

# DE ATTITUDE OMTRENT EEN MULTOLERANTIEBELEID VAN ALCOHOL IN HET VERKEER: INVLOED VAN SOCIAAL KAPITAAL EN OUDERLIJKE OPVOEDING

Masterproef neergelegd tot het behalen van  
de graad van Master in de Criminologische Wetenschappen  
door 01706630 De Canck Lotte

Academiejaar 2020-2021

Aantal woorden: 13.826

Promotor : Prof. Hardyns Wim

Commissaris : Lambrechts Clio

## Abstract

Driving under the influence of alcohol is still a common phenomenon in Belgium. Like many experts, *Groen* and *Vooruit* advocate a zero tolerance for all drivers in traffic, but this proposal does not find a majority in the Chamber of Representatives. The principle aim of this study was to highlight and compare the opinion of the Flemish population for different zero tolerance measures and the impact of different factors including age, parenting and social capital. The results of this study are obtained from a self-made online questionnaire of Flemish people (N = 710) inspired by different studies. The results of this study indicate in general a positive attitude in Flanders towards zero tolerance policy measures of alcohol in traffic. Older people have a more positive attitude towards zero alcohol tolerance for all drivers (car drivers, cyclists, motorcyclists) than younger people. On the other hand, young adults (18-25 year) have a higher support for the introduction of a zero alcohol tolerance policy for car drivers, while they are strongly opposed to the introduction of zero tolerance for cyclists. Flemish people with influential parents would have a more positive attitude than those with tolerant parents and the communication about driving under influence within the family plays a role. However, the influence of social capital could not be sufficiently proven in this study and provides an impetus for further research.

**Key words:** zero tolerance, alcohol, traffic, age differences, parenting, social capital

**Kernwoorden:** nultolerantie, alcohol, verkeer, leeftijdsverschillen, ouderlijke opvoeding, sociaal kapitaal

## Voorwoord

Deze masterproef legt de laatste hand aan mijn vierjarige opleiding Bachelor en Master in de Criminologische Wetenschappen aan de Universiteit van Gent. Enig woord van dank is op zijn plaats voor al wie mij doorheen deze studies en het proces van deze masterproef gesteund en geholpen heeft.

Eerst en vooral wil ik mijn promotor Wim Hardyns bedanken voor de hulp en begeleiding die ik gekregen heb bij het schrijven van deze masterproef en bij het uitvoeren van mijn onderzoek. Daarenboven wil ik zeker ook Lucie Vanwersch en Clio Lambrechts bedanken om tijdig mijn vragen te beantwoorden en mij richtlijnen te geven over het verloop van mijn masterproeftraject. Daarnaast wil ik alle mensen bedanken die tijd en moeite gestoken hebben in het invullen en vooral ook verspreiden van mijn online-enquêtes binnen hun sociale netwerk. Bovendien verdienen mijn ouders een speciaal woord van dank voor het tijdig en kritisch nalezen van mijn bachelor- en masterproef en Frank voor het helpen met de moeilijkheden die ik ondervond bij de data-analyse in SPSS.

Tenslotte wil ik heel graag mijn vrienden bedanken waarmee ik dagenlang heb samengewerkt om deze masterproef tot een goed einde te brengen. In het bijzonder dank ik Lore, Ine en Emma met wie ik mijn opleiding ben begonnen, de lessen mee heb bijgewoond en uiteindelijk deze opleiding samen heb beëindigd. Ook heel erg bedankt aan mijn twee zussen en Jonas voor de mentale steun en afleiding, en om mij het gevoel te geven dat ik hier niet alleen voor stond.

## Wetenschapspopulaire samenvatting

### Vlaamse bevolking stemt voor nultolerantie van alcohol in het verkeer

De afgelopen tien jaar is er in België op geen enkel vlak vooruitgang geboekt wat betreft rijden onder invloed van alcohol in het verkeer. Veel Belgen houden vast aan de gewoonte om zich na het drinken van alcohol in het verkeer te begeven met een te hoge alcoholintoxicatie. Deze slechte gewoonte heeft echter een grote impact op de verkeersveiligheid en zorgt jaarlijks voor 150 dodelijke slachtoffers. Groen en Vooruit dienden in juli 2020 een wetsvoorstel in om een nultolerantie in te voeren voor alle bestuurders op de Belgische wegen. Ondanks de steun van experts en politieambtenaren werd dit voorstel weggestemd in het federaal parlement. Dit onderzoek toont aan dat de Vlaamse bevolking een nultolerantie van alcohol in het verkeer wel steunt. De meerwaarde van deze studie ligt bij de vraag naar de mening over een nultolerantie bij het gebruik van verschillende vervoersmiddelen. De invloed van factoren zoals geslacht, leeftijd en ouderlijke opvoeding is namelijk verschillend voor de mening over nultolerantie voor fietsers, automobilisten, alle bestuurders en invoering van een alcoholslot.

Vlamingen zijn over het algemeen, vrouwen nog meer dan mannen, voorstander van de invoering van nultolerantie van alcohol in het verkeer. Toch is er enige weerstand te bemerken bij jongvolwassenen voor het invoeren van een nultolerantie voor fietsers. Dit kan worden verklaard door de vaststelling dat Vlaamse jongvolwassenen vaker de fiets gebruiken om zich te verplaatsen dan ouderen. Bij alle leeftijdscategorieën is de steun voor een nultolerantie voor uitsluitend automobilisten het grootst. Bovendien blijkt dat ouderlijke opvoeding een invloed kan hebben op de mening over nultolerantie en dat communicatie van ouders over rijden onder invloed een rol speelt. Vlamingen die een gezaghebbende opvoeding (met veel controle en ondersteuning) ervaarden als kind, zouden meer voorstander zijn van nultolerantie dan Vlamingen met een tolerante opvoeding (met weinig controle en veel ondersteuning). Een opvallende aanvulling bij dit onderzoek is de vaststelling dat Vlamingen die vaak kinderen vervoeren met de wagen, minder voorstander zijn voor een nultolerantie voor automobilisten maar eerder voorstander zijn van een nultolerantiebeleid voor fietsers. Dit onderzoek bewijst nogmaals dat ondanks de weerstand van het federaal parlement, de meeste Vlamingen voorstander zijn voor nultolerantiemaatregelen en vooral voor automobilisten.

## **Inhoudsopgave**

<b>Abstract</b> .....	<b>II</b>
<b>Voorwoord</b> .....	<b>III</b>
<b>Wetenschapspopulaire samenvatting</b> .....	<b>IV</b>
<b>1. Inleiding</b> .....	<b>1</b>
1.1 Probleemstelling .....	1
1.2 Onderzoeksdoelstelling .....	2
<b>2. Centrale begrippen</b> .....	<b>4</b>
2.1 Nultolerantiebeleid .....	4
2.2 Sociaal kapitaal .....	4
2.3 Ouderlijke opvoeding .....	5
<b>3. Literatuurstudie</b> .....	<b>6</b>
3.1 Attitudes aangaande nultolerantie .....	6
3.2 Leeftijd .....	7
3.3 Sociaal kapitaal en rijgedrag .....	9
3.4 Invloed van ouderlijke opvoeding .....	10
<b>4. Methodologie</b> .....	<b>14</b>
4.1 Survey.....	15
4.2 Steekproef en procedure .....	15
4.2.1 Ontbrekende data.....	16
4.3 Operationaliseren van variabelen .....	16

4.4 Statistische analyse.....	21
<b>5. Resultaten.....</b>	<b>22</b>
5.1 Beschrijving van steekproef .....	22
5.2 Algemene attitude van Vlamingen over multolerantiebeleid.....	22
5.3 Leeftijdscategorie .....	24
5.4 Ouderlijke opvoeding .....	26
5.4.1 Opvoedingsstijlen.....	26
5.4.2 Modelleren en communiceren .....	28
5.5 Sociaal kapitaal .....	29
5.5.1 Vertrouwen.....	29
5.6 Andere factoren .....	30
5.6.1 Geslacht.....	30
5.6.2 Woonplaats.....	31
5.6.3 Rijbewijs en verkeersongeval.....	32
5.6.4 Veiligheidsgevoel.....	33
5.6.5 Rijervaring en kind vervoerd.....	33
<b>6. Discussie .....</b>	<b>35</b>
6.1 Interpretatie van de resultaten .....	35
6.1.1 Invloed van leeftijd.....	36
6.1.2 Invloed ouderlijke opvoeding.....	36

6.1.3 Invloed sociaal kapitaal .....	38
6.1.4 Andere factoren .....	39
6.2 Methodologische bedenkingen.....	41
6.4 Implicaties voor het beleid .....	42
<b>7. Conclusie .....</b>	<b>43</b>
<b>8. Bibliografie.....</b>	<b>45</b>
<b>9. Bijlagen.....</b>	<b>50</b>
Bijlage A: Data Management Plan.....	50
Bijlage B: De online-enquête .....	59

# 1. Inleiding

## 1.1 Probleemstelling

Binnen de criminologische context kan rijden onder invloed (ROI) van alcohol, drugs of medicatie gezien worden als een inbreuk op de strafwet. Sinds 1994 is een bloedalcoholgehalte (BAG) van minstens 0.5 g/l tijdens het rijden met diverse voertuigen zoals auto's, brommers en fietsen, strafbaar in België (VAD, 2018). Rijden onder invloed van alcohol is een belangrijke oorzaak van verkeersonveiligheid aangezien alcohol ook in kleine hoeveelheden de rijvaardigheid verzwakt (Dupont, 2009). Zelfs bij relatief lage BAG-niveaus (< 0.5 g/l) kunnen de meeste mensen hun aandacht minder goed verdelen en zijn zij minder waakzaam (OECD, 2006). Er is sprake van een verminderde concentratie, het wegvallen van remmingen, verminderde reactiesnelheid, meer variabiliteit in snelheid en er kan een zekere vorm van slaperigheid optreden (Meesmann et al., 2017). Uiteenlopende studies tonen aan dat rijden onder invloed van alcohol relatief vaak voorkomt op de Belgische wegen (Brion et al., 2019). Ondanks de aanwezige BOB-campagnes en tal van maatregelen in het verkeer, heeft België geen grote vooruitgang geboekt. Deze slechte gewoonte heeft een grote impact op de verkeersveiligheid en zorgt jaarlijks voor 150 dodelijke slachtoffers in België (Belga, 2019). Eén van de belangrijkste redenen waarom bestuurders rijden onder invloed, is zelfoverschatting. Na het consumeren van enkele glazen alcohol denken bestuurders vaak nog beter te kunnen rijden dan werkelijk het geval is (Meesmann et al., 2017). Zo geeft bijvoorbeeld 16.1% van de Europese jongeren (18-24 jaar) aan zichzelf te betrouwen bij het rijden na het drinken van een glas alcohol en zelfs 6.6% van jongeren geeft aan nog te kunnen rijden na het drinken van een grote hoeveelheid alcohol zoals een halve liter wijn (Lyon et al., 2020).

Hoewel reeds in 2015 een nultolerantie (0.2 g/l) werd ingevoerd in de wet voor professionele chauffeurs, is er vandaag in België nog geen sprake van een nultolerantiebeleid van alcohol in het verkeer voor andere bestuurders (Belga, 2019). Groen en Vooruit dienden in juli 2020 een wetsvoorstel in voor een nultolerantiebeleid van alcohol in het verkeer. Ondanks de steun van vele experts voor dit voorstel, werd het weggestemd in de Kamer van Volksvertegenwoordigers. Samen met vele experts is ook de federale politie voorstander van dit beleid. Desalniettemin vindt nultolerantie geen steun binnen de Belgische politiek (Windey,



2020). Besluitvormers en wetgevers staan soms weigerachtig tegenover maatregelen die niet populair zijn bij de algemene bevolking (OECD, 2006). Aan dergelijke belemmeringen voor de aanvaarding van doeltreffende maatregelen kan tegemoet gekomen worden door de stem en mening van de bevolking te bevragen en toe te lichten. Dit is wat deze masterproef zal trachten te bereiken.

## 1.2 Onderzoeksdoelstelling

De motivatie voor deze masterproef was de vaststelling in onderzoek dat ouderen een groter draagvlak hebben dan jongeren wat betreft een nultolerantiebeleid van alcohol in het verkeer. In totaal is ongeveer 57.6% van alle Belgen voorstander van een nullimiet voor alle bestuurders (Van den Berghe et al., 2020). Toch zijn meer oude dan jonge bestuurders voorstander van strenge regels en straffen wat betreft rijden onder invloed van alcohol (Meesmann et al., 2017). Positieve attitudes ten aanzien van verkeersveiligheid zouden verbeteren met de leeftijd (Lucidi et al., 2019). Het is dan ook niet verwonderlijk dat jongeren in België minder voorstander zijn van een algemene nultolerantie dan oudere generaties (Meesmann et al., 2017).

In deze studie zal de vaststelling dat ouderen een groter draagvlak hebben dan jongeren voor een nultolerantiebeleid getoetst worden. Bovendien zal gepeild worden naar het verschil in attitude omtrent de invoering van een nultolerantie voor automobilisten, fietsers of alle bestuurders en de invoering van een alcoholslot op iedere wagen. Tevens zal onderzocht worden welke andere factoren een invloed kunnen hebben op de mening omtrent verschillende nultolerantiemaatregelen. De focus zal gelegd worden op ouderlijke opvoeding en sociaal kapitaal, en de samenhang met positieve of negatieve opvattingen over een nultolerantie van alcohol in het verkeer. Geslacht, woonplaats, rijbewijs, rijervaring en enkele andere factoren komen eveneens aan bod. Om deze doelstelling te bereiken werden volgende onderzoeksvragen opgesteld:

- ❖ In welke mate heeft leeftijd een invloed op de mening aangaande een nultolerantiebeleid van alcohol in het verkeer in Vlaanderen?
  - Is er een duidelijk verschil tussen jongere en oudere generaties wat betreft de attitude ten opzichte van een nultolerantiebeleid en een alcoholslot op iedere wagen?

- Hebben oudere generaties een positievere attitude ten opzichte van de invoering van een nultolerantiebeleid dan jongere generaties of omgekeerd?
- ❖ Welke andere factoren kunnen een rol spelen bij de attitude omtrent een nultolerantie van alcohol in het verkeer?
  - In welke mate hebben geslacht, woonplaats, rijbewijs, rijervaring, veiligheidsgevoelens in het verkeer, het al dan niet regelmatig vervoeren van een kind met de auto en het meemaken van een verkeersongeval een invloed op de mening over het invoeren van een nultolerantiebeleid van alcohol in het verkeer?
  - In welke mate spelen sociaal kapitaal en ouderlijke opvoeding een rol bij het draagvlak voor een nultolerantiebeleid?
- ❖ In hoeverre is er een verschil te bemerken in attitude tussen een nultolerantie voor fietsers, voor automobilisten, alle bestuurders of een alcoholslot op iedere wagen?

Wegens beperkte tijd en omvang van het onderzoek, zal deze studie zich beperken tot de mening aangaande nultolerantie van alcohol in het verkeer. Rijden onder invloed van drugs en medicatie en de mening over een nultolerantie voor uitsluitend gemotoriseerde tweewielers zoals brommers, speed pedelecs en motors zullen in deze masterproef niet worden besproken.

## 2. Centrale begrippen

### 2.1 Nultolerantiebeleid

Met een nultolerantiebeleid van alcohol in het verkeer wordt een beleid bedoeld in België waarbij een bestuurder verboden wordt om alcohol te consumeren alvorens of tijdens het rijden. Meer bepaald zouden er met dit beleid straffen komen op het rijden met een vervoersmiddel wanneer de bestuurder een BAG hoger dan 0.2 g/l heeft. Een BAG van 0.1 of 0.2 g/l is in feite evenwaardig aan een nultolerantie (0.0 g/l), aangezien men geen alcohol kan consumeren zonder deze limiet te overschrijden. De grens van 0.2 g/l maakt het wel mogelijk om bijvoorbeeld enkele likeurpralines, geflambeerde gerechten en alcoholvrije dranken te nuttigen voor het besturen van een voertuig (ETSC, z.d.). Bovendien zou een grens van 0.2 g/l de kans op vals-positieve resultaten bij alcoholcontroles minder mogelijk maken (OECD, 2006). Met nultolerantie zal in wat volgt een BAG van maximaal 0.2 g/l bedoeld worden.

### 2.2 Sociaal kapitaal

De belangstelling voor sociaal kapitaal binnen het sociaal wetenschappelijk onderzoek is in opmars. Veel onderzoekers zien sociaal kapitaal als een collectief gegeven, maar de meeste sociale enquêtes binnen de criminologische wetenschappen meten sociaal kapitaal op het individueel niveau. Individueel sociaal kapitaal kan gezien worden als een kenmerk van sociale groepen of netwerken waartoe elk individueel lid toegang heeft, en het kan gebruiken om verdere voordelen te verkrijgen (Yang, 2007). Dit onderzoek beoogt een antwoord te geven op de vraag in welke mate individueel sociaal kapitaal een invloed heeft op de attitude omtrent een nultolerantiebeleid voor fietsers, automobilisten en bestuurders in het algemeen. Sociaal kapitaal zal beschouwd worden als een individueel kenmerk, niet als kenmerk van een groep (Hardyns & Pauwels, 2012), en bestaat uit netwerken van sociale relaties waarbij vertrouwen en wederkerigheid belangrijke normen zijn (Coffé & Geys, 2006; Stone 2001). Een individu heeft beschikking over een groot sociaal kapitaal wanneer die een groot sociaal netwerk heeft, lid is van één of meerdere verenigingen en waarbij zijn netwerk gekenmerkt is door een groot vertrouwen en bestaat uit wederkerige relaties. Sociaal kapitaal kan worden opgevat als een

hulpmiddel voor het bereiken van collectieve acties en doeleinden (Stone, 2001), zoals minder doden in het verkeer door te pleiten voor een nultolerantiebeleid van alcohol in het verkeer.

### 2.3 Ouderlijke opvoeding

Onder het sociaal netwerk kan ook het gezin worden beschouwd, het familienetwerk (Stone, 2001). Coleman (1988) richtte zich bijvoorbeeld bij sociaal kapitaal op relaties tussen ouders en kinderen en de aandacht die ouders hebben voor kinderen binnen het gezin. Hij meent dat sociaal kapitaal in het gezin belangrijk is voor de intellectuele ontwikkeling van het kind. Volgens Furstenberg en Hughes (1995) moet de cultuur die ouders opbouwen tijdens de opvoeding worden meegenomen in onderzoek om het sociaal kapitaal van het gezin te begrijpen. De ontwikkeling van sociaal kapitaal impliceert een betrokkenheid van ouders om kinderen te socialiseren (Hoffmann & Dufur, 2018). Mede omwille van deze reden zal in dit onderzoek de samenhang van ouderlijke opvoeding en de attitude omtrent nultolerantie van alcohol in het verkeer getest worden.

Ouderlijke opvoeding zal in dit onderzoek opgesplitst worden in communicatie binnen het gezin en vier verschillende opvoedingsstijlen, gebaseerd op Baumrind (1966): de niet-betrokken, autoritaire, tolerante en gezaghebbende ouders. Bovendien zullen ook modelleerprocessen aan bod komen, waarbij kinderen en jongeren gedragingen overnemen van hun ouders en dit later toepassen op hun rijgedrag en attitude in het verkeer.

### 3. Literatuurstudie

#### 3.1 Attitudes aangaande nultolerantie

De mening aangaande maatregelen voor het beperken van rijden onder invloed werd reeds bevraagd in twee versies van de ESRA-studie van het VIAS Institute (2015 en 2018) in verschillende landen, verspreid over de hele wereld. De resultaten uit het rapport van deze studie, geschreven door Van den Berghe et al. (2020) zullen hieronder uiteengezet worden om een algemeen beeld te krijgen van de mening omtrent nultolerantiemaatregelen. De focus zal liggen op de invoering van een nultolerantiebeleid voor alle bestuurders, en in het bijzonder in België en Europa. De mening over een nultolerantie voor uitsluitend automobilisten of fietsers werd niet bevraagd in deze studies.

Over het algemeen heerst er in de wereld een groot draagvlak voor maatregelen die rijden onder invloed willen beperken. Noord-Amerika en Europa hebben het kleinste aantal respondenten dat specifiek een nultolerantie voor alle bestuurders ondersteunt. Toch zou nog steeds 2/3 van de Europese en Amerikaanse bevolking voorstander zijn voor deze maatregel. In Europa blijkt 67.3% van de respondenten voorstander te zijn van een nultolerantiebeleid voor alle bestuurders. Deze score zou verbeterd zijn ten opzichte van de eerste ESRA-studie uit 2015, waarbij 60% van de Europese respondenten voorstander was. Specifiek in België zou 57.6% van de respondenten voorstander zijn van deze maatregel, maar België scoort hiermee lager dan het gemiddelde van de deelnemende Europese landen. De nuance moet gemaakt worden dat reeds enkele Europese landen zoals Zweden, Polen en Estland een nultolerantie voor alle bestuurders ingevoerd hebben en waarschijnlijk hierdoor positievere scores dan België (Schoeters et al., 2019). Een algemene bevinding in verschillende landen is dat vrouwen een positievere attitude zouden hebben ten opzichte van mannen wat betreft maatregelen voor rijden onder invloed. In Europa is 74.5% van de vrouwen en 59.5% van de mannen voorstander van een algemene nultolerantie voor bestuurders (Van den Berghe et al., 2020). De invloed van leeftijd en geslacht op de mening over nultolerantie voor alle bestuurders werd onder andere reeds onderzocht in deze ESRA-studie. De invloed van factoren zoals ouderlijke opvoeding en sociaal kapitaal werden evenwel nog niet onderzocht in eerder onderzoek. Bovendien werd

nooit eerder het verschil in mening aangaande multolerantie voor uitsluitend fietsers, automobilisten en alle bestuurders onderzocht.

### 3.2 Leeftijd

Uit verschillende onderzoeken blijkt dat jongere automobilisten sneller verkeersongevallen veroorzaken en dat de sterftcijfers voor 18 tot 24-jarige bestuurders dubbel zo hoog zijn als die van andere bestuurders (OECD, 2006). De redenen die hiervoor worden aangehaald in onderzoek zijn uiteenlopend. Het gebrek aan rijvaardigheden is een belangrijke oorzaak van verkeersongevallen met jonge bestuurders, maar ook het verkeerd inschatten van risico's en zelfoverschatting in het verkeer zorgen voor een grote kans op ongevallen (Lucidi et al., 2019). Uit een onderzoek van Lucidi et al. (2019) bleek bovendien dat oudere chauffeurs minder accidenten veroorzaken aangezien zij minder regels overtreden dan jongere bestuurders. Roekeloos en risicovol rijgedrag wordt eveneens meer gerelateerd aan jongere en beginnende bestuurders dan aan oudere automobilisten. Jongeren testen hun grenzen en onafhankelijkheid af en bevinden zich in een levensfase waarbij ze regelmatig 's avonds en in het weekend actief zijn in groepen, soms gecombineerd met alcohol en/of drugs (OECD, 2006). Het riskant rijgedrag van jongeren congrueert dus met ander risicogedrag zoals het drinken van alcohol (Lucidi et al., 2019), waardoor de kans op een verkeersongeval toeneemt. In onderzoek wordt rijden onder invloed eerder geassocieerd met jongere dan met oudere bestuurders (Rolison et al., 2018). Jonge automobilisten zouden gevoeliger zijn voor de effecten van alcohol dan oudere automobilisten, zelfs bij lagere alcoholpercentages (OECD, 2006).

Aan de andere kant zijn bestuurders van 65 jaar en ouder eveneens een niet te onderschatten risicogroep voor het veroorzaken van verkeersongevallen. Autorijden is een complexe taak waarbij zowel visuele, motorische als cognitieve functies gebruikt worden. Bij 65-plussers zijn deze functies vaak aangetast (Lucidi et al., 2014), waardoor dit in combinatie met het nuttigen van alcohol kan leiden tot gevaarlijke verkeerssituaties. Medische aandoeningen en beroerten, die frequenter voorkomen bij ouderen, zorgen eveneens voor een verhoogd risico op een verkeersongeval (Rolison et al., 2018). Bovendien blijkt uit onderzoek dat een hoger ervaringsniveau van een automobilist hand in hand gaat met het nemen van meer risico's en dat dit veroorzaakt wordt door de aanname dat riskant rijgedrag (rijden onder invloed) zelden wordt

gevolgd door ongevallen of boetes (OECD, 2006). Bijgevolg blijkt dat zowel jonge als oude bestuurders een gevaar kunnen zijn wanneer zij rijden onder invloed. De vraag stelt zich echter of zij zich hier bewust van zijn en of dit gedrag ook te bemerken is bij attitudes omtrent rijden onder invloed.

Wanneer de aanvaardbaarheid van rijden onder invloed vergeleken wordt tussen verschillende leeftijdscategorieën, blijkt uit de tweede ESRA-studie van 2018 dat 4.5% van de Europese respondenten van 18 tot 24 jaar het aanvaardbaar vindt om te rijden wanneer men de wettelijke alcohollimiet overtreden heeft. Slechts 0.6% van de Europese respondenten ouder dan 65 jaar vindt het aanvaardbaar om te drinken met een BAG hoger dan toegestaan door de wet. Hoe ouder men is, hoe minder acceptabel men het vindt om te rijden onder invloed en hoe minder men zichzelf vertrouwt bij het rijden na een glas alcohol. Het is dan ook niet verwonderlijk dat 74.1% van de ouderen en 53.7% van de jongere Europese respondenten voorstander zijn van een nultolerantiebeleid van alcohol voor alle bestuurders (Lyon et al., 2020). De mate van ondersteuning voor een algemene nultolerantie van alcohol in het verkeer verhoogt met de leeftijd en verschilt tussen alle leeftijdsgroepen, behalve tussen de leeftijdsgroep van 55 tot 64 jaar en 65-plussers (Van den Berghe et al., 2020).

Een biologische verklaring voor het verschil in attitude en rijgedrag kan gevonden worden bij de hersenen van jongvolwassenen die na de leeftijd van 18 jaar nog in volle ontwikkeling zijn. Meer specifiek zijn gebieden die uitvoerende functies monitoren, zoals plannen, redeneren, impulsen controleren en integratie van informatie, nog niet helemaal ontwikkeld (OECD, 2006). Uiteraard ligt niet enkel biologie aan de basis van deze vaststelling, maar eerder een combinatie van biologische, sociale en contextfactoren. De sociale contacten van jongere bestuurders gaan regelmatig gepaard met het drinken van alcohol (OECD, 2006). Bijgevolg is het niet vreemd dat 12.6% van de Europese jongvolwassenen tussen 18 en 24 jaar aangeven dat hun vrienden autorijden na het consumeren van alcohol. Voor ouderen (> 65 jaar) is dit slechts 3.9% (Lyon et al., 2020). Desalniettemin blijkt 62.1% van de Europese jongere generatie een voorstander te zijn van een nultolerantie van alcohol in het verkeer voor beginnende bestuurders (Van den Berghe, 2020). Een lagere limiet voor uitsluitend jonge, beginnende bestuurders zou echter de boodschap kunnen geven dat het aanvaardbaar is voor oudere bestuurders om te rijden onder invloed van alcohol (OECD, 2006). De hypothese dat ouderen een groter draagvlak

hebben dan jongeren voor een nultolerantiebeleid van alcohol in het verkeer, zal getoetst worden in dit onderzoek. Bovendien zal gecontroleerd worden of er een duidelijk leeftijdsverschil bestaat voor de mening over een nultolerantiebeleid voor fietsers, automobilisten of alle bestuurders in het verkeer, en over de attitude met betrekking tot een alcoholslot op iedere wagen.

### 3.3 Sociaal kapitaal en rijgedrag

Zoals reeds werd aangehaald, krijgt sociaal kapitaal steeds meer aandacht binnen onderzoek in menswetenschappelijke disciplines. Eerder onderzoek assumeert dat sociaal kapitaal een gunstige invloed kan hebben op economische, sociale en politieke fenomenen (Coffé & Geys, 2006). Verschillende sociologische en criminologische theorieën impliceren een negatief effect van sociaal kapitaal op criminaliteit (Buonanno et al., 2009). Hieruit blijkt dat individuen met een groot sociaal kapitaal minder criminaliteit zouden plegen. Een eerste argument voor dit effect is dat sociaal kapitaal ervoor zorgt dat sociale aangelegenheden een minder grote kost eisen, waardoor conflicten vreedzaam kunnen worden opgelost. Bovendien zouden gemeenschappen met sterkere banden zich beter kunnen organiseren en sneller problemen met collectieve actie overwinnen (Lederman et al., 2002). Rijden onder invloed van alcohol is een vorm van crimineel gedrag aangezien men strafbare wetten overtreedt die kunnen leiden tot een boete of sanctie. Automatisch kan de assumptie gemaakt worden dat individuen met een groot individueel sociaal kapitaal minder zullen rijden onder invloed. De vraag is echter of deze veronderstelling kan doorgetrokken worden naar de attitude aangaande deze gedraging en een nultolerantie van alcohol in het verkeer.

De voordelen van sociaal kapitaal leiden tot een groter welzijn en kunnen invloed hebben op de volksgezondheid (Nagler, 2019). Aangezien sociaal kapitaal helpt bij het verspreiden van informatie en opportunistisch gedrag vermindert (Grootaert et al., 2013), zou het een invloed kunnen hebben op het al dan niet rijden onder invloed, en op de attitude omtrent een eventuele nultolerantie van alcohol in het verkeer. Sociaal kapitaal kan beschouwd worden als een resource dat voortkomt uit sociale relaties met anderen om verschillende voordelen te behalen (Savage & Kanazawa, 2002). Culturele attitudes, meer bepaald gedeelde waarden en normen in de maatschappij, bepalen iemands individuele keuze en gedrag in het verkeer. Het al dan niet



hebben van respect voor verkeerswetten motiveert mensen om wettig en hoffelijk te rijden. Aan de andere kant zal een egoïstische rijcultuur eerder uitkomen op het overleven van zichzelf en geen rekening houden met anderen (Nagler, 2019). De diverse rijculturen zijn op te merken in verschillende Europese landen: Scandinaviërs hebben behoorlijk veilige wegen ten opzichte van bijvoorbeeld Frankrijk. Het al dan niet hebben van een groot sociaal kapitaal kan een verklaring bieden voor deze verschillen (Nagler, 2019). Deze bevindingen van sociaal kapitaal zijn echter van toepassing op een maatschappij en minder op een individu. De invloed van het individueel kenmerk *sociaal kapitaal* op verkeersveiligheid is in onderzoek nauwelijks bestudeerd, laat staan de invloed van individueel sociaal kapitaal op de mening omtrent een multolerantiebeleid van alcohol in het verkeer.

De hypothese die getoetst wordt in dit onderzoek is dat sociaal kapitaal als individueel kenmerk een positieve invloed heeft op de attitude omtrent een multolerantiebeleid van alcohol in het verkeer. Met andere woorden: hoe beter individuen scoren op het kenmerk individueel sociaal kapitaal, hoe waarschijnlijker het zal zijn dat ze pleiten voor een multolerantie van alcohol in het verkeer voor alle bestuurders, automobilisten en/of fietsers en voor een alcoholslot op iedere wagen.

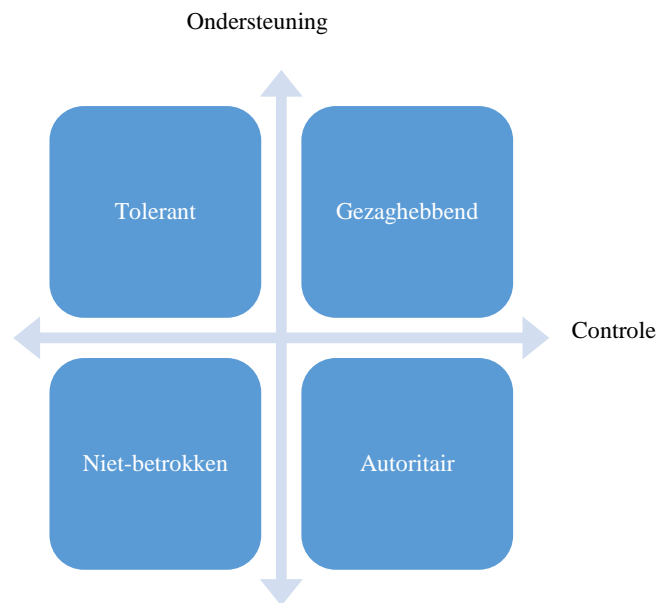
### 3.4 Invloed van ouderlijke opvoeding

Ouders en ouderlijke opvoeding kunnen van belang zijn bij het stimuleren van veilig rijgedrag bij jongeren door middel van het controleren van de auto, door beperkingen op te leggen, maar vooral ook door vaardigheden aan te leren en te helpen met het ontwikkelen van de juiste attitudes in het verkeer (Yang et al., 2013). Zij hebben eveneens een proactieve rol aangezien de veiligheidsattitudes met betrekking tot verkeer reeds lang gevestigd kunnen zijn alvorens kinderen daadwerkelijk beginnen rijden. Vooral de veiligheid en het rijgedrag van jongere bestuurders worden beïnvloed door de ouders en hun management (OECD, 2006). Veilig rijden correleert met een hoge mate van betrokkenheid van ouders (Simons Morton & Hartos, 2003; Yang et al., 2013). Voor het overbrengen van positieve boodschappen en het bevorderen van de mentaliteit over rijveiligheid is gezinscommunicatie een niet te onderschatten medium. Tieners die vaker discussies of gesprekken hebben over verkeer-gerelateerde thema's met hun ouders, zouden positievere attitudes hebben over verkeersveiligheid (Yang et al., 2013).

Volgens de sociale leertheorie van Bandura zouden kinderen zich geleidelijk aan vaardigheden en opvattingen eigen maken die ze geleerd hebben van anderen door observatie. Het gedrag hoeft niet onmiddellijk geïmiteerd te worden, want het geheugen slaat dit gedrag op en kan later opkomen wanneer de situatie zich daartoe leent. Modelleren is observationeel leren van rolmodellen met een belangrijke status; voor een kind zijn dit meestal zijn of haar ouders (Deković & Prinzie, 2008). Kinderen zullen dus gedrag overnemen dat ze zien bij belangrijke personen en rolmodellen in hun leven (Boer et al., 2013). Ouders zijn betrouwbare bronnen van gezondheids- en veiligheidsinformatie en dienen daarom vaak als sleutelinformanten en rolmodellen (Ginsburg et al., 2009). Naarmate kinderen opgroeien zullen ook anderen een belangrijke invloed hebben (Boer et al., 2013). Als ouders een sterke affectieve band met kinderen opbouwen en de tijd nemen om met hen te praten, zouden zij beter in staat zijn om prosociaal gedrag te promoten en is de kans groot dat kinderen dit zullen overnemen (Hoffmann & Dufur, 2018). Voorbeelden die door rolmodellen worden gegeven, kunnen de rijstijl beïnvloeden (OECD, 2006). Wanneer ouders in het bijzijn van hun kinderen veel alcohol drinken of rijden onder invloed van alcohol met de fiets of auto, zou dit eventueel een invloed kunnen hebben op hun latere rijgedrag en attitude over alcohol in het verkeer. Bovendien zal de assumptie getoetst worden dat respondenten met ouders die vaker spreken over rijden onder invloed van alcohol met de fiets of auto, een positievere attitude omtrent nultolerantie hebben.

De opvoedingsstijl en de gezinscultuur waar men in opgroeit, speelt eveneens een rol bij de ontwikkeling van het kind en de daarmee samenhangende waarden en normen die men aanneemt. In de literatuur komen in het algemeen vier soorten opvoedingsstijlen terug die initieel werden beschreven door Baumrind (1966): de gezaghebbende, de autoritaire, de tolerante en de niet-betrokken opvoedingsstijl. Deze vier vormen van ouderschap bevinden zich op een balans tussen twee aspecten (zie Figuur 1), namelijk controle (monitoring en beperkingen) en ondersteuning (support of warmte) (Gunsberg et al., 2009).

Figuur 1. Schematische voorstelling van vier opvoedingsstijlen



Autoritaire ouders leggen regels en beperkingen op met weinig ondersteuning. Tolerante ouders daarentegen bieden meer emotionele steun en warmte, en leggen minder beperkingen op. Niet-betrokken ouders bieden geen ondersteuning, maar leggen ook geen regels of beperkingen op aan hun kind (Gunsberg et al., 2009). Weinig controle van ouders op kinderen houdt verband met riskant rijgedrag, verkeersovertredingen en verkeersongevallen bij jonge bestuurders (Simons Morton & Hartos, 2003). Veeleisende/autoritaire ouders stellen adolescenten in staat hun autonomie en zelfredzaamheid uit te oefenen binnen de bestaande normen, limieten en richtlijnen voor gewenst en gepast gedrag. Monitoring, controle en beperkingen op autorijden bijvoorbeeld kunnen een invloed hebben op het verantwoord rijden (Hartos et al., 2000). Wanneer ouders warmte, structuur en autonomie bieden aan hun kind, voelt hij of zij meer verbondenheid met de ouders, en is de kans groter dat het kind de waarden en normen van de ouders omzet in zijn eigen waarden en normen (Zeringue, 2016). Adolescenten gaan eerder geneigd zijn om openlijk te communiceren over hun doen en laten wanneer ze opgevoed worden door responsieve, warme ouders (Ginsburg et al., 2009).

Uit verschillende onderzoeken blijkt dat de stijl waarin ouders beperkingen opleggen een verschil kan voorspellen in academisch functioneren, sociaal-emotioneel functioneren en zelfs antisociaal gedrag. Jongeren wiens ouders zich inzetten voor veilig rijden, limieten opstellen,

open communicatie mogelijk maken en feedback geven op het rijden, zouden minder kans hebben op het vertonen van risicovol gedrag (Zeringue, 2016). Uit eerder onderzoek naar tieners en hun rijgedrag bleek dat jongeren met gezaghebbende ouders 71.0% minder kans hadden om te rijden onder invloed dan tieners met niet-betrokken ouders (Ginsburg et al., 2009). Gezaghebbende ouders voeden hun kinderen op met emotionele steun gecombineerd met duidelijke grenzen. Kinderen die opgroeien zonder controle en warmte of steun hebben een minder wenselijke houding ten aanzien van rijveiligheid dan kinderen met gezaghebbende, tolerante of autoritaire ouders (Ginsburg et al., 2009). Een consequente opvoedingsstijl waarbij ouders relatief veeleisend zijn, maar tevens voldoende steun en warmte krijgen, zou de beste resultaten opleveren met betrekking tot vermijden van probleemgedrag (Simons Morton et al., 2008). Over het algemeen zouden de gezaghebbende en autoritaire opvoedingsstijl de meest beschermende aanpakken zijn met betrekking tot verkeersveiligheid (OECD, 2006).

De literatuur over de invloed van ouderlijke opvoeding op het rijgedrag en rijattitudes van volwassenen en zelfs ouderen is echter gelimiteerd. Dit onderzoek zal geen onderscheid maken tussen verschillende leeftijdscategorieën met betrekking tot de invloed van ouderlijke opvoeding op de mening over een nultolerantiebeleid. Oudere respondenten werden daarom ook bevraagd over de opvoedingsstijl van hun ouders.

## 4. Methodologie

Om de invloed na te gaan van leeftijd, sociaal kapitaal, ouderlijke opvoeding en andere factoren op de mening omtrent een nultolerantiebeleid, werd gebruik gemaakt van een deductief kwantitatief onderzoek. Aan de hand van bevindingen uit eerder onderzoek werden volgende hypothesen opgesteld die in dit onderzoek zullen worden getoetst:

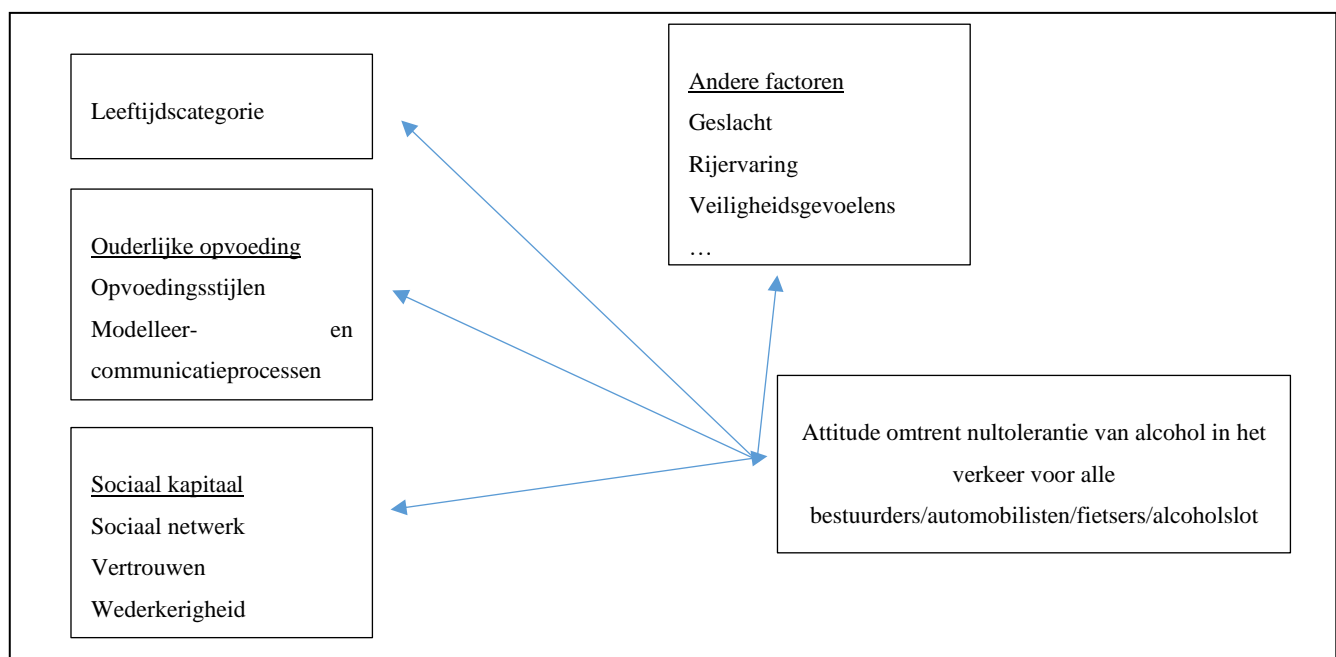
**Hypothese 1:** Ouderen (65+) zijn een grotere voorstander voor nultolerantie van alcohol in het verkeer dan jongeren (18-25 jaar).

**Hypothese 2:** De gezaghebbende en autoritaire ouderlijke opvoedingsstijl hebben een positievere invloed dan de niet-betrokken en tolerante opvoedingsstijl op de attitude over een nultolerantiebeleid.

**Hypothese 3:** Een hoge mate van individueel sociaal kapitaal hangt samen met een positievere attitude omtrent een nultolerantiebeleid.

De samenhang van andere factoren zoals het geslacht, woonplaats en rijervaring met de attitude aangaande nultolerantie zal eveneens getoetst worden. Tenslotte zullen deze correlaties vergeleken worden voor de mening aangaande een alcoholslot op iedere wagen, een nultolerantie voor alle bestuurders, een nultolerantie voor louter automobilisten, en een nultolerantie voor fietsers (zie Figuur 2).

*Figuur 2. Theoretisch model*



## 4.1 Survey

Voor dit onderzoek werd gebruik gemaakt van een zelf-opgestelde online-survey, waarbij inspiratie gehaald werd uit verschillende bestaande enquêtes zoals de *European Values Study Wave 7*. De keuze voor een survey sluit aan bij de onderzoeksdoelstelling. Het is immers de bedoeling om een beeld te krijgen van de attitude van de Vlaamse bevolking en te testen welke factoren hier een invloed op kunnen hebben. Een survey is hiervoor de meest geschikte onderzoeksmethode aangezien een groot aantal onderzoekseenheden bereikt kan worden en er een mogelijkheid is tot generalisatie. De keuze om in dit onderzoek gebruik te maken van primaire data komt voornamelijk voort uit de vaststelling dat reeds verzamelde secundaire data over de mening over een nultolerantie verzameld zijn voor een onderzoek met andere doeleinden, en daarom ook niet specifiek genoeg zijn voor de onderzoeksvragen van dit onderzoek. Aangezien COVID-19 het niet mogelijk zou maken om mensen op straat aan te spreken en de survey op papier uit te delen, maar ook wegens de snellere verspreiding en groter bereik over Vlaanderen, werd gekozen voor een online-survey. Over het algemeen kan de enquête (zie Bijlage B) in vijf verschillende delen worden opgedeeld: demografische gegevens, ervaring in het verkeer, mening aangaande nultolerantiemaatregelen, ouderlijke opvoeding en sociaal kapitaal.

## 4.2 Steekproef en procedure

Om de bevinding dat ouderen een groter draagvlak hebben voor nultolerantie van alcohol in het verkeer te toetsen, is het belangrijk om verschillende leeftijdscategorieën te bevragen met betrekking tot dit thema. In dit onderzoek werden beperkte voorwaarden verbonden aan het invullen van de enquête om zoveel mogelijk respondenten te bereiken en representatieve resultaten te kunnen opleveren. Een eerste voorwaarde voor het invullen van de enquête was de minimumleeftijd, namelijk 18 jaar. De grens van 18+ werd bewust gekozen aangezien men in België vanaf deze leeftijd gerechtigd is om zelfstandig een auto te besturen. Bovendien moesten respondenten woonachtig zijn in Vlaanderen, inclusief Brussels Hoofdstedelijk Gewest. Deze voorwaarde werd uit praktische redenen gekozen om het gebied af te bakenen, maar vooral opdat zo weinig mogelijk respondenten moeilijkheden zouden ondervinden met het begrijpen van de Nederlandse vragenlijst.

De opgestelde enquête werd verstuurd naar zoveel mogelijk meerderjarige Vlamingen door middel van sociale media, persoonlijke netwerken en het bereiken van bepaalde organisaties zoals *Netwerk Duurzame Mobiliteit* en *Moderator*, en kon gedurende vier weken worden ingevuld. Voor de representativiteit van de steekproef werd gepoogd respondenten over heel Vlaanderen te benaderen en werd vooral aandacht besteed aan het bereiken van oudere respondenten (65+), aangezien zij minder actief zijn op sociale media. Om hieraan te gemoed te komen, werd specifiek gevraagd op sociale media en via het persoonlijk netwerk om ouders en grootouders te stimuleren om de enquête in te vullen en verder te verspreiden.

#### 4.2.1 Ontbrekende data

De totaal bereikte steekproef bedraagt 710 respondenten, waarvan 93.1% de volledige vragenlijst heeft ingevuld ( $n = 661$ ). Bijgevolg heeft niet elke respondent geantwoord op alle vragen en zullen er voor verschillende vragen diverse *missing-values* zijn. Gezien het grote aantal respondenten, hoeft dit niet noodzakelijk een probleem te zijn voor de resultaten en representativiteit.

### 4.3 Operationaliseren van variabelen

**Attitude nultolerantie.** Aangezien de doelstelling van dit onderzoek focust op de mening van Vlamingen omtrent een nultolerantiebeleid, wordt de ondersteuning voor nultolerantie in dit onderzoek beschouwd als de uitkomstvariabele. Wat betreft de attitudes omtrent een nultolerantiebeleid werd gevraagd naar positieve of negatieve opvattingen die respondenten hebben over de eventuele invoering van een BAG-limiet van 0.2 g/l voor fietsers, automobilisten en alle bestuurders. Daarnaast werd de invoering van een alcoholslot op iedere wagen bevraagd, een iets verder gaande maatregel om een nultolerantiebeleid toe te passen. In dit geval kan een bestuurder de wagen pas starten wanneer hij een maximale BAG van 0.2g/l blaast in een alcoholslot dat verbonden is met de startmotor.

De mening omtrent verschillende nultolerantiemaatregelen werd in de enquête bevraagd aan de hand van een vijf-punt-Likertschaal. Om aan te geven in welke mate iemand voor- of tegenstander is van verschillende maatregelen met betrekking tot nultolerantie, werden volgende keuzemogelijkheden voorgesteld: “volledig tegen”, “eerder tegen”, “neutraal”,

“eerder voor” en “volledig voor”. Een algemene variabele die de mening over alle nultolerantiemaatregelen meet, werd na het uitvoeren van een betrouwbaarheidsanalyse voor de verschillende items aangemaakt. Uit de analyse bleek dat de schaal betrouwbaar zou zijn wanneer alle items samen worden genomen ( $\alpha = .742$ ), maar nog betrouwbaarder wanneer het item over de mening aangaande een alcoholslot niet zou worden opgenomen ( $\alpha = .808$ ). Een variabele “algemene attitude nultolerantie” werd vervolgens aangemaakt op basis van de drie items die de mening aangaande de invoering van nultolerantie voor alle bestuurders, fietser en automobilisten meten.

Om het verschil in mening te kunnen toetsen voor de diverse nultolerantiemaatregelen en de invloed hierop van verschillende factoren, werden zowel metrische als nominale variabelen gebruikt. Voor de metrische variabelen werd de oorspronkelijke vraagstelling gehanteerd waarbij respondenten hun mening scoren aan de hand van “volledig tegen”, “eerder tegen”, “neutraal”, “eerder voor” of “volledig voor” (1-5). Voor de nominale variabelen werden respondenten onderverdeeld in pro/neutraal/contra door de scores “volledig tegen” en “eerder tegen” te beschouwen als tegenstander van een nultolerantie en de scores “eerder voor” en “volledig voor” te beoordelen als voorstander van nultolerantie van alcohol in het verkeer. De optie neutraal werd behouden. Voor de verdere statistische analyse werd gebruik gemaakt van de twee soorten variabelen (metrisch en nominaal) om de ondersteuning voor de verschillende maatregelen te meten.

**Sociaal kapitaal.** Zoals eerder vermeld, wordt sociaal kapitaal in dit onderzoek gezien als een multidimensionaal begrip dat sociale netwerken, vertrouwensnormen en normen van wederkerigheid bevat en wordt gebruikt als hulpmiddel om doeleinden te bereiken (Stone, 2001). Aangezien sociaal kapitaal een breed begrip is en in verschillende studies anders kan geïnterpreteerd en gebruikt worden, is voor deze studie gekozen om een beperkt aantal vragen aan te bieden in verband met sociaal kapitaal en verkeer. De mate van het sociaal kapitaal van een individu werd getoetst aan de hand van vragen over sociaal netwerk, vertrouwen en wederkerigheid.

*Het individueel sociaal netwerk* werd in dit onderzoek nagegaan door respondenten te bevragen over structurele eigenschappen zoals deel uitmaken van een groep of vereniging, en de gezinssamenstelling, maar ook het contact dat men heeft met familie, vrienden of buurtgenoten.



Deze componenten van het sociaal netwerk zijn echter geselecteerde attributen en geven geen volledig overzicht van iemands sociale relaties.

*Het vertrouwen* van de respondent werd geoperationaliseerd door middel van een Likertschaal waarbij gevraagd werd om de mate van vertrouwen in vrienden, familie, Belgen in het algemeen te scoren als “helemaal niet”, “eerder niet”, “eerder wel” of “volledig”. Daarenboven werden respondenten bevraagd in hoeverre ze er vertrouwen in hebben dat familie, vrienden en Belgen in het algemeen hun verantwoordelijkheid opnemen in het verkeer. Deze vraag kon de respondent beantwoorden met “helemaal niet”, “eerder niet”, “tot op zekere hoogte”, “eerder wel” of “heel veel”. Tenslotte werd gevraagd de stelling dat de meeste mensen te vertrouwen zijn te beoordelen aan de hand van de keuzemogelijkheden “volledig”, “een beetje”, “niet echt” of “helemaal niet”. Aangezien een hoog sociaal kapitaal samengaat met een hoge score op vertrouwen, was het voor dit onderzoek belangrijk om deze verschillende componenten samen te brengen in een variabele “Mate van vertrouwen”. Alvorens dit te mogen uitvoeren, werd een betrouwbaarheidsanalyse uitgevoerd op de negen items die de factor “vertrouwen” meten ( $\alpha = .699$ ). Hieruit kon worden besloten dat deze schaal voor vertrouwen voldoende betrouwbaar was en een nieuwe metrische variabele kon worden aangemaakt waarbij een hoge score op deze variabele wijst op een hoge mate van vertrouwen.

De mate waarin de relaties van respondent bestaan uit *wederkerigheid* werd binnen dit onderzoek getoetst aan de hand van vragen over vrijwillige activiteiten die respondenten gedaan hebben het afgelopen jaar voor vrienden of kennissen. De items van wederkerigheid werden uiteindelijk omgezet in dichotome variabelen, waarbij respondenten opgedeeld werden in zij die wel of geen vrijwillige activiteiten gedaan hadden en zij die wel of geen hulp geboden hadden aan vrienden of burens.

Om uiteindelijk sociaal kapitaal te meten werden al deze items onderworpen aan een betrouwbaarheidsanalyse waaruit bleek dat deze niet voldoende betrouwbaar zijn ( $\alpha = .590$ ) wanneer ze samen zouden gemeten worden. Een overkoepelende variabele “sociaal kapitaal” was bijgevolg niet bruikbaar. In de verdere analyses zal enkel de schaal die vertrouwen meet gebruikt worden. Een hoge score op deze schaal wijst op een hoge mate aan vertrouwen dat een individu heeft in anderen. Het sociaal netwerk en de wederkerigheid van respondenten zal niet

opgenomen worden in deze studie wegens de invloed van COVID-19 op de antwoorden van respondenten in dit onderzoek (cfr. infra).

**Opvoedingsstijlen.** Eerder onderzoek wijst uit dat het soort controle van ouders op kinderen en de opvoedingsstijl een belangrijke invloed kunnen hebben op het rijgedrag van jongeren. Om te toetsen of deze vaststelling ook van toepassing is op de attitude van nultolerantie van alcohol in het verkeer, werden vier algemene opvoedingsstijlen beoordeeld aan de hand van de facetten van controle en ondersteuning. De mogelijke opvoedingsstijlen die hiervoor werden gebruikt, zijn de gezaghebbende, de autoritaire, de tolerante en de niet-betrokken opvoedingsstijl. De facetten van deze opvoedingsstijlen werden via de vragenlijst getoetst aan de hand van vier items die worden beantwoord op een vijfpunt-Likertschaal variërend van “helemaal niet akkoord” tot “helemaal akkoord” (zie bijlage B). De items zijn gebaseerd op een onderzoek van Ginsburg et al. (2009) waarbij de samenhang tussen opvoedingsstijl en rijgedrag van jonge bestuurders werd onderzocht. Het eerste item meet de mate van ondersteuning van ouders, de andere drie items peilen naar de mate van controle die ouders uitgeoefend hebben op hun kinderen. De itemschaal werd onderworpen aan een betrouwbaarheidsanalyse en gaf voor deze steekproef een bruikbare betrouwbaarheid aan ( $\alpha = .727$ ). Om een nominale variabele aan te maken met vier categorieën (gezaghebbende, autoritaire, tolerante en niet-betrokken opvoedingsstijl), werden aanvankelijk twee dichotome variabelen aangemaakt die controle en ondersteuning meten. Een score 1 op deze beide variabelen wijst op geen controle of geen ondersteuning (helemaal niet akkoord, niet akkoord & neutraal), een score 2 wijst op wel controle en wel ondersteuning (akkoord en helemaal akkoord). Aan de hand van de combinatie van deze twee dichotome variabelen ontstond een variabele “opvoedingsstijl” met vier categorieën, namelijk (1) niet-betrokken (weinig controle en weinig steun), (2) autoritair (veel controle en weinig steun), (3) tolerant (weinig controle en veel steun) en (4) gezaghebbend (veel controle en veel steun).

**Modelleren en communiceren.** De invloed die ouders hebben op hun kinderen aangaande de mening over een nultolerantiebeleid door middel van modelleer- en communicatieprocessen wordt in dit onderzoek bevraagd door respondenten allerhande items te laten scoren aan de hand van een Likertschaal. Er werd gevraagd om uitspraken zoals “Mijn ouders hebben gereden met de auto/fiets onder invloed van alcohol” en “Mijn ouders spraken

met mij over het thema rijden met de auto/fiets onder invloed van alcohol” te beoordelen als “nooit”, “bijna nooit”, “soms”, “vaak”, “meestal” of “weet ik niet”. Deze schaal werd tevens onderworpen aan een betrouwbaarheidsanalyse, maar bleek onvoldoende betrouwbaar ( $\alpha = .572$ ), waardoor gekozen werd om verschillende items apart te gebruiken in de analyse door hen te transformeren naar nominale variabelen met de categorieën “eerder niet” en “eerder wel”. De vragen of de ouders dronken in het bijzijn van de respondent, of ouders reden onder invloed van alcohol en of ouders spraken over deze thema’s, zullen apart als metrische variabelen gebruikt worden in de analyses.

**Veiligheidsgevoel in het verkeer.** Het gevoel van verkeersveiligheid werd gemeten door aan respondenten te vragen hoe veilig ze zich voelen in het verkeer in het algemeen, tijdens het besturen van een fiets, en bijkomend werd aan mensen met een rijbewijs gevraagd hoe veilig ze zich voelden bij het besturen van de auto. Uit een betrouwbaarheidsanalyse blijkt dat deze items onbetrouwbaar zijn wanneer ze samen zouden worden gezet in eenzelfde variabele ( $\alpha = .595$ ). De samenhang tussen het veiligheidsgevoel van de respondenten in het verkeer werd bijgevolg getoetst voor elk item apart.

#### 4.4 Statistische analyse

De verzamelde datagegevens werden geanalyseerd via het statistisch programma IBM Statistics, versie 27. Met behulp van voorafgaande betrouwbaarheidsanalyses (cfr. Supra) werden uitsluitend betrouwbare variabelen betrokken bij de statistische analyses. Allereerst werden verschillende kruistabellen opgevraagd om de samenhang tussen diverse kenmerken en de mening omtrent nultolerantie te meten. Aangezien er verschillende nultolerantiemaatregelen bevestigd werden (alle bestuurders, automobilisten, fietsers, alcoholslot), werd de invloed van elk kenmerk getoetst voor de vier maatregelen aan de hand van de nominale variabelen (pro/contra/neutral). Kruistabellen met bijhorende  $\chi^2$ -toets werden opgevraagd voor de voornaamste nominale variabelen zoals leeftijdscategorie, geslacht en opvoedingsstijl. De samenhang tussen metrische variabelen zoals vertrouwen en het aantal jaren rijervaring, en attitude omtrent nultolerantie werd niet getoetst aan de hand van een kruistabel, maar aan de hand van een Pearson bivariate correlatie.

Vervolgens werd per factor bepaald welke test het meest geschikt bleek om na te gaan of er significante verschillen op te merken waren voor de mening over een algemene attitude over nultolerantie. Voor deze analyses werd gebruik gemaakt van het verschil in gemiddelden van diverse kenmerken voor de mening aangaande nultolerantie van alcohol in het verkeer. Daarenboven werden testen uitgevoerd om na te gaan welke factoren een invloed hadden op welke soort nultolerantiemaatregel.

## 5. Resultaten

### 5.1 Beschrijving van steekproef

In totaal werden 710 respondenten bevroegd, waarvan 60.8% vrouwen ( $n = 432$ ) en 38.7% mannen ( $n = 275$ ). De gemiddelde leeftijd van de respondenten bedraagt 36. In de categorie 18 tot 25-jarigen, bevindt zich 50.2% van de respondenten ( $n = 344$ ). Daartegenover behoort 11.7% van de respondenten ( $n = 80$ ) tot de oudste categorie van 65-plussers. Zie Tabel 1 voor de verdeling van de andere leeftijdscategorieën en bijkomende beschrijvende statistieken. De verspreiding van de leeftijd gaat van 18 tot 86 jaar. Wanneer gekeken wordt voor de verdeling van geslacht over de verschillende leeftijdscategorieën kan worden opgemerkt dat 67.7% van de 18 tot 25 jarigen vrouwelijk is; bij de oudste categorie geeft 48.8% aan een vrouw te zijn. Bovendien hebben vooral respondenten woonachtig te Oost-Vlaanderen (71.4%,  $n = 507$ ) de online-enquête ingevuld. De tweede provincie met de meeste respondenten is West-Vlaanderen (14.2%,  $n = 101$ ). Alle andere respondenten wonen verspreid over de andere Vlaamse provincies, inclusief Brussel Hoofdstedelijk Gewest. Hieruit blijkt dat bij de verspreiding van de enquête via sociale media vooral de vrouwelijke Oost-Vlaamse jongvolwassenen werden bereikt.

### 5.2 Algemene attitude van Vlamingen over nultolerantiebeleid

Over het algemeen hebben de respondenten een positieve attitude ten opzichte van een nultolerantiebeleid van alcohol in het verkeer. Slechts 2.1% van de respondenten ( $n = 15$ ) stemt volledig tegen alle nultolerantiemaatregelen. Anderzijds pleit 13.1% ( $n = 93$ ) van de respondenten volledig voor een nultolerantiebeleid. Er zijn echter opmerkelijke discrepanties in attitude wanneer de verschillende maatregelen tegenover elkaar worden gezet. Een nultolerantiebeleid voor uitsluitend automobilisten kent het grootste draagvlak: 86.3% van de respondenten zou hier een voorstander voor zijn en slechts 10.0% stemt tegen. Daartegenover is slechts 30.7% van de bevroegden voorstander voor een nultolerantiebeleid van alcohol voor fietsers alleen, 54.1% stemt tegen. Wat betreft de nultolerantie voor alle bestuurders, stemt 53.4% voor en 32.6% tegen een nultolerantie. Tenslotte blijkt er een algemene voorkeur te zijn voor een alcoholslot op iedere wagen (59.4% stemt voor).

**Tabel 1** Beschrijvende statistieken (N = 710 respondenten)

	M/Percentage	SD	Minimum	Maximum
<b>Geslacht</b>				
Man	38.7%			
Vrouw	60.8%			
<b>Leeftijd</b>	35.94	18.620	18	86
<b>Leeftijdscategorie</b>				
18-25 jarigen	50.2%			
26-45 jarigen	19.3%			
46-65 jarigen	18.8%			
65+	11.7%			
<b>Woonplaats</b>				
West-Vlaanderen	14.2%			
Oost-Vlaanderen	71.4%			
Brussel Hoofdstedelijk Gewest	1.1%			
Limburg	1.7%			
Antwerpen	6.2%			
Vlaams-Brabant	5.4%			
<b>Rijbewijs</b>				
Ja	83.6%			
Nee	8.6%			
Voorlopig	7.8%			
<b>Aantal jaren rijervaring</b>	15.69	17.250	0	68
<b>Attitude multolerantiebeleid</b>				
Nultolerantie alle bestuurders	3.36	1.285	1	5
Nultolerantie automobilisten	4.36	1.042	1	5
Nultolerantie fietsers	2.72	1.328	1	5
Alcoholslot op iedere wagen	3.60	1.267	1	5

### 5.3 Leeftijdscategorie

Uit Tabel 2 kan worden afgeleid dat ouderen een groter draagvlak hebben voor een nultolerantie voor alle bestuurders dan jongere respondenten. De groep van 46 tot 65-jarigen heeft het grootste draagvlak voor deze maatregel: 73.6% is voor een nultolerantie, terwijl slechts 45.1% van de 18 tot 25 jarigen voorstander is van een nultolerantie voor alle bestuurders ( $p < .001$ ). Het is opmerkelijk dat 18.6% van de jongere respondenten een neutrale mening heeft over een nultolerantiebeleid voor alle bestuurders. Bovendien valt op te merken bij de resultaten voor een nultolerantiebeleid voor uitsluitend automobilisten dat 93.0% van de respondenten tussen 18 en 25 jaar voorstander is, terwijl 75.6% van de 65-plussers pro nultolerantie is ( $p < .001$ ). Het grootste verschil tussen de leeftijdscategorieën is de mening omtrent een nultolerantiebeleid voor fietsers. Hiervoor stemt 68.0% van de jonge respondenten tegen een nultolerantiebeleid voor fietsers, terwijl dit bij de oudste leeftijdscategorie 25.6% is ( $p < .001$ ). Voor de mening aangaande een alcoholslot is er geen significant verschil tussen de diverse leeftijdscategorieën ( $p > .05$ ).

Op basis van een ongecorrleerde One-way-ANOVA test werd vastgesteld dat er een statistisch significant verschil bestaat in gemiddelde score op de mening over nultolerantie van alcohol in het verkeer tussen verschillende leeftijdscategorieën ( $F = 17.346, p < .001$ ). Uit de post-hoc vergelijking op basis van de Games-Howell-methode (*Levene's test*:  $p < .001$ ) blijkt dat de twee jongste leeftijdscategorieën (18 tot 45 jaar) significant verschillen van de twee oudste leeftijdscategorieën (46+). Het grootste verschil bevindt zich tussen de 26 tot 45-jarigen en de 65-plussers (*Mean Difference* = .727) waarbij laatstgenoemden het grootste draagvlak hebben voor nultolerantie van alcohol in het verkeer. De oudere generaties (vanaf 46 jaar) zouden over het algemeen een positievere attitude hebben ten opzichte van nultolerantie van alcohol in het verkeer in vergelijking met de jongere generaties (18 tot 46 jaar).

**Tabel 2** Kruistabel leeftijd en attitude omtrent nultolerantie

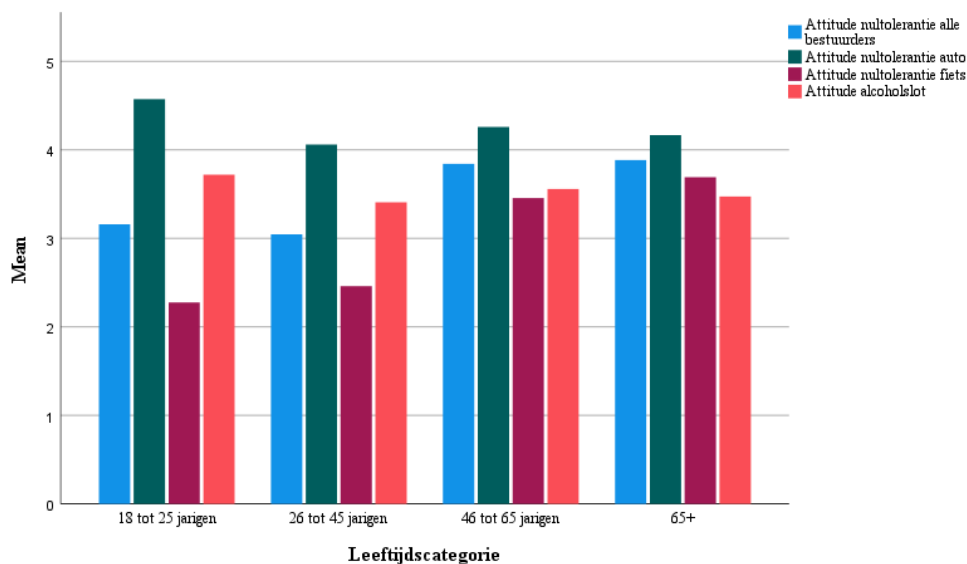
	Leeftijdscategorie				Totaal
	18-25	25-45 jarigen	45-65 jarigen	65+	
<b>Nultolerantie alle bestuurders</b>					
Tegen	36.3%	44.7%	18.6%	19.0%	32.6%
Neutraal	18.6%	9.1%	7.8%	12.7%	14.0%
Voor	45.1%	46.2%	73.6%	68.4%	53.4%
<b>Nultolerantie automobilisten</b>					
Tegen	4.1%	18.3%	14.0%	15.4%	10.0%
Neutraal	2.9%	4.6%	1.6%	9.0%	3.7%
Voor	93.0%	77.1%	84.5%	75.6%	86.3%
<b>Nultolerantie fietsers</b>					
Tegen	68.0%	59.5%	28.3%	25.6%	54.1%
Neutraal	17.0%	15.3%	13.4%	10.3%	15.2%
Voor	15.0%	25.2%	58.3%	64.1%	30.7%
<b>Alcoholslot</b>					
Tegen	20.1%	25.0%	25.6%	24.4%	22.6%
Neutraal	15.5%	22.7%	16.3%	24.4%	18.0%
Voor	64.4%	52.3%	58.1%	51.3%	59.4%

Bovendien blijkt dat er een significant verschil bestaat in gemiddelde score op de mening aangaande een nultolerantiebeleid voor alle bestuurders tussen verschillende leeftijdscategorieën ( $F = 17.223$ ,  $p < .001$ ). De nulhypothese dat respondenten met een verschillende leeftijdscategorie niet gemiddeld verschillen voor de mening over nultolerantie voor alle bestuurders kan worden verworpen. Uit de post-hoc vergelijking blijkt dat er bij de vergelijkingen tussen leeftijdscategorieën sprake is van een significant verschil tussen de jongere respondenten (18 tot 25 jaar) en de oudere tot veel oudere respondenten (46 tot 65 jarigen en 65+). De oudste respondenten ( $Mean = 3,98$ ) scoren gemiddeld significant hoger dan jongere respondenten (18 tot 25 jarigen) ( $Mean = 3,16$ ). Ook voor de mening aangaande nultolerantie voor automobilisten ( $F = 9.757$ ,  $p < .001$ ) en fietsers ( $F = 50.715$ ,  $p < .001$ ) bestaat een significant verschil in gemiddelde score tussen de verschillende leeftijdscategorieën. Uit de post-hoc vergelijking voor de afhankelijke variabele “attitude nultolerantie voor automobilisten” blijkt dat er sprake is van een significant verschil tussen de jongvolwassenen ( $Mean = 4,56$ ) en de andere leeftijdscategorieën. De jongste leeftijdscategorie



heeft een opvallend positievere attitude voor de invoering van een nultolerantiebeleid voor automobilisten dan de andere categorieën. Het grootste significant verschil bij de mening over een nultolerantie voor fietsers bevindt zich tussen de jongste en oudste leeftijdscategorie met een verschil in gemiddelde van 1.41 ( $p < .001$ ). De oudste categorie heeft een positievere mening aangaande nultolerantie voor fietsers dan de jongste leeftijdscategorie. Hoe ouder men is, hoe meer men voorstander lijkt te zijn voor een nultolerantiebeleid van alcohol voor fietsers. Voor de mening omtrent een alcoholslot bestaat er geen significant verschil in gemiddelden tussen de leeftijdscategorieën ( $p > .05$ ). In Figuur 3 wordt een overzicht van de verschillen in leeftijd en mening aangaande de diverse nultolerantiemaatregelen gegeven.

Figuur 3. Gemiddelde attitude nultolerantie voor verschillende leeftijdscategorieën



## 5.4 Ouderlijke opvoeding

### 5.4.1 Opvoedingsstijlen

Uit de kruistabellen (zie Tabel 3) voor de invloed van de verschillende opvoedingsstijlen op het hebben van een positieve of negatieve mening omtrent een nultolerantiebeleid of alcoholslot, blijkt dat de opvoedingsstijl dat men ervaren heeft als kind, een effect kan hebben op attitude omtrent een nultolerantie. Dit is echter enkel het geval bij de mening over een nultolerantie voor alle bestuurders ( $p < 0.05$ ) en een nultolerantie voor uitsluitend fietsers ( $p < .05$ ). De chi<sup>2</sup>-test is niet significant voor de invloed van opvoedingsstijl op de mening over nultolerantie voor automobilisten en over een alcoholslot ( $p > .05$ ). Er blijkt dat 60.0% van de respondenten met

autoritaire ouders en 58.4% van de respondenten met gezaghebbende ouders voorstander zouden zijn van een nultolerantie voor alle bestuurders. Bij respondenten met niet-betrokken en tolerante ouders is dit percentage iets lager (resp. 48.9% en 49.0%). Aangaande nultolerantie voor fietsers blijkt dat 50.0% van respondenten met autoritaire ouders voorstander is. Slechts 34.6% van de respondenten met gezaghebbende ouders, 42.2% met niet-betrokken ouders en 24.4% met tolerante ouders, zou een voorstander zijn voor deze maatregel. Voorzichtigheid is geboden met de interpretatie van deze cijfers aangezien het aantal gevallen voor de niet-betrokken of autoritaire opvoedingsstijl niet groter zijn dan 30. De kans op foute interpretaties is hierdoor te groot. Daarom zal voornamelijk gefocust worden op de One-way ANOVA test die eveneens de invloed van ouderlijke opvoeding op de mening aangaande nultolerantie meet.

Op basis van een ongecorrleerde One-way ANOVA kan worden waargenomen dat er een statistisch significant verschil bestaat in gemiddelde ondersteuning voor een nultolerantiebeleid van alcohol in het verkeer ( $F = 4.010, p < .01$ ) tussen respondenten met niet-betrokken ( $N = 45$ ), autoritaire ( $N = 20$ ), tolerante ( $N = 257$ ) en gezaghebbende ouders ( $N = 370$ ). Uit de post-hoc vergelijking op basis van de Games-Howell-methode blijkt er enkel een significant te bestaan tussen respondenten met tolerante ouders en respondenten met gezaghebbende ouders (*Mean difference* = .288,  $p < .01$ ). Respondenten met gezaghebbende ouders zouden een positievere attitude hebben ten aanzien van nultolerantie van alcohol in het verkeer dan respondenten met tolerante ouders.

Meer specifiek blijkt dat er een significant verschil bestaat in gemiddelde ondersteuning voor een nultolerantiebeleid voor alle bestuurders ( $F = 5.405, p < .001$ ) en enkel voor fietsers ( $F = 3.624, p < .05$ ) tussen respondenten die een niet-betrokken, autoritaire, tolerante of gezaghebbende opvoedingsstijl van hun ouders ervaren. Voor deze groepen bestaat geen significant verschil in gemiddelde steun voor een nultolerantiebeleid voor automobilisten of voor een alcoholslot ( $p > .05$ ). Uit de post-hoc vergelijking op basis van de Games-Howell-methode blijkt dat er enkel een significant verschil bestaat tussen de gemiddelde score van gezaghebbende en tolerante opvoedingsstijlen voor de mening omtrent een nultolerantie voor alle bestuurders ( $p < .001$ ) en fietsers ( $p < .05$ ). Respondenten met gezaghebbende ouders hebben een positievere attitude voor een nultolerantie voor alle bestuurders en een nultolerantie voor uitsluitend fietsers, dan respondenten met een tolerante opvoeding.

**Tabel 3** Kruistabel opvoedingsstijl en attitude omtrent nultolerantie

	Opvoedingsstijl				Totaal
	Niet-betrokken	Autoritair	Tolerant	Gezaghebbend	
<b>Nultolerantie alle bestuurders</b>					
Tegen	33.3%	25.0%	40.9%	26.5%	32.2%
Neutraal	17.8%	15.0%	10.1%	15.1%	13.4%
Voor	48.9%	60.0%	49.0%	58.4%	54.3%
<b>Nultolerantie automobilisten</b>					
Tegen	15.9%	10.0%	9.8%	9.2%	9.9%
Neutraal	6.8%	10.0%	3.5%	2.4%	3.3%
Voor	77.3%	80.0%	86.7%	88.3%	86.8%
<b>Nultolerantie fietsers</b>					
Tegen	48.9%	50.0%	57.9%	49.3%	52.5%
Neutraal	8.9%	0.0%	17.7%	16.1%	15.7%
Voor	42.2%	50.0%	24.4%	34.6%	31.8%
<b>Alcoholslot</b>					
Tegen	24.4%	35.0%	23.0%	20.8%	22.3%
Neutraal	13.3%	15.0%	19.5%	17.6%	17.9%
Voor	62.2%	50.0%	57.4%	61.6%	59.8%

#### 5.4.2 Modelleren en communiceren

Uit de Pearson's correlatie test blijkt dat er een significante samenhang vast te stellen is tussen de mate waarin ouders alcohol dronken in het bijzijn van de respondenten en de attitude dat men heeft over een nultolerantie van alcohol in het verkeer ( $r = -.104$ ,  $p < .01$ ). Bovendien werd een significante samenhang gemeten tussen het alcoholgebruik van ouders en de mening aangaande een nultolerantie voor alle bestuurders en een nultolerantie voor fietsers. Voor beide maatregelen is de samenhang negatief en zeer zwak (*resp.*  $r = -.087$ ,  $p < .05$  en  $r = -.162$ ,  $p < .001$ ). Hoe vaker ouders dronken in het bijzijn van de respondent, hoe minder die voorstander zou zijn voor een nultolerantie van alcohol in het algemeen, maar ook specifiek voor alle bestuurders en voor fietsers. Bovendien blijkt dat hoe vaker ouders van de respondenten reden onder invloed van alcohol met de fiets, hoe minder men voorstander is voor een nultolerantie in het algemeen ( $r = -.249$ ,  $p < .001$ ) voor alle bestuurders ( $r = -.255$ ,  $p < .001$ ) en nultolerantie voor fietsers ( $r = -.342$ ,  $p < .001$ ). Voor het rijden van ouders onder invloed van alcohol met

de auto konden er geen significante verbanden gevonden worden met de mening over nultolerantie van alcohol in het verkeer.

Wat betreft de algemene attitude omtrent nultolerantie van alcohol in het verkeer, werden geen significante verschillen opgemerkt tussen het al dan niet spreken van ouders over rijden onder invloed van alcohol met de fiets of auto. Specifiek voor de diverse nultolerantiemaatregelen werden echter wel enkele verschillen opgemerkt. Hoe vaker ouders van respondenten vroeger spraken over het rijden onder invloed van alcohol met de auto, hoe meer men voorstander is voor een nultolerantie voor automobilisten ( $r = .100, p < .01$ ) en alcoholslot ( $r = .089, p < .05$ ), maar hoe minder men voorstander is voor een nultolerantie voor fietsers ( $r = -.106, p < .01$ ). Wanneer ouders van respondenten vaker spraken over het thema rijden onder invloed van alcohol met de fiets, des te meer men ook voorstander is voor een nultolerantie voor automobilisten ( $r = .089, p < .05$ ) en een alcoholslot ( $r = .091, p < .05$ ), en hoe minder men voor de invoering is van een nultolerantie voor fietsers ( $r = -.081, p < .05$ ). Zoals kan worden opgemerkt zijn deze correlaties zeer zwak. Voor alle andere correlaties in verband met modelleren werd echter geen statistisch significant verband gevonden.

## 5.5 Sociaal kapitaal

Zoals reeds werd aangehaald is het, wegens onvoldoende betrouwbaarheid, voor deze steekproef niet mogelijk om de invloed van sociaal kapitaal in zijn geheel te meten. Bijgevolg werd bij deze analyse enkel de invloed van de metrische variabele “vertrouwen” op de verschillende nultolerantiemaatregelen getoetst. Sociaal netwerk en wederkerigheid zullen in dit statistisch onderzoek buiten beschouwing worden gelaten.

### 5.5.1 Vertrouwen

Uit de Pearson's correlatietest kan worden afgeleid dat de samenhang tussen de mate van vertrouwen en de mening aangaande de diverse nultolerantiemaatregelen positief en zeer zwak is. In Tabel 4 worden verschillende correlatiecoëfficiënten weergegeven, onder andere die van vertrouwen. Hoe hoger het vertrouwen van de respondenten, hoe positiever de attitude omtrent de verschillende nultolerantiemaatregelen. De correlaties tussen vertrouwen en nultolerantiemaatregelen blijken echter niet statistisch significant te zijn, de kans dat deze

bevinding te wijten is aan toeval is hierdoor erg groot ( $p > .05$ ). Er werd evenmin een significant verband gevonden tussen vertrouwen en een nultolerantie voor alcohol in het algemeen ( $r = .064, p > .05$ ).

## 5.6 Andere factoren

### 5.6.1 Geslacht

Om het verschil in mening omtrent een nultolerantie tussen mannen en vrouwen te meten, werd gebruik gemaakt van een kruistabel met bijhorende  $\chi^2$ -test en non-parametrische onafhankelijke t-toets (Mann Whitney U-toets) met de nulhypothese dat mannen en vrouwen niet significant van elkaar verschillen met betrekking tot de mening over de nultolerantiemaatregelen. Uit de  $\chi^2$ -testen blijkt dat het verband tussen geslacht en de mening over de bevroegde nultolerantiemaatregelen significant is. De kruistabellen geven aan dat 58.9% van de vrouwen en 46.2% van de mannen voorstander is van een nultolerantie voor alle bestuurders ( $p < .01$ ) en 90.7% van de vrouwen en 79.2% van de mannen voorstander is van nultolerantie voor uitsluitend automobilisten ( $p < .01$ ). Een groot verschil is op te merken voor de mening aangaande de invoering van een alcoholslot op iedere wagen waarbij 67.3% van de vrouwen en 46.9% van de mannen voorstander blijkt te zijn ( $p < .001$ ). Wat betreft de mening over nultolerantie voor fietsers alleen, blijkt 59.3% van de mannen en 49.1% van de vrouwen tegen deze maatregel te zijn ( $p < .05$ ).

Uit een test of Normality bleek dat niet voldaan werd aan de aanname van normaliteit en dus niet de onafhankelijke t-toets kon gebruikt worden ( $p < .001$ ). Voor zowel mannen als vrouwen zijn de data op de verschillende afhankelijke variabelen niet normaal verdeeld. Uit de Mann-Whitney U toets is gebleken dat mannen en vrouwen significant van elkaar verschillen op de mening over een nultolerantie van alcohol in het verkeer ( $U = 48\ 367.500, z = -4.144, p < .001$ ). Bovendien blijken vrouwen eveneens significant positievere attitudes te hebben over nultolerantie voor alle bestuurders ( $U = 50\ 286.000, z = -3.503, p < .001$ ), een nultolerantie voor automobilisten ( $U = 46\ 510.500, z = -5.413, p < .001$ ), nultolerantie voor fietsers ( $U = 50\ 823.000, z = -2.896, p < .01$ ) en een alcoholslot voor iedere wagen ( $U = 43\ 322.000, z = -6.092, p < .001$ ). De verschillen in scores tussen mannen en vrouwen zijn groter dan wat er louter op basis van toeval kan verwacht worden. Mannen hebben een lager gemiddelde dan

vrouwen voor alle maatregelen waardoor kan besloten worden dat vrouwen over het algemeen een positievere attitude hebben ten opzichte van nultolerantiebeleidsmaatregelen.

#### 5.6.2 Woonplaats

Op basis van een kruistabel en bijhorende  $\chi^2$ -test is gebleken dat het verschil in mening voor de diverse provincies in Vlaanderen louter te wijten is aan toeval ( $p > .05$ ). Aangezien de steekproef niet voldoende representatief verdeeld is over Vlaanderen, en de celfrequenties voor elke provincie lager zijn dan 30, is de kans op foute interpretaties van de percentages te groot. De One-way-ANOVA biedt als alternatief de mogelijkheid om kleine verschillen op te merken die wel significant zijn.

Op basis van de One-way ANOVA kon worden vastgesteld dat er een statistisch significant verschil is in gemiddelde score tussen de diverse provincies voor de mening over een nultolerantie voor automobilisten ( $F = 3.208, p < .01$ ) en die voor fietsers ( $F = 2.318, p < .05$ ). De nulhypothese dat respondenten uit verschillende provincies niet van elkaar verschillen voor de mening over een nultolerantie voor automobilisten en een nultolerantie voor fietsers kan worden verworpen. Voor een nultolerantie voor alle bestuurders ( $F = 1.861, p < .05$ ) en een alcoholslot op iedere wagen ( $F = 2.136, p < .05$ ) werd echter geen statistisch significant verschil vastgesteld tussen alle Vlaamse provincies. Bovendien werd geen significant verschil gevonden tussen de verschillende Vlaamse provincies voor de mening over een nultolerantiebeleid van alcohol in het algemeen ( $p > .05$ ).

Uit de post-hoc vergelijking op basis van de Games-Howel-methode blijkt dat er voor de mening over een nultolerantie voor automobilisten een significant verschil ( $p < .05$ ) bestaat tussen respondenten uit West-Vlaanderen ( $N = 100$ ) en respondenten uit Brussel Hoofdstedelijk gewest ( $N = 8$ ). Respondenten uit Brussel Hoofdstedelijk Gewest zouden een positievere attitude hebben ten opzichte van respondenten uit West-Vlaanderen. Met deze vaststelling moet echter voorzichtig worden omgegaan aangezien er slechts acht respondenten woonachtig zijn te Brussel. Dit is een te klein aantal om hier algemene conclusies over te kunnen doen. Uit de post-hoc vergelijking op basis van Bonferroni-procedure werd het niet duidelijk welke provincies significant van elkaar verschillen op de mening omtrent een nultolerantiebeleid voor fietsers.

### 5.6.3 Rijbewijs en verkeersongeval

Aanvankelijk werden kruistabellen opgevraagd om de invloed van het al dan niet hebben van een rijbewijs, of het hebben ervaren van een verkeersongeval op de mening over nultolerantie te testen. De  $\chi^2$ -kwadraat-testen rapporteerden nauwelijks een significante samenhang voor deze factoren en de mening aangaande de verschillende nultolerantie ( $p > .05$ ). Toch werd een significant verband vastgesteld tussen het al dan niet meemaken van een verkeersongeval en de attitude omtrent nultolerantie voor fietsers ( $p < .05$ ). Uit deze kruistabel blijkt dat 55.9% van de personen die ooit betrokken geweest zijn bij een verkeersongeval met gewonden, of iemand kennen die een verkeersongeval met gewonden heeft meegemaakt, tegen een nultolerantie voor fietsers is en blijkt dat 28.2% voorstander is. Respondenten die nooit een verkeersongeval meegemaakt hebben of niemand kennen, hebben een groter draagvlak voor nultolerantie voor fietsers (37.6%) dan zij die wel ervaring hebben met een verkeersongeval.

Om de invloed van het al dan niet hebben van een rijbewijs of de betrokkenheid bij een verkeersongeval te toetsen voor alle nultolerantiemaatregelen werd een Mann-Whitney U-toets uitgevoerd, aangezien niet voldaan is aan de aanname van normaliteit. De p-waarden voor beide normaliteitstoetsen voor beide groepen (wel/geen rijbewijs en wel/niet-betrokken bij verkeersongeval) zijn significant ( $p < .001$ ). Zowel voor respondenten met en zonder rijbewijs als mensen die wel en niet-betrokken geweest zijn bij een verkeersongeval, zijn de data op de verschillende afhankelijke variabelen aangaande nultolerantie niet normaal verdeeld. Uit deze onafhankelijke t-test kan worden geconcludeerd dat er geen significant verschil bestaat tussen respondenten met en zonder rijbewijs op de mening over de verschillende nultolerantiemaatregelen ( $p > .05$ ). Op het eerste zicht lijken respondenten met een rijbewijs positievere attitudes te hebben over nultolerantie ten aanzien van zij die geen rijbewijs hebben, maar dit verschil blijkt dus niet significant te zijn voor deze steekproef.

Respondenten die ooit zelf een verkeersongeval met gewonden hebben meegemaakt of iemand kennen die dit heeft meegemaakt, verschillen significant van elkaar op de attitude over een nultolerantie voor alle bestuurders ( $U = 50\ 671.000$ ,  $z = -2.153$ ,  $p < .05$ ) en een nultolerantie voor fietsers ( $U = 49\ 986.500$ ,  $z = -2.073$ ,  $p < .05$ ). Respondenten die iemand kennen of zelf een verkeersongeval met gewonden hebben meegemaakt, stemmen eerder tegen een nultolerantie (voor alle bestuurders en fietsers) dan zij die nooit een ongeval met gewonden

hebben meegemaakt. Voor de mening aangaande nultolerantie in het algemeen, voor automobilisten en een alcoholslot kan de nulhypothese dat mensen met en zonder het meemaken van een verkeersongeval niet verschillen van elkaar niet worden verworpen.

#### 5.6.4 Veiligheidsgevoel

De correlatie tussen het veiligheidsgevoel in het verkeer en de mening over nultolerantie werd aan de hand van drie items getest: veiligheid in het algemeen, veiligheid bij het besturen van een auto en veiligheid bij het besturen van een fiets. Wat betreft de attitude over nultolerantie van alcohol in het algemeen, blijkt er enkel een statistisch significant verband te zijn met het veiligheidsgevoel bij het rijden met de fiets ( $r = -.137, p < .001$ ). Hoe veiliger zich men voelt bij het rijden met de fiets, hoe minder men voorstander is voor een nultolerantie van alcohol in het verkeer. Wanneer de correlaties vergeleken worden per nultolerantiemaatregel (alle bestuurders, automobilisten, fietsers en alcoholslot), blijkt dat veiligheidsgevoel niet voor elke maatregel even veel invloed heeft. De samenhang tussen het veiligheidsgevoel in het verkeer (algemeen) en de mening over een nultolerantiebeleid voor fietsers en de mening over een alcoholslot is negatief en zeer zwak: (*resp.*  $r = -.094$  en  $r = -.125$ ). Hoe veiliger zich men algemeen voelt in het verkeer, hoe minder men voorstander is voor de invoering van een nultolerantie voor fietsers en een alcoholslot op iedere wagen. De correlatie is zwak, maar statistisch significant (*resp.*  $p < .05$  en  $p < .001$ ). De relatie tussen het veiligheidsgevoel bij het besturen van een auto en de mening over een alcoholslot op iedere wagen is significant, maar eveneens negatief en zeer zwak ( $r = -.096, p < .05$ ). Tenslotte blijkt dat de samenhang tussen het veiligheidsgevoel bij het besturen van een fiets en de attitude over een nultolerantie voor alle bestuurders ( $p < .01$ ) en een nultolerantie voor fietsers ( $p < .001$ ) eveneens significant is. Hoe veiliger men zich voelt bij het besturen van een fiets in het verkeer, hoe minder men voorstander is van een algemene nultolerantie ( $r = -.116$ ) en een nultolerantie voor fietsers ( $r = -.212$ ). De samenhang met de nultolerantie voor fietsers is matig, die voor alle bestuurders echter zwak.

#### 5.6.5 Rijervaring en kind vervoerd

Een bivariate correlatieanalyse toont aan dat het aantal jaren rijervaring samenhangt met de attitude aangaande nultolerantie van alcohol in het verkeer ( $r = .212, p < .001$ ). Hoe meer



rijervaring iemand heeft, hoe positiever de attitude over nultolerantie van alcohol in het verkeer. De correlatie tussen het aantal jaren rijervaring en de attitude omtrent een nultolerantie van alcohol in het verkeer voor alle bestuurders ( $r = .215, p < .001$ ) en een nultolerantie voor fietsers ( $r = 0.401, p < .001$ ) is een positief, matig verband en is daarenboven significant. Aan de andere kant blijkt dat de samenhang tussen het aantal jaren rijervaring en de attitude over een nultolerantie voor automobilisten ( $r = -.138, p < .001$ ) en over een alcoholslot op iedere wagen ( $r = -.083, p < .05$ ) een zwak significant negatief verband heeft. Hoe meer jaren rijervaring men heeft, hoe minder men voorstander is van een nultolerantie voor automobilisten en een alcoholslot op iedere wagen, maar hoe meer men voorstander is voor nultolerantie voor alle bestuurders en fietsers.

De mate waarin de respondenten het afgelopen jaar een kind vervoerd hebben met de auto is zwak en negatief en significant gecorreleerd met de mening over nultolerantie voor automobilisten ( $r = -.135, p < .001$ ) en zwak maar positief voor fietsers ( $r = .124$ ). Hieruit blijkt dat hoe vaker iemand een kind vervoert met de auto, hoe minder men voorstander is van een nultolerantiebeleid van alcohol voor automobilisten en hoe meer men voorstander is van een nultolerantie voor fietsers. Voor de algemene attitude aangaande nultolerantie werd echter geen significant verband waargenomen.

**Tabel 4** Bivariate correlaties tussen verschillende kenmerken en attitudes over nultolerantiemaatregelen

	Attitude nultolerantiemaatregel				
	Alle bestuurders	Automobilisten	Fietsers	Alcoholslot	Algemeen
1. Vertrouwen	.066	.053	.044	.034	.064
2. Veiligheid verkeer alg.	-.072	-.013	-.094*	-.125***	-.071
3. Veiligheid besturen auto	-.002	-.044	.005	-.096*	-.013
4. Veiligheid besturen fiets	-.116**	-.003	-.212***	-.015	-.137***
5. Rijervaring	.215***	-.138***	.401***	-.083*	.212***
6. Kind vervoerd met auto	.005	-.135***	.124**	-.069	.009
7. Ouders drinken	-.087*	-.006	-.162***	.017	-.104**
8. Ouders ROI auto	-.024	-.046	-.069	-.009	-.050
9. Ouders ROI fiets	-.255***	.011	-.342***	.075	-.249***
10. Spreken ROI auto	-.072	.100**	-.106**	.089	-.040
11. Spreken ROI fiets	-.054	.089*	-.081*	.091*	-.026

\* $p < .05$ . \*\* $p < .01$ . \*\*\* $p < .001$

## 6. Discussie

Voorgaande studies naar alcohol in het verkeer leggen voornamelijk de focus op het al dan niet rijden onder invloed en de attitude van de maatschappij over deze gedraging. Onderzoek naar de mening van de algemene bevolking over beleidsmaatregelen in verband met verkeer, en meer specifiek nultolerantie van alcohol, is echter beperkt. Resultaten van de ESRA-studie uit 2018 wijzen erop dat iemand die zelf af en toe rijdt onder invloed van alcohol, eerder gekant zou zijn tegen beleidsmaatregelen die dergelijk gedrag bestraffen of willen voorkomen (Van den Berghe, 2020). Met deze bevinding in het achterhoofd zullen de resultaten uit deze studie vergeleken worden met vaststellingen uit eerder onderzoek. Deze studie bevestigt resultaten uit voorgaand onderzoek, maar spreekt evengoed sommige bevindingen en veronderstellingen tegen.

### 6.1 Interpretatie van de resultaten

In het algemeen staan Vlamingen in dit onderzoek achter nultolerantie van alcohol in het verkeer. Toch bestaat er niet voor elke nultolerantiemaatregel een even groot draagvlak. De respondenten van dit onderzoek zijn eerder voorstander van een nultolerantie voor louter automobilisten dan een nultolerantie voor fietsers of voor alle bestuurders. Ook binnen de politieke en academische wereld bestaan er verschillende meningen omtrent de wetgeving over rijden onder invloed met de fiets. Deze discussie wordt eerder gevoerd over het al dan niet minder snel bestraffen van dronken fietsers. Fietsers worden vandaag even streng bestraft als automobilisten wat betreft rijden onder invloed (Joosen, 2019). In 2019 gaf huidig minister van justitie Van Quickenborne te kennen dat fietsers volgens hem minder snel bestraft zouden moeten worden dan automobilisten, aangezien velen (vooral jongere mensen) bewust de auto laten staan wanneer ze op café gaan en alcohol consumeren en de fiets als alternatief zien. In zijn voorstel zouden licht geïntoxiceerde fietsers niet bestraft worden, dronken fietsers zouden daarentegen wel een boete kunnen krijgen. Fietsers met slechts enkele glazen op zouden volgens hem eerder een gevaar zijn voor zichzelf dan voor andere weggebruikers (Joosen, 2019). Het verkeersinstituut VIAS is een absolute tegenstander van dit voorstel aangezien volgens hen wel andere weggebruikers in gevaar kunnen gebracht worden door een dronken

fietser (Joosen, 2019). Bovendien verhoogt alcohol de kans op een verkeersongeval voor fietsers in gelijke mate als die van automobilisten (Nieuwkamp & Schoeters, 2018).

#### 6.1.1 Invloed van leeftijd

Zoals in eerder onderzoek reeds werd vastgesteld, zijn er ook in deze studie opvallende verschillen op te merken tussen leeftijdscategorieën wat betreft de mening aangaande de diverse nultolerantiemaatregelen. Over het algemeen zouden ouderen in dit onderzoek een groter draagvlak hebben dan jongeren over nultolerantie van alcohol in het verkeer. De twee jongste leeftijdscategorieën verschillen significant ten opzichte van de twee oudste leeftijdscategorieën. Hieruit blijkt dus dat oudere generaties eerder voorstander zijn van een nultolerantiebeleid van alcohol in het verkeer dan jongere generaties.

Overeenkomstig met voorgaand onderzoek blijken oudere respondenten eveneens positiever te zijn over een nultolerantie voor alle bestuurders dan jonge respondenten. De leeftijdscategorie met het grootste aantal voorstanders is die van de 45- tot 65-jarigen, gevolgd door de 65-plussers. Anderzijds zou de jongste leeftijdscategorie (18-25 jarigen) meer voorstander zijn van een nultolerantiebeleid voor uitsluitend automobilisten en minder voorstander zijn voor een nultolerantiebeleid voor fietsers dan ouderen. Een verklaring voor deze bevinding kan worden gevonden in de vaststelling dat jongeren (15-24 jaar) vaker de fiets gebruiken dan ouderen. Vanaf de leeftijd van 25 jaar zouden steeds meer mensen de auto gebruiken om zich te verplaatsen en neemt het fietsgebruik af (Nieuwkamp & Schoeters, 2018). Een tweede verklaring is de constatering dat ouderen een groter risico hebben op de fiets en sneller betrokken geraken in verkeersongeval dan jongvolwassenen. Zij raken sneller ernstig gewond omwille van hun fysieke kwetsbaarheid (Nieuwkamp & Schoeters, 2018). Het is daarom niet verwonderlijk dat ouderen eerder pleiten voor een nultolerantie van alcohol voor fietsers dan dat jongvolwassenen dat doen.

#### 6.1.2 Invloed ouderlijke opvoeding

Zoals uit eerder onderzoek blijkt, zouden de gezaghebbende en autoritaire opvoedingsstijl de meest beschermende strategieën zijn met betrekking tot verkeersveiligheid (OECD, 2006). De resultaten uit dit onderzoek laten zien dat respondenten met gezaghebbende ouders een

positievere attitude hebben ten aanzien van nultolerantie van alcohol in het verkeer dan respondenten met tolerante ouders. De bevinding uit eerder onderzoek dat gezaghebbende ouders de beste invloed hebben op de attitude over verkeersveiligheid wordt dus in dit onderzoek geconfirmeerd. De vaststelling dat een autoritaire opvoedingsstijl eveneens een beschermende strategie zou zijn, kon echter niet bevestigd worden in huidig onderzoek. Deze resultaten komen terug voor de mening over nultolerantie voor alle bestuurders en fietsers, maar niet voor automobilisten en de invoering van een alcoholslot.

Eerder onderzoek toont aan dat alcoholgebruik van ouders samenhangt met het alcoholgebruik van adolescenten. Wanneer iemand gedurende de opvoeding regelmatig alcoholische dranken ziet verschijnen in de thuissituatie, kan dat een invloed hebben op de ontwikkeling van positieve attitudes omtrent alcohol (Van Zundert et al., 2006). Bovendien heeft iemand een grotere kans om vaker alcohol te consumeren wanneer diens ouders zelf ook regelmatig alcohol drinken in zijn of haar bijzijn (Spijkerman et al., 2008). Uit deze studie blijkt dat hoe vaker ouders dronken in het bijzijn van de respondent, hoe minder hij of zij voorstander zou zijn voor een nultolerantie van alcohol voor alle bestuurders en voor fietsers. Deze vaststelling zou verklaard kunnen worden door positieve attitudes ten aanzien van alcohol die ontwikkeld werden gedurende de opvoeding.

Uit de assumptie van de sociale leertheorie dat gedrag gesteld door rolmodellen wordt overgenomen door kinderen (Deković & Prinzie, 2008), kan worden verondersteld dat kinderen van ouders die rijden onder invloed met de fiets, later zelf dit gedrag gaan overnemen. Zoals eerder werd beschreven zullen mensen die rijden onder invloed van alcohol weerstand bieden tegen maatregelen die dergelijk gedrag strafbaar maken. Een logische veronderstelling zou dus zijn dat kinderen wiens ouders rijden met de fiets onder invloed van alcohol een negatieve attitude ontwikkelen ten opzichte van een nultolerantiebeleid voor fietsers. Deze veronderstelling werd in dit onderzoek bevestigd. Uit de resultaten blijkt namelijk dat hoe vaker ouders van de respondenten reden onder invloed van alcohol met de fiets, hoe minder men voorstander is voor een nultolerantie voor alle bestuurders en nultolerantie voor fietsers. Deze resultaten konden echter niet worden waargenomen bij rijden onder invloed van alcohol met de auto en de mening omtrent nultolerantie van alcohol voor automobilisten.

Onderzoek wijst uit dat de frequentie van de communicatie tussen ouders en adolescenten over thema's in verband met veilig rijden positief geassocieerd zouden zijn met de houding van adolescenten ten aanzien van veilig rijgedrag (Yang et al., 2013). Deze bevinding wordt in dit onderzoek bekrachtigd voor de mening omtrent een nultolerantie voor automobilisten en een alcoholslot, en gaat verder dan enkel adolescenten. Uit de resultaten van deze studie blijkt namelijk dat hoe vaker ouders van respondenten vroeger spraken over het rijden onder invloed van alcohol met de auto of de fiets, hoe meer men tegenwoordig voorstander is voor een nultolerantie voor automobilisten en een alcoholslot. Het omgekeerde geldt echter voor de mening aangaande een nultolerantie voor fietsers. Deze correlaties zijn echter zeer zwak waardoor deze bevindingen voorzichtig moeten worden geïnterpreteerd.

De doeltreffendheid van het stimuleren van positief gedrag en attitudes aangaande rijden onder invloed van alcohol hangt echter af van de mate waarin adolescenten normen effectief hebben geassimileerd (Simons Morton et al., 2008). Zoals eerder vermeld kunnen nieuwe rolmodellen in het leven van (jong)volwassenen een belangrijke invloed hebben op het vestigen van normen en waarden en het stellen van bepaald gedrag (Boer et al., 2013). Hoewel de focus in dit onderzoek ligt op ouderlijke opvoeding, mag dit niet als enige factor beschouwd worden met een invloed op de attitudes van mensen over nultolerantie van alcohol in het verkeer. Verschillende contextuele factoren kunnen deze attitudes namelijk aanpassen of versterken. De bevindingen uit dit onderzoek aangaande de invloed van ouderlijke opvoeding moeten bijgevolg geplaatst worden tegenover de contextuele invloeden die men ervaart vanaf de tienerjaren tot de verdere levensjaren.

### 6.1.3 Invloed sociaal kapitaal

Het vertrouwen in andere leden van de samenleving is een van de attitudes die sociaal kapitaal het meest weerspiegelt (Lederman et al., 2002) en zorgt er voor dat problemen in verband met collectieve actie gemakkelijker op te lossen zijn (Nagler, 2019). De veronderstelling die gemaakt kan worden is dat een groter vertrouwen in de medemens kan leiden tot positievere attitudes aangaande nultolerantiemaatregelen. Uit de resultaten van dit onderzoek wordt deze aanname voorzichtig bevestigd, maar blijkt niet significant te zijn.

#### 6.1.4 Andere factoren

##### *Geslacht*

De constatering in eerder onderzoek dat vrouwen een positievere mening hebben over een nultolerantie van alcohol in het verkeer voor alle bestuurders (Van den Berghe, 2020), wordt geconfirmeerd door dit onderzoek, voor alle nultolerantiemaatregelen. De ESRA-studie uit 2018 indiceerde dat 74.5% van de Europese vrouwen en 59.5% van de mannen voorstander zijn van een algemene nultolerantie in het verkeer (Van den Berghe et al., 2020). De resultaten van dit onderzoek tonen aan dat 58.9% van de vrouwen en 46.2% van de mannen voorstander zijn van een nultolerantie voor alle bestuurders. Vrouwen zijn dus positiever, maar de percentages liggen iets lager dan in de ESRA-studie. Mannen zouden zichzelf sneller betrouwen bij het rijden na het drinken van alcohol dan vrouwen, en zouden deze gedraging eerder stellen dan vrouwen (Achermann Stürmer et al., 2019). Een man heeft vier keer meer kans dan een vrouw om te rijden onder invloed van alcohol. Een verklaring voor dit opmerkelijk verschil is dat vrouwen voorzichtiger zijn in het beslissen van met de auto te rijden na het drinken van alcohol. Daarbij zouden vrouwen over het algemeen minder vaak alcohol consumeren dan dat mannen dit doen (VIAS Institute, z.d.). Anderzijds kunnen biologische verklaringen aan de basis liggen van deze vaststelling. Eerder onderzoek wijst namelijk aan dat er een verband bestaat tussen het kenmerkende vrouwelijke hormoon oxytocine en positief sociaal gedrag, terwijl mannen met een hoger testosterongehalte over het algemeen minder positief gedrag vertonen (Shen et al., 2018).

##### *Verkeersongeval*

Een verkeersongeval kan zorgen voor heel wat gevolgen voor personen die erbij betrokken zijn of voor mensen in hun omgeving. Er kan onder andere sprake zijn van fysieke, financiële en psychologische schade. De impact van zo'n verkeersongeval verschilt van persoon tot persoon. Slachtoffers hopen meestal dat veroorzakers van verkeersongevallen iets zullen geleerd hebben en hierdoor ook rijgedrag in de toekomst gaan aanpassen (Aerten & Ceulen, 2019). Alcohol wordt gezien als een belangrijke oorzaak van verkeersongevallen (Achermann Stürmer et al., 2019), desondanks blijkt uit dit onderzoek dat respondenten die zelf een verkeersongeval met gewonden hebben meegemaakt of mensen kennen die een verkeersongeval hebben beleefd,

eerder tegen een nultolerantie voor alle bestuurders of fietsers stemmen dan zij die nooit een ongeval met gewonden hebben meegemaakt. Deze vaststelling geldt echter niet voor de mening omtrent nultolerantie voor automobilisten of alcoholslot op iedere wagen. Aangezien er geen onderscheid gemaakt werd in de bevraging over het al dan niet meemaken van een verkeersongeval tussen veroorzakers en slachtoffers of tussen fietsers en automobilisten, is het moeilijk om een specifieke verklaring te vinden voor de bovenstaande bevinding uit dit onderzoek.

#### *Veiligheidsgevoel in het verkeer*

Over het algemeen blijkt uit dit onderzoek de assumptie te kloppen dat respondenten die zich veilig voelen in het verkeer minder voorstander zijn van een nultolerantie. De sterkste correlatie is die tussen het veiligheidsgevoel bij het rijden met de fiets en de mening over een nultolerantie voor fietsers. Hoe veiliger men zich voelt bij het besturen van een fiets in het verkeer, hoe minder men voorstander is van een algemene nultolerantie en een nultolerantie voor fietsers.

#### *Kind vervoerd met wagen en rijervaring*

Kinderen worden aanschouwd als kwetsbare verkeersdeelnemers. Zelfs als passagier in de wagen zijn zij sneller kwetsbaar dan volwassenen wegens hun lichaamsbouw. De veiligheidsgordel zou voor kinderen onder vijftien jaar niet volstaan als beschermingsmiddel, zij hebben een meer aangepast systeem nodig zoals kinderzitjes en verhogingskussens. Uit onderzoek blijkt dat kinderen de laatste jaren vaker vervoerd worden met de auto aangezien ouders dit als veiliger percipiëren dan het kind te voet of met de fiets te laten gaan (Schoeters, 2018). Hoe jonger kinderen zijn, hoe vaker ze als passagier van een personenwagen betrokken geraken bij een verkeersongeval (Schoeters & Carpentier, 2015). Uit deze gegevens kan verondersteld worden dat personen die regelmatig kinderen vervoeren met de wagen, minder risico's nemen en niet rijden onder invloed van alcohol, en dus ook eerder voorstander zouden zijn van een nultolerantiebeleid van alcohol in het verkeer. Resultaten uit dit onderzoek spreken dit echter tegen. Hoe vaker iemand een kind vervoert met de auto, hoe minder men voorstander is van een nultolerantiebeleid van alcohol voor automobilisten en hoe meer men voorstander is van een nultolerantie voor fietsers. Deze bevindingen kunnen echter te wijten zijn aan leeftijdsverschillen van respondenten die wel of geen kind vervoeren in het verkeer.

Het aantal jaren rijervaring hangt duidelijk samen met de mening aangaande alle nultolerantiemaatregelen in deze studie. Hoe meer rijervaring men heeft, hoe meer steun er is voor een nultolerantie voor alle bestuurders en fietsers. Anderzijds blijkt dat hoe meer jaren ervaring, hoe minder men voorstander is van nultolerantie voor automobilisten en een alcoholslot op iedere wagen. Deze vaststellingen kunnen evenwel te wijten zijn aan het leeftijdsverschil, aangezien logischerwijs oudere respondenten meer rijervaring hebben dan jongere respondenten.

## 6.2 Methodologische bedenkingen

Zoals kan worden opgemerkt bij de beschrijvende statistieken, is de steekproef in deze studie scheef verdeeld voor verschillende variabelen. Het grootste aantal respondenten is jonger dan 25 jaar, vrouwelijk en woont in Oost-Vlaanderen. Ondanks de grootte van de steekproef zou het kunnen dat er een lichte bias is in de antwoorden, aangezien de steekproef niet voldoende variabel is. Voor dit onderzoek was het niet mogelijk om te komen tot een volledig representatieve steekproef voor het invullen van de online survey. Het doel was voornamelijk zo veel mogelijk respondenten te bereiken, meer dan een representatieve steekproef te verkrijgen. Er werd bijvoorbeeld niet gewaakt over het benaderen van minder opgeleide en anderstalige Vlamingen. Daarenboven zijn er een aantal respondenten die niet alle vragen uit de vragenlijst beantwoord hebben, waardoor er sprake is van missende waarden voor sommige variabelen. Deze item non-respons leidt tot incomplete gegevens en dus tot verlies van informatie. In dit onderzoek werd geen gebruik gemaakt van technieken om ontbrekende scores op te vullen. De gebruikte percentages in dit onderzoek zijn geldige percentages, berekend op basis van de ingevulde data.

Tenslotte heeft COVID-19 een impact gehad op de antwoorden van respondenten. Vooral de vragen aangaande sociaal kapitaal werden door respondenten verschillend ingevuld. Er werd onder andere gevraagd om aan te geven hoe vaak men contact had met vrienden, familie en kennissen en hoe dikwijls men het afgelopen jaar actief lid was van een vereniging. Uit de opmerkingen bleek echter dat een deel van de respondenten de vragenlijst had ingevuld met het oog op een normaal jaar (zonder de invloed van COVID-19) en het andere deel rekening houdend met COVID-19. Deze laatste groep rapporteerde wegens verschillende



overheidsmaatregelen zoals de *lockdown* en contactbeperking minder contact met anderen te hebben. Mede omwille van deze reden kon sociaal kapitaal in zijn geheel niet opgenomen worden in de data-analyse en werd slechts één dimensie, vertrouwen, gebruikt in de analyses.

#### 6.4 Implicaties voor het beleid

Op basis van de resultaten uit dit onderzoek kunnen enkele beleidsimplicaties beschreven worden. Deze studie bevestigt de vaststelling dat er over het algemeen in Vlaanderen een positieve attitude ten opzichte van nultolerantiemaatregelen heerst. De invoering van een federaal nultolerantiebeleid van alcohol in het verkeer voor automobilisten kan alvast rekenen op de steun van de Vlaamse bevolking binnen alle leeftijdsgroepen. Een nultolerantie voor alle bestuurders vindt eveneens een meerderheid, maar minder uitgesproken dan de mening over een nultolerantie voor automobilisten. Het zijn vooral jongeren die tegen een nultolerantiebeleid voor fietsers zijn, aangezien zij zich nog vaker verplaatsen van en naar feestjes met de fiets. Bovendien blijkt uit recentelijk onderzoek dat tien tot zeventien dodelijke slachtoffers per jaar in het verkeer kunnen vermeden worden wanneer een nultolerantiebeleid van alcohol ingevoerd zou worden voor alle bestuurders in België (Moreau et al., 2020). In combinatie met de steun van de Vlaamse bevolking voor nultolerantie lijkt de invoering van deze beleidsmaatregel wenselijk.

## 7. Conclusie

Rijden onder invloed van alcohol is nog steeds een veel voorkomend fenomeen in België. Groen en Vooruit pleiten voor een nultolerantie voor alle bestuurders in het verkeer, maar dit voorstel werd niet goedgekeurd in de Kamer van Volksvertegenwoordigers. Dit onderzoek wil de mening van de Vlaamse bevolking belichten en vergelijken voor verschillende nultolerantiemaatregelen, gecombineerd met de invloed van allerlei factoren zoals leeftijd en ouderlijke opvoeding. Over het algemeen heerst er in Vlaanderen een positieve attitude ten aanzien van nultolerantiemaatregelen van alcohol in het verkeer.

De antwoorden op de vooropgestelde onderzoeksvragen kunnen grotendeels op basis van de resultaten uit dit onderzoek worden beantwoord. Om te beginnen heeft leeftijd wel degelijk een invloed op de mening aangaande nultolerantie van alcohol in het verkeer. Er is een duidelijk verschil op te merken tussen jongere en oudere generaties omtrent deze attitudes. Ouderen zouden een groter draagvlak hebben voor nultolerantie van alcohol in het verkeer in het algemeen, maar een minder groot draagvlak dan jongeren voor een nultolerantie van alcohol voor uitsluitend automobilisten. Jongvolwassenen (18-25 jaar) zijn bovendien een grotere tegenstander voor het invoeren van nultolerantie voor fietsers dan ouderen. Ouderlijke opvoeding heeft een kleine maar significante invloed op de mening omtrent nultolerantie van alcohol in het verkeer. Respondenten met gezaghebbende ouders zouden een groter draagvlak hebben voor nultolerantie dan respondenten met tolerante ouders. Daarbij bevestigt deze studie de bevinding uit eerder onderzoek dat de frequentie van communicatie over veilig rijgedrag binnen het gezin de houding van adolescenten positief kan beïnvloeden. Deze bevinding werd in dit onderzoek doorgetrokken naar oudere Vlamingen. Hoe vaker ouders vroeger spraken over het thema rijden onder invloed van alcohol, hoe groter de steun voor nultolerantie voor automobilisten en de invoering van een alcoholslot op iedere wagen. Bovendien hebben respondenten met ouders die rijden onder invloed met de fiets minder ondersteuning voor het invoeren van een nultolerantiebeleid voor fietsers. Deze vaststelling geldt echter niet voor rijden onder invloed van alcohol met de auto.

Tevens werd de invloed van geslacht in dit onderzoek bekrachtigd. Vrouwen lijken een groter draagvlak te hebben dan mannen wat betreft de attitude omtrent nultolerantie van alcohol in het

verkeer. Bovendien blijkt het meemaken van een verkeersongeval een kleine invloed te hebben die verwachtingen uit eerder onderzoek tegensprekt. Respondenten die zelf een verkeersongeval met gewonden hebben meegemaakt of mensen kennen die een verkeersongeval hebben beleefd, stemmen eerder tegen een nultolerantie voor alle bestuurders of fietsers dan zij die nooit een ongeval met gewonden hebben meegemaakt. Ook het veiligheidsgevoel in het verkeer hangt samen met de mening over nultolerantie. Er blijkt namelijk dat hoe veiliger men zich voelt bij het besturen van een fiets in het verkeer, hoe minder men voorstander is van een algemene nultolerantie en een nultolerantie voor fietsers. Daarenboven blijken respondenten met meer rijervaring positiever te staan ten opzichte van nultolerantie van alcohol in het verkeer dan respondenten met minder ervaring.

Tenslotte werd geconstateerd dat er daadwerkelijk een verschil is in Vlaanderen wat betreft de mening over verschillende nultolerantiemaatregelen. Vlamingen zouden bijvoorbeeld een groter draagvlak hebben voor nultolerantie van alcohol voor uitsluitend automobilisten dan voor fietsers. Wat betreft de invloed van bovenstaande factoren, lijken er ook verschillende effecten te zijn voor de diverse nultolerantiemaatregelen. De invloed van de woonplaats, het al dan niet vervoeren van een kind met de auto, het hebben van een rijbewijs en sociaal kapitaal op de mening over nultolerantie van alcohol konden echter niet worden vastgesteld in dit onderzoek.

Hoewel dit onderzoek de invloed van sociaal kapitaal op de mening over nultolerantie in het verkeer zou testen, kon deze samenhang niet worden vastgesteld in dit onderzoek. Dit haat kan inspirerend zijn voor toekomstig onderzoek, waarbij gevalideerde schalen gebruikt moeten worden om de beste resultaten te verkrijgen, en duidelijk moet worden aangegeven of COVID-19 hier al dan niet een impact op heeft. De invloed van factoren die zijn besproken in deze studie, is niet gelijk voor elke nultolerantiemaatregel. Om deze verschillen bloot te leggen en te verklaren is er bijkomend onderzoek nodig. Onderzoek naar de mening van de Waalse bevolking is evenwel nodig om een algemeen beeld van de Belgische bevolking te krijgen, om eventueel een federaal nultolerantiebeleid in te voeren. Bovendien zou onderzoek naar de mening over nultolerantie voor motorrijders, brommers en de steeds vaker voorkomende speed pedelecs een interessante aanvulling kunnen bieden voor huidig onderzoek en inspirerend kunnen zijn voor de implementatie van eventuele beleidsmaatregelen.

## 8. Bibliografie

- Aerten, P., & Ceulen, R. (2019). *Slachtoffers op het kruispunt* (Rapport). Stichting Achmea Slachtoffer en Samenleving (SASS).
- Achermann Stürmer, Y., Meesmann, U., & Berbatovci, H. (2019). *Driving under the influence of alcohol and drugs* (Thematic report Nr. 5). Swiss Council for Accident Prevention.
- Baumrind, D. (1966). Effects of Authoritative Parental Control on Child Behavior. *Child Development*, 37(4), 887-907. <https://doi.org/10.2307/1126611>
- Belga. (2019, 19 november). Verkeersinstituut Vias: "Aantal dronken bestuurders in weknachten ligt 3 keer zo hoog als 10 jaar geleden". *VRT Nieuws*. <https://www.vrt.be/vrtnws/nl/2019/11/19/aantal-dronken-bestuurders-in-weknachten-ligt-schrikwekkend-ho/>
- Boer, F., Huisman, J., & Dekovic, M. (2013). De ontwikkeling van het kind, de opvoeding en het gezin. In T. Doreleijers, F. Boer, J. Huisman, & E. de Haan (Reds.), *Leerboek psychiatrie kinderen en adolescenten* (pp. 29-64). Tijdstroom.
- Brion, M., Meunier, J. C., & Silverans, P. (2019). *Alcohol achter het stuur: de stand van zaken in België* (Onderzoeksrapport nr. 2019-R-02-NL). Vias institute – Kenniscentrum Verkeersveiligheid.
- Buonanno, P., Montolio, D., & Vanin, P. (2009). Does social capital reduce crime? *The journal of law and economics*, 52(1), 145-170. <https://www.journals.uchicago.edu/doi/full/10.1086/595698>
- Coffé, H., & Geys, B. (2006). Sociaal kapitaal in heterogene gemeenten. Een studie naar de relatie tussen een heterogene bevolkingssamenstelling en het sociaal kapitaal in Vlaamse gemeenten. *Tijdschrift voor Sociologie*, 27(1), 28-53.
- Coleman, J. (1988). Social Capital in the Creation of Human Capital. *American Journal of Sociology*, 94, 95-120. <http://www.jstor.org/stable/2780243>
- Deković, M., & Prinzie, P. (2008). Gezin en afwijkende ontwikkeling. *Handboek klinische ontwikkelingspsychologie*, 161–183. [https://doi.org/10.1007/978-90-313-6589-0\\_6](https://doi.org/10.1007/978-90-313-6589-0_6)
- Dupont, E. (2009). *Nationale gedragsmeting "rijden onder invloed van alcohol"* (Onderzoeksrapport nr. D/2009/0779/53). BIVV.

- European Transport Safety Council. (z.d.). *Zero tolerance could help prevent up to 5,000 alcohol-linked road deaths a year in the EU* (Rapport). <https://etsc.eu/zero-tolerance-could-help-prevent-up-to-5000-alcohol-linked-road-deaths-a-year-in-the-eu/>
- Furstenberg, F. F., & Hughes, M. E. (1995). Social Capital and Successful Development among At-Risk Youth. *Journal of Marriage and the Family*, 57(3), 580. <https://doi.org/10.2307/353914>
- Ginsburg, K. R., Durbin, D. R., Garcia-Espana, J. F., Kalicka, E. A., & Winston, F. K. (2009). Associations Between Parenting Styles and Teen Driving, Safety-Related Behaviors and Attitudes. *PEDIATRICS*, 124(4), 1040–1051. <https://doi.org/10.1542/peds.2008-3037>
- Grootaert, G., Narayan, D., Nyhan, J. V., & Woolcock, M. (2013). *Measuring Social Capital: An Integrated Questionnaire*. World Bank.
- Hardyns, W., & Pauwels, L. (2012). Collective efficacy, sociaal kapitaal en ‘fear of crime’. *Tijdschrift voor Criminologie*, 54(4), 304-319.
- Hartos, J. L., Eitel, P., Haynie, D. L., & Simons-Morton, B. G. (2000). Can I take the car? Relations among parenting practices and adolescent problem-driving practices. *Journal of Adolescent Research*, 15(3), 352-367. <https://doi.org/10.1177/0743558400153003>
- Hoffmann, J. P., & Dufur, M. J. (2018). Family Social Capital, Family Social Bonds, and Juvenile Delinquency. *American Behavioral Scientist*, 62(11), 1525–1544. <https://doi.org/10.1177/0002764218787020>
- Joosen, G. (2019). Glaasje op en met de fiets moet kunnen voor parlements lid Vincent Van Quickenborne (Open VLD). *VRT Nieuws*. <https://www.vrt.be/vrtnws/nl/2019/11/08/glaasje-op-en-met-fiets-rijden-moet-kunnen-voor-vincent-van-quic/>
- Lederman, D., Loayza, N., & Menéndez, A. (2002). Violent Crime: Does Social Capital Matter? *Economic Development and Cultural Change*, 50(3), 509–539. <https://doi.org/10.1086/342422>
- Lucidi, F., Girelli, L., Chirico, A., Alivernini, F., Cozzolino, M., Violani, C., & Mallia, L. (2019). Personality Traits and Attitudes Toward Traffic Safety Predict Risky Behavior Across Young, Adult, and Older Drivers. *Frontiers in Psychology*, 10(536), 1–11. <https://doi.org/10.3389/fpsyg.2019.00536>

- Lucidi, F., Mallia, L., Lazuras, L., & Violani, C. (2014). Personality and attitudes as predictors of risky driving among older drivers. *Accident Analysis & Prevention*, 72, 318–324. <https://doi.org/10.1016/j.aap.2014.07.022>
- Lyon, C., Vanlaar, W. G. M., Buttler, I., Robertson, R. D. & Woods-Fry, H. (2020). *Elderly Road Users* (ESRA2 Thematic report Nr. 8). Traffic Injury Research Foundation.
- Meesmann, U., Vanhoe, S., & Opendakker, E. (2017). *Themadossier Verkeersveiligheid nr. 13. Alcohol*. Vias institute – Kenniscentrum Verkeersveiligheid.
- Moreau, N., Martensen, H., & Daniels, S. (2020). *Verlaging van de wettelijke alcohollimiet in België? Mogelijke effecten op het aantal verkeersslachtoffers* (Rapport). Vias Institute – Kenniscentrum Verkeersveiligheid.
- Nagler, M.G. (2019). Social Capital and Traffic Safety. In N. J. Ward, B. Watson, & K. Fleming-Vogl (Eds.), *Traffic Safety Culture* (pp. 117-128). Emerald Publishing Limited.
- Nieuwkamp, R., & Schoeters, A. (2018). *Fietsers* (Themadossier Verkeersveiligheid nr. 2). Vias institute – Kenniscentrum Verkeersveiligheid.
- Organisation for Economic Co-operation and Development (OECD). (2006.) *Young Drivers: The Road to Safety*. OECD.
- Rolison, J. J., Regev, S., Moutari, S., & Feeney, A. (2018). What are the factors that contribute to road accidents? An assessment of law enforcement views, ordinary drivers' opinions, and road accident records. *Accident Analysis & Prevention*, 115, 11–24. <https://doi.org/10.1016/j.aap.2018.02.025>
- Savage, J., & Kanazawa, S. (2002). Social Capital, Crime, and Human Nature. *Journal of Contemporary Criminal Justice*, 18(2), 188–211. <https://doi.org/10.1177/1043986202018002005>
- Schoeters, A. (2018). *Kinderen* (Themadossier Verkeersveiligheid nr. 17). Vias institute – Kenniscentrum Verkeersveiligheid.
- Schoeters, A., & Carpentier, A. (2015). *Verkeersveiligheid van kinderen in Vlaanderen* (Rapport). Steunpunt Verkeersveiligheid & Vias institute – Kenniscentrum Verkeersveiligheid.
- Schoeters, A., Daniels, S., & Wahl, J. (2019). *België in Europees perspectief. Een systematische vergelijking van indicatoren voor verkeersveiligheid* (Rapport nr. 2018-R-20-NL). Vias Institute – Kenniscentrum Verkeersveiligheid.

- Shen, B., Qu, W., Ge, Y., Sun, X., & Zhang, K. (2018). The relationship between personalities and self-report positive driving behavior in a Chinese sample. *PLOS ONE*, *13*(1), 1–16. <https://doi.org/10.1371/journal.pone.0190746>
- Simons-Morton, B. G., & Hartos, J. L. (2003). How well do parents manage young driver crash risks? *Journal of Safety Research*, *34*(1), 91–97. [https://doi.org/10.1016/s0022-4375\(02\)00085-3](https://doi.org/10.1016/s0022-4375(02)00085-3)
- Simons Morton, B., Ouimet, M., & Catalano, R. (2008). Parenting and the Young Driver Problem. *American Journal of Preventive Medicine*, *35*(3), 294–303. <https://doi.org/10.1016/j.amepre.2008.06.018>
- Spijkerman, R., van den Eijnden, R. J., & Huiberts, A. (2008). Socioeconomic Differences in Alcohol-Specific Parenting Practices and Adolescents' Drinking Patterns. *European Addiction Research*, *14*(1), 26–37. <https://doi.org/10.1159/000110408>
- Stone, W. (2001). *Measuring social capital: Towards a Theoretically Informed Measurement Framework For Researching Social Capital in Family and Community Life* (Research paper 24). Australian Institute of Family Studies
- VAD. (2018). *Wat zegt de wet over alcohol en drugs in het verkeer?* VAD. <https://www.vad.be/artikels/detail/wat-zegt-de-wet-over-alcohol-en-drugs-in-het-verkeer>
- Van den Berghe W., Sgarra, V., Usami D. S., González-Hernández B., & Meesmann, U. (2020). *Public support for policy measures in road safety* (ESRA2 Thematic report Nr. 9). Vias institute – Kenniscentrum Verkeersveiligheid
- Van Zundert, R. M. P., Van Der Vorst, H., Vermulst, A. A., & Engels, R. C. M. E. (2006). Pathways to alcohol use among Dutch students in regular education and education for adolescents with behavioral problems: The role of parental alcohol use, general parenting practices, and alcohol-specific parenting practices. *Journal of Family Psychology*, *20*(3), 456-467. <https://doi.org/10.1037/0893-3200.20.3.456>
- VIAS Institute. (z.d.). *Vrouwen achter het stuur: minder boetes, minder ernstige ongevallen*. <https://www.vias.be/nl/newsroom/femmes-au-volant-moins-daccidents-moins-de-p-v>
- Windey, F. (2020). Geen nultolerantie voor alcohol in het verkeer, “terwijl alle experten het een stap vooruit vinden”. *VRT Nieuws*. <https://www.vrt.be/vrtnws/nl/2020/07/14/nultolerantie-in-het-verkeer/>

- Yang, K. (2007). Individual social capital and its measurement in social surveys. *Survey Research Methods*, 1(1), 19-27. <https://doi.org/10.18148/srm/2007.v1i1.48>
- Yang, J., Campo, S., Ramirez, M., Krapfl, J. R., Cheng, G., & Peek-Asa, C. (2013). Family communication patterns and teen drivers' attitudes toward driving safety. *Journal of Pediatric Health Care*, 27(5), 334-341.
- Zeringue, M. (2016). *Parenting Style and Adolescent Gender as Moderators of the Association between Parental Restrictions and Adolescents' Risky Driving*. University of New Orleans Theses and Dissertations.



## 9. Bijlagen

Bijlage A: Data Management Plan

### Law & Criminology DMP +

#### Admin Details

**Project Name:** De attitude omtrent een nultolerantiebeleid van alcohol in het verkeer: invloed van sociaal kapitaal en ouderlijke opvoeding

**Project Identifier:** 01706630

**Principal Investigator / Researcher:** Lotte De Canck

**Description:** The data was collected in order to carry out a master's thesis research into the opinion of the Flemish population on a zero tolerance policy for alcohol in traffic. The influence of various factors (age, social capital, parental education...) on this opinion will be tested.

**Institution:** Ghent University

#### Administrative Data

##### Date of first version

The data management plan was first completed on 16/04/2020.

##### Date of last update

The data management plan was last completed on 05/05/2020.

#### Data Collection

##### What data will you collect or create?

In the study, (personal) textual and numerical data (in questionnaires and spreadsheets) will be collected by means of an online survey via the Qualtrics software. The data was collected by in

an excel file ( raw data) and finally in IBM spss 27 (processed data). The study will generate approximately 1000KB. The data is suitable for this thesis research, but may be useful for research in the future. Only primary data was used for this research.

### **How will the data be collected or created?**

An excel file with raw data, as well as an spss data file with processed data, output file and syntax file with analysis, will be stored on an external H drive that is only available through the researcher's UGent account. These files will be saved in a folder named "Masterproof".

Before the official survey was sent out, it was first tested with acquaintances of the researcher to avoid ambiguities and errors. The quality of the data was only checked after the survey was closed. The data that were not usable, were deleted in the spss file, but remained in the excel file.

### **Data Documentation and Metadata**

#### **How will you document the data?**

The documentation at the study level can be found in the final master's thesis. The documentation to understand the data is kept in the data file of spss under "labels" and in a codebook. Metadata will be captured in the excel file with raw data.

### **Ethical and Legal Issues**

#### **How will you manage any ethics and confidentiality issues?**

I will be collecting personal data as part of my research. At the beginning of the online survey, each respondent was asked to give informed consent to the collection of personal data that would not be available to third parties. The data are stored on secure servers of Ghent University and on the researcher's personal computer which is locked with a personal password.

Furthermore, the principles of confidentiality and integrity were taken into account for this research, the objective of the research was clearly defined and only data necessary for the research itself were collected. The risk of harm to respondents in this study is extremely low as

it takes a lot of work to identify someone from the data collected. Participants were informed of the possibility of discontinuing the survey if they wished to do so, and participation in the study was emphasized as being voluntary.

This study did not require additional official approval from the Ethical Committee of the Faculty of Law & Criminology as it did not involve working with vulnerable groups, examining delicate subjects or collecting sensitive data.

### **How will you manage intellectual property rights issues?**

The research data in this study are protected by the intellectual property rights of the researcher. The ownership of the rights is part of an agreement with Ghent University.

### **Data Storage and Backup during Research**

#### **How will you store and backup data during research?**

The storage of data from this research is mainly done on an H drive, which the researcher has access to via the UGent account. These data are stored as a back-up on the researcher's personal computer. Furthermore, the raw data set remains available on a secure server of UGent.

#### **How will you ensure that stored data are secure?**

Data stored on the H drive is only available to the researcher as it is protected by login details for a UGent account. These data are stored as a back-up on the researcher's personal computer are protected by a personal password.

Furthermore, the raw data set remains available for 5 years on a secure server of UGent that is only accessible to the research team.

### **Data Selection and Preservation after Research**

#### **Which data should be retained for preservation and/or sharing?**

The collected data will be stored on servers of Ghent University for five years. After this, the data will be destroyed. The researcher will keep the data as long as it is necessary for the research and until the goals have been reached (no longer than 2 years).

### **What is the long-term preservation plan for the selected datasets?**

There is no long-term preservation plan for the selected dataset.

## **Data Sharing**

### **Are any restrictions on data sharing required?**

Data in current study is anonymous. After complete anonymisation, data sharing would be permitted; moreover, all participants have agreed to the data being processed anonymously.

### **How will you share data selected for sharing?**

Anonymised and processed data will be made publicly available in the form of a thesis. Unless the University or third parties want to use the collected data for further research, the raw data will not be made available to others.

## **Responsibilities and Resources**

### **Who will be responsible for data management?**

Lotte De Canck and University of Ghent will be responsible for data management.

### **Will you need additional resources to implement your DMP?**

There are no additional resources needed for implementing this DMP.

## **GDPR Record**

### **Collection and processing of personal data**

**1. Are you collecting or processing personal data?**

- Yes

**2. In what format are you collecting or processing the personal data?**

- Digital

**3. Are you collecting or processing primary personal data and/or secondary personal data?**

- Primary personal data

**4. If you are processing secondary personal data, will you inform the persons whose personal data are being processed or have they already been informed?**

**5. If no, explain why it is impossible or why it would take a disproportionate effort to inform the persons whose personal data are being processed.**

**6. How will the personal data be processed?**

- Raw personal data, i.e. non-pseudonymised or non-anonymised (explain below)

Personal data such as age, gender, marital status... will be used in the data analysis. When processing the results in the thesis, all data will be anonymous.

**7. If you are going to process personal data in a pseudonymised form, describe the method of pseudonymisation, where you will keep the key, and who has access to it.**

### **Categories of personal data & data subjects**

**8. Are you collecting/processing any of the following special categories of data?**

- Data revealing racial or ethnic origin, political opinions, religious or philosophical beliefs, or trade union memberships

**9. Which other categories of personal data are you collecting/processing?**

- Identification data (names, titles, addresses, phone numbers, passport numbers, IP addresses, cookies, electronic location data (GPS, mobile phone)...) )
- Personal characteristics (age, gender, date of birth, marital status, nationality...)
- Leisure activities and interests (hobbies, sports...)
- Lifestyle habits
- Household composition; family membership
- Home characteristics

**10. Whose personal data are you collecting/processing?**

- Other vulnerable persons (e.g. pregnant women, elderly persons, people with mental disorders, asylum seekers, disabled persons, ethnic minorities, sick people or patients)
- Others (please specify below)

General Flemish population from the age of 18.

**11. Will your research be seriously hampered if the persons whose personal data are being collected/processed exercise their right to access, to rectification, to restriction of processing, to be forgotten, to data portability and/or to object?**

- No

**12. If yes, please justify the need to deviate from one or more of the rights mentioned in question 11. A justification is required for each deviation.**

**Purpose(s) of the processing**

**13. What is/are the purpose(s) of the personal data processing?**

The processing of personal data in this social study has scientific research purposes only.

**14. What is the legal ground for the processing? If the data are being processed for multiple purposes, you must describe the legal ground for each purpose.**

- The research will be performed in the public interest, which means that it will lead to an increase of knowledge and insight to the direct or indirect benefit of society.
- The individuals participating in the research have freely given their explicit consent for the processing of their personal data for one or more specific purposes.

**15. If you are processing special categories of personal data (see question 8), on which exception is this based?**

- The data subject has given his or her explicit consent.

**GDPR responsibility**

**16. Which institution(s) is/are involved in the research?**

- Ghent University

**17. Is there another university, hospital, research institute or partner involved in the research (besides Ghent University and/or Ghent University Hospital)?**

- No

**18. Please specify who determines the purposes ('why') and the means ('how') of the research.**

- This is determined within Ghent University: UGent is the data controller.

**Data transfers & categories of recipients**

**19. Are you disclosing/sharing/transferring personal data beyond your project team, either with recipients in UGent or UZ Gent, or with external recipients during or after your research?**

- No

**20. If yes, to or with which categories of recipients are the personal data being disclosed/shared/transferred?**

**21. If yes, where are the personal data being disclosed/shared/transferred to?**

**22. What is/are the purpose(s) of the data transfer?**

**23. What is the legal ground for the data transfer? If there will be multiple data transfers, you need to indicate the legal ground for each data transfer.**

### **Retention period**

**24. What is the envisaged retention period for the different categories of personal data? Please motivate.**

The data is retained for five years after discontinuation or end of the project.

### **Risk analysis**

**25. To analyse the possible risks associated with the processing of personal data, please tick the boxes that apply to this research.**

- Special categories of personal data are processed in this research (see question 8).

- Personal data of children or other vulnerable persons are processed in this research (see question 10).

- Aspects concerning the data subject's performance at work, economic situation, health, personal preferences or interests, reliability or behavior, location or movements are evaluated or scored, profiled or predicted.



- The research involves the processing of non-pseudonymised personal data.

**26. Does the research constitute a probable high-risk processing? If you ticked two or more boxes in question 25, the answer is 'yes'.**

- Yes

## **Security measures**

**27. What technical and organisational security measures are in place to protect personal data?**

- I hereby confirm that I carry out my research in accordance with the guidelines on information security of UGent and/or UZ Gent.

**28. If you have motivated the need to deviate from one or more of the rights of the persons whose personal data you are collecting/processing in question 11 and 12, please describe which safeguards are put in place to protect their rights and freedoms.**

## Bijlage B: De online-enquête

Beste respondent

Bedankt voor uw interesse in dit masterproefonderzoek. Mijn naam is Lotte De Canck en ik ben masterstudente in de Criminologische Wetenschappen aan de UGent. Het doel van het onderzoek is om een beter zicht te krijgen op de attitude van de Vlaamse bevolking omtrent een nultolerantiebeleid van alcohol in het verkeer. Uw deelname aan dit onderzoek zal ongeveer 5-10 minuten in beslag nemen.

Alle gegevens zullen anoniem worden verwerkt en zijn niet beschikbaar voor derden. Gelieve de volgende vragen daarom zo eerlijk mogelijk in te vullen aub

Geïnformeerde toestemming:

- Ik heb de uitleg over deze enquête omtrent een nultolerantiebeleid van alcohol in het verkeer gelezen. Ik neem volledig vrijwillig deel aan dit onderzoek en ben ervan op de hoogte dat ik op elk moment kan en mag stoppen met mijn deelname. Bovendien ga ik akkoord met de anonieme verwerking van mijn gegevens.

### Demografische gegevens

Ik identificeer me als

- Man
- Vrouw
- Anders
- Zeg ik liever niet

Leeftijd:

...

Woonplaats

- West-Vlaanderen
- Oost-Vlaanderen
- Antwerpen
- Limburg
- Vlaams-Brabant
- Brussels Hoofdstedelijk Gewest
- Anders

### Ervaring in het verkeer

Volgende vragen zullen peilen naar uw ervaring in het verkeer. Met een nultolerantie wordt een bloedalcoholgehalte (BAG) van maximum 0,2 g/l bedoeld zodat het nog mogelijk is om enkele likeurpralinen te consumeren, maar geen alcoholconsumptie genuttigd kan worden voor het besturen van een voertuig.

Ben je in het bezit van een rijbewijs B (auto)?

- Ja
- Neen
- Een voorlopig rijbewijs

Aantal jaren rijervaring? ....

Hoe vaak heb je het afgelopen jaar met de auto gereden? → **enkel mensen met een (voorlopig) rijbewijs krijgen deze vraag**

- Elke dag
- Minstens 4 keer per week
- 1-3 dagen per week
- Een paar dagen per maand
- Een paar dagen per jaar
- Nooit

Hoe vaak heb je het afgelopen jaar een kind (< 18 jaar) vervoerd met de auto? → **enkel mensen met een (voorlopig) rijbewijs krijgen deze vraag**

- Elke dag
- Minstens 4 keer per week
- 1-3 dagen per week
- Een paar dagen per maand
- Een paar dagen per jaar
- Nooit

Hoe vaak heb je het afgelopen jaar met de fiets gereden?

- Elke dag
- Minstens 4 keer per week
- 1-3 dagen per week
- Een paar dagen per maand
- Een paar dagen per jaar
- Nooit

Hoe veilig voelt u zich tegenwoordig in het verkeer?

- Zeer veilig
- Redelijk veilig
- Niet echt veilig
- Helemaal niet veilig

Hoe veilig voelt u zich tegenwoordig bij het besturen van uw auto? → **enkel mensen met een (voorlopig) rijbewijs krijgen deze vraag**

- Zeer veilig
- Redelijk veilig
- Niet echt veilig
- Helemaal niet veilig

Hoe veilig voelt u zich tegenwoordig bij het besturen van uw fiets?

- Zeer veilig
- Redelijk veilig
- Niet echt veilig
- Helemaal niet veilig

Volgende statements peilen naar de mate waarin u of dichte omstaanders **betrokken** bent/zijn geraakt in een **verkeersongeval**. Duid aan wat van toepassing is op jou. Meerdere antwoorden zijn mogelijk.

- Iemand in mijn dichte omgeving** is ooit betrokken geraakt bij een verkeersongeval met gewonden
- Ik ben zelf** betrokken geraakt als **bestuurder van een motorvoertuig** bij een verkeersongeval met gewonden
- Ik ben zelf** betrokken geraakt als **fietser** bij een verkeersongeval met gewonden
- Ik ben nooit of ken niemand** die ooit betrokken geraakt is bij een verkeersongeval met gewonden

Gelieve aan te geven in welke mate u voor- of tegenstander bent dat deze maatregelen verplicht zouden worden

	1 Volledig tegen	2 Eerder tegen	3 Neutraal	4 Eerder voor	5 Volledig voor
1. Nultolerantie voor het rijden onder invloed van alcohol voor <b>alle bestuurders van voertuigen</b> (auto's, vrachtwagens, motorrijders, fietsers, ...).	1	2	3	4	5
2. Nultolerantie voor het rijden onder invloed van alcohol voor <b>autobestuurders</b>	1	2	3	4	5
3. Nultolerantie voor het rijden onder invloed van alcohol voor <b>fietsers</b>	1	2	3	4	5
4. Een <b>alcoholslot</b> op elke wagen, zodat men pas de auto kan starten wanneer men max 0,2‰ BAG blaast	1	2	3	4	5

### Ouderlijke opvoeding

In welk soort gezin ben je opgegroeid?

- **Enig kind** met **twee ouders** of ouderfiguren
- **Enig kind** met **twee gescheiden ouders** of ouderfiguren
- **Enig kind** met **één ouder** of ouderfiguur
- Kind met **broer(s)/zus(sen)** met **twee ouders** of ouderfiguren
- Kind met (half/stief/...)broer(s)/zus(sen) met twee **gescheiden ouders** of ouderfiguren
- Kind met (half/stief/...)broer(s)/zus(sen) met **één ouder** of ouderfiguur
- Ander: ...

**Gelieve aan te duiden in welke mate u akkoord bent met volgende stellingen over uw ouderlijke opvoeding**

<b>1</b>	<b>2</b>	<b>3</b>	<b>4</b>	<b>5</b>
<b>Helemaal niet akkoord</b>	<b>Niet akkoord</b>	<b>Neutraal</b>	<b>Akkoord</b>	<b>Helemaal akkoord</b>

- |  |   |   |   |   |   |
|--|---|---|---|---|---|
| 1. Mijn ouders gaven me hulp en ondersteuning wanneer ik die nodig had                 | 1 | 2 | 3 | 4 | 5 |
| 2. In mijn gezin waren er duidelijke regels over wat ik wel en niet kon doen           | 1 | 2 | 3 | 4 | 5 |
| 3. Mijn ouders wisten op elk moment waar ik was als ik niet op school of thuis was     | 1 | 2 | 3 | 4 | 5 |
| 4. Mijn ouders wouden weten met wie ik was als ik niet op school zat en niet thuis was | 1 | 2 | 3 | 4 | 5 |

**Gelieve aan te duiden in welke mate volgende stellingen bij u van toepassing zijn**

<b>1</b>	<b>2</b>	<b>3</b>	<b>4</b>	<b>5</b>	<b>6</b>
<b>Nooit</b>	<b>Bijna nooit</b>	<b>Soms</b>	<b>Vaak</b>	<b>Meestal</b>	<b>Weet ik niet</b>

- |   |   |   |   |   |   |   |
|---|---|---|---|---|---|---|
| 1. Mijn ouders dronken in mijn bijzijn alcohol  | 1 | 2 | 3 | 4 | 5 | 6 |
| 2. Mijn ouders hebben gereden met de auto onder invloed van alcohol                         | 1 | 2 | 3 | 4 | 5 | 6 |
| 3. Mijn ouders hebben gereden met de fiets onder invloed van alcohol                        | 1 | 2 | 3 | 4 | 5 | 6 |
| 4. Mijn ouders spraken met mij over het thema rijden met de auto onder invloed van alcohol  | 1 | 2 | 3 | 4 | 5 | 6 |
| 5. Mijn ouders spraken met mij over het thema rijden met de fiets onder invloed van alcohol | 1 | 2 | 3 | 4 | 5 | 6 |

## Sociaal kapitaal

Wat is uw huidige burgerlijke staat?

- In een relatie
- Getrouwd
- Wettelijk samenwonend
- Feitelijk samenwonend
- Weduwe
- Gescheiden
- Alleenstaand

Heeft u kinderen?

- Ja
- Neen

Indien ja:

Hoeveel kinderen wonen nog in uw huishouden? ...

Hoeveel kinderen wonen buiten uw huishouden? ...

Bent u actief lid van één of meerdere verenigingen, dat wil zeggen dat u het **voorbije jaar actief** aan activiteiten heeft deelgenomen van clubs, organisaties of verenigingen van welke aard dan ook?

Meerdere antwoorden zijn mogelijk.

- Een vereniging die mensen groepeert die anderen (gehandicapten, bejaarden, kansarmen...) helpen
- Een jeugdbeweging, jeugdvereniging of jeugdclub
- Een milieu of natuurvereniging
- Een cultuurvereniging (toneel, muziek, literatuur...)
- Een sportvereniging
- Een politieke vereniging of partij
- Een religieuze of kerkelijke vereniging
- Een wijk of buurtcomité
- Een oudercomité (in school, jeugdbeweging...)
- Nog een andere vereniging
- Geen van bovenstaande

**Volgende vragen peilen naar de mate u in contact staat met familie, vrienden en kennissen**

	<b>1</b>	<b>2</b>	<b>3</b>	<b>4</b>	<b>5</b>	<b>6</b>
	<b>Nooit</b>	<b>Zelden</b>	<b>Ongeveer eenmaal per maand</b>	<b>Ongeveer een keer per week</b>	<b>Meerdere keren per week</b>	<b>Dagelijks</b>
1. Hoe dikwijls heeft u een praatje met de burens?					1	2 3 4 5 6
2. Hoe dikwijls gaat u of krijgt u bezoek van familie?					1	2 3 4 5 6
3. Hoe dikwijls heeft u persoonlijk contact met vrienden of kennissen?					1	2 3 4 5 6
4. Hoe vaak doet u activiteiten buitenshuis met anderen?					1	2 3 4 5 6

Welk van de volgende opties past bij uw situatie?

- Ik ken de meeste mensen in mijn buurt
- Ik ken veel mensen in mijn buurt
- Ik ken een paar mensen in mijn buurt, maar de meeste zijn vreemden
- Ik ken niemand in mijn buurt

Welke situatie is van toepassing op uw buurt? Meerdere opties zijn mogelijk.

- Mensen in mijn buurt zijn bereid elkaar te helpen
- Ik woon in een hechte buurt
- Mensen in mijn buurt zijn te vertrouwen
- Ik woon niet in een hechte buurt
- Mensen in mijn buurt kunnen over het algemeen niet met elkaar overweg

Behoort u tot een geloofsgemeenschap?

- JA
- NEE



Hoe vaak gaat u naar religieuze diensten (huwelijken, begrafenissen, doopfeesten niet meegerekend)?

- Meer dan 1 keer per week
- 1 keer per week
- 1 keer per maand
- Alleen op specifieke feestdagen
- 1 keer per jaar
- Minder vaak
- Bijna nooit
- Nooit

Heeft u de afgelopen 12 maanden een of meer van volgende activiteiten vrijwillig (zonder enige vergoeding) gedaan? Voeg **geen dingen** toe die u **voor naaste familieleden** heeft gedaan. Meerdere antwoorden zijn mogelijk.

- Een oudere of zieke persoon bezocht
- Boodschappen gedaan voor iemand anders
- Gazon maaien, schoonmaken of andere routineklussen
- Een of andere vorm van huis- of autoreparatie
- Babysitten of oppassen
- Voor een huisdier zorgen
- Advies geven of helpen met formulieren invullen
- Iemand vervoeren of begeleiden (bijvoorbeeld naar het ziekenhuis of een uitstapje)
- Verbeteren van het milieu door zwerfvuil op te rapen of het voetpad te vegen
- Ander

Heeft u het afgelopen jaar **buren of vrienden geholpen** met een of meer van volgende activiteiten? Meerdere antwoorden zijn mogelijk.

- Luisteren naar hun problemen
- Geholpen met klusjes
- Huishoudelijke apparaten uitgeleend
- Op het huis gelet toen ze weg waren
- Geholpen met boodschappen
- Gezorgd voor een lid van het gezin (kinderen of volwassenen)
- Geld geleend
- Anders (geef toelichting)
- Er was geen hulp nodig
- Geen van bovenstaande

**In welke mate vertrouwt u volgende personen?**

	<b>1</b> Helemaal niet	<b>2</b> Eerder niet	<b>3</b> Eerder wel	<b>4</b> Volledig
1. Uw familie			1 2 3 4	
2. Uw vrienden			1 2 3 4	
3. Mensen dat je voor het eerst ontmoet			1 2 3 4	
4. Mensen met een andere geloofsovertuiging			1 2 3 4	
5. Mensen met een andere nationaliteit			1 2 3 4	

**In hoeverre heb je er vertrouwen in dat de volgende personen hun verantwoordelijkheid opnemen in het verkeer?**

	<b>1</b> Helemaal niet	<b>2</b> Eerder niet	<b>3</b> Tot op zekere hoogte	<b>4</b> Eerder wel	<b>5</b> Heel veel
1. Jouw familie			1 2 3 4 5		
2. Jouw vrienden			1 2 3 4 5		
3. Belgen in het algemeen			1 2 3 4 5		

Ben je het ermee eens dat de meeste mensen te vertrouwen zijn?

- Volledig
- Een beetje
- Niet echt
- Helemaal niet

Opmerkingen of aanvullingen

...

Hartelijk bedankt voor uw deelname aan dit onderzoek!

Indien u nog verdere vragen of opmerkingen heeft, kan u mij altijd contacteren via [lotte.decanck@ugent.be](mailto:lotte.decanck@ugent.be)

U heeft de vragenlijst met succes ingevuld

Heeft u na het invullen van deze enquête nog vragen of opmerkingen? Neem dan gerust contact op door te mailen naar [Lotte.decanck@ugent.be](mailto:Lotte.decanck@ugent.be).

Hartelijk dank voor uw bijdrage aan dit onderzoek!

Lotte