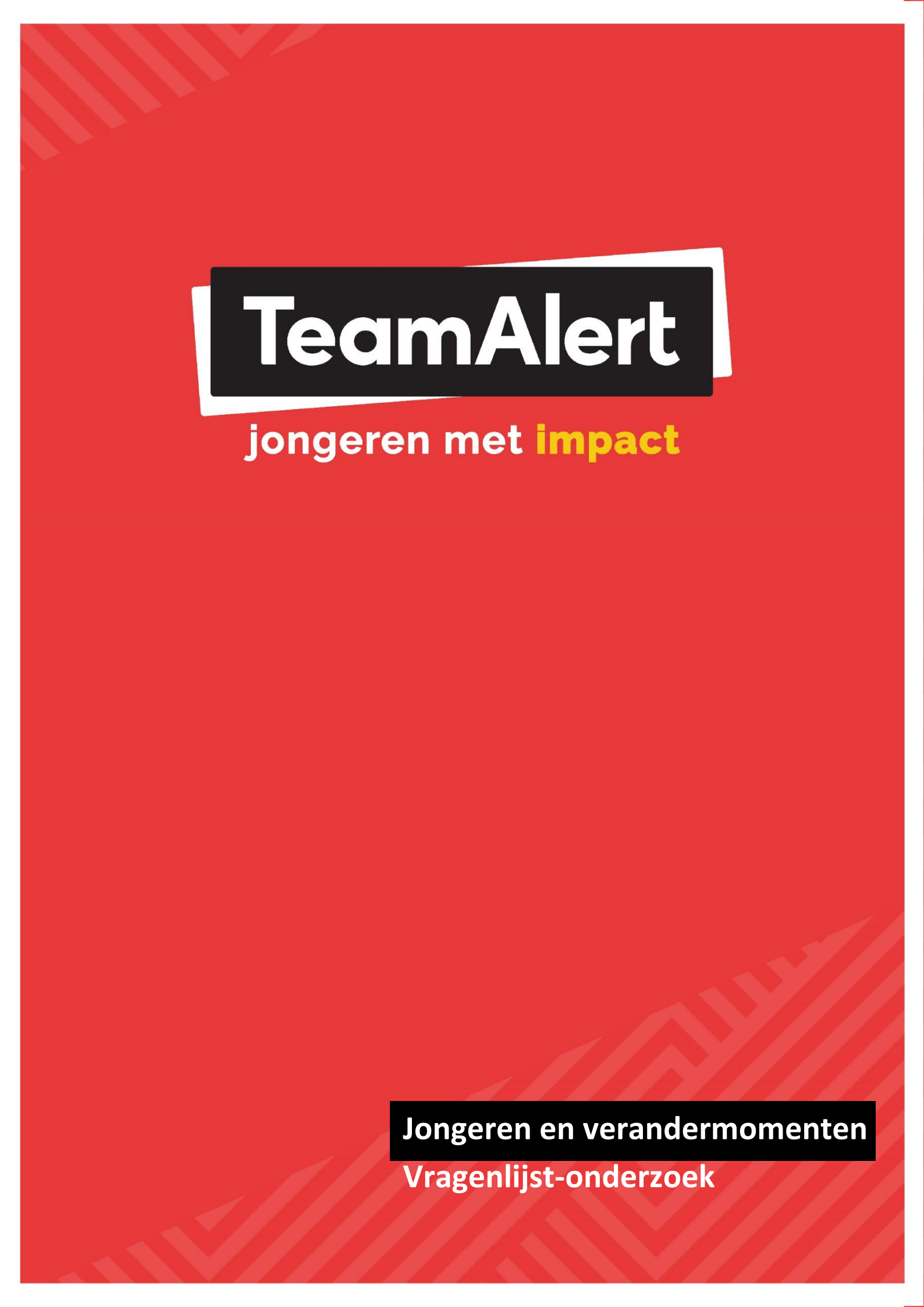




TeamAlert

jongeren met **impact**

Jongeren en verandermomenten

Vragenlijst-onderzoek

Stichting TeamAlert

Jongeren met impact

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

Onderzoek en rapportage:
Claire Borst
Gea-Marit Dekker

December 2022

© 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.

Samenvatting

Aanleiding van het onderzoek

De wereld van jongeren verandert continu. Zo maken jongeren verschillende impactvolle gebeurtenissen en momenten mee die hun leven beïnvloeden. Denk aan de overgang van basisschool naar de middelbare school, een eerste eigen telefoon, een verhuizing, een eerste rijles of een ongeluk. Wanneer jongeren te maken krijgen met een “life event” (in het verkeer), dan worden zij als het ware even wakker geschud, waardoor zij bijvoorbeeld meer aandacht besteden aan een bepaald gedrag. Dit soort life events zijn geschikte momenten om met jongeren het gesprek aan te gaan en hen in de richting van veiliger verkeersgedrag te wijzen. Om een goed beeld te krijgen van de momenten die van invloed zijn op het verkeersgedrag van jongeren, ook wel ‘verandermomenten’ genoemd, voert TeamAlert onderzoek uit. Als duidelijk is welke life events van jongeren invloed hebben op hun verkeersgedrag, dan kan inzichtelijk gemaakt worden welke life events gebruikt kunnen worden om met de jongeren in gesprek te gaan om zo gedragsverandering te bewerkstelligen.

Onderzoek

De werving voor het onderzoek heeft plaatsgevonden via sociale media en het jongerenpanel van TeamAlert. Via deze kanalen is een oproep verspreid waarin jongeren tussen de 12 en 24 jaar oud werd gevraagd om deel te nemen aan het onderzoek. In totaal zijn er 411 deelnemers verkregen voor dit onderzoek.

Resultaten

De meeste jongeren ervaren het hebben van emoties, zoals stress, irritatie of vermoeidheid, als moment dat van invloed is op hun verkeersgedrag. Wanneer zo’n moment zich voordoet, zijn jongeren eerder geneigd om bijvoorbeeld door rood te fietsen, sneller en roekelozier te fietsen en minder goed op te letten. Daarnaast gaven jongeren ook aan dat het ervaren van een bijna ongeluk, het horen van een ongeluk van mensen uit hun omgeving (familie, vrienden, buurt) of het zien van een ongeluk, van invloed is geweest op hun verkeersgedrag. Jongeren die dit hebben meegemaakt zijn bewuster geworden van hun kwetsbare positie in het verkeer en daardoor voorzichter en oplettender in het verkeer. Verder hebben ook veel jongeren aangegeven dat het krijgen van rijles en het daarmee behalen van het rijbewijs van invloed zijn geweest op hun verkeersgedrag. Zo geven jongeren aan dat zij nu weten hoe het is om aan de andere kant te staan in het verkeer, waardoor zij zich beter zijn gaan gedragen op de fiets.

Daarnaast is de invloed van een verkeersboete of verkeersongeluk op het verkeersgedrag verschillend. Zo is de invloed op het verkeersgedrag van het zelf krijgen van een verkeersboete of het zelf ervaren van een verkeersongeluk groter dan wanneer de directe omgeving een boete of ongeluk krijgt. Ook is volgens de jongeren de invloed van een ongeluk groter dan de invloed van een boete op hun verkeersgedrag.

Ten slotte hebben jongeren aangegeven welke momenten zij nog verwachten te krijgen die van invloed zullen zijn op hun verkeersgedrag. De meeste jongeren verwachten dat zij door het behalen van hun rijbewijs zich verstandiger en veiliger te zullen gedragen in het verkeer. Ook geeft een kwart van de jongeren aan dat het krijgen van een ongeluk ervoor zal zorgen dat zij veranderen in het verkeer.

Aanbeveling

In huidig onderzoek kwam naar voren dat veel jongeren emoties in het verkeer, het krijgen van verkeersles op school, het krijgen van een eerste telefoon, de eerste autorijles en het meemaken van een ongeluk (zelf of directe omgeving) als momenten ervaren in hun leven waarop zij hun verkeersgedrag hebben aangepast. Voor bijna een kwart van de jongeren is een eerste (bij)baan van invloed op hun verkeersgedrag, waarbij jongeren aangeven dat zij vaker gehaast onderweg zijn of dat zij door hun werk drukker in hun hoofd zijn. Zo heeft onderzoek laten zien dat het ongevalsrisico toeneemt wanneer iemand afgeleid is door emoties zoals boosheid, verdriet, en irritatie (Dingus et al., 2016). Het is om deze reden van belang dat wanneer jongeren zich gestrest voelen en ze de weg op gaan, ze op de hoogte zijn van de risico’s die hierbij komen kijken. Om de verkeersveiligheid onder jongeren te bevorderen kunnen campagnes en interventies zich richten op de bewustmaking van de risico’s die stress en druk met zich meebrengen in het verkeer. Dit zal jongeren ervan behoeden gestrest aan het verkeer deel te nemen.

INHOUD

Samenvatting.....	3
Aanleiding van het onderzoek	3
Onderzoek	3
Resultaten.....	3
Aanbeveling	3
Hoofdstuk 1: Aanleiding.....	6
1.1 Over TeamAlert.....	6
1.2 Leeswijzer	6
Hoofdstuk 2: Achtergrond.....	8
2.1 Gewoonten	8
2.2 Verandermoment(en).....	8
2.3 Invloed van geplande en onverwachte momenten op routinegedrag	8
2.4 Huidig onderzoek.....	9
Hoofdstuk 3: Het onderzoek	11
3.1 Doel onderzoek.....	11
3.2 Deelvragen:.....	11
3.3 Methode	11
3.4 Werving	11
Hoofdstuk 4: Resultaten	13
4.1 Deelnemers.....	13
4.2 Invloed verandermomenten op verkeersgedrag	14
4.3 Invloed verkeersboete en verkeersongeluk op verkeersgedrag	17
4.4 Invloed toekomstige verandermomenten	18
Hoofdstuk 5: Conclusie en aanbevelingen	20
5.1 Verschillende momenten zijn volgens de jongeren van invloed op hun verkeersgedrag.....	20
5.2 Invloed van verkeersboete of -ongeluk op verkeersgedrag.....	20
5.3 Momenten in het verschiet	21
5.4 Discussie	21
5.5 Aanbevelingen	21
Bronnen.....	23
Bijlage 1: Vragenlijst	25

TeamAlert

jongeren met **Impact**

➤ **AANLEIDING**



Hoofdstuk 1: Aanleiding

De wereld van jongeren verandert continu. Zo maken jongeren verschillende impactvolle gebeurtenissen en momenten mee in hun leven. Denk aan de overgang van basisschool naar de middelbare school, een eerste eigen telefoon, een verhuizing, een eerste rijles of een ongeluk. Deze ervaringen en momenten beïnvloeden de levens van jongeren. TeamAlert is benieuwd of dit soort ‘verandermomenten’ ook van invloed zijn op het gedrag van jongeren, met name hun gedrag in het verkeer.

Wanneer jongeren te maken krijgen met een “life event” (in het verkeer), dan worden zij als het ware even wakker geschud. Zij zullen bijvoorbeeld meer aandacht besteden aan hoe of waarom zij zich op een bepaalde manier gedragen. Dit soort life events zijn geschikte momenten om met jongeren het gesprek aan te gaan en hen in de richting van veiliger verkeersgedrag te wijzen. Om een goed beeld te krijgen van deze momenten die van invloed zijn op het verkeersgedrag van jongeren, ook wel ‘verandermomenten’ genoemd, voert TeamAlert daarom een onderzoek hier naar uit. Met deze inzichten kan een beeld gevormd worden van welke momenten in het leven van jongeren gebruikt kunnen worden om met de jongeren in gesprek te gaan om zo gedragsverandering te bewerkstelligen.

1.1 Over TeamAlert

Jongeren zijn vaker verkeersslachtoffers dan andere weggebruikers in Nederland. TeamAlert zet zich daarom dagelijks in om het aantal jongeren dat betrokken is bij een verkeersongeval te verminderen. Dit doet TeamAlert door ze uit te dagen om slimme keuzes in het verkeer te maken, zodat zij altijd veilig onderweg zijn. Vanuit die visie doen we onderzoek en ontwikkelen we projecten en social media-acties.

Met een groeiend team van zo’n dertig young professionals en meer dan zestig jonge jongerenvoorlichters op locatie, realiseert TeamAlert jaarlijks ruim duizend interventies op o.a. scholen en festivals. Daar spreken we leeftijdsgenoten aan vanuit hun eigen belevingswereld. Een originele en positieve boodschap is hierbij essentieel. Dankzij de wetenschappelijke onderbouwing binnen onze projecten motiveert TeamAlert jaarlijks meer dan 100.000 jongeren en weten we positieve gedragsverandering teweeg te brengen.

1.2 Leeswijzer

Deze rapportage start in hoofdstuk 2 met een klein overzicht van wat er tot nu toe bekend is over dit onderwerp. Vervolgens wordt in hoofdstuk 3 de opzet van het onderzoek besproken. In hoofdstuk 4 komen de resultaten van de vragenlijst aan bod. De rapportage sluit af met hoofdstuk 5 waarin een conclusie, discussie en aanbevelingen worden gegeven.

TeamAlert

jongeren met **impact**

➤ ACHTERGROND



Hoofdstuk 2: Achtergrond

Een klein literatuuronderzoek is uitgevoerd om een beeld te schetsen over gewoonten, verandermomenten, verwachte en onverwachte gebeurtenissen.

2.1 Gewoonten

Veel gedrag dat mensen uitvoeren op een normale dag is gedrag waar men niet of nauwelijks bij stilstaat en automatisch doet. Zo hoeven jongeren niet elke keer als zij naar school fietsen na te denken over wat zij precies doen. Het gedrag dat men automatisch uitvoert in steeds dezelfde context, wordt een gewoonte genoemd (Wood & Rünger 2016).

Gewoonten kunnen voor- en nadelen hebben. Zo hebben gewoonten als voordeel dat het minder energie kost om uit te voeren en kunnen mensen die gewoontegedrag vertonen tegelijkertijd aan iets anders denken (Klöckner & Verplanken, 2012). Dit zorgt ervoor dat we als mens ons schaarse cognitieve vermogen efficiënter in kunnen zetten. Echter kunnen gewoonten ook nadelig zijn. Gewoonten zijn namelijk hardnekkig om aan te passen, doordat het gedrag als het ware op de automatische piloot wordt uitgevoerd. Oude gewoonten worden automatisch geactiveerd door terugkerende omgevingssignalen. Zelfs nadat nieuwe gewoontes zijn aangeleerd, worden de oude geheugensporen niet per se vervangen (Bouton et al., 2011). Terugval in oude gewoonten kan daarom snel optreden wanneer omgevingsaanwijzingen en eerdere routines worden geactiveerd.

Hoewel gewoontes het makkelijker maken om gedrag uit te voeren, is dit automatische gedrag niet altijd het gedrag dat op dat moment het beste is. Zo kan het gewoontegedrag ook voor problemen zorgen. Ook in het verkeer vindt veel gewoontegedrag plaats. Zo hebben sommige mensen zichzelf aangeleerd om bijvoorbeeld constant te hard te rijden, door rood te rijden, te snel te rijden of andere gevaarlijke verkeersovertredingen te maken.

2.2 Verandermoment(en)

Als jongeren sociaal ongewenst gedrag hebben aangeleerd, bijvoorbeeld gevaarlijk verkeersgedrag, kan het moeilijk zijn om dit te veranderen. Een mogelijke manier om jongeren te helpen om nieuwe veiligere gewoonten aan te leren is door in te spelen op zogenaamde "life events".

De theorie van de *Habit Discontinuity Hypothesis* stelt dat gewoonten kunnen worden afgezwakt of zelfs verbroken door een ingrijpende verandering in de context waarin het gedrag wordt uitgevoerd. Veranderingen in de levensloop kunnen betrekking hebben op de overgang naar een nieuwe levensfase (bijvoorbeeld van opleiding naar een baan), geografische of fysieke veranderingen (bijvoorbeeld een verhuizing) of in de omgeving waarin de gewoontes worden uitgevoerd (bijvoorbeeld infrastructurele veranderingen). Dit soort veranderingen kunnen mensen ertoe dwingen om bepaalde manieren anders te doen, informatie op te zoeken om een nieuwe keuze te maken en creëren ook een mentaliteit waarbij men zin heeft in verandering (Verplanken & Roy, 2016). Gesteld wordt dan ook dat interventies gericht op gedragsverandering effectiever zijn wanneer zij inspelen op dit soort omstandigheden dan onder standaardomstandigheden.

2.3 Invloed van geplande en onverwachte momenten op routinegedrag

Uit literatuur komt naar voren dat de invloed van routineverandering van geplande life events (bijvoorbeeld naar de middelbare school gaan, rijbewijs halen) mogelijk anders werken dan onverwachte life events, zoals een ongeluk meemaken. Uit een kwalitatief onderzoek van Schäfer, Jaeger-Erben en Bamberg (2011) blijkt dat de voorbereidingsfase voorafgaand aan de levensgebeurtenissen (zwangerschap of verhuizing) en een vrij korte periode erna bepalend zijn voor veranderingen in routine-gedragingen. Daarnaast lijkt het er op dat onverwachte life events na het overkomen men vatbaarder maakt voor gedragsverandering. Oftewel, het moment van invloed op geplande life events is voornamelijk van te voren, tijdens en een korte tijd erna, terwijl het moment van invloed op onverwachte life events, logischerwijs, erna is. Dit betekent voornamelijk dat op geplande of verwachte life events van tevoren ingespeeld moet worden op gedragsverandering. Voor onverwachte life events is het belangrijk om zo snel mogelijk na het overkomen in te spelen op gedragsverandering.

2.4 Huidig onderzoek

Het huidige onderzoek zal een overzicht creëren van de mogelijke life events ('verandermomenten') van jongeren, die ook gelinkt zijn met verkeersgedrag. Als duidelijk is welke life events van jongeren invloed hebben op hun verkeersgedrag, dan kan ook inzichtelijk gemaakt worden welke life events gebruikt kunnen worden om met de jongeren in gesprek te gaan om zo gedragsverandering te bewerkstelligen.

TeamAlert

jongeren met **impact**

➤ HET ONDERZOEK



Hoofdstuk 3: Het onderzoek

Om een beeld te krijgen van de verandermomenten van jongeren die van invloed kunnen zijn op hun verkeersgedrag, is een kwantitatief onderzoek uitgevoerd. Hieronder worden het doel van het onderzoek, de onderzoeksvragen, de methode en de werving besproken.

3.1 Doel onderzoek

TeamAlert wilt inzicht krijgen in de verandermomenten van jongeren die van invloed kunnen zijn op hun verkeersgedrag. Om tot dit inzicht te komen, zijn onderstaande deelvragen opgesteld.

3.2 Deelvragen:

- Wat zijn momenten voor jongeren waarop zij hun verkeersgedrag aanpassen?
- Wat is de invloed van een eigen verkregen verkeersboete of een door iemand anders verkregen boete op hun eigen verkeersgedrag?
- Wat is de invloed van een zelf meegemaakt verkeersongeluk of een door iemand anders meegemaakt verkeersongeluk op hun eigen verkeersgedrag?
- Wat zien jongeren als momenten in de toekomst waarop zij hun verkeersgedrag zullen gaan aanpassen?

3.3 Methode

Voor het huidige onderzoek is een online vragenlijst uitgezet. De volledige vragenlijst is te vinden in Bijlage 1.

3.4 Werving

De werving voor het onderzoek heeft plaatsgevonden via social media en in het jongerenpanel van TeamAlert. Via deze kanalen is een oproep verspreid waarin jongeren tussen de 12 en 24 jaar oud gevraagd om deel te nemen aan het onderzoek.

TeamAlert

jongeren met **impact**

➤ RESULTATEN



Hoofdstuk 4: Resultaten

In dit hoofdstuk worden de resultaten van het huidige onderzoek besproken en met behulp van grafieken gevisualiseerd.

4.1 Deelnemers

In totaal hebben 411 deelnemers ($N = 411$) de vragenlijst compleet ingevuld. In Tabel 1 worden de demografische kenmerken van de deelnemers weergegeven. Onder laagopgeleid wordt basisonderwijs verstaan, onder middelbaar opgeleid wordt havo, vwo of mbo verstaan en onder hoogopgeleid wordt hbo of wo verstaan.

Van de respondenten is de grote meerderheid vrouw (71,3%), meer dan een kwart is man (26,5%) en 2,2% geeft aan dat hij/zij niet in een hokje past. Daarnaast is de gemiddelde leeftijd van de respondenten die deze vragenlijst heeft ingevuld 17,55 ($SD = 2,9$), afgerond 18 jaar. De meeste jongeren uit het onderzoek zitten in de leeftijdsgroep 15 t/m 17 jaar (37,2%). Wat betreft opleidingsniveau is de meerderheid van de respondenten middelbaar opgeleid (62,6%), 22,6% is hoog opgeleid en 14,8% is laag opgeleid.

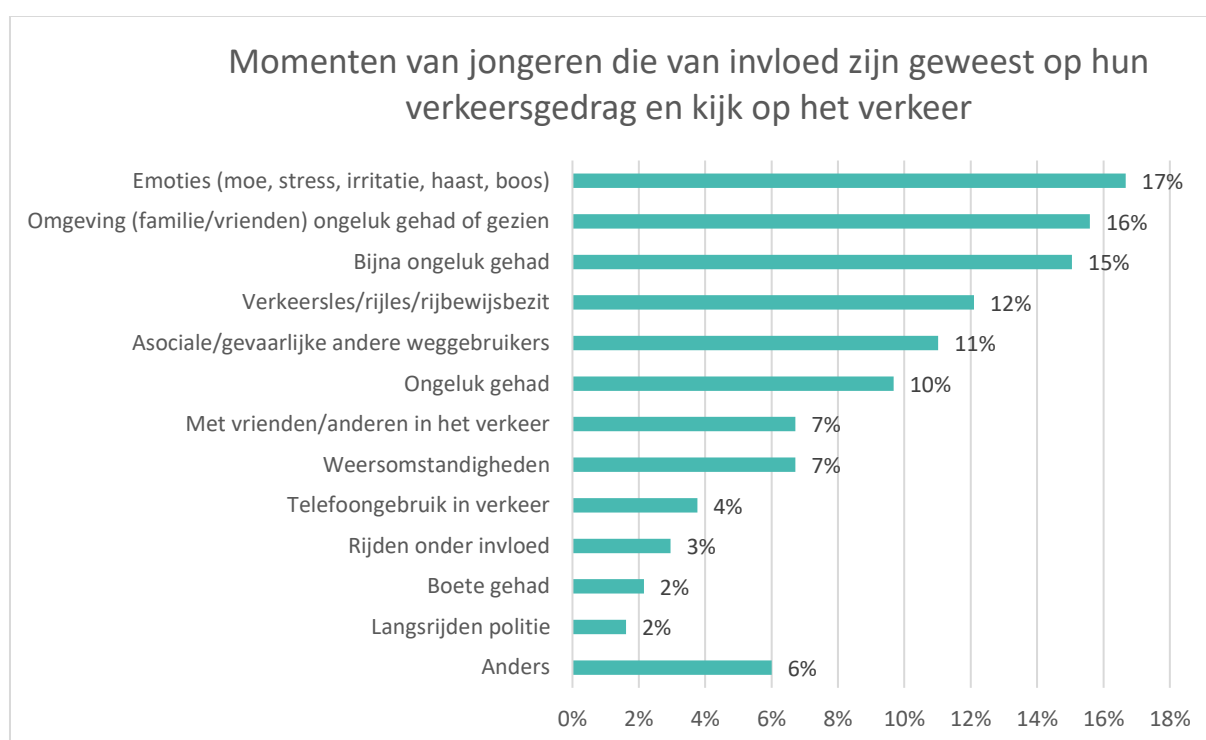
Kenmerk				
	Man ($N= 109$)	Vrouw ($N= 293$)	Anders ($N=9$)	Totaal ($N= 411$)
	26,5%	71,3%	2,2%	
Leeftijd	gem. = 17,3	gem. = 17,6	gem. = 17,1	gem. = 17,6
12 t/m 14	17,4%	14,7%	11,1%	15,3%
15 t/m 17	40,4%	36,2%	33,3%	37,2%
18 t/m 20	23,9%	32,1%	55,6%	30,4%
21 t/m 24	18,3%	17,1%	0%	17,0%
Laag	23,1%	11,7%	11,1%	14,8%
Middel	57,4%	64,4%	66,7%	62,6%
Hoog	19,4%	23,8%	22,2%	22,6%

Tabel 1. Demografische gegevens

4.2 Invloed verandermomenten op verkeersgedrag

Allereerst gaven de jongeren middels een open vraag aan wat voor hen momenten waren waardoor zij anders naar het verkeer gingen kijken of zich anders gedroegen. De gegeven open antwoorden zijn gecodeerd aan de hand van antwoorden die met elkaar overeenkwamen (zie Figuur 1).

Uit de open antwoorden (N= 372)¹ kwam naar voren dat de meeste jongeren (17%) aangaven emoties te ervaren in het verkeer, waardoor zij zich anders in het verkeer gingen gedragen. Zo geven jongeren als voorbeelden dat zij gehaast naar school of werk gaan, door school of werk onderweg gestrest zijn of dat zij merken dat ze moe zijn. Verder geven veel jongeren (16%) aan dat hun omgeving (familie of vrienden) een ongeluk heeft gehad of dat zij een (ernstig) ongeluk hebben gezien, waardoor zij zich anders zijn gaan gedragen in het verkeer. Daarnaast geeft 15% van de jongeren aan dat zij bijna een ongeluk hebben gehad, waardoor zij zich daarna anders zijn gaan gedragen in het verkeer. Verder geeft ook een aantal jongeren (12%) aan dat een verkeersles op school, rijlessen en in het bezit zijn van een rijbewijs ervoor hebben gezorgd dat zij anders naar het verkeer gingen kijken en zich anders gingen gedragen. Zie voor de overige percentages Figuur 1.

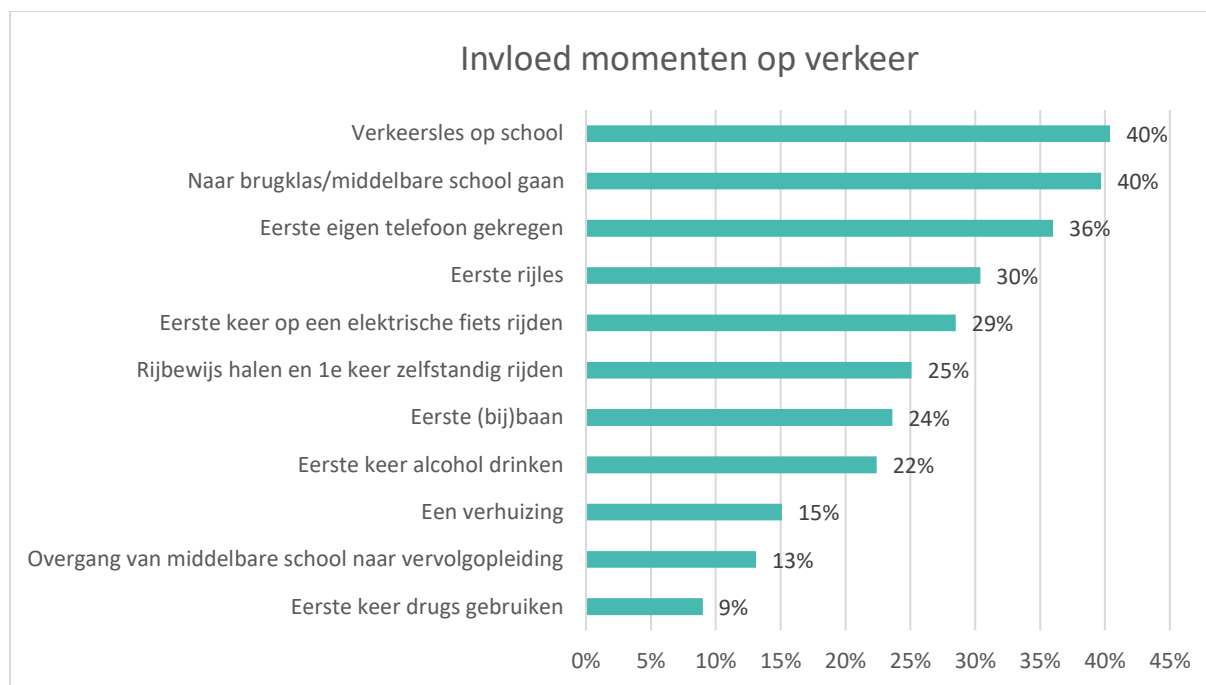


Figuur 1 Wat zijn voor jou momenten geweest waardoor jij anders naar het verkeer ging kijken of je anders in het verkeer ging gedragen?

Vervolgens is gevraagd op welke manier dit moment van invloed is geweest op hun verkeersgedrag en hun kijk op het verkeer. Jongeren die aangaven dat zij emoties ervaren in het verkeer (voornamelijk wanneer zij gehaast waren) gaven aan dat zij daardoor sneller door rood fietsen en sneller of roekelozer fietsen. Ook geven de jongeren die moe waren of stress ervaren aan dat zij minder goed opletten in het verkeer. Jongeren die aangaven dat mensen uit hun omgeving (familie/vrienden) een (dodelijk) ongeluk hebben gehad, geven aan dat zij veel bewuster zijn geworden van hun kwetsbare positie in het verkeer en daardoor beter zijn gaan opletten en voorzichter zijn geworden. Ook jongeren die een (bijna) ongeluk hebben gehad geven aan dat zij sindsdien beter opletten in het verkeer. Jongeren die aangaven door hun rijbewijs zich anders gedroegen, gaven aan dat ze nu weten hoe het is om aan de andere kant te staan en daardoor zichzelf beter gedragen op de fiets.

¹ De vraag was niet verplicht, waardoor niet alle deelnemers een antwoord hebben gegeven.

Hierna is middels een vraag met meerdere antwoordmogelijkheden gevraagd welke momenten zij al hebben gemaakt. Vervolgens is aan de jongeren gevraagd welke van alle aangegeven momenten invloed hebben gehad op hun gedrag in het verkeer, zie Figuur 2. Bij elk aangegeven antwoord stond de optie om een toelichting te geven over op welke manier dit moment van invloed is geweest op hun verkeersgedrag. Die worden hieronder per gegeven antwoord toegelicht.



Figuur 2 Welke van de meegemaakte momenten hebben invloed gehad op jouw gedrag in het verkeer?

Verkeersles op school

Van de 318 jongeren (77%) die een verkeersles op school heeft gehad, geeft 40% aan dat hun gedrag in het verkeer is beïnvloed door de verkeersles. Uit de open antwoorden (N=129) komt naar voren dat jongeren nu meer kennis hebben van borden en regels, bewuster zijn geworden van bepaalde situaties in het verkeer, beter opletten en ze geven aan dat ze zich beter gingen gedragen.

Naar brugklas/middelbare school gaan

Van de 378 jongeren (92%) die al naar de middelbare school is gegaan, geeft 40% aan dat hun verkeersgedrag is aangepast door deze gebeurtenis. Uit de open antwoorden (N=130) blijkt dat veel jongeren een grotere afstand moesten leggen en via een andere route moesten fietsen dan dat zij daarvoor hadden naar hun basis-school. Ook geven een aantal jongeren aan dat zij vaker met vrienden zijn gaan fietsen naar de middelbare school en sommige geven daarbij ook aan dat zij door het fietsen met vrienden stoer gaan doen op de fiets.

Eerste eigen telefoon gekregen

Van de 374 jongeren (91%) die een eerste eigen telefoon heeft gekregen, geeft 36% aan dat hun verkeersgedrag is aangepast hierdoor. Veel jongeren geven dan ook in de open antwoorden aan (N=122) dat zij toch af en toe tijdens het fietsen op hun telefoon kijken.

Eerste rijles

Van de 184 jongeren (45%) die al een eerste rijles heeft gehad, geeft 30% aan dat hun eerste rijles invloed had op hun verkeersgedrag. Zo geven veel jongeren in de open antwoorden (N=87) aan dat zij als automobilist op een andere manier zijn gaan kijken naar het verkeer en bewuster zijn geworden van de gevaren op de weg. Veel jongeren geven dan ook aan dat zij hierdoor zich beter zijn gaan gedragen op de fiets, door bijvoorbeeld goed de hand uit te steken.

Eerste keer op elektrische fiets

Van de 263 jongeren (64%) die een eerste keer heeft gereden op een elektrische fiets, geeft bijna 3 op de 10 jongeren (29%) aan dat hun verkeersgedrag daardoor is aangepast. In de open antwoorden (N=97) geven bijna alle jongeren aan dat zij beter zijn gaan opletten in het verkeer door de snelheid die de fiets heeft.

Rijbewijs halen en 1^e keer zelfstandig rijden

Van de 127 jongeren (31%) die in het bezit is van een rijbewijs en zelfstandig heeft gereden, gaf een kwart aan dat hun verkeersgedrag is aangepast hierdoor. Uit de open antwoorden (N=71) komt naar voren dat veel jongeren bewuster zijn geworden van de gevaren in het verkeer. Ook geven een aantal jongeren aan dat ze het gevoel hebben dat ze dan echt pas goed leren autorijden, omdat er geen 'back-up' meer is en je zelf de verantwoordelijkheid draagt. Verder geven een aantal jongeren aan dat zij minder conform de regeltjes rijden, maar meer hun eigen rijstijl ontwikkelen.

Eerste (bij)baan

Van de 335 jongeren (82%) die een eerste (bij)baan heeft, gaf bijna een kwart (24%) aan dat hun eerste (bij)baan invloed had op hun verkeersgedrag. Uit de open antwoorden (N=72) komt naar voren dat jongeren vaker onderweg zijn (met de fiets, auto en het OV) en dat zij ook vaker gehaast onderweg zijn omdat zij bang zijn om te laat te komen op werk. Een aantal jongeren geeft ook aan dat zij door het werk drukker in hun hoofd zijn wat van invloed is op hun verkeersgedrag.

Eerste keer alcohol drinken

Van de 275 jongeren (67%) die al een keer alcohol heeft gedronken, geeft iets minder dan een kwart (22%) aan dat de eerste keer alcohol drinken van invloed is geweest op hun verkeersgedrag. Uit de open antwoorden (N=76) komt vooral naar voren dat jongeren bewuster zijn geworden van het drinken van alcohol en de deelname aan het verkeer. Ook merken veel jongeren dat zij minder goed opletten in het verkeer of onveiliger fietsen door alcoholgebruik.

Een verhuizing

Van de 229 jongeren (56%) die een verhuizing heeft meegemaakt, geeft 15% aan dat de verhuizing van invloed is geweest op hun verkeersgedrag. Uit de open antwoorden (N=41) komt naar voren dat de meeste jongeren een andere route moesten fietsen naar hun school, waarin ze nieuwe verkeerssituaties tegenkwamen.

Overgang middelbare school naar vervolgopleiding

Van de 200 jongeren (49%) die van de middelbare school naar een vervolgopleiding is gegaan, geeft 13% aan dat deze overgang van invloed is geweest op hun verkeersgedrag. Uit de open antwoorden (N=44) komt naar voren dat bijna alle jongeren nu met het openbaar vervoer gaan naar hun vervolgopleiding, terwijl ze voorheen naar school met de fiets gingen.

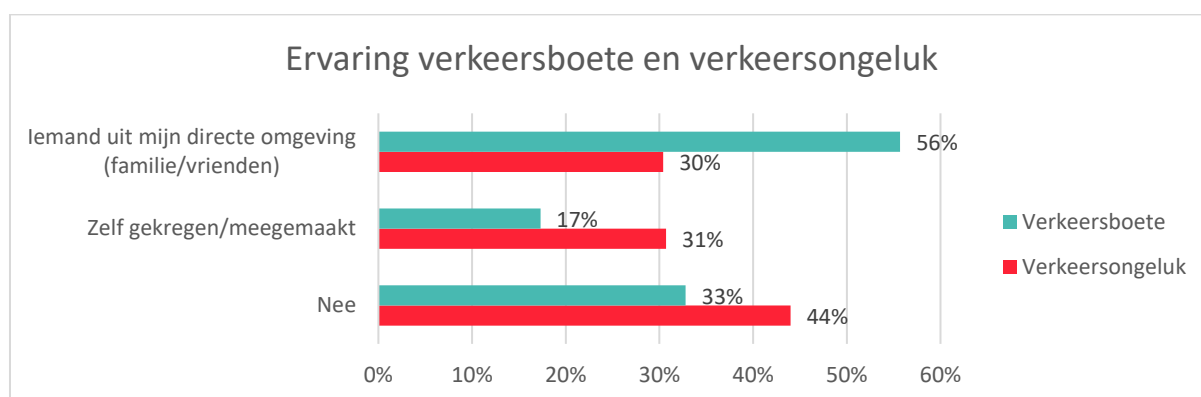
Eerste keer drugs gebruiken

Van de 134 jongeren (33%) die een eerste keer drugs heeft gebruikt, geeft 9% aan dat hun eerste keer drugsgebruik van invloed is geweest op hun verkeersgedrag. Uit de open antwoorden (N=28) komt naar voren dat, net als bij de eerste keer alcohol gebruiken, het hen bewust maakt dat drugs en rijden niet samen gaan. Een aantal jongeren geeft aan dat zij met drugs op (wiet, XTC) hebben gefietst of zelfs autogereden.

4.3 Invloed verkeersboete en verkeersongeluk op verkeersgedrag

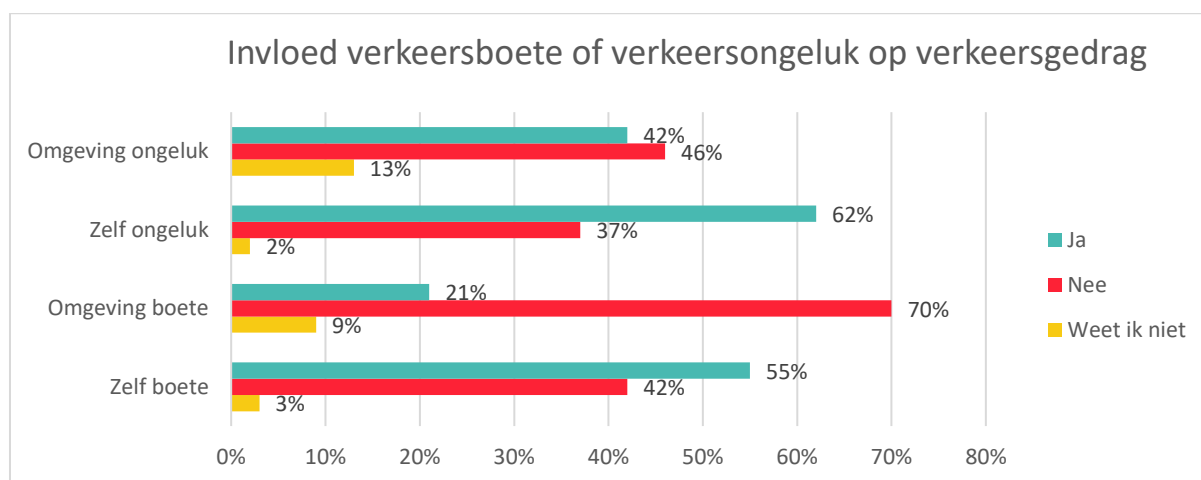
Ook is aan de jongeren gevraagd of zij wel eens een verkeersboete hebben gehad. Er waren meerdere antwoorden mogelijk bij deze vraag, zie voor de resultaten hiervan Figuur 3. Van de jongeren geeft de meerderheid (56%) aan dat iemand uit hun directe omgeving wel eens een verkeersboete heeft gehad. Verder heeft één derde (33%) van de jongeren aangegeven dat zij geen verkeersboete hebben gehad en 17% heeft dit zelf wel eens gekregen.

Ook is aan de jongeren gevraagd of zij wel eens een verkeersongeluk hebben gehad. 44% van de jongeren geeft aan dat zij geen verkeersongeluk hebben gehad. Ook geeft 31% van de jongeren aan dat zij een verkeersongeluk hebben gehad en 30% geeft aan dat iemand uit zijn of haar directe omgeving dit heeft gehad.



Figuur 3 Heb je wel eens een verkeersboete of verkeersongeluk gehad?

Vervolgens is gevraagd of een verkeersboete en verkeersongeluk van invloed zijn geweest op hun verkeersgedrag, zie Figuur 4. Erop aansluitend met een open toelichting konden jongeren aangeven hoe dat van invloed is geweest.



Figuur 4 Is de verkeersboete of verkeersongeluk van invloed geweest op jouw verkeersgedrag?

Van de jongeren die aangaf zelf een verkeersboete te hebben gekregen (N=71), geeft de meerderheid (54,9%) aan dat dit invloed heeft gehad op hun verkeersgedrag. Verder geeft 42,3% aan dat dit niet van invloed is geweest op hun verkeersgedrag en 2,8% weet het niet. Uit de open antwoorden (N=38) komt naar voren dat jongeren nu meer op hun snelheid letten, zorgen voor verlichting op de fiets en nu zonder telefoongebruik fietsen.

Van de jongeren die aangaf iemand te kennen uit de directe omgeving (familie, vrienden) die een verkeersboete hebben gehad (N=229), geeft 21,0% aan dat dit invloed heeft gehad op hun verkeersgedrag. 70,3% van de jongeren geeft aan dat dit niet van invloed is geweest op hun verkeersgedrag en 8,7% weet het niet. Uit de open antwoorden (N=48) komt naar voren dat veel jongeren een boete zonde van hun geld vinden en daarom voortaan beter opletten, voorzichter zijn en zich beter aan de snelheidslimieten houden.

Van de jongeren die aangeeft zelf een verkeersongeluk te hebben gehad (N=126), geeft de meerderheid (61,9%) aan dat dit van invloed is geweest op hun verkeersgedrag. Van de jongeren geeft 36,5% aan dat dit niet van invloed is geweest en 1,6% weet het niet. Uit de open antwoorden (N=78) komt naar voren dat veel jongeren alerter zijn geworden, maar sommigen zijn tegelijk ook angstiger geworden. Ook geven veel jongeren aan dat zij voorzichter zijn geworden en soms zelfs liever een andere route nemen.

Van de jongeren die aangeeft iemand uit hun directe omgeving te kennen die een verkeersongeluk heeft gehad (N=125), geeft 41,6% aan dat dit van invloed is geweest op hun verkeersgedrag. Van de jongeren geven de meeste jongeren (45,6%) aan dat dit niet van invloed is geweest en 12,8% weet het niet. Uit de open antwoorden (N=51) komt naar voren dat veel jongeren veel voorzichter zijn in het verkeer en bewuster zijn geworden van de gevaren. Ook geven een paar jongeren aan dat zij door het meemaken van een ongeluk niet meer onder invloed van alcohol rijden of met een telefoon in de hand.

4.4 Invloed toekomstige verandermomenten

Ten slotte is aan de jongeren middels een open vraag gevraagd welk groot moment zij nog verwachten mee te maken waardoor hun gedrag in het verkeer zal veranderen. De gegeven open antwoorden zijn gecodeerd aan de hand van antwoorden die met elkaar overeenkwamen.

Uit de open antwoorden (N=362) komt naar voren dat de meeste jongeren (38%) verwachten dat het behalen van hun rijbewijs of hun eerste rijles invloed zal hebben op hun verkeersgedrag. Jongeren geven aan dat door het behalen van hun autorijbewijs, zij verwachten zich verstandiger en veiliger te gedragen in het verkeer. Ook gaf een kwart (25%) van de jongeren aan dat zij verwachten dat het krijgen van een ongeluk ervoor zal zorgen dat zij veranderen in het verkeer. Verder geeft 6% van de jongeren aan dat het krijgen van een boete ervoor zal zorgen dat zij zich beter zullen gedragen en het foute gedrag niet meer zullen uitvoeren. Ook geeft 6% aan dat het krijgen van kinderen of het kopen van een eigen auto invloed zal hebben op hun verkeersgedrag. 5% geeft aan dat wanneer iemand uit hun directe omgeving een ongeluk krijgt, dit van invloed zal zijn op hun verkeersgedrag. Ook geven een aantal jongeren (4%) aan dat voor de eerste keer alcohol drinken of rijden onder invloed zal zorgen voor een verandering in hun verkeersgedrag. Ten slotte geeft nog een aantal jongeren (1%) aan dat een verhuizing, een (nieuwe) baan krijgen, rijden in het buitenland en de technologie van auto's ervoor zullen zorgen dat hun verkeersgedrag aanpassen.

TeamAlert

jongeren met **Impact**

➤ CONCLUSIE



Hoofdstuk 5: Conclusie en aanbevelingen

Het doel van dit onderzoek was om inzicht te krijgen in de verandermomenten van jongeren die van invloed zijn op hun verkeersgedrag. In dit hoofdstuk wordt op basis van de onderzoeksresultaten een conclusie geformuleerd. Dit hoofdstuk wordt afgesloten met een discussie en aanbeveling.

5.1 Verschillende momenten zijn volgens de jongeren van invloed op hun verkeersgedrag

Wanneer jongeren zelf mogen aangeven welke momenten van invloed zijn geweest op hun verkeersgedrag, dan zijn verschillende momenten van invloed. De meeste jongeren ervaren het hebben van emoties, zoals stress, irritatie of vermoeidheid, als moment dat van invloed is op hun verkeersgedrag. Wanneer zo'n moment zich voordoet, zijn jongeren eerder geneigd om bijvoorbeeld door rood te fietsen, sneller en roekelozer te fietsen en minder goed op te letten. Daarnaast gaven jongeren ook aan dat het ervaren van een bijna ongeluk, het horen van een ongeluk van mensen uit hun omgeving (familie, vrienden, buurt) of het zien van een ongeluk, van invloed is geweest op hun verkeersgedrag. Jongeren die dit hebben meegemaakt zijn bewuster geworden van hun kwetsbare positie in het verkeer en daardoor voorzichter en oplettender in het verkeer. Verder hebben ook veel jongeren aangegeven dat het krijgen van rijles en het daarmee behalen van het rijbewijs van invloed zijn geweest op hun verkeersgedrag. Zo geven jongeren aan dat zij nu weten hoe het is om aan de andere kant te staan in het verkeer, waardoor zij zich beter zijn gaan gedragen op de fiets. Oftewel, het lijkt er dus op dat gebeurtenissen op het moment zelf (bijvoorbeeld emoties ervaren) zorgen voor onveilig verkeersgedrag, terwijl momenten in het verleden (bijvoorbeeld het meemaken, zien of horen van een ongeluk of ervaring rijlessen) juist zorgen voor meer bewustwording later.

Wanneer verschillende momenten worden voorgelegd aan jongeren die van invloed kunnen zijn geweest op hun verkeersgedrag, dan komen er andere resultaten naar voren dan wanneer zij de momenten zelf aangeven. De meeste jongeren geven aan dat de verkeersles op school van invloed is geweest op hun verkeersgedrag in het verkeer. Jongeren hebben door de verkeersles meer kennis van borden en regels, zijn bewuster geworden van bepaalde verkeerssituaties en ze gedroegen zich beter en waren oplettender. Ook is een eerste rijles, het bezitten van een rijbewijs en de eerste keer op een elektrische fiets een moment waarbij jongeren zich meer bewust worden van de gevaren in het verkeer en zich daardoor beter gedragen. Daarnaast lijkt het erop alsof de overgang van basisschool naar middelbare school, het krijgen van een telefoon of een (bij)baan juist zorgen voor minder veilig fietsgedrag. Jongeren geven namelijk aan vaker in groepjes te fietsen naar de middelbare school of stoer te doen voor hun vrienden, eerder afgeleid te zijn op de fiets door hun telefoon of gehaaster te fietsen om niet te laat te komen voor hun (bij)baan. Kortom, het ene moment kan positief van invloed zijn op het verkeersgedrag (bewustwording en meer oplettendheid), terwijl het andere moment negatiever van invloed kan zijn op het verkeersgedrag (fietsen in groepjes, afleiding, emoties in het verkeer).

5.2 Invloed van verkeersboete of -ongeluk op verkeersgedrag

De invloed van een verkeersboete of verkeersongeluk op het verkeersgedrag is verschillend. Zo is de invloed op het verkeersgedrag van het zelf krijgen van een verkeersboete of het zelf ervaren van een verkeersongeluk groter dan wanneer de directe omgeving een boete of ongeluk krijgt. Ook is volgens de jongeren de invloed van een ongeluk groter dan de invloed van een boete op hun verkeersgedrag.

De mate waarin een verkeersboete of verkeersongeluk invloed heeft op het gedrag verschilt dus, maar de manier waarop het invloed heeft verschilt niet tussen het zelf krijgen/ervaren of het horen van iemand uit de directe omgeving. Zo zorgt het krijgen van een boete (zelf of iemand uit directe omgeving) ervoor dat men beter gaat opletten en zorgt het krijgen van een ongeluk (zelf of iemand uit directe omgeving) ervoor dat men voorzichter en bewuster wordt van de verkeerssituatie. Wel geven mensen die een ongeluk zelf hebben ervaren aan dat zij naast alerter, tegelijk ook angstiger zijn geworden en liever een andere route rijden.

Er kan voorzichtig geconcludeerd worden dat de invloed van een ongepland moment (bijvoorbeeld een ongeluk) niet erg verschillend is van de invloed van een gepland moment (bijvoorbeeld rijlessen nemen). Zo lijken beide momenten te zorgen voor bewustwording van de verkeerssituaties en de gevaren in het verkeer.

5.3 Momenten in het verschiep

Jongeren hebben aangegeven welke momenten zij nog verwachten te krijgen die van invloed zullen zijn op hun verkeersgedrag. De meeste jongeren verwachten dat zij door het behalen van hun rijbewijs zich verstandiger en veiliger te zullen gedragen in het verkeer. Ook geeft een kwart van de jongeren aan dat het krijgen van een ongeluk ervoor zal zorgen dat zij veranderen in het verkeer. Een klein aantal jongeren verwacht dat zij zich beter zullen gedragen wanneer zij een boete krijgen en daarmee hopelijk het foute gedrag niet meer uitvoeren. Kortom, het behalen van het rijbewijs en het krijgen van een ongeluk of boete zijn momenten voor jongeren die ervoor zorgen dat zij zich veiliger in het verkeer zullen gedragen.

5.4 Discussie

Het huidige onderzoek heeft een aantal beperkingen waarmee rekening gehouden moet worden. Deze discussiepunten worden besproken in deze paragraaf.

De eerste vraag van het onderzoek was achteraf gezien wellicht niet duidelijk genoeg gesteld voor de jongeren. De vraag betrof *“Wat zijn voor jou momenten geweest waardoor jij anders naar het verkeer ging kijken of je anders in het verkeer ging gedragen?”* Veel jongeren hebben een moment genoemd waarbij zij dan op dát moment zelf merken dat hun gedrag anders is, terwijl er eigenlijk werd bedoeld op een levensgebeurtenis (‘verandermoment’) die van invloed is geweest op hun verkeersgedrag. Bij een vervolgonderzoek zou daarom deze vraag duidelijker gesteld moeten worden.

Verder was het huidige onderzoek een verkennend onderzoek omtrent het onderwerp ‘verandermomenten’. Hoewel er middels het onderzoek inzicht is verkregen in de verandermomenten die van invloed zijn op het verkeersgedrag van jongeren, kan vervolgonderzoek nog dieper ingaan op het verschil in invloed van geplande (bijvoorbeeld naar middelbare school gaan, rijlessen) en ongeplande gebeurtenissen of momenten (bijvoorbeeld ongeluk) op het verkeersgedrag. Ook kan in vervolgonderzoek dieper ingegaan worden op het specifieke moment dat de gebeurtenis van invloed op het gedrag heeft de aanpassing in gedrag voor, tijdens of kort na de gebeurtenis plaatsgevonden?

Ten slotte is een andere beperking van het onderzoek dat de groep deelnemers grotendeels bestond uit vrouwen (71%) en 15 t/m 17 jarigen (37,2%). Een aanbeveling voor vervolgonderzoek is daarom om te streven naar representativiteit op geslacht en leeftijd. Wanneer een steekproef representatief is op geslacht en leeftijd zijn de resultaten namelijk generaliseerbaar naar de gehele bevolkingsgroep en kan er een zo duidelijk mogelijk beeld geschetst worden van wat er speelt onder de Nederlandse jongeren.

5.5 Aanbevelingen

Aan de hand van de resultaten van het huidige onderzoek kan een aanbeveling gedaan worden met betrekking tot het inzetten van verandermomenten om gedragsverandering te bewerkstelligen.

In het huidige onderzoek kwam naar voren dat veel jongeren emoties in het verkeer, het krijgen van verkeersles op school, het krijgen van een eerste telefoon, de eerste autorijles en het meemaken van een ongeluk (zelf of directe omgeving) als momenten ervaren in hun leven waarop zij hun verkeersgedrag hebben aangepast. Wanneer wordt besloten om in te spelen op verandermomenten met als doel gedragsverandering, kunnen deze ‘verandermomenten’ gebruikt worden. Zo kan bijvoorbeeld het krijgen van een eerste telefoon gebruikt worden in het project GO Mono, waarbij afleiding in het verkeer door mobielgebruik wordt besproken. Ook is voor bijna een kwart van de jongeren een eerste (bij)baan van invloed op hun verkeersgedrag, waarbij jongeren aangeven dat zij vaker gehaast onderweg zijn of dat zij door hun werk drukker in hun hoofd zijn. Zo heeft onderzoek laten zien dat het ongevalsrisico toeneemt wanneer iemand afgeleid is door emoties zoals boosheid, verdriet, en irritatie (Dingus et al., 2016). Het is om deze reden van belang dat wanneer jongeren zich gestrest voelen en ze de weg op gaan, ze op de hoogte zijn van de risico’s die hierbij komen kijken. Om de verkeersveiligheid onder jongeren te bevorderen zouden campagnes en interventies zich kunnen richten op de bewustmaking van de risico’s die stress en druk met zich meebrengen in het verkeer. Dit zal jongeren ervan behoeden gestrest aan het verkeer deel te nemen.

TeamAlert

jongeren met **impact**



BRONNEN



Bronnen

Bouton, M. E., Todd, T. P., Vurbic, D. & Winterbauer, N. E. (2011). Renewal after the extinction of free operant behavior. *Learning & Behavior*, 39(1), 57–67. <https://doi.org/10.3758/s13420-011-0018-6>

Dingus, T. A., Guo, F., Lee, S., Antin, J. F., Perez, M., Buchanan-King, M., & Hankey, J. (2016). Driver crash risk factors and prevalence evaluation using naturalistic driving data. *Proceedings of the National Academy of Sciences*, 113(10), 2636-2641. Antwerpen – Apeldoorn: Garant.

Klößner, C. A. & Verplanken, B. (2018). Yesterday's Habits Preventing Change for Tomorrow? About the Influence of Automaticity on Environmental Behaviour. *Environmental Psychology*, 238–250. <https://doi.org/10.1002/9781119241072.ch24>

Schäfer, M., Jaeger-Erben, M. & Bamberg, S. (2011). Life Events as Windows of Opportunity for Changing Towards Sustainable Consumption Patterns? *Journal of Consumer Policy*, 35(1), 65–84. <https://doi.org/10.1007/s10603-011-9181-6>

Verplanken, B. & Roy, D. (2016a). Empowering interventions to promote sustainable lifestyles: Testing the habit discontinuity hypothesis in a field experiment. *Journal of Environmental Psychology*, 45, 127–134. <https://doi.org/10.1016/j.jenvp.2015.11.008>

Wood, W. & Rünger, D. (2016). Psychology of Habit. *Annual Review of Psychology*, 67(1), 289–314. <https://doi.org/10.1146/annurev-psych-122414-033417>

TeamAlert

jongeren met **Impact**

BIJLAGE



Bijlage 1: Vragenlijst

Hoi! Ben jij tussen de 12 en 24 jaar oud? Dan willen we graag van jou horen! Wat waren echt belangrijke momenten in jouw leven, wat deed dit met je en had dit nog invloed op hoe jij je gedraagt in het verkeer? 🎁 Win een cadeaubon naar keuze t.w.v. €50! De winnaar wordt in de maand januari bekendgemaakt via ons Instagramkanaal @TeamAlertNL. De winnaar ontvangt ook een mailtje. 📧 Jouw antwoorden worden gebruikt om een beter beeld te krijgen van hoe jongeren zich gedragen in het verkeer, de vragenlijst duurt +/- 5 minuten. TeamAlert gebruikt je antwoorden alleen voor dit onderzoek. Jouw gegevens worden niet doorgegeven aan andere partijen.

1. Wat is je leeftijd?
 - a. Jonger dan 12 of ouder dan 24 > exit
2. Wat zijn voor jou momenten geweest waardoor jij anders naar het *verkeer* ging kijken of je anders in het *verkeer* ging gedragen? We weten dat dit misschien een lastige vraag is, denk er goed over na en er zijn geen goede of foute antwoorden. Het gaat om wat jij meemaakt.

[open vraag, niet verplicht]
3. Wat ben je door dit moment (of deze momenten) anders gaan doen in het verkeer? Of welke nieuwe inzichten had je toen? Je mag meerdere voorbeelden noemen.

[open vraag, niet verplicht]
4. Hieronder volgt een lijst van belangrijke momenten die je in je leven zou kunnen meemaken. Welke van deze momenten heb jij al meegemaakt? [Random volgorde]
 - Verkeersles op school
 - Naar brugklas/middelbare school gaan
 - Overgang van middelbare school naar vervolgonderwijs
 - Eerste (bij)baan
 - Een verhuizing
 - Eerste rijles
 - Rijbewijs halen en eerste keer zelfstandig rijden
 - Eerste keer op een elektrische fiets rijden
 - Eerste eigen telefoon gekregen
 - Eerste keer alcohol drinken
 - Eerste keer drugs gebruiken
 - Anders, namelijk...
5. [indien 'anders, namelijk' bij V4 is aangevinkt] Je hebt net zelf een belangrijk moment in je leven beschreven. Heeft dit moment invloed gehad op jouw gedrag in het verkeer? Als je antwoord 'ja' is, vul dan in op welke manier jouw gedrag is veranderd door dit moment.
 - Ja:
 - Nee
6. Welke van deze momenten hebben invloed gehad op jouw gedrag in het verkeer? Geef aan op welke manier jouw gedrag is veranderd door deze momenten, of welke nieuwe inzichten je kreeg.
 - a. Routing antwoord opties die bij V4 is gekozen
7. Heb jij weleens een verkeersboete gekregen? Er zijn meerdere opties mogelijk.
 - a. Ik heb zelf een verkeersboete gekregen

- b. Iemand uit mijn directe omgeving (zoals vrienden of familie) heeft een verkeersboete gekregen
 - c. Nee [exclusief]
- 8. [Routing 7A] Je gaf aan dat je zelf verkeersboete hebt gekregen. Balen! Heeft dit invloed gehad op jouw gedrag in het verkeer?
 - a. Ja, namelijk ...
 - b. Nee
 - c. Weet ik niet
- 9. [Routing 7B] Je gaf aan dat iemand die je kent een verkeersboete heeft gekregen. Balen! Heeft dit invloed gehad op jouw gedrag in het verkeer?
 - a. Ja, namelijk ...
 - b. Nee
 - c. Weet ik niet
- 10. [Routing allen] Heb jij wel eens een verkeersongeluk gehad?
 - a. Ik heb zelf een verkeersongeluk gehad
 - b. Iemand uit mijn direct omgeving (zoals vrienden of familie) heeft een verkeersongeluk gehad
 - c. Nee [exclusief]
- 11. [Routing 10A] Je gaf aan dat je zelf een verkeersongeluk hebt meegemaakt. Wat naar! Heeft dit invloed gehad op jouw gedrag in het verkeer?
 - a. Ja, namelijk ...
 - b. Nee
 - c. Weet ik niet
- 12. [Routing 10B] Je gaf aan dat iemand die je kent een ongeluk heeft meegemaakt. Wat naar! Heeft dit invloed gehad op jouw gedrag in het verkeer?
 - a. Ja, namelijk ...
 - b. Nee
 - c. Weet ik niet
- 13. Welke grote momenten verwacht je nog mee te gaan maken waardoor je in het verkeer verandert? Denk hierbij terug aan het lijstje dat je in de vorige vragen hebt gezien, of vul het aan met andere momenten.

Demografische gegevens

- 14. Ik ben een
 - a. Man
 - b. Vrouw
 - c. Ik pas niet in een hokje
- 15. Opleidingsniveau
 - a. Basisonderwijs
 - b. Speciaal onderwijs
 - c. Praktijkonderwijs
 - d. Vmbo
 - e. Havo
 - f. Vwo
 - g. Mbo
 - h. Hbo
 - i. Wo

- j. Anders, namelijk...
- 16. Heb je nog opmerkingen over deze vragenlijst, of vragen aan ons? Vul ze dan hieronder in.
- 17. Stel dat we nog extra vragen zouden hebben over jouw antwoorden, mogen we jou dan hiervoor benaderen?
 - a. Ja, dit is mijn emailadres:
 - b. Nee, liever niet.