneer ze in een vreemde auto gaan rijden. Ze zeggen dat de ervaring van het vele rijden met het voertuig bijdraagt aan het gevoel van controle en bekwaamheid.
- De wegomstandigheden: De jongeren houden rekening met factoren die van invloed zijn op hun eigen veiligheid zoals de breedte van de weg, of er bomen naast de weg staan en of je tegenliggers met tegenlicht kunt verwachten. De jongeren geven aan langzamer te rijden wanneer ze te maken krijgen met deze factoren om zo alsnog het gevoel van controle te behouden en zichzelf als bekwaam te bestempelen als beschonken bestuurder.

“Als ik weet dat ik tegenlicht kan verwachten en het is bij een smalle weg. Dan zou ik ook wel niet drinken of echt heel langzaam rijden als er een auto aankomt.”

- De bekendheid met de terugweg: Zoals blijkt uit bovenstaand citaat is de inschatting van bekwaamheid eveneens afhankelijk van hoe bekend je bent met de terugweg. Volgens de jongeren zorgt de bekendheid met de route ervoor dat ze meer controle ervaren. Dit komt omdat ze meer kennis hebben van de route en weten juist te anticiperen op verschillende wegomstandigheden.

“Als ik de weg ken, dan kan ik in principe mijn ogen dicht doen. Ik weet dan waar de bocht ongeveer zit en wanneer ik moet afremmen bij bijvoorbeeld een kuil. Dat vind ik fijn om te weten [...] dan kan ik er alvast rekening mee houden tijdens het rijden dat ik mijn gas los kan laten.”

- De weersomstandigheden: De jongeren maken een inschatting of er voldoende zicht is om te rijden. Wanneer er beperkt zicht is door regen of mist, dan is dit van invloed op hun eigen veiligheid en voelen de jongeren zich niet meer bekwaam om met een slok op achter het stuur te zitten. Enkele jongeren geven hierbij aan niet meer te gaan rijden.

“Stel nou eens dat het mistig is, nadat ik een avondje heb gedronken [...] dan ga ik in mijn kofferbak liggen.”

- De verkeersdeelnemers: De jongeren maken een inschatting over wie ze in het verkeer gaan tegenkomen op de terugweg. Hierbij trachten de jongeren zoveel mogelijk verkeersdeelnemers te mijden om de veiligheid te waarborgen, dit geldt met name voor zwakkere verkeersdeelnemers zoals fietsers en voetgangers. Wanneer jongeren inschatten weinig verkeer tegen te komen, voelen zij zichzelf bekwaam om beschonken deel te nemen aan het verkeer.

*“Fietzers vanuit dorpen: die halen nog wel eens gekke streken uit met de fiets en dan moet je wel goed op-
letten bij ons.”*

- De duur van de rit: Bij een korte rit voelen de jongeren zich meer bekwaam om onder de invloed van alcohol deel te nemen aan het verkeer dan wanneer ze lang in de auto moeten zitten.
- De aanwezigheid van passagiers: Op twee manieren speelt de aanwezigheid van passagiers een rol²:
 - De passagier kan dienen als extra controle om onder invloed van alcohol te rijden. Enkele jongeren geven aan altijd te verifiëren bij de passagier of hun eigen inschatting van bekwaamheid om onder de invloed van alcohol te gaan rijden klopt.

“Mijn vriendin is er bij mij altijd bij en mocht zij zeggen van: ‘ik wil niet dat je gaat rijden’, waar het dan ook aan ligt, ik doe het niet.”

- De passagier dient als excuus om onder invloed van alcohol te rijden. Een enkeling uit het onderzoek geeft aan dat hij, ondanks dat hij zelf vond niet meer te kunnen rijden, toch zijn zieke vriend naar huis bracht. Dit gaf hem het excuus om sigaretten te halen en onder invloed te rijden.

“Ik heb wel eens iemand thuisgebracht, die was ziek [...] dan denk ik: ‘ja ik breng hem wel even’. Moest langs een benzinepomp, sigaretten halen, doe ik dat mooi in een keer. Eigenlijk hoeft dat helemaal niet maar ja. En dan denk ik bij mijn eigen: ‘kut, dat had ik niet moeten doen’.”

Beschikbaarheid van alternatieven:

Naast de beslissing om onder invloed van alcohol achter het stuur te stappen, speelt ook de beschikbaarheid tot een alternatieve vervoerswijze een rol. Tenslotte wordt gekeken welke factoren volgens de jongeren van invloed zijn op de bereidheid tot het gebruik van dit alternatief.

Volgende alternatieven worden besproken:

- | | |
|-------------------------|-----------------------------|
| ➤ De auto laten ophalen | ➤ Een Bob hebben |
| ➤ De taxi nemen | ➤ Blijven slapen bij iemand |

“Samen afstemmen van: ‘goh, vind je het niet erg om te rijden of...?’ Dat dat wel een beetje duidelijk is. Dat als er bijvoorbeeld een feestje is van een vriendin van haar, dat ik dan wel mee ga en rijd. En als er een feestje is van een kameraad van mij, dat zij dan rijdt.”

De bereidheid tot het gebruik van deze alternatieven:

De bereidheid tot het gebruik van deze alternatieven hangt volgens sommige jongeren af van de volgende punten.

- De prijs en afstand tot de slaapplek: de jongeren vinden taxi's snel te duur, dit geldt ook voor hotels en hostels. Zodra de afstand te overzien is, zijn taxi's goedkoop. Alleen geniet op zo'n moment de fiets als alternatief de voorkeur. Mochten de taxi's of hotels goedkoper zijn, dan zouden de jongeren meer gemotiveerd zijn hier gebruik van te maken.
- Tijdig weten dat er wordt gedronken: het merendeel van de jongeren geven aan dat zij vaak tijdens bezoek bij vrienden onverwachts alcohol drinken. Deze vrienden hebben volgens de jongeren vaak niets anders in huis dan alcohol. Het tijdig weten dat er gedronken wordt, motiveert de jongeren om op zoek te gaan naar een alternatief.

² Hoe de jongeren tot de keuze komen om een passagier mee te nemen wordt in het laatste hoofdstuk extra toegelicht.

- Het tijdstip waarop ze naar huis gaan: een kleine groep van de jongeren zegt geen beroep te willen doen op ouders om henzelf en de auto op te halen. Dit komt omdat de ouders slapen en ze hen niet willen storen. Overdag ervaren de jongeren deze drempel niet.

“Voor mij wel denk ik. Als ik overdag heb gedronken dan ga ik niet in de auto stappen, dan bel ik wel iemand. Dan is iedereen wel wakker.”

- De inschatting of ze nog kunnen rijden: jongeren geven aan dat des te minder zij zichzelf inschatten als capabele chauffeur, des te meer zij geneigd zijn gebruik te maken van eerder genoemde alternatieven.

Bovenstaande inschatting wordt mede bepaald door de mate waarin jij je als bestuurder kwetsbaar voelt in het verkeer. Dit wordt in volgende hoofdstuk beschreven.

4.2 De ervaren kwetsbaarheid

4.2.1 Mentale kwetsbaarheid

Deelvraag: *Op welke manier beoordelen jonge mannen tussen de 18 en 24 jaar de kans zelf en de kans van anderen om slachtoffer te worden door onder de invloed van alcohol deel te nemen aan het verkeer?*

Samenvatting: Jongeren beoordelen de eigen kans op een ongeluk door henzelf te vergelijken met de kans dat anderen een verkeersongeluk krijgen. Hierbij schatten de jongeren de kans op een ongeluk lager of hetzelfde in als bij een ander of juist dat de kans bij een ander op een ongeluk groter is.

Toelichting: Per vergelijking die de jongeren maken wordt een verdieping gegeven.

Minder kans op een ongeluk dan een ander:

Enkele jongeren zijn van mening dat zijzelf minder kans hebben op een ongeluk in vergelijking tot een ander. Dit baseren de jongeren op basis van twee argumenten.

- Het idee minder kans te maken op een ongeluk komt omdat ze volgens henzelf beter tegen alcohol kunnen dan een ander en ervaren zijn in het beschonken rijden.

“In principe voel ik me na tien bier net zo lam als iemand die bijna nooit drink na drie bier [...]. Als je vaak dronken rijdt dan weet je misschien dat je één oog dicht moet houden maar goed.”

- De jongeren geven aan meer rijervaring te hebben dan een ander en hierdoor dus meer bekwaam zijn als (beschonken) bestuurder.

“Ik denk eerlijk gezegd, ik denk in principe van wel. [...] ik heb het idee dat omdat ik eigenlijk elke dag op de weg zit, dat ik in principe beter rij dan de meeste vrienden van mij.”

Evenveel kans op een ongeluk dan een ander:

Sommige jongeren geven aan net zoveel kans te hebben op een ongeluk als een ander, mits beiden normaal rijden.

“Ik denk dat voor iedereen de kans ongeveer even groot is. Als jij gewoon je rijbewijs hebt en je rijdt gewoon normaal dan is voor iedereen het risico even groot.”

Anderen hebben een vergrote kans op een ongeluk:

De overige jongeren geven aan dat andere jongeren een vergrote kans hebben op een ongeluk in vergelijking met henzelf. Dit komt omdat anderen volgens hen niet goed kunnen autorijden.

“Ja, kijk! Sommige kunnen gewoon echt niet rijden, gewoon nuchter al niet.”

De inschatting om kans te maken op een ongeluk wordt dus bepaald door zichzelf te vergelijken met anderen. Om de ervaren kwetsbaarheid te bepalen speelt, naast deze inschatting, ook de inschatting mee hoe gewond zij zouden raken mochten zij in een ongeluk hebben. Dit wordt in komende hoofdstuk uitgelegd.

4.2.2 Fysieke kwetsbaarheid:

Deelvraag: *Op welke manier beoordelen jonge mannen tussen de 18 en 24 jaar de kans zelf en de kans van anderen om lichamelijk letsel op te lopen door onder de invloed van alcohol deel te nemen aan het verkeer?*

Samenvatting: De beoordeling fysiek letsel op te lopen door beschonken deel te nemen aan het verkeer, maken jongeren door zichzelf te vergelijken met de inschatting dat anderen in deze situatie lichamelijk letsel oplopen. De jongeren geven aan dat zijzelf minder of dezelfde kans hebben op fysiek letsel wanneer zij met te veel drank op achter het stuur gaan zitten.

Toelichting: Jongeren verschillen van mening over de kans op fysiek letsel in vergelijking met anderen:

Minder kans op fysiek letsel dan een ander:

Een paar jongeren melden dat zij minder fysiek letsel hebben als zij betrokken zijn bij een ongeluk. Dit geldt volgens de jongeren voor zowel een nuchtere als beschonken toestand. Sommige jongeren denken gemiddeld fysiek sterker te zijn dan een ander en hierdoor minder fysiek letsel hebben bij een verkeersongeluk.

“Ik heb altijd vechtsporten gedaan en zwaar getraind en ik ben ook altijd net even wat sterker dan de rest op het werk [...] ik heb het gevoel dat ik wel beter wat zou kunnen hebben dan sommige anderen.”

Daarnaast vertellen ze dat wanneer je dronken bent en een verkeersongeluk meemaakt minder kans hebt op lichamelijk letsel.

“Ze zeggen toch wel dat degene die het meeste heeft gedronken minder ernstige verwondingen krijgt omdat je spieren wat slapper zijn.”

Evenveel kans op fysiek letsel dan een ander:

Enkele jongeren zeggen dat je als bestuurder niets te zeggen hebt over de fysieke krachten die bij een ongeluk komen kijken. Je hebt om deze reden niet meer of minder fysiek letsel dan een ander bij een ongeluk.

“Ik vind het wel grappig want ik heb met mijn kop op het stuur gelegen. Ik heb ooit een wenkbrauw piercing gehad, dat de afdruk in het stuur stond. Dan kun je je eigen niet vasthouden [...] Ja, niet meer dan de rest denk ik.”

De twee vorige deelvragen tonen dus aan dat de inschatting op de kans van een ongeluk en letsel meespelen in de beslissing om beschonken achter het stuur te stappen. Om de ervaren kwetsbaarheid volledig in kaart te brengen, is het belangrijk ook te kijken hoe jongeren met kritiek van anderen omgaan. Dit wordt geduid in onderstaand stuk.

4.2.3 Interpersoonlijke kwetsbaarheid:

Deelvraag: *Op welke wijze nemen jonge mannen tussen de 18 en 24 jaar kritiek mee van anderen over het onder invloed van alcohol deelnemen aan het verkeer.*

Samenvatting: Of kritiek van anderen wordt meegenomen in de beslissing om beschonken achter het stuur te gaan zitten, hangt af van wie en hoe het wordt gezegd.

Toelichting: Kritiek van anderen accepteren of negeren hangt samen met wie en hoe het wordt gezegd. Beide factoren worden hieronder beschreven.

Wie kritiek geeft:

De jongeren accepteren enkel kritiek van mensen die dicht bij hen staan en zelf niet rijden onder invloed van alcohol. Met niet onder invloed van alcohol rijden verstaan zij hier 0% alcohol op.

“Ja er kan wel een random wijsneus tegen je lopen lullen, ja dan kan die gelijk hebben maar dan heb je gewoon geen zin om toe te geven.”

Hoe kritiek wordt gegeven:

Of kritiek wordt geaccepteerd hangt ook af van op welke wijze deze wordt gegeven. De jongeren geven aan dat wanneer een naaste kritiek geeft, er ook aanvullend een oplossing geformuleerd moet worden.

“Als het gegronde feedback is, waar ik wat mee kan, absoluut. Maar als ik niet zie waar het op gebaseerd is of wat uit de lucht gegrepen is, dan kan ik er niks mee. Want ik hou van opbouwende kritiek want daar kan je van leren.”

De ervaren kwetsbaarheid van jongeren geeft een beter beeld van waarop jongeren de beslissing maken om onder invloed van alcohol deel te nemen aan het verkeer. Daarnaast is het van belang om te kijken naar wat voor morele normen de jongeren hebben ten aanzien van rijden onder invloed van alcohol. Dit wordt in volgend hoofdstuk beschreven.

4.3 Morele normen

Deelvraag: Welke persoonlijke gevoelens en percepties hebben jonge mannen tussen de 18 en 24 jaar die onder de invloed van alcohol deelnemen aan het verkeer?

Samenvatting: De jongeren verschillen van elkaar in hun gevoelens en percepties ten aanzien van rijden onder invloed van drank. Of het beschonken rijden als moreel on-, of aanvaardbaar wordt bestempeld is afhankelijk vanuit welke optiek jongeren naar rijden onder invloed van alcohol rijden kijken.

Jongeren vinden rijden onder invloed van alcohol in het algemeen moreel onaanvaardbaar. Omdat zijzelf wel beschonken rijden zeggen ze dat dit aanvaardbaar is onder bepaalde omstandigheden. Deze perceptie vervalt de dag nadat zij beschonken gereden hebben. Dan voelen de jongeren zich schaamtevol, ongevoelig en laconiek en bestempelen zij rijden onder invloed als volledig moreel onaanvaardbaar.

Toelichting: Een moreel oordeel kan op de dag van het rijden onder invloed gemaakt worden, maar ook de dag erna. Deze worden hieronder besproken.

Moreel oordeel op de dag zelf van het rijden onder invloed:

Rijden onder invloed vinden de jongeren moreel onaanvaardbaar. Tegengesteld geven de jongeren aan dat rijden onder invloed wel moreel aanvaardbaar is zodra je als bestuurder rekening houdt met bepaalde situatonele factoren, zoals beschreven bij ‘waargenomen gedragscontrole’.

“Ja we zijn achterbaks, want we weten allemaal dat het niet goed is, we weten allemaal dat het niet hoort en toch doen we het.”

Moreel oordeel de dag na het rijden onder invloed van alcohol:

De dag nadat zij beschonken gereden hebben, bestempelen ze hun gedrag als moreel onaanvaardbaar. De jongeren verschillen in hoe zij zichzelf op dat moment voelen: schaamtevol, ongevoelig en/of laconiek. Een deel van de jongeren zegt zich te schamen en dom te voelen de dag nadat ze gedronken en gereden heeft. Ze bestempelen zich zo omdat ze een eigen grens zijn overgegaan waar ze op dat moment nog niet bewust van waren.

“De dag erna vond ik het gewoon dom van mezelf.”

Sommige jongeren denken zolang beschonken rijden goed gaat, hier niet bij stil te staan. De ervaringen uit het verleden zijn voor hen het bewijs dat je prima onder invloed van alcohol kan rijden. Wel geven de jongeren aan dat ze een eerste keer beschonken rijden spannend vonden. Dit gevoel vervaagt naarmate ze vaker onder invloed van drank hebben deelgenomen aan het verkeer. Zij worden hier ongevoelig voor.

“Maar ja, ik denk dat de meeste dat wel hebben: als het goed gaat, gaat het goed. Dan sta je er eigenlijk niet meer bij stil denk ik.”

Enkele jongeren vinden het onnodig om de dag nadat zij beschonken deelgenomen hebben aan het verkeer hierover na te denken. Het heeft geen zin om er over na te denken omdat ze de keuze al hebben gemaakt, hun eigen grens zijn overgegaan en tot nu toe enkel positieve ervaringen hebben. Zij staan er laconiek tegenover drinken en rijden. Mochten ze toch erover nadenken dan keuren zij hun eigen gedrag af.

“Het heeft voor mij niet de prioriteit om daar de dag erna nog over na te denken.[...] ik het niet normaal, maar het moment het moet ja. Je denkt toch van ‘het valt vast wel mee, komt wel goed!’”

Concluderend geeft het besproken hoofdstuk de verschillende percepties en gevoelens weer gericht op het rijden onder invloed van alcohol. In het volgende hoofdstuk van de resultaten wordt gekeken op welke wijze ervaringen uit het verleden meespelen in de beslissing om opnieuw onder invloed van alcohol achter het stuur plaats te nemen.

4.4 Verleden gedrag

Deelvraag: *Op welke wijze spelen de ervaringen uit het verleden een rol in de beslissing van jonge mannen tussen de 18-24 jaar om opnieuw onder de invloed van alcohol deel te nemen aan het verkeer?*

Samenvatting: Een positieve of negatieve ervaring met beschonken rijden bepaalt of de jongeren opnieuw de beslissing maken om met alcohol op achter het stuur te zitten. Een positieve ervaring verlaagt de drempel om beschonken te rijden, het is immers altijd goed gegaan. Bij een negatieve ervaring spelen twee factoren mee. Ten eerste wie het ongeluk meemaakt en ten tweede of er sprake is van enkel blikshade of ook lichamelijk letsel.

De jongeren geven hierbij aan niet meer onder invloed van alcohol te rijden wanneer een ander door hun toedoen lichamelijk letsel oploopt.

Toelichting: Hieronder wordt in kaart gebracht welke ervaringen van invloed zijn op de beslissing om wel of niet opnieuw beschonken deel te nemen aan het verkeer.

Jongeren leren door de ervaringen uit het verleden en baseren hierop de beslissing om al dan niet opnieuw beschonken deel te nemen aan het verkeer. Er wordt een onderscheid gemaakt in ervaringen die bevestigen en ontkrachten dat rijden met alcohol op goed gaat. Beiden worden hieronder beschreven.

Bevestigende ervaring dat rijden onder invloed van alcohol kan:

De jongeren geven aan dat iedere positieve ervaring van rijden onder invloed van alcohol de drempel verlaagt om dit in de toekomst opnieuw te doen. Onder een positieve ervaring verstaan jongeren het veilig op de plek van bestemming komen en geen boetes ontvangen.

Ontkrachtende ervaring dat rijden onder invloed van alcohol kan:

De jongeren zeggen dat een ongeluk onder bepaalde condities bijdraagt aan de beslissing om niet meer onder invloed van alcohol deel te nemen aan het verkeer. Deze worden hieronder beschreven.

- Enkele jongeren geven aan dat wanneer zij een ongeluk hebben gehad met blikshade, opnieuw de beslissing maken om beschonken achter het stuur te stappen. Deze beslissing zou volgens de jongeren veranderen wanneer er door toedoen van de jongeren zelf een ander persoon gewond raakt. De jongeren geven aan dan niet meer onder invloed van alcohol deel te nemen aan het verkeer. Wanneer zijzelf letsel oplopen zeggen de jongeren na enige tijd wederom onder invloed van alcohol te rijden.

“Ja, het is wel raar eigenlijk maar als ik een ongeluk heb veroorzaakt dan neem ik nooit meer de beslissing om dronken achter het stuur te stappen.”

- Ten tweede is wie het ongeluk meemaakt (zijzelf of anderen) van invloed op de beslissing om al dan niet opnieuw beschonken achter het stuur te stappen. Wanneer zichzelf een ongeluk meemaken dan stellen de jongeren hun eigen grens bij³. Wanneer anderen een ongeluk meemaken geven de jongeren aan voor enige tijd minder gemotiveerd te zijn om met alcohol op de auto in te stappen. Hierbij geldt: des te belangrijker de persoon is, des te langer hij nuchter rijdt.

Opvallend is dat ervaringen van anderen wel van invloed zijn op de omstandigheden waarin de jongeren onder invloed van alcohol rijden. Zo geeft een jongere aan nooit meer beschonken deel te nemen aan het verkeer met passagiers in de auto.

“Ik neem gewoon nooit mensen mee want bij mijn oom is [...] één overleden. De bestuurder en de bijrijder die zijn een robot geworden. Die kunnen gewoon helemaal niks meer [...]. Dus dat is voor mij de reden dat ik geen mensen meeneem.”

Concluderend is het type ongeluk (blikshade of lichamelijk letsel) en wie het ongeluk meemaakt (de jongeren zelf of een ander) van invloed zijn op de beslissing om opnieuw beschonken achter het stuur te stappen. Hierbij valt op dat de passagier een bijzondere rol bekleedt. Om deze reden is wordt volgend hoofdstuk gewijd aan de passagier.

4.5 De passagier

De passagier: *Op welke wijze beslissen en nemen jonge mannen tussen de 18 en 24 jaar passagiers mee in de auto wanneer zijzelf onder invloed van alcohol zijn en gaan rijden.*

Samenvatting: Of jongeren in beschonken toestand passagiers meenemen hangt af van de eigen keuze van de bestuurder en wie de verantwoordelijkheid draagt bij een ongeluk.

De keuze van de bestuurder om een passagier mee te nemen kan bewust, onbewust of impulsief gemaakt worden.

Dit keuzeproces is dus mede afhankelijk van wie de verantwoordelijkheid draagt mocht er een ongeluk gebeuren. Deze verantwoordelijkheid kan door zowel bestuurder, passagiers apart of samen gedragen worden.

Toelichting: Hoe de bestuurder tot de keuze komt om een passagier mee te nemen en hoe hier het verantwoordelijkheidsgevoel een rol in speelt, wordt in dit laatste hoofdstuk gerapporteerd. Hierin speelt het keuzeproces en het verantwoordelijkheidsgevoel een rol.

Keuzeproces:

De jongeren geven aan dat de keuze om een passagier wel of niet mee te nemen in de auto wanneer zij gedronken hebben, verschilt tussen een bewust, onbewust of een impulsieve keuze.

- Sommige jongeren maken bewust de beslissing om passagiers mee te nemen. Deze beslissing maken zij in nuchtere of dronken toestand. In een nuchtere toestand is vaak vooraf bepaald dat de bestuurder passagiers meeneemt. Wanneer ze beschonken zijn zeggen de jongeren eveneens deze beslissing bewust te maken, echter stellen ze wel dat de alcohol wellicht van invloed is op hun keuze.
- Enkele jongeren maken een bewuste beslissing om geen passagiers mee te nemen wanneer zij gedronken hebben. Deze jongeren doen dit niet omdat zij zich erg verantwoordelijk voelen voor de passagiers. Een enkeling zegt zelfs liever zelf gewond te raken in plaats van zijn passagiers.

³ Voor een extra toelichting zie ‘eigen grens’ bij de deelvraag ‘waargenomen gedragscontrole’

“Ja gewoon, dan zeggen ze van: “Kunnen we met je meerijden?”, “Nee”, “Ja, waarom niet dan?”, ik zeg: “Omdat ik heb gedronken”, “Wat maakt dat nu uit?”. Ik zeg: “Nou, in verband met mijn oom die overleden is door alcohol in het verkeer, daardoor doe ik dat niet.”

- Andere jongeren maken impulsief de beslissing om een passagier mee te nemen. Mensen vragen aan hen of ze mee terug mogen liften. Sommige jongeren vinden dit oké, anderen niet.

“Ja dat wel, maar dat is vaak niet de bedoeling. Zeg maar het is niet vooraf dat ik denk van ik neem mijn vrienden mee.”

Verantwoordelijkheidsgevoel:

Zoals gesteld is het keuzeproces afhankelijk van wie de verantwoordelijkheid draagt mocht er een auto-ongeluk gebeuren.

- Als eerste zeggen verschillende jongeren dat zij volledig verantwoordelijk zijn voor de mensen die bij hen in de auto komen zitten.

“De verantwoordelijkheid ligt altijd bij degene die rijdt.”

- Ten tweede vinden sommige jongeren dat het de keuze is van de passagier om bij hen in de auto te stappen, niet van henzelf. Het is dan ook de passagier zijn eigen schuld als deze iets overhoudt aan een auto ongeluk.

“Als ik zelf achter het stuur stap ja, maar de passagier die stapt zelf in.”

- Ten derde geven enkele jongeren aan dat het verantwoordelijkheidsgevoel gedeeld is. Wie uiteindelijk de schuld draagt bij een ongeluk is onduidelijk.

“Ja maar de passagier vraagt het, je kunt ook nee zeggen.”

5. Conclusie

In dit hoofdstuk wordt op basis van de resultaten een conclusie geformuleerd. Deze conclusie geeft kort en bondig weer wat de motivaties zijn van jonge mannen om beschonken deel te nemen aan het verkeer. Uit het onderzoek blijkt dat er veel verschillende motieven met betrekking tot alcohol in het verkeer zijn onder deze doelgroep. De rode draad wordt hieronder weergegeven. Tenslotte sluit dit hoofdstuk af met een antwoord op de hoofdvraag: *‘Wat zijn de motieven van mannelijke beginnende bestuurders om onder invloed van alcohol deel te nemen aan het verkeer?’*.

Sociale omgeving

Met betrekking tot de sociale omgeving (subjectieve norm) is te zien dat met name de moeder en de werkgever van invloed zijn op de beslissing van jongeren om onder invloed te rijden. Volgens de jongeren keuren vrienden en vriendin alcoholgebruik goed zolang de consumptie beperkt blijft en niet in combinatie is met agressie. Volgens de jongeren heeft alcohol onder deze omstandigheden geen invloed op de verkeersveiligheid. De bestaande norm van de buurtbewoners speelt ook een rol. In enkele gevallen is het in de buurt normaal om te drinken en auto te rijden, in andere gevallen niet. Wel geven alle jongeren aan dat wanneer zij een ongeluk veroorzaken door alcohol, dit tot sociale sancties leidt vanuit de buurt. Zoals niet meer geaccepteerd worden door de gemeenschap waardoor je uiteindelijk moet verhuizen.

Attitude

De jongeren zelf vinden het rijden onder invloed van alcohol slecht. Zij omschrijven zichzelf als hypocriet: ze weten dat het onverstandig is maar doen het toch. Ondanks dit vinden zij beschonken autorijden wel leuk om te doen. Dit komt omdat de kans bestaat gepakt te worden, de kick van het autorijden intenser is met alcohol op en omdat ze deze ervaring kunnen delen met vrienden.

Waargenomen gedragscontrole

Jongeren hebben enkele voorwaarden geschetst waaraan volgens hen voldaan moet worden om bekwaam onder invloed van alcohol deel te nemen aan het verkeer. Deze zijn: goed gegeten en geslapen hebben, het zeker voelen in het verkeer en kunnen anticiperen op wat er allemaal op de terugweg kan gebeuren. Hierbij stellen de jongeren dat het aantal genuttigde alcoholische consumpties geen rol speelt. Het gaat over hoe je jezelf voelt en of je bekwaam bent om te rijden of niet. Deze inschatting maken jongeren onbewust wanneer ze per ongeluk net iets te veel alcohol hebben gedronken bij bijvoorbeeld vrienden of bewust wanneer ze op stap gaan en de auto als enige mogelijkheid zien om naar huis te gaan. Dit komt omdat de taxi of een hotelovernachting te duur is en het op dat moment al vaak te laat is om een slaapplek of Bob te regelen.

Ervaren kwetsbaarheid

Jongeren maken een inschatting over de kans op een ongeluk, lichamelijk letsel en of ze kritiek van derden accepteren of niet. De jongeren schatten de kans op een ongeluk en lichamelijk letsel bij zichzelf minder groot in dan voor een andere verkeersdeelnemer. Jongeren accepteren enkel kritiek van een persoon die altijd nuchter deelneemt aan het verkeer en in zijn kritiek concrete alternatieven weet aan te bieden.

Moreel oordeel en verleden gedrag

Zolang jongeren geen negatieve consequenties ervaren van rijden onder invloed, staan zij niet stil bij de mogelijke gevolgen van hun gedrag. De jongeren passen hun gedrag wel aan in de volgende twee situaties. Ten eerste wanneer zij door eigen toedoen een ander persoon verwonden en ten tweede wanneer een naaste van hen een ongeluk veroorzaakt waarbij anderen gewond raken. In het laatste geval passen de jongeren hun gedrag aan op de omstandigheden waarin de naaste dit ongeluk heeft veroorzaakt. Zo neemt bijvoorbeeld een van de jongeren geen passagiers mee omdat zijn oom ooit door alcohol een ongeluk heeft veroorzaakt waarbij een passagier gewond raakte.

Passagier

Een passagier loopt risico op een ongeluk op het moment dat deze instapt bij een bestuurder onder invloed. De jongeren hebben verschillende meningen over bij wie de verantwoordelijkheid in deze situatie ligt. Sommige

jongeren geven aan dat deze bij de bestuurder ligt, anderen vinden dat de passagier zelf moet inschatten of het veilig is om in te stappen bij een bestuurder.

Antwoord op hoofdvraag

De volgende hoofdvraag wordt met dit onderzoek beantwoord: *‘Wat zijn de motieven van mannelijke beginnende bestuurders om onder invloed van alcohol deel te nemen aan het verkeer?’*.

Algeheel is te zien dat jongeren om verschillende redenen met alcohol op autorijden. Jongeren rijden onder invloed van alcohol ondanks dat zij zich bewust van de gevaren. De belangrijkste motivaties om wel met alcohol op te rijden zijn het ervaren van de kick en het delen hiervan met vrienden. De vriendin en vrienden van jongeren keuren rijden onder invloed van alcohol goed zolang er niet te veel gedronken wordt en dit niet in combinatie is met agressie. Tenslotte rijden de jongeren onder invloed van alcohol omdat iedere keer dat het goed gaat, zichzelf bevestigd krijgen dat deelnemen aan het verkeer in beschoenen toestand mogelijk is.

Anderzijds zijn jongeren gedemotiveerd om onder invloed van alcohol deel te nemen aan het verkeer wanneer zij denken ontslagen te worden, hun ouders teleur te stellen of wanneer vrienden of vriendin hier expliciet om vragen. Wanneer er bewust gevraagd wordt waarom ze rijden onder invloed van alcohol, zegt een deel zich te schamen en dit eigenlijk niet te willen doen. Ook het tijdig regelen van een slaapplek of vervoer naar huis motiveert jongeren om niet beschoenen achter het stuur te stappen. Ten slotte geven de jongeren aan advies van anderen tot zich te nemen wanneer dit van iemand is die altijd nuchter rijdt en concreet een alternatief kan aanbieden.

6. Aanbevelingen

Op basis van de resultaten kunnen projecten en interventies beter afgestemd worden op de doelgroep, wat bijdraagt aan de effectiviteit. De volgende aanbevelingen worden op basis van de resultaten gegeven:

- Jongeren overschatten hun eigen rijvaardigheid: “Ik kan prima onder bepaalde condities beschoenen deelnemen aan het verkeer”. Ondanks de voorwaarden die jongeren zichzelf hierbij opleggen (bijv. voldoende slaap en voeding) blijft het risico op een ongeluk bestaan. Laat jongeren dit risico ervaren door middel van een ervaringsmoment. Een ervaringsmoment wordt gezien als een effectieve manier om gedragsverandering te bewerkstelligen omdat jongeren direct de consequenties ervaren van hun eigen (risicovolle) gedrag. Een voorbeeld is het nabootsen van verkeerssituaties waarbij de bestuurder onder invloed is van alcohol in Virtual Reality. Het is hierbij belangrijk route-elementen die jongeren demotiveren om beschoenen deel te nemen aan het verkeer hierin te verwerken. Denk hierbij aan slecht weer, veel kwetsbaar verkeer, een wegversperring etc.
- Zolang jongeren geen ongelukken hebben gehad waarin iemand anders gewond raakt, blijven zij onder invloed van alcohol rijden. Voor de hand ligt om dit te integreren in een ervaringsmoment. Het is te adviseren hier secuur mee om te gaan. Bij het verwerken van een fear-appeal is er de kans dat jongeren weerstand vertonen omdat het als schokkend ervaren kan worden. Het advies is om ervoor te zorgen dat jongeren met elkaar in gesprek gaan over de consequenties van alcoholgebruik in het verkeer. Stuur in het gesprek naar de voordelen van het niet veroorzaken van letsels bij iemand anders en de nadelen van wanneer dit wel gebeurt. Op deze wijze ontstaat een positieve attitude en een sociale norm gericht op het nuchter deelnemen aan het verkeer.
- Jongeren geven aan bewust hun concentratie te kunnen sturen en hierdoor beter te kunnen autorijden. Simpele concentratietaken bewijzen het tegendeel. Verwerk deze concentratietaken in de projecten en maak hierbij de koppeling naar beschoenen deelnemen aan het verkeer.
- Wanneer een passagier meereist met een beschoenen bestuurder, wordt de verantwoordelijkheid door sommige jongeren bij de bestuurder en door andere jongeren bij de passagier zelf gelegd. Wie deze verantwoordelijkheid draagt blijft echter vaak onbesproken tussen bestuurder en passagier(s). Het advies is om er voor te zorgen dat jongeren in projecten met elkaar in dialoog gaan over de mogelijke gevolgen van beschoenen deelnemen aan het verkeer, wie hiervoor verantwoordelijk is en wat zij hier samen tegen kunnen doen. Door een groepsgebesprek te richten op het gewenste gedrag (veilig

deelnemen aan het verkeer) ontstaat de sociale norm in de groep dat rijden onder invloed van alcohol niet kan.

- ▶ Jongeren maken bewust of onbewust de beslissing om beschonken deel te nemen aan het verkeer. Wanneer jongeren onbewust beschonken achter het stuur stappen is het noodzaak hen hier bewust van te maken. Met name voordat er gedronken wordt. Het gebruik van reminders kan hierbij werken. Een mogelijkheid hiervoor is het logo van Bob op een koelkast te plaatsen. Op deze wijze ontstaat er bewustzijn vooraleer er gedronken wordt. De jongeren die er wel bewust voor kiezen om met alcohol op te drinken, moeten duidelijke handelingsalternatieven aangeboden krijgen. Met betrekking tot handelingsalternatieven moet duidelijk worden dat anderen (zoals vrienden en ouders) bereid zijn om jongeren op te halen en dat kosten voor de taxi of een hotelovernachting te overzien zijn zodra deze met een groep bekostigd worden. Op deze wijze worden handelingsalternatieven aantrekkelijker dan het niet nuchter rijden.
- ▶ Jongeren stellen dat wanneer zij onder invloed zijn, zij wellicht makkelijker de beslissing nemen om deel te nemen aan het verkeer dan wanneer zij nuchter zijn. Zorg ervoor dat jongeren een plan maken alvorens op stap te gaan. Verwerk in dit plan een concreet voornemen op basis van een implementatie-intentie om de kans op gedragsverandering te versterken. Dit plan kan geïntegreerd worden in bijvoorbeeld de aankoop van tickets voor een evenement of festival. Het advies is hier is om samenwerkingen te zoeken met desbetreffende partners.
- ▶ Jongeren rijden onder invloed om een bepaalde kick te ervaren. Zorg ervoor dat jongeren op een andere manier deze kick krijgen en biedt dit aan als handelingsalternatief. Deze handelingsalternatieven horen afgestemd te zijn op de persoonlijke interesse van de jongeren. Dit kan bijvoorbeeld door jongeren te stimuleren om te gaan go-karten of lasergamen. Wat voor de één een kick geeft hoeft voor de ander nog niet te werken.
- ▶ Jongeren willen hun baan blijven behouden en hebben het idee dat wanneer zij betrapt worden op rijden onder invloed, zij ontslagen zullen worden. Omdat jongeren hier veel waarde aan hechten, is het van belang de voordelen van het nuchter autorijden en niet betrapt worden te benadrukken. Op deze wijze zal een positieve attitude ontstaan gericht op nuchter deelnemen aan het verkeer en niet ontslagen worden. In projecten kunnen bijvoorbeeld toekomstscenario's geschetst worden over wat er allemaal mogelijk is wanneer men nuchter en niet beschonken deelneemt aan het verkeer.
- ▶ Jongeren zijn gevoelig voor het oordeel van hun ouders. Richt reminders in (bijvoorbeeld een familiefoto) die terug te vinden zijn in de auto waarbij het concept ouders in de hersenen geactiveerd wordt om het gewenste gedrag uit te lokken. Deze reminders kunnen in projecten via gadgets meegegeven worden. Denk hierbij aan sleutelhangers waarin een foto past.
- ▶ Jongeren staan tweeledig tegenover de pakkans door de politie. Enerzijds zorgt een subjectieve pakkans voor voorzigtiger gedrag. Anderzijds geeft de kans om gepakt te kunnen worden door de politie een positieve spanning. Het idee dat de kans erg groot is om gepakt worden wanneer zij dronken deelnemen aan het verkeer, demotiveert om dit gedrag te vertonen. Het vertonen van statistieken op basis van gain-, en lossframe. Laat zien dat van de jongeren die gepakt worden 80% spijt heeft (fictieve cijfers).
- ▶ De jongeren geven aan kritiek van anderen aan te nemen zodra deze zelf niet drinken en rijden en een gepast alternatief weten aan te dragen. Zorg voor voorbeeldfiguren (influencers) die zich in een campagne uitspreken over alcohol in het verkeer waarbij ze verschillende handelingsalternatieven aanbieden.

7. Factoren om rekening mee te houden

- ▶ De mogelijkheid bestaat dat jongeren zichzelf overschatten in hun rijvaardigheid. Om weerstand te voorkomen is het dus van belang de jongeren op de juiste toon aan te spreken. Zo wordt de reactie "Ik kan prima beschonken rijden." voorkomen. Het advies is dan ook inhoudelijke gesprekken aan te gaan nadat de jongeren door een ervaringselement weten dat zij risicogedrag vertonen. Op deze wijze wordt weerstand mogelijk vermeden.

- ▶ Zoals omschreven is het mogelijk dat jongeren zichzelf overschatten in hun rijvaardigheid. Door middel van een ervaringsselement worden de jongeren ervan bewust dat zij risicogedrag vertonen. Het is belangrijk dat jongeren tijdens het uitvoeren van een ervaringsselement niet bevestigd worden in het beeld dat zij prima onder invloed van alcohol kunnen rijden. De reactie “Zie je wel, ik kan prima beschonken autorijden.” moet vermeden worden
- ▶ Zorg ervoor dat in projecten duidelijk de link wordt gelegd tussen het ongewenste gedrag (beschonken deelnemen aan het verkeer) en bijvoorbeeld de voordelen van het niet betrappt worden door de werkgever door nuchter deel te nemen aan het verkeer of het zoeken naar handelingsalternatieven die eveneens voor een kick kunnen zorgen. Onder invloed van alcohol deelnemen aan het verkeer is het ongewenste gedrag wat centraal staat en niet het ‘niet betrappt worden door je werkgever’.
- ▶ Geef in de projecten voldoende keuzemogelijkheden zodat mogelijke weerstand wordt vermeden. Keuzevrijheid kan gestuurd worden in de gesprekken door bijvoorbeeld gebruik te maken van zelfpersuasion (zelf aandragen van argumenten voor het vertonen van het gewenste gedrag). Laat bijvoorbeeld jongeren beargumenteren waarom het beter is nuchter deel te nemen aan het verkeer of een taxi te nemen. Op deze wijze vermindert weerstand.

8. Bijlagen

Vragenlijst werving:

Vragenlijst

Hoi! Leuk dat je meedoet met ons onderzoek naar het alcoholgebruik onder jonge mannen in het verkeer.

Het onderzoek bestaat uit twee delen:

- 1) Het invullen van deze vragenlijst (max. twee minuutjes) via deze link: Daarbij maak je kans op een waardebon van € 25,-.
- 2) Een brainstorm van ongeveer twee uur waar je een waardebon van € 25,- voor ontvangt! Wanneer je hiervoor in aanmerking komt stuur ik je een uitnodiging.

Na het invullen van de vragenlijst krijg je binnen twee weken te horen of je wordt uitgenodigd voor een interview bij ons op kantoor. Wil je ook de vragenlijst invullen als je wilt deelnemen aan deze brainstorm.

Vul de vragenlijst snel in!

Tekst vragenlijst

Fijn dat je deze vragenlijst voor ons invult! Omdat het aantal verkeersslachtoffers onder jongens die onder invloed van alcohol rijden stijgt, willen we graag met deze jongeren brainstormen. Er zijn absoluut geen goede of slechte antwoorden, je kunt rustig aangeven hoe jij nou écht over dingen denkt of hoe jij de dingen aanpakt.

TeamAlert gebruikt je antwoorden uiteraard alleen voor dit onderzoek, jouw gegevens worden dus niet doorgegeven aan andere partijen en jouw persoonsgegevens worden niet gebruikt in het onderzoeksverslag.

Ready? Set...Go!

Vragenlijst

- Ik ben een man/vrouw/voel me niet thuis in een van deze hokjes

- Wat is je leeftijd?

- Ben je in het bezig van een autorijbewijs?

Ja

Nee

- Opleidingsniveau

- Woonplaats

- Ben je in het bezit van een eigen auto?

Ja

Nee

- Hoeveel km rijd je gemiddeld per week?

- Hoe vaak heb de laatste 12 maanden onder invloed van alcohol deelgenomen aan het verkeer?

0: nooit 1: zelden 2: regelmatig 3: vaak

- Als ik dronken ben en naar huis rijd in de auto kom ik van

- Café, bar, restaurant of disco
- Sportkantine of clubhuis

- Vrienden, familie of kennissen
- Werk
- Thuis
- Elders

- Stel je de volgende situatie voor:

Je rijdt met een auto naar een feestje. Op dit feest drink je alcohol. Op het einde van de avond wil je weer naar huis.

Beantwoord de volgende vragen.

1. Ik zal proberen te rijden nadat ik alcohol heb gedronken op een feest
waarschijnlijk/onwaarschijnlijk
2. In mijn auto rijden na het drinken van alcohol is *goed/slecht*
3. In mijn auto rijden na het drinken van alcohol is *nuttig/nutteloos*
4. In mijn auto rijden na het drinken van alcohol is *veilig/gevaarlijk*
5. De meeste mensen die belangrijk voor mij zijn zouden teleurgesteld in me zijn mochten ze weten dat ik autorijd nadat ik alcohol heb gedronken *waarschijnlijk/onwaarschijnlijk*
6. Voor mij is auto rijden nadat ik alcohol heb gedronken *makkelijk/moeilijk*
7. Ik heb volledige controle over de auto nadat ik alcohol heb gedronken *eens/oneens*
8. Mijn controle over de auto nadat ik alcohol heb gedronken is *hoog/laag*
9. Als ik wil, kan ik makkelijk autorijden wanneer ik gedronken heb *waarschijnlijk/onwaarschijnlijk*

- Voor mij is de kans klein dat ik gewond raak in een ongeluk

1: helemaal niet mee eens 2: niet mee eens 3: neutraal 4: mee eens 5: helemaal mee eens

- Ik voel me schuldig nadat ik onder invloed van alcohol heb deelgenomen aan het verkeer

1: helemaal niet mee eens 2: niet mee eens 3: neutraal 4: mee eens 5: helemaal mee eens

- Ik heb ooit een ongeluk veroorzaakt doordat ik alcohol heb gedronken (ja/nee)

Topiclijst:

Motieven van jonge mannelijke bestuurders om onder de invloed van alcohol deel te nemen aan het verkeer.

[10 min] Voorstellen:

Doel: kennismaken met elkaar, veilige sfeer creëren, anoniem, telefoon op stil/uit, vergoeding, geen goed of fout, als ik onderbreek dan is het omdat ik genoeg weet.

Vraag: *Stel jezelf voor en omschrijf binnen één minuut je laatste stapavond.*

[5 min] Definiëren alcoholgebruik:

Doel: duidelijk maken dat het enkel over alcohol gaat en niet over andere verdovende middelen. *Wanneer ik over te veel alcohol gedronken spreek, dan gaat dit over boven de wettelijk toegestane grens van 0.2 promillage.*

Vraag: *Wat is voor jezelf te veel alcohol drinken?*

Vorm: [bespreken]

[10 min] Morele normen:

Doel: hoe bekijken jonge mannen het ethische aspect van onder invloed van alcohol deelnemen aan het verkeer.

Vraag: *Welke persoonlijke gevoelens en percepties hebben jonge mannen over onder de invloed van alcohol deelnemen aan het verkeer?*

Vorm:

1: Jongeren gaan naar menti-meter met smartphone en vullen twee vragen in [menti-meter].

- Vraag 1: *Hoe kijk je tegen het onderwerp 'rijden onder invloed van alcohol' aan?*
- Vraag 2: *Hoe kijk je tegen het onderwerp 'rijden onder invloed van alcohol' aan, de dag nadat je onder invloed van alcohol hebt deelgenomen aan het verkeer?*

[20 min] Subjectieve norm:

Doel: omgeving in kaart brengen met verwachtingen en eventuele (sociale) sancties.

Vraag: *Op welke wijze spelen de verwachtingen van belangrijke anderen (vrienden/familie) mee voor jonge mannen om onder de invloed van alcohol deel te nemen aan het verkeer?*

Vorm:

1: Vraag: *Op welke locaties drinken jullie te veel alcohol?* [Schrijf deze op post-its en maak een top 3].

2: Schets de situatie: *Je hebt teveel gedronken en de volgende mensen zijn erbij...* (vriendin/gezin/familie/vrienden/kennissen/collega's). *Je stapt in de auto en vertrekt.* [zet op PowerPoint, vraag of iemand vergeten is!]

3: Omschrijf wat anderen van je verwachten (aanmoedigen of alcoholgebruik afkeuren) in deze situaties en wat er gebeurt als je toch onder invloed van alcohol deelneemt aan het verkeer (sociale sancties). [bespreken]

4: Geef bij iedere persoon aan op een schaal van 0 tot en met 10 in welke mate je zou aanpassen (toch wel/toch niet) om onder invloed van alcohol deel te nemen aan het verkeer. [lijnen van 0-10 op prikbord van ieder persoon]

[20 min] Attitude:

Doel: achterhalen op basis van welke argumenten jongeren een bepaalde attitude vormen

Vraag: *Welke attitudes hebben jonge mannen om onder de invloed van alcohol deel te nemen aan het verkeer?*

Vorm:

1: Vraag iedereen te gaan staan.

2: Stellingen op basis van de attitude vragenlijst worden getoond (bipolaire schaal) [zet op PowerPoint].

3: Vraag deelnemers bij hun antwoord te gaan staan (A of B) en hun antwoord toe te lichten [tape lijn op de grond zodat keuze wordt gemaakt]

[15 min] PAUZE

[20 min] Waargenomen gedragscontrole:

Doel: achterhalen in welke mate jongeren denken controle te hebben over het rijden onder invloed van alcohol

Vraag: *Hoe bekwaam schatten de jongeren tussen de 18 en 24 jaar zichzelf in om onder de invloed van alcohol deel te nemen aan het verkeer?.*

Vorm:

1: Jongeren ontvangen verhaal (gebaseerd op construct waargenomen gedragscontrole) en vullen deze in [sentisizer].

2: Verhalen van sentisizer worden voorgelezen [bespreken van antwoorden].

3: Jongeren vullen vragen in over verhouding 'controle'; 'afstand'; 'tijd achter stuur'; 'eigen staat van zijn' en 'soort weg' [sentisizer].

4: Antwoorden worden gedeeld [bespreken van antwoorden].

[20 min] Ervaren onkwetsbaarheid:

Doel: achterhalen hoe onkwetsbaar jongeren zich voelen.

Vragen:

- *Op welke manier beoordelen jonge mannen de kans zelf en de kans van anderen slachtoffer te worden door onder de invloed van alcohol deel te nemen aan het verkeer*
- *Op welke manier beoordelen jonge mannen zichzelf als onverwoestbaar t.o.v. fysiek leed.*
- *Op welke manier voelen jonge mannen zich gekwetst door de mening van anderen.*

Vorm:

1: vragen worden gesteld en besproken [vragen tonen op PowerPoint en bespreken].

- In welke mate beoordelen jonge mannen de kans zelf en de kans van anderen slachtoffer te worden door onder de invloed van alcohol deel te nemen aan het verkeer?
 - o Hoe groot achten jullie de kans slachtoffer te worden?
 - o Hoe groot achten jullie de kans dat een ander onder de invloed van alcohol slachtoffer wordt?
- In welke mate beoordelen jonge mannen zichzelf als onverwoestbaar t.o.v. fysiek leed?
 - o Hoe fysiek kwetsbaar achten jullie jezelf?
 - o In welke mate heeft deze fysieke (on)kwetsbaarheid invloed op de keuzes (risico's) die jullie nemen?
- In welke mate voelen jonge mannen zich gekwetst door de mening van anderen?
 - o In welke mate trekken jullie iets aan van kritiek of feedback van anderen (mag algemeen)?

[10 min] Verleden gedrag:

Doel: hebben gebeurtenissen in het verleden invloed op de beslissing van jonge mannen om onder de invloed van alcohol deel te nemen aan het verkeer?

Vraag: *Op welke wijze achten jonge mannen dat het wel of niet kijgen van een boete of veroorzaken van een ongeluk meedraagt in de beslissing om onder de invloed van alcohol deel te nemen aan het verkeer.*

Vorm:

1: Jongeren ontvangen afbeeldingen met vragen gericht op 'sancties' (boetes) en type ongeluk veroorzaken (klein, middel, groot) en vullen deze in [sentisizer].

2: Antwoorden worden besproken

[5 min] Afsluiting



Stichting TeamAlert
Lijsterstraat 3-5
3514 TA Utrecht



030-2232893
info@teamalert.nl
www.teamalert.nl