

Universiteit Antwerpen  
Faculteit Politieke en Sociale Wetenschappen  
Academiejaar 2012-2013

## **MASTERPROEF**

**Waarom Jongeren soms dieper in het glas kijken dan in de zijspiegel**  
*Rijden onder invloed van alcohol bij Vlaamse jongeren, bekeken vanuit The Theory of  
Planned Behavior en het Prototype/Willingness model*

**Nathalie De Ceukeleer**

Master in de Communicatiewetenschappen - Afstudeerrichting: *Strategische communicatie*

**Promotor:** Prof. Dr. M. Walrave

**Medebeoordelaar:** W. Heirman



## Inhoud

Abstract .....	3
Sleutelwoorden .....	3
Aantal woorden.....	3
Dankwoord .....	4
1 Inleiding .....	5
2 Theoretisch kader.....	7
2.1 Rijden onder invloed van alcohol.....	7
2.2 Jongeren en rijden onder invloed van alcohol .....	8
2.3 Gendersverschillen .....	10
2.4 Theory of planned behavior.....	11
2.5 Uitbreiding van TPB.....	12
2.5.1 Prototype/willingness model.....	13
2.5.2 Invulnerability to danger .....	14
2.5.3 Morele normen .....	15
2.5.4 Rijgedrag .....	16
2.6 Bob campagne .....	16
3 Methode .....	19
3.1 Algemene variabelen .....	21
3.2 TPB variabelen en gedrag.....	22
3.2.1 Intentie.....	22
3.2.2 Attitude.....	23
3.2.3 Subjectieve norm.....	23
3.2.4 PBC .....	23
3.2.5 Morele normen en invulnerability to danger.....	24
3.3 PWM variabelen .....	25
3.3.1 Prototype evaluation.....	25
3.3.2 Prototype similarity .....	26
3.3.3 Behavioral willingness .....	26
3.4 Bob campagne .....	27
3.4.1 (Spontane) herinnering en herkenning .....	27
3.4.2 Attitude t.a.v. Bob campagne .....	27
3.4.3 Bob gedrag .....	27

4	Resultaten.....	29
4.1	Demografische variabelen .....	29
4.2	Gender .....	29
4.3	TPB.....	30
4.4	PWM.....	30
4.5	Invulnerability to danger .....	31
4.6	Morele normen .....	31
4.7	Rijervaring .....	32
4.8	Bob campagne .....	32
5	Discussie .....	34
5.1	Centrale onderzoeksvraag.....	34
5.1.1	Gender .....	34
5.1.2	TPB.....	34
5.1.3	PWM .....	35
5.1.4	Invulnerability to danger .....	35
5.1.5	Morele normen .....	36
5.1.6	Rijervaring.....	36
5.1.7	Conclusie onderzoeksvraag.....	36
5.2	Deelvraag Bob campagne.....	36
5.3	Beperkingen.....	37
6	Conclusie.....	39
7	Bibliografie .....	40
8	Bijlage: vragenlijst.....	42

## **Abstract**

Wereldwijd zijn verkeersongevallen een van de belangrijkste doodsoorzaken. Het risico op een verkeersongeval stijgt significant wanneer men onder invloed van alcohol is. Voor jonge bestuurders is dit risico nog groter dan voor oudere . Daarom zijn we met dit onderzoek dieper ingegaan op de factoren die Vlaamse jongvolwassenen motiveren om te rijden onder invloed van alcohol. Deze motivatie werd achterhaald aan de hand van een uitgebreide versie van de Theory of Planned Behavior. Door middel van een online survey werden 716 respondenten tussen 18 en 25 jaar in Vlaanderen bereikt. De analyse toonde aan dat de TPB-variabelen een goede voorspeller van dit gedrag zijn. Daarnaast bleken ook de variabelen van het Prototype/Willingness Model, net als morele normen en de kwetsbaarheid voor gevaar een belangrijke rol te spelen. In toekomstige voorlichtingscampagnes zal de grootste effectiviteit bereikt worden wanneer men zich richt op de sterkste voorspeller van dit gedrag: PBC, prototype similarity en de kwetsbaarheid voor gevaar. Uit de tweede, kleinere, onderzoeksvraag omtrent de Bob campagnes en 'Bob zijn' is gebleken dat kennis en attitude van de Bob campagne niet significant gerelateerd zijn aan attitude ten opzichte van rijden onder invloed. Uit het onderzoek is ook gebleken dat er geen verband bestaat tussen jongeren die zelf BOB waren tijdens de vorige kerst- en eindejaarsperiode en de attitude, subjectieve norm en PBC ten aanzien van rijden onder invloed van alcohol.

**Sleutelwoorden:** Rijden onder invloed van alcohol, Theory of Planned Behavior, Prototype/Willingness Model, Jongeren, Vlaanderen, Bob campagne, online survey

**Aantal woorden:** 11 543 woorden

## **Dankwoord**

Allereerst wil ik mijn promotor, Prof. Dr. Walrave, bedanken voor de uitstekende begeleiding dit jaar met mijn masterproef. Geen vraag was ooit teveel. Zelfs in de drukste periodes werd ik geholpen met de glimlach.

Daarnaast wil ik ook het BIVV bedanken voor de fijne samenwerking. Met behulp van onze contactpersonen heb ik boeiende informatie mogen ontvangen en werd ik steeds zo goed mogelijk verder geholpen. Uiteraard wil ik hen ook bedanken voor de prachtige prijzen die zij ter beschikking hebben gesteld voor mijn vragenlijst en de promotie die zij hiervoor hebben gevoerd op hun Facebookpagina.

Tot slot wil ik ook mijn vrienden en familie bedanken voor de aanmoediging en steun. Zij blijven steeds in me geloven, ook als ik het zelf niet doe. Sommigen van hen hebben me niet alleen uitleg en tips gegeven, maar boden me ook een luisterend oor. Dit laatste was minstens even belangrijk voor me. Ik ben dan ook dankbaar dat zij altijd voor mij klaarstaan.

# 1 Inleiding

Verkeersongevallen zijn nog steeds een brandend actueel thema waar men vrijwel dagelijks mee geconfronteerd wordt via diverse kanalen. Dit is op zich niet verwonderlijk, aangezien verkeersongevallen wereldwijd een van de grootste doodsoorzaken zijn. Jaarlijks laten immers bijna 1.2 miljoen mensen het leven in een dergelijk ongeval (WHO, 2007). In België zijn verkeersongevallen elk jaar goed voor 850 verkeersdoden (<http://www.goforzero.be/nl>). Het aantal verkeersdoden naar beneden halen is dan ook een belangrijk agendapunt. De gevolgen van verkeersongevallen zijn bovendien groter dan op het eerste zicht blijkt. Niet alleen hebben ze een verschrikkelijke impact op het leven van de naasten van de betrokkene; ook de economie en de gezondheidszorg van elk land dragen er de gevolgen van (WHO, 2007).

Verkeersongevallen zijn meestal het gevolg van de interactie tussen twee of meer variabelen. Alcoholgebruik is hierbij een variabele die vaak als oorzaak van verkeersongevallen wordt aangeduid (Vingilis & Salutin, 1980). Ook door bestuurders zelf, die het hoog op de lijst plaatsen, vlak na te snel rijden (BIVV, 2009). Dit is niet verwonderlijk gezien het risico op verkeersongevallen significant stijgt wanneer men onder invloed van alcohol rijdt (WHO, 2007). Het risico stijgt niet enkel voor de bestuurder, rijden onder invloed van alcohol brengt ook voetgangers en andere weggebruikers in gevaar (Dhami, Mandel & Garcia-Retamero, 2011).

Ondanks het risico dat alcoholgebruik in combinatie met rijden met zich meebrengt, stelt men wereldwijd vast dat velen zich toch aan dit gedrag schuldig maken (Vingilis & Salutin, 1980; Cameron 1982; Rivis, Abraham & Snook, 2011). Nochtans lijken de meeste mensen zich volgens het BIVV (2009) dus wel bewust te zijn van deze risico's. Er bestaat dus duidelijk een paradox, waardoor het des te belangrijker wordt om te achterhalen wat mensen drijft om te rijden onder invloed van alcohol ondanks het feit dat ze zich bewust zijn van de gevaren die daaraan verbonden zijn. Om effectieve maatregelen en interventies hieromtrent te kunnen implementeren is het nodig om eerst kennis te vergaren over de psychologische mechanismen die aan de basis liggen van de motivatie van bestuurders om (niet) te rijden onder invloed van alcohol (Moan & Rise, 2011). Dit brengt ons tot het doel van deze studie: het achterhalen van de factoren die jongvolwassenen in Vlaanderen motiveren, aan de hand van de Theory of Planned Behavior (TPB) en het Prototype/Willingness model (PWM), om te rijden onder invloed van alcohol.

In deze masterproef zal eerst het theoretisch kader aan bod komen waarin we een overzicht van voorgaand onderzoek omtrent dit fenomeen trachten te creëren. Daarbij proberen we eerst een beeld te geven van het fenomeen rijden onder invloed van alcohol op zich. Daarbij zal worden aangehaald waarom dit wereldwijd als een groot probleem wordt ervaren en de ernstige gevolgen van dit gedrag. Daarop volgend zal dieper worden ingegaan op de centrale rol die jongeren spelen in deze problematiek en de reden waarom er in deze masterproef wel zal worden gefocust op genderverschillen. Het laatste deel van het theoretisch kader zal focussen op de theorieën die worden gebruikt, de TPB en het PWM, samen met de uitbreidingen die we zelf zullen toevoegen. Na het theoretisch kader komt het deel aan bod waarin we de methode bespreken, gevolgd door de resultaten van het onderzoek. We sluiten af met de discussie en de conclusie. Met de kennis die we uit het onderzoek vergaard hebben zullen er in dit laatste deel aanbevelingen worden geformuleerd die men in acht kan nemen bij de ontwikkeling van nieuwe voorlichtingscampagnes omtrent rijden onder invloed van alcohol bij jongeren.

## **2 Theoretisch kader**

### **2.1 Rijden onder invloed van alcohol**

Zoals eerder vermeld zorgt de consumptie van alcohol in combinatie met het besturen van een voertuig voor een hoger risico op verkeersongevallen. Dit risico is niet voor elk land hetzelfde en er blijkt ook een significant verschil tussen hoge en lage inkomens te bestaan. Toch bleek uit een studie van de World Health Organisation (2007) dat bij ongeveer 20% van de dodelijk gewonde bestuurders, de concentratie alcohol in het bloed (BAC) de legale limiet oversteeg.

Alcohol verhoogt het risico op een ongeval omwille van verschillende effecten die een negatieve invloed hebben op de lichamelijke reacties. Deze effecten omvatten onder andere een aantasting van het vermogen om een goed oordeel te vellen, een verhoogde reactietijd, verlaagde waakzaamheid, verlaagde bloeddruk en een vermindering van het scherpzicht. Alcohol heeft daarnaast ook verdovende eigenschappen. Zelfs een lage concentratie volstaat om het risico te verhogen (WHO, 2007). De ongevallen die het gevolg zijn van rijden onder invloed van alcohol worden gekenmerkt door bepaalde elementen. Er is een hoger aantal van dergelijke ongevallen merkbaar tijdens het weekend en 's nachts (WHO, 2007). Wanneer we meer specifiek naar België kijken, zijn vooral jonge bestuurders betrokken bij weekendongevallen. Vooral jonge mannen blijken oververtegenwoordigd te zijn bij dodelijke ongevallen tijdens weekendnachten (<http://www.goforzero.be/nl>). Vaak gaan deze ongevallen als gevolg van alcohol bovendien ook gepaard met ernstige verwondingen. Tot slot worden dergelijke ongevallen vaak veroorzaakt door voertuigen die van de weg geraken, meestal in combinatie met een hoge snelheid (WHO, 2007).

De verhoogde kans op een verkeersongeval als gevolg van alcoholconsumptie is de meeste mensen echter niet onbekend. Dit is gebleken uit een attitudemeting bij Belgische bestuurders over de verkeersveiligheid door het BIVV (2009). Respondenten kregen de opdracht om een percentage toe te wijzen aan verschillende factoren naargelang de mate waarin deze factor volgens hen een oorzaak vormt van verkeersongevallen. Verrassend genoeg kwam rijden onder invloed van alcohol hier op de tweede plaats met 46.9% na hoge snelheid met 51%. Rijden onder invloed van alcohol wordt door de meesten ook beschouwd als afkeurenswaardig (Moan en Rise, 2011). Ondanks deze feiten wacht voorlichters een grote uitdaging wat betreft de ontwikkeling van educatieve, legale en andere maatregelen tegen dronken rijden. De pakkans die gepaard gaat met rijden onder invloed van alcohol is namelijk



uitermate klein, waardoor het moeilijk is om mensen echt bewust te maken van de gevaren (Vingilis & Salutin, 1980).

## **2.2 Jongeren en rijden onder invloed van alcohol**

Er zijn enige verschillen te vinden in de literatuur wat betreft de leeftijdsgroepen die het hoogste risico vormen op gebied van dronken rijden (Cameron, 1982; Marcil, Bergeron & Audet, 2001). Toch zijn de meeste studies het erover eens dat jonge bestuurders een centrale positie innemen in deze problematiek, en een groot aandeel vertegenwoordigen van de bestuurders betrokken bij een ongeval door dronken rijden (Cameron, 1982; Chan, Wu & Hung, 2010; Marcil et al, 2001; Vingilis & Salutin, 1980). Het relatieve risico om bij een ongeval betrokken te geraken als gevolg van alcoholconsumptie is groter voor jongeren dan oudere bestuurders. Dit risico stijgt wanneer de concentratie alcohol in het bloed stijgt (WHO, 2007).

De redenen hiervoor zijn zeer divers en omvatten naast het verhoogd risico om bij een ongeval betrokken te zijn ook de mindere rijervaring die jongeren hebben in vergelijking met oudere bestuurders. Jongeren vertonen ook een hogere mate van riskant rijgedrag (Jonah in Ravis et al, 2011). In vergelijking met oudere bestuurders zouden jongeren ook vaker onder invloed van alcohol rijden omdat ze het als veilig ervaren, zelfs bij aanwezigheid van hoge concentraties alcohol in het bloed. Het is mogelijk dat dit het gevolg is van een overschatting van de eigen capaciteiten bij rijden onder invloed doordat men vaak al op jonge leeftijd in aanraking komt met het fenomeen van dronken rijden (Chan et al, 2010). Jongeren die ondanks de risico's van rijden onder invloed toch vertrouwen op hun eigen capaciteiten nemen dus bewust risico's. De mate waarin jongeren risico's nemen kan ook volgens Arnett (Arnett in Zwarun et al, 2006) gelinkt worden aan dronken rijden. Hij stelt namelijk dat een hogere mate van risicovol gedrag bij jongeren onder andere leidt tot meer dronken rijden. Deze jongeren zullen ook meer geneigd zijn om de mate waarin de vriendengroep rijdt onder invloed van alcohol te overschatten. Jongeren die zich in een situatie bevinden waar wordt gedronken, bijvoorbeeld bij het uitgaan, bevinden zich op dergelijke momenten ook meestal in de aanwezigheid van peers (Lange et al, 2006). Volgens Labouvie en Pinsky (2001) is het echter niet zo dat jongeren in situaties waar ze de mogelijkheid hebben om dronken te rijden, ook steeds voor dit risicogedrag zullen kiezen. Ze zullen volgens de onderzoekers eerder afwisselen en steeds opnieuw een afweging maken, tussen veiligere opties en diegene met het hogere risico.

Uit de studie van Parker et al (1992) naar de attitudes en intenties van Britse bestuurders in verband met vier verschillende verkeersovertredingen, waaronder rijden onder invloed, kwamen ook enkele interessante bevindingen betreffende jonge bestuurders in vergelijking met oudere chauffeurs naar boven. Dit onderzoek werd tevens uitgevoerd vanuit het perspectief van TPB. In vergelijking met oudere bestuurders worden de gevolgen minder negatief ingeschat door jongere bestuurders. Dat kan er op wijzen dat ze meer vertrouwen hebben in de eigen rijvaardigheden, ondanks de risico's. De jongere bestuurders gaven ook aan minder sociale druk te voelen om deze overtredingen niet te begaan. De subjectieve norm zou daarom een minder sterk effect hebben voor deze bestuurders.

Wanneer men Amerikaanse universiteitsstudenten expliciet vroeg om de persoonlijke redenen op te noemen om te rijden onder invloed van alcohol, kwamen er drie prominent naar voren. De eerste reden, tevens ook de meest voorkomende, was dat men koste wat kost zijn/haar bestemming wil bereiken zelfs als dit betekent dat men onder invloed van alcohol moet rijden. Een tweede reden is dat de jongere binnen de groep met potentiële bestuurders zelf de laagste hoeveelheid alcohol op had of dat de andere bestuurders als te dronken om nog te kunnen rijden beschouwd werden. De derde meest voorkomende reden was dat men inschatte dat men niet zoveel alcohol geconsumeerd had. Naast deze redenen vroeg men de jongeren ook waarom ze ervoor zouden kiezen om niet onder invloed van alcohol te rijden. De meest voorkomende reden die deze jongeren aangaven was dat ze een andere manier van vervoer hadden gevonden om op hun bestemming te geraken. Daarnaast spelen ook de inschatting van de mate waarin men onder invloed van alcohol is een rol. Jongeren die schatten dat alcohol slechts weinig effect heeft, zullen zo meer geneigd zijn om te rijden onder invloed. Ook de mogelijkheid om de bestemming te voet te bereiken bleek een belangrijke rol te spelen (Kulick & Rosenberg, 2000).

De gedachte dat men onder invloed van alcohol toch voldoende controle heeft om nog te rijden wordt ook enigszins ingegeven door reclame. Er zijn namelijk weinig tot geen reclameboodschappen voor alcohol te vinden die mensen ertoe aanzetten om op een verantwoorde manier te drinken. In tegendeel, alcoholreclame stelt het consumeren van alcohol voor op een positieve, leuke manier die het verbruik ervan aantrekkelijk maakt voor jongeren. Alcoholreclame kan dus bijdragen aan het idee dat, ondanks de risico's die eraan verbonden zijn, het toch waard is om alcohol te consumeren (Zwarun, Linz, Metzger & Kunkel, 2006). Dit kan op zijn beurt dan weer een mogelijke invloed hebben op het fenomeen

van rijden onder invloed van alcohol bij jongeren, waarbij jongeren misschien de risico's van dit gedrag zullen onderschatten.

Gezien de diversiteit aan redenen die aan de basis kunnen liggen van de beslissing om te rijden onder invloed van alcohol bij jongeren, lijkt het nuttig om te kijken naar de psychologische factoren. Aan de hand van deze masterproef willen we te weten komen: wat jongeren motiveert, wat de intentie van jongeren verhoogt om zich te wagen aan dit riskante gedrag, ook al is men vaak bewust van de risico's die hiermee gepaard gaan? Dit brengt ons tot het formuleren van de centrale onderzoeksvraag voor deze masterproef:

*RQ: Welke factoren zetten Vlaamse jongeren ertoe aan om te rijden onder invloed van alcohol?*

### **2.3 Gendersverschillen**

In deze studie zal niet enkel worden gefocust op de factoren die van jongeren een kwetsbaardere groep maken voor dronken rijden. We willen daarnaast ook kijken of er een verschil bestaat in intentie en gedrag in termen van geslacht. De meeste studies over dronken rijden, al dan niet bij jongeren, leggen de focus namelijk enkel op mannelijke bestuurders. Dit is niet verwonderlijk, aangezien mannelijke bestuurders meer geneigd zijn om te rijden onder invloed van alcohol dan dit bij vrouwen het geval is (Chan et al, 2010; Marcil et al, 2001; Moan et al, 2011; Ravis et al, 2011). In deze masterproef willen we hier toch enige verandering in brengen door bewust te focussen op zowel mannen als vrouwen. Het is niet mogelijk om een rechtstreeks verband met intentie te bestuderen, omdat dit verband indirect is. Daarom bekijken we de verschillen tussen mannen en vrouwen wat betreft attitude, subjectieve norm en PBC. De drie hypothesen zijn:

*H1a: Mannen hebben een positievere attitude t.a.v. rijden onder invloed van alcohol dan vrouwen.*

*H1b: Mannen zijn meer onderhevig aan sociale druk om te rijden onder invloed van alcohol dan vrouwen.*

*H1c: Mannen hebben een hogere gepercipieerde gedragscontrole om te rijden onder invloed van alcohol dan vrouwen.*

## 2.4 Theory of planned behavior

Om de masterproef een sterke theoretische basis mee te geven werd er gekozen om rijden onder invloed van alcohol voornamelijk te bekijken vanuit het perspectief van de Theory of Planned Behavior, uitgebreid met enkele bijkomende variabelen.

Het menselijk gedrag is niet alleen zeer divers, maar ook zeer complex. Indien men een specifiek aspect van het menselijke gedrag wil bestuderen, dan moet men een theorie gebruiken die ons in staat stelt om dieper in te gaan op de onderliggende processen van dit gedrag. The Theory of Planned Behavior, of kortweg TPB, biedt daarom een goed theoretisch kader aan om het thema van rijden onder invloed nader te bekijken. TPB werd ook al meermaals gebruikt om bepaalde rijgedragingen van naderbij te bekijken (Armitage, Norman & Conner, 2002; Kuther, 2002; Marcil et al, 2001; Moan & Rise, 2011; Chan et al, 2010; Parker et al, 1992; Ravis et al, 2011).

Meer specifiek kan TPB worden gedefinieerd als een theorie die onderzoekers toelaat om, in specifieke contexten, een bepaald gedrag dat mensen stellen niet alleen te verklaren, maar ook te voorspellen (Ajzen, 1991). Daardoor is men beter in staat om dit gedrag te begrijpen. Indien men het gedrag wil veranderen kan die informatie gebruikt worden bij het opstellen van interventies. Dit laatste is zeer interessant voor deze masterproef die als doel heeft aanbevelingen te formuleren voor toekomstige preventiecampagnes. Eerst zal een korte beschrijving worden gegeven van het model en vervolgens zal dieper worden ingegaan op de variabelen waarmee het model wordt uitgebreid.

Het centrale begrip en de drijvende kracht achter TPB is de intentie van een persoon om een bepaald gedrag te stellen. Ajzen (1991, p.181) zegt over intentie:

Intentions are assumed to capture the motivational factors that influence a behavior; they are indications of how hard people are willing to try, of how much of an effort they are planning to exert, in order to perform the behavior.

Kort samengevat zal de kans dat een persoon een bepaald gedrag stelt, in dit geval rijden onder invloed van alcohol, stijgen naarmate de intentie van deze persoon om dit specifieke gedrag te stellen stijgt (Ajzen, 1991). Er moet bij deze stelling echter een belangrijke kanttekening worden gemaakt. De link die hier wordt gelegd tussen de intentie om het gedrag te stellen en het eigenlijke gedrag is enkel van toepassing als de persoon dit gedrag uit vrije wil kan uitvoeren. Dit lijkt onopmerkelijk, maar vaak zijn er verschillende factoren waar we

zelf niet veel controle over hebben, zoals de mogelijkheid en de middelen om dit gedrag uit te voeren.

Niet enkel de intentie om een bepaald gedrag te stellen is belangrijk. Intentie wordt namelijk door drie onafhankelijke determinanten bepaald. De eerste determinant is attitude, door Ajzen (1991, p.188) geformuleerd als “The degree to which a person has a favorable or unfavorable evaluation or appraisal of the behavior in question.” Naast attitude wordt intentie ook bepaald door de subjectieve norm: “The perceived social pressure to perform or not to perform the behavior.” De derde en laatste determinant is perceived behavioral control of korter PBC: “People’s perception of the ease or difficulty of performing the behavior of interest.”

Uit voorgaand onderzoek is gebleken dat TPB een goede voorspeller is van rijden onder invloed van alcohol, al dan niet bij jongeren (Chan et al, 2010; Marcil et al, 2001; Moan and Rise, 2011; Parker et al, 1992; Ravis et al, 2011). Deze studies toonden aan dat een positieve (negatieve) attitude, meer (minder) sociale druk en een hogere (lagere) gepercipieerde gedragscontrole een significant verband tonen met een hogere (lagere) intentie om te rijden onder invloed van alcohol (Marcil et al, 2001; Moan and Rise, 2011; Ravis et al, 2011).

*H2a: Jongeren met een positieve attitude ten aanzien van rijden onder invloed van alcohol hebben een hogere intentie om dit gedrag te stellen.*

*H2b: Jongeren die meer sociale druk ondervinden uit hun omgeving om te rijden onder invloed van alcohol, hebben een hogere intentie om te rijden onder invloed van alcohol.*

*H2c: Jongeren met een hogere gepercipieerde gedragscontrole hebben een hogere intentie om te rijden onder invloed van alcohol*

## **2.5 Uitbreiding van TPB**

In deze masterproef gaan we nog een stap verder bij het gebruik van TPB. Het model van Ajzen (1991) zal worden uitgebreid met enkel variabelen om de verklarende kracht van de TPB te verhogen en zo de resultaten nog beter te onderbouwen. Naast de typische demografische variabelen zoals leeftijd en gender, zullen ook enkele andere variabelen worden toegevoegd. Ajzen (1991) geeft zelf aan dat er ruimte is voor uitbreiding van de theorie, indien de extra verklarende variabelen bij de intentie of gedrag een significant deel van de variantie verklaren, na controle van de andere variabelen.

### 2.5.1 *Prototype/willingness model*

Steeds vaker wordt voor dergelijke onderzoeken the Theory of Planned Behavior uitgebreid met het prototype/willingness model om zo een grotere verklarende kracht te creëren. Dit is niet verwonderlijk gezien het prototype/willingness model bepaalde elementen deelt met de Theory of Reasoned Action en dus ook de Theory of Planned Behavior. Rationele theorieën zoals de Theory of Planned Behavior gaan ervan uit dat er een rationeel proces aan vooraf is gegaan wanneer een persoon beslist om een bepaald gedrag uit te voeren. Dit proces is niet enkel doelgericht, maar zou ook een logische volgorde aannemen. We kunnen hier spreken van de gedragsintentie om een specifiek gedrag uit te voeren (Gibbons, Gerrard, Blanton & Russel, 1998).

Het prototype/willingness model neemt in dat opzicht enkele elementen over, maar maakt hierbij ook een toevoeging. Gibbons et al (1998) stellen namelijk dat er ook vele gedragingen zijn die helemaal niet logisch noch rationeel zijn. Gibbons et al (1998) ontwikkelde daarom een dual-process model dat net zoals andere modellen van deze soort ervan uitgaat dat men twee verschillende soorten beslissingen kan nemen betreffende gedragingen die de gezondheid aanbelangen. Enerzijds kan men spreken van een *rationele weg* waarbij men beredeneerde beslissingen maakt. Anderzijds is er sprake van een *sociale reactieweg*, een manier van beslissingen nemen die gebaseerd is op sociale beelden of prototypes. Bij de rationele weg zullen de beslissingen eerder op een analytische manier gebeuren, tegenover een meer heuristische manier van verwerken bij de tweede weg. Het is echter niet zo dat men telkens slechts een van deze wegen gebruikt om een beslissing te maken. Meestal zullen jongeren die een dergelijke beslissing nemen beide wegen gebruiken (Gerrard et al, 2008).

Dit model is gebaseerd op drie grote veronderstellingen (Gerrard et al, 2008). De eerste veronderstelling is dat jongeren niet altijd de intentie hebben om bepaalde riskante gedragingen voor hun gezondheid uit te voeren. Wanneer men dit expliciet bevraagt zullen de meeste jongeren aangeven deze intentie niet te hebben. Toch zullen veel van deze jongeren wel in aanraking komen met zulke gedragingen, zoals roken en drinken. Het blijft bovendien ook niet steeds bij een enkele aanraking (Gibbons, 1998). Daarnaast gaat het prototype/willingness model er ook van uit dat zowel kinderen als jongeren een duidelijk beeld of prototype hebben van het type persoon van dezelfde leeftijd dat bepaalde riskante gedragingen uitvoert (Gerrard et al, 2008). De derde en laatste veronderstelling is dat jongeren dergelijk gedrag niet alleen uitvoeren (Gibbons et al, 1998).

Het prototype/willingness model gaat er van uit dat jongeren niet altijd de intentie hebben om een bepaalde riskante gedraging uit te voeren, maar achteraf blijkt dat velen dit toch hebben gedaan (Gibbons, 1998). Daarom wordt in het PWM ook de ‘behavioral willingness’ of bereidheid van de jongeren om dat gedrag te stellen, nagegaan. Behavioral willingness onderscheidt zich van behavioral intention, maar wordt ook bepaald door enkele gemeenschappelijke factoren die men ook kan terugvinden in de Theory of Reasoned Action en Theory of Planned Behavior. Subjectieve norm is hierbij de eerste factor en kan op dezelfde manier geïnterpreteerd worden als in de TPB. Een hogere mate van subjectieve norm zou leiden tot een grote bereidheid van de jongere om dit gedrag tentoon te spreiden. Daarnaast zal een positieve attitude niet enkel voor een grotere bereidheid zorgen, maar ook voor een grotere intentie om het gedrag uit te voeren. Een derde factor heeft te maken met een aanraking met dit gedrag in het verleden. Indien dit het geval is zal de jongere een meer positieve attitude ontwikkelen ten aanzien van het gedrag. Tot slot bepaalt ook het sociaal beeld of prototype dat jongeren linken aan een bepaald gedrag en de mate waarmee ze zich er al dan niet mee identificeren ook de bereidheid van deze jongere om dit gedrag uit te voeren. Deze vierde en laatste factor kan men enkel terugvinden in het prototype/willingness model. Hierna volgen de hypothese met betrekking tot PWM

*H3a: Jongeren die het prototype positiever beoordelen zullen een grotere bereidheid hebben om te rijden onder invloed van alcohol, dan jongeren die een negatievere beoordeling hebben.*

*H3b: Jongeren die een grote gelijkens zien met het prototype zullen een grotere bereidheid hebben om te rijden onder invloed van alcohol, in vergelijking met zij die minder gelijkens zien.*

*H3c: Jongeren met een grotere bereidheid om te rijden onder invloed van alcohol voeren dit gedrag ook vaker uit dan zij die er minder toe bereid zijn.*

### **2.5.2 Invulnerability to danger**

Een eerste uitbreiding van TPB omvat de mate waarin jongeren zichzelf als kwetsbaar/gevoelig zien voor gevaar. Het toevoegen van deze variabele aan de bestaande TPB variabelen leidt tot een theorie met een hogere voorspellingsgraad. Wanneer het gaat om gedrag dat een risico inhoudt voor de gezondheid, kunnen we niet altijd spreken van rationeel gedrag, of van gedrag dat gericht is op het bereiken van een bepaald doel. Bij risicovol gedrag

van jongeren zien we dat veel van dit gedrag impulsief en spontaan is. Daar komt bij dat jongeren de risico's voor de eigen persoon als lager inschatten dan voor vergelijkbare peers. In situaties waar jongeren niet bekend mee zijn, wanneer men in het bijzijn is van peers, de passie hoog is, enz. is het vaak zo dat jongeren slechter redeneren dan volwassenen (Reyna & Farley, 2006). Mensen zullen meer risicovol gedrag uitoefenen wanneer ze zich minder kwetsbaar achten voor gevaar (Chan et al, 2010). Uit de studie van Chan et al (2010) bleek dat 'invulnerability to danger' in China leidde tot een hogere gepercipieerde gedragscontrole en meer positieve attitudes ten opzichte van dronken rijden bij jongeren. De gedragsintentie om te rijden onder invloed van alcohol werd dus op een onrechtstreekse manier verhoogd. Deze variabele kan dus gezien worden als een antecedente variabele die invloed uitoefent op de TPB-constructen en op deze manier een indirecte invloed op de gedragsintentie heeft.

In deze studie zal worden onderzocht of dit ook het geval is voor Vlaamse jongeren aan de hand van de volgende hypothese:

*H4a: Jongeren die zichzelf als minder kwetsbaar voor gevaar percipiëren zullen een positievere attitude hebben t.a.v. rijden onder invloed*

*H4b: Jongeren die zichzelf als minder kwetsbaar voor gevaar percipiëren zullen meer onderhevig zijn aan de sociale druk om te rijden onder invloed van alcohol.*

*H4c: Jongeren die zichzelf als minder kwetsbaar voor gevaar percipiëren zullen een hogere gepercipieerde gedragscontrole hebben om te rijden onder invloed van alcohol.*

### **2.5.3 Morele normen**

Naast de onkwetsbaarheid voor gevaar, zullen we TPB ook uitbreiden met een variabele die peilt naar de morele normen van jongeren in verband met rijden onder invloed. Onder morele normen verstaan we hier de persoonlijke gevoelens/perceptie van een individu omtrent het uitvoeren van gedrag dat moreel aanvaardbaar dan wel onaanvaardbaar is (Ajzen, 1991). Door deze variabele toe te voegen wordt er dus ook naar persoonlijke gevoelens gekeken en niet enkel naar de sociale druk die jongeren kunnen ondervinden. Dit kan belangrijke bijkomende inzichten opleveren. Subjectieve norm blijkt namelijk soms als de zwakste voorspeller van intentie uit de bus te komen in vergelijking met de andere TPB-variabelen (Moan en Rise, 2011, Parker et al, 1992). Dit kan te wijten zijn aan een te kleine reikwijdte van het concept



(Moan en Rise, 2011). Door morele normen toe te voegen kunnen we een extra vorm van normatieve druk meten (Armitage & Connor, 1999).

Deze variabele heeft vooral een invloed op gedragingen met een morele of ethische dimensie, waaronder we ook rijden onder invloed van alcohol kunnen plaatsen. Morele normen hebben, in tegenstelling tot de vorige variabele, een directe invloed op de intentie, en werken dus parallel met de attitudes, subjectieve norm en PCB (Ajzen, 1991). Armitage en Connor (1999) geven aan dat uit verschillende onderzoeken is gebleken dat morele norm een nuttige toevoeging is aan TPB, naast de TPB constructen. Zo werd in de studie van Moan en Rise (2011) een uitbreiding van TPB met onder andere morele normen gebruikt om dronken rijden in Noorwegen te bestuderen. Ook deze variabele zorgt dus voor een interessante toevoeging aan de TPB voor deze masterproef. De bijhorende hypothese is:

*H5: Jongeren die rijden onder invloed van alcohol persoonlijk moreel onaanvaardbaar vinden hebben een lagere gedragsintentie om te rijden onder invloed van alcohol.*

#### **2.5.4 Rijgedrag**

Naast kwetsbaarheid voor gevaar en morele normen zal in enkele vragen ook naar het rijgedrag van jongeren worden gepeild. Op die manier kunnen we kijken of er een verschil in de gedragsintentie is voor jongeren die al over meer rijervaring beschikken en zij die slechts weinig ervaring hebben. Meer concreet gaat het hier om volgende variabelen: aantal kilometers die de jongere rijdt per jaar en de overtredingen die hij in het verleden met de auto begaan heeft.

*H6a: Jongeren met meer rijervaring hebben een positievere attitude t.a.v. rijden onder invloed van alcohol in vergelijking met jongeren die minder rijervaring hebben.*

*H6b: Jongeren met meer rijervaring vinden het gemakkelijk voor zichzelf om te kunnen rijden onder invloed van alcohol, doordat ze de eigen ervaring hoger inschatten.*

#### **2.6 Bob campagne**

Binnen het thema van rijden onder invloed van alcohol wordt er tot slot ook een zijsporangemaakt naar het effect van de Bob campagnes op de gedragsintentie bij jongeren. De Bob

campagnes zijn een initiatief van het BIVV/ISBR (Belgisch instituut voor de verkeersveiligheid).

Om het gedrag van personen rond bepaalde verkeersveiligheidsthema's te veranderen, zijn er volgens Vingilis & Salutin (1980) verschillende soorten/fases van interventies. Allereerst is er sprake van de primaire interventie. Dit soort interventie is erop gericht om te vermijden dat er zich in de populatie nieuwe gevallen zullen voordoen van dit bepaald gedrag. Dit soort interventie zou zich dus richten op personen die nog niet onder invloed van alcohol hebben gereden, maar er wel toe in staat kunnen zijn. Vervolgens is er de secundaire interventie, waarbij men zich richt op personen die op dat moment onder invloed van alcohol rijden. Aan de hand van bijvoorbeeld detectie door politie wil men ervoor zorgen dat deze personen tijdig worden opgespoord voordat ze betrokken kunnen geraken in een ongeval. Tot slot is er ook nog de tertiaire interventie, die erop gericht is personen te verhinderen opnieuw dronken achter het stuur te kruipen. Om het gedrag te veranderen kiest men meestal voor publieke preventiecampagnes. Volgens Vingilis en Salutin (1980) is enkel tertiaire interventie echter niet voldoende, gezien de pakkans voor dronken rijders slechts zeer klein is. Een onderzoek naar de psychologische factoren die aan de oorzaak liggen van de beslissing om te rijden onder invloed van alcohol bij jongeren is daarom zeer relevant. Op die manier kunnen aanbevelingen worden geformuleerd om de effectiviteit van toekomstige interventies nog te verhogen.

Aangezien Vlaamse jongeren de doelgroep vormen van dit onderzoek, werd er een logische link gelegd naar de alom bekende Bob campagnes die sinds 1995 jaarlijks in België worden georganiseerd. Bij deze campagnes voorziet men onder andere campagneborden langs de autosnelwegen. Daar blijft het echter niet bij. Medewerkers van de campagne zijn bijvoorbeeld tijdens de eindejaar periode ook terug te vinden op kerstmarkten en andere evenementen. Op deze locaties geven zij informatie rond dit thema aan de aanwezige bezoekers en zorgen daarnaast ook voor ludieke acties. Hieruit is de, in België zeer bekende, Bob sleutelhanger ontstaan. De invloed is echter niet beperkt gebleven binnen de Belgische landsgrenzen. Met steun van de Europese Commissie werd de Bob campagne vanaf 2001 ook naar andere landen verspreid, waaronder Nederland en het Verenigd Koninkrijk.

Voor de eindejaarsperiode van 2012 werd op 13 december 2012 tevens een nieuwe Bob campagne gelanceerd, met als slagzin "3 extra kussen voor BOB". Deze campagne eindigde op 9 januari 2012. Voor de masterproef werd er gekozen om ons enkel te focussen op deze

campagne, aangezien deze zich het meest recent in het geheugen van de doelgroep bevindt. Concreet zal er worden nagegaan of er een verschil is in kennis en attitude bij jongeren voor deze campagne en welke invloed dit heeft op de intentie om te rijden onder invloed van alcohol. Vandaar de deelvraag omtrent de Bob campagne naast de centrale onderzoeksvraag:

*RQ2: Welke invloed heeft het Bob concept op de gedragsintentie, attitude en subjectieve norm van Vlaamse jongeren om te rijden onder invloed van alcohol?*

Deze deelvraag wordt vertaald in drie hypothesen die zullen worden onderzocht:

*H7a: Jongeren met een hogere kennis van de Bob campagne hebben een negatievere attitude ten aanzien van rijden onder invloed van alcohol.*

*H7b: Jongeren met een positieve attitude ten aanzien van de Bob campagne hebben een negatievere attitude t.a.v rijden onder invloed van alcohol.*

Hier blijft het echter niet bij. Naast kennis en attitude van de Bob campagne is het ook interessant om na te gaan in welke mate jongeren het Bob concept ook zelf toepassen. Daarom zal in de studie ook worden gekeken naar zelf-gerapporteerd Bob gedrag bij jongeren. We kunnen vermoeden dat indien jongeren in het verleden al een of meerdere keren Bob zijn geweest, dit een negatieve invloed zal hebben op de attitude en subjectieve norm in relatie tot rijden onder invloed van alcohol.

*H7c: Jongeren die BOB waren tijdens de laatste maanden hebben een negatievere attitude ten aanzien van rijden onder invloed van alcohol in vergelijking met jongeren die geen BOB waren.*

*H7d: Jongeren die BOB waren tijdens de laatste maanden zijn minder onderhevig aan de sociale druk van personen die wel rijden onder invloed van alcohol.*

*H7e: Jongeren die BOB waren tijdens de laatste maanden, zullen een lagere gepercipieerde gedragscontrole hebben om te rijden onder invloed van alcohol.*

### 3 Methode

Als methode voor deze masterproef werd er bewust gekozen voor het gebruik van een online survey. De doelgroep omvat studenten tussen 18 en 25 jaar die studeren aan de Universiteit Antwerpen. We haalden eerder al aan dat jongeren een risicogroep vormen bij rijden onder invloed van alcohol. De doelgroep werd afgebakend op de leeftijd 18 tot 25 jaar aangezien dit de algemene leeftijdscategorie is die zich aan een universiteit of hogeschool bevindt. Een nadeel is uiteraard dat de doelgroep niet erg breed is qua leeftijd. Toch is deze doelgroep een interessante focus voor het onderzoek. Jongeren tussen 18 en 25 jaar zijn vaak nog niet lang in het bezit van een rijbewijs en beschikken bijgevolg over weinig rijervaring. Dit zorgt voor een verhoogd risico wanneer men ervoor kiest om te rijden onder invloed van alcohol.

Een online survey kunnen we situeren binnen het cross-sectioneel design (Bryman, 2008). Een van de belangrijkste kenmerken van dit design is onder andere de meting op één moment. Het gaat hier vaak ook over een grote groep van respondenten die wordt bereikt, zodat de onderzoeker een beter beeld krijgt van de variatie tussen de verschillende cases. Aangezien men een groot aantal eigenschappen meet bij een grote groep is het noodzakelijk dat de data kwantificeerbaar zijn voor de analyse die volgt. Tijdens de analyse zal er worden nagegaan welke relaties er bestaan tussen de onderzochte variabelen. Men moet hierbij steeds in het achterhoofd houden dat men enkel kan stellen dat er een relatie tussen bepaalde variabelen is, men kan geen uitspraken doen over causaliteit tussen deze variabelen.

De keuze om een online survey te hanteren voor deze masterproef gebeurde omwille van verscheidene redenen. Een online survey laat ons toe om een grote groep respondenten te bereiken. Doordat het internetgebruik bij studenten een noodzakelijk onderdeel van de opleiding is, is de doelgroep online dan ook zeer goed bereikbaar. Daarnaast is het ook een snelle en goedkope manier om informatie te verkrijgen (Bryman, 2008), een pluspunt gezien de beperkte tijd en middelen die ons ter beschikken staan bij de masterproef. Een nadeel ten opzichte van andere methodes is dat men bij een online survey minder controle en zicht heeft op de personen die de survey invullen. Om dit zoveel mogelijk tegen te gaan werden toch enkele kleine maatregelen genomen. Op de site surveymonkey kan men er namelijk voor kiezen om slechts één antwoord per ip-adres toe te staan. De knop om naar de vorige pagina van de vragenlijst te gaan werd ook uitgeschakeld om te verhinderen dat de respondenten hun antwoorden zouden aanpassen.

We maken ook nog een belangrijke kanttekening bij het gebruik van een online survey in combinatie met de TPB. Wanneer men onderzoek uitvoert vanuit de TPB, wordt zowel de gedragsintentie als het eigenlijke gedrag gemeten. Optimaal zouden deze twee metingen op aparte tijdstippen gebeuren. Het gebeurt echter vaak dat zowel intentie als gedrag op hetzelfde moment gemeten worden in één vragenlijst. Het is namelijk niet altijd gemakkelijk om op twee verschillende tijdstippen dezelfde groep van respondenten te bereiken. Dat de twee metingen op hetzelfde tijdstip gebeuren hoeft echter geen probleem te zijn volgens Ajzen (<http://people.umass.edu/aizen/faq.html>). Intentie en gedrag kunnen volgens de auteur op hetzelfde moment gemeten worden. Men moet er dan echter wel rekening mee houden dat de resultaten enkel zullen aantonen in welke mate de intentie die de persoon op dat ogenblik heeft overeenkomt met het soort gedrag dat de persoon in het verleden heeft tentoongespreid.

Om een duidelijk overzicht te geven van de variabelen die we hebben gebruikt, hebben we een grafisch model gecreëerd bestaande uit het basismodel van TPB, aangevuld met de extra variabelen die voor dit onderzoek werden toegevoegd. Om de overzichtelijkheid enigszins te bewaren zijn enkel de belangrijkste variabelen opgenomen in het model. Gender en rijervaring werden niet in het model opgenomen, de hypothesen kunnen in de tekst worden teruggevonden.

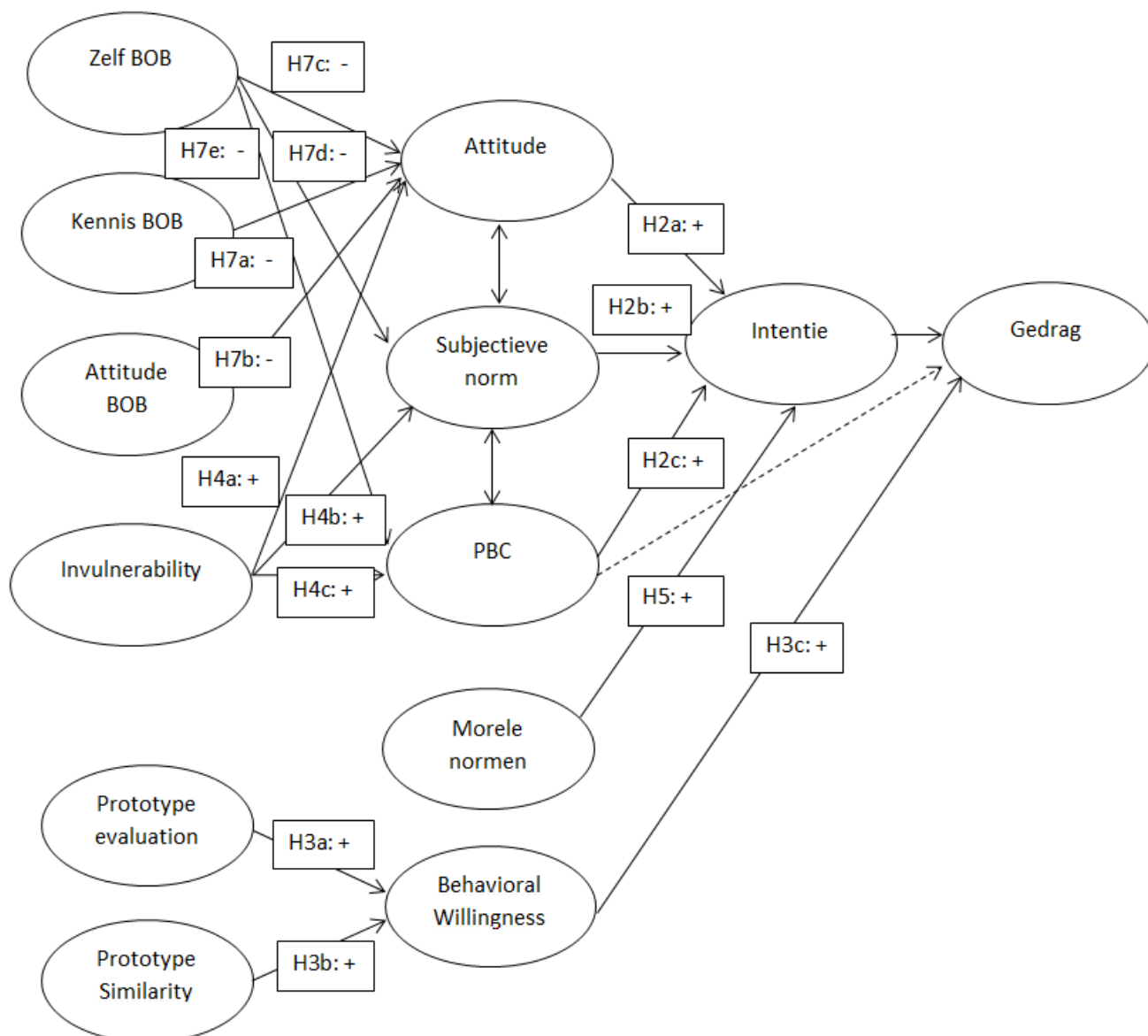


Fig. 1: TPB model met uitbreiding

### 3.1 Algemene variabelen

De enquête werd gestart met enkele demografische variabelen zoals leeftijd en geslacht. Vervolgens werd er gevraagd of de respondent een (voorlopig) rijbewijs bezit. Om vanzelfsprekende redenen werd de respondent meteen naar de bedankpagina verwezen indien het antwoord op deze vraag nee was. Om toch enigszins te kunnen achterhalen of de respondent al dan niet over enige rijervaring bezit, werd er ook gevraagd naar het aantal kilometers dat men jaarlijks aflegt met de auto. Naast ervaring kunnen ook vroegere

overtredingen effect hebben op de manier waarop de respondent ten opzichte van rijden onder invloed van alcohol staat.

### **3.2 TPB variabelen en gedrag**

Na het bevragen van de demografische variabelen en het algemeen rijgedrag werden de TPB variabelen en het gedrag bevestigd. Zoals eerder aangegeven is het mogelijk op de metingen van gedrag en gedragsintentie op één moment uit te voeren, in dezelfde vragenlijst. Gezien het niet mogelijk is om dezelfde groep respondenten ook op een tweede tijdstip te bevragen werd er een vraag ingelast die peilt naar gedrag opgenomen in de vragenlijst. De vraag luidde: “Hoe vaak heeft u al gereden onder invloed van alcohol?” met antwoordmogelijkheden gaande van ‘nooit’ tot ‘altijd’.

Vervolgens werd er naar de TPB constructen gepeild. Om zich beter te kunnen inleven in deze problematiek kreeg de respondent eerst het volgende scenario te zien: “*Je gaat ’s avonds met de auto naar een café waar je in het gezelschap van vrienden bent. Je brengt er de avond door en drinkt 3 glazen alcohol. Wanneer je daarna terug naar huis wil rijden beseft je dat je je over de legale alcohollimiet bevindt.*” Een scenario biedt meer voordelen omdat de onderzoeker bepaalde aspecten in het scenario kan verwerken die interessant kunnen zijn voor het onderzoek (Weber, 1992). Weber (1992) stelt wel dat men moet opletten dat iedereen het scenario begrijpt. Dat leek hier echter geen probleem te zijn.

Er werd bewust gekozen om consequent te zijn en in de vragenlijst telkens drie glazen alcohol te vermelden. Na het consumeren van drie glazen alcohol overschrijden zowel mannen als vrouwen de legale alcohollimiet. De alcoholconcentratie in het bloed bedraagt na één glas namelijk tussen de 0.2 en 0.3%, terwijl de wettelijke grens op 0.5% ligt (<http://www.goforzero.be/nl>). Toch zullen de meesten zich dan nog niet (echt) dronken voelen. Daardoor is het moeilijker om te beslissen of men al dan niet onder invloed van alcohol achter het stuur zal kruipen.

#### **3.2.1 Intentie**

Intentie om te rijden onder invloed van alcohol in deze situatie werd gemeten aan de hand van drie items volgend op de vraag “Wat zou je in deze situatie doen?”. Er werd een 7-punten-likert schaal gebruikt die varieerde van helemaal oneens tot helemaal eens. De betrouwbaarheid van deze schaal is hoog met een cronbach’s alpha waarde van .92.

### 3.2.2 Attitude

Vervolgens werd de attitude van jongeren nagegaan. Hiervoor werden 8 items gebruikt waarbij de vraag telkens begon met “*Met de auto rijden onder invloed alcohol is...*” gevolgd door semantisch differentiaal met de adjectieven nadelig-voordelig, slecht-goed, niet leuk-leuk, onschadelijk-schadelijk, fout-juist, niet slim-slim, onnodig-nodig en onaangenaam-aangenaam. De lijst met adjectieven werd afgeleid uit voorgaand wetenschappelijk onderzoek (Moan en Rise, 2011; Rivis et al, 2011). Bij het samenstellen van de schaal werd het item ‘schadelijk-onschadelijk’ uitgesloten om zo de betrouwbaarheid van de schaal te verhogen. De uiteindelijke betrouwbaarheid van de schaal was hoog met een cronbach’s alpha van 0.86 (Tabel 1).

### 3.2.3 Subjectieve norm

Om de subjectieve norm te meten werden er eerst vier items gebruikt met een 7-punten-likert schaal gaande van ‘helemaal oneens’ tot ‘helemaal eens’ (cronbach’s  $\alpha = .89$ ), de informatie van deze schaal teruggevonden worden in Tabel 1. Het is echter niet enkel interessant om te achterhalen in welke mate de subjectieve norm algemeen bekeken een effect heeft op het al dan niet rijden onder invloed van alcohol bij jongeren. Het kan zeer nuttig zijn om te achterhalen welke personen net het meeste invloed op de jongere uitoefenen in termen van rijden onder invloed van alcohol. Bij toekomstige preventiecampagnes kan men deze persoon of groep personen aanhalen om zo een grotere kans op gedragsverandering bij de doelgroep te bereiken. Om dit te weten te komen kreeg de respondent eerst de vraag “*Geef hieronder aan in welke mate de volgende personen het al dan niet zouden goedkeuren dat u zou rijden onder invloed van alcohol.*” De categorieën van personen waren ‘mijn partner’, ‘mijn ouders’, ‘mijn broer(s)/zus(sen)’, ‘mijn familieleden’, ‘mijn beste vriend/vriendin’, ‘mijn vriend(inn)en’. De antwoordcategorieën varieerden van ‘helemaal oneens’ tot ‘helemaal eens’. De volgende vraag omvatte dezelfde categorieën van personen en antwoordmogelijkheden. Ditmaal werd de respondent echter gevraagd “*Geef aan in welke mate u rekening houdt met de mening van de volgende personen.*”

### 3.2.4 PBC

PBC werd gemeten aan de hand van vier items met een 7-punten-likert schaal gaande van ‘helemaal oneens’ tot ‘helemaal eens’. De vier items omvatten: “*Ik geloof dat ik in staat ben om te rijden onder invloed van alcohol*”, “*Ik kan rijden onder invloed van alcohol gemakkelijk weerstaan*”, “*Rijden onder invloed van alcohol is voor mij gemakkelijk*” en “*Het kost me*



*weinig moeite om te rijden onder invloed van alcohol*". Om de schaal betrouwbaar te maken werden zowel item 2 als 4 geweerd uit de schaal. De cronbach's alpha van de schaal bedraagt zo 82. Deze waarde en de basiswaarden van de overige items kunnen worden teruggevonden in Tabel 1.

	<i>Cronbach's α</i>	<i>Valid N</i>	<i>Mean</i>	<i>SD</i>	<i>Range</i>
<i>Intentie</i>	.92				
Item 1		667	2.41	1.77	1-7
Item 2		667	1.90	1.56	1-7
Item 3		667	3.09	2.07	1-7
<i>Attitude</i>	.86				
Item 1		725	1.23	.61	1-7
Item 2		725	1.23	.69	1-7
Item 3		725	1.88	1.33	1-7
Item 5		725	1.34	1.00	1-7
Item 6		725	1.22	.71	1-7
Item 7		725	1.64	1.17	1-7
Item 8		725	1.87	1.28	1-7
<i>Subjectieve norm</i>	.89				
Item 1		636	1.49	.86	1-7
Item 2		636	1.52	.89	1-7
Item 3		636	1.67	.99	1-7
Item 4		636	1.72	1.04	1-7
<i>PBC</i>	.82				
Item 1		597	2.71	1.57	1-7
Item 3		597	2.39	1.44	1-7

Tabel 1: TPB schalen en items

### 3.2.5 *Morele normen en invulnerability to danger*

Na het bevragen van de algemene TPB-variabelen volgden de vragen over morele normen en invulnerability to danger, de twee variabelen waarmee we TPB in deze masterscriptie hebben uitgebreid. De respondenten kregen drie items omtrent morele normen te zien. Deze vragen toetsten in welke mate de respondenten rijden onder invloed van alcohol moreel verkeerd vinden en de mate waarin ze zich schuldig zouden voelen of een slecht geweten zouden

hebben wanneer ze dit gedrag uitvoerden. De antwoordmogelijkheden varieerden van 'helemaal oneens' tot 'helemaal eens'. De schaal voor morele normen was al betrouwbaar met een cronbach's alpha waarde van .88. Door het eerste item te verwijderen werd de betrouwbaarheid echter nog verhoogd tot .96. De waarde van de overige items staan vermeld in Tabel 3.

Invulnerability to danger, ofwel de kwetsbaarheid voor gevaar, werd gemeten aan de hand van 12 items, gebaseerd op de *Adolescent Invulnerability Scale* van Duggan, Lapsley en Norman (2000). Deze schaal bestaat uit twee factoren, '*invulnerability to danger*' en '*psychological invulnerability*'. We hebben ervoor gekozen om enkel de vragen omtrent invulnerability to danger op te nemen in de vragenlijst (cronbach's  $\alpha = .88$ ). Het tweede item werd uitgesloten van de schaal om de betrouwbaarheid te verhogen. De overige waarden kan u eveneens terugvinden in Tabel 3. Voor het thema rijden onder invloed van alcohol is het deel over psychological invulnerability minder relevant.

### **3.3 PWM variabelen**

Vervolgens kwamen de vragen aan bod die werden opgesteld in het kader van het prototype/willingness model. Er waren in totaal vier vragen vanuit deze theorie. Er werd bewust voor gekozen om dit niet verder uit te breiden gezien we in deze masterscriptie eerst en vooral op de theory of planned behavior focussen.

#### **3.3.1 Prototype evaluation**

Eerst werd de prototypy evaluation nagegaan met behulp van twee vragen. Bij de eerste vraag moest de respondent aangeven in welke mate hij bepaalde eigenschappen vindt passen bij iemand van zijn leeftijd die rijdt onder invloed van alcohol. De 12 eigenschappen zijn gebaseerd op Gibbons en Gerrard (1998): slim, verward, populair, onvolwassen, cool, zelfverzekerd, onafhankelijk, onzorgvuldig, onaantrekkelijk, saai, voorzichtig en egoïstisch. De antwoordmogelijkheden varieerden van helemaal niet tot helemaal met een 7-punten-likert schaal. Het tweede item werd niet opgenomen in de schaal om de betrouwbaarheid te verhogen (cronbach's  $\alpha = .79$ ). De waarden van de overige items zijn samengevat in Tabel 2. De tweede vraag omvatte één item: "*Hoe aangenaam of onaangenaam vind je het type persoon dat 3 glazen alcohol drinkt (over de legale alcohollimiet) en vervolgens met de auto rijdt?*"

### 3.3.2 *Prototype similarity*

Vervolgens kwam prototype similarity aan bod met één item: “*Algemeen bekeken, in hoeverre lijkt je op het type persoon dat 3 glazen alcohol drinkt (over de legale alcohollimiet) en vervolgens met de auto rijdt?*” De antwoordmogelijkheden varieerden van helemaal niet tot helemaal op een 7-punten-likert schaal

### 3.3.3 *Behavioral willingness*

Tot slot werd behavioral willingness gemeten aan de hand van drie items. Deze items begonnen telkens met “*Als het handig zou zijn om met de auto te rijden, maar je hebt de legale alcohollimiet overschreden....*” Gevolgd door “*zou je rijden?*” bij het eerste item, “*EN je wilt enkel langs lokale achterstraatjes rijden, zou je rijden?*” bij het tweede item en “*EN je zal enkel zeer laat tijdens de nacht of zeer vroeg tijdens de ochtend rijden, zou je rijden?*” bij het derde item. De antwoordmogelijkheden gingen van ‘zeker niet’ tot ‘zeker wel’. De schaal voor behavioral willingness was zeer betrouwbaar (cronbach’s alpha= .94). De basiswaarden voor de bijhorende items kunnen worden teruggevonden in Tabel 2.

	<b>Cronbach’s <math>\alpha</math></b>	<b>Valid N</b>	<b>Mean</b>	<b>SD</b>	<b>Range</b>
<i>Prototype evaluation</i>	.79				
Item 1		509	1.53	.98	1-7
Item 3		509	2.90	1.67	1-7
Item 4		509	2.28	1.59	1-7
Item 5		509	1.86	1.35	1-7
Item 6		509	3.79	1.99	1-7
Item 7		509	3.32	1.84	1-7
Item 8		509	2.32	1.56	1-7
Item 9		509	3.02	1.88	1-7
Item 10		509	5.06	1.52	1-7
Item 11		509	1.57	1.33	1-7
Item 12		509	2.22	1.69	1-7
<i>Behavioral willingness</i>	.94				
Item 1		496	1.83	.93	1-5
Item 2		496	2.11	1.08	1-5
Item 3		496	1.93	.99	1-5

Tabel 2: PWM schalen en items

### **3.4 Bob campagne**

In het laatste deel van de vragenlijst lag de focus op de Bob campagne. Zoals eerder vermeld werden er enkel vragen over de recentste Bob campagne gesteld, omdat deze campagne nog vers in het geheugen van de doelgroep zou zitten bij het online gaan van de enquête.

#### **3.4.1 (Spontane) herinnering en herkenning**

Het eerste deel van de vragen ging over de (spontane) herinnering en herkenning van de recentste Bob campagne. Er werd eerst gevraagd of men in de voorbije maanden iets gelezen, gezien of gehoord had over de recentste Bob campagne. Bij een positief antwoord werd er gevraagd of men zich de affiches langs de autosnelwegen kon herinneren en werd ook gepeild of men zich de slogan herinnerde. Daarna kreeg elke respondent een affiche van de recentste Bob campagne te zien. Hierna werd hen gevraagd of ze deze affiche de voorbije maanden gezien hadden.

#### **3.4.2 Attitude t.a.v. Bob campagne**

Na de herinnering en herkenning van de campagne werd de attitude van de respondenten ten aanzien van de affiche bevestigd aan de hand van vijf semantisch differentiaal (cronbach's  $\alpha = .86$ ). De respondent moest aanduiden in hoeverre hij/zij de affiche niet opvallend-opvallend, niet aantrekkelijk-aantrekkelijk, niet origineel-origineel en niet verstaanbaar-verstaanbaar vond en in hoeverre het eigen gedrag wel/niet zou beïnvloeden. Het vierde en vijfde item werden uit de schaal geweerd om de betrouwbaarheid te verhogen. Daarnaast werd er ook gepeild naar de attitude ten opzichte van de kernboodschap van de campagne. Ditmaal werden er zeven semantisch differentiaal gebruikt: niet verstaanbaar-verstaanbaar, niet geloofwaardig-geloofwaardig, niet duidelijk-zeer duidelijk, vervelend-niet vervelend, niet uitvoerbaar-uitvoerbaar, niet informatief-informatief en niet overtuigend-overtuigend (cronbach's  $\alpha = .89$ ).

#### **3.4.3 Bob gedrag**

De laatste vragen waren gericht op het zelf gerapporteerd Bob gedrag van de respondent. De respondent moest hiervoor eerst aangeven waar ze de kerst- en eindejaarperiode hadden gevierd. Indien ze op verplaatsing vierden werd hen de vraag gesteld of ze een BOB hadden gekozen en zo ja, wie BOB was voor deze locatie(s). Tot slot werd aan elke respondent gevraagd hoeveel glazen alcohol ze gemiddeld drinken als ze weten dat ze nog met de wagen moet rijden en hoeveel glazen ze gemiddeld drinken als ze BOB zijn.

	<i>Cronbach's <math>\alpha</math></i>	<i>Valid N</i>	<i>Mean</i>	<i>SD</i>	<i>Range</i>
<i>Morele normen</i>	.96				
Item 2		590	6.05	1.32	1-7
Item 3		590	5.96	1.38	1-7
<i>Invulnerability to danger</i>	.88				
Item 1		518	1.44	.90	1-7
Item 3		518	1.74	1.05	1-7
Item 4		518	2.01	1.34	1-7
Item 5		518	1.34	.68	1-7
Item 6		518	.68	1.66	1-7
Item 7		518	1.66	1.67	1-7
Item 8		518	1.60	1.60	1-7
Item 9		518	1.44	1.44	1-7
Item 10		518	1.36	1.36	1-7
Item 11		518	1.18	1.18	1-7
Item 12		518	1.75	1.75	1-7
<i>Attitude t.a.v BOB affiche</i>	.86				
Item 1		495	4.43	1.75	1-7
Item 2		495	4.27	1.62	1-7
Item 3		495	4.20	1.66	1-7
<i>Attitude t.a.v BOB slogan</i>	.89				
Item 1		489	5.21	1.57	1-7
Item 2		489	4.35	1.60	1-7
Item 3		489	5.03	1.53	1-7
Item 4		489	4.87	1.60	1-7
Item 5		489	4.98	1.50	1-7
Item 6		489	3.99	1.62	1-7
Item 7		489	3.87	1.69	1-7

Tabel 3: Overige schalen en items

## 4 Resultaten

### 4.1 Demografische variabelen

De vragenlijst werd ingevuld door 873 personen, waarvan 716 geschikte respondenten, we bedoelen hiermee het respondentenaantal nadat gefilterd werd om uitschieters qua leeftijd en personen zonder een rijbewijs uit de dataset te halen. Wat betreft geslacht zien we dat de meerderheid van de respondenten uit vrouwen bestaat met 63.5%, ten opzichte van 36.5% mannelijke respondenten. Het grootste deel van de respondenten is 20 of 21 jaar oud. Daarnaast gaf 68.9% van de respondenten aan nog nooit een overtreding met de auto te hebben begaan. Dit aantal werd gevolgd door 21.2% die al eens een snelheidsovertreding begingen. 16.3% beging eerder al een gewone verkeersovertreding. Het aantal respondenten dat al eens een overtreding beging voor rijden onder invloed van alcohol bedraagt slechts 1.7%. Dit is niet verwonderlijk aangezien de vraag betrekking had op overtredingen waarvoor men ook beboet is geweest. De pakkans voor rijden onder invloed is dan ook zeer klein.

### 4.2 Gender

Aangezien gender slechts een onrechtstreeks effect kan uitoefenen op intentie en gedrag hebben we een kijkje genomen naar het verschil in attitude, subjectieve norm en PBC voor mannen en vrouwen. Onze verwachting zoals we deze in de hypothesen stelden was dat mannen steeds hoger zouden scoren dan vrouwen op de drie factoren. De analyse toonde ons dat er inderdaad een significant verschil in gemiddelden ( $t[399.412]= 7.85, p=.000$ ) is wat betreft subjectieve norm. We zien dat het gemiddelde van de mannen ( $M=1.78, SD=.89$ ) iets hoger ligt dan bij de vrouwen ( $M=1.50, SD=.76$ ). De gemiddelden wat betreft attitude verschillen ook significant ( $t[356.462]= 6.06, p=.000$ ) van elkaar voor mannen ( $M= 1.70, SD=.83$ ) en vrouwen ( $M=1.34, SD=.55$ ). De algemene attitude scoort laag op de schaal en is dus overwegend negatief, maar we zien dat mannen toch een iets positievere attitude hebben dan vrouwen. Tot slot werd ook in termen van PBC een significant verschil ( $t[353.69]=6.46, p=.000$ ) in gemiddeldes gevonden tussen mannen ( $M=3.07, SD=1.47$ ) en vrouwen ( $M=2.29, SD=1.27$ ). Mannen zijn er dus meer van overtuigd dat ze kunnen rijden onder invloed van alcohol dan vrouwen. Zowel hypothesen 1a, 1b en 1c worden aanvaard.

### 4.3 TPB

Vervolgens gaan we over naar de resultaten van de theory of planned behavior. De correlaties van deze en de overige correlaties staan samengevat in Figuur 2. Wat betreft gedrag geeft 73.9% aan nog nooit onder invloed van alcohol te hebben gereden, gevolgd door 17.9% die stelt dat zelden te doen en 3.8% die het soms doen. Slechts 0.3% zou altijd onder invloed van alcohol rijden.

De drie TPB antecedenten, attitude, subjectieve norm en gepercipieerde gedragscontrole, verklaren samen 37.6% van de variantie in intentie om te rijden onder invloed. Van deze drie variabelen zien we dat de gepercipieerde gedragscontrole het grootste effect op intentie heeft ( $\beta=.38$ ,  $p<.001$ ), gevolgd door attitude ( $\beta=.24$ ,  $p<.001$ ). Subjectieve norm blijkt hier de zwakste voorspeller te zijn ( $\beta=.15$ ,  $p<.001$ ). Wat betreft attitude lijkt een positieve attitude ten aanzien van rijden onder invloed tot een hogere intentie. H2a wordt dus bevestigd. Meer sociale druk leidt eveneens tot een hogere intentie, waardoor ook H2b wordt bevestigd. Tot slot wordt ook H2c bevestigd. Jongeren die hoger scoorden op gepercipieerde gedragscontrole hebben ook een hogere intentie om te rijden onder invloed van alcohol.

De analyse gaf ons reeds een zicht op het construct subjectieve norm algemeen bekeken. Binnen subjectieve norm hebben we echter nog een onderscheid gemaakt tussen verschillende groepen van personen. Om na te gaan hoe sterk elke groep was hebben we de *normative beliefs* berekend. Daarbij werd per groep de mate waarin een persoon goed- of afkeurt (na hercodering naar een schaal gaande van -3 tot +3) vermenigvuldigd met het belang dat men aan deze persoon of groep hecht. Na deze berekening voor elk van de groepen hebben we dit ingevoerd in een regressie om het verband met intentie na te gaan. Daaruit is verrassend genoeg gebleken dat er enkel een significant verband kan aangetoond worden tussen de groep vrienden ( $\beta= .25$ ,  $p<.001$ ) en intentie. Er werd geen verband tussen intentie en de groepen 'partner', 'broer en zus', 'familie', 'ouders' en 'beste vriend' gevonden.

### 4.4 PWM

Om de verklarende kracht van het theoretisch model te verhogen hadden we ervoor gekozen om dit uit te breiden met enkele additionele variabelen. De belangrijkste hierbij is een uitbreiding van TPB met een korte versie van het PWM-model. In de analyse werd zowel een schaal ingevoerd die de twaalf adjectieven om het prototype te beoordelen bevatte, als een algemeen item voor prototype evaluatie. Samen verklaren zij 33.4% van de variantie, waarbij

het algemene item een betere voorspeller was ( $\beta=.46$ ,  $p<.001$ ) dan de schaal met adjectieven ( $\beta=.21$ ,  $p<.001$ ). We kunnen daarbij H3a bevestigen: jongeren die het prototype positiever beoordeelden hebben een grotere bereidheid (behavioral willingness) om te rijden onder invloed van alcohol). Uit de analyse blijkt ook prototype similarity of de gelijkens die jongeren zien met het prototype een significante voorspeller te zijn ( $\beta=.68$ ,  $p<.001$ ). De respondenten die een grotere gelijkens zien met het prototype vertonen ook een grotere bereidheid, H3b kan daarom bevestigd worden. Als we de twee variabelen vergelijken zien we dat prototype similarity meer invloed heeft op gedrag dan prototype evaluation.

De derde hypothese van het PWM omvat het effect van de bereidheid om te rijden onder invloed van alcohol op het eigenlijke gedrag om dit te doen. Ook hier vonden we een significant resultaat ( $\beta=.53$ ,  $p<.001$ ). We kunnen daarom stellen dat een hogere bereidheid ook gepaard gaat met een hogere mate van rijden onder invloed van alcohol, H3c wordt eveneens bevestigd.

#### **4.5 Invulnerability to danger**

TPB werd naast PWM ook uitgebreid met ‘invulnerability to danger’ ofwel kwetsbaarheid voor gevaar, waarbij werd gemeten in welke mate de jongeren zich kwetsbaar voor gevaar achtten. Aangezien deze variabele slechts een onrechtstreekse invloed heeft op de intentie om te rijden onder invloed van alcohol, werd het effect bekeken op de drie TPB-antecedenten: attitude, subjectieve norm, en PBC. Invulnerability bleek op elk van de drie TPB-variabelen een significante invloed uit te oefenen waardoor hypothesen 4a, b en c alle drie kunnen worden bevestigd. Als we de drie analyses vergelijken dan blijkt het verband tussen kwetsbaarheid voor gevaar en PBC het sterkste te zijn ( $\beta=.48$ ,  $p<.001$ ), gevolgd door het verband met attitude ( $\beta=.40$ ,  $p<.001$ ). Het verband tussen kwetsbaarheid voor gevaar en subjectieve norm bleek het zwakste ( $\beta=.24$ ,  $p<.001$ ) in vergelijking met attitude en PBC.

#### **4.6 Morele normen**

We hebben uit de analyses al enkele malen kunnen afleiden dat subjectieve norm als zwakste voorspeller uit de bus komt in vergelijking met andere verklarende variabelen. Dit is in lijn met voorgaand onderzoek en onze verwachtingen. Daarom werd er beslist om het model naast PWM en invulnerability ook uit te breiden met morele normen. We gaan er hierbij van uit dat morele normen als een extra vorm van sociale invloed kunnen gelden. In lijn met onze verwachtingen blijkt er een significant, negatief verband te zijn tussen morele normen en



intentie ( $\beta = -.48$ ,  $p < .001$ ). H6 wordt bevestigd. Jongeren die rijden onder invloed van alcohol moreel onaanvaardbaar vinden hebben een lagere intentie om dit gedrag te stellen.

#### **4.7 Rijervaring**

Een van de redenen waarom deze doelgroep, jongeren tussen 18 en 25 jaar, zo interessant is heeft betrekking op hun grotere kans op ongevallen in het verkeer. Zij zouden, wanneer men heeft gedronken, sneller bij een ongeval betrokken raken dan oudere bestuurders. Daarom hebben we in dit onderzoek ook gepeild naar het verband tussen rijervaring en attitude en rijervaring en PBC. Het verband tussen rijervaring en attitude bleek niet significant te zijn, net zoals het verband tussen rijervaring en PBC. Zowel hypothese 6a als 6b worden dus verworpen.

#### **4.8 Bob campagne**

Het laatste deel van de hypothesen heeft betrekking op de Bob campagne en het 'BOB zijn' bij jongeren. Uit deze analyses is voortgekomen dat er geen significant verband is tussen een hogere kennis van de Bob campagne en de attitude die men heeft ten opzichte van rijden onder invloed. We verwerpen H7a. Naast de kennis van de Bob campagne hebben we ook onderzocht of de attitude die jongeren hebben ten aanzien van de Bob campagne significant gerelateerd is aan de attitude die men ten opzichte van rijden onder invloed heeft. Ook hier is gebleken dat er geen significant verband is, dus verwerpen we H7b.

We hebben ook verder gekeken dan enkel de attitude en herinnering van de Bob campagne. Voor de laatste hypothesen zijn we op zoek gegaan naar het verband tussen jongeren die zelf BOB waren tijdens de vorige kerst- en eindejaarsperiode en het verband hiervan met de attitude, subjectieve norm en PBC. Er bleek geen significant verband te zijn tussen jongeren die zelf BOB waren tijdens de kerst- en eindejaarsperiode en de attitude, subjectieve norm en PBC ten aanzien van rijden onder invloed. Zowel hypothesen 7c, 7d als 7e worden verworpen.

Tot slot leek het ons ook interessant om te weten wat het verschil is in gemiddelde alcoholconsumptie wanneer men weet dat men nog moet rijden en wanneer men echt als BOB is aangesteld. Beide vragen peilen dus naar de alcoholconsumptie indien men nadien nog moet rijden met de wagen. Toch blijkt het percentage jongeren dat geen enkel glas drinkt als hij of zij bob is hoger te liggen dan het aantal jongeren die aangeven geen glas te drinken als men nog met de wagen moet rijden (44.3%, tegenover 33.4%). Toch zien we dat een deel van de jongeren bij beide vragen toch aangeeft een of twee glazen te drinken. Als men weet dat

men nog met de wagen moet rijden dan zal 21.2% één glas drinken en 9.8% twee glazen. Ook geven respectievelijk 15.6% en 5% van jongeren aan, zelfs als ze specifiek de rol van bob hebben gekregen, toch een en twee glazen te drinken.

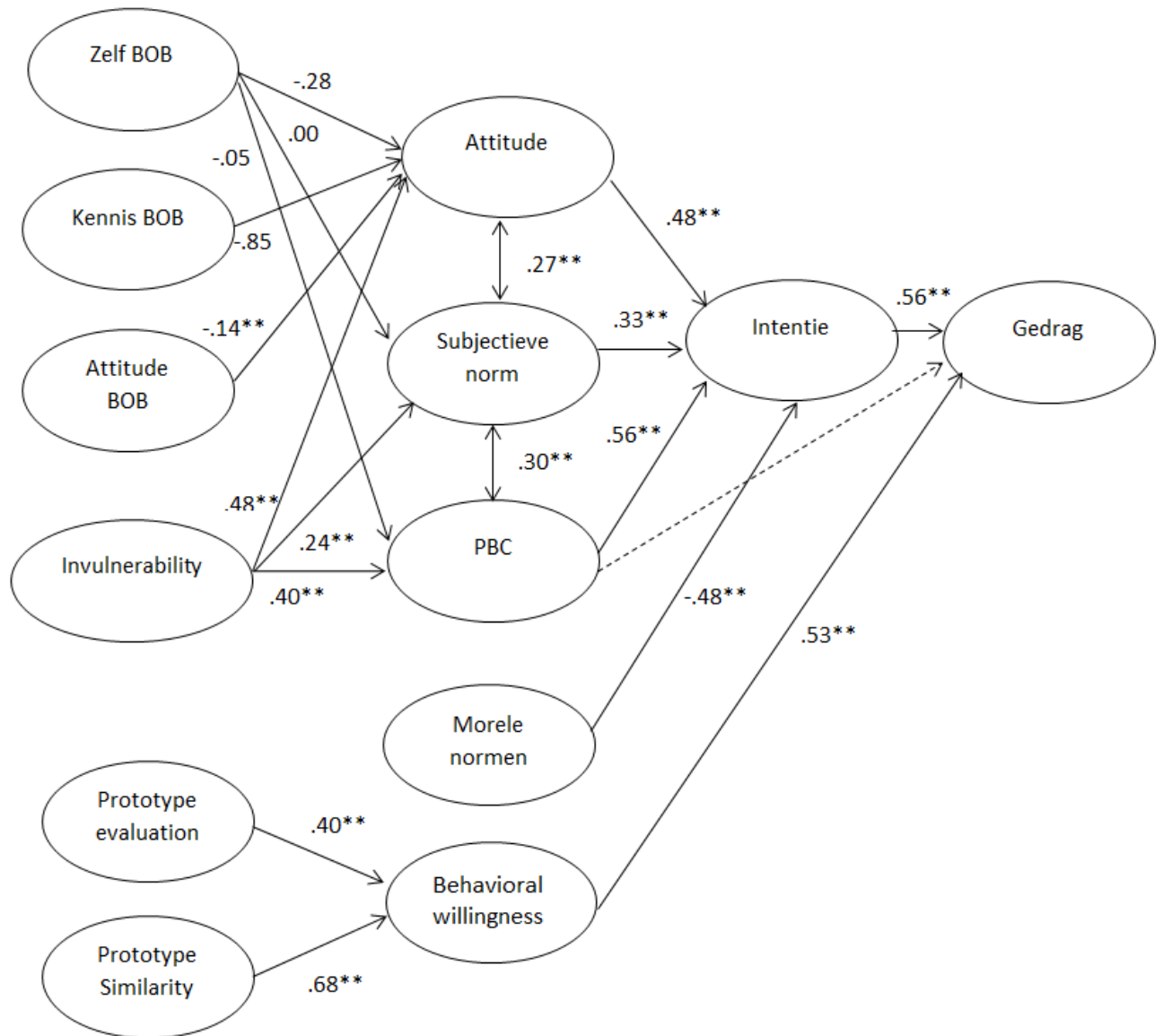


Fig 2: Uitgebreid TPB model met correlaties

\*\* : significant op 0.01 niveau

## **5 Discussie**

### **5.1 Centrale onderzoeksvraag**

De centrale onderzoeksvraag had betrekking op de factoren die jongeren ertoe aanzetten om te rijden wanneer ze onder invloed van alcohol zijn. Op basis van de wetenschappelijke literatuur hebben we relevante factoren opgenomen in ons onderzoeksmodel. Bij voorgaand onderzoek maakt men vaak slechts gebruik van één of twee variabelen om TPB mee uit te breiden. Voor deze masterproef streefden we er echter naar om de voorspellende kracht waar mogelijk te verhogen voor een meer genuanceerd beeld. Deze uitbreidingen hebben ons bijkomende inzichten verschaft die we niet zouden zien wanneer we slechts het basismodel van TPB hanteren.

#### **5.1.1 Gender**

In ander wetenschappelijk onderzoek heeft men vaak enkel mannen opgenomen omdat mannen meer zouden rijden onder invloed dan vrouwen (Chan et al, 2010; Marcil et al, 2001; Moan et al, 2011; Ravis et al, 2011). In deze masterproef wilden we desalniettemin de proef op de som nemen. Onze verwachtingen uit de hypothesen werden echter ingelost. Mannen blijken zowel een positievere attitude als een hogere gepercipieerde gedragscontrole dan vrouwen te bezitten en zijn ook meer onderhevig aan sociale druk. In het kader van toekomstige voorlichtingscampagnes raden we dus aan voornamelijk op mannen te focussen.

#### **5.1.2 TPB**

Waar liggen dan de belangrijkste factoren? Deze masterproef werd hoofdzakelijk bekeken vanuit de TPB, gezien deze theorie een uitstekende voorspeller lijkt te zijn wanneer het aankomt op schadelijke gedragingen voor de gezondheid. Dit kunnen we ook terecht concluderen uit onze resultaten. Zowel een positieve attitude, een hogere gepercipieerde gedragscontrole en meer sociale druk om te rijden onder invloed van alcohol zorgen voor een verhoogde intentie om dit gedrag te stellen. PBC kwam telkens als sterkste voorspeller uit de bus en subjectieve norm als zwakste. Dit geeft ons een belangrijke conclusie mee. Jongeren lijken de controle die ze denken te hebben hoger te plaatsen dan de mening die personen uit hun omgeving wat betreft rijden onder invloed. Dit heeft als gevolg dat toekomstige campagnes zich best eerst een vooral kunnen richten op PBC. Attitude blijkt ook een grote voorspeller te zijn, het aanpakken van de positieve attitude ten aanzien van rijden onder invloed kan daarom ook zeker zijn nut bewijzen. Dat subjectieve norm de zwakste voorspeller

van de drie is, neemt niet weg dat het nog steeds een significante voorspeller van rijden onder invloed is. We raden enkel aan om de prioriteit meer bij PBC te leggen.

Subjectieve norm werd eerst algemeen bekeken, maar we hebben ook een onderscheid gemaakt tussen de verschillende groepen personen die belangrijk kunnen zijn voor de jongeren. Er is echter gebleken dat er enkel tussen de groep ‘vrienden’ en intentie een verband aangetoond kan worden. Van deze groep kunnen we dus alvast zeggen dat zij een rol spelen in de mate waarin jongeren de intentie hebben om te rijden onder invloed. Bij toekomstig onderzoek is het aangewezen om meerdere vragen in het onderzoek op te nemen als men dieper wil in gaan op het verband tussen intentie en specifieke groepen van personen.

### **5.1.3 PWM**

We hebben TPB onder andere uitgebreid met een korte versie van PWM. Deze uitbreiding heeft ons enkele nuttige inzichten verschaft. Zo blijkt de gelijkenis die jongeren zien met het prototype voor een grotere bereidheid om te rijden onder invloed te zorgen dan de evaluatie van het prototype. Als we dit doortrekken naar toekomstige voorlichtingscampagnes dan is het belangrijk dat men gebruik maakt van een prototype waar jongeren zich gemakkelijk mee kunnen identificeren. Wanneer ze een grote gelijkenis zien met iemand die niet rijdt onder invloed van alcohol, dan is de kans groter dat ze zelf minder bereid zullen zijn om dit gedrag uit te voeren. De analyse toonde namelijk aan dat de bereidheid om te rijden onder invloed van alcohol ook vaker leidt tot het effectief uitvoeren van dit gedrag.

### **5.1.4 Invulnerability to danger**

Zoals we al aanhaalden bij de TPB constructen is PBC de sterkste voorspeller van de intentie om te rijden onder invloed van alcohol. Jongeren kijken dus eerst en vooral naar zichzelf wanneer het op dit gedrag aankomt. De mate waarin jongeren zich kwetsbaar voelen voor gevaar heeft ons ook enkele belangrijke inzichten opgeleverd. Er bleek een significant verband te zijn tussen deze variabele en attitude, maar ook met subjectieve norm en PBC. Een verkeerde inschatting van de eigen kwetsbaarheid kan leiden tot meer rijden onder invloed van alcohol. Dit is reeds gebleken uit een voorgaand onderzoek (Chan et al, 2010) en werd in dit onderzoek bevestigd. In toekomstige campagnes zou men moeten proberen aan te tonen aan deze jongeren dat ze wel degelijk kwetsbaar zijn voor gevaar en de kans op een ongeval ten gevolge van alcohol zeer reëel is.

### **5.1.5 Morele normen**

PBC en de kwetsbaarheid voor gevaar hebben beiden betrekking op de jongere zelf, zo is er ook een reden waarom we morele normen hebben toegevoegd als uitbreiding van het TPB model. Subjectieve norm is de zwakste voorspeller gebleken. Subjectieve norm wordt dan ook soms uitgebreid. Hier werd er voor gekozen om net als in het onderzoek van Moan en Rise (2011) morele normen in het model op te nemen. Uit de analyse is dan gebleken dat er inderdaad een verband is tussen morele normen en intentie. Indien men daarom in campagnes jongeren het gevoel kan geven dat rijden onder invloed van alcohol moreel onaanvaardbaar is dan kan dit de gedragsintentie van deze jongeren verlagen.

### **5.1.6 Rijervaring**

Jongeren hebben een hoger risico op een ongeval wanneer zij gedronken hebben in vergelijking met oudere bestuurders. We hebben daarom een variabele rijervaring mee in onze analyse opgenomen. Er bleek echter geen significant verband te zijn tussen rijervaring en attitude ten aanzien van rijden onder invloed of PBC. Het is echter voorbarig om te zeggen dat rijervaring geen rol speelt. In dit onderzoek werd ervaring afgeleid van het aantal kilometers dat men jaarlijks met de auto rijdt. Deze enkele meting is waarschijnlijk geen goede indicator van rijervaring. Om een goed beeld van rijervaring te krijgen kan men in toekomstig onderzoek best gebruik maken van meerdere vragen die op verschillende aspecten de rijervaring bevragen. Het is mogelijk dat men dan wel een verband zal vinden.

### **5.1.7 Conclusie onderzoeksvraag**

In het licht van de eerste onderzoeksvraag kunnen we daarom concluderen dat er verschillende factoren zijn die jongeren ertoe aan kunnen zetten om onder invloed van alcohol achter het stuur te kruipen. Linken we dit aan toekomstige voorlichtingscampagnes dan zien we dat de focus voornamelijk moet liggen op de gepercipieerde gedragscontrole en de kwetsbaarheid voor gevaar, net als de morele normen. Deze drie factoren hebben de grootste kans om de gedragsintentie bij jongeren te verlagen. Het is belangrijk dat jongeren inzien dat zij niet onkwetsbaar zijn wanneer het op ongevallen ten gevolgen van alcohol aankomt en dat de controle die ze denken te hebben wanneer ze onder invloed zijn vaak wordt overschat.

## **5.2 Deelvraag Bob campagne**

Naast deze centrale onderzoeksvraag hebben we ook nog een zijsprong gemaakt naar het thema van de Bob campagne. We hebben hier niet enkel gekeken naar het effect van kennis en

attitude ten aanzien van de campagne, maar ook naar het effect op bepaalde variabelen wanneer men zelf BOB is geweest.

Wat betreft kennis en attitude hebben we geen significante verbanden gevonden. Het is mogelijk dat deze twee variabelen geen invloed uitoefenen, maar het is eveneens mogelijk dat dit een gevolg is van het tijdstip van de meting. De Bob campagne die werd gebruikt voor dit onderzoek dateert van de kerst en eindejaarsperiode 2012. Door een vertraging werd de vragenlijst echter pas begin april openbaar gemaakt. Het is mogelijk dat de Bob campagne op dat moment al te ver in het geheugen van de deelnemers lag. Indien mogelijk zou toekomstig onderzoek er zeker rekening mee moeten houden om de meting zo dicht mogelijk bij het einde van de campagne te plaatsen. Ook de hypothesen over het verband tussen zelf BOB zijn en attitude, subjectieve norm en pc volgen dezelfde trend als de vorige twee. Er blijkt geen significant verband te zijn met elk van de drie TPB variabelen. We maken hierbij wel de bedenking dat het zeer lage aantal jongeren dat BOB was tijdens de kerst- en eindejaarsperiode mee kan geleid hebben tot dit resultaat. Voor toekomstig onderzoek zou het daarom beter zijn om in eerste instantie te focussen op variabelen met een grotere kans op gedragsverandering zoals PBC en kwetsbaarheid voor gevaar, en minder enkel op het concept 'BOB'. Om een duidelijker zicht te krijgen van de effectiviteit van het BOB concept is er een uitgebreidere evaluatie nodig. Met dit onderzoek kunnen we enkel een eerste licht werpen.

Als extra informatie hebben we ook eens gekeken naar het verschil in aantal glazen alcohol dat men drinkt wanneer men specifiek als BOB is aangesteld of wanneer men weet dat men nog met de auto moet rijden. Daaruit blijkt dat het percentage jongeren dat geen glas drinkt bij de BOB vraag hoger ligt dan wanneer men enkel stelt dat men nog moet rijden. Het verschil in percentage kan er dus op wijzen dat er toch zwaarder aan rijden onder invloed van alcohol getild wordt wanneer men als BOB wordt aangesteld dan wanneer dit niet zo is.

### **5.3 Beperkingen**

Elk onderzoek heeft zijn beperkingen, zo ook deze masterproef. Enkele van deze beperkingen hebben we reeds vermeld, er zijn er echter nog enkele andere die in acht moeten worden genomen. Ten eerste heeft een online survey voordelen, maar ook nadelen. Het is niet mogelijk om te controleren wie de survey invult, en het aantal keer dat men deze invult. Aan de hand van een controle van de ip adressen hebben we dubbele antwoorden proberen te vermijden, toch kan dit niet helemaal worden genegeerd. Daarnaast is ook de doelgroep vrij beperkt qua reikwijdte, zowel in leeftijd als geografisch. We hebben ons voor dit onderzoek

gericht op de leeftijdscategorie 18-25 jaar, woonachtig in Vlaanderen. Hier werd bewust voor gekozen omdat dit de gemiddelde leeftijd is van jongeren die verder studeren. Voor toekomstig onderzoek kan het interessant zijn om deze doelgroep uit te breiden en de verschillen tussen jongere en oudere bestuurders verder uit te diepen. Met dit onderzoek kunnen we enkel conclusies trekken voor jongeren uit Vlaanderen. Tot slot kunnen we enkel conclusies trekken over verbanden tussen twee of meer variabelen, maar kunnen we niets zeggen over causaliteit. Indien de tijd en middelen het toelaten zou het daarom heel interessant zijn moest de meting op twee verschillende ogenblikken gebeuren. Momenteel werden zowel intentie als gedrag op één ogenblik in de tijd gemeten. Men kan daardoor enkel iets zeggen over gedrag uit het verleden. Nieuwe inzichten kunnen naar boven komen wanneer men het gedrag op een tweede moment in de tijd meet.

## 6 Conclusie

We kunnen uit dit onderzoek concluderen dat TPB een goede voorspeller is wanneer we het hebben over rijden onder invloed van alcohol bij jongeren. De variabelen die in dit onderzoek werden gebruikt om het model mee uit te breiden hebben interessante inzichten voor toekomstig onderzoek opgeleverd. Jongeren plaatsen de eigen controle die ze denken te hebben bij rijden onder invloed hoger dan de mening van de personen uit hun omgeving. Zij die de eigen kwetsbaarheid voor gevaar onderschatten hebben ook een positievere attitude, zijn meer onderhevig aan sociale druk en hebben een hogere gepercipieerde gedragscontrole ten aanzien van rijden onder invloed van alcohol. Wanneer jongeren zich kunnen identificeren met een persoon die zich niet schuldig maakt aan dit gedrag kan dit echter een positieve invloed hebben op het eigen gedrag. Tot slot bestaan er nog vele pistes voor toekomstig onderzoek omtrent deze problematiek. Rijden onder invloed van alcohol is en blijft wereldwijd een belangrijk probleem. Met dit onderzoek kunnen we enkel een licht werpen op een deel van de onderliggende factoren. Er valt nog zo veel te ontdekken. We kunnen daarom enkel hopen dat dit thema hoog op de agenda blijft zodat andere onderzoekers ons nog meer inzichten kunnen verschaffen en zo de voorlichtingscampagnes nog effectiever kunnen maken.



## 7 Bibliografie

- Ajzen, I. (1991). The theory of planned behavior. *Organizational Behavior and Human Decision Processes*, 50(2), 179-211.
- Amanda Rivis, C. A., Sarah Snook. (2011). Understanding young and older male drivers' willingness to drive while intoxicated: The predictive utility of constructs specified by the theory of planned behaviour and the prototype willingness model. *British Journal of Health Psychology*, 16(2), 445-456.
- Armitage, C. J., & Conner, M. (1999). Predictive validity of the theory of planned behaviour: the role of questionnaire format and social desirability. *Journal of Community & Applied Social Psychology*, 9(4), 261-272.
- Armitage, C. J., Norman, P., & Conner, M. (2002). Can the Theory of Planned Behaviour mediate the effects of age, gender and multidimensional health locus of control? *British Journal of Health Psychology*, 7(3), 299-316. doi: 10.1348/135910702760213698
- BIVV. (2009). Attitudemeting verkeersveiligheid 2009: Evoluties sinds 2003 en 2006: Belgisch Instituut voor de Verkeersveiligheid.
- Bryman, A. (2008). *Social Research Methods: Third Edition*. US: Oxford University Press.
- Cameron, T. L. (1982). Drinking and driving among american youth: Beliefs and behaviors. *Drug and Alcohol Dependence*, 10(1), 1-33. doi: [http://dx.doi.org/10.1016/0376-8716\(82\)90084-9](http://dx.doi.org/10.1016/0376-8716(82)90084-9)
- Chan, D. C. N., Wu, A. M. S., & Hung, E. P. W. (2010). Invulnerability and the intention to drink and drive: An application of the theory of planned behavior. *Accident Analysis & Prevention*, 42(6), 1549-1555. doi: <http://dx.doi.org/10.1016/j.aap.2010.03.011>
- Dhami, M. K., Mandel, D. R., & Garcia-Retamero, R. (2010). Canadian and Spanish youths' risk perceptions of drinking and driving, and riding with a drunk driver. *International Journal of Psychology*, 46(2), 81-90. doi: 10.1080/00207594.2010.526121
- Frederik X. Gibbons, M. G., Hart Blanton, Daniel W. Russel. (1998). Reasoned Action and Social Reaction: Willingness and Intention as Independent Predictors of Health Risk. *Journal of Personality and Social Psychology*, 74(5), 1164-1180.
- Gerrard, M., Gibbons, F. X., Houlihan, A. E., Stock, M. L., & Pomery, E. A. (2008). A dual-process approach to health risk decision making: The prototype willingness model. *Developmental Review*, 28(1), 29-61. doi: <http://dx.doi.org/10.1016/j.dr.2007.10.001>

- Kulick, D., & Rosenberg, H. (2000). Assessment of university students' coping strategies and reasons for driving in high-risk drinking-driving situations. *Accident Analysis & Prevention*, 32(1), 85-94. doi: [http://dx.doi.org/10.1016/S0001-4575\(99\)00060-3](http://dx.doi.org/10.1016/S0001-4575(99)00060-3)
- Kuther, T. L. (2002). Rational decision perspectives on alcohol consumption by youth: Revising the theory of planned behavior. *Addictive Behaviors*, 27(1), 35-47. doi: [http://dx.doi.org/10.1016/S0306-4603\(00\)00161-1](http://dx.doi.org/10.1016/S0306-4603(00)00161-1)
- Labouvie, E., & Pinsky, I. (2001). Substance use and driving: the coexistence of risky and safe behaviors. *Addiction*, 96(3), 473-484. doi: 10.1046/j.1360-0443.2001.96347310.x
- Lange, J. E., Johnson, M. B., & Reed, M. B. (2006). Drivers within Natural Drinking Groups: An Exploration of Role Selection, Motivation, and Group Influence on Driver Sobriety. *The American Journal of Drug and Alcohol Abuse*, 32(2), 261-274. doi: 10.1080/00952990500479597
- Marcil, I., Bergeron, J., & Audet, T. (2001). Motivational factors underlying the intention to drink and drive in young male drivers. *Journal of Safety Research*, 32(4), 363-376. doi: [http://dx.doi.org/10.1016/S0022-4375\(01\)00062-7](http://dx.doi.org/10.1016/S0022-4375(01)00062-7)
- Moan, I. S., & Rise, J. (2011). Predicting intentions not to "drink and drive" using an extended version of the theory of planned behaviour. *Accident Analysis & Prevention*, 43(4), 1378-1384. doi: <http://dx.doi.org/10.1016/j.aap.2011.02.012>
- Parker, D., Manstead, A. S. R., Stradling, S. G., & Reason, J. T. (1992). Determinants of intention to commit driving violations. *Accident Analysis & Prevention*, 24(2), 117-131. doi: [http://dx.doi.org/10.1016/0001-4575\(92\)90028-H](http://dx.doi.org/10.1016/0001-4575(92)90028-H)
- Reyna, V. F., & Farley, F. (2006). Risk and Rationality in Adolescent Decision Making: Implications for Theory, Practice, and Public Policy. *Psychological Science in the Public Interest*, 7(1), 1-44. doi: 10.1111/j.1529-1006.2006.00026.x
- Vingilis, E., Salutin, L. (1980). A prevention program for drinking driving. *Accident Analysis & Prevention*, 12, 267-274.
- Weber, J. (1992). Scenarios in Business Ethics Research: Review, Critical Assessment, and Recommendations. *Business Ethics Quarterly*, 2(2), 137-160. doi: 10.2307/3857568
- WorldHealthOrganisation. (2007). Drinking and driving: a road safety manual for decision-makers and practitioners. Geneva: Global Road Safety Partnership.
- Zwarun, L., Linz, D., Metzger, M., & Kunkel, D. (2006). Effects of Showing Risk in Beer Commercials to Young Drinkers. *Journal of Broadcasting & Electronic Media*, 50(1), 52-77. doi: 10.1207/s15506878jobem5001\_4

## 8 Bijlage: vragenlijst

Beste respondent,

Deze enquête gebeurt in het kader van mijn masterproef aan de Universiteit Antwerpen. Met deze studie wil ik graag meer inzicht krijgen in de motivatie van jongeren om al dan niet te rijden onder invloed van alcohol. Deze enquête zal maar **10 minuutjes** van uw tijd vragen, maar u helpt me hier een heel eind mee verder!

Uw gegevens worden volstrekt **anoniem** verwerkt en kunnen op geen enkele manier naar u worden teruggekoppeld. Het is voor mijn studie belangrijk dat u de vragen aandachtig leest en waarheidsgetrouw beantwoordt. Er zijn geen juiste of foute antwoorden: enkel uw mening en ervaring telt.

Laat op het einde van de enquête uw e-mailadres achter om kans te maken op een van de **prijzen!** Er worden 50 Bob t-shirts weggegeven en **1 gelukkige winnaar krijgt een eco-driving cursus ter waarde van €125!** Met dank aan het BIVV.

Heeft u verder nog vragen of opmerkingen of bent u geïnteresseerd in de resultaten van dit onderzoek? Dan kan u mij steeds contacteren op [nathalie.deceukeleer@student.ua.ac.be](mailto:nathalie.deceukeleer@student.ua.ac.be)

Alvast **hartelijk dank** voor uw medewerking!

Nathalie De Ceukeleer

Studente Master Strategische Communicatie

Universiteit Antwerpen

### \*1. Wat is uw leeftijd?

### \*2. Geslacht

- Man  
 Vrouw

### \*3. Heeft u een autorijbewijs (rijbewijs B)?

- Ja  
 Ja, een voorlopig rijbewijs  
 Nee

**\*4. Hoeveel kilometers rijdt u per jaar met de auto?**

- Minder dan 10.000 km
- Tussen 10.000 en 20.000 km
- Tussen 20.000 en 30.000 km
- Meer dan 30.000 km
- Ik weet het niet

**\*5. Heeft u in het verleden al overtredingen met de wagen begaan (en daarvoor een boete ontvangen)?**

- Nee
- Ja: gewone verkeersovertredingen
- Ja: Snelheidsovertredingen
- Ja: rijden onder invloed

**\*6. Hoe vaak heeft u al gereden onder invloed van alcohol?**

- Nooit
- Zelden
- Soms
- Vaak
- Zeer vaak
- Altijd

**Lees eerst aandachtig volgende tekst en beeldt u in dat u zich in deze situatie bevindt. Beantwoord vervolgens de vragen.**

*"Je gaat 's avonds met de auto naar een café waar je in het gezelschap van vrienden bent. Je brengt er de avond door en drinkt 3 glazen alcohol. Wanneer je daarna terug naar huis wil rijden beseft je dat je je over de legale alcohollimiet bevindt."*

**\*7. Wat zou je in deze situatie doen?**

	helemaal oneens	oneens	eerder oneens	noch eens/noch oneens	eerder eens	eens	helemaal eens
In deze situatie zal ik rijden onder invloed van alcohol	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
In deze situatie zal ik zeker rijden onder invloed van alcohol	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
De kans bestaat dat ik zal rijden onder invloed van alcohol	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>

**\*8. Met de auto rijden onder invloed van alcohol is...**

Nadeelig

Voordelig

**\*9. \***

Slecht

Goed

**\*10. \***

Niet leuk

Leuk

**\*11. \***

Onschadelijk

Schadelijk

**\*12. \***

Fout

Juist

**\*13. \***

Niet slim

Slim

**\*14. \***

Onnodig

Nodig

**\*15. \***

Onaangenaam

Aangenaam

**\*16. Geef aan in welke mate u het eens bent met volgende stellingen**

	helemaal oneens	oneens	eerder oneens	noch eens/noch oneens	eerder eens	eens	helemaal eens
De meeste mensen die belangrijk zijn in mijn leven zouden het goedkeuren dat ik rijd onder invloed van alcohol	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
De meeste mensen die belangrijk zijn in mijn leven vinden dat ik mag rijden onder invloed van alcohol	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
De meeste mensen die belangrijk zijn in mijn leven zouden rijden onder invloed van alcohol goedkeuren	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Over het algemeen denk ik dat de meeste mensen er geen probleem mee zouden hebben dat ik zou rijden onder invloed van alcohol	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>

**\*17. Geef hieronder aan in welke mate de volgende personen het al dan niet zouden goedkeuren dat u zou rijden onder invloed van alcohol.**

(\* indien een bepaalde categorie van personen niet van toepassing is voor u, gelieve de laatste kolom aan te duiden voor die bepaalde categorie van personen a.u.b., bv. indien u geen broers/zussen hebt)

	helemaal oneens	oneens	eerder oneens	noch eens/noch oneens	eerder eens	eens	helemaal eens	N.v.t.
Mijn <b>partner</b> zou het goedkeuren dat ik rij onder invloed van alcohol	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Mijn <b>ouders</b> zouden het goedkeuren dat ik rij onder invloed van alcohol	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Mijn <b>broer(s)/zus(sen)</b> zou het goedkeuren dat ik rij onder invloed van alcohol	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Mijn <b>familieleden</b> zouden het goedkeuren dat ik rij onder invloed van alcohol	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Mijn <b>beste vriend/vriendin</b> zou het goedkeuren dat ik rij onder invloed van alcohol	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Mijn <b>vriend(inn)en</b> zouden het goedkeuren dat ik rij onder invloed van alcohol	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>

**\* 18. Geef hieronder aan in welke mate u rekening houdt met de mening van de volgende personen\*.**

(\* indien een bepaalde categorie van personen niet van toepassing is voor u, gelieve de laatste kolom aan te duiden voor die bepaalde categorie van personen a.u.b., bv. indien u geen broers/zussen hebt)

	helemaal oneens	oneens	eerder oneens	noch eens/noch oneens	eerder eens	eens	helemaal eens	N.v.t.
Ik hecht veel belang aan de mening van mijn <b>partner</b>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Ik hecht veel belang aan de mening van mijn <b>ouders</b>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Ik hecht veel belang aan de mening van mijn <b>broer (s)/zus(sen)</b>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Ik hecht veel belang aan de mening van mijn <b>familieleden</b>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Ik hecht veel belang aan de mening van mijn <b>beste vriend/vriendin</b>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Ik hecht veel belang aan de mening van mijn <b>vriend(inn)en</b>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>

**\* 19. Geef aan in welke mate u het eens bent met deze stellingen**

	helemaal oneens	oneens	eerder oneens	noch eens/noch oneens	eerder eens	eens	helemaal eens
Ik geloof dat ik in staat ben om te rijden onder invloed van alcohol	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Ik kan rijden onder invloed van alcohol gemakkelijk weerstaan	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Rijden onder invloed van alcohol is voor mij gemakkelijk	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Het kost me weinig moeite om te rijden onder invloed van alcohol	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>

**\*20. Geef aan in welke mate u het eens bent met volgende stellingen**

	Helemaal oneens	oneens	eerder oneens	noch eens/noch oneens	eerder eens	eens	helemaal eens
Met de auto rijden onder invloed van alcohol is moreel verkeerd	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Ik zou me schuldig voelen als ik onder invloed van alcohol zou rijden	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Ik zou een slecht geweten hebben als ik onder invloed van alcohol zou rijden	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>



**\*21. Geef aan in welke mate u akkoord gaat met volgende stellingen**

	helemaal oneens	oneens	eerder oneens	noch eens/noch oneens	eerder eens	eens	helemaal eens
Veilighedsregels zijn niet op mij van toepassing	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Veilighedsvoorzorgen nemen is veel belangrijker voor andere mensen dan voor mij	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Het is onwaarschijnlijk dat ik gewond raak als ik iets gevaarlijk doe	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Te snel rijden is niet gevaarlijk als ik degene ben die rijdt	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Niets kan mij kwetsen/schade toebrengen	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Ik zou waarschijnlijk kunnen rijden onder invloed van alcohol zonder in een ongeval betrokken te geraken	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Er zijn momenten dat ik me onklopbaar voel	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Het is onwaarschijnlijk dat ik speciale problemen zoals een ziekte of aandoening krijg	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Het is onwaarschijnlijk dat ik in aanraking kom met problemen die bij mensen van mijn leeftijd voorkomen	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Het is voor mij niet nodig om me zorgen te maken over gewond of gekwetst worden	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Het is onwaarschijnlijk dat ik gewond raak in een ongeval	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Er zal niets slecht gebeuren wanneer ik ergens alleen naartoe ga	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>

**\*22. Geef aan in hoeverre u de onderstaande eigenschappen vindt passen bij iemand van uw leeftijd die rijdt onder invloed van alcohol**

	helemaal niet	niet	vrijwel niet	een beetje	vrij veel	wel	helemaal
slim	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
verward	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
populair	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
onvolwassen	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
cool	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
zelfverzekerd	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
onafhankelijk	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
onzorgvuldig	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
onaantrekkelijk	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
saal	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
voorzichtig	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
egoïstisch	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>

**\*23. Geef aan in welke mate u akkoord bent met de volgende stelling**

	Ze onaangenaam	onaangenaam	eerder onaangenaam	eerder aangenaam	aangenaam	zeer aangenaam
Hoe aangenaam of onaangenaam vind je het type persoon dat 3 glazen alcohol drinkt (over de legale alcohol) en vervolgens met de auto rijdt?	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>

**\*24. Geef aan in welke mate u akkoord bent met de volgende stelling**

	helemaal niet	niet	vrijwel niet	een beetje	vrij veel	wel	helemaal
Algemeen bekeken, in hoeverre lijkt je op het type persoon dat 3 glazen alcohol drinkt (over de legale alcohol) en vervolgens met de auto rijdt?	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>

**\*25. Geef aan in welke mate u akkoord bent met de volgende stelling**

	zeker niet	waarschijnlijk niet	misschien	waarschijnlijk wel	zeker wel
Als het handig zou zijn om met de auto te rijden, maar je hebt de legale alcohollimiet overschreden, zou je rijden?	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Als het handig zou zijn om met de auto te rijden, maar je hebt de legale alcohollimiet overschreden <b>EN je wil enkel langs lokale achterstraatjes rijden</b> , zou je rijden?	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Als het handig zou zijn om met de auto te rijden, maar je hebt de legale alcohollimiet overschreden <b>EN je zal enkel zeer laat tijdens de nacht of zeer vroeg tijdens de ochtend rijden</b> , zou je rijden?	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>

**\*26. Herinnert u zich in de voorbije maanden iets gezien, gelezen of gehoord te hebben over de recentste Bob campagne?**

- Ja
- Nee
- Ik weet het niet

**\*27. Via welke mediakanalen heeft u iets gezien, gelezen of gehoord over deze Bob campagne**

- Affiches langs de (autosnel)wegen
- Tv-spot
- Geschreven pers (kranten of tijdschriften)
- Gesproken pers (radio of tv)
- Internet
- De website [www.bivv.be](http://www.bivv.be) (website Belgisch instituut voor de Verkeersveiligheid)
- De website [www.goforzero.be](http://www.goforzero.be)
- De website [www.bob.be](http://www.bob.be)
- Sociale netwerksites (Facebook, Twitter,...)
- Van horen zeggen (Vrienden, familie, collega's,...)
- Politiecontroles
- Het Bob promoteam (op kerstmarketen, op restaurant, op café,...)
- Op het werk (mailing, de Bobkit met Bob-items zoals Bob-USB sticks)
- Ik kan het me niet herinneren
- Andere informatiebronnen (Specifieer)

**\*28. Van 24 november tot 15 januari hingen er affiches langs autowegen en autosnelwegen om de aandacht te trekken op de Bob campagne. Kunt u zich deze affiches herinneren?**

- Ja
- Nee
- Ik weet het niet

**\*29. Kunt u zich de slogan herinneren van de recentste Bob campagne?**

- Nee
- Ja, namelijk

We tonen u nu een affiche van de recentste Bob campagne. Bekijk deze aandachtig.

# 3 EXTRA KUSSEN VO



## NOG EEN REDEN OM BOB TE ZI



*Arnolds*  
BELGISCHE BROUWERS

GO FOR ZERO

**\*30. Hebt u deze affiche de voorbije maanden gezien?**

- Ja  
 Nee  
 Ik weet het niet

**\*31. Wat vond u van het campagnebeeld op deze affiche?**

Niet opvallend Opvallend

**\*32. \***

Niet aantrekkelijk Aantrekkelijk

**\*33.\***

Niet origineel

Origineel

**\*34.\***

Niet  
verstaanbaar

Verstaanbaar

**\*35.\***

Zal mijn  
gedrag niet  
beïnvloeden

Zal mijn  
gedrag  
beïnvloeden

**\*36. Wat vindt u van de kernboodschap (slagzin) van de campagne: "Nog een reden om BOB te zijn"**

*(Voorbeeld: Hoe geloofwaardiger u de boodschap van de campagne vond, hoe meer uw antwoord zich rechts zal bevinden in de tabel, hoe minder geloofwaardiger u de boodschap van de campagne vond, hoe meer uw antwoord zich links in de tabel zal bevinden)*

Niet verstaanbaar

Verstaanbaar

**\*37.\***

Niet geloofwaardig

Geloofwaardig

**\*38.\***

Niet duidelijk

Zeer duidelijk

**39.\***

Vervelend

Niet vervelend

**\*40.\***

Niet uitvoerbaar

Uitvoerbaar

**\*41.\***

Niet informatief

Informatief

**\*42.\***

Niet overtuigend

Overtuigend

**\*43. Waar heeft u de kerst- en eindejaarsperiode gevierd?**

*U mag meerdere antwoorden aanduiden*

- Thuis
- Bij familie
- Bij vrienden
- Op restaurant
- Op café
- Nachtje uit (disco...)
- Bedrijfsreceptie of -feestje
- Ik weet het niet
- Andere (geef nadere toelichting)

**\*44. Heeft u een BOB gekozen toen u bent weggegaan met de wagen?**

- Ja
- Nee, er werd ter plaatse bij vrienden of familie geslapen
- Nee, er werd op hotel geslapen
- Nee, er werd een taxi opgebeld
- Nee, er werd met de fiets gereden of te voet gegaan
- Nee, er werd met de auto gegaan en geen BOB aangesteld
- Ik weet het niet
- Andere (geef nadere toelichting)

**\*45. Wie was BOB als u deze kerstperiode-en eindejaarsperiode deze locatie(s) bezocht (ervan uitgaande dat u zich met de auto verplaatst)?**

	Uzelf	Uw partner	Iemand van de passagiers	Andere	Niemand was BOB	Ik weet het niet
naar familie	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
naar vrienden	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
op restaurant	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
op café	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
een nachtje uit	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
naar een bedrijfsreceptie of -feestje	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
ergens anders naartoe	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

**\*46. Hoeveel glazen alcohol drinkt u gemiddeld, als u weet dat u nog met de wagen moet rijden?**

- 1 glas
- 2 glazen
- 3 glazen
- 4 glazen
- 5 glazen of meer
- Geen enkel glas
- Ik weet het niet

**\*47. Hoeveel glazen alcohol drinkt u gemiddeld als u BOB bent?**

- 1 glas
- 2 glazen
- 3 glazen
- 4 glazen
- 5 glazen of meer
- Geen enkel glas
- Ik weet het niet



#### **Bedankt voor uw medewerking!**

heeft u nog vragen of bent u geïnteresseerd in de resultaten van dit onderzoek, aarzel dan niet om contact op te nemen op [nathalie.deceukeleer@student.ua.ac.be](mailto:nathalie.deceukeleer@student.ua.ac.be)

Wilt u kans maken op een van de prijzen, laat dan hieronder uw e-mailadres achter. Uw e-mailadres zal enkel gebruikt worden om u te contacteren indien u bij de winnaars bent, en wordt in geen geval voor andere doeleinden gebruikt.

U maakt hierdoor kans op een van de 50 Bob t-shirts en **1 gelukkige winnaar krijgt een eco-driving cursus ter waarde van €125!** Met dank aan het BIVV.

Ik wil hierbij een oproep doen om nog een kleine **5 minuutjes** vrij te maken voor een **korte tweede enquête**. Ditmaal wil ik kort even peilen naar rijden en vermoeidheid bij jongeren. De resultaten van deze enquête kunnen als een belangrijke pre-test dienen voor verder onderzoek.

En dat is niet alles, want ook voor deze vragenlijst vallen prijzen te winnen! Ook hier zal een gelukkige winnaar worden gekozen die een eco-driving cursus krijgt ter waarde van €125. **Verdubbel dus snel je kansen** op deze prijs en klik op de link om naar de volgende enquête te gaan

>>> [Klik hier om deel te nemen!](#)

#### **48. E-mail**