

TeamAlert

jongeren met **impact**

**Jongeren en de eerste
keer rijden onder invloed**

Interviews met jongeren

Stichting TeamAlert

Jongeren met impact

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

Onderzoek en rapportage:
Suzanne van der Geest
Saar Hadders
Gea-Marit Dekker

Mei 2024

© 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 afgelopen jaren is het aantal verkeersdoden door een bestuurder onder invloed flink gestegen (NOS, 2023). Vooral jongeren tussen de 18 en 24 jaar rijden onder invloed van alcohol. Jongeren die onder invloed rijden zijn minder goed in staat om verkeerssituaties te beoordelen, gevaren te herkennen, de auto te besturen en alert te blijven. Eerdere onderzoeken van TeamAlert geven inzicht in de motieven van jongeren om onder invloed te rijden. Er is echter weinig bekend over de eerste keer dat jongeren onder invloed achter het stuur stappen, terwijl dit een indicatie kan zijn voor herhaaldelijk rijden onder invloed. Kennis over hoe deze eerste keer tot stand komt kan inzicht geven in hoe rijden onder invloed voorkomen kan worden.

Het onderzoek

Het doel van het onderzoek is om inzicht te krijgen in de beweegredenen van jongeren om voor de eerste keer te rijden onder invloed. TeamAlert heeft 21 diepte-interviews gehouden met autobestuurders van 18 tot en met 30 jaar die wel eens onder invloed hebben gereden. De werving voor dit onderzoek vond plaats tussen 11 en 22 maart 2024 via social media en via het jongerenpanel van TeamAlert, *Young Influence*.

Resultaten

Voor sommige jongeren was de eerste keer onder invloed rijden een geplande actie, bijvoorbeeld bij medisch cannabisgebruik of wanneer ze eten of meer cannabis gingen halen. Anderen reden in onverwachte situaties, bijvoorbeeld in geval van nood, als er meer alcohol was gedronken dan gepland, of als er geen openbaar vervoer beschikbaar was. Echter, in alle situaties maakten jongeren een bewuste keuze voor de auto als vervoersmiddel. De jongeren ervaren hun eerste keer verschillend. Een aantal benoemt dat ze weinig merkten van het middel dat ze gebruikten hadden. Anderen merkten juist grote verschillen met nuchter rijden en ervoeren dit als iets negatiefs. De eerste keer rijden onder invloed heeft voor de jongeren een verschillende uitwerking. Voor een deel van de jongeren is de drempel om het nogmaals te doen hoger geworden. Zij zijn zich bewust van de gevaren. Voor anderen is de drempel om onder invloed te rijden juist verlaagd.

De jongeren benoemen een aantal factoren die hen destijds mogelijk hadden geholpen om niet onder invloed te gaan rijden. Dingen die benoemd werden zijn het beter plannen van middelengebruik en vervoer, de (uitgesproken) afkeuring van vrienden, een sterkere weerbaarheid tegen groepsdruk en meer kennis over effecten, risico's en wachttijden.

Conclusies en aanbevelingen

Jongeren verschillen in hoe ze de eerste keer rijden onder invloed ervaren. Deze ervaring bestaat uit de emoties, de beleving en de waarneming van jongeren voor, tijdens en na de rit. Op basis van deze ervaring kunnen jongeren worden onderverdeeld in verschillende types. Bij de "eenmalige rijder" werkte de ervaring als drempelverhogend en is er geen intentie om nog een keer onder invloed te rijden. Bij de "wie-weet-nog-een-keer rijder" ging het de eerste keer goed en is een volgende keer rijden onder invloed niet uitgesloten. De "rijder onder invloed" is positief over de eerste keer rijden onder invloed en heeft de intentie dit vaker te doen. Middels kwantitatief vervolgonderzoek kan worden aangetoond hoe vaak deze type jongeren voorkomen. Wanneer meer inzicht verkregen wordt over de grootte van deze groepen en andere kenmerken, kan gerichte preventie worden toegepast per subdoelgroep. De verwachting is dat 'de eenmalige rijder' een andere aanpak vereist dan 'de rijder onder invloed'.

Naast meer inzicht door vervolgonderzoek, is het kansrijk om de aanknopingspunten uit de huidige resultaten al te benutten in huidige aanpakken tegen rijden onder invloed. Zo kunnen jongeren door middel van campagnes, voorlichting en interventies gestimuleerd worden hun vervoer en middelengebruik vooraf te plannen. Daarnaast is het kansrijk om in voorlichtingsprojecten meer in te zetten op het verspreiden van informatie over de effecten, risico's en wachttijden bij middelengebruik. Om impact te maken is het bevorderend om met gerichte subdoelgroepen te werken, zoals de type jongeren die uit dit onderzoek naar voren komen. Daarnaast wordt aanbevolen om ouders te stimuleren het gesprek aan te gaan met hun kind, waarbij de norm wordt uitgedragen dat het normaal is om nuchter te rijden.

INHOUD

Hoofdstuk 1: Aanleiding	7
Over TeamAlert	7
Leeswijzer	7
Hoofdstuk 2: Achtergrondinformatie	9
Jongeren en alcohol en drugs in het verkeer	9
Waarom zijn jongeren extra kwetsbaar?	10
Wat vinden jongeren van rijden onder invloed?	11
Redenen om onder invloed te rijden	11
Verkenning eerste keer rijden onder invloed	12
Hoofdstuk 3: Het onderzoeksopzet	14
Doel onderzoek	14
Onderzoeksvragen	14
Doelgroep	14
Werving	14
Onderzoeksmethode	14
Hoofdstuk 4: Resultaten	16
4.1 Verschillende jongeren, verschillende situaties	17
Geplande momenten	17
Onverwachte situaties	17
Geen bewuste herinnering aan eerste keer	18
Eerste keer: samen of alleen	18
In de avond met weinig verkeer	18
4.2 Ervaringen eerste keer rijden onder invloed	19
Weinig invloed op emoties, beleving en waarneming	19
Veel invloed op emoties, beleving en waarneming	19
Verloop rit	19
4.3 De gevolgen van de eerste rit onder invloed	20
Ervaren pakkans	20
Het voorkomen van een boete of straf	20
4.4 De eerste keer smaakt soms naar meer	22
Drempelverhogend	22
Drempelverlagend: glijdende schaal	22
Drempel: bepaald middel is een no go	22
4.5 Vrienden, ouders en partners: wisselende perspectieven	23
De rol van vrienden	23
De rol van ouders	23
De rol van een partner	24
4.6 Motivatie om de eerste keer te rijden onder invloed	25
Geen alternatief vervoer	25
Zelfoverschatting en lage risicoperceptie	25

Sociale norm	25
Ervaringen uit het verleden	25
Kick	25
Gewoontegedrag	25
Lage subjectieve pakkans	26
4.6 De eerste keer rijden onder invloed voorkomen: wat zeggen jongeren?	27
Plannen van vervoer en middelengebruik	27
Elkaar aanspreken.....	27
Trainen van weerbaarheid.....	27
Campagne tegen rijden onder invloed gericht op jongeren	27
Meer informatie over effecten, risico's en wachttijden	27
Ervaringsverhalen	27
Ervaringselement	27
Alcoholslot	28
Ouders of vrienden bellen	28
Beter toegankelijk openbaar vervoer	28
Betaalbare taxi(bus).....	28
Subjectieve pakkans verhogen	28
Denormalisering alcohol- en drugsgebruik	28
Hoofdstuk 5: Conclusie en aanbevelingen	30
Zoveel jongeren, zoveel situaties.....	30
Verschillende type ervaringen	30
Lage subjectieve pakkans, wel rekening houden met politie	32
Drijfveren en glijdende schaal	32
Hoe kan de eerste keer volgens jongeren voorkomen worden?	33
Aanbevelingen	33
Bronnen.....	36
Bijlage 1: Deelnemers	39
Bijlage 2: Interviewscript	40

TeamAlert

jongeren met **impact**

➤ Aanleiding



Hoofdstuk 1: Aanleiding

Het aantal verkeersdoden als gevolg van drank en drugs is aanzienlijk gestegen in recente jaren (NOS, 2023). Politicijfers tonen aan dat het aantal verkeersdoden door een bestuurder onder invloed in 2016 op 13 lag en in 2022 is gestegen naar 61 (NOS, 2023). Onderzoek wijst uit dat bestuurders die onder invloed zijn van alcohol en/of drugs vaak minder goed in staat zijn om verkeerssituaties te beoordelen, gevaren te herkennen, de auto te besturen en alert te blijven (TeamAlert, 2023a). Het voorkomen van rijden onder invloed is daarom een belangrijke missie volgens TeamAlert.

Dit onderzoek richt zich op de eerste keer rijden onder invloed van alcohol en/of drugs, een gedraging die helaas voorkomt onder jongeren. Vooral onder de groep van 18- tot en met 24-jarigen komt rijden onder invloed van alcohol het vaakst voor vergeleken met oudere bestuurders (TeamAlert, 2023a). Uit de meest recente meting in 2022 blijkt dat 2,5% van de automobilisten die een ademanalysetest ondergingen tijdens weekendnachten, meer dan de wettelijk toegestane hoeveelheid alcohol in hun bloed had (Ipsos I&O, 2022). Daarnaast is het zorgelijk dat het aandeel beginnende bestuurders dat de wet overtreedt, sterk is gestegen van 2,3% in 2019 naar 3,7% in 2022 (Ipsos I&O, 2022). Recente cijfers laten ook zien dat rijden onder invloed van drugs vaak voorkomt. Bij een recente politiecontrole na een hardcore festival testte een kwart van de autobestuurders positief op drugsgebruik (RTL Nieuws, 2023). Met name jongeren gebruiken drugs tijdens festivals of clubbezoeken (Trimbos, 2024).

Eerdere onderzoeken hebben inzicht gegeven in de redenen waarom jongeren onder invloed rijden (TeamAlert, 2019a-c; TeamAlert, 2020a-c). Echter, er is weinig bekend over de eerste keer dat jongeren dit doen, terwijl dit een indicatie kan zijn voor herhaaldelijk rijden onder invloed. Wat motiveert jongeren om de eerste keer onder invloed te rijden? Hoe verloopt die eerste keer? En belangrijker nog: hoe had dit voorkomen kunnen worden? Deze studie geeft inzicht in de eerste keer rijden onder invloed en hoe jongeren dit ervaren, met als doel effectiever inspelen op de preventie van rijden onder invloed. Via diepte-interviews is hier antwoord op gevonden.

Over TeamAlert

Jongeren hebben een grotere kans op een verkeersongeluk 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 Young Influence, ons jongerenpanel, zijn we in staat om continue in te spelen op de veranderende behoeften van jongeren. Meer dan 8000 leden tussen de 12 en 24 jaar worden zo actief bij onze onderzoeken en interventies betrokken.

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

Leeswijzer

Dit rapport geeft de resultaten weer van de gesprekken met 21 jongeren en hun eerste keer rijden onder invloed. Voordat we de resultaten induiken, wordt stil gestaan bij wat al bekend is over rijden onder invloed in het algemeen. Vervolgens wordt in het hoofdstuk Onderzoeksopzet de methode van het onderzoek besproken. Hierna volgen de uitkomsten van de interviews. Het rapport sluit af met de conclusie, aanbevelingen en discussie.

TeamAlert

jongeren met **impact**

➤ Achtergrond- informatie



Hoofdstuk 2: Achtergrondinformatie

Eerdere onderzoeken naar rijden onder invloed vormen een relevant vertrekpunt voor de huidige studie. Daarom worden in dit hoofdstuk verschillende onderwerpen uitgelicht die interessant zijn als achtergrondinformatie. Dit onderzoek gaat over jongeren die rijden onder invloed van alcohol en/of drugs in de auto en daarom gaat onderstaande informatie zowel over alcohol als over drugs.

Jongeren en alcohol en drugs in het verkeer

In de afgelopen tien jaar blijkt dat gemiddeld 5% van de bestuurders van gemotoriseerde voertuigen met ernstig letsel alcohol en/of drugs gebruikt heeft. In 2013 ging het om 3,5% van de bestuurders en dat is gestegen naar 6,9% in 2021 (VeiligheidNL, 2022). Het risico op een verkeersongeval neemt sterkt toe als een bestuurder rijdt onder invloed van alcohol, drugs of een combinatie hiervan.

Risico op een ongeval met alcohol of drugs op

Uit onderzoek blijkt dat de kans op een verkeersongeval toeneemt naarmate een autobestuurder meer alcohol heeft gedronken. Bij een alcoholpromillage van 0,5 is het ongevalsrisico ongeveer 1,4 keer hoger dan bij nuchter rijden, wat neerkomt op een toename van 40% in kans op een ongeval. Bij een promillage van 1,0 stijgt het risico naar meer dan vier keer zo hoog en bij 1,5 promille zelfs meer dan twintig keer zo hoog vergeleken met nuchtere automobilisten (Blomberg, Peck, Moskowitz, Burns, & Fiorentino, 2005). Wanneer alcohol gecombineerd wordt met drugs, is het ongevalsrisico extreem hoog, met een schatting van twintig tot tweehonderd keer hoger dan voor nuchtere bestuurders (Hels et al., 2011). Het ongevalsrisico voor een autobestuurder met drugs op varieert afhankelijk van het specifieke type drugs. Over het algemeen geldt dat het risico op een verkeersongeval toeneemt bij het gebruik van drugs. Bij amfetaminen is het ongevalsrisico het hoogst, met een verhoogde kans van 5 à 6 keer. Voor cocaïne is dit risico 2 à 3 keer zo hoog en voor cannabis ongeveer 1,5 tot 2,5 keer zo hoog (Elvik, 2013).

Rijden onder invloed van alcohol

Cijfers over rijden onder invloed van alcohol komen vanuit verschillende bronnen: politiecijfers, straatmetingen, letselgegevens van de spoedeisende hulp (SEH) en vragenlijststudies. Sinds 2009 voert Ipsos I&O, samen met de politie, jaarlijks een meting uit naar rijden onder invloed van alcohol. Volgens de laatste meting in 2022 van het alcoholgebruik bij automobilisten in weekendnachten, reed 2,5% van de automobilisten die een ademanalysetest hebben uitgevoerd met meer dan de wettelijk toegestane hoeveelheid alcohol op. Het percentage overtreders is daarmee licht toegenomen ten opzichte van 2019 (2,3%). Onder de jonge mannelijke bestuurders (18 tot en met 24 jaar) reed 1,7% tijdens de meting van 2022 onder invloed van te veel alcohol. Dit aandeel is hetzelfde gebleven ten opzichte van 2019 (1,7%). Het aandeel jonge vrouwen (18 tot en met 24 jaar) daarentegen is flink gestegen, van 0,6% in 2019 naar 1,1% in 2022. Interessant voor deze studie is dat het aandeel beginnende bestuurders in overtreding sterk is gestegen van 2,3% in 2019 naar 3,7% in 2022 (Ipsos I&O, 2022). Dat betekent dat meer jongeren de drempel zijn over gegaan van niet naar wel onder invloed rijden. Bovendien is daarin het percentage vrouwen dat onder invloed van alcohol rijdt sterk gestegen.

Naast de metingen op de controleplekken worden er ook vragenlijstonderzoeken uitgezet onder bestuurders over rijden onder invloed van alcohol. Uit onderzoek van TeamAlert in 2023 blijkt dat 25% van de jongeren en jongvolwassenen met een rijbewijs (18 tot en met 30 jaar) in het afgelopen jaar weleens met een te hoog alcoholpromillage heeft autogereden (TeamAlert, 2023a). Deze cijfers zijn een stuk hoger dan de cijfers uit het vragenlijstonderzoek van Ipsos I&O (2022). Ipsos I&O heeft bestuurders gevraagd naar hun ervaring met rijden onder invloed. Van de 4.827 respondenten geeft 5% aan te hebben gereden onder invloed van alcohol. De meerderheid, 65%, heeft dit één tot twee keer gedaan in de afgelopen twaalf maanden (Ipsos I&O, 2022). De percentages uit de twee studies kunnen uiteenlopen doordat het onder verschillende doelgroepen is uitgezet (jongeren van 18 tot en met 30 jaar t.o.v. Nederlanders die wel eens een gemotoriseerd voertuig besturen).

Rijden onder invloed van drugs

Rijden onder invloed blijft niet voorbehouden aan alcohol alleen. Bij een politiecontrole na een hardcore festival in Brabant testten 21 van de ruim 80 automobilisten die een speekseltest ondergingen positief op drugs (RTL Nieuws, 2023). Uit verschillende onderzoeken en politiecijfers blijkt dat rijden onder invloed van drugs een probleem vormt op de Nederlandse wegen. In het Grote Uitgaansonderzoek van het Trimbos-instituut (2024) gaf 5,4% van de uitgaande jongvolwassenen aan in het afgelopen jaar minstens één keer te hebben gereden met een auto of motor, deelscooter of scooter/brommer na drugsgebruik. Het onderzoek van Ipsos I&O (2022) laat zien dat ongeveer 1% van de bestuurders rijdt onder invloed van drugs. De aantallen uit het Ipsos I&O (43 personen) zijn vrij laag. De onderzoekers geven aan dat de cijfers indicatief zijn. De meerderheid van de rijders onder invloed van drugs heeft dit drie keer of vaker in de afgelopen 12 maanden gedaan, 28% zelfs vaker dan tien keer. Ook komt uit het onderzoek dat bij de bestuurders onder invloed van drugs het bij driekwart van de mensen ging om softdrugs (Ipsos I&O, 2022).

Eerder Europees onderzoek uit 2011 (Houwing et al.) toonde aan dat ongeveer 2,8% van de Nederlandse automobilisten drugs gebruikten tijdens het rijden. Dit kwam vaker voor bij mannen van 18 tot 24 jaar (8,1%) in vergelijking met vrouwen van dezelfde leeftijd (2,2%). Cannabis was het meest voorkomende middel, vooral onder jongere mannelijke bestuurders. Dit sluit aan bij de bevindingen van Ipsos I&O (2022).

Een Europees vragenlijstonderzoek uit 2018 (Vias institute, 2019) rapporteerde dat 5,1% van de Nederlandse automobilisten in de afgelopen 30 dagen onder invloed van drugs had gereden. Daarin zit een stijging met onderzoek uit de jaren ervoor. Het is overigens vergelijkbaar met het Europese gemiddelde van 5%. Ook bleek dat jongere bestuurders vaker onder invloed van drugs reden dan oudere bestuurders.

Volgens politiecijfers (NOS, 2023) werden in 2022 ongeveer 18.000 mensen bekeurd voor rijden onder invloed van drugs, waarbij het aantal bekeuringen gestaag blijft toenemen. Specifieke gegevens over jongeren (18 tot en met 24 jaar) werden niet verstrekt, maar de politie benadrukt dat deze cijfers zijn verkregen via selectieve drugscontroles, wat de interpretatie lastig maakt. Wel kan met alle studies bij elkaar genomen, worden geconcludeerd dat rijden onder invloed van drugs een serieus probleem vormt op de Nederlandse wegen.

Rijden onder invloed van alcohol en drugs

Vanuit de beschikbare cijfers lijkt rijden onder invloed van alcohol het meest voor te komen, opgevolgd door rijden onder invloed van drugs of een combinatie van alcohol en drugs. Uit cijfers van VeiligheidNL (2022) blijkt dat van de verkeersslachtoffers die voorafgaand aan het ongeval alcohol en/of drugs gebruikt hebben, 6% zowel alcohol als drugs hadden gebruikt.

Meer cijfers en informatie over de risico's van alcohol en drugs in het verkeer zijn te vinden in de [Factsheet Jongeren en alcohol in het verkeer](#) en [Factsheet Jongeren en drugs in het verkeer](#).

Waarom zijn jongeren extra kwetsbaar?

Jongeren in het bijzonder zijn een risicogroep als het gaat om middelengebruik in het verkeer. Dat heeft te maken met een aantal factoren (TeamAlert, 2023b):

- Gebrek aan ervaring: jonge bestuurders hebben over het algemeen minder rijervaring, wat kan resulteren in een verminderd vermogen om de gevolgen van rijden onder invloed te begrijpen en te vermijden.
- Hersenontwikkeling: de hersenen van jongeren zijn nog tot hun 25^{ste} levensjaar in ontwikkeling. Bepaalde hersengebieden, zoals de delen die verantwoordelijk zijn voor impulscontrole en het afwijken van risico's, zijn nog niet volledig ontwikkeld. Hierdoor gedragen jongeren zich in het algemeen meer risicovol en middelengebruik versterkt dit.
- Middelen hebben een ander effect bij jongeren, omdat ze fysiek in ontwikkeling zijn. Zo heeft eenzelfde hoeveelheid alcohol een sterker effect in een kleiner lichaam.

Deze factoren samen maakt dat jongeren extra kwetsbaar zijn met alcohol of drugs op in het verkeer. Meer informatie over risicogedrag in het algemeen en jongeren is te vinden in de [Factsheet Jongeren en risicogedrag](#).

Wat vinden jongeren van rijden onder invloed?

Veel jongeren vinden rijden onder invloed gevaarlijk. Zo geeft 87% van de bestuurders tot en met 34 jaar aan dat ze het gevaarlijk vinden om met alcohol op achter het stuur te zitten en een meerderheid, 55%, zegt dat alcohol hun rijvaardigheid beïnvloedt (Ipsos I&O, 2022). Dat sluit uit aan bij het onderzoek van TeamAlert (2023a). Vrouwen vinden het vaker gevaarlijk als je autorijdt met meer alcohol op dan wettelijk is toegestaan dan mannen (90% vs. 73%). Voor drugs is dit beeld meer gemixt. Jongeren die zelf onder invloed van drugs rijden kijken positiever aan tegen onder invloed rijden dan jongeren die dit niet doen. Daarnaast zijn er ook verschillen in welke type drugs jongeren hebben gebruikt. Meer informatie over de attitude per drugssoort is te vinden in het Grote Drugs en Verkeer onderzoek (TeamAlert, 2020).

Redenen om onder invloed te rijden

Ondanks dat de meeste jongeren rijden onder invloed gevaarlijk vinden, zien we dat het onder jonge bestuurders voorkomt. Wat maakt dat jongeren toch onder invloed rijden? Uit onderzoek komen verschillende motieven naar voren.

Geen alternatief

De beschikbaarheid van alternatieve vervoerswijzen speelt een rol bij de beslissing van jongeren om al dan niet onder invloed te rijden (TeamAlert, 2019b-c; TeamAlert, 2023). Meer dan een kwart van de jongeren geeft aan te rijden onder invloed omdat ze geen andere manier hebben om thuis te komen. De bereidheid tot het gebruik van deze alternatieven hangt af van de volgende punten: de prijs (in geval van een taxi) en afstand tot de slaapplek, van tevoren weten dat er wordt gedronken zodat je alvast een alternatief kunt regelen, het tijdstip waarop jongeren naar huis gaan (ze willen slapende ouders niet wakker maken om hen op te halen) en de inschatting of ze nog kunnen rijden (TeamAlert, 2019b). Uit de onderzoeken van TeamAlert blijkt dat een korte rit één van de belangrijkste redenen is om te rijden onder invloed van alcohol (TeamAlert, 2019b-c; TeamAlert, 2023).

Dit beeld wordt bevestigd in de studie van Ipsos I&O (2022) waarin 28% van de ondervraagden aangeeft te rijden onder invloed, omdat ze geen keuze hebben.

“Ik kan nog rijden”

Een andere vaak genoemde reden om te rijden onder invloed is de overschatting van eigen kunnen. Bestuurders geven aan dat het hun rijvaardigheid niet beïnvloedt (27%; Ipsos I&O, 2022). Daar komt bij dat jongeren dit gevoel sterker ervaren. Over het algemeen hebben jongeren een sterker gevoel dat hen niets kan overkomen en overschatten ze hun eigen vaardigheden (Arnett, 2002). Een derde van de jongeren die onder invloed rijdt van alcohol, vindt dat ze nog goed kunnen rijden wanneer ze niet veel meer alcohol hebben gedronken dan volgens de wet mag (TeamAlert, 2023a). Dit percentage ligt zelfs nog hoger in de studie naar bestuurders vanaf 18 jaar en ouder die rijden onder invloed van drugs. Daarin geeft 43% aan dat het rijden onder invloed van drugs hun rijvaardigheid niet beïnvloedt (Ipsos I&O, 2022). Een groot deel van de automobilisten die drugs gebruikt, is zich waarschijnlijk niet bewust van mogelijke risico's (SWOV, 2020).

Sociale norm

De sociale omgeving speelt een belangrijke rol bij rijden onder invloed, hierbij is voornamelijk de familie, de vrienden en de werkomgeving belangrijk (TeamAlert, 2019b; TeamAlert, 2023a; TeamAlert, 2024b). Dit wordt bevestigd door het kwantitatieve onderzoek van TeamAlert (2023a) waarin 20% van de jongeren die onder invloed rijden aangeeft dat het in hun sociale omgeving normaal is om auto te rijden met meer alcohol op dan toegestaan. Ook blijkt in het onderzoek naar rijden onder invloed van cannabis dat de sociale omgeving van de bestuurders die reden onder cannabis, vaak ook zelf cannabis gebruiken (TeamAlert, 2024a). In een trendonderzoek naar jongeren en sociale norm rondom drugs in het verkeer blijken vrienden ook invloed te hebben (TeamAlert, 2024b). Zo blijkt dat een aanzienlijk deel van de jongeren die onder invloed van drugs autorijden het idee heeft dat hun vrienden dit gedrag oké vinden. Jongeren die onder invloed van drugs rijden lijken te denken dat hun vrienden dit gedrag accepteren, terwijl de meeste jongeren het juist niet accepteren. Het is mogelijk dat het, in vriendengroepen waarin wel eens onder invloed wordt gereden, niet gebruikelijk is om je over dit gedrag uit te spreken.

Ervaringen uit het verleden

Zolang jongeren geen negatieve consequenties ervaren van rijden onder invloed, staan zij niet stil bij de mogelijke gevolgen van hun gedrag. Jongeren passen hun gedrag naar eigen zeggen wel aan in de volgende twee situaties: wanneer zij door eigen toedoen een andere persoon verwonden en 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. Wanneer het ongeluk plaatsvond terwijl er passagiers in de auto waren, dan nemen de jongeren bijvoorbeeld geen passagiers meer mee (TeamAlert, 2019b).

Onder invloed rijden wordt leuk gevonden

Uit kwalitatief onderzoek blijkt dat jongeren het als leuk ervaren om te rijden onder invloed. Dit komt voornamelijk doordat ze het nemen van risico's en het uithalen van capriolen intenser beleven door de alcohol. Daarnaast vinden ze het spannend dat de kans bestaat om gepakt te worden door de politie en voelen ze een kick wanneer ze niet aan de kant gezet worden. Ook vinden ze het leuk om deze ervaringen te kunnen delen met de vrienden die bij ze zijn (TeamAlert, 2019b). Voor rijden onder invloed van drugs is het niet veel anders. Daar geven jongeren ook aan dat onder invloed rijden leuk is (TeamAlert, 2020a).

Gewoontegedrag

Voor sommige jongeren geldt dat het een gewoonte is om te rijden onder invloed van drugs. Deze situatie komt voor bij jongeren die dagelijks drugs gebruiken en vrijwel al hun activiteiten onder invloed doen. Hierbij wordt de auto niet voor een specifieke rit gebruikt, maar gaat het ook om dagelijks vervoer (TeamAlert, 2018a). Ook uit recenter onderzoek komt dat een kwart van de automobilisten van drugs dit doen uit gewoonte (Ipsos I&O, 2022).

Pakkans

Jongeren schatten de kans klein in dat ze worden gepakt tijdens het rijden onder invloed (TeamAlert 2018a, TeamAlert, 2020c; TeamAlert, 2024). Dit gevoel wordt breed gedeeld. Ook bij oudere bestuurders wordt de kans klein geacht. Ipsos I&O (2022) laat zien dat ongeveer acht op de tien bestuurders de kans klein tot zeer klein inschatten om gepakt te worden onder invloed van alcohol of drugs.

Voor een uitgebreide beschrijving van de verschillende motivatie voor alcohol en drugs verwijzen we graag naar de [Factsheet Jongeren en alcohol in het verkeer](#) en [Factsheet Jongeren en drugs in het verkeer](#).

Verkenning eerste keer rijden onder invloed

Er is weinig bekend over de ervaring van jongeren rondom de eerste keer rijden onder invloed van alcohol, drugs of combinatie daarvan. Wel zijn er aanknopingspunten hoe de eerste keer tot stand komt bij cannabisgebruikers. Voor deze groep gebruikers kan gewoonte of verslaving een belangrijke reden zijn om de eerste keer te rijden onder invloed (Ipsos I&O, 2022). Zo gaf 3% van de respondenten in een studie naar rijden onder invloed van cannabis aan dit al tijdens de rijles te doen (TeamAlert, 2024). Het kan betekenen dat de bestuurder zo vaak onder invloed is, dat dit onderdeel uitmaakt van zijn leven. Hoe de eerste keer onder invloed eruit ziet voor andere drugssoorten en alcohol, is de vraag. De huidige studie gaat daar verder op in. In het volgende hoofdstuk wordt toegelicht op welke manier dit is onderzocht.

TeamAlert

jongeren met **impact**

➤ Onderzoeksopzet



Hoofdstuk 3: Het onderzoeksopzet

Om inzicht te krijgen in de eerste keer rijden onder invloed, voert TeamAlert kwalitatief onderzoek uit door middel van diepte-interviews. Hieronder bespreken we de onderzoeksvragen, de werving, deelnemers en het meetinstrument.

Doel onderzoek

Dit onderzoek gaat over de eerste keer dat jongeren onder invloed in de auto rijden. Wat maakt dat jongeren die eerste keer rijden onder invloed? In welke setting gebeurt dit? En wat had de jongeren geholpen om hen daarvan te weerhouden? Dat zoeken we uit middels interviews met jongeren die ten minste één keer onder invloed van alcohol en/of drugs auto hebben gereden.

Onderzoeksvragen

In dit onderzoek beantwoorden we twee hoofdvragen:

- Hoe ervaren jongeren de eerste keer dat ze onder invloed rijden?
- Wat had jongeren ervan kunnen weerhouden om de eerste keer onder invloed te rijden?

De hoofdvragen zijn verder onderverdeeld in de volgende deelvragen:

- In welke situaties rijden jongeren voor het eerst onder invloed?
- Hoe kijken ze terug op de eerste keer rijden onder invloed?
- Welke personen spelen een rol in de beslissing om te gaan rijden onder invloed? Hoe spelen vrienden en/of partner daarin een rol? Hoe spelen ouders daarin een rol?
- Welke motieven hebben jongeren om voor de eerste keer onder invloed te rijden?
- Wat had geholpen om te voorkomen dat ze de eerste keer onder invloed gingen rijden?
 - Wie zijn daarin bepalend?
 - Op welke manier spelen vrienden hierin een rol? Wat hadden zij kunnen doen om rijden onder invloed te voorkomen?

Doelgroep

Dit onderzoek gaat over autobestuurders van 18 tot en met 30 jaar. Het gaat om jongeren die in een auto hebben gereden onder invloed van cannabis, alcohol, harddrugs of een combinatie daarvan. In die groep zitten jongeren die het één keer hebben gedaan en daarna niet meer, en jongeren die het daarna nog vaker hebben gedaan. In totaal hebben 21 jongeren deelgenomen aan de interviews. In Bijlage 1 zijn de kenmerken van de deelnemers aan de interviews opgenomen.

Werving

De werving voor het onderzoek heeft plaatsgevonden tussen 11 en 22 maart via social media en via Young Influence, het jongerenpanel van TeamAlert. Via deze kanalen is een oproep verspreid waarin jongeren van 18 tot en met 30 jaar die minstens één keer hebben autogereden onder invloed zijn gevraagd om deel te nemen aan het onderzoek. Respondenten zijn geselecteerd op leeftijd, gender, type middel waarmee onder invloed is gereden en het aantal keer rijden onder invloed. Hierbij is gestreefd naar een groep jongeren met diverse kenmerken. Na de selectie zijn ze persoonlijk benaderd via WhatsApp door TeamAlert. In de wervingstekst is vermeld dat jongeren met het deelnemen aan het interview een cadeaubon van €40,- ontvangen.

Onderzoeksmethode

In dit onderzoek wordt gebruik gemaakt van diepte-interviews. De opzet van het interview staat vast in een interviewsript, een leidraad waarin de deelvragen van het interview opgenomen waren. Het gaat om semigestructureerde interviews. Dat betekent dat tijdens het gesprek van het interviewsript afgeweken kan worden om dieper op een onderwerp in te gaan. Tijdens de interviews is gebruik gemaakt van projectieve technieken. Dit zijn onderzoeks- en gesprekstechnieken die stimuleren dat de deelnemer antwoorden kan geven zonder belemmeringen. Voorbeelden van deze technieken zijn hypothetische vragen die starten met 'stel je voor dat...'. In de bijlage is het interviewsript te vinden (zie Bijlage 1).

TeamAlert

jongeren met **Impact**

Resultaten



Hoofdstuk 4: Resultaten

Dit hoofdstuk vormt het resultaat van 21 gesprekken met jongeren over hun eerste keer rijden onder invloed in de auto. Hieronder wordt beschreven in welke situaties jongeren voor het eerst onder invloed reden, waarom ze dat deden, hoe ze dat ervoeren en wie hierin een rol speelden. Ook geven ze inzicht in hoe zij denken dat de eerste keer voorkomen kan worden. De jongeren die deelnamen aan de interviews hebben onder invloed gereden van de volgende middelen: alcohol, cannabis, wiet, XTC, truffels, 3-MMC en cocaïne. Meestal onder invloed van één middel, in een enkel geval ging het om een combinatie.

De resultaten zijn onderverdeeld in thema's die de verschillende deelvragen beantwoorden. Het hoofdstuk 'verschillende jongeren, verschillende situaties' laat de context zien waarin jongeren voor het eerst onder invloed reden. Vervolgens gaat het hoofdstuk 'ervaringen' over verschillende aspecten van hun ervaring. Jongeren kijken terug op de sensaties die ze voelden tijdens het rijden, op welke manier ze bezig waren met gepakt worden en hoe zich gedroegen tijdens de rit. Het hoofdstuk sociale omgeving beschrijft hoe de sociale omgeving naar rijden onder invloed kijkt. De laatste twee hoofdstukken geven antwoord op waarom jongeren onder invloed reden en hoe dit voorkomen had kunnen worden.

De resultaten worden geïllustreerd met uitspraken uit de gesprekken met jongeren.

4.1 Verschillende jongeren, verschillende situaties

Jongeren vertellen dat de eerste keer rijden onder invloed in veel verschillende contexten voorkomt. Hieronder worden de verschillende situaties onderverdeeld in geplande momenten en onverwachte situaties.

Geplande momenten

Voor sommige jongeren was de eerste keer onder invloed rijden een geplande actie. Jongeren beschrijven de onderstaande situaties.

Medicinaal cannabisgebruik

Eén van de jongeren gebruikt cannabis op grond van medische redenen. *“Ik ben wel bekend met de risico's en dat het niet mag, maar ik zou anders niet weten hoe ik moet leven.”* Hij gebruikt gedurende de dag cannabis tegen zenuwpijn. Wanneer hij de auto gebruikt, is hij vaak onder invloed.

Eten of meer cannabis halen

Een paar jongeren vertellen over het gebruik van cannabis bij iemand thuis. In de ene situatie wilden de jongeren meer eten halen en in de andere situaties meer cannabis. Vanuit huis werd er naar de supermarkt of coffeeshop gereden. De coffeeshop ging bijna dicht en daarom was voor deze jongere de keuze voor de auto snel gemaakt.

Experimenteren

Voor sommige jongeren was de eerste keer rijden onder invloed min of meer een experiment.

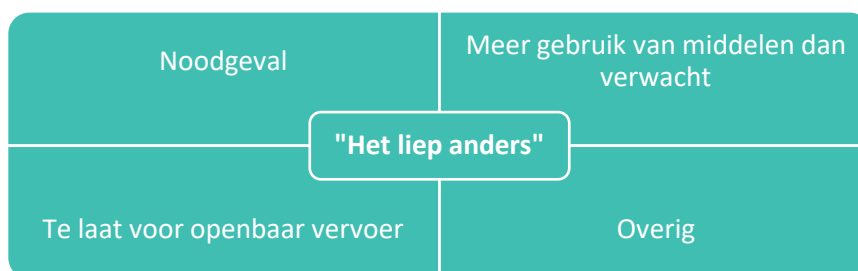
“We waren al grapjes aan het maken om naar de McDrive te gaan. En ik woon redelijk vlakbij de McDonalds. Dus ben ik gaan rijden, want ik vond het ook wel grappig. Dat was een beetje de dynamiek.”

“De eerste keer was ik met een vriend op een industrieterrein. Opeens had hij zin om te blowen. En toen hebben we op een industrieterrein gereden terwijl ik had geblowd. De gedachte was; we zijn nu toch op een industrieterrein in heel oud autootje.”

Ook vertellen een paar jongeren dat hun eerste keer rijden onder invloed was tijdens de vakantie van ouders. Hierdoor konden ze de auto gebruiken van hun ouders.

Onverwachte situaties

Naast meer geplande situaties spreken de meeste jongeren in de interviews over ‘onverwachte’ momenten. In alle gevallen liep de avond anders dan gepland.



Noodgeval

Twee jongeren geven aan dat zij door een noodgeval ‘moesten’ rijden onder invloed, want een vriend moest zo snel mogelijk naar het ziekenhuis. In beide gevallen vonden ze dat ze zelf moesten rijden, omdat een ambulance er te lang over zou doen. Het ging om een voorval tijdens uitgaan en thuis onwel worden.

Daarnaast beschrijft één van de jongeren dat ze haar dronken vriendin naar huis wilde brengen. Vooraf hadden ze afgesproken om met de taxi naar huis te gaan. De jongere vond het niet veilig om haar dronken vriendin op de taxi te zetten en wilde haar daarom zelf thuis brengen.

Meer alcoholconsumptie dan verwacht

Jongeren beschrijven verschillende situaties waarin ze meer dronken dan ze vooraf hadden gepland. Dat was bijvoorbeeld bij een wijnproeverij. De jongere had niet verwacht daar meer te drinken dan het wettelijke promillage. Het gaat in deze situaties om rijden onder invloed van alcohol.

Te laat voor openbaar vervoer

Er zijn ook situaties waarin de jongere vooraf had gepland openbaar vervoer te pakken, maar langer op de locatie bleef waardoor er geen openbaar vervoer meer reed. Ook waren er jongeren die vooraf hadden bedacht om te wachten tot openbaar vervoer in de ochtend weer zou rijden, en uiteindelijk toch kozen om met de auto terug te rijden.

Overige situaties

Daarnaast beschrijven jongeren situaties die zij als toevallig of uitzonderlijk kenmerken:

- Voorafgaand aan een feest had een vriendengroep afgesproken wie er nuchter naar huis zou rijden. De bestuurder, die zou nuchter zou blijven, had toch drugs gebruikt. De vriendengroep koos een nieuwe bestuurder die het minst had gebruikt en die persoon reed terug.
- Een jongere vertelt te hebben gereden onder invloed van drugs na een festival. Zijn idee vooraf was om te gaan slapen in zijn auto tot hij nuchter zou zijn. Na het festival besloot hij toch te rijden.
- Een jongere reed normaal gesproken met de fiets naar de sportvereniging maar om een geblesseerde teamgenoot mee te nemen reed hij dit keer met de auto. Ondanks dat hij met de auto was, dronk hij wel een paar drankjes na de training zoals normaal gesproken. *“Ik had er even niet bij stil gestaan. Ik heb aan die vriend van mij beloofd om hem terug te brengen. We doen daar ook altijd een drankje in de kantine. Nou ja, dat loopt wel los dacht ik.”*

Geen bewuste herinnering aan eerste keer

Naast de situaties die hierboven zijn beschreven hebben enkele jongeren moeite om de eerste keer rijden onder invloed terug te halen. De één geeft aan zo vaak onder invloed te hebben gereden dat de exacte eerste keer moeilijk te herleiden is. *“Ik heb echt zo vaak onder invloed gereden dat ik het gewoon niet meer kan herinneren ook hoe vaak.”* De ander herinnert zich de eerste keer niet precies, omdat die persoon altijd onder invloed rijdt.

Eerste keer: samen of alleen

Het verschilt sterk of jongeren samen of alleen de eerste keer onder invloed reden. Sommige jongeren reden met vrienden, bijvoorbeeld na uitgaan. Sommige jongeren kozen juist bewust om het alleen te doen. *“Ik heb geen zin in een preek, dus geen zin dat vrienden zich zorgen maken. Als er mensen bij zouden zijn, dan had ik het niet gedaan.”*

In de avond met weinig verkeer

Jongeren beschrijven de verkeerssituaties waarin ze de eerste keer onder invloed reden als rustig. Ze zeggen dat er weinig tot geen verkeer was. De meeste jongeren reden in de avond of nacht. Een veel gehoorde uitspraak tijdens de interviews is *“er was echt niemand op straat”*.

Als we kijken naar type situaties die jongeren beschrijven, lopen die sterk uiteen. Het heeft de ene keer te maken met een gepland moment waarbij het rijden onder invloed soms onderdeel is van de avond. De andere keer wordt het door de jongeren als onverwacht ervaren. Daarin drinken ze bijvoorbeeld meer dan ze vooraf van plan waren. Ook verschilt het per jongere of hun eerste keer alleen was of met vrienden samen. Wel geven de meeste jongeren aan dat ze de eerste keer reden op rustige wegen, vaak in de avond.

4.2 Ervaringen eerste keer rijden onder invloed

Jongeren ervaren de eerste keer rijden onder invloed verschillend. Middelen hebben een bepaald effect op de hersenen en beïnvloeden de werking hiervan. Dit heeft vervolgens weer invloed op de emoties, de beleving en de waarneming van jongeren. Hieronder wordt beschreven hoe jongeren hun eerste rit onder invloed ervaren, en hoe de rit verliep.

Weinig invloed op emoties, beleving en waarneming

Een aantal jongeren benoemt dat ze tijdens het rijden weinig merkten van het middel waarvan ze onder invloed waren. Ze zeiden in controle te zijn en weinig tot geen verandering te ervaren met wanneer ze nuchter rijden. *“De eerste keer, ja, net of ik gewoon nuchter aan het rijden was, dus helemaal geen verandering.”*

Met name de jongeren die onder invloed van cannabis rijden geven aan dat de invloed van het middel op hun beleving en waarneming minimaal was. Ze vinden dat ze rustiger, relaxter en voorzichtiger rijden. Zeervaarden positieve emoties. Ook de jongeren die met vier tot vijf glazen alcohol onder invloed reden, geven aan weinig verschil te ervaren met wanneer ze nuchter reden. Sommigen gaven aan dat hun waarneming iets was veranderd; zoals minder scherp zijn.

Tegelijkertijd zien sommige jongeren wel in dat hun ervaring gekleurd is door middelengebruik. *“Dat is misschien juist het gevaarlijke. Je bent best vol van jezelf, maar je weet gewoon dat je ook minder op dingen reageert.”*

Veel invloed op emoties, beleving en waarneming

Daarnaast vertellen andere jongeren juist over grote verschillen met nuchter rijden. De meeste jongeren nemen de rit anders waar dan in nuchtere staat. Hun waarneming verandert. Ze ervaren dat hun reactievermogen trager was. Een jongere vertelt: *“Ik ben heel blij dat het ‘s avonds was, want mijn reactievermogen was niks meer.”* Ook benoemen ze dat ze overmoedig zijn, sneller rijden, wazig zien, licht in het hoofd voelen en veel adrenaline ervaren. Sommigen geven aan minder snel te reageren bij rotondes of met invoegen op de snelweg.

Qua emoties voelen ze zich meer nerveus en minder in controle van de situatie. Jongeren beschrijven soms ook dat ze zich afwezig voelden. *“Ik had een paar glazen wijn op. Ik dacht dat ik gewoon prima kon rijden. Maar tijdens het rijden voelde ik wel dat ik niet 100% aanwezig was.”*

De jongeren die veel invloed op beleving en waarneming ervaren, zien dat niet als iets positiefs. De jongeren praten over ongewenste sensaties. Ze zijn vaak blij dat de rit voorbij is.

Verloop rit

Voor de meeste jongeren loopt de rit zonder problemen. Slechts één jongere vertelt over een ongeval tijdens het rijden onder invloed: *“Ik reed te hard en zag niet dat de bocht er al was. Mijn band kwam tegen de stoep aan. En toen dacht ik: wat rijdt die auto raar. Toen ben ik met een klapband nog tien minuten verder gereden. De volgende dag keek ik naar de band en toen zag ik dat zelfs mijn velg gebroken was.”*

4.3 De gevolgen van de eerste rit onder invloed

In de gesprekken vertellen jongeren over hoe ze bezig waren met de mogelijke gevolgen van rijden onder invloed. Met de jongeren is gesproken over mogelijke gevolgen zoals aangehouden worden door de politie, een boete of straf, een ongeval. Hieronder wordt dit verder toegelicht.

Ervaren pakkans

Jongeren zijn op verschillende manieren bezig om gepakt te worden door de politie. Voor sommige jongeren voelt het als een reële kans om door de politie aangehouden te worden; *“de grootste zorg was gepakt worden door de politie.”* Zij zijn zich bewust van de pakkans zodra ze in de auto stappen. Deze jongeren beschrijven vaker om zich heen te kijken of de spiegels te gebruiken om te kijken of de politie eraan komt. Eén van de jongeren beschrijft opgelucht te zijn om thuis aan te komen, zonder dat iemand haar heeft opgemerkt. Een andere jongere vertelt: *“op het moment dat je die sleutel in het contact draait, besef je: oké, we zijn iets illegaals aan het doen.”* Ook beschrijven jongeren dat ze specifieke routes kozen, omdat ze dachten dat daar geen politie zou komen.

Andere jongeren zijn niet of nauwelijks bezig met de kans om gepakt te worden door de politie. *“Zodra ik de politie niet tegenkom, dan zal het wel goed zijn.”* Voor andere jongeren voelt het idee van gepakt worden juist als kick. *“Als het legaal zou zijn, dan zou het ook niet leuk zijn. Ik speel graag met regels.”* De jongeren die weinig pakkans ervaren, beschrijven dat ze een bepaalde mate van controle voelen om onzichtbaar te zijn voor de politie. Dat heeft te maken met het compensatiegedrag wat ze zeggen te vertonen tijdens de rit. Dat wordt in de volgende paragraaf toegelicht.

Twee jongeren zijn staande gehouden tijdens hun eerste keer rijden onder invloed. Eén van de jongere reed een alcoholcontrole in en is nog in afwachting van haar straf en boete. Ze moest worden opgehaald door haar vader. *“Hij was echt heel boos. Hij zei: ‘het maakt niet uit wat je doet, maar rijden onder invloed is echt het allerergste.’ Dat heb ik nog weken aan moeten horen.”* De andere jongere werd aangehouden door zijn broer die toevallig bij de politie werkt. *“Mijn broer had die avond avonddienst en het toeval wil dat ik op een gegeven moment in mijn binnenspiegel keek en dacht ‘shit, de politie komt eraan’. En toen was hij het. Zijn collega ernaast vroeg nog grappend of ik gedronken had. Ik zei ‘ja, heel veel’. Toen reed ik weer verder. Ik had wel mazzel, als het zijn collega’s waren geweest dan was ik aan de kant gezet.”*

Het voorkomen van een boete of straf

Jongeren schatten de kans om gepakt te worden door de politie verschillend in. Opvallend is dat jongeren veel bezig waren met het voorkomen dat ze zouden opvallen voor de politie. Het gedrag wat jongeren beschrijven kan gezien worden als compensatiegedrag om te maskeren dat ze onder invloed rijden. Eén van de jongere noemt dit ‘act natural’. Jongeren beschrijven dat ze zo ‘normaal’ mogelijk willen rijden, onopvallend willen zijn en zich meer aan de regels houden. Ze vertellen dat ze tijdens hun rit beter proberen te rijden door meer om hen heen te kijken, alerter te zijn, rustiger of voorzichtiger te rijden. Met name de jongeren die cannabis hebben gebruikt geven aan onder de snelheidslimiet te rijden. Een jongere vertelt over een aantal handelingen die hij verricht om niet op te vallen:

“Je doet wel een paar dingetjes om te zorgen dat de rit zo goed mogelijk verloopt. Ik zet de radio een tikkeltje harder en dan zet ik ‘m op een bepaald radiostation die wat upbeat muziek draaien, je zet de blazer aan. Je gaat niet aan je telefoon zitten. Je hebt twee handen aan het stuur. Normaal doe ik dat niet. Het is alsof je een rijexamen doet.”

Lage risicoperceptie

De kans op een ongeval schatten jongeren laag in. Sommige jongeren zijn er tijdens de rit wel mee bezig. In de gesprekken noemen ze vaak ‘wat kan er nou gebeuren’ en ‘mij overkomt dat niet’. *“Ik voelde me echt ‘untouchable’. Iemand anders die onder invloed rijdt kon zichzelf wel doodrijden, maar ik dacht dat dat mij niet zou gebeuren.”* Dit wordt soms versterkt door eerdere ervaringen met rijden onder invloed op de fiets of scooter. Het idee is dat die keren ook niet hebben geleid tot ongeval, dus waarom in de auto wel.

Tegelijkertijd zijn jongeren zich achteraf bewust van het feit dat ze de risico’s misschien anders in hebben geschat dan wanneer ze nuchter zouden zijn: *“Je gaat het goed praten voor jezelf: ik ben met de auto, ik doe*

een paar drankjes, het zal wel, het komt wel goed.” Voor een aantal jongeren geldt dat ze door de eerste keer rijden onder invloed de kans op een ongeval hoger zijn gaan inschatten en meer nadenken over de gevolgen. Ze vertellen over wat er had kunnen gebeuren of hebben verhalen gehoord over hoe het mis kan gaan met middelen op achter het stuur.

Jongeren weten vaak niet precies wat de hoogte van de boete is of welke straf ze riskeren. Vaak zeggen jongeren bang te zijn om hun rijbewijs te verliezen. *“Ik denk dat als ik echt de gevolgen van de situatie had geweten, dat ik dan wel 10x vaker had nagedacht of ik het überhaupt wel moet doen. Vooral omdat alles letterlijk op fietsafstand was. Waarom zou ik het riskeren om mijn rijbewijs een heel jaar kwijt te raken, terwijl ik hier vijf of tien minuten om de hoek moet zijn?”* Doordat jongeren de kans op een aanhouding niet groot achten, lijkt de keuze om te rijden onder invloed snel gemaakt.

In het volgende hoofdstuk wordt ingegaan hoe de eerste keer een springplank kan zijn om vaker onder invloed te rijden.

4.4 De eerste keer smaakt soms naar meer

De eerste keer rijden onder invloed heeft voor de jongeren uit de interviews een verschillende uitwerking. Voor een deel van de jongeren is de drempel om het te doen hoger geworden en voor het andere deel is de drempel juist verlaagd. Deze twee richtingen worden hieronder beschreven.

Drempelverhogend

Een paar jongeren benoemt dat het rijden onder invloed één keer en nooit meer was. *“Ik denk dat het voor een volgende keer alleen maar een soort van drempelverhogend werkte. Het komt gewoon niet meer in me op om dronken achter het stuur te zetten.”* Dit zijn jongeren die risico's van rijden onder invloed hoog achten en benoemen wat er mis had kunnen gaan. Zij zijn zich bewust van de gevaren en zijn blij dat hun eerste keer goed is afgelopen. *“Dit was echt dom en ik heb het daarna ook nooit meer gedaan. Het heeft wel indruk achtergelaten.”*

Drempelverlagend: glijdende schaal

Voor jongeren is de eerste keer rijden onder invloed soms aanleiding om vaker onder invloed te rijden. Bij deze groep jongeren zijn drie situaties te herkennen: van één keer naar meerdere keren rijden onder invloed, van één vervoersmiddel naar meerdere vervoersmiddelen onder invloed gebruiken, van het rijden onder invloed van ene middel naar het andere middel.

- ▶ De eerste keer rijden onder invloed ging goed. Daarna werd het nog een keer gedaan, dat ging ook goed. Zo werd het rijden onder invloed steeds normaler. *“De eerste keer ging ik naar huis toe. Op een gegeven moment is het zover gekomen dat we naar plekken toe gingen en dat we van tevoren al geblowd hadden en dat we daar ook nog gingen blowen en nog terug moesten rijden. We waren wel echt flink onder invloed van wiet.”*
- ▶ Jongeren reden eerst onder invloed op de fiets. Na het behalen van het scooterrijbewijs werd er onder invloed gereden op een scooter. De positieve ervaring op de scooter maakt dat de stap om dit te doen in de auto kleiner wordt. *“Ik heb altijd gezegd ‘dat ga ik niet doen’. Totdat ik op een gegeven moment een scooter kreeg met mijn autorijbewijs. Toen dacht ik ‘ik kan wel op de scooter onder invloed, dat is hetzelfde als fietsen’. Op een gegeven moment is die drempel toch zo laag geworden dat ik dacht: nou ja, maar als dit kan, dan kan het in de auto ook wel.”*
- ▶ Er zijn ook jongeren die een eerste keer hebben gereden onder invloed van alcohol en daarna rijden na blowen. Ze vinden dat ze onder invloed van cannabis veel beter rijden dan met alcohol. De vergelijking met hun ervaring met alcohol maakt dat rijden onder invloed van cannabis in een veel positiever daglicht komt te staan. *“Als ik heb geblowd dan kan ik veel beter rijden naar mijn mening dan met alcohol op. Ik vind zelf dat de rijvaardigheid niet zo heel erg is aangetast.”*

Ook zien sommige jongeren in dat het gebruik van bepaalde middelen zelf ook drempelverlagend werkt. Zo vertellen jongeren dat hun grenzen vervagen en ze andere beslissingen maken dan wanneer ze nuchter waren geweest. *“Op dat moment leek het wel een goed idee, maar gewoon nuchter zouden we nooit besluiten van: hé we gaan vanavond en we pakken de auto en het maakt niet uit hoe we er bij zitten; we rijden wel terug.”*

Drempel: bepaald middel is een no go

Het is interessant om te zien dat jongeren een verschillende drempel per middel kunnen ervaren. Zo vertellen jongeren die wel onder cannabis rijden, dat ze absoluut niet met alcohol op zouden rijden. Deze jongeren vinden dat alcohol veel gevaarlijker is in het verkeer, omdat de effecten op de waarneming volgens hen veel heftiger zijn dan met cannabis. Eén jongere zag zijn gelijk in de cijfers over ongevalsrisico's. Daaruit blijkt dat rijden onder invloed van alcohol een grotere kans geeft op een ongeval dan met cannabis op achter het stuur. Door die vergelijking wordt het rijden van cannabis voor hem de meest veilige optie. Sommige jongeren weten niet precies waardoor de drempel bij rijden onder invloed van alcohol anders is dan bij cannabis: *“Wat ik wel bijzonder vind, ik weet niet hoe dat werkt in mijn hoofd, maar die drempel altijd om te rijden onder invloed van alcohol is veel hoger. Ik zou nu ook nooit de naar de stad gaan met de auto en dan tien bier drinken en dan nog achter stuur gaan. Dat ik zou ik echt vertikken.”*

4.5 Vrienden, ouders en partners: wisselende perspectieven

In de beschreven situaties (hoofdstuk 4.1) staat in hoeverre jongeren samen met anderen of alleen de eerste keer rijden onder invloed. Dit hoofdstuk gaat in op hoe vrienden, ouders en partners een rol spelen voor, tijdens of na de rit. Dit geeft inzicht in hoe anderen van invloed kunnen zijn in het voorkomen van rijden onder invloed.

De rol van vrienden

De personen die het meest worden genoemd in de situaties waarin de jongeren voor het eerst onder invloed reden zijn vrienden. De vrienden die meerijden tijdens de eerste keer rijden onder invloed vinden het gedrag acceptabel, normaal of moedigen het zelfs aan. Meerdere jongeren beschrijven dat het in hun vriendengroep normaal was dat je onder invloed reed. *“Het werd in mijn vriendengroep heel veel gedaan. Het voelde alsof het bij het opgroeien hoorde. In mijn vriendengroep, en nu nog steeds, is drugs ontzettend normaal.”* Sommige jongeren ervaren een vorm van groepsdruk. *“Ik liet me onbewust wel beïnvloeden. Ik wilde niet de lulligste zijn.”* Jongeren halen ook goedkeuring uit hun gedrag wanneer vrienden juist niets zeggen: *“Ik heb nog nooit verschil gemerkt of iemand horen zeggen dat ik anders reed.”*

Jongeren vertellen ook dat vrienden juist negatief staan tegenover rijden onder invloed. Eén van de jongeren die na een avond stappen met alcohol de auto instapte, kreeg de volgende ochtend van vrienden te horen dat ze het niet oké vonden. Zo vertellen een paar jongeren dat ze zich schamen tegenover vrienden. *“Alcohol in de auto vindt iedereen [vrienden] gelijk van ‘nee, dat, dat doen we echt niet’. Als je het ooit gedaan hebt, dan heb je daar spijt van en zo voel ik dat ook wel.”*

Jongeren geven aan dat het per vriendengroep verschilt hoe er naar rijden onder invloed wordt gekeken en of er over gesproken wordt. Soms zijn er binnen vriendengroepen duidelijke afspraken over het regelen van vervoer met uitgaan, zoals het kiezen van een BOB of bewust kiezen voor openbaar vervoer. Een aantal jongeren vertelt dat ze de regel hebben ‘wie bobt, drinkt gratis alcoholvrij’.

Daarnaast beschrijven jongeren ook verschillende settings waarin het gebruik van alcohol of drugs (redelijk) normaal is:

- ◆ Vriendengroepen waarin veel geblowd wordt;
- ◆ Vriendengroepen of teamgenoten op de sportvereniging waar alcohol gedronken wordt;
- ◆ Vriendengroepen waarbij rijden onder invloed op de scooter normaal is (alcohol en drugs);
- ◆ Met collega's alcohol drinken op de vrijdagmiddagborrel van werk.

Op die plekken wordt rijden onder invloed vaak (redelijk) geaccepteerd. Bijvoorbeeld in de omgeving van deze jongere: *“We rookten voordat we naar school toe gingen. Op school rookten we. Als je altijd rookt, en je moet dan de auto pakken, dan doe je dat. Het wordt deel van je dagelijks leven en zo normaal.”*

De rol van ouders

Ouders lijken een wisselende rol te hebben in de manier waarop hun kinderen omgaan met rijden onder invloed. De ene jongere spreekt wel met zijn ouders over middelengebruik en specifiek over rijden onder invloed. In de andere opvoeding komt het niet of nauwelijks aan bod.

De meeste jongeren hebben wel een idee over hoe hun ouders denken over rijden onder invloed. Zo beschrijft een aantal jongeren dat hun vader ook weleens met drank op achter het stuur heeft gezeten. Een van de jongere zegt daarover: *“Practice what you preach. Ik neem niemand serieus die het één zegt, maar het ander doet.”* Een andere jongere vertelt: *“Mijn vader heeft het ook vaak genoeg gedaan. Ik ben heel liberaal opgevoed, dus ik denk niet dat ze er echt heel erg problemen mee hebben. Ze zeggen natuurlijk wel van, dat moet je niet doen, je bent stom, maar het zou ook wel bij een preek blijven.”* Eén van de jongeren beschrijft dat hij tijdens het opgroeien al jong in aanraking kwam met middelen. Hierdoor was het gebruik van middelen in zijn omgeving heel normaal en rijden onder invloed daarmee ook.

Daarnaast geven veel jongeren aan dat sommige ouders wel oké zijn met het gebruik van middelen, maar dat ze rijden onder invloed van middelen niet leuk zouden vinden. Daarbij beschrijven jongeren dat de ouders vaak

niet wisten van hun eerste keer (of de keren erna), maar dat ze hun reactie wel kunnen raden. *“Ze hebben er niet zo'n probleem mee, het is ook niet dat ik elke dag blow. Dan rook je één of twee joints. Maar zij weten niet dat ik stoned rij. Ik denk dat ze dat niet leuk zouden vinden.”*

Eén jongere vertelt over ouders die accepteren dat hun kind rijdt onder invloed. Hij woont, zoals hij het zelf beschrijft, *in the middle of nowhere*. In zijn familie is het geaccepteerd en doen zijn broers het ook.

Ook vertellen jongeren dat sommige ouders duidelijk de afkeuring van rijden onder invloed benoemen. Dat wordt vaak door ouders verteld voordat de jongere uitgaat. Sommige ouders geven aan wat de risico's zijn, benoemen dat het niet verstandig is en geven aan dat ze gebeld kunnen worden in geval van nood. Een vader zegt bijvoorbeeld: *“als je geen taxi kan vinden, moet je me gewoon bellen en dan haal ik je op.”*

De rol van een partner

Een aantal jongeren heeft een partner. De mening van de partners is overwegend negatief tegenover rijden onder invloed. Tijdens de eerste keer rijden onder invloed was in geen van de gevallen een partner aanwezig. Wel wordt genoemd dat de mening van de partner enige invloed heeft, omdat het minder aantrekkelijk is om dan wel te rijden onder invloed. Eén jongere geeft een concreet voorbeeld waarbij hij niet de scooter pakt met uitgaan als hij met zijn vriendin is, maar alternatief vervoer (anders dan de auto) kiest. Ook vertelt een jongere: *“Ik heb al best wel lang een vriendin en zij wordt daar [rijden onder invloed van cannabis] niet zo gelukkig van, dat maakte de drempel wel weer hoog.”*

4.6 Motivatie om de eerste keer te rijden onder invloed

In het beschrijven van de verschillende situaties van de jongeren komen motivaties naar voren waarom ze die eerste keer hebben gereden onder invloed. Deze komen sterk overeen met de redenen die worden genoemd in het hoofdstuk Achtergrondinformatie. Uit de interviews komen de onderstaande drijfveren naar voren.

Geen alternatief vervoer

Sommige jongeren wonen in een minder stedelijk gebied. Voor uitgaan rijden ze naar vrienden of naar een grotere stad. Deze jongeren geven aan weinig tot geen openbaar vervoeropties te hebben richting uitgaansgelegenheden. *“Bij mij is de enige reden dat ik het doe dat alles zo extreem ver weg is voor mij.”*

Zelfoverschatting en lage risicoperceptie

Zoals eerder beschreven vertellen sommige jongeren weinig tot geen invloed van het middel te ervaren op de waarneming, beleving en emoties tijdens het rijden. Dit houdt in dat jongeren denken dat ze in staat zijn om onder invloed te rijden zonder dat dit effect heeft op de rijvaardigheid. *“Ik weet dat ik een hele hoge alcoholgrens heb.”* Eén van de jongere beschrijft ook het principe erachter: *“Dat is misschien ook juist het gevaarlijke. Je bent best vol van jezelf, maar ja, je weet gewoon dat je ook minder op dingen reageert.”* Zo vertelt een jongere: *“ik heb een groep vrienden en zij blowen zelf niet. Maar ze zijn ervan overtuigd dat ik een hele goeie chauffeur ben. Ik heb een rijbewijs en nog een vriend heeft een rijbewijs en ik rij beter stoned dan hij nuchter, vindt iedereen”*. Daarmee kan de interne zelfoverschatting worden bekrachtigd door de mening van vrienden.

In het hoofdstuk over de mogelijke gevolgen (hoofdstuk 4.3) werd beschreven hoe de risicoperceptie van jongeren met betrekking tot rijden onder invloed is. Zo vertellen ze dat ze denken dat er geen ongeluk gebeurt of dat hen dat niet overkomt. Jongeren geven ook aan dat ze de risico's laag inschatten omdat het rustig is op de weg met weinig andere weggebruikers. *“Voor mijn gevoel had ik een soort van vrij spel, omdat het rustig was.”* Ook zeggen jongeren dat het vaak gaat om een korte afstand. Omdat het gaat om 'een klein stukje' vinden jongeren het wel kunnen.

Sociale norm

Een paar jongeren reden hun eerste keer onder invloed samen met vrienden. In het deelhoofdstuk 'Vrienden, ouders en partners: wisselende perspectieven' wordt toegelicht hoe anderen een rol spelen in de keuze om te gaan rijden onder invloed.

Ervaringen uit het verleden

Bij de eerste keer rijden onder invloed spelen voor sommige jongeren de ervaring op andere vervoersmiddelen sterk mee. Wanneer er bijvoorbeeld al op een scooter onder invloed is gereden, maakt dat de stap voor sommige geïnterviewde jongeren kleiner om ook te rijden in de auto met middelen op. In het hoofdstuk 4.5 wordt dit uitgebreid beschreven.

Kick

In de gesprekken komt ook naar voren dat rijden onder invloed voor sommige jongeren een kick is. Het is spannend, het mag niet en dat maakt dat het extra aantrekkelijk is om te doen. *“Ik hou sowieso wel van een drankje, dus ik vind dronken zijn ook wel leuk. Het is gewoon de hele ervaring eigenlijk.”*

Gewoontegedrag

Vooral jongeren die cannabis gebruiken geven aan dat het gebruik hiervan zo normaal is, dat rijden onder invloed daar onderdeel van uitmaakt. *“Als je veel blowt en ik blowde echt bijna dagelijks, dan zit het zo in je systeem. Dus ik dacht: ja, of ik nou nuchter rijd of niet, het zit sowieso nog in mijn systeem, dat maakt niet uit.”* Na cannabisgebruik willen sommige jongeren graag blijven in een relaxte staat. De optie om te gaan fietsen past niet bij de effecten die cannabis geven, vertellen jongeren. De auto is juist warm en comfortabel, en je hoeft zelf niet actief te worden.

Zoals in de situaties beschreven is, gebruikt één van de jongere cannabis om medische redenen. Hij zou graag een test doen om zijn rijvaardigheid te testen wanneer hij heeft gebruikt. Hij vindt dat er meer bekendheid

moet komen over het gebruik om medische redenen en het effect daarvan op de rijvaardigheid. Voor zijn gevoel kan hij zonder cannabis en rijden in de auto zijn leven niet normaal uitvoeren.

Lage subjectieve pakkans

Eerder in hoofdstuk 4.3 is de ervaren pakkans beschreven. Voor een paar jongeren is het ervaren van een lage pakkans één van de redenen waarom ze rijden onder invloed. *“Slechte energie trek je aan met slechte gedachtes. Dus als ik er niet om ga stressen [rijden onder invloed van cannabis] komt het wel goed. Ik ben ooit een keertje staande gehouden en toen was het alleen een alcoholcontrole en toen gingen ze niet eens op drugs testen. Kon ik gewoon weg.”* Jongeren die hebben gereden onder invloed van drugs beschrijven ook dat het testen op drugs door de politie nog niet goed werkt en daardoor denken minder snel gepakt te worden.

4.6 De eerste keer rijden onder invloed voorkomen: wat zeggen jongeren?

Met de jongeren is ook gesproken over wat zij denken dat zou helpen om de eerste keer rijden onder invloed te voorkomen. Zij komen met uiteenlopende ideeën.

Plannen van vervoer en middelengebruik

Meerdere jongeren noemen dat het hen had geholpen als ze vooraf beter hadden nagedacht over hoe ze thuis zouden komen. Bij mogelijke oplossingen wordt dan ook genoemd dat ze vooraf een beter plan hadden gemaakt, over het vervoerstype en/ of middelengebruik. Jongeren geven ook aan dat de meest eenvoudige oplossing was dat ze geen auto voor handen hadden. Ook het beter afspreken van een Bob zou daarin helpen zeggen jongeren. *“Ik heb wel een aantal vrienden die wat verder wonen en het gebeurt dan vaak dat we bij hun kunnen logeren. Dus als we een drankje doen, dan blijven we slapen en zo niet, dan wordt niet gedronken. Punt. Of iemand bobt.”*

Elkaar aanspreken

Ook zeggen jongeren dat het zou helpen als vrienden afkeuren dat ze gaan rijden onder invloed. *“Ik denk dat het al genoeg was geweest als één van mijn vriendinnen had gezegd: ‘Joh wacht nog maar even wat langer’. Dan had ik ook wat langer gewacht.”* Ook wordt genoemd dat het zou helpen als vrienden met alternatieven komen, zoals een taxi of een slaapplek.

Trainen van weerbaarheid

Een ander idee is leren omgaan met groepsdruk. Op welke manier kan je nee zeggen? Eén van de jongeren geeft aan dat het hem had geholpen om meer zijn eigen keuzes te maken. Hij had gewild dat hij minder bezig was geweest met hoe zijn vrienden naar hem keken.

Campagne tegen rijden onder invloed gericht op jongeren

De Bob-campagne wordt door meerdere jongeren aangehaald. Echter, het heeft hen niet weerhouden om de eerste keer onder invloed te rijden. Daarom wordt door de jongeren geopperd om wat aanpassingen te maken waardoor het beter aansluit bij de jongerendoelgroep. Bijvoorbeeld meer specifiek gerichte campagnes op jongeren en campagnes gericht op drugsgebruik. Daarnaast denken sommige jongeren dat de Bob-campagne zo normaal is geworden dat de campagne niet meer opvalt.

Meer informatie over effecten, risico's en wachttijden

Jongeren geven aan dat ze voor hun eerste keer rijden onder invloed meer informatie hadden willen hebben over de effecten van alcohol en drugs op hun rijvaardigheid. Ook willen ze meer weten over wachttijden bij drugs, daar is volgens jongeren onduidelijkheid over. *“Wat bij welke inname gebeurt, is bij cannabis allemaal een beetje onduidelijk. Terwijl bij alcohol alles tot op de nanogram is geregeld.”*

Eén van de jongeren vertelt dat hij erachter kwam dat rijden onder invloed strafbaar was toen hij het las bij de coffeeshop.

Ervaringsverhalen

Veel jongeren denken ook dat het helpt als ze verhalen van andere jongeren horen over hoe het mis is gegaan bij de eerste keer rijden onder invloed. Ze geven daarbij aan dat de verhalen mogen shockeren zodat ze meer doordrongen worden van de risico's. Een jongere werkt in het ziekenhuis en ziet daar de negatieve effecten van rijden onder invloed. Dit was na haar eerste keer rijden onder invloed. De ervaringen daar helpen haar in te zien dat rijden onder invloed gevaarlijk is. Een andere jongere geeft ook dat ze een negatieve houding heeft ten aanzien van rijden met alcohol op door een verhaal uit haar persoonlijke omgeving.

Ervaringselement

Voor een paar jongeren is het zelf ervaren van onder invloed rijden de reden geweest om niet meer te willen rijden onder invloed. De negatieve ervaring hadden ze graag opgedaan in een veilige setting zoals een simulator of een circuit.

Alcoholslot

Ook het alcoholslot wordt genoemd als idee om rijden onder invloed te voorkomen. Wel geeft een jongere aan dat daar nog veel haken en ogen aan zitten. Een vriend van haar heeft dit in de auto en volgens haar zijn de metingen niet altijd even nauwkeurig.

Ouders of vrienden bellen

Het bellen van ouders of vrienden om op te halen had in sommige gevallen kunnen voorkomen dat een jongere was gaan rijden onder invloed. Wel geven jongeren aan dat het soms een drempel is om een ouder 's nachts te bellen. Sommigen willen hun vrienden er liever ook niet mee lastigvallen. Dit terwijl jongeren aangeven dat ze verwachten dat hun ouders of vrienden het geen probleem vinden om hen op te halen.

Beter toegankelijk openbaar vervoer

Voor de jongeren die verder van uitgaansgebieden wonen zou beter openbaar vervoer helpend zijn geweest bij het voorkomen van de eerste keer. Deze jongeren zeggen wel met openbaar vervoer te willen reizen, maar dat er geen mogelijkheden zijn. Ook geven ze aan dat ze verwachten dat buslijnen niet rendabel zullen zijn, omdat er te weinig reizigers zijn.

Betaalbare taxi(bus)

Als alternatief op openbaar vervoer wordt een betaalbare taxi of een taxibus genoemd. Een jongere geeft ook aan dat het al zou helpen als een taxibus haar afzet op een centrale plek in het dorp, waarna ze lopend naar huis kan.

Subjectieve pakkans verhogen

Jongeren benoemen ook dat ze waarschijnlijk niet onder invloed hadden gereden wanneer ze de kans hoger achtten dat ze gepakt zouden worden door de politie. Zij zeggen dat meer controles hierin zouden helpen. Jongeren geven aan dat politiecontroles nu te weinig voorkomen.

Denormalisering alcohol- en drugsgebruik

In de gesprekken over hoe rijden invloed kan worden voorkomen, geven jongeren vaak aan dat de normalisering van alcohol daarbij niet helpt. Jongeren geven aan dat het op veel plekken normaal is om veel te drinken, dat andere generaties drinken en dat ze in hun omgeving ook zien dat er wordt gereden met alcohol op. *“Ik kom uit een dorp en er wordt best veel alcohol genuttigd in een dorp. Daar heerst een cultuur van als je geen drankje neemt, dan wordt je weet raar aangekeken.”* Jongeren zien de link tussen veel drinken en vervolgens naar huis rijden. De redenatie is dat wanneer alcohol minder normaal is, dit ook minder vaak voorkomt in het verkeer.

Veel jongeren vergelijken alcohol met drugs en verbazen zich erover dat drugs zo anders wordt gezien als alcohol. *“Het is sociaal zo geaccepteerd in Nederland, maar alcohol is gewoon harddrugs.”*

Daarnaast zien jongeren ook een verschil over de jaren heen. Rijden onder invloed van alcohol wordt volgens hen door oudere generaties vaker gedaan en geaccepteerd. *“Je kan niet generaliseren. Maar ouderen boeit het echt niet hoeveel ze op hebben.”* Tegelijkertijd zeggen de jongeren in de interviews ook dat steeds jonger drugs wordt gebruikt. *“Het drugsprobleem wordt in mijn ogen steeds groter. Ik ken bijna niemand meer die nooit heeft gebruikt. Mijn nichtje die recentelijk zestien is geworden kent ook bijna niemand die niet gebruikt heeft.”* Jongeren redeneren dat wanneer middelengebruik minder normaal zou zijn, de verleiding ook minder groot is om te rijden onder invloed.

TeamAlert

jongeren met **impact**

➤ Conclusie



Hoofdstuk 5: Conclusie en aanbevelingen

Met 21 jongeren zijn waardevolle gesprekken gevoerd over hun eerste keer rijden onder invloed. De noodzaak om hier meer over te weten, komt voort uit de gevaren die rijden onder invloed met zich mee brengen. Het risico op een verkeersongeval neemt sterkt toe wanneer een bestuurder rijdt onder invloed van alcohol, drugs of een combinatie hiervan. Gelukkig rijden de meeste jongeren niet onder invloed. Toch is er een deel dat dit wel doet. Zo lazen we eerder dat in het onderzoek van TeamAlert (2023a) een kwart van de jongeren en jongvolwassenen met een rijbewijs (18 tot en met 30 jaar) in het afgelopen jaar weleens met een te hoog alcoholpromillage heeft autogereden. TeamAlert heeft met dit onderzoek meer inzicht gekregen hoe de eerste keer rijden onder invloed is ontstaan. Er is gesproken met jongeren die hebben gereden onder invloed van alcohol, cannabis, wiet, XTC, truffels, 3-MMC en cocaïne. Daarvan hebben de meeste jongeren gereden onder invloed van alcohol en gevolgd door cannabis.

Zoveel jongeren, zoveel situaties

Jongeren beschrijven hoe hun eerste keer rijden onder invloed ging. De situaties zijn soms gepland, soms onverwacht en bij een enkele jongere is er geen herinnering aan. De situaties waarin jongeren gepland onder invloed reden waren:

- ◆ Medicinaal gebruik;
- ◆ Eten of cannabis halen;
- ◆ Experimenteren.

Daarnaast rijden jongeren onder invloed in wat zij beschrijven als onverwachte situaties:

- ◆ In geval van nood;
- ◆ Meer alcohol gedronken dan gepland;
- ◆ Geen openbaar vervoer beschikbaar;
- ◆ Overige situaties.

Bij de onverwachte situaties geven jongeren aan dat het anders liep dan verwacht. Het is interessant om te zien dat in alle situaties, gepland en onverwacht, jongeren een meer of minder bewuste keuze maken voor vervoer in de auto. Uiteraard wordt die keuze beïnvloed doordat jongeren onder invloed zijn van middelen, waardoor hun keuzeproces anders verloopt dan in nuchtere toestand. Doordat het gaat om een bepaalde mate van gepland gedrag kan hierop worden ingespeeld in de preventie van rijden onder invloed. Hier wordt in de aanbevelingen verder op ingegaan.

Verschillende type ervaringen

Jongeren verschillen in hoe ze de eerste keer rijden onder invloed ervaren. De ervaring bestaat uit de emoties, de beleving en de waarneming van jongeren voor, tijdens en na de rit. Na de rit kijken jongeren bijvoorbeeld verschillend terug op hun rit: positief of negatief. Ook spelen anderen een rol in hoe jongeren de eerste keer beleven. Zijn vrienden aanwezig tijdens de rit? In hoeverre keuren vrienden, ouders of partners rijden onder invloed goed of juist af? In dit onderzoek komen grofweg drie type jongeren met wisselende ervaringen naar voren. De types worden op de volgende pagina in een schema weergegeven.

Type jongere	Middelen-gebruik	Invloed op emotie, beleving en waarneming	Drempel	Sociale omgeving
De eenmalige rijder	Alcohol	Veel invloed op waarneming, verminderd reactievermogen, sneller rijden, overmoedigheid, onprettig/ negatieve emoties.	Eerste keer was fout; ervaring werkt drempelverhogend. Er is geen intentie om nog een keer onder invloed te rijden.	Staat overwegend negatief tegenover rijden onder invloed. Ouders hebben uitgesproken mening. Vrienden geven aan dat het niet oké is of staan er neutraal in.
De wie-weet-nog-een-keer rijder	Alcohol, hard drugs	Weinig tot redelijk invloed op waarneming, sneller rijden, minder scherp, gefocust*, gemixte emoties.	Eerste keer ging goed; misschien komt het nog eens voor. De intentie om te rijden onder invloed is niet eenduidig: misschien wel, misschien niet.	Wisselend: ouders en vrienden staan neutraal of verschillend tegenover rijden onder invloed. Soms heeft ouder zelf gereden met alcohol op.
De rijder onder invloed	Alcohol, cannabis (vaak sprake van frequent gebruik)	Weinig tot geen invloed op waarneming, trager, voorzichtiger, rustiger en positieve emoties (zoals een fijner gevoel tijdens het rijden dan in nuchtere staat).	Eerste keer was positief; vaker onder invloed rijden is normaal. Heeft soms ook ervaring met rijden op een ander vervoersmiddel onder invloed. Jongeren hebben de intentie nog een keer te rijden onder invloed.	Staat overwegend positief tegenover rijden onder invloed. In sommige vriendengroepen heerst de cultuur: rijden onder invloed is normaal.

*Tegenstelling: minder scherp of gefocust is afhankelijk van middel.

De verhalen van de jongeren laten zien dat de eerste keer rijden onder invloed verschillend wordt ervaren. Soms werkt het drempelverhogend en soms geeft het juist bevestiging om het vaker te doen. De manier waarop hun sociale omgeving naar rijden onder invloed kijkt, lijkt in lijn te zijn met de attitude van jongeren tegenover het gedrag. Daar waar de sociale omgeving rijden onder invloed afkeurt, kijkt de jongere er vaak zelf ook negatief tegenover. En andersom. Dit komt overeen met eerder onderzoek dat uitwijst dat de sociale omgeving samenhangt met de attitude van de jongere bij het rijden onder invloed (TeamAlert, 2020a; TeamAlert, 2021). Echter, de partner lijkt hierop de uitzondering. De partner is daarom ook niet in het schema genoemd bij de sociale omgeving. Bij alle drie de types heeft de partner vaak een negatief oordeel heeft over rijden onder invloed.

De beschrijving van het type ‘de rijder onder invloed’ komen sterk overeen met de kenmerken die voorkomen in het onderzoek naar cannabisgebruikers in het verkeer (TeamAlert, 2024). Daaruit blijkt onder andere dat cannabisgebruikers die rijden onder invloed frequente gebruikers zijn die zeggen weinig effecten van cannabis te ervaren tijdens het rijden.

In het schema met de drie types zijn duidelijke verschillen te zien tussen jongeren. Dat is in mindere mate het geval als het gaat over ervaren pakkans, compensatiegedrag en de motivatie om onder invloed te rijden. Daar lijken jongeren zich in te verenigen.

Lage subjectieve pakkans, wel rekening houden met politie

Ongeacht het type jongere, schatten de meeste jongeren de kans klein in dat ze tijdens hun eerste keer rijden onder invloed gepakt zouden worden door de politie. Sommige jongeren benoemen wel dat ze dachten aan de politie, maar geven ook aan dat ze de kans op een aanhouding laag inschatten. Toch geven jongeren wel aan dat ze compensatiegedrag vertonen om niet op te vallen voor de politie. Jongeren hebben het over verschillend compensatiegedrag. Ze kiezen specifieke routes, rijden netter dan normaal, rustiger of kijken meer om zich heen. Dit laat zien dat ze het idee hebben dat ze de effecten op hun waarneming kunnen beïnvloeden. Het is interessant dat jongeren dit doen, ook al geven ze aan dat ze weinig invloed ervaren op hun waarneming.

Voor een enkele jongere is het idee van gepakt worden juist positief en geeft dat een extra kick.

Drijfveren en glijdende schaal

De eerste keer rijden onder invloed kan verklaard worden aan de hand van verschillende motieven. De motieven komen sterk overeen met drijfveren uit eerdere onderzoeken (TeamAlert, 2019b-c; TeamAlert, 2023) aan bod:

- Geen alternatief vervoer: ov is niet beschikbaar, de taxi is te duur, ouders bellen is ongewenst.
- Zelfoverschatting en lage risicoperceptie: jongeren denken nog 'goed genoeg' te kunnen rijden en zien weinig risico's. Dat heeft ook te maken met dat ze vinden dat de rit kort is.
- Sociale norm: vriendengroepen stimuleren of keuren gedrag goed, ouders of andere rolmodellen hebben laten zien dat ze weleens rijden onder invloed.
- Ervaringen uit het verleden: op de fiets en/of scooter zijn positieve ervaringen met rijden onder invloed.
- Kick: rijden onder invloed is leuk.
- Gewoontegedrag: bij veel gebruik van voornamelijk cannabis is gebruik onderdeel van het dagelijks leven. Onder invloed autorijden hoort daarbij. Dat geldt ook voor jongeren die om medische redenen cannabis gebruiken.
- Pakkans: de kans om gepakt te worden wordt te klein ingeschat om de jongeren te weerhouden van het rijden onder invloed of de jongere denkt de effecten van middelen te kunnen compenseren.

Wat opvalt is dat wanneer jongeren aangeven waarom ze de eerste keer reden onder invloed, ze dit afzwakken of goedpraten. Dit gebeurt vaak bij de types 'De eenmalige rijder' en 'De wie-weet-nog-een-keer rijder'. Sommigen kijken met schaamte terug op het rijden onder invloed. Ook noemen een aantal dat het een uitzonderlijke situatie was. Iets doen wat je niet van plan was of niet hoort bij je overtuigingen, kan leiden tot cognitieve dissonantie. Dat lijkt vooral bij de eerder genoemde twee types voor te komen. Cognitieve dissonantie is een gespannen gevoel dat ontstaat door tegenstrijdige overtuigingen, ideeën, opvattingen en handelingen. Deze theorie gaat er vanuit dat mensen ernaar streven om de spanning te verminderen door het aanpassen van opvattingen of het gedrag (Festinger, 1957). Mogelijk proberen jongeren de cognitieve dissonantie te verminderen door zichzelf aan te praten dat de rit kort was, de risico's laag waren, ze voldoende controle hadden, netjes reden of geen andere keuze hadden.

Daarnaast is het opvallend dat uit de gesprekken een glijdende schaal naar voren komt die de eerste keer rijden onder invloed in de auto faciliteert:

- Positieve ervaringen met rijden onder invloed op de fiets of scooter verlagen de drempel om te rijden in de auto;
- Ervaringen met rijden onder invloed van een bepaald middel verlagen de drempel om te rijden onder invloed van een ander middel; zo wordt alcohol vaak als gevaarlijker ervaren en daardoor is rijden onder invloed van cannabis volgens jongeren een veiligere optie.

De glijdende schaal van de eerdere ervaring op een ander vervoersmiddel of ander middel, maakt dat de drempel om te rijden onder invloed in de auto lager wordt.

Hoe kan de eerste keer volgens jongeren voorkomen worden?

Jongeren hebben legio ideeën over hoe zij denken dat hun eerste keer voorkomen had kunnen worden. Hun ideeën kunnen worden samengevat in de volgende punten:

- Beter plannen van gebruik en vervoer: zonder auto uitgaan, vooraf kiezen welke trein of bus terug genomen wordt, een slaapplek regelen, een maximum aantal drankjes bepalen.
- Sociale omgeving inzetten: met vrienden vooraf afspreken nuchter te blijven, afspraken maken met vrienden over Bob-en of nuchter rijden, ouders vragen je op te komen halen.
- In een veilige setting testen: via een ervaringsselement in een veilige setting ervaren hoe het is om onder invloed te rijden, waardoor de risicoperceptie wordt verhoogd.
- Voorlichting: meer informatie over de effecten, risico's en wachttijden verspreiden.
- Campagnes: een gerichte Bob-campagne voor jongeren, een Bob-campagne op meer middelen dan alleen alcohol.
- Alternatief vervoer: beter toegankelijk openbaar vervoer of betaalbare taxi's.
- Meer handhaving en verhogen pakkans.
- Normalisering van middelengebruik aanpakken: inzetten op het minder normaal maken van alcohol- en drugsgebruik in het algemeen.

Met dit onderzoek is inzicht gekregen in hoe 21 jongeren de eerste keer rijden onder invloed hebben ervaren. In hun verhalen komt naar voren in welke situatie ze zich bevonden, hoe hun sociale omgeving hierin een rol speelt, in welke mate ze een drempel ervaren en hoe ze kijken naar rijden onder invloed in de toekomst. Het onderzoek geeft aanknopingspunten om te kijken naar de ideeën die jongeren aandragen hoe de eerste keer voorkomen kan worden. In de volgende paragraaf wordt daar verder op ingegaan met aanbevelingen.

Aanbevelingen

Hieronder worden verschillende aanbevelingen gedaan die komen uit de resultaten van deze studie. Die bestaan enerzijds uit meer onderzoek naar constructen die invloed hebben op het gedrag: eerste keer rijden onder invloed. Anderzijds zijn er nu al aanknopingspunten om te benutten in huidige preventie middels voorlichting, campagnes of interventies.

Vervolgonderzoek

Uit het onderzoek komen grofweg drie type jongeren die de eerste keer hebben gereden onder invloed. Het is interessant om te achterhalen hoe vaak deze type jongeren voorkomen. Ook kan hierin worden onderzocht welke gedragbepalers leiden tot de eerste keer rijden onder invloed. In dit onderzoek komt naar voren dat de eerste keer min of meer gepland is en daarom is het in vervolgonderzoek interessant om dit gedrag te onderzoeken aan de hand van de theorie van gepland gedrag. De theorie van gepland gedrag (TPB; Ajzen, 1991) is ontworpen om menselijk gedrag te voorspellen en te verklaren in specifieke contexten. Dit wordt gedaan aan de hand van attitudes, subjectieve normen en waargenomen gedragscontrole. Deze drie determinanten vormen de gedragsintentie en daarmee het gedrag van een individu. Dit gedragsmodel wordt vaak toegepast op risicogedrag in het verkeer, zoals op het rijden onder invloed van alcohol (Potard et al., 2018). Tegelijkertijd laat deze studie ook zien dat jongeren de situaties als onverwacht beschrijven. Dat duidt op minder rationele keuzes. Daarom is het relevant om in vervolgonderzoek ook aspecten te onderzoeken die vooral inspelen op onbewuste processen, zoals ervaren kwetsbaarheid, verleden gedrag, subjectieve pakkans en persoonlijkheidskenmerken (TeamAlert, 2021). In het huidige onderzoek is een verkenning gedaan naar de onderliggende constructen. Een kwantitatieve studie zou dit kunnen verrijken en valideren.

Wanneer meer inzicht verkregen wordt over de grootte van deze groepen en andere kenmerken, kan gerichte preventie worden toegepast per subdoelgroep. De verwachting is dat 'de eenmalige rijder' een andere aanpak vereist dan 'de rijder onder invloed'.

Preventie

Naast meer inzicht door vervolgonderzoek, is het kansrijk om de aanknopingspunten uit de huidige resultaten al te benutten in huidige aanpakken tegen rijden onder invloed. Hieronder volgen een aantal aanbevelingen:

- Jongeren stimuleren hun vervoer en middelengebruik vooraf te plannen: in campagnes, in voorlichting en interventies sturen op het vooraf plannen van hun vervoer en hun middelengebruik daarop laten afstemmen. Een voorbeeld hiervan is de huidige [Rijdrugsvrij campagne](#) van TeamAlert. Daarin wordt de boodschap uitgedragen 'Plan je trip. Rij drugsvrij'.
- Ouders stimuleren om met hun kind in gesprek te gaan over rijden onder invloed, waarbij de norm uitgedragen kan worden dat het normaal is om nuchter te rijden. Ook kunnen ouders hierin actief een alternatief handelingsalternatief aanbieden: ouders bellen wanneer je niet nuchter naar huis kan. Het is kansrijk ouders te informeren dat jongeren een barrière ervaren om dit te vragen en het daarom niet doen. Ouders kunnen deze drempel wegnemen door hun kind te laten weten dat het oké is om te vragen om te worden opgehaald.
- Voorkomen dat jongeren op de scooter rijden onder invloed: dit lijkt de drempel te verlagen om ook te gaan rijden onder invloed in de auto.
- Op uitgaansplekken en festivals het reizen met de auto minder aantrekkelijk maken: parkeerplaatsen beperken of duurder maken, in de communicatie vooraf wijzen op alternatief vervoer, pendelbussen organiseren.
- De huidige Bob-campagne aanpassen richting de jongerendoelgroep. Jongeren kwamen zelf met het idee om 'wie Bobt, drinkt gratis alcoholvrij' meer te promoten.
- Coffeeshop als informatieplek: jongeren komen bij de coffeeshop om cannabis te halen. De jongeren reizen daar soms per auto naartoe. Het is interessant om samen met coffeeshophouders te kijken hoe vervoer van en naar de coffeeshop met de auto kan worden ontmoedigd.
- In voorlichtingsprojecten meer inzetten op het verspreiden van informatie over de effecten, risico's en wachttijden bij middelengebruik. Jongeren geven aan dat daar nog onduidelijkheid over bestaat.
- In voorlichting, campagnes en interventies uitdragen dat nuchter uitgaan ook een optie is/ leuk is/ normaal is. Jongeren gaven als idee meer te doen op denormalisering van alcohol- en drugsgebruik. Het stimuleren van nuchter uitgaan, geeft hieraan gehoor.

Om een verschil te kunnen maken in voorlichting, campagnes of interventies, is het bevorderend om met gerichte subdoelgroepen te werken zoals bij het punt 'vervolgonderzoek' is beschreven.

Discussie

In dit onderzoek deden jongeren mee die graag hun verhaal wilden vertellen. Daarnaast hoopten sommige jongeren dat hun verhaal zou worden gebruikt zodat rijden onder invloed in het verkeer kan worden voorkomen. Enerzijds is dat een hoopvol geluid. Anderzijds geeft dat een bepaalde kleur aan de onderzoeksresultaten, omdat die jongeren meededen met een doel: rijden onder invloed voorkomen. Mede daarom is het wenselijk om meer onderzoek te doen naar rijden onder invloed bij jongeren met verschillende kenmerken, zodat de huidige resultaten gestaafd kunnen worden. Een kwantitatieve toetsing biedt daarin uitkomst, zodat duidelijk wordt hoe de uitkomsten zich verhouden onder een grotere groep jongeren.

➤ Bronnen



Bronnen

Arnett, J.J. (2002). *Developmental sources of crash risk in young drivers*. In: Simons-Morton, B. G. & Hartos, J. L. (red.), Reducing young driver crash risk, Proceedings of an expert conference on young drivers. In: Injury Prevention, Vol. 8, Supplement II, p. ii17-ii23

Ajzen, I. (1991). The theory of planned behavior. *Organizational behavior and human decision processes*, 50(2), 179-211.

Blomberg, R. D., Peck, R. C., Moskowitz, H., Burns, M., & Fiorentino, D. (2005). *Crash risk of alcohol involved driving: A case-control study*. Washington, DC: US Department of Transportation, National Highway Traffic Safety Administration

Elvik, R. (2013). *Risk of road accident associated with the use of drugs: A systematic review and meta-analysis of evidence from epidemiological studies*. Accident Analysis & Prevention, 60, 254-267.

Hels, T., Bernhoft, I.M., Lyckegaard, A., Houwing, S., Hagenzieker, M., Legrand, S., Isalberti, C., Linden, T. van der., Verstraete, A. (2011). *Driving under the Influence of Drugs, Alcohol and Medicines (DRUID): Risk of injury by driving with alcohol and other drugs*. Geraadpleegd via: <https://biblio.ugent.be/publication/1988746/file/1988771.pdf>

Houwing, S., Hagenzieker, M., Mathijssen, R., Bernhoft, I. M., Hels, T., Janstrup, K., ... & Verstraete, A. (2011). Prevalence of alcohol and other psychoactive substances in drivers in general traffic, part II: country reports.

Ipsos I&O (2022). *Rijden onder invloed in Nederland in 2006-2022: ontwikkeling van het alcoholgebruik van automobilisten in weekendnachten*. Geraadpleegd via: <https://www.rijksoverheid.nl/ministeries/ministerie-van-infrastructuur-en-waterstaat/documenten/rapporten/2022/11/25/bijlage-2-aanbieding-rijden-onder-invloed-in-nederland-in-2006-2022>

NOS (2023). Aantal doden door drugs en drank in het verkeers forst toegenomen. Geraadpleegd via: <https://nos.nl/artikel/2471787-aantal-doden-door-drugs-en-drank-in-het-verkeer-fors-toegenomen>

Potard, C., Kubiszewski, V., Camus, G., Courtois, R., & Gaymard, S. (2018). Driving under the influence of alcohol and perceived invulnerability among young adults: An extension of the theory of planned behavior. Transportation research part F: traffic psychology and behaviour, 55, 38-46. <https://doi.org/10.1016/j.trf.2018.02.033>

RTL Nieuws (2023). Controle na festival: 21 automobilisten onder invloed van drugs. Geraadpleegd via: <https://www.rtlnieuws.nl/nieuws/nederland/artikel/5387107/controle-drugs-auto-festival-harmony-hardcore>

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

TeamAlert. (2018a). Doelgroepsanalyse drugsgebruik achter het stuur. Geraadpleegd via: <https://teamalert.nl/zakelijk/kenniscentrum/rijden-onder-invloed/jongeren-en-drugsgebruik-achter-het-stuur/>

TeamAlert (2019a). *Doelgroepsanalyse: alcoholgebruik in het verkeer door jonge mannelijke bestuurders*. Geraadpleegd via: https://teamalert.nl/media/i2jmxaf0/2020_onderzoek_jongeren-en-alcohol-in-het-verkeer-deel-1-2019.pdf

TeamAlert (2019b). *Alcohol in het verkeer: kwantitatieve toetsing*. Geraadpleegd via: https://teamalert.nl/media/ibrjit1d/2019_onderzoek_jongeren-en-alcohol-in-het-verkeer-deel-2.pdf

TeamAlert (2019c). *Doelgroepsanalyse: alcoholgebruik in het verkeer door jonge mannelijke bestuurders*. Geraadpleegd via: <https://teamalert.nl/media/25870/doelgroepsanalyse-alcoholgebruik-in-het-verkeer-door-jonge-mannelijke-bestuurders.pdf>

TeamAlert (2020a). *Het grote drugs en verkeer onderzoek*. Geraadpleegd via: <https://teamalert.nl/zakelijk/kenniscentrum/rijden-onder-invloed/het-grote-drugs-en-verkeer-onderzoek/>

TeamAlert (2020b). Focusgroepen lachgas in het verkeer. Geraadpleegd via:
<https://teamalert.nl/zakelijk/kenniscentrum/rijden-onder-invloed/jongeren-en-lachgas-in-het-verkeer/>

TeamAlert (2020c). Doelgroepanalyse rijden onder invloed van XTC. Geraadpleegd via:
<https://teamalert.nl/zakelijk/kenniscentrum/rijden-onder-invloed/jongeren-en-xtc-in-het-verkeer/>

TeamAlert (2021). Onderzoek Alcohol en drugsgebruik op de scooter. Geraadpleegd via:
<https://teamalert.nl/zakelijk/kenniscentrum/onderzoeken/jongeren-en-alcohol-en-drugsgebruik-op-de-scooter/>

TeamAlert (2023a). *Jongeren en regionale verschillen in rijden onder invloed*. Geraadpleegd via:
<https://teamalert.nl/zakelijk/kenniscentrum/rijden-onder-invloed/jongeren-en-regionale-verschillen-in-rijden-onder-invloed/>

TeamAlert (2023b). *Jongeren en alcohol in het verkeer. Factsheet*. Geraadpleegd via:
https://teamalert.nl/media/1sznqgyr/factsheet-infographic-jongeren-en-alcohol-in-het-verkeer_2023.pdf

TeamAlert (2023c). *Jongeren en drugs in het verkeer. Factsheet*. Geraadpleegd via:
https://teamalert.nl/media/kdjpzimm/factsheet-infographic-jongeren-en-drugs-in-het-verkeer_2023.pdf

TeamAlert (2024a). *Rijden onder invloed van cannabis. Doelgroepen analyse*. Utrecht: TeamAlert

TeamAlert (2024b). *Jongeren en drugs: sociale norm en trends*. Utrecht: TeamAlert

Trimbos (2024). Het Grote Uitgaansonderzoek 2023. Uitgaanspatronen, middelengebruik, gezondheid en intentie tot stoppen of minderen onder uitgaande jongeren en jongvolwassenen. Geraadpleegd via:
<https://www.trimbos.nl/aanbod/webwinkel/rapport-het-grote-uitgaansonderzoek-2023/>

VeiligheidNL (2022). Middelengebruik in het verkeer. Een analyse van data verzameld op SEH-afdelingen. Geraadpleegd via: <https://www.veiligheid.nl/sites/default/files/2022-11/Rapportage%20middelengebruik%20in%20het%20verkeer%202012-2021.pdf>

Vias institute (2019). Landen factsheet Nederland. ESRA2_2018 survey (E-Survey of Road users' Attitudes). Brussels, België: Vias institute.

TeamAlert

jongeren met **impact**

Bijlagen



Bijlage 1: Deelnemers

Kenmerk					
	Geslacht	Leeftijd	Opleiding	Middel	Aantal keer ROI*
1	Vrouw	19	Mbo	Alcohol	11+ keer
2	Man	23	Hbo	Alcohol	11+ keer
3	Man	23	Hbo	alcohol	11+
4	Man	21	Mbo	Alcohol	1 keer
5	Man	21	Hbo	Cannabis	11+ keer
6	Man	24	Hbo	Combinatie	6-10 keer
7	Man	24	hbo	Cannabis	1 keer
8	Man	23	Mbo	Cannabis	11+ keer
9	Man	24	Hbo	Alcohol	2-5 keer
10	Vrouw	25	Uni	Alcohol	1 keer
11	Man	24	Basisonderwijs	Combinatie	11+
12	man	24	HB0	Cannabis	2-5 keer
13	Man	25	Hbo	Alcohol	2-5 keer
14	Man	19	Vmbo	Drugs	2-5 keer
15	Vrouw	23	Uni	Alcohol	1 keer
16	Vrouw	24	Hbo	Alcohol	1 keer
17	Vrouw	25	Mbo	Drugs (wiet)	6-10 keer
18	Man	22	Uni	Cannabis	11+ keer
19	Man	21	uni	Combinatie	2-5 keer
20	Vrouw	18	hbo	drugs	2-5 keer
21	Man	24	hbo	Alcohol	1 keer

*Deze cijfers zijn het aantal keer dat een jongeren onder invloed heeft gereden. Sommige jongeren interpreteerden de vraag anders dan bedoeld en hebben hier het aantal keer onder invloed gereden in de auto en scooter opgegeven.

Bijlage 2: Interviewscript

1. Wie ben je? Waar ben je?
2. Je hebt je opgegeven voor dit interview, omdat je onder invloed hebt gereden. Kan je vertellen hoe de eerste keer rijden onder invloed eruit zag?
 - a. Daarbij hoor ik graag waar het was, met wie (passagiers?), wat je had gebruikt en hoeveel.
 - b. Doorgaan op middel:
 - i. Context schetsen, voor het rijden en tijdens (daarna door op gevoel)
 - ii. Wat voelde je tijdens het rijden?
 - iii. Wat merkte je van onder invloed zijn tijdens het rijden? Welk effect had het middel op je? Was dat positief of negatief?
 - c. Daarvoor reden ze niet onder invloed – ervaren ze dat ze daarmee een drempel waren overgegaan?
 - i. Is die drempel voor andere middelen anders? Hoe zie je dat?
3. Wat maakte dat je die keer onder invloed reed?
 - a. Wat was de belangrijkste reden?
 - i. Had je daarvoor al alcohol op? Of juist alcohol gebruikt omdat je de auto instapte?
4. Hoe is de eerste keer rijden onder invloed afgelopen? Hoe was de rit?
 - a. Hoe keek je naar de risico's?
 - i. Was je bezig met gepakt te worden?
 - ii. Was je op de hoogte van de straffen?
 - b. Hoe kijk je daar nu naar?
5. Je hebt aangegeven daarna nog weleens onder invloed te hebben gereden:
 - a. Wat maakt dat je het daarna nog wel eens hebt gedaan?
6. Hoe werd er door je sociale omgeving gereageerd? (niet deze vraag letterlijk – maar onderstaande)
 - a. Hoe kijken je ouders/ opvoeders tegen rijden onder invloed?
 - i. Wisten zij van die eerste keer?
 - b. Hoe kijken je vrienden tegen rijden onder invloed?
 - i. Waren ze mee? Wat deden ze? Goedkeuren, afkeuren, tegenhouden?
 - ii. Heb je het achteraf verteld? Wat waren de reacties? Wat deed die reactie met je?
 - c. Hoe kijkt je familie tegen rijden onder invloed?
 - d. Hoe kijkt je partner tegen rijden onder invloed?
7. (Eventueel – bij oudere jongeren: Ga terug naar je ...-jarige zelf) Wat had geholpen om te voorkomen dat je onder invloed was gaan rijden?
 - a. Wat zou je nu zeggen tegen diegene? Tegen andere jongeren?
 - b. Wie had daarin het verschil voor jou kunnen maken?
8. Wat is voor jou de belangrijkste reden om mee te doen aan dit interview?
9. Wil je nog iets kwijt? Wat vond je ervan?