

**KATHOLIEKE UNIVERSITEIT LEUVEN**

**FACULTEIT SOCIALE WETENSCHAPPEN  
OPLEIDING COMMUNICATIEWETENSCHAPPEN**

**Het verband tussen mediagebruik  
en risicogedrag in het verkeer**

Promotor : Prof. Dr. J. VAN DEN BULCK  
Verslaggever : N. COLSOUL  
Assessor : K. BEULLENS

MASTERPROEF  
aangeboden tot het  
verkrijgen van de  
graad van Master in  
de Communicatie-  
wetenschappen  
door  
**Sara PABIAN**

academiejaar 2007-2008

## **Inhoud**

Lijst van tabellen	5
Lijst van figuren	6
Voorwoord	7
Inleiding	8
1. Theoretisch kader	10
1.1. Verkeersongevallen in België	10
1.2. Oorzaken van verkeersongevallen	11
1.3. Risicogedrag	12
1.3.1. Wat is risicogedrag?	12
1.3.2. Waarom gedragen jongeren zich risicovol?	14
1.3.2.1. Theorie van gepland gedrag	15
1.3.2.2. Social Cognitive Theory	16
1.3.2.3. Attitudes	17
1.3.2.4. Persoonlijkheidseigenschappen	21
1.3.2.5. Mediagebruik	23
1.4. Risicogedrag en mediagebruik	23
1.4.1. Muziek	24
1.4.2. Videogames	25
1.4.3. Televisie en films	28
1.5. Risicogedrag in actiefilms	29
2. Methode	31
2.1. Onderzoekshypotheses	31
2.2. Dataverzameling	36
2.2.1. Populatie en steekproef	36
2.2.2. Dataverzamelmethode	37
2.3. Het analyse- instrument	41
2.3.1. Intentie tot vertonen van risicogedrag in het verkeer	41
2.3.2. Attitude ten aanzien van risicovol rijgedrag	42
2.3.3. Mediagebruik	45
2.3.4. Persoonlijke kenmerken	46

2.4. Steekproefbeschrijving	48
2.5. De analyse	49
3. Resultaten	50
3.1. Beschrijving	50
3.1.1. Intentie tot vertonen van risicogedrag in het verkeer	50
3.1.2. Attitude ten aanzien van risicovol rijgedrag	51
3.1.3. Mediagebruik	51
3.1.4. Persoonlijke kenmerken	52
3.2. Toetsen hypothese 1a en 1b	53
3.2.1. Intentie tot risicogedrag in het verkeer	53
3.2.2. Attitude ten aanzien van risicogedrag in het verkeer	54
3.2.3. Verschillen tussen condities bij specifieke populaties	56
3.2.4. Besluit	58
3.3. Verdere analyses	58
3.3.1. Intentie tot risicogedrag in het verkeer	58
3.3.1.1. Nagaan verschillen volgens geslacht	59
3.3.1.2. Correlaties met attitudes	60
3.3.1.3. Correlaties met mediagebruik	61
3.3.1.4. Correlaties met persoonlijke kenmerken	62
3.3.1.5. Regressie-analyses	62
3.3.1.6. Besluit	69
3.3.2. Attitudes omtrent risicogedrag in het verkeer	69
3.3.2.1. Nagaan verschillen in geslacht	70
3.3.2.2. Correlaties met mediagebruik	71
3.3.2.3. Correlaties met persoonlijke kenmerken	72
3.3.2.4. Regressie-analyses	73
3.3.2.5. Besluit	76
4. Discussie	77
4.1. Invloed van de blootstelling aan actiefragmenten (hypothese 1)	77
4.2. Overige hypotheses	78
4.2.1. Intentie en attitudes naar geslacht (hypothese 2)	79
4.2.2. Sensation Seeking (hypothese 3)	79

4.2.3. Agressie (hypothese 4)	80
4.2.4. Kijkfrequentie actie (hypothese 5 en 6)	81
4.2.5. Verband tussen attitude en intentie (hypothese 7)	82
5. Beperkingen van het onderzoek	83
6. Algemeen besluit	86
Referenties	89
Bijlage 1. Websurvey en codeboek	96
Bijlage 2. Correlatiematrix tussen onafhankelijke variabelen	130
Bijlage 3. Correlatiematrix tussen onafhankelijke variabelen	133

## Lijst van tabellen

Tabel 1. Factoranalyse attitudes	44
Tabel 2. Regressie-analyse met intentie tot alle risico- gedragingen samen als afhankelijke variabele	65
Tabel 3. Regressie-analyse met intentie tot te snel rijden als afhankelijke variabele	66
Tabel 4. Regressie-analyse met intentie tot rijden onder invloed als afhankelijke variabele	68
Tabel 5. Regressie-analyse met attitude ten aanzien van meerijden met een onveilige chauffeur als afhankelijke variabele	74
Tabel 6. Regressie-analyse met attitude ten aanzien van meerijden met een dronken chauffeur als afhankelijke variabele	75

## **Lijst van figuren**

Figuur 1. Absolute aantal dodelijke verkeersslachtoffers in België (1965-2005)	10
Figuur 2. Schematische voorstelling theorie van gepland Gedrag	15

## **Voorwoord**

Een woordje van dank is hier zeker op zijn plaats. Graag zou ik Kathleen Beullens willen bedanken voor de goede raad doorheen het jaar en het nalezen van deze verhandeling. In de tweede plaats gaat ook een woordje van dank naar Mathias voor het verwezenlijken van de websurvey. Tot slot wil ik mijn ouders, vrienden en Koen bedanken voor de steun die ze me hebben gegeven. Bedankt!

## Inleiding

Bij het lezen van de krant word ik vaak geraakt door artikels over ongevallen die vaak niets aan de verbeelding overlaten. Als jongere doet het wel iets met me om te lezen dat deze ongevallen vaak slachtoffers van mijn leeftijd hebben. De oorzaken die achter de ongevallen schuil gaan zijn herkenbaar: een glaasje te veel gedronken, te snel gereden of het negeren van een verkeersbord. Een vraag die hoogstwaarschijnlijk niet alleen in mijn hoofd blijft hangen, maar ook bij nabestaanden is: ‘Waarom?’.

Het is niet eenvoudig om één enkele oorzakelijke factor aan te duiden voor risicogedrag. Vanuit verschillende disciplines is het fenomeen onderzocht. Voornamelijk vanuit de psychologie wordt onderzocht wat er in het hoofd van jongeren afspeelt wanneer men zulk risicogedrag vertoont. Ook vanuit de communicatiewetenschappen hebben onderzoekers hun interesse getoond. Voeren jongeren risicogedrag in het verkeer uit ‘*as seen on television*’?

In deze verhandeling wordt vooral de klemtoon gelegd op de invloed van de blootstelling aan risicogedrag in het verkeer via actiefilms. Er wordt nagegaan wat voor invloed deze blootstelling heeft op de intentie tot en de attitudes ten aanzien van risicogedrag in het verkeer bij jongeren. In dit onderzoek wordt er niet blindgestaard op enkel en alleen de blootstelling aan de media. Ook worden een aantal factoren onderzocht die grotendeels betrekking hebben op persoonlijke kenmerken van het individu.

Het eerste deel van deze verhandeling bestaat uit een overzicht van de literatuur omtrent risicogedrag in het verkeer. ‘Waarom gedragen jongeren zich risicovol in het verkeer?’ is de voornaamste vraag die in het theoretisch kader aan bod komt. Uit de literatuur vloeit de onderzoeksvraag voort die van toepassing is bij voorliggend onderzoek. Op deze manier zijn we aanbeland bij het tweede deel waarin de hypotheses en de methode van dit onderzoek wordt voorgesteld. Naast de onderzoeksopzet komt het analyse-instrument uitgebreid aan bod in het methodedeel. Aan de hand van een experiment worden de hypotheses getest. Het derde deel geeft de relevante resultaten voor dit onderzoek weer. Het geheel wordt



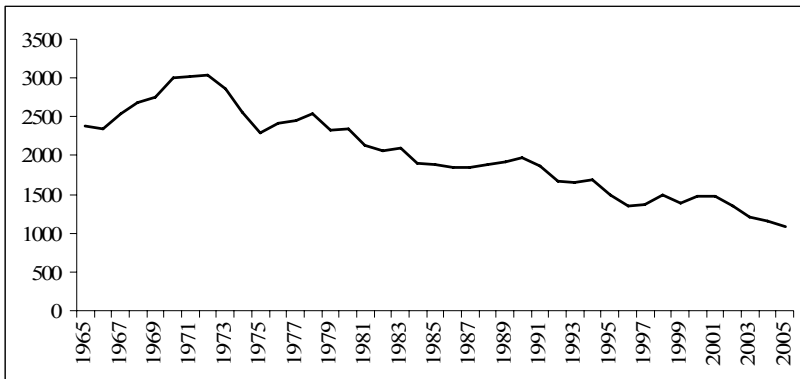
afgesloten door een discussie van de gevonden resultaten, het bespreken van de tekortkomingen en een algemeen besluit.

# 1. Theoretisch kader

## 1.1. Verkeersongevallen in België

Na de tweede Wereldoorlog is het verkeer enorm toegenomen met als gevolg een stijging in het aantal verkeersslachtoffers (zowel gewonden als doden). Nochtans is de ongevalratio afgenomen en neemt deze nog steeds af (Organisation for economic co-operation and development, 1986, p. 13).

Figuur 1. Absolute aantal dodelijke verkeersslachtoffers in België (1965-2005)



Bron: Federale overheidsdienst Economie, 2008; OECD, 1986, pp. 12-15; OECD, 2007.

Onderzoek toont aan dat het aantal ongevallen op de weg en het aantal ongevallen met dodelijke afloop een gelijke trend vormen (OECD, 1986, p. 13). In 1972 kende het aantal dodelijke ongevallen op de weg in België een piek, het aantal bedroeg 3014 (OECD, 1986, p. 12). Vanaf 1973 begon het aantal dodelijke slachtoffers in het verkeer af te nemen (OECD, 1986, p. 12; OECD, 2002, p. 15). In 2005 telde België 1086 dodelijke verkeersslachtoffers. Hieruit kan besloten worden dat dit aantal sinds 1973 met meer dan een derde gedaald is. De gebruikte cijfers zijn afkomstig van de Organisatie voor Economische Samenwerking en Ontwikkeling. Deze

organisatie heeft een afdeling die met behulp van internationale wetenschappelijke expertgroepen onderzoek uitvoert in kader van het 'Road Transport Research Programme'. Heel wat rapporten die door deze onderzoeksgroep werden uitgebracht zijn gewijd aan het optimaliseren van veiligheid op de wegen (E.g.: OECD, 1994; OECD 1986). Zo heeft deze organisatie niet alleen het aantal slachtoffers in kaart gebracht, maar ook gezocht achter de oorzaken van verkeersongevallen (OECD, 1986; OECD, 1994; OECD, 2002).

## **1.2. Oorzaken van verkeersongevallen**

In de literatuur worden twee oorzaken aangehaald voor verkeersongevallen. Een eerste oorzaak is de onervarenheid van de chauffeur (McKenna & Crick, 1997; OECD, 2002, pp. 51-56; Ulleberg & Rundmo, 2002, p. 43). Dit houdt in dat de chauffeur onvoldoende bekwaam is (Ulleberg & Rundmo, 2002, p. 43). Het probleem doet zich vooral voor bij jongeren, aangezien zij vaak minder lang in het bezit zijn van een rijbewijs in vergelijking met ouderen (OECD, 2002, p. 52). Door onvoldoende ervaring merken jonge chauffeurs gevaar trager op (McKenna & Crick, 1997). Onderzoek geeft immers aan dat ervarenheid de kans op verkeersongevallen laat dalen (OECD, 2002, p. 23). Internationale studies toonden aan dat ervaring zorgt voor een vermindering van de kans op verkeersongevallen. Dit doet zich vooral voor tijdens de eerste drie jaar na het behalen van het rijbewijs (OECD, 2002, p. 53). Concreet geven de studies aan dat de kans op verkeersongelukken daalt met 30%, 17% en 11% in respectievelijk jaar 1, 2 en 3. Onervarenheid kan met andere woorden beschouwd worden als een mogelijke oorzaak voor verkeersongevallen. Onderzoekers geven aan dat naast onervarenheid ook risicogedrag in het verkeer een belangrijke oorzakelijke factor is voor verkeersongevallen (E.g.: Harré, 2000, p. 207). Dit gedrag werd veelvuldig onderzocht (E.g.: Jonah, 1986; Nabi, Consoli, Chastang, Chiron, Lafont & Lagarde, 2005; Ulleberg & Rundmo, 2002). Risicogedrag in het verkeer wordt in wat volgt uitvoerig besproken.

### 1.3. Risicogedrag

Zoals aangetoond geeft de literatuur twee belangrijke oorzaken van verkeersongevallen aan. Naast onervarenheid van de chauffeur vormt ook risicogedrag in het verkeer een belangrijke oorzaak. In dit hoofdstuk wordt nagegaan wat risicogedrag juist inhoudt. Vervolgens wordt er gepoogd een antwoord te creëren met behulp van voorgaand onderzoek op de vraag waarom vooral jongeren zich risicovol gedragen.

#### 1.3.1. Wat is risicogedrag?

Risicogedrag is door heel wat onderzoekers bestudeerd (E.g.: Aberg, 1993; Arnett, 1992; Elliott, Armitage & Baughan, 2007; Finken, Jacobs & Laguna, 1998; Harré, 2000; Iversen, 2004; Iversen & Rundmo, 2002; Jessor, 1987; Jonah, 1986; Klein, Brown, Walsh Childers, Oliveri, Porter & Dykers, 1993; Oltedal & Rundmo, 2006; Sümer, 2003). Deze studies onderzoeken risicogedrag in het verkeer, waarbij verschillende risicogedragingen aan bod komen. Dit kan verklaard worden doordat risicogedrag een meerdimensionaal begrip is. Sommige studies behandelen één specifiek risicogedrag (E.g.: Finken et al., 1998). Het onderzoek van Finken et al. gaat na hoeveel jongeren (17-24 jaar) reeds dronken met de wagen hebben gereden en wat aan de basis ligt om dit risicogedrag uit te voeren. Andere studies pogen het begrip risicogedrag in het verkeer zo veel mogelijk invulling te geven door meerdere soorten risicogedragingen in het onderzoek op te nemen (E.g.: Iversen & Rundmo, 2004). Iversen & Rundmo maken een onderscheid tussen: overtreden van verkeersregels en snel rijden; roekeloos rijden en *funriding*; niet dragen van de gordel; behoedzaam en waakzaam rijden; drinken en rijden; aandachtig zijn voor kinderen in het verkeer; rijden onder de toegestane snelheidslimiet (Iversen & Rundmo, 2004, p. 565).

Risicogedrag in het verkeer kan simpelweg beschouwd worden als het uitvoeren van gedrag waaraan risico's zijn verbonden (Ulleberg & Rundmo, 2002, p. 43). Van belang hierbij is het gepercipieerde risico dat samenhangt met het uitvoeren van het

gedrag. Het gepercipieerde risico is de verwachte waarschijnlijkheid van het voorkomen van het specifieke risico. Dit gepercipieerde risico komt niet altijd overeen met het daadwerkelijke risico dat het gedrag inhoudt.

Vooraf jonge chauffeurs hebben meer de neiging om risico's te onderschatten. Bovendien overschatten ze vaak hun eigen rijvaardigheden (Deery, 1999, p. 225). Het is dan ook niet verwonderlijk dat onderzoek aangetoond heeft dat adolescenten en jongeren vaker betrokken zijn in verkeersongelukken dan andere leeftijdsgroepen (Bjornskau, 2000). Dit is eveneens het geval bij de eerst genoemde oorzaak: onervarenheid (cf. 1.2). In België vormden nul tot twintig jarigen een kwart van het totaal aantal slachtoffers tussen nul en negenennegentig jaar in 1999 (VerkeersPedagogisch Instituut, 2005). Slachtoffers zijn in deze studie zowel weggebruikers als passagiers, met gevolgen gaande van licht gewond tot een fatale afloop. Binnen de groep van nul tot twintig jarigen zijn achttien tot twintig jarigen het vaakst slachtoffer (42%). In 2004 is dit aantal min of meer stabiel gebleven. Binnen de groep van nul tot twintig jarigen zijn achttien tot twintig jarigen nog steeds het vaakst slachtoffer (38%) (VerkeersPedagogisch Instituut, 2005). Het Nationaal Instituut voor Statistiek hanteert een indeling van verkeersslachtoffers naar leeftijd die bestaat uit vijf categorieën: 0 tot 17 jaar, 18 tot 29 jaar, 30 tot 45 jaar, 46 tot 60 jaar en 60 plussers (Geurts, 2003). Het risico om betrokken te geraken in een ongeval met dodelijke of zwaargewonde afloop was het grootst in de categorie 18 tot 29 jaar voor 2001 (Daniels, 2006).

Jongeren zijn met andere woorden vaker bij verkeersongevallen betrokken doordat deze groep vaker risicogedrag vertoont. Om deze reden vormen jongeren vaak de onderzoekspopulatie bij onderzoek naar risicogedrag in het verkeer (E.g.: Beullens & Van den Bulck, 2007; Harré, 2000; Harré, Field & Kirkwood, 1996; Jonah, 1986; Jessor, 1987; Klein, e.a., 1993; Rundmo & Iversen, 2004; Shapiro, Siegel, Scovill & Hays, 1998; Yagil, 1998). Uit onderzoek blijkt onder meer dat jongeren minder gemotiveerd zijn om zich te houden aan verkeersregels (Yagil, 1998), vaker snelheidsovertredingen maken (Jonah, 1986) en het dragen van de veiligheidsgordel vaker nalaten (Jonah, 1986).

Naast leeftijd rapporteren heel wat studies ook verschillen in geslacht (E.g.: Arnett, 1992; Fisher, Kubutzki, Guter & Frey, 2007; Harré, 2000; Harré, e.a., 1996; Iversen & Rundmo, 2004; Nabi, e.a., 2005). Jonge mannen hebben volgens deze studies een grotere aanleg voor risicovol rijgedrag in vergelijking met jonge vrouwen. Nochtans werden er enkele studies gevonden die dit gegeven niet bevestigen. Finken, e.a. (1998) vonden geen verschil tussen jongens en meisjes van 17 tot 24 jaar bij het nemen van beslissingen omtrent drinken en rijden. Een andere studie onderzocht risicogedrag bij een groep vrouwelijke studenten uit het hoger onderwijs (Shapiro, e.a., 1998). De studie toonde aan dat ook jonge vrouwen geneigd waren om zich risicovol te gedragen door onder meer te rijden onder invloed, meerijden met een dronken chauffeur, overtreden van maximum toegelaten snelheden en nalaten de gordel te dragen (Shapiro, e.a., 1998, p. 150).

Er kan geconcludeerd worden dat risicogedrag een meer algemene term is voor specifieke risicovolle gedragingen die individuen uitvoeren in het verkeer. Onderzoek toont aan dat jongeren, en dan vooral mannen vaker risicogedrag vertonen in vergelijking met ouderen en vrouwen. Met andere woorden is zowel leeftijd als geslacht van belang bij onderzoek naar risicogedrag in het verkeer. Een belangrijke vraag die hierbij gesteld kan worden is waarom deze groep zich risicovol gedraagt.

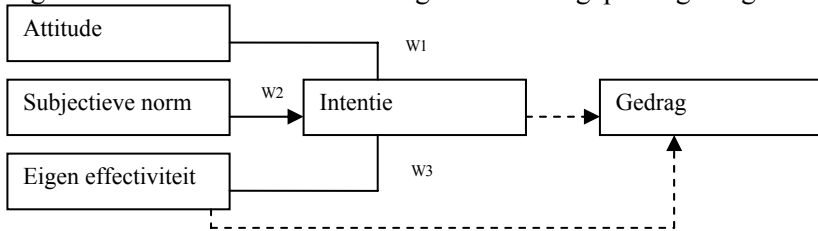
### **1.3.2. Waarom gedragen jongeren zich risicovol?**

Deze vraag is niet eenvoudig te beantwoorden. Er zijn immers meerdere factoren die een rol spelen bij het uitvoeren van risicogedrag in het verkeer. In de eerste plaats worden twee theorieën overlopen die een mogelijke verklaring bieden voor risicogedrag in het verkeer, namelijk de theorie van gepland gedrag en de ‘Social Cognitive Theory’. Deze theorieën verbinden een aantal variabelen met elkaar. Een aantal van deze variabelen worden na de bespreking van de theorieën nog eens apart overlopen.

### 1.3.2.1. Theorie van gepland gedrag

De eerste theorie die besproken wordt is de theorie van gepland gedrag (Ajzen, 2002, p. 665; Ajzen & Manstead, 1988, p. 132). Figuur 2 geeft het model schematisch weer.

Figuur 2. Schematische voorstelling theorie van gepland gedrag



Bron: Van Woerkum, Kuiper & Bos, 1999, p. 15

Het model stelt dat gedrag wordt bepaald door intentie (Ajzen, 1988, p. 132; Ajzen, 2002, p. 665; Van Woerkum, Kuiper & Bos, 1999, pp. 15-17). Intentie bestaat uit de motivatie die mensen hebben. Motivatie duidt de mate aan waarin mensen een bepaald gedrag willen uitvoeren en hoeveel moeite ze bereid zijn eraan te besteden. Deze intentie verandert in de tijd door het verkrijgen van nieuwe informatie, ideeën en invloeden (Van Woerkum, e.a., 1999, p. 15). Intentie bestaat uit drie variabelen: attitude, subjectieve norm en waargenomen gedragscontrole (eigen effectiviteit). Deze variabelen komen afhankelijk van elkaar tot stand (Van Woerkum, e.a., 1999, p. 17). De attitude ten opzichte van het gedrag kan een positieve of negatieve evaluatie zijn over het uitvoeren van het gedrag. De subjectieve norm bevat de gepercipieerde sociale druk van significant anderen om het gedrag uit te voeren. Waargenomen gedragscontrole duidt de gepercipieerde graad van moeilijkheid aan. Het is de persoonlijke inschatting van de mate waarin het gedrag al dan niet makkelijk of moeilijk kan uitgevoerd worden (Van Woerkum, e.a., 1999, p. 16). De attitude, subjectieve norm en waargenomen gedragscontrole hebben een directe, maar verschillende invloed op de intentie (Van Woerkum, e.a., 1999, p. 17). Om deze reden is aan het schema bij elk van de variabelen een

wegingsfactor toegevoegd. De relatie tussen intentie en gedrag gaat enkel op als het gedrag specifiek is omschreven en als iemand de mogelijkheid heeft om de intentie daadwerkelijk om te zetten in het gedrag. Bijgevolg wordt in het schema de relatie tussen intentie en gedrag voorgesteld door een stippellijn (Van Woerkum, e.a., 1999, p. 15). Naast een indirecte invloed kan de waargenomen gedragscontrole ook een directe invloed hebben op gedrag (Van Woerkum, e.a., 1999, p. 17). ‘Iemand die overtuigd is te falen en die de eigen effectiviteit dus als erg klein inschat, is geneigd dit waar te maken’ (Van Woerkum, e.a., p. 17). Ook deze pijl is in het schema voorgesteld door een stippellijn. De link tussen waargenomen gedragscontrole en gedrag gaat enkel op wanneer er overeenkomst is tussen de gepercipieerde controle en de actuele controle over het gedrag (Ajzen, 1988, p. 134). Enkele meta-analyses en overzichtstudies tonen aan dat de attitude, de subjectieve norm en de eigen effectiviteit samen tussen 39% en 50% van de variantie van intentie verklaren (Armitage & Conner, 2001; Conner & Armitage, 1998). Intentie en eigen effectiviteit (via de directe weg) verklaren tussen 20% en 40% van de variantie in gedrag. Er kan besloten worden dat de intentie tot risicogedrag in het verkeer verklaard kan worden door de variabelen die in dit model werden opgenomen. In dit model ontbreekt echter de rechtstreekse invloed van omgevingsfactoren zoals de media. Om deze reden wordt een tweede theorie besproken, namelijk de ‘Social Cognitive Theory’.

### **1.3.2.2. Social Cognitive Theory**

Deze theorie werd opgesteld door Albert Bandura, en voorziet de basis voor heel wat media-effecten onderzoek (Bandura, 2001). De theorie reikt namelijk een kader aan om menselijke cognities die gedrag produceren te verklaren (Bryant & Thompson, 2002, p. 67). Menselijke gedachten en gedragingen worden volgens de theorie bepaald door drie factoren die elkaar beïnvloeden en die met elkaar in wisselwerking staan. Deze drie factoren zijn gedrag, persoonlijke kenmerken en omgevingsfactoren. De beïnvloeding en wisselwerking van de drie factoren hebben een verschillende sterkte



en gebeurt op hetzelfde of op een verschillend moment (Bryant & Thompson, 2002, p. 67). Communicatiesystemen zoals de media kunnen een invloed uitoefenen via twee wegen (Bandura, 2001, p. 265). Via een directe weg zorgen ze voor veranderingen in gedachten en gedrag door ontvangers te informeren, te motiveren en te leiden (Bandura, 2001, p. 285). Observatieel leren is hier van belang. Een persoon leert door observatie van acties van anderen en de gevolgen ervan (Bryant & Thompson, 2002, p. 70). Het aangeleerde gedrag kan nagebootst worden door de observator (Bryant & Thompson, 2002, p. 70). Dit proces bevat vier componenten: aandacht, behoud, 'motor reproduction' en motivatie. Om te leren moet voldoende aandacht geschonken worden aan het uitgevoerde gedrag. Om het gedrag zelf te gebruiken moet het onthouden worden. 'Motor reproduction' houdt in dat de observator alle stappen van het gedrag moet onthouden en doordenken. Als de observator de nodige vaardigheden bezit, gebeurt het leerproces veel sneller. Een gemotiveerde observator zal het aangeleerde gedrag meer gebruiken (Bryant & Thompson, 2002, pp. 70-71). Drie types van situaties bieden prikkels aan om het aangeleerde gedrag uit te voeren: positieve verwachte uitkomst door het zelf uitvoeren van het gedrag; observatie van het gedrag van de andere en de gevolgen ervan; de evaluatie van het gedrag gebaseerd op persoonlijke waarden (Bryant & Thompson, 2002, p. 71). Of observatieel leren al dan niet plaats vindt is ten slotte sterk afhankelijk van voorgaande ervaringen (Bryant & Thompson, 2002, p. 72). Naast de theorie van gepland gedrag biedt ook de 'Social Cognitive Theory' een verklaring voor de vraag waarom jongeren zich risicovol gedragen. Beiden theorieën verbinden een aantal variabelen met elkaar. Drie groepen van variabelen zijn hier van belang. Deze zijn attitudes, persoonlijkheidseigenschappen en mediagebruik. Deze worden met behulp van de literatuur in wat volgt besproken.

### **1.3.2.3. Attitudes**

Zoals figuur 2 aantoont maken attitudes deel uit van de intentie tot risicogedrag. Heel wat onderzoek over risicogedrag in het verkeer

werd gewijld aan attitudes ten aanzien van zich risicovol gedragen (E.g.: Aberg, 1993; Harré, e.a., 1996; Iversen, 2004; Iversen & Rundmo, 2004; Ulleberg & Rundmo, 2002; Ulleberg & Rundmo, 2003). Onderzoek heeft zowel op een empirische als op een theoretische basis aangetoond dat attitudes ten aanzien van risicogedrag in het verkeer meerdimensionaal zijn (E.g.: Ulleberg & Rundmo, 2002). Ulleberg & Rundmo brengen attitudes ten aanzien van risicogedrag in het verkeer onder in 11 factoren. Elke factor stelt een verschillende soort attitude voor. Deze 11 soorten attitudes zijn: rijden met een onveilige chauffeur, te snel rijden, zich zorgen maken om anderen te verwonden, rijden onder invloed van alcohol, pronken met rijvaardigheden, gehoorzaam zijn aan verkeersregels, *funriding*, aandurven om een onveilige chauffeur tegen te spreken, risico's op ongevallen, fatalisme en overtreden van verkeersregels (Ulleberg & Rundmo, 2002, p. 232). Verder gaven de auteurs aan dat de attitudes significant correleerden met zelfrapporteringen over het eigen rijgedrag en het aantal ongelukken in het verleden (Ulleberg & Rundmo, 2002, pp. 235-236). De eerstgenoemde correlatie was sterker dan de laatstgenoemde. De verklaring voor de zwakkere correlatie tussen attitudes en het aantal ongelukken in het verleden wijst op heel wat andere factoren die bij het voorvallen van een ongeval een rol spelen, zoals het gedrag van andere bestuurders. Een andere indeling van attitudes werd gehanteerd bij het onderzoek van Iversen & Rundmo (2004). In deze studie werd een onderscheid gemaakt tussen drie groepen van attitudes, namelijk: attitudes ten aanzien van het overtreden van verkeersregels en te snel rijden; attitudes ten aanzien van roekeloos rijgedrag van anderen; attitudes ten aanzien van drinken en rijden (Iversen & Rundmo, 2004, p. 561). Uit de studie blijkt dat vooral attitudes ten aanzien van het overtreden van verkeersregels en te snel rijden de betrokkenheid bij een ongeval beïnvloeden. Beiden studies geven met andere woorden aan dat attitudes een antwoord kunnen vormen op de vraag waarom men zich risicovol gedraagt.

Uit voorgaand onderzoek blijkt eveneens dat vooral jongeren en mannen vaker positievere attitudes bezitten over risicogedrag in het verkeer in vergelijking met ouderen (E.g.: Iversen & Rundmo, 2004; Harré, e.a., 1996; Ulleberg & Rundmo, 2002). Het onderzoek van Iversen & Rundmo toonde aan dat jongeren die minder dan 10 jaar in

het bezit zijn van een rijbewijs en mannen meer negatieve attitudes bezitten over veiligheid in vergelijking met andere leeftijdsgroepen en vrouwen (Iversen & Rundmo, 2004, p. 569). Het verband tussen attitudes en gedrag wordt in de volgende paragraaf uitvoerig besproken met behulp van literatuur.

De theorie van gepland gedrag geeft aan dat attitudes deels de intentie tot risicogedrag verklaren. Ook onderzoekers in het domein van verkeersstudies veronderstellen vaak een verband tussen attitude en gedrag zonder dit verder te bestuderen (OECD, 1994, p. 9). Gedrag in het verkeer zou op deze manier beter begrepen worden door de gerelateerde attitudes te onderzoeken die min of meer gedrag bepalen. Eagly & Chaiken (2007) definiëren attitudes als ‘een aanleg hebben voor een entiteit te evalueren met een mate van voorkeur of afkeur, uitgedrukt in een cognitieve, affectieve en gedrag response’. Deze definitie legt een duidelijke link tussen attitudes en gedrag (Iversen & Rundmo, 2004, p. 556). Toch heerst er bij onderzoekers een blijvend debat over deze relatie (Kraus, 1995). Een aantal onderzoekers hebben een mogelijk verband tussen attitudes en gedrag omtrent risico's in het verkeer bij jongeren onderzocht (E.g.: Iversen, 2004; Iversen & Rundmo, 2004; OECD, 1994; Ulleberg & Rundmo, 2002). Volgens Ulleberg & Rundmo (2002) is het veranderen van attitudes een belangrijke strategie voor het verkrijgen van veilig rijgedrag bij jongeren (Ulleberg & Rundmo, 2002, p. 227). In deze studie verklaarden de attitudedimensies van de gebruikte schalen 50% van de totale variantie in zelfrapporteringen van risicogedrag (Ulleberg & Rundmo, 2002, p. 234). De auteurs wijzen er wel op dat attitudes enkel significante voorspellers kunnen zijn van gedrag als attitudes en gedrag op hetzelfde niveau worden gemeten (Ulleberg & Rundmo, 2002, p. 229). Bijgevolg gaan de auteurs er vanuit dat algemene attitudes over risicogedrag in het verkeer goede voorspellers zijn voor (algemeen) risicogedrag. Specifieke attitudes voorspellen daarentegen specifieke risicovolle gedragingen. De auteurs baseren zich op het principe van compatibiliteit van Ajzen en Fishbein (1980). Een attitude over een gedrag is een persoonlijke positieve of negatieve evaluatie van ‘zijn of haar uitvoering van het gedrag’ en niet van het uitvoeren van het gedrag in het algemeen (Ajzen & Fishbein, 1980, p. 64). De auteurs leggen een link tussen de attitude over een gedrag en de intentie tot

het stellen van een gedrag (Ajzen en Fishbein, 1980, pp. 56-57). Wanneer bijgevolg een attitude wordt gebruikt om een intentie te voorspellen en te begrijpen moet deze bij het meten overeenstemmen qua niveau met de intentie (Ajzen en Fishbein, 1980, p. 57). Onderzoekers wijzen erop dat dit gebrek aan overeenkomstigheid tussen het niveau van attitudes en gedrag vaak de oorzaak is voor het falen van campagnes die inspelen op attitudes om zo gedrag te veranderen (Iversen & Rundmo, 2004, p. 570; Ulleberg & Rundmo, 2002, p. 236). Ook andere studies hebben een duidelijk verband gevonden tussen attitudes en gedrag (E.g.: Iversen, 2004; Iversen & Rundmo, 2004). Iversen & Rundmo wijzen erop dat attitudes kunnen bijdragen aan voorspellingen over risicogedrag in het verkeer (Iversen & Rundmo, 2004, p. 569). Vooral positieve attitudes ten aanzien van het overtreden van verkeersregels en te snel rijden gingen gepaard met risicovol rijgedrag (Iversen, 2004; Iversen & Rundmo, 2004;). Wanneer de tijdsspanne tussen het meten van attitudes en gedrag werd vergroot (één jaar) blijft het verband bestaan (Iversen, 2004). Attitudes voorspelden in deze studie risicogedragingen die een jaar later werden gemeten. Met andere woorden, attitudes die een jaar eerder werden gemeten verklaarden 52% van de totale variantie van risicogedrag (Iversen, 2004, p. 147). Deze studies geven aan dat attitudes niet alleen samenhangen met gedrag, maar ook een verklaring kunnen bieden voor de vraag waarom jongeren zich risicovol gedragen.

Er kan besloten worden dat de attitude net zoals het gedrag een meerdimensionaal begrip is. Onderzoek dient de attitude ten aanzien van 'algemeen' risicogedrag en attitudes ten aanzien van specifieke risicogedragingen te onderzoeken. In combinatie met gedrag dienen attitudes en gedrag op het zelfde niveau gemeten te worden. Naast attitudes vormen ook enkele persoonlijkheidseigenschappen en mediagebruik een verklaring voor de vraag waarom jongeren zich risicovol in het verkeer gedragen.

### 1.3.2.4. Persoonlijkheidseigenschappen

Om risicovol rijgedrag beter te begrijpen werd in voorgaand onderzoek naast attitudes ook een aantal persoonlijkheidseigenschappen onderzocht. Verschillende studies hebben persoonlijkheidseigenschappen onderzocht die samengaan met risicovol rijgedrag (E.g.: Caspi, Harrington, Moffitt, Begg, Dickson, Langley & Silva, 1997; Eensoo, Harro, Pullmann, Allik & Harro, 2007). Deze kenmerken zijn uiteenlopend en afhankelijk van de keuze van de auteurs om deze al dan niet in onderzoek op te nemen. Eensoo e.a. (2007) onderzochten of risicogedrag in het verkeer samengaat met bepaalde persoonseigenschappen bij adolescenten. Individuen die zich meer risicovol in het verkeer gedragen zijn impulsiever, minder open, minder aangenaam in de omgang en minder gewetensvol (Eensoo, e.a., 2007, p. 315). De studie van Caspi, e.a. (1997) gaat verschillen in persoonlijkheid na bij 21-jarigen die zich al dan niet risicovol gedragen. In deze studie werden vier risicogedragingen in het verkeer opgenomen: met de wagen rijden na alcoholconsumptie, met een chauffeur meerijsen die alcohol heeft gedronken, besturen van de wagen zonder de gordel te dragen en het niet dragen van de gordel als passagier (Caspi, e.a., 1997, p. 1054). Voor het meten van de persoonlijkheidskenmerken werd gebruik gemaakt van de 'Multidimensional Personality Questionnaire' (Caspi, e.a., 1997, p. 1055). De resultaten gaven aan dat respondenten die risicogedrag vertonen lager scores op traditionalisme, het vermijden van risico's, controle en sociabiliteit. Bovendien scoren deze respondenten hoger op agressiviteit en negatieve emotionaliteit (Caspi et al., 1997, p. 1056). De twee studies tonen aan dat er heel wat diversiteit bestaat tussen onderzoek wat betreft de opgenomen variabelen.

Afhankelijk van de keuze van de onderzoekers worden bepaalde persoonlijkheidseigenschappen al dan niet opgenomen in onderzoek rond risicogedrag in het verkeer. 'Sensation Seeking' en agressie echter worden door heel wat studies als invloedrijke persoonlijkheidseigenschappen beschouwd die vaak apart worden onderzocht (E.g.: Arnett, Offer & Fine 1997; Iversen & Rundmo,

2002; Oltedal & Rundmo, 2006). Om deze reden worden deze factoren apart besproken.

Een eerste persoonlijkheidseigenschap is 'Sensation Seeking'. De mate waarin mensen bereid zijn om risico's te nemen wordt beschouwd als een belangrijke persoonlijke karakteristiek (Oltedal & Rundmo, 2006, p. 622). Heel wat studies naar risicogedrag in het verkeer houden dan ook rekening met de invloed van 'Sensation Seeking'. 'Sensation Seeking' wordt gedefinieerd als: 'Het zoeken naar gevarieerde, nieuwe, complexe en intense sensaties en ervaringen en de bereidheid om hiervoor fysieke, sociale, wettelijke en financiële risico's te nemen' (Zuckerman, 1994, p. 27). Tijdens de adolescentie bereikt 'Sensation Seeking' meestal zijn piek (Lachlan & Westerman, 2007, p. 748). Onderzoek heeft aangetoond dat bestuurders met hoge 'Sensation Seeking' meer risicovol rijgedrag vertonen dan bestuurders met lage 'Sensation Seeking' (E.g.: Iversen & Rundmo, 2002; Oltedal & Rundmo, 2006; Arnett, e.a., 1997).

Ten tweede is ook agressie in onderzoek naar risicogedrag in het verkeer een belangrijke persoonlijkheidseigenschap (Oltedal et al., 2006, p. 622). Een hoge mate van agressie gaat samen met een grote hoeveelheid risicogedrag in het verkeer (E.g.: Deffenbacher, Deffenbacher, Lynch & Richards, 2003; Sümer, 2003; Yagil, 2001; Zuckerman & Kuhlman, 2000). Bovendien ervaren meer agressieve personen vaker boosheid in het dagdagelijkse verkeer (Deffenbacher, e.a., 2003). Volgens de studie van Sümer (2003) is agressie, samen met 'Sensation Seeking', een goede voorspeller voor risicovol rijden.

Er kan besloten worden dat onderzoek bewijst dat 'Sensation Seeking' en agressie belangrijke persoonlijkheidseigenschappen zijn die een invloed uitoefenen op risicogedrag in het verkeer. Naast attitudes mogen deze twee persoonlijkheidseigenschappen niet uit het oog verloren worden wanneer de vraag wordt gesteld waarom jongeren zich risicovol gedragen. Attitudes en persoonlijkheidseigenschappen vormen samen met mediagebruik drie groepen van variabelen die van belang zijn bij het beantwoorden van deze vraag.

### **1.3.2.5. Mediagebruik**

In wat vooraf ging werden attitudes en persoonlijkheidseigenschappen besproken. Deze factoren hebben een invloed op zich al dan niet risicovol gedragen in het verkeer. Vanuit het domein van de communicatiewetenschappen is er ook interesse in de mogelijke invloed van massa media op risicogedrag in het verkeer (E.g.: Atkin, 1989; Beullens, Roe & Van den Bulck, in press; Beullens & Van den Bulck, 2008; Fisher, e.a., 2007; Klein, e.a., 1993; Moller & Gregersen, 2008; Roberts, Dimsdale, East & Friedman, 1998). Het verband tussen risicogedrag in het verkeer en mediagebruik wordt met behulp van de literatuur aangetoond in een volgend hoofdstuk.

### **1.4. Risicogedrag en mediagebruik**

Attitudes en persoonlijkheidseigenschappen geven een antwoord op de vraag waarom jongeren zich risicovol gedragen. De invloed van mediagebruik werd in mindere mate onderzocht. Bij het onderzoek naar de effecten van massamedia op gedrag in het verkeer is er vooral aandacht besteed aan commerciële boodschappen en boodschappen in kader van interventiecampagnes (Fleischer, 1971, p. 16). Studies die de invloed nagaan van entertainende massa media op risicogedrag in het verkeer zijn schaars. Nochtans worden audiovisuele media beschouwd als de meest overtuigende van massa media (Kleppner, 1966). De studies die de invloed van massa media op risicogedrag in het verkeer nagaan kunnen ingedeeld worden naargelang het soort media dat gebruikt werd om de invloed op risicogedrag na te gaan, namelijk: muziek (E.g.: Klein, e.a., 1993; Roberts, e.a., 1998), video games (E.g.: Beullens, e.a., in press; Fisher, e.a., 2007; Moller & Gregersen, 2008) en televisie en films (E.g.: Beullens & Van den Bulck, 2008; Klein, e.a., 1993). In wat volgt wordt per mediavorm de gevonden literatuur doorgenomen.

### 1.4.1. Muziek

De eerste mediavorm is muziek. Twee studies werden gevonden (Klein, e.a., 1993; Roberts, e.a., 1998). Roberts e.a. onderzochten de relatie tussen de intensiteit van de emotionele respons op muziek en gezondheidsgerelateerde risicogedragingen bij adolescenten (Roberts e.a., 1998, pp. 50-51). Het nalaten de veiligheidsgordel te dragen in de wagen was één van de risicogedragingen die in het onderzoek werd opgenomen. De emotionele respons op muziek gaf aan hoe de respondent zich voelt wanneer hij of zij naar zijn of haar favoriete muziek luistert. De respons werd gecategoriseerd als positief of negatief. Voorbeelden van positieve emotionele responsen zijn: interesse, enthousiasme en fierheid. Angst, vijandigheid en irritatie zijn voorbeelden van negatieve emotionele responsen. De resultaten gaven aan dat risicogedragingen significant positief correleren met de sterkte van de emotionele respons op muziek (zowel positieve als negatieve). Een sterke negatieve respons correleert op zijn beurt met een grote hoeveelheid risicogedrag die men in het verleden heeft gesteld. De laatstgenoemde correlatie kwam vooral voor bij blanken en liefhebbers van rock of *heavy metal* (Roberts, e.a., 1998, pp. 51-52).

Specifieke genres kwamen eveneens aan bod in het onderzoek van Klein e.a. (1993). Hierin werd naast het luisteren naar muziek, ook het kijken naar televisie en het lezen van magazines bestudeerd. De resultaten voor het kijken naar televisie worden later besproken (cf. 1.4.3). Deze studie ging acht risicogedragingen na waarvan één betrekking heeft op risicogedrag in het verkeer, namelijk: rijden met de auto zonder rijbewijs. Voor muziek geeft deze studies aan dat adolescenten die regelmatig risicogedrag vertonen vaker punk of *heavy metal* groepen opsommen als favoriete groep. Bovendien bleek uit de resultaten dat adolescenten die meerdere risicogedragingen uitvoerden vaker naar de radio luisteren (Klein, e.a., 1993, pp. 25-27). Uit de besproken studies kan geconcludeerd worden dat risicogedrag in het verkeer samengaat met een relatief deviante muziekvoorkeur zoals rock, *heavy metal* en punk.



### 1.4.2. Videogames

Ook voor video games hebben enkele onderzoekers het verband onderzocht met risicogedrag in het verkeer. Er werden drie studies gevonden (Beullens, e.a., in press; Fisher, e.a., 2007; Moller & Gregersen, 2008).

In een eerste onderzoek werd met behulp van een survey de impact van *race games* en *drive'em up games* op de intentie tot risicovol rijden onderzocht bij Vlaamse jongeren uit het vijfde en zesde jaar secundair onderwijs (Beullens, e.a., in press, pp. 2-4). De resultaten gaven aan dat het spelen van deze games een indirecte invloed heeft op de intentie tot *funriding*. Meer specifiek is het spelen van *race games* en *drive'em up games* een voorspeller van de attitude ten aanzien van *funriding*. Deze attitude voorspelt op zijn beurt de intentie tot *funriding* (Beullens e.a., in press, p. 6).

Een tweede studie focuste zich op een iets oudere leeftijdsgroep in vergelijking met de voorgaande studie. Het onderzoek van Moller & Gregersen (2008) ging bij 2417 bestuurders tussen 18 en 25 jaar na of er een relatie is tussen zich risicovol gedragen in het verkeer en een aantal variabelen zoals de psychosociale functie van rijden (E.g.: rijden om verveling tegen te gaan; rijden om even stoom af te laten en te ontspannen), vrijetijdsbesteding, opleidingsniveau en druk van vrienden en leeftijdsgenoten (Moller & Gregersen, 2008, p. 210). De resultaten toonden aan dat de psychosociale functie van rijden een indicator is voor risicovol rijden (Moller & Gregersen, 2008, p. 212). Ten tweede gaven de resultaten aan dat een laag opleidingsniveau gepaard gaat met risicogedrag in het verkeer. Ten derde vonden de auteurs dat vrijetijdsbestedingen met weinig structuur en hoge impulsiviteit (zoals het spelen van computerspellen, *body building* en naar fuiven gaan met vrienden) risicovol rijden stimuleren. Vooral deze derde conclusie is hier van belang. In de vragenlijst was het spelen van computerspellen de enigste vorm van media die werd opgenomen. Ook het luisteren naar muziek en het kijken naar televisie en films zijn ongestructureerde activiteiten waar vaak voor gekozen wordt onder hoge impulsiviteit. Bijgevolg kan een gelijkaardig resultaat verwacht worden voor deze media. De auteurs benadrukken dat de resultaten van het onderzoek aangeven dat er bij

risicovol rijden ook nog andere motieven dan veiligheidsmotieven een rol spelen, (Moller & Gregersen, 2008, pp. 212-214).

Een laatste studie onderzocht het verband tussen video games en risicogedrag in het verkeer bij 16 tot 45 jarigen (Fisher e.a., 2007). In tegenstelling tot de twee voorgaande studies werden ook 25 plussers in het onderzoek opgenomen. Bovendien werden in totaal drie onderzoeken uitgevoerd. Bij het (de) latere onderzoek(en) werd rekening gehouden met de tekortkomingen van het (de) eerdere onderzoek(en). Fisher e.a. gingen na of het spelen van *race games* cognities, gevoelens en feitelijk risicogedrag beïnvloedt bij mannen en vrouwen van 16 tot 45 jaar (Fisher, e.a., 2007, p. 22). Er werd gebruik gemaakt van zowel een kwantitatieve studie als van twee experimenten (Fisher, e.a., 2007). De kwantitatieve studie ging na of het spelen van *race games* gepaard gaat met verhoogd risicogedrag in het dagdagelijkse verkeer (Fisher, e.a., 2007, p. 24). Risicogedrag werd gemeten door zelfrapporteringen over (a) competitief gedrag in het verkeer (bijvoorbeeld: *street racing*), (b) intenties tot het stellen van risicogedrag om anderen te imponeren, (c) attitudes ten opzichte van behoedzaam gedrag en (d) het aantal ongevallen waarin de respondent in het verleden bij betrokken is geweest. Deze vier afhankelijke variabelen vormen samen een schaal die voor elke respondent een waarde geeft die een indicatie is van al dan niet risicovol gedrag in het verkeer (Fisher, e.a., 2007, p. 25). Ten eerste toont deze studie aan dat de frequentie van het spelen van *race games* positief correleert met opdringerig en competitief rijden. Ten tweede werd er eveneens een positieve correlatie gevonden met voorgaand risicogedrag. Ten laatste gaven de resultaten een negatieve correlatie aan met behoedzaam rijgedrag. De gevonden verbanden waren meer uitgesproken voor mannen dan vrouwen. (Fisher, e.a., 2007, p. 25). Het grootste nadeel aan deze studie is het ontbreken van de mogelijkheid om causale uitspraken te doen. Om deze reden voerden de auteurs nog een tweede studie uit in de vorm van een experiment. Het experiment bestond uit twee condities. De proefpersonen speelden één van drie *race games* of één van drie neutrale games. Na het spelen werden cognities gemeten die positieve gerelateerd zijn met (a) het nemen van risico's, (b) opwinding, (c) algemene positieve en negatieve gevoelens. De resultaten toonden aan dat proefpersonen na het spelen van een *race*

*game* een grotere toegankelijkheid hadden tot cognities gerelateerd aan (a) het nemen van risico's en (b) opwinding. Er werden geen verschillen gevonden tussen mannen en vrouwen. De tweede studie van Fisher e.a. (2007) laat toe om causale uitspraken te doen. Nochtans blijft onbeantwoord of het spelen van *race games* een invloed heeft op de intentie tot het nemen van risico's in feitelijke verkeerssituaties (Fisher, e.a., 2007, p. 27). Om deze vraag te beantwoorden werd een tweede experiment uitgevoerd. Na het spelen van een *race game* of een neutraal game werkten de proefpersonen met de 'Vienna Test System'. De module 'Vienna Risk-Taking Test' is een gestandaardiseerde test om bereidheid tot het nemen van risico's in feitelijke verkeerssituaties te meten aan de hand van reactietijden (Fisher, e.a., 2007, p. 27). Deze test werd afgenomen met een computer. Na de test werd de toegankelijkheid tot cognities gerelateerd aan het nemen van risico's gemeten op dezelfde manier als in het eerste experiment (Fisher, e.a., 2007, p. 28). De resultaten van deze derde studie vormden een replicatie en uitbreiding op gedragsniveau van de vorige twee studies. Na het spelen van een *race game* waren de proefpersonen in vergelijking met de spelers van een neutraal game meer bereid om risico's te nemen in verkeerssituaties en hadden ze een grotere toegankelijkheid tot cognities die positief gerelateerd waren aan het nemen van risico's. Dit effect was meer uitgesproken voor mannen dan voor vrouwen. Het eerste experiment vertoonde geen verschil in geslacht. De auteurs wijzen op de verhoogde realiteit, waardoor cognities die positief gerelateerd zijn aan het nemen van risico's minder toegankelijk zijn bij vrouwen (Fisher, e.a., 2007, p. 28).

Er werden drie studies gevonden die de relatie tussen video games en risicogedrag in het verkeer bestudeerden (Beullens, e.a., in press; Fisher, e.a., 2007; Moller & Gregersen, 2008). Deze studies verschillen van elkaar wat betreft de leeftijd van de onderzoekspopulatie, het al dan niet opnemen van specifieke genres van video games en de onderzoeksmethode. Een algemene conclusie die uit deze drie studies kan getrokken worden is dat de frequentie van het spelen van video games positief gerelateerd is aan het nemen van bepaalde risico's in het verkeer.

### 1.4.3. Televisie en films

Naast muziek en video games hebben onderzoekers ook de relatie onderzocht tussen het kijken naar televisie en films en risicogedrag in het verkeer. Er werden twee studies gevonden die het verband tussen het kijken naar televisie en films en risicogedrag in het verkeer hebben bestudeerd (Beullens & Van den Bulck, 2007; Klein, e.a., 1993).

In een eerste studie werden specifieke televisiegenres onderzocht op hun mogelijke invloed op de intentie tot risicovol rijgedrag bij Vlaamse jongeren van ongeveer 16 à 17 jaar (Beullens & Van den Bulck, 2007, pp. 350-351). Ook risicoperceptie werd opgenomen in de vragenlijst. De genres die in deze studie werden onderzocht zijn: actiefilms, nieuws en muziekvideo's. Intenties tot de volgende risicogedragingen werden bestudeerd: te snel rijden en rijden na het consumeren van alcohol. De resultaten worden kort overlopen per genre. Frequent kijken naar het nieuws was geassocieerd met een hoger gepercipieerd risico van te snel rijden en dronken rijden. Kijken naar muziekvideo's correleert negatief met de inschatting van de gevaren van te snel rijden en rijden onder invloed. Hierbij werd eveneens aangetoond dat meisjes deze risicogedragingen gevaarlijker inschatten dan jongens. Deze twee genres beïnvloedden intentie tot risicovol rijden onrechtstreeks via risicoperceptie. Risicoperceptie kan deels verklaard worden door geslacht. Meisjes achtten namelijk de opgenomen risicogedragingen gevaarlijker in vergelijking met jongens. Het kijken naar actiefilms heeft eveneens een significante relatie met intentie en risicoperceptie. Deze relatie werd echter teniet gedaan wanneer geslacht in het model werd opgenomen. Er was hier mogelijk sprake van een schijnverband. Tot slot werd een directe relatie gevonden tussen het kijken naar muziektelevisie en de intentie tot te snel rijden (Beullens & Van den Bulck, 2008, pp. 352-354).

Een tweede studie onderzocht eveneens een mogelijk verband tussen het kijken naar televisie en risicogedrag (Klein, e.a., 1993). In vergelijking met de eerste studie werd dit onderzocht bij 14 tot 16 jarigen (Klein, e.a., 1993, pp. 24-25). Deze studie werd reeds besproken vanuit de invalshoek van de relatie tussen het luisteren naar muziek en risicogedrag (cf. 1.4.1). Uit deze studies blijkt dat de

frequentie van het kijken naar actie- en avonturenprogramma's positief samenhangt met risicogedrag. Bovendien stelden de onderzoekers vast dat adolescenten die meerdere risicogedragingen in het verleden uitvoerden vaker naar muziekvideo's en films keken (Klein, e.a., 1993, pp. 25-27).

Beiden studies geven aan dat er voor bepaalde genres een samenhang is tussen het kijken naar deze genres en risicogedrag in het verkeer. Een grote kijkfrequentie naar muziekvideo's, actieprogramma's en –films gaat gepaard met meer risicogedrag in het verkeer.

### **1.5. Risicogedrag in actiefilms**

De gevonden literatuur per mediavorm gaf aan dat er een relatie bestaat tussen massa media en risicogedrag in het verkeer. Zowel muziek, videogames als televisie en films kwamen in onderzoek aan bod. In voorliggend onderzoek werd gekozen om de invloed van televisie, meer specifiek actiefilms, na te gaan op intenties tot en attitudes ten aanzien van risicogedrag in het verkeer. Alvorens de onderzoeksvraag en hypothesen worden voorgesteld (cf. 2.1) dient aangetoond te worden dat risicogedrag ook daadwerkelijk op televisie aanwezig is. Indien studies aantonen dat er geen risicogedrag getoond wordt, kan er ook geen invloed verwacht worden.

Onderzoek heeft echter aangetoond dat er heel wat risicogedrag in het verkeer op televisie getoond wordt (E.g.: Jacobsen, Kreuter, Luke & Caburnay, 2001; McGwin, Modjarrad, Reiland, Tanner & Rue, 2006; Will, Porter, Geller & DePasquale, 2005). Enkele inhoudsanalyses komen hier kort aan bod. Will et al. (2005) onderzochten televisie tijdens *prime time* in 1997 en 1998 aan de hand van inhoudsanalyses. *Prime time* is de tijdsspanne waar de hoogste kijkcijfers worden behaald. In dit onderzoek werden programma's onderzocht die tussen 20.00 en 23.00 werden uitgezonden op vier Amerikaanse televisiezenders, namelijk: ABC, CBS, FOX en NBC (Will et al., 2005, p. 202, 204). Naast gezondheidsgerelateerde risicogedragingen werd het dragen van de

veiligheidsgordel bestudeerd (Will et al., 2005, p. 204). De karakters uit de televisieprogramma's en films vormden de analyse-eenheden. 74% van de karakters in wagens tijdens *prime time* in 1997-1998 droegen geen gordel in de wagen. Deze cijfers zijn gelijkaardig aan voorgaand onderzoek waarbij in 1994 en 1986 respectievelijk 73% en 78% van de karakters in wagens geen gordel droeg (Will et al., 2005, pp. 207-215). Recent onderzoek geeft aan dat karakters vandaag vaker de gordel dragen in vergelijking met karakters in voorgaand onderzoek (McGwin et al., 2006, pp. 401-402). In kinderprogramma's droegen 80% van de karakters de gordel in de wagen. Voor andere programma's varieerde dit tussen 41% en 65% (McGwin et al., 2006, pp. 402). In een laatste onderzoek werden enkele succesrijke films tussen 1978 en 1998 onderzocht (Jacobsen et al., 2001, p. 1395). De cijfers voor het dragen van de gordel in de wagen door de karakters zijn laag. In films die uitgebracht zijn voor 1987 droeg minder dan 10% van de karakters de gordel in de wagen. Tussen 1987 en 1998 fluctueerde het aantal tussen 10 en 30%. De auteurs geven aan dat dit lage aantal mogelijk een invloed kan hebben op attitudes en gedag van de kijkers (Jacobsen et al., 2001, p. 1396). Er kan geconcludeerd worden dat het risicogedrag 'rijden zonder gordel' vaak aanwezig is op televisie. Wanneer een onderscheid wordt gemaakt tussen programma's en films, blijkt dat vooral films het risicogedrag vaker vertonen. Ook andere risicogedragingen in het verkeer worden getoond in films. Arnett, Irwin, Halpern-Felsher & Halpern-Felsher geven aan dat films vaak achtervolgingsscènes bevatten (Arnett, e.a., 2002, p. 19). Achtervolgingsscènes worden gekenmerkt door roekeloos rijgedrag waarbij heel wat verkeersovertredingen worden gepleegd zoals zich niet houden aan verkeersregels. Bovendien geeft onderzoek aan dat achtervolgingsscènes een belangrijk onderdeel vormen van actiefilms (E.g.:Arnett, e.a., 2002, p. 19).

Er kan besloten worden dat risicogedrag in het verkeer veelvuldig op televisie aanwezig is. Bovendien heeft onderzoek aangetoond dat vooral actiefilms heel wat risicogedrag bevatten (E.g.:Arnett, e.a., 2002). Om deze reden werd er voor gekozen om in voorliggend onderzoek vooral te focussen op de impact van actiefilms op risicogedrag in het verkeer.

## 2. Methode

### 2.1. Onderzoekshypotheses

De bespreking van de literatuur heeft aangetoond dat attitudes en een aantal persoonlijkheidseigenschappen van belang zijn bij het beantwoorden van de vraag waarom jongeren zich risicovol gedragen. Ook mediagebruik wordt als invloedrijke factor naar voren geschoven. De bespreking van de gevonden literatuur per mediavorm gaf aan dat de relatie tussen massa media en risicogedrag in het verkeer relatief beperkt onderzocht is. Nochtans geven de resultaten van de studies duidelijke verbanden weer. Dit is mede te verklaren doordat de studies voortgebouwd zijn op een goede en stevige theoretische basis (E.g.: Fisher, e.a., 2007).

In voorliggend onderzoek wordt nagegaan of de blootstelling aan televisie leidt tot een intentie tot risicogedrag in het verkeer bij de gekozen populatie. De theorie van gepland gedrag ligt aan de basis voor de intentie tot risicogedrag in het verkeer (cf. 1.3.2.1). Enkel de invloed van het kijken naar het genre ‘actie’ wordt in dit onderzoek bestudeerd. Voorgaand onderzoek heeft immers getoond dat er heel wat risicogedrag getoond wordt in dit genre (cf. 1.5). De manier waarop dit wordt onderzocht is met een experiment. In dit experiment wordt nagegaan of observationeel leren van toepassing is voor risicogedrag in het verkeer. De ‘Social Cognitive Theory’ vormt hierbij de theoretische basis (cf. 1.3.2.2). Door het gebruik van een experiment is er in vergelijking met voorgaand onderzoek wel de mogelijkheid om causale uitspraken te doen. Naast een controleconditie bevat deze studie twee experimentele condities. De laatstgenoemde condities worden blootgesteld aan een actiefragment. In dit filmfragment wordt risicogedrag in het verkeer getoond. De onderzoeksvraag voor deze studie luidt:

**Onderzoeksvraag:** Is er een verband tussen risicogedrag in het verkeer bij jongeren en het kijken naar het actiegenre?

Deze onderzoeksvraag wordt opgesplitst in een aantal hypotheses. Op basis van de besproken literatuur worden de hypotheses opgesteld. De experimentele condities worden blootgesteld aan een actiefragment. Aan de ene conditie wordt een fragment met gevolgen van risicogedrag getoond, aan de andere conditie een fragment zonder gevolgen. Door het fragment te bekijken kunnen de proefpersonen van de acties van de personages leren. Er wordt verwacht dat het leereffect afhankelijk is van het al dan niet tonen van de gevolgen van het gedrag (Bryant & Thompson, 2002, p. 70; cf. 1.3.2.2). Negatieve gevolgen voor de uitvoerder maakt een bepaalde actie minder aantrekkelijk. Bijgevolg kan volgende hypothese worden opgesteld.

**Hypothese 1a:** Proefpersonen die blootgesteld worden aan het actiefragment met gevolgen zullen een kleinere intentie hebben tot het vertonen van risicogedrag in het verkeer in vergelijking met proefpersonen die worden blootgesteld aan het actiefragment zonder gevolgen.

Hierbij wordt verondersteld dat proefpersonen uit de experimentele condities (conditie 2 en 3) een grotere intentie hebben tot risicogedrag in het verkeer in vergelijking met proefpersonen uit de controleconditie. Er dient opgemerkt te worden dat de ‘intentie tot risicogedrag’ opgesplitst kan worden in de intenties tot specifieke risicogedragingen. Deze hypothese dient dan ook getest te worden voor deze specifieke risicogedragingen. Ook voor attitudes ten aanzien van risicovol rijgedrag kan een gelijkaardige hypothese worden opgesteld. Voorgaand onderzoek toonde aan dat er een verband is tussen attitudes ten aanzien van risicogedrag in het verkeer en het stellen van risicogedrag in het verkeer (cf. 1.3.2.3). Bijgevolg kan een tweede hypothese opgesteld worden die overeenkomstig is met hypothese 1a.

**Hypothese 1b:** Proefpersonen die blootgesteld worden aan het actiefragment met gevolgen zullen een negatievere attitude hebben ten aanzien van risicogedrag in het verkeer in vergelijking met proefpersonen die worden blootgesteld aan het actiefragment zonder gevolgen.



Ook bij deze hypothese wordt verondersteld dat de proefpersonen uit de experimentele condities een positievere attitude hebben ten aanzien van risicogedrag in het verkeer in vergelijking met proefpersonen uit de controleconditie. Net zoals bij gedrag bestaat de attitude ten aanzien van risicogedrag in het verkeer uit meerdere attitudes ten aanzien van specifieke risicogedragingen. Bijgevolg dient hypothese 1b getest te worden voor attitudes ten aanzien van specifieke risicogedragingen. Bovenstaande hypothesen vormen de kern van dit onderzoek. Naast intentie tot en attitudes ten aanzien van risicogedrag in het verkeer werden ook nog andere variabelen onderzocht (cf. bijlage 1, cf. 2.3). Deze variabelen werden gekozen aan de hand van de bevindingen van voorgaande studies (cf. 1). Voor deze variabelen kunnen hypothesen worden opgesteld over hun relatie met intentie tot en attitudes ten aanzien van risicogedrag in het verkeer, afgeleid uit de studies die aan bod kwamen in het overzicht van de literatuur. Voor de volgende variabelen worden hypothesen opgesteld: het demografisch kenmerk geslacht; de persoonlijkheidseigenschappen 'Sensation Seeking' en agressie; mediagebruik. Voor leeftijd wordt geen hypothese opgesteld aangezien de steekproef enkel jongeren bevat (cf. 2.2.1). De hypothesen worden, gelijkaardig aan de eerste hypothese, apart opgesteld voor intenties tot en attitudes ten aanzien van risicogedrag in het verkeer.

Een eerste variabele is geslacht. Voorgaand onderzoek heeft aangetoond dat jonge mannen een grotere aanleg hebben voor risicovol rijgedrag in vergelijking met jonge vrouwen (E.g.: Arnett, 1992). Ook voor attitudes werd dit gegeven bevestigd (E.g.: Iversen & Rundmo, 2004). Uit deze studies blijkt dat vooral jonge mannen vaker positievere attitudes bezitten over risicogedrag in het verkeer in vergelijking met jonge vrouwen. Bijgevolg kan verwacht worden dat ook in dit onderzoek en bij deze steekproef mannen een grotere intentie tot en een positievere attitude ten aanzien van risicogedrag in het verkeer hebben.

**Hypothese 2a:** Mannen hebben een grotere intentie tot risicogedrag in het verkeer in vergelijking met vrouwen.

**Hypothese 2b:** Mannen hebben een positievere attitude ten aanzien van risicogedrag in het verkeer in vergelijking met vrouwen.

Twee persoonlijkheidseigenschappen worden in onderzoek naar risicogedrag in het verkeer naar voren geschoven als invloedrijke variabelen. De eerste persoonlijkheidseigenschap is ‘Sensation Seeking’. Onderzoek heeft aangetoond dat bestuurders met hoge ‘Sensation Seeking’ meer risicovol rijgedrag vertonen dan bestuurders met lage ‘Sensation Seeking’ (E.g.: Iversen & Rundmo, 2002). Het tweede psychologisch kenmerk is agressie. Voor deze variabele gaf onderzoek aan dat een hoge mate van agressie samengaat met een grote hoeveelheid risicogedrag in het verkeer (E.g.: Yagil, 2001). Bijgevolg worden er hypothesen opgesteld, in overeenstemming met met de bevindingen van voorgaand onderzoek. Ook voor attitudes ten aanzien van risicogedrag in het verkeer worden gelijkaardige hypothesen opgesteld (E.g.: Ulleberg & Rundmo, 2002).

**Hypothese 3a:** Een hogere mate van ‘Sensation Seeking’ gaat gepaard met een grotere intentie tot risicogedrag in het verkeer in vergelijking met een lagere mate van ‘Sensation Seeking’.

**Hypothese 3b:** Een hogere mate van ‘Sensation Seeking’ gaat gepaard met een positievere attitude ten aanzien van risicogedrag in het verkeer in vergelijking met een lagere mate van ‘Sensation Seeking’.

**Hypothese 4a:** Een grotere mate van agressie gaat gepaard met een grotere intentie tot risicogedrag in het verkeer in vergelijking met een lagere mate van agressie.

**Hypothese 4b:** Een grotere mate van agressie gaat gepaard met een positievere attitude ten aanzien van risicogedrag in het verkeer in vergelijking met een lagere mate van agressie.

Vervolgens worden nog een aantal hypothesen opgesteld met betrekking tot mediagebruik. De eerste hypothese onderzocht de invloed van de eenmalige blootstelling aan een actiefragment.

Daarnaast kan ook de herhaalde blootstelling onderzocht worden. De herhaalde blootstelling is de kijkfrequentie naar het actiegenre. Het overzicht van de literatuur geeft aan dat een grotere kijkfrequentie naar actiefilms en –programma's gepaard gaat met een grotere intentie tot risicogedrag in het verkeer (E.g.: Klein, e.a., 1993). Bijgevolg wordt ook voor deze steekproef gelijkaardige resultaten verwacht. Ook voor de attitude ten aanzien van risicogedrag in het verkeer worden de hypothesen omtrent mediagebruik opgesteld (E.g.: Ulleberg & Rundmo, 2002).

**Hypothese 5a:** Een grotere kijkfrequentie naar actieprogramma's gaat gepaard met een grotere intentie tot risicogedrag in het verkeer in vergelijking met een kleinere kijkfrequentie naar actieprogramma's.

**Hypothese 5b:** Een grotere kijkfrequentie naar actieprogramma's gaat gepaard met een positievere attitude ten aanzien van risicogedrag in het verkeer in vergelijking met een kleinere kijkfrequentie naar actieprogramma's.

**Hypothese 6a:** Een grotere kijkfrequentie naar actiefilms gaat gepaard met een grotere intentie tot risicogedrag in het verkeer in vergelijking met een kleinere kijkfrequentie naar actiefilms.

**Hypothese 6b:** Een grotere kijkfrequentie naar actiefilms gaat gepaard met een positievere attitude ten aanzien van risicogedrag in het verkeer in vergelijking met een kleinere kijkfrequentie naar actiefilms.

Een laatste hypothese kan worden opgesteld tussen attitudes en gedrag. De theorie van gepland gedrag geeft aan dat attitudes deels de intentie tot risicogedrag verklaren. Een aantal onderzoekers hebben het verband tussen attitude en intentie onderzocht (E.g.: Iversen, 2004; Iversen & Rundmo, 2004; OECD, 1994; Ulleberg & Rundmo, 2002). Aangezien uit deze studies blijkt dat de attitude een goede voorspeller is voor het vertonen van risicogedrag, kan ook voor dit onderzoek hetzelfde verband verwacht worden.

**Hypothese 7:** Een positievere attitude ten aanzien van risicogedrag in het verkeer gaat gepaard met een grotere intentie tot het vertonen van risicogedrag in het verkeer in vergelijking met een negatievere attitude ten aanzien van risicogedrag in het verkeer.

## **2.2. Dataverzameling**

### **2.2.1. Populatie en steekproef**

In voorliggend onderzoek werd de invloed van actiefilms op intenties en attitudes ten aanzien van risicogedrag in het verkeer onderzocht. De theoretische populatie werd gevormd door Vlaamse jongeren. De operationele populatie bestond uit studenten die op het moment van afname studeerden aan de Katholieke Universiteit Leuven. In de eerste plaats werd er voor studenten gekozen omdat voorgaand onderzoek aangetoond heeft dat jongeren vaker betrokken zijn bij ongevallen (Bjornskau, 2000). Heel wat studies hebben bewezen dat jonge chauffeurs zich vaker risicovol in het verkeer gedragen (E.g.: Arnett, 1992; Harré, 2000; Jonah, 1986; Yagil, 1998). Ten tweede werd ervoor gekozen om enkel studenten uit de Katholieke Universiteit Leuven te laten deelnemen. Deze groep kan immers op een eenvoudige en goedkope manier bereikt worden met behulp van een oproep in de e-nieuwsbrief van de Katholieke Universiteit Leuven. Voor dit onderzoek werd een oproep in deze nieuwsbrief geplaatst. De nieuwsbrief wordt wekelijks verspreid en is toegankelijk voor alle studenten en medewerkers van de universiteit. Studenten waren vrij of ze al dan niet deelnamen. Op deze manier werden de proefpersonen op vrijwillige- en toevalsbasis geselecteerd. Omdat de nieuwsbrief wekelijks verschijnt, hadden studenten exact één week de tijd om deel te nemen aan het experiment. Deze operationele populatie brengt echter een tekortkoming met zich mee. De resultaten uit dit onderzoek kunnen namelijk niet veralgemeend worden naar alle Vlaamse jongeren. Studenten die studeren aan de Katholieke Universiteit vormen geen representatieve steekproef voor Vlaamse jongeren (cf. 5).

Het experiment bestond uit drie condities. De vooropgestelde groeps grootte bedroeg 30 à 40 respondenten per conditie. Uiteindelijk namen 162 studenten deel aan het experiment. Het onderzoek was bedoeld voor jongeren. Om deze reden werden proefpersonen tot en met de leeftijd van 29 jaar in de dataset opgenomen. Negen proefpersonen waren ouder dan 29 jaar en werden uit de dataset verwijderd. Op deze manier behoorden 65 proefpersonen tot conditie 1 (controleconditie), 44 proefpersonen tot conditie 2 en 44 proefpersonen tot conditie 3. Ondanks de proefpersonen op toevalsbasis werden verdeeld over de condities, bevatte conditie 1 beduidend meer proefpersonen dan de twee andere condities. Een mogelijke verklaring voor het grote aantal respondenten in de controleconditie is het ontbreken van een voorafgaand filmpje. De proefpersonen van de andere twee condities werden wel blootgesteld aan een filmpje. Mogelijk werden kandidaat-proefpersonen afgeschrikt door de inleidende tekst die het filmpje en de vragenlijst aankondigde.

### **2.2.2. Dataverzamelingmethode**

Om de invloed van actiefilms op intenties en attitudes ten aanzien van risicogedrag in het verkeer te meten werd een experiment uitgevoerd. In dit experiment werd rekening gehouden met drie factoren, namelijk: gedrag, persoon en omgeving. Deze factoren verklaren menselijke cognities die gedrag produceren volgens de ‘Social Cognitive Theory’ (Bryant & Thompson, 2002, p. 67). De omgeving is hier afhankelijk van de conditie waaraan men werd blootgesteld. Dit is de experimentele manipulator van het onderzoek. Proefpersonen werden *ad random* aan een conditie toegewezen (Billiet & Waege, 2003, p. 163). Het experimentele design dat werd gekozen voor dit onderzoek is een ‘three group posttest only design’ (Billiet & Waege, 2003, p. 173). Dit houden twee experimentele condities in en een controleconditie. In een eerste experimentele conditie werden de proefpersonen blootgesteld aan een fragment waarin risicogedrag in het verkeer werd getoond met de bijhorende gevolgen ervan. Voor verdere analyses werd deze conditie

genummerd met het cijfer twee. In een tweede experimentele conditie kregen de proefpersonen eveneens een fragment te zien waarin risicogedrag in het verkeer werd getoond. In dit fragment werden de gevolgen van het risicogedrag niet getoond. Deze conditie werd in het verdere onderzoek conditie 3 genoemd. De derde en laatste conditie was de controleconditie. De proefpersonen van deze conditie werden niet blootgesteld aan een beeldfragment. Deze conditie werd genummerd met het cijfer 1. De beeldfragmenten die getoond werden in condities 2 en 3 zijn afkomstig van de film 'Ronin' uit 1998. Er werd gekozen voor een film die naar vermoeden relatief onbekend is voor de doelgroep (KULeuven studenten tussen 18 en 29 jaar). Het tijdschrift 'De filmwijzer in België: maandelijks informatie vakblad van de beeldmedia' gaf aan dat deze film in 1998 in de Belgische filmzalen is verschenen. 'Ronin' bereikte niet de top 100 in het filmoverzicht van januari 1999. Dit geeft aan dat relatief weinig mensen de film hebben bekeken in de filmzalen. Op deze manier werden de meeste proefpersonen waarschijnlijk voor de eerste maal aan deze film blootgesteld. De beeldfragmenten die gekozen werden duurden in totaal ongeveer vier minuten. Beiden fragmenten werden ingeleid door een korte samenvatting van wat er in de film vooraf ging. Daarna werd een achtervolgsscène getoond. Deze achtervolgsscène werd voor beiden fragmenten ingekort. Het fragment met gevolgen bevatte meerdere aanrijdingen met andere wagens en personen. Dit fragment eindigde met een finale crash. Voor het fragment zonder gevolgen werden de aanrijdingen en de crash weggeknippt. Het wegknippen van bepaalde delen gebeurde op een manier waarbij het voor wie niet vertrouwd is met de film niet opvalt dat er delen zijn weggelaten. Toch mag niet uit het oog verloren worden dat de fragmenten afkomstig zijn uit dezelfde film. De ondertoon (actie, spanning) blijft hetzelfde voor beiden fragmenten.

Nadat het fragment getoond werd, vulden de proefpersonen een vragenlijst in. De personen uit de controleconditie kregen geen fragment voorgeschoteld, enkel een reeks vragen. De vragenlijst was identiek voor de drie condities. De vragen werden verdeeld over een aantal pagina's. Bovenaan de pagina werd de vooruitgang aangeduid door het nummer van de huidige pagina weer te geven en het totaal

aantal pagina's dat de vragenlijst telt. Bijlage 1 bevat de vragenlijst die gebruikt werd in voorliggend onderzoek.

De afname van het experiment gebeurde door middel van een websurvey. Een websurvey heeft een aantal voordelen zoals een hoge responsnelheid en lage kosten (Heerwegh, 2001, pp. 4-5). Bovendien gebeurt de dataverzameling automatisch en moet de data niet meer manueel worden ingegeven. Websurveys hebben ook een aantal tekortkomingen (Heerwegh, 2001, p. 5). Een eerste tekortkoming is de kans op dekkingsfouten. Het steekproefkader bestaat niet uit de hele populatie, maar wel uit een internetpopulatie. Dit nadeel werd grotendeels opgeheven doordat de operationele populatie gevormd werd door studenten aan de Katholieke Universiteit Leuven. Deze studenten hebben op verschillende manieren toegang tot het internet. Bovendien kunnen studenten het makkelijkst bereikt worden met een websurvey (Heerwegh, 2001, p. 6, pp. 17-29). Een tweede tekortkoming is de kans op steekproefffouten (Heerwegh, 2001, p. 6). In de e-nieuwsbrief van de Katholieke Universiteit Leuven werd een oproep geplaatst om deel te nemen aan dit onderzoek. Op deze manier werden respondenten op toevalsbasis gekozen en is de kans op steekproefffouten klein(er). Een derde tekortkoming is de non-respons (Heerwegh, 2001, p. 8). Om dit te vermijden werd aan de deelname een prikkel gekoppeld, namelijk het verloten van enkele bioscooptickets. Om uitval te vermijden (afsluiten van de vragenlijst alvorens volledig te hebben ingevuld) werd in een korte inleiding benadrukt dat het invullen van de vragenlijst niet veel tijd in beslag neemt. Een laatste tekortkoming van websurveys die Heerwegh in zijn onderzoeksverslag aanduidt zijn meetfouten (Heerwegh, 2001, pp. 9-10). Deze zouden te wijten zijn aan het feit dat de vragenlijst op een verschillende manier wordt getoond aan de respondenten (Heerwegh, 2001, p. 9). Verschillende *browsers* en *operating systems* tonen webpagina's op een andere manier. Hierdoor wordt het uitzicht anders, bijvoorbeeld: de lengte van zinnen varieert, de ruimte tussen punten op een antwoordschaal wordt groter of kleiner (Heerwegh, 2001, p. 10). Om dit te vermijden werd tijdens de productie van de websurvey hiermee rekening gehouden in de mate van het mogelijke. De websurvey werd zodanig opgebouwd dat aan de proefpersoon eerst het fragment werd getoond (conditie 2 en 3) en daarna pas de vragenlijst. Op deze manier was

het niet mogelijk om rechtstreeks door te klikken naar de vragenlijst zonder het beeldfragment te bekijken.

Het gebruik van een experiment voor dit onderzoek heeft twee pluspunten. Een eerste pluspunt van een experiment is de mogelijkheid tot causale uitspraken. Dit kan enkel indien een aantal voorwaarden vervuld zijn. In de eerste plaats moeten de proefpersonen willekeurig aan een conditie worden toegewezen (Christensen, 1977, p. 36). Met behulp van een script werden de respondenten op toevalsbasis verdeeld over de drie condities. Een tweede voorwaarde is dat er uitsluitend een manipulatie aanwezig is van de onafhankelijke variabele(n) (Christensen, 1977, p. 36). In dit experiment was de onafhankelijke variabele de blootstelling aan een fragment met gevolgen, een fragment zonder gevolgen of geen blootstelling. Alle proefpersonen vulden dezelfde vragenlijst in. Doordat enkel de fragmenten gemanipuleerd werden is deze voorwaarde min of meer voldaan. Deze conclusie wordt met voorzichtigheid getrokken aangezien er geen controle is op de setting waarin de vragenlijst werd ingevuld. Dit is nochtans geen beperking aangezien de proefpersonen willekeurig aan een conditie werden toegewezen. De laatste voorwaarde luidt dat het experiment in elke groep exact hetzelfde verloopt (Christensen, 1977, p. 36). Het stramien in de experimentele condities lag vast: eerst werd het fragment getoond, pas daarna verscheen de vragenlijst. De vragenlijst zag er in elke conditie hetzelfde uit voor elke proefpersoon. Een tweede pluspunt van een experiment is dat er geen grote aantallen proefpersonen zijn vereist. Een hoeveelheid van 30 à 40 proefpersonen per conditie volstaat (Sparks, 2006, pp. 35-39).

De websurvey die gebruikt werd voor het afnemen van het experiment werd ontworpen met de programmeercode ASP.net met MS SQL database. Er werd gebruik gemaakt van het onderzoeksverslag 'Survey-onderzoek middels het internet. Een exploratie van het terrein' (Heerwegh, 2001) en 'Handleiding voor het opstellen van een online enquête' opgesteld door medewerkers van het Mediacentrum van de Katholieke Universiteit Leuven.



## 2.3. Het analyse- instrument

De vragen die gebruikt werden voor het onderzoek worden in wat volgt overlopen. Bijlage 1 bevat het codeboek dat voor dit onderzoek werd aangemaakt. Het codeboek bevat de vragen van de websurvey en de bijhorende codes die gebruikt werden bij de verdere analyses.

### 2.3.1. Intentie tot vertonen van risicogedrag in het verkeer

De vragenlijst ging van start met een belangrijke variabele voor dit onderzoek, namelijk de intentie tot het vertonen van risicogedrag in het verkeer. Hiervoor werd er gebruik gemaakt van de theorie van gepland gedrag (Ajzen, 1988, p. 132; Ajzen, 2002, p. 665; cf. 1.3.2.1). Voorliggend onderzoek werd uitgevoerd in het kader van de meesterproef, waarbij tijd en middelen te beperkt zijn om werkelijk gedrag in het verkeer na blootstelling te meten. Voor het meten van de intentie werd een schaal gebruikt die bestaat uit 11 items. De keuze voor deze schaal was tweeledig. Enerzijds werd de schaal gebruikt in twee voorgaande studies. Ten eerste werd de schaal gebruikt als afhankelijke variabele in onderzoek naar de impact van *racing games* en *drive'em up games* op de intentie tot het vertonen van risicogedrag (Beullens, Roe & Van den Bulck, in press). Ook kwam de schaal voor in onderzoek naar de impact van de blootstelling aan specifieke televisiegenres (nieuws, muziekvideo's en actiefilms) op risicogedrag in het verkeer (Beullens & Van den Bulck, 2007). Anderzijds bevat de schaal een beperkt aantal items. Hierdoor is de schaal geschikt voor een websurvey. Een relatief lange vragenlijst heeft vaak te kampen met uitval omwille van het te lang uitblijven van het einde (Heerwegh, 2001, p. 26).

De proefpersonen gaven aan hoe vaak ze dachten een aantal zaken in de toekomst te doen (ordinaal, gesloten). Er was keuze uit zes antwoordcategorieën: 1= Nooit, 2= Zelden, 3= Soms, 4= Dikwijls, 5= Heel Dikwijls en 6=Altijd. Een voorbeeld van een item is: 'Hoe vaak denk je dat je in de toekomst sneller zal rijden dan 120 km/u op de autosnelweg'. Tien items uit deze schaal meten de intentie tot risicovol rijden (item 1 tot en met 10). Deze tien items

vormen samen een betrouwbare schaal ( $\alpha=.74$ ). Voor elke proefpersoon werd een totale score gemaakt van deze tien items. Deze schaal wordt in wat volgt de intentie tot alle risicogedragingen samen genoemd. Daarnaast werd beslist om met een aantal items samen verder te werken. In de eerste plaats werd een subschaal ‘Snelheid’ gevormd die bestaat uit item 1 en 3. Deze subschaal is betrouwbaar ( $\alpha=.69$ ). Ten tweede werd de subschaal ‘*Funriding*’ aangemaakt, bestaande uit item 1 en 2. Ook deze subschaal is intern consistent ( $\alpha=.58$ ). De derde subschaal kreeg de noemer ‘Rijden onder invloed’ en bevatte items over de intentie tot het rijden onder invloed van alcohol of softdrugs (item 7, 8 en 10). Een waarde van  $\alpha=.70$  gaf aan dat de schaal betrouwbaar is. Het item dat de intentie meet tot het rijden zonder gordel (item 9) werd apart gebruikt in de verdere analyses. De Cronbach’s Alpha’s van deze subschalen overschrijden niet allemaal de vooropgestelde norm ( $\alpha=.70$ ). Dit is te wijten aan het beperkt aantal items dat de subschalen bevatten. Bijgevolg werd er toch voor geopteerd om met de subschalen die net onder de grens liggen ( $\alpha=.70$ ) verder te werken.

### **2.3.2. Attitude ten aanzien van risicovol rijgedrag**

Na het meten van intenties werden attitudes bevraagd. De attitude ten aanzien van risicogedrag is net als intentie een belangrijke variabele voor het beantwoorden van de hypothesen. De schaal die gebruikt werd voor het meten van attitudes is afkomstig uit het onderzoek van Ulleberg en Rundmo (2002). Deze schaal bevat oorspronkelijk 11 subschalen. Enkel de subschalen die voor dit onderzoek van toepassing zijn werden overgenomen. De eerste subschaal meet de attitude ten opzichte van het meerijden met een onveilige chauffeur (v2\_3, v2\_6; v2\_10, v2\_12, v2\_14, v2\_17 en v2\_19). Een voorbeeld is: ‘Ik zou met mijn vriend(in) meerijden zelfs als hij/zij erom bekend staat om een onveilige chauffeur te zijn’. Naast meerijden met een onveilige chauffeur werd ook de attitude ten opzichte van meerijden met een dronken chauffeur gemeten (v2\_4, v2\_7 en v2\_20). E.g.: Het is mogelijk dat ik zou meerijden met een chauffeur die alcohol gedronken heeft. Een derde subschaal gaat de attitudes na

ten opzichte van te snel rijden (v2\_1, v2\_5, v2\_8, v2\_13 en v2\_16). E.g.: Als je goed met de auto kan rijden, is sneller rijden dan toegelaten geen probleem. Attitudes ten aanzien van *funriding* werden gemeten met de vierde subschaal (v2\_2, v2\_9 en v2\_18). E.g.: Jongeren hebben nood aan plezier en opwindning in het verkeer. De laatste subschaal brengt de attitudes in kaart ten aanzien van het risico op ongevallen (v2\_11, v2\_15 en v2\_21). E.g.: Ongelukken waarbij een auto van de weg af raakt zijn zo zeldzaam dat je er geen zorgen over moet maken. De gebruikte subschalen vormden samen een schaal van 21 items (ordinaal, gesloten). Met behulp van een 4-punten schaal (waarbij 1= Helemaal niet akkoord, 2= Eerder niet akkoord, 3= Eerder akkoord en 4= Helemaal akkoord) duiden de proefpersonen aan in welke mate ze akkoord gaan met de stellingen. Na het uitvoeren van een factoranalyse werden drie items gespiegeld (v2\_6, v2\_7 en v2\_12). De schaal is intern consistent ( $\alpha=.85$ ). Tabel 1 geeft de vijf factoren weer die voor de data gelden. De factoranalyse gaf eveneens aan dat item 15 hoger laadt op de factor 'Meerijden met een dronken chauffeur'. Dit is in contrast met de oorspronkelijke schaal, waarbij het item tot de subschaal 'Risico op ongevallen' werd ondergebracht. Wanneer echter item 15 toegevoegd wordt bij de subschaal 'Meerijden met een dronken chauffeur' daalt de betrouwbaarheid van deze subschaal ( $\alpha$  zonder v2\_15=.74 en  $\alpha$  met v2\_15=.73). Bovendien past item 15 inhoudelijk niet bij deze subschaal. Om deze reden werd er voor gekozen om het item niet bij de subschaal 'Meerijden met een dronken chauffeur' toe te voegen. De betrouwbaarheid van de subschaal 'risico op ongevallen' is laag ( $\alpha$  met item 15 =.53). Item 15 werd uiteindelijk uit de schaal verwijderd. Op deze manier wordt de subschaal 'risico op ongevallen' intern consistent ( $\alpha$  zonder item 15 =.67). Ook bij deze subschalen zijn de Cronbach's Alpha's niet allemaal groter dan de vooropgestelde norm ( $\alpha=.70$ ). Dit is te wijten aan het beperkte aantal items die in de subschalen werden opgenomen. Om deze reden worden de subschalen die net onder deze grens liggen eveneens aanvaard.

Tabel 1. Factoranalyse attitudes

Variabele	Factor 1	Factor 2	Factor 3	Factor 4	Factor 5
v2_14	,77				
v2_19	,67				
v2_10	,68				
v2_3	,68				
v2_17	,69				
v2_12	,55				
v2_6	,51				
v2_16		,87			
v2_5		,75			
v2_8		,76			
v2_13		,71			
v2_1		,65			
v2_4			,78		
v2_7			,70		
v2_20			,67		
v2_15			,61		
v2_9				,80	
v2_18				,74	
v2_2				,46	
v2_11					,84
v2_21					,78
Eigenwaarde	5.50	2.58	1.55	1.45	1.28
Verklaarde variantie (%)	26.18	12.27	7.37	6.90	6.11

Extraction method: Principal component analysis

Rotation method: Varimax with kaizer normalization

### 2.3.3. Mediagebruik

Om het mediagebruik in kaart te brengen werd in de eerste plaats gevraagd op welke tijdstippen de proefpersonen op een normale maandag, dinsdag, woensdag, donderdag, vrijdag, zaterdag en zondag tijdens het academiejaar televisie, video of DVD kijken. Deze schaal werd reeds in voorgaand onderzoek gebruikt (E.g.: Beullens & Van den Bulck, 2008). Per dag van de week werd een tijdslijn voorzien van 7 uur 's ochtends tot 3 uur 's nachts (metrisch, gesloten). Elk uur werd weergegeven door twee vakjes die konden worden aangevinkt. Eén vakje stond met andere woorden voor een half uur. Voor elke proefpersoon werd het totaal aantal aangevinkte vakjes voor de hele week opgeteld. Dit totaal werd vervolgens gedeeld door twee waardoor de frequentie televisiekijken per week uitgedrukt wordt in uren. Naast de gehele kijkfrequentie werd ook gepeild hoe vaak proefpersonen naar bepaalde programmagenres kijken (Beullens & Van den Bulck, 2008). Enkel genres die voor dit onderzoek relevant zijn werden bevraagd. Zes genres werden opgenomen in de vragenlijst: Politie en gangsterseries (zoals Flikken), actieseries (zoals Prison Break), videoclip, nieuws, realityreeksen (zoals De Zware Voet) en Kijk uit! (ordinaal, gesloten). Kijk uit! is een programma en niet een genre. Omdat dit programma niet ondergebracht kan worden onder een ander genre werd Kijk uit! als apart item in de vragenlijst opgenomen. Er werden zeven antwoordcategorieën voorzien: 1= Nooit, 2= Enkele keren per jaar, 3= Ongeveer 1 keer per maand, 4= Enkele keren per maand, 5= Ongeveer 1 keer per week, 6= Enkele keren per week en 7=(Bijna) elke dag. Naast de frequentie van het kijken naar programma's werd ook nagegaan hoe vaak men naar actiefilms kijkt (ordinaal, gesloten). Voor het beantwoorden van deze vraag hadden de proefpersonen opnieuw keuze uit de zeven antwoordcategorieën waarbij 1= Nooit en 7= (Bijna) elke dag.

### 2.3.4. Persoonlijke kenmerken

Enkele persoonlijke gegevens werden bevroegd: sociodemografische kenmerken en persoonlijkheidseigenschappen. De sociodemografische variabelen die werden bevroegd waren geslacht (nominaal, gesloten) en leeftijd. Om leeftijd te meten werd gevraagd naar het geboortejaar (metrisch, open). Voor verdere analyses werd voor elke proefpersoon de exacte leeftijd gebruikt door het verschil te maken tussen 2007 en het geboortejaar. De sociodemografische variabelen werden in de vragenlijst helemaal achteraan geplaatst. Onderzoek heeft immers aangetoond dat achteraan de meest voordelige plaats is voor deze variabelen (Billiet & Waege, 2003, p. 234). In de inleiding werd namelijk gewezen op de anonimiteit. De geloofwaardigheid hiervan gaat al snel verloren als vlak daarna sociodemografische kenmerken worden bevroegd die in de ogen van de proefpersoon mogelijkheid bieden tot identificatie (Billiet & Waege, 2003, p. 234).

Twee persoonlijkheidseigenschappen werden gemeten: 'Sensation Seeking' en agressie. Met behulp van de 'Arnett Inventory Sensation Seeking'-schaal werd onderzocht in welke mate proefpersonen op zoek gaan naar veelzijdige, nieuwe, complexe en intense sensaties en ervaringen in hun leven (Haynes, Miles & Clements, 2002). De proefpersonen gaven voor 20 uitspraken aan in welke mate deze bij hen passen (ordinaal, gesloten). Hiervoor hadden ze keuze uit vier antwoordcategorieën, namelijk: 1= Helemaal niet akkoord, 2= Niet akkoord, 3= Akkoord, 4= Helemaal akkoord. Een voorbeeld van een uitspraak is 'Het kan interessant zijn om met iemand van een ander land te trouwen. Na het uitvoeren van een factoranalyse werden zeven items gespiegeld (v16\_2, v16\_6, v16\_7, v16\_10, v16\_13, v16\_15 en v16\_17). Het artikel van Haynes, e.a. (2002) gaf aan dat deze schaal bestaat uit twee subschalen: 'Novelty' en 'Intensity'. De oneven items behoren tot de 'Novelty'-subschaal, de even items vormen de 'Intensity'-subschaal. De betrouwbaarheid van beiden subschalen is relatief laag, respectievelijk  $\alpha=.54$  en  $\alpha=.52$ . Om deze reden werden een aantal items weggelaten waardoor de betrouwbaarheid verbeterde. Na het verwijderen van item 7 en 15 was de betrouwbaarheid van de

'Novelty'-subschaal gelijk aan  $\alpha=.61$ . Voor elke proefpersoon werd een gemiddelde berekend voor deze subschaal. Deze nieuwe variabele werd in verdere analyses gebruikt. Bij de 'Intensity'-subschaal werden drie items verwijderd (item 2, 4 en 14). Hierdoor werd  $\alpha=.55$ . Ook bij deze subschaal werd voor elke proefpersoon een gemiddelde berekend. Voor het meten van agressie werd gebruik gemaakt van 'The Aggression Questionnaire' (Buss & Perry, 1992). Deze schaal bestaat uit vier subschalen waarvan drie in deze vragenlijst werden opgenomen (ordinaal, gesloten). Op deze manier werden 21 items in de vragenlijst opgenomen. Voor het beantwoorden van de items was er keuze uit vier antwoordcategorieën: 1= Klopt helemaal niet, 2= Klopt niet, 3= Klopt en 4= Klopt helemaal. Twee items werden bij het verwerken van de data gespiegeld: v17\_7 en v17\_12. Een eerste subschaal meet 'boosheid' (v17\_1, v17\_7, v17\_9, v17\_13, v17\_14, v17\_17 en v17\_20). Een voorbeeld van een item is: 'Sommige van mijn vrienden vinden dat ik een driftkop ben'. Deze subschaal is intern consistent ( $\alpha=.76$ ). Voor verdere analyses werd voor elke proefpersoon een gemiddelde berekend op deze subschaal. De tweede subschaal gaat fysieke agressie na (v17\_2, v17\_4, v17\_6, v17\_8, v17\_10, v17\_12, v17\_16, v17\_18 en v17\_21). 'Als ik geweld moet gebruiken om mijn eigen rechten te beschermen, zal ik dat doen' is een voorbeeld van deze subschaal. De betrouwbaarheid van de schaal bedraagt  $\alpha=.74$ . Een nieuwe variabele die het gemiddelde bedraagt van deze subschaal werd voor elke proefpersoon aangemaakt. De laatste subschaal meet verbale agressie (v17\_3, v17\_5, v17\_11, v17\_15 en v17\_19). Een voorbeeld is: 'Wanneer ik niet akkoord ga met mijn vrienden zeg ik dat rechtuit'. Ook deze subschaal was intern consistent ( $\alpha=.63$ ). In verdere analyses werd gebruik gemaakt van een gemiddelde op deze subschaal voor elke proefpersoon. Net als de subschalen van 'Sensation Seeking' overstijgen de subschalen van agressie niet altijd de vooropgestelde betrouwbaarheidsnorm ( $\alpha=.70$ ). Omwille van het beperkt aantal items werd er toch voor geopteerd om met deze subschalen verder te werken.

## 2.4. Steekproefbeschrijving

De steekproef bevat 86 vrouwen (56.2%) en 39 mannen (25.5%). Van 28 proefpersonen (18.3%) is het geslacht niet gekend. Een verklaring hiervoor is de plaatsing van deze vraag in de vragenlijst. De vraag die peilt naar geslacht (v21) was de voorlaatste vraag in de vragenlijst. Mogelijk zijn niet alle proefpersonen tot deze vraag geraakt doordat ze niet de hele vragenlijst hebben doorlopen. De proefpersonen kunnen evenzeer de vraag (al dan niet bewust) opengelaten hebben. Ook binnen elke conditie zijn er meer vrouwen dan mannen. Conditie 1 bevat 13 mannen (20%), 39 vrouwen (60%) en 13 proefpersonen waarvan het geslacht niet gekend is (20%). In de tweede conditie zijn er 12 mannen aanwezig (27.3%), 26 vrouwen (59.1 %) en 6 proefpersonen waarvan het geslacht ongekend is (13.6%). Tot slot bevat de derde conditie 14 mannen (31.8%), 21 vrouwen (47.7%) en 9 proefpersonen waarvan het geslacht niet gekend is (20.5%). De Chikwadraattoets gaf aan dat de verdeling van mannen en vrouwen over de condities niet afwijken van de toevalsverdeling ( $\chi^2(2)=2.20$ ,  $p=.33$ ). Uit de exacte aantallen kan geconcludeerd worden dat zowel de hele steekproef als de aparte condities meer vrouwen dan mannen bevatten. Dit verschil in geslacht kan toegeschreven worden aan het gebruik van de e-nieuwsbrief om de respondenten te bereiken. Ook voorgaand onderzoek aan de Katholieke Universiteit Leuven ondervond dat meer vrouwelijke dan mannelijke studenten geneigd waren deel te nemen aan meesterproefonderzoeken waarvoor een oproep in de e-nieuwsbrief werd geplaatst (Boelaers, 2007, p. 57).

Zoals reeds aangegeven varieert de leeftijd van de proefpersonen tussen 18 en 29 jaar in deze steekproef (cf. 2.2.1). De gemiddelde leeftijd bedraagt 22.04 jaar ( $SD=2.52$ ). Er zijn geen verschillen tussen de condities wat betreft leeftijd ( $F(2)=1.37$ ,  $p=.26$ ). De gemiddelde leeftijd per conditie is 22.35 ( $SD=2.54$ ), 22.16 ( $SD=2.39$ ) en 21.46 ( $SD=2.58$ ) voor respectievelijk conditie 1, 2 en 3.



## **2.5. De analyse**

De data-analyse bestond uit enkele stappen. Als eerste werden gemiddelden en frequenties berekend voor de opgenomen variabelen. Vervolgens werd getest of de eerste hypothese van dit onderzoek bevestigd of ontkracht wordt door de data. Gemiddelde intenties en attitudes werden vergeleken voor de drie condities met behulp van ANOVA. Vervolgens werden de overige hypotheses getoetst aan de data. Naast het berekenen van correlaties werden regressie-analyses uitgevoerd. Voor de data-analyse werd gebruik gemaakt van het statistisch verwerkingsprogramma SPSS 15.0.

### **3. Resultaten**

De resultaten van voorliggend onderzoek worden in dit hoofdstuk overlopen. In een eerste deel wordt een overzicht gegeven van de variabelen die in dit onderzoek werden opgenomen aan de hand van frequenties (cf. 3.1). De variabelen worden op dezelfde manier ingedeeld als bij het hoofdstuk 'Methode' (cf. 2). Vervolgens wordt in een tweede deel de eerste hypothese besproken (cf. 3.2). Een derde deel bevat verdere analyses die een antwoord verschaffen op hypothese 2 tot en met hypothese 7 (cf. 3.3).

#### **3.1. Beschrijving**

Alvorens de hypothesen worden besproken komt een beschrijving aan bod van de variabelen die in dit onderzoek werden opgenomen. Deze variabelen werden ingedeeld in de volgende groepen: intentie tot het vertonen van risicogedrag in het verkeer, attitude ten aanzien van risicovol rijgedrag, mediagebruik en persoonlijke kenmerken. De beschrijving van deze variabelen omvat de gemiddelden van de antwoorden van de proefpersonen. Bovendien wordt voor elke variabele nagegaan of deze gemiddelden verschillen per conditie. Indien er een verschil is tussen de condities wordt niet alleen het gemiddelde van alle proefpersonen samen weergegeven, maar ook het gemiddelde per conditie.

##### **3.1.1. Intentie tot vertonen van risicogedrag in het verkeer**

De proefpersonen scoren gemiddeld 1.81 op de intentie tot alle risicogedragingen samen in het verkeer ( $SD=.43$ ). Het gemiddelde voor de intentie tot te snel rijden bedraagt 2.90 ( $SD=.88$ ). Met andere woorden denken de proefpersonen in de toekomst soms te snel te rijden. Het gemiddelde voor de intentie tot *funriding* is iets lager ( $mean=2.05$ ,  $SD=.66$ ). De proefpersonen denken in de toekomst zelden aan *funriding* te doen. De gemiddelde intentie tot rijden onder invloed bedraagt 1.26 ( $SD=.45$ ). Het gemiddelde geeft aan dat de

proefpersonen eerder niet geneigd zijn om in de toekomst onder invloed te rijden. Ook voor het rijden zonder gordel denken de proefpersonen het gedrag nooit uit te voeren in de toekomst (mean=.14, SD= .83). Of de condities gemiddeld van elkaar verschillen wordt onderzocht bij de eerste hypothese (1a). Om deze reden komt dit pas aan bod in het tweede deel (cf. 3.2).

### **3.1.2. Attitude ten aanzien van risicovol rijgedrag**

Ten eerste bedraagt het gemiddelde voor de attitudes ten aanzien van meerijden met een onveilige chauffeur 2.28 (SD=.52). Proefpersonen gaan eerder niet akkoord met stellingen omtrent meerijden met een onveilige chauffeur. Ook bij stellingen omtrent meerijden met een dronken chauffeur en te snel rijden gaan proefpersonen eerder niet akkoord. De gemiddelden voor deze attitudes bedraagt 1.86 (SD=.66) en 2.10 (SD=.63) voor respectievelijk attitudes ten aanzien van meerijden met een dronken chauffeur en te snel rijden. De gemiddelden voor attitudes ten aanzien van *funriding* bedraagt 1.41 (SD=.44), voor attitudes ten aanzien van risico's op ongevallen 1.36 (SD=.44). Proefpersonen gingen met andere woorden gemiddeld helemaal niet akkoord met stellingen ten aanzien van *funriding* en risico's op ongevallen. Mogelijk zijn er verschillen tussen de condities wat betreft de attitudes ten aanzien van risicogedrag in het verkeer. Dit wordt onderzocht bij het toetsen van de eerste hypothese (1b).

### **3.1.3. Mediagebruik**

In de eerste plaats werd berekend hoeveel uren proefpersonen gemiddeld televisie en DVD kijken. Gemiddeld kijkt men 13.85 uren per week (SD=10.04). Dit aantal varieert van nul uren tot 51.5 uren. Vervolgens werd nagegaan hoe vaak proefpersonen naar bepaalde programmagenres kijken. Het nieuws wordt gemiddeld genomen het vaakst bekeken door de proefpersonen. Ongeveer enkele keren per week kijken proefpersonen naar dit programmagenre (mean=5.87,

SD=1.25). Politie en gangsterseries, actieseries en videoclips worden door de proefpersonen ongeveer één keer per maand bekeken (respectievelijk: mean=3.30, SD=1.49; mean=2.81, SD=1.69; mean=3.28, SD=1.82). Enkele keren per jaar kijken proefpersonen naar realityreeksen (mean=2.20, SD=1.24). Tot slot kijken proefpersonen zelden naar het programma Kijk uit! (mean=1.50, SD=.79). Naast programmagenres werd ook de frequentie van het kijken naar actiefilms bevraagd. Proefpersonen kijken gemiddeld ongeveer één keer per maand naar actiefilms (mean=2.58, SD=1.17).

### **3.1.4. Persoonlijke kenmerken**

De persoonlijke kenmerken bestaan uit sociodemografische kenmerken en persoonlijkheidseigenschappen. De sociodemografische gegevens werden reeds besproken bij de steekproefbeschrijving (cf. 2.4). Twee persoonlijkheidseigenschappen werden in dit onderzoek gemeten. Ten eerste werd ‘Sensation Seeking’ gemeten. Hiervoor werden twee subschalen gebruikt. Een eerste subschaal is ‘Novelty’. Proefpersonen gingen gemiddeld akkoord met stellingen over nieuwigheid (mean=2.75, SD=.42). ‘Intensity’ is de tweede subschaal. Gemiddeld gingen proefpersonen niet akkoord met stellingen omtrent intensiteit (mean=2.01, SD=.43). Voor deze subschaal werd een significant verschil gevonden tussen de condities ( $F(2,119)=4.19, p<.05$ ). De Bonferroni Post Hoc test geeft aan dat de controleconditie significant verschilt van conditie 2 (met gevolgen): mean difference (conditie 1-2)= -.24, SD=.09,  $p<.05$ ). Ten tweede werd de persoonlijkheidseigenschap agressie gemeten. De vragenlijst bevatte drie subschalen. Ten eerste gaven de proefpersonen aan dat uitspraken over boosheid gemiddeld niet voor hen klopten (mean=2.15, SD=.46). Ook voor de tweede subschaal fysieke agressie (mean=1.70, SD=.38) en voor de derde subschaal verbale agressie (mean=2.39, SD=.42) gaven de proefpersonen aan dat de uitspraken gemiddeld niet klopten voor hen.

## 3.2. Toetsen hypothese 1a en 1b

In dit tweede deel wordt de vooropgestelde eerste hypothese getoetst aan de data. Deze hypothese vormt de kern van dit onderzoek en wordt om deze reden apart besproken. Voor de drie condities werden in de eerste plaats gemiddelde intenties tot risicogedrag in het verkeer vergeleken. Vervolgens werden ook gemiddelde attitudes ten aanzien van risicogedrag in het verkeer bestudeerd voor de condities. Voor het vergelijken van de gemiddelden werd gebruik gemaakt van de F-toets (ANOVA). Als laatste werden verschillen nagegaan tussen de condities bij specifieke populaties. Er werd gecontroleerd of er verschillen zijn tussen de condities wanneer een populatie voldoet aan een bepaald kenmerk. De overige hypotheses van dit onderzoek worden getoetst in het derde deel (cf. 3.3).

### 3.2.1. Intentie tot risicogedrag in het verkeer

Wat betreft intenties tot het vertonen van risicogedrag in het verkeer werd de volgende hypothese opgesteld.

**Hypothese 1a:** Proefpersonen die blootgesteld worden aan het actiefragment met gevolgen zullen een kleinere intentie hebben tot het vertonen van risicogedrag in het verkeer in vergelijking met proefpersonen die worden blootgesteld aan het actiefragment zonder gevolgen.

Ten eerste werden de gemiddelden van de intentie tot alle risicogedragingen samen vergeleken voor de drie condities. De proefpersonen uit de controleconditie, conditie 2 (met gevolgen) en conditie 3 (zonder gevolgen) scoorden gemiddeld respectievelijk 1.86 (SD=.48), 1.81 (SD=.44) en 1.73 (SD=.32) op de items uit deze schaal. Met andere woorden hadden de proefpersonen een intentie om deze risicogedragingen zelden in de toekomst uit te voeren. Deze gemiddelden verschillen niet van elkaar ( $F(2,145)=1.22, p=.30$ ). Er was geen significant effect van de blootstelling aan actiefragmenten op de intentie tot risicogedrag in het verkeer.

Naast de gemiddelden voor de intenties tot alle risicogedragingen samen werden ook gemiddelden vergeleken voor intenties tot een specifiek risicovol gedrag. Als eerste werden gemiddelden gecontroleerd voor te snel rijden. Proefpersonen uit de controleconditie hadden gemiddeld een intentie om in de toekomst soms te snel te rijden (mean=2.99, SD=.93). Ook de proefpersonen uit conditie 2 (met gevolgen) en conditie 3 (zonder gevolgen) vertoonden een gelijkaardige intentie (conditie 2: mean=2.89, SD=.96; conditie 3: mean=2.76, SD=.72). Ook voor snelheid werd er geen significant effect gevonden van de blootstelling aan actiefragmenten ( $F(2,149)=.89$ ,  $p=.41$ ). Ten tweede werd er gecontroleerd voor intenties tot *funriding*. De proefpersonen uit de controleconditie, conditie 2 (met gevolgen) en conditie 3 (zonder gevolgen) scoorden gemiddeld respectievelijk 2.16 (SD=.65), 2.04 (SD=.83) en 1.91 (SD=.45) op de intentie tot *funriding*. De condities verschillen niet significant van elkaar ( $F(2,148)=1.86$ ,  $p=.16$ ). Ten derde werden gemiddelden vergeleken voor rijden onder invloed (alcohol en softdrugs). De gemiddelden voor de controleconditie, conditie 2 (met gevolgen) en conditie 3 (zonder gevolgen) bedroegen respectievelijk 1.31 (SD=.53), 1.26 (SD=.49) en 1.17 (SD=.25). Met andere woorden dachten de proefpersonen om in de toekomst gemiddeld nooit te rijden onder invloed. Er is geen significant effect van blootstelling aan actiefragmenten op rijden onder invloed ( $F(2,147)=1.20$ ,  $p=.31$ ). Als laatste werden de gemiddelden voor de intentie tot het rijden zonder gordel gecontroleerd. Ook voor dit risicogedrag verschillen de groepen niet van elkaar ( $F(2,149)=.07$ ,  $p=.93$ ). De gemiddelden bedroegen 1.47 (SD=.87), 1.43 (SD=.90) en 1.41 (SD=.69) voor de controleconditie, conditie 2 (met gevolgen) en conditie 3 (zonder gevolgen).

### **3.2.2. Attitude ten aanzien van risicogedrag in het verkeer**

Voor de attitudes ten aanzien van risicogedrag in het verkeer werd eveneens een hypothese opgesteld.

**Hypothese 1b:** Proefpersonen die blootgesteld worden aan het actiefragment met gevolgen zullen een negatievere attitude hebben

ten aanzien van risicogedrag in het verkeer in vergelijking met proefpersonen die worden blootgesteld aan het actiefragment zonder gevolgen.

De volgende attitudes met betrekking tot specifieke gedragingen werden in dit onderzoek opgenomen: meerijden met een onveilige chauffeur, meerijden met een dronken chauffeur, te snel rijden, *funriding* en risico's op ongevallen. Ten eerste gingen de proefpersonen gemiddeld eerder niet akkoord met stellingen over meerijden met een onveilige chauffeur. De gemiddelden voor de controleconditie, conditie 2 (met gevolgen) en conditie 3 (zonder gevolgen) bedroegen respectievelijk 2.30 (SD=.52), 2.17 (SD=.61) en 2.36 (SD=.39). Er werden geen significante verschillen gevonden tussen de condities ( $F(2,147)=1.58$ ,  $p=.21$ ). Voor de attitudes ten aanzien van het meerijden met een dronken chauffeur werden er eveneens geen verschillen gevonden tussen de condities ( $F(2,148)=.19$ ,  $p=.83$ ). Proefpersonen gaan gemiddeld eerder niet akkoord met stellingen over meerijden met een dronken chauffeur (conditie 1: mean=1.83, SD=.65; conditie 2: mean=1.88, SD=.69; conditie 3: mean=1.90, SD=.65). Ten derde werden attitudes ten aanzien van te snel rijden onderzocht. De proefpersonen uit de controleconditie, conditie 2 (met gevolgen) en conditie 3 (zonder gevolgen) scoorden gemiddeld respectievelijk 2.08 (SD=.65), 2.05 (SD=.63) en 2.19 (SD=.61). De condities verschillen niet significant van elkaar ( $F(2,146)=.57$ ,  $p=.57$ ). Als vierde werden gemiddelde attitudes ten aanzien van *funriding* vergeleken. Ook voor deze attitudes verschillen de condities niet van elkaar ( $F(2,149)=1.00$ ,  $p=.37$ ). De gemiddelden per conditie bedroegen: 1.40 (SD=.42), 1.36 (SD=.46) en 1.49 (SD=.45) voor de controleconditie, conditie 2 (met gevolgen) en conditie 3 (zonder gevolgen). Als laatste werden de condities met elkaar vergeleken voor de gemiddelde attitude ten aanzien van risico's op ongevallen. De proefpersonen uit de controleconditie, conditie 2 (met gevolgen) en conditie 3 (zonder gevolgen) behaalden gemiddeld respectievelijk 1.30 (SD=.43), 1.46 (SD=.47) en 1.36 (SD=.41) op de items die de attitudes ten aanzien van risico's op ongevallen meten. Net als bij de voorgaande attitudes verschillen de condities niet van elkaar ( $F(2,149)=1.70$ ,  $p=.19$ ).

### 3.2.3. Verschillen tussen condities bij specifieke populaties

Er werden geen verschillen gevonden tussen de condities voor de intentie tot en de attitude ten aanzien van risicogedrag in het verkeer. In de overige hypothesen wordt de samenhang onderzocht tussen enerzijds de intentie tot risicogedrag in het verkeer en aantal variabelen en anderzijds de attitude ten aanzien van risicogedrag in het verkeer en een aantal variabelen. De eerste hypothese kan opnieuw onderzocht worden rekening houdend met deze variabelen. Proefpersonen kunnen ingedeeld worden naargelang hun geslacht, de mate van 'Sensation Seeking', de mate van agressie en de kijkfrequentie naar actieseries en -films. Hierbij wordt dus niet de nadruk gelegd of deze variabelen al dan niet samenhangen met de intentie en de attitude. Dit komt aan bod in de overige hypothesen (cf. 3.3). Wel wordt onderzocht of er verschillen zijn tussen de condities wanneer een populatie voldoet aan een bepaald kenmerk. Dit wordt verduidelijkt met behulp van een voorbeeld. Voor het kenmerk geslacht wordt de populatie verdeeld in twee groepen: mannen en vrouwen. Vervolgens wordt apart voor beiden groepen nagegaan of er verschillen zijn tussen de condities voor gemiddelde intentie tot en attitude ten aanzien van risicogedrag in het verkeer. Naast een indeling volgens geslacht worden proefpersonen op de volgende manieren opgesplitst: een hoge mate of een lage mate 'Sensation Seeking', een hoge mate of een lage mate 'agressie', een grote of een kleine kijkfrequentie naar televisieseries en een grote of een kleine kijkfrequentie naar actiefilms.

Dit werd geanalyseerd op de volgende wijze. Via de optie 'Select Cases' werd aangeduid aan welk kenmerk de populatie moet voldoen. Vervolgens werd met behulp van ANOVA nagegaan of er verschillen zijn tussen de condities. Voor geslacht werd een aparte ANOVA uitgevoerd met enkel mannen, daarna een ANOVA met enkel vrouwen in de steekproef. Voor de persoonlijkheidseigenschap 'Sensation Seeking' werden proefpersonen ingedeeld in twee groepen. Proefpersonen die akkoord of helemaal akkoord gaan met de stellingen hieromtrent worden beschouwd als proefpersonen met een hoge mate van 'Sensation Seeking' ( $v16\_novelty > 2$ ;  $v16\_intensity > 2$ ) in vergelijking met proefpersonen die niet



akkoord of helemaal niet akkoord gaan ( $v16\_novelty < 3$ ;  $v16\_intensity < 3$ ). Ook bij agressie werden proefpersonen ingedeeld. Voor proefpersonen met een hoge mate van agressie klopten de uitspraken omtrent agressie ( $v17\_fysieke\ agressie > 2$ ;  $v17\_verbale\ agressie > 2$ ;  $v17\_boosheid > 2$ ). Proefpersonen met een lage mate van agressie gaven aan dat de uitspraken voor hen niet klopten ( $v17\_fysieke\ agressie < 3$ ;  $v17\_verbale\ agressie < 3$ ;  $v17\_boosheid < 3$ ). Proefpersonen werden beschouwd als frequente kijkers van actieseries en –films wanneer men 1 keer per maand of meer naar dit genre kijkt ( $v18\_2 > 2$ ;  $v19 > 2$ ). Niet frequente kijkers zijn proefpersonen die nooit of slechts enkele keren per jaar naar actieseries en/of –films kijken ( $v18\_2 < 3$ ;  $v19 < 3$ ).

In de eerste plaats werd voor de intentie tot te snel rijden een verschil gevonden tussen de condities bij mannen ( $F(2)=7.58$ ,  $p<.01$ ). De contrasttest wijst aan dat zowel conditie 2 (difference 2-1= -7.82,  $SE=.30$ ,  $p<.05$ ) als conditie 3 (difference 3-1= -1.12,  $SE=.29$ ,  $p<.01$ ) significant verschillen van de controleconditie. Proefpersonen uit de controleconditie hebben een grotere intentie tot te snel rijden (mean=3.62,  $SE=.21$ ) dan proefpersonen uit conditie 2 (mean=2.83,  $SE=.22$ ) en conditie 3 (mean=2.50,  $SE=.20$ ). Ten tweede werd voor de intentie tot *funriding* een verschil gevonden tussen de condities bij mannen ( $F(2)=3.56$ ,  $p<.05$ ). Uit de contrasttest blijkt dat conditie 3 significant verschilt van de controleconditie (difference 3-1= -.79,  $SE=.31$ ,  $p<.05$ ). Proefpersonen uit de controleconditie hebben een grotere intentie tot *funriding* (mean=2.62,  $SE=.22$ ) in vergelijking met proefpersonen uit conditie 3 (mean=1.82,  $SE=.21$ ). Als laatste werd voor de attitude ten aanzien van risico's op ongevallen een verschil gevonden tussen de condities bij proefpersonen met een lage mate 'verbale agressie' ( $F(2)=3.49$ ,  $p<.05$ ). De contrasttest gaf aan dat conditie 2 significant verschilt van conditie 1 (difference 2-1=.26,  $SE=.10$ ,  $p<.05$ ). Proefpersonen uit de tweede conditie hebben een positievere attitude ten aanzien van risico's op ongevallen (mean=1.50,  $SE=.08$ ) in vergelijking met de controleconditie (mean=1.24,  $SE=.06$ ).

### **3.2.4. Besluit**

In het tweede deel van de resultaten werd onderzocht of hypothese 1 door de data wordt bevestigd. Deze hypothese vormt de kern van voorliggend onderzoek. Voor de intentie tot risicogedrag in het verkeer (hypothese 1a) werd er in de eerste plaats geen verschil gevonden tussen de experimentele condities onderling. Bovendien verschillen de experimentele condities ook niet van de controleconditie wat betreft de gemiddelde intentie ten aanzien van risicogedrag in het verkeer. Hypothese 1b gaat verschillen na tussen de condities voor de attitudes ten aanzien van risicogedrag in het verkeer. Ook hier werden geen verschillen gevonden tussen zowel de experimentele condities onderling als tussen de experimentele condities en de controleconditie. Er kan besloten worden dat er geen effect is van de blootstelling aan actiefragmenten. Slechts in uitzonderlijke gevallen werd er voor bepaalde risicogedragingen wel een verschil gevonden (cf. 3.2.3).

### **3.3. Verdere analyses**

Dit derde deel bevat het toetsen van hypothese 2 tot en met 7. Aangezien het eerste deel van elke hypothese (a) betrekking heeft op de intentie tot risicogedrag in het verkeer, en het tweede deel van elke hypothese (b) betrekking heeft op de attitude ten aanzien van risicogedrag in het verkeer worden de resultaten apart besproken. Ten eerste worden de resultaten voorgesteld voor de intentie tot risicogedrag in het verkeer. Als tweede komen de resultaten voor de attitude ten aanzien van risicogedrag in het verkeer aan bod.

#### **3.3.1. Intentie tot risicogedrag in het verkeer**

In overeenstemming met met hypothese 2a wordt in wat volgt nagegaan of er een verschil is in intentie tot risicogedrag in het verkeer bij mannen en vrouwen. Vervolgens worden een aantal bewerkingen uitgevoerd om de overige hypotheses (hypothese 3a,

4a, 5a, 6a en 7) te testen. Ten eerste worden een aantal correlaties doorgenomen die berekend werden om de samenhang na te gaan tussen de intentie tot risicogedrag in het verkeer en de volgende groepen van variabelen: attitudes, mediagebruik en persoonlijke kenmerken. Hierbij werden eerst correlaties berekend met de intentie tot alle risicogedragingen samen. Vervolgens werd de samenhang met intentie tot snelheid, *funriding*, rijden onder invloed en rijden zonder gordel onderzocht. Enkel significante correlaties worden besproken. Voor mediagebruik wordt hierop een uitzondering gemaakt, aangezien dit een belangrijke groep van variabelen vormt voor dit onderzoek. Ten tweede werden een aantal regressie-analyses uitgevoerd. Er werden een aantal modellen opgesteld. Hierbij werd de voorspellende kracht onderzocht van de variabelen die deel uit maken van hypothese 2 tot en met 7.

### **3.3.1.1. Nagaan verschillen volgens geslacht**

Mannen scoren gemiddeld 1.90 (SD=.48) op de intentie tot alle risicogedragingen samen. Vrouwen scoren gemiddeld 1.77 (SD=.40). Beiden groepen denken deze risicogedragingen zelden in de toekomst uit te voeren. Op de stellingen omtrent intentie tot snelheid scoorden mannen gemiddeld 2.97 (SD=.88) en vrouwen 2.91 (SD=.88). Zowel mannen als vrouwen zijn geneigd om in de toekomst soms te snel te rijden. Mannen hebben een gemiddelde intentie tot *funriding* gelijk aan 2.15 (SD=.84), voor vrouwen is het gemiddelde gelijk aan 2.03 (SD=.61). Beiden groepen denken in de toekomst zelden aan *funriding* te doen. Op de intentie tot rijden onder invloed behalen mannen gemiddeld 1.33 (SD=.55), vrouwen behalen gemiddeld 1.22 (SD=.40). Zowel mannen als vrouwen geven aan om in de toekomst nooit te rijden onder invloed. Tot slot scoorden mannen gemiddeld 1.31 (SD=.61) en vrouwen 1.38 (SD=.80) op de intentie tot rijden zonder gordel. Met andere woorden zijn mannen en vrouwen niet geneigd om in de toekomst zonder gordel te rijden. Om na te gaan of deze gemiddelden van elkaar verschillen werd gebruik gemaakt van een Independent Samples T-Test. Voor zowel intentie tot alle risicogedragingen

samen ( $t(119)=1.43$ ,  $p=.16$ ) als voor de intentie tot snelheid ( $t(123)=.36$ ,  $p=.72$ ), *funriding* ( $t(122)=.93$ ,  $p=.35$ ), rijden onder invloed ( $t(121)=1.28$ ,  $p=.20$ ) en rijden zonder gordel ( $t(123)= -.53$ ,  $p=.60$ ) werden er geen verschillen gevonden tussen mannen en vrouwen.

### 3.3.1.2. Correlaties met attitudes

De intentie tot alle risicogedragingen samen correleert met attitudes ten aanzien van meerijden met een onveilige chauffeur ( $r=.38$ ,  $p<.0001$ ), meerijden met een dronken chauffeur ( $r=.45$ ,  $p<.0001$ ), te snel rijden ( $r=.47$ ,  $p<.0001$ ) *funriding* ( $r=.31$ ,  $p<.0001$ ) en risico's op ongevallen ( $r=.19$ ,  $p<.05$ ). Intentie tot risicogedrag in het verkeer correleert positief met deze variabelen. Een positieve attitude ten aanzien van deze risicogedragingen gaat samen met een grotere intentie tot alle risicogedragingen samen. Een samenhang werd gevonden tussen de intentie tot te snel rijden en attitudes ten aanzien van meerijden met een onveilige chauffeur ( $r=.23$ ,  $p<.01$ ), meerijden met een dronken chauffeur ( $r=.27$ ,  $p<.01$ ), te snel rijden ( $r=.55$ ,  $p<.0001$ ) en *funriding* ( $r=.26$ ,  $p<.01$ ). Ook deze correlaties zijn positief. Proefpersonen met een grotere intentie tot te snel rijden hebben meer positievere attitudes met betrekking tot meerijden met een onveilige chauffeur, meerijden met een dronken chauffeur, te snel rijden en *funriding*. De intentie tot *funriding* gaat gepaard met attitudes over meerijden met een onveilige chauffeur ( $r=.25$ ,  $p<.01$ ), meerijden met een dronken chauffeur ( $r=.26$ ,  $p<.01$ ), te snel rijden ( $r=.43$ ,  $p<.0001$ ) en *funriding* ( $r=.29$ ,  $p<.0001$ ). Een grotere intentie tot *funriding* hangt samen met meer positievere attitudes ten aanzien van deze risicogedragingen. Verder werden correlaties gevonden tussen de intentie tot rijden onder invloed en de attitudes ten aanzien van meerijden met een onveilige chauffeur ( $r=.35$ ,  $p<.0001$ ), meerijden met een dronken chauffeur ( $r=.47$ ,  $p<.0001$ ), te snel rijden ( $r=.29$ ,  $p<.0001$ ) en *funriding* ( $r=.25$ ,  $p<.01$ ). Deze correlaties zijn positief. Een grotere intentie tot rijden onder invloed gaat gepaard met een positievere attitude ten aanzien van meerijden met een onveilige chauffeur, meerijden met een dronken chauffeur, te snel

rijden en *funriding*. Tot slot werd de samenhang bestudeerd tussen de intentie tot rijden zonder gordel en attitudes ten aanzien van risicogedrag in het verkeer. De intentie tot rijden zonder gordel correleert significant met de attitude ten aanzien van meerijden met een onveilige chauffeur ( $r=.18$ ,  $p<.05$ ), meerijden met een dronken chauffeur ( $r=.18$ ,  $p<.05$ ) en te snel rijden ( $r=.17$ ,  $p<.05$ ). Een grotere intentie tot rijden zonder gordel gaat samen met een positievere attitude ten aanzien van deze risicogedragingen.

### 3.3.1.3. Correlaties met mediagebruik

Als eerste werden correlaties berekend tussen de hoeveelheid televisie en DVD de proefpersonen kijken en intentie tot alle risicogedragingen samen. Hierbij werden geen significante correlatie gevonden ( $r=.03$ ,  $p=.72$ ). Ook met de intentie tot te snel rijden ( $r=.003$ ,  $p=.98$ ), *funriding* ( $r= -.12$ ,  $p=.20$ ), rijden onder invloed ( $r= -.004$ ,  $p=.96$ ) en rijden zonder gordel ( $r=.04$ ,  $p=.68$ ) werd geen significante correlatie gevonden. Ten tweede werd de samenhang onderzocht tussen intentie tot risicogedrag in het verkeer en een aantal programmagenres. Voor dit onderzoek is vooral de samenhang met actieseries van belang. De intentie tot alle risicogedragingen samen correleert positief met het kijken naar actieseries ( $r=.22$ ,  $p<.05$ ) en videoclips ( $r=.24$ ,  $p<.01$ ). De intentie tot rijden onder invloed hangt samen met het kijken naar actieseries ( $r=.25$ ,  $p<.01$ ) en videoclips ( $r=.23$ ,  $p<.05$ ). Een grote intentie tot deze risicogedragingen gaat gepaard met een grote kijkfrequentie naar deze programmagenres. Voor de intentie tot rijden zonder gordel werd een correlatie gevonden met het kijken naar videoclips ( $r=.21$ ,  $p<.05$ ) en nieuws ( $r= -.25$ ,  $p<.01$ ), maar niet met actieseries ( $r=.09$ ,  $p=.30$ ). Een grotere kijkfrequentie naar videoclips gaat gepaard met een grotere intentie ten aanzien van rijden zonder gordel. Een grotere kijkfrequentie naar het nieuws daarentegen gaat gepaard met een kleinere intentie tot rijden zonder gordel. Voor de intentie tot te snel rijden en *funriding* werd er geen samenhang gevonden met een programmagenre. De correlaties tussen het kijken naar actieseries en de intentie tot deze risicogedragingen was klein (te snel rijden:  $r=.12$ ,

$p=.19$ ; *funriding*:  $r=.03$ ,  $p=.76$ ). Tot slot werden correlaties berekend voor de frequentie van het kijken naar actiefilms en intentie tot risicogedrag. De frequentie correleert positief met intentie tot alle risicogedragingen samen ( $r=.26$ ,  $p<.01$ ), te snel rijden ( $r=.22$ ,  $p<.05$ ) en rijden onder invloed ( $r=.22$ ,  $p<.05$ ). Een grote intentie tot deze risicogedragingen gaat gepaard met een hoge kijkfrequentie naar actiefilms. Er werd geen samenhang gevonden tussen het kijken naar actiefilms en de intentie tot *funriding* ( $r=.13$ ,  $p=.15$ ) en rijden zonder gordel ( $r=.04$ ,  $p=.68$ ).

#### **3.3.1.4. Correlaties met persoonlijke kenmerken**

Als eerste werd de samenhang gecontroleerd tussen de intentie tot risicogedrag in het verkeer en de sociodemografische variabele leeftijd. Er werden geen significante resultaten gevonden. Ten tweede werden correlaties berekend met de persoonlijkheidseigenschap 'Sensation Seeking'. Voor de subschaal 'Novelty' werden er geen significante correlaties gevonden met intentie tot risicogedrag in het verkeer. De subschaal 'Intensity' daarentegen correleert positief met intentie tot alle risicogedragingen samen ( $r=.28$ ,  $p<.01$ ) en de intentie tot rijden onder invloed ( $r=.26$ ,  $p<.01$ ). Een grote intentie tot deze risicogedragingen gaat gepaard met het zoeken naar sterke intenties in het leven. Ten derde werd de samenhang onderzocht met de persoonlijkheidseigenschap agressie. De subschalen boosheid en verbale agressie correleren niet met intentie tot risicogedrag in het verkeer. Fysieke agressie hangt echter wel samen met intentie tot alle risicogedragingen samen ( $r=.19$ ,  $p<.05$ ) en rijden zonder gordel ( $r=.24$ ,  $p<.01$ ). Een grotere intentie tot deze risicogedragingen gaat gepaard met een grotere mate van fysieke agressie die de proefpersoon bezit;

#### **3.3.1.5. Regressie-analyses**

Correlaties werden berekend tussen de intentie tot risicogedrag in het verkeer en de attitudes ten aanzien van risicogedrag in het verkeer,

mediagebruik en persoonlijke kenmerken. Met behulp van meervoudige regressie-analyses wordt vervolgens nagegaan in welke mate variabelen bijdragen tot een goede voorspelling van de intentie tot risicogedrag in het verkeer. Enkel de variabelen waarvoor hypothesen werden opgesteld worden als onafhankelijke variabelen gebruikt. De intenties werden één voor één als afhankelijke variabele gebruikt in de regressie-analyses. Voor deze analyses werd de 'Stepwise' methode gebruikt. Hierbij werd gecontroleerd of schijnverbanden zich eventueel voordoen. Enkel significante modellen worden gepresenteerd. Aangezien mediagebruik een belangrijke groep van variabelen vormt voor dit onderzoek wordt ook telkens de rol van mediagebruik gerapporteerd als al dan niet goede voorspeller. Alvorens het uitvoeren van de regressie-analyses, werd een correlatiematrix opgesteld tussen de onafhankelijke variabelen. Op deze manier kunnen sterke correlaties tussen de onafhankelijke variabelen worden opgespoord. De onafhankelijke variabelen mogen immers niet te sterk correleren. Indien de onafhankelijke variabelen te sterk met elkaar correleren is er sprake van multicollineariteit (De Vocht, 2003, p. 205). Bijlage 2 bevat de correlatiematrix tussen de onafhankelijke variabelen die gebruikt werden bij de regressie-analyses met als afhankelijke variabele de intentie tot risicogedrag in het verkeer. De Vocht geeft aan dat twee variabelen niet in hetzelfde model mogen opgenomen worden wanneer de absolute waarde van  $r$  groter is dan .9 (De Vocht, 2003, p.205). De correlatiematrix geeft aan dat geen enkele correlatiecoëfficiënt deze waarde overschrijdt.

Een eerste regressie-analyse werd uitgevoerd met als afhankelijke variabele de intentie tot alle risicogedragingen samen. Uit deze analyse blijkt dat de attitudes ten aanzien van te snel rijden ( $\beta=.40$ ,  $t=4.96$ ,  $p<.0001$ ) en meerijden met een dronken chauffeur ( $\beta=.35$ ,  $t=4.31$ ,  $p<.0001$ ) significant goede voorspellers zijn van de intentie tot alle risicogedragingen samen. De attitude ten aanzien van te snel rijden verklaart 26.3% van de variantie van de intentie. De attitude ten aanzien van meerijden met een dronken chauffeur verklaart op zijn beurt 11.2% van de variantie van de afhankelijke variabele. Hieruit kan geconcludeerd worden dat de attitude ten aanzien van te snel rijden een relatief grotere invloed heeft op de afhankelijke variabele in vergelijking met de attitude ten aanzien van

meerijden met een dronken chauffeur ( $\beta=.40 > \beta=.35$ ). Het teken van de Beta-waarde geeft aan dat de relatie tussen de attitudes en de intentie tot alle risicogedragingen samen positief is. Hoe positiever de attitudes ten aanzien van te snel rijden en meerijden met een dronken chauffeur, hoe groter de intentie tot alle risicogedragingen samen. Zowel de kijkfrequentie naar actieseries ( $\beta=.10$ ,  $t=1.23$ ,  $p=.22$ ) en/ of -films ( $\beta=.10$ ,  $t=1.20$ ,  $p=.23$ ) waren geen goede voorspellers voor de intentie tot alle risicogedragingen samen.



Tabel 2. Regressie-analyse met intentie tot alle risicogedragingen samen als afhankelijke variabele

M O D E L	R <sup>2</sup>		Niet- gestandaardiseerde coëfficiënten		Ge- standaardiseerde	t	Sig
			B	SE	Beta		
1	.26	(Constant)	1.01	.14		7.46	.000
		Attitudes te snel rijden	.37	.06	.51	6.12	.000
2	.38	(Constant)	.76	.14		5.48	.000
		Attitudes te snel rijden	.30	.06	.40	4.96	.000
		Attitudes meerijden met dronken chauffeur	.22	.05	.35	4.31	.000

Ten tweede werd een regressie-analyse berekend met als afhankelijke variabele de intentie tot te snel rijden. Voor de intentie tot te snel rijden zijn de attitudes ten aanzien van te snel rijden ( $\beta=.59$ ,  $t=7.73$ ,  $p<.0001$ ), fysieke agressie ( $\beta= -.39$ ,  $t= -4.14$ ,  $p<.0001$ ), boosheid ( $\beta=.29$ ,  $t=3.40$ ,  $p<.01$ ) en intensiteit ( $\beta=.20$ ,  $t=2.45$ ,  $p<.05$ ) significant goede voorspellers. Samen verklaren ze 42.3% van de variantie van intentie tot te snel rijden. Hoe positiever de attitude ten aanzien van te snel rijden, hoe groter de intentie tot te snel rijden. Een grotere mate van fysieke agressie gaat gepaard met een positievere intentie tot te snel rijden. Een grotere mate van boosheid gaat samen met een positievere intentie tot te snel rijden. Een grotere mate van het zoeken naar intense ervaringen gaat gepaard met een grotere intentie tot te snel rijden. De attitude ten aanzien van te snel rijden is de beste voorspeller voor de intentie tot

te snel rijden ( $R^2=.31$ ). Deze attitude voorspelt 31.2% van de variantie van intentie tot te snel rijden. Ook voor de intentie tot te snel rijden vormden de kijkfrequentie naar actieseries ( $\beta=.01$ ,  $t=.09$ ,  $p=.93$ ) en/of -films ( $\beta=.05$ ,  $t=.61$ ,  $p=.54$ ) geen goede voorspellers.

Tabel 3. Regressie-analyse met intentie tot te snel rijden als afhankelijke variabele

M O D E L	R <sup>2</sup>		Niet- gestandaardiseerde coëfficiënten		Ge- standaardiseerde coëfficiënten		t	Sig
			B	SE	Beta			
			1	.31	(Constant)	1.15		
		Attitudes te snel rijden	.84	.12	.56		7.03	.000
2	.34	(Constant)	1.73	.37			4.71	.000
		Attitudes te snel rijden	.90	.12	.60		7.47	.000
		v17 Fysieke agressie	-.41	.19	-.18		-2.21	.029
3	.39	(Constant)	1.12	.42			2.70	.008
		Attitudes te snel rijden	.90	.12	.61		7.87	.000
		v17 Fysieke agressie	-.68	.20	-.29		-3.35	.001
		v17 Boosheid	.48	.16	.25		2.90	.004

4	.42	(Constant)	.54	.47		1.14	.257
		Attitudes te snel rijden	.89	.12	.59	7.73	.000
		v17 Fysieke agressie	-.91	.22	-.39	-4.14	.000
		v17 Boosheid	.56	.16	.29	3.40	.001
		v16 Intensity	.43	.18	.20	2.45	.016

Vervolgens werd ook een regressie-analyse uitgevoerd met als afhankelijke variabele de intentie tot *funriding*. Enkel de attitude ten aanzien van te snel rijden is een significante voorspeller voor de intentie tot *funriding* ( $\beta=.46$ ,  $t=5.41$ ,  $p<.0001$ ). Deze attitude verklaart 21.3% van de variantie in intentie tot *funriding* ( $R^2=.21$ ). Hoe positiever de attitude ten aanzien van te snel rijden, hoe groter de intentie tot *funriding*. Het kijken naar actieseries ( $\beta= -.05$ ,  $t= -.57$ ,  $p=.57$ ) en/of films ( $\beta=.02$ ,  $t=.20$ ,  $p=.84$ ) zijn geen goede voorspellers voor de intentie tot dit risicogedrag.

Als vierde werd de intentie tot rijden onder invloed als afhankelijke variabele beschouwt. De attitudes ten aanzien van meerijden met een dronken chauffeur ( $\beta=.45$ ,  $t=5.46$ ,  $p<.0001$ ) en *funriding* ( $\beta=.23$ ,  $t=2.76$ ,  $p<.01$ ) zijn significant goede voorspellers voor de intentie tot rijden onder invloed. Samen verklaren ze 27.7% van de variantie in intentie tot rijden onder invloed. Hoe positiever de attitude ten aanzien van meerijden met een dronken chauffeur en *funriding*, hoe groter de intentie tot rijden onder invloed. Tabel 4 geeft de resultaten weer van deze analyse. Hierbij kan nog vermeld worden dat het kijken naar actieseries ( $\beta=.15$ ,  $t=1.75$ ,  $p=.08$ ) en/of – films ( $\beta=.14$ ,  $t=1.65$ ,  $p=.10$ ) geen goede voorspellers zijn.

Tabel 4. Regressie-analyse met intentie tot rijden onder invloed als afhankelijke variabele

M O D E L	R <sup>2</sup>		Niet- gestandaardiseerde coëfficiënten		Ge- standaardiseerde coëfficiënten		t	Sig
			B	SE	Beta			
1	.23	(Constant)	.63	.12			5.29	.000
		Attitudes meerijden met dronken chauffeur	.33	.06	.48		5.58	.000
2	.28	(Constant)	.32	.16			1.98	.050
		Attitudes meerijden met dronken chauffeur	.31	.06	.45		5.46	.000
		Attitudes funriding	.24	.09	.23		2.76	.007

Tot slot werd een regressie-analyse uitgevoerd met de intentie tot rijden zonder gordel als afhankelijke variabele. Enkel de attitude ten aanzien van meerijden met een onveilige chauffeur ( $\beta=.33$ ,  $t=.36$ ,  $p<.0001$ ) is een goede voorspeller voor de intentie tot rijden zonder gordel. Deze variabele verklaart 10.7% van de variantie in de intentie tot rijden zonder gordel ( $R^2=.11$ ). Een positievere attitude ten aanzien van meerijden met een onveilige chauffeur gaat gepaard met een grotere intentie tot rijden zonder gordel. Als laatste toonden de resultaten aan dat de kijkfrequentie naar actieseries ( $\beta=.03$ ,  $t=.28$ ,  $p=.78$ ) en -films ( $\beta= -.03$ ,  $t= -.32$ ,  $p=.75$ ) geen goede voorspellers zijn.

### **3.3.1.6. Besluit**

Voor de intentie ten aanzien van risicogedrag in het verkeer kunnen een aantal conclusies worden gemaakt. In de eerste plaats zijn er geen verschillen tussen mannen en vrouwen wat betreft de intentie tot risicogedrag in het verkeer. Ten tweede is er een samenhang met attitudes ten aanzien van risicogedrag in het verkeer. Attitudes ten aanzien van specifieke risicogedragingen gaan gepaard met intenties ten aanzien van deze gedragingen. Bovendien zijn attitudes vaak goede voorspellers voor de intentie tot risicogedrag in het verkeer. Ten derde gaat ook mediagebruik samen met risicogedrag in het verkeer. Meer specifiek gaat de kijkfrequentie van actieseries en -films gepaard met de intentie tot alle risicogedragingen samen en rijden onder invloed. Voor de kijkfrequentie naar actiefilms werd eveneens een samenhang gevonden met de intentie tot te snel rijden. Ten laatste gaat de intentie tot risicogedrag in het verkeer samen met 'Sensation Seeking' en agressie. Vooral de subschalen intensiteit ('Sensation Seeking') en fysieke agressie (agressie) zijn hierbij van belang. Deze variabelen zijn eveneens goede voorspellers van de intentie tot risicogedrag in het verkeer.

### **3.3.2. Attitudes omtrent risicogedrag in het verkeer**

Gelijkaardig aan hoofdstuk 3.3.1 wordt in wat volgt in de eerste plaats nagegaan of er een verschil is tussen de attitudes omtrent risicogedrag in het verkeer bij mannen en vrouwen. Op deze manier wordt hypothese 2b getest. Vervolgens worden bewerkingen uitgevoerd om hypothese 3b, 4b, 5b en 6b te testen. In de eerste plaats worden een aantal correlaties doorgenomen die de samenhang bestuderen tussen attitudes ten aanzien van risicogedrag in het verkeer en de volgende groepen van variabelen: mediagebruik en persoonlijke kenmerken. De correlatie met intentie tot risicogedrag wordt in wat volgt niet overlopen, aangezien deze vooraf reeds aan bod is gekomen (cf. 3.3.1.2). Enkel significante correlaties worden besproken. Voor mediagebruik wordt een uitzondering gemaakt. Deze groep van variabelen speelt een belangrijke rol in voorliggend

onderzoek. Ten tweede worden een aantal regressie-analyses uitgevoerd. Hierbij wordt de voorspellende kracht van de variabelen die deel uit maken van hypothese 2 tot en met 7 getest voor attitudes ten aanzien van risicogedrag in het verkeer.

### 3.3.2.1. Nagaan verschillen in geslacht

Alvorens gecontroleerd wordt of mannen van vrouwen verschillen met betrekking tot gemiddelde attitudes worden eerst de gemiddelden per groep overlopen. Mannen scoren gemiddeld 2.44 (SD=.42) en vrouwen 2.22 (SD=.53) op de attitude ten aanzien van meerijden met een onveilige chauffeur. Met andere woorden gaan zowel mannen als vrouwen eerder niet akkoord met stellingen omtrent meerijden met een onveilige chauffeur. Voor de attitude ten aanzien van meerijden met een dronken chauffeur behalen mannen gemiddeld 2.01 (SD=.64) en vrouwen 1.78 (SD=.67). Beiden gaan eerder niet akkoord met stellingen over deze attitude. Ook met de stellingen omtrent te snel rijden gingen zowel mannen (mean=2.19, SD=.58) als vrouwen (mean=2.05, SD=.59) eerder niet akkoord. Mannen scoorden gemiddeld 1.48 (SD=.46) op de attitude ten aanzien van *funriding*, vrouwen behaalden gemiddeld 1.38 (SD=.44). Beiden groepen waren eerder geneigd om helemaal niet akkoord te gaan met de stellingen omtrent *funriding*. Tot slot zijn mannen geneigd om eerder niet akkoord te gaan met stellingen ten aanzien van risico's op ongevallen (mean=1.64, SD=.44), terwijl vrouwen gemiddeld helemaal niet akkoord gaan met deze stellingen (mean=1.24, SD=.37). Met behulp van een Independent Samples T-Test werd vervolgens nagegaan of mannen en vrouwen al dan niet significant van elkaar verschillen. Voor de attitudes ten aanzien van meerijden met een onveilige chauffeur verschillen de gemiddelden significant van elkaar ( $t(122)=2.39$ ,  $p<.05$ ). Mannen hebben gemiddeld een positievere attitude ten aanzien van meerijden met een onveilige chauffeur dan vrouwen. Ook bij de attitudes ten aanzien van risico's op ongevallen was dit het geval. Mannen en vrouwen verschillen significant van elkaar voor de gemiddelden op deze attitude ( $t(123)=5.26$ ,  $p<.0001$ ), maar de varianties verschillen

niet van elkaar ( $F(123)=2.91$ ,  $p=.09$ ). Mannen schatten het risico op ongevallen gemiddeld kleiner in dan vrouwen. Tot slot verschillen mannen en vrouwen niet significant van elkaar voor de gemiddelde attitudes ten aanzien van meerijden met een dronken chauffeur ( $t(122)=1.75$ ,  $p=.08$ ), te snel rijden ( $t(120)=1.28$ ,  $p=.20$ ) en *funriding* ( $t(123)=1.15$ ,  $p=.25$ ). Er kan besloten worden dat er voor bepaalde attitudes significante verschillen zijn tussen mannen en vrouwen.

### 3.3.2.2. Correlaties met mediagebruik

De frequentie van het kijken naar televisie en DVD werd onderzocht op samenhang met attitudes. Er werd voor de frequentie van het kijken naar televisie geen enkele samenhang gevonden met attitudes ten aanzien van risicogedrag in het verkeer (meerijden met een onveilige chauffeur:  $r=.002$ ,  $p=.98$ ; meerijden met dronken chauffeur:  $r=.01$ ,  $p=.91$ ; te snel rijden:  $r=.07$ ,  $p=.47$ ; *funriding*:  $r=.03$ ,  $p=.75$ ; risico's op ongevallen:  $r=.04$ ,  $p=.69$ ). Vervolgens werd het kijken naar specifieke programmagenres onderzocht op samenhang met attitudes ten aanzien van risicogedrag in het verkeer. In voorliggend onderzoek is vooral de samenhang met actieseries van belang. Er werd een significante correlatie gevonden tussen het kijken naar actieseries en de attitude ten aanzien van meerijden met een onveilige chauffeur ( $r=.21$ ,  $p<.05$ ). Met de attitudes ten aanzien van de andere risicogedragingen werd er geen samenhang gevonden (meerijden met een dronken chauffeur:  $r=.16$ ,  $p=.09$ ; te snel rijden:  $r=.14$ ,  $p=.12$ ; *funriding*:  $r=.10$ ,  $p=.26$ ; risico's op ongevallen:  $r=.15$ ,  $p=.10$ ). Voor het kijken naar videoclips werd er een significante samenhang gevonden met de attitudes ten aanzien van meerijden met een onveilige chauffeur ( $r=.18$ ,  $p<.05$ ), meerijden met een dronken chauffeur ( $r=.25$ ,  $p<.01$ ) en te snel rijden ( $r=.22$ ,  $p<.05$ ). Verder correleert de frequentie van het kijken naar Kijk uit! met de attitude ten aanzien van *funriding* ( $r=.21$ ,  $p<.05$ ). Een grote kijkfrequentie naar deze programma's gaat samen met positieve attitudes ten aanzien van deze risicogedragingen. Als laatste werd ook de samenhang tussen de frequentie van het kijken naar actiefilms en attitudes ten aanzien van risicogedrag onderzocht. Er is een

samenhang tussen de frequentie van het kijken naar actiefilms en de attitudes ten aanzien van te snel rijden ( $r=.27$ ,  $p<.01$ ) en risico's op ongevallen ( $r=.28$ ,  $p<.01$ ). Een positieve attitude ten aanzien van deze risicogedragingen gaat gepaard met een grote kijkfrequentie naar actiefilms. Er werd geen correlatie gevonden met de attitude ten aanzien van meerijden met een onveilige chauffeur ( $r=.16$ ,  $p=.08$ ), meerijden met een dronken chauffeur ( $r=.16$ ,  $p=.07$ ) en *funriding* ( $r=.04$ ,  $p=.66$ ).

### 3.3.2.3. Correlaties met persoonlijke kenmerken

Ten eerste werd er voor het sociodemografisch kenmerk leeftijd geen correlatie gevonden met attitudes ten aanzien van risicogedrag in het verkeer. Ten tweede werd het psychologisch kenmerk 'Sensation Seeking' onderzocht op zijn mogelijke samenhang met attitudes. De subschaal 'Novelty' correleert significant met attitudes ten aanzien van meerijden met een onveilige chauffeur ( $r=.20$ ,  $p<.05$ ) en meerijden met een dronken chauffeur ( $r=.26$ ,  $p<.01$ ). Een hoge score op nieuwigheid gaat gepaard met een positieve attitude ten aanzien van deze risicogedragingen. De subschaal 'Intensity' correleert op zijn beurt significant met attitudes ten aanzien van meerijden met een onveilige chauffeur ( $r=.30$ ,  $p<.01$ ), meerijden met een dronken chauffeur ( $r=.23$ ,  $p<.05$ ), te snel rijden ( $r=.21$ ,  $p<.05$ ), *funriding* ( $r=.25$ ,  $p<.01$ ) en risico's op ongevallen ( $r=.21$ ,  $p<.05$ ). Een hoge score op intensiteit gaat gepaard met een positieve attitude ten aanzien van deze risicogedragingen. Ten derde werd het psychologisch kenmerk 'agressie' onderzocht. De eerste subschaal boosheid hangt niet samen met attitudes ten aanzien van risicogedrag in het verkeer. De tweede subschaal fysieke agressie daarentegen correleert significant met attitudes ten aanzien van meerijden met een onveilige chauffeur ( $r=.30$ ,  $p<.01$ ), te snel rijden ( $r=.23$ ,  $p<.05$ ), *funriding* ( $r=.26$ ,  $p<.01$ ) en risico's op ongevallen ( $r=.26$ ,  $p<.01$ ). Een grotere mate van fysieke agressie gaat gepaard met een positievere attitude ten aanzien van deze risicogedragingen. De derde subschaal verbale agressie vertoont geen samenhang met attitudes ten aanzien van risicogedrag in het verkeer.



### 3.3.2.4. Regressie-analyses

Met behulp van meervoudige regressie-analyses werd nagegaan in welke mate bepaalde variabelen bijdragen tot een goede voorspelling van attitudes ten aanzien van risicogedrag in het verkeer. De attitudes ten aanzien van risicogedrag in het verkeer werden getest op hun samenhang met de volgende variabelen: geslacht, 'Sensation Seeking', agressie en kijkfrequentie naar actieprogramma's en actiefilms. Deze variabelen werden vermeld in hypothese 2b, 3b, 4b, 5b en 6b. De afhankelijke variabele bestaat uit de attitude ten aanzien van risicogedrag in het verkeer. Ook voor deze analyses werd gebruik gemaakt van de 'Stepwise' methode. Er werd eveneens onderzocht of er schijnverbanden aanwezig zijn. Enkel significante modellen worden hier gepresenteerd. De rol van mediagebruik wordt wel telkens vermeld. Deze groep van variabelen speelt immers een belangrijke rol in dit onderzoek. Voordat de regressie-analyses werden uitgevoerd was er nood aan het opstellen van een correlatiematrix voor het opsporen van sterke correlaties tussen de onafhankelijke variabelen. Bijlage 3 bevat de correlatiematrix tussen de onafhankelijke variabelen die gebruikt werden bij de regressie-analyses met als afhankelijke variabele de attitudes ten aanzien van risicogedrag in het verkeer. De correlatiematrix geeft aan dat geen enkele correlatiecoëfficiënt de waarde van  $r=.9$  overschrijdt.

Als eerste werd een analyse uitgevoerd met attitude ten aanzien van meerijden met een onveilige chauffeur als afhankelijke variabele. De resultaten geven aan dat intensiteit ( $\beta=.21$ ,  $t=2.16$ ,  $p<.05$ ) en fysieke agressie ( $\beta=.20$ ,  $t=2.08$ ,  $p<.05$ ) goede voorspellers zijn voor de attitude. Samen verklaren ze 12.1% van de totale variantie van de attitude ten aanzien van meerijden met een onveilige chauffeur. Een grotere mate van het zoeken naar intense ervaringen gaat gepaard met een positievere attitude ten aanzien van meerijden met een onveilige chauffeur. Een grotere mate van fysieke agressie gaat op zijn beurt eveneens gepaard met een positievere attitude ten aanzien van meerijden met een onveilige chauffeur. Tabel 5 geeft de belangrijkste resultaten weer. De kijkfrequentie naar zowel actieseries ( $\beta=.10$ ,  $t=1.02$ ,  $p=.31$ ) als -films ( $\beta= -.01$ ,  $t= -.10$ ,  $p=.92$ )

vormden geen goede voorspellers voor de attitude ten aanzien van meerijden met een onveilige chauffeur.

Tabel 5. Regressie-analyse met attitude ten aanzien van meerijden met een onveilige chauffeur als afhankelijke variabele

M O D E L	R <sup>2</sup>		Niet-standaardiseerde coëfficiënten		Ge-standaardiseerde coëfficiënten	t	Sig
			B	SE	Beta		
1	.09	(Constant)	1.59	.22		7.21	.000
		v16 Intensity	.35	.11	.30	3.27	.001
2	.12	(Constant)	1.33	.25		5.34	.000
		v16 Intensity	.25	.12	.21	2.16	.033
		v17 Fysieke agressie	.27	.13	.20	2.08	.040

Onderstaande tabel geeft de resultaten weer van de regressie-analyse met als afhankelijke variabele de attitude ten aanzien van meerijden met een dronken chauffeur. De twee subschalen van 'Sensation Seeking' zijn significant goede voorspellers voor deze attitude (Novelty:  $\beta=.21$ ,  $t=2.32$ ,  $p<.05$ ; Intensity:  $\beta=.19$ ,  $t=2.11$ ,  $p<.05$ ). Nieuwigheid voorspelt 6.4% van de totale variantie van de attitude ten aanzien van meerijden met een dronken chauffeur. Intensiteit verklaart 3.8%. Hoe groter de mate waarin proefpersonen op zoek zijn naar nieuwe en intense ervaringen, hoe positiever de attitude ten aanzien van meerijden met een dronken chauffeur. Tot slot vormden het kijken naar actieseries ( $\beta=.04$ ,  $t=.35$ ,  $p=.72$ ) en/of -films ( $\beta=.02$ ,  $t=.23$ ,  $p=.82$ ) geen goede voorspellers.

Tabel 6. Regressie-analyse met attitude ten aanzien van meerijden met een dronken chauffeur als afhankelijke variabele

Model	R <sup>2</sup>		Niet-gestandaardiseerde coëfficiënten		Ge-	t	Sig
			B	SE	standaardiseerde coëfficiënten		
1	.06	(Constant)	.78	.40		1.96	.052
		v16 Novelty	.40	.14	.25	2.78	.006
2	.10	(Constant)	.35	.44		.80	.428
		v16 Novelty	.33	.14	.21	2.32	.022
		v16 Intensity	.30	.14	.19	2.11	.038

Ten derde werd gezocht naar goede voorspellers voor de attitude ten aanzien van te snel rijden. De frequentie van het kijken naar actiefilms is een goede voorspeller ten aanzien van deze attitude ( $\beta=.25$ ,  $t=2.75$ ,  $p<.01$ ). De kijkfrequentie naar actiefilms verklaart 6.4% van de totale variantie van de attitude ten aanzien van te snel rijden. Een grotere kijkfrequentie naar actiefilms gaat gepaard met een positievere attitude ten aanzien van de te snel rijden. Het kijken naar actieseries daarentegen is geen goede voorspeller voor de attitude ten aanzien van te snel rijden ( $\beta= -.02$ ,  $t= -.22$ ,  $p=.83$ ).

Ten vierde werd een regressie-analyse uitgevoerd met de attitude ten aanzien van *funriding* als afhankelijke variabele. Er werd één significant goede voorspeller gevonden voor deze attitude, namelijk fysieke agressie ( $\beta=.25$ ,  $t=2.79$ ,  $p<.01$ ). Deze variabele verklaart 6.4% van de totale variantie van de attitude ten aanzien van *funriding* ( $R^2=.06$ ). Hoe groter de mate van fysieke agressie, hoe positiever de attitude ten aanzien van *funriding*. De kijkfrequentie naar actieseries ( $\beta=.05$ ,  $t=.55$ ,  $p=.58$ ) en –films ( $\beta= -.04$ ,  $t= -.43$ ,  $p=.67$ ) zijn geen goede voorspellers.

Tot slot werd een analyse uitgevoerd om significante voorspellers op te sporen voor de attitude ten aanzien van risico's op ongevallen. Ook voor deze attitude werd er één significant goede voorspeller gevonden: geslacht ( $\beta = -.45$ ,  $t = -5.43$ ,  $p < .0001$ ). Een vijfde van de variantie van de attitude ten aanzien van risico's op ongevallen wordt verklaard door geslacht ( $R^2 = .21$ ). Mannen hebben een positievere attitude ten aanzien van risico's op ongevallen in vergelijking met vrouwen. Ook hier vormen de kijkfrequentie naar actieseries ( $\beta = .05$ ,  $t = .54$ ,  $p = .59$ ) en -films ( $\beta = .09$ ,  $t = .92$ ,  $p = .36$ ) geen goede voorspellers voor deze attitude.

### **3.3.2.5. Besluit**

Een aantal conclusies kunnen gemaakt worden voor de attitude ten aanzien van risicogedrag in het verkeer. Ten eerste is er enkel een verschil tussen mannen en vrouwen voor de intentie ten aanzien van meerijden met een onveilige chauffeur en risico's op ongevallen. Bovendien vormt geslacht een goede voorspeller voor deze laatstgenoemde attitude. Als tweede kan besloten worden dat er een samenhang is tussen mediagebruik en bepaalde attitudes. Specifiek hangt het kijken naar actieseries samen met de attitude ten aanzien van meerijden met een onveilige chauffeur. De kijkfrequentie naar actiefilms hangt op zijn beurt samen met de attitude ten aanzien van te snel rijden en risico's op ongevallen. Bovendien is deze kijkfrequentie een goede voorspeller van de attitude ten aanzien van te snel rijden. Tot slot gaat de attitude ten aanzien van risicogedrag in het verkeer gepaard met 'Sensation Seeking' en agressie (fysieke agressie en boosheid). Daarenboven zijn deze variabelen goede voorspellers voor bepaalde attitudes.

## 4. Discussie

### 4.1. Invloed van de blootstelling aan actiefragmenten (hypothese 1)

In het experiment werden de proefpersonen in de experimentele condities blootgesteld aan actiefragmenten. Proefpersonen uit de controleconditie kregen deze beelden niet te zien. De eerste hypothese gaat na of het kijken naar deze beelden een invloed heeft op de intentie tot en de attitudes ten aanzien van risicogedrag in het verkeer die de proefpersonen hebben. Het gaat hier louter om blootstelling aan actie. Hierbij wordt geen rekening gehouden met andere factoren die de proefpersoon al dan niet bezitten. Deze factoren komen bij de overige hypothesen wel aan bod (cf. 4.2). Er werd geen significant verschil gevonden tussen de condities voor de gemiddelde intentie tot en de gemiddelde attitudes ten aanzien van risicogedrag in het verkeer. Met andere woorden is er geen significant effect van de blootstelling aan actiefragmenten. Hypothese 1 kan niet bevestigd worden door de data. Wanneer gekeken wordt naar verschillen tussen condities bij specifieke populaties werden er wel een aantal significante resultaten gevonden. Bij mannen verschillen zowel conditie 2 (met gevolgen) als conditie 3 (zonder gevolgen) significant van de controleconditie voor de intentie tot te snel rijden. In tegenstelling tot wat verwacht werd hadden proefpersonen uit de controleconditie een grotere intentie tot te snel rijden dan proefpersonen uit conditie 2 en 3. Er is geen verschil tussen conditie 2 en 3. Voor de intentie tot *funriding* werd bij mannen eveneens een verschil gevonden tussen de condities. Enkel conditie 3 (zonder gevolgen) verschilt significant van de controleconditie. Net zoals bij de intentie tot te snel rijden hebben proefpersonen uit de controleconditie een grotere intentie tot *funriding* dan proefpersonen uit conditie 3. Er kan geconcludeerd worden dat het zien van de beelden bij mannen eerder een remmend effect heeft op de intentie tot deze risicogedragingen. Er is een effect van blootstelling, maar niet in de richting die verwacht werd. Als laatste werd voor de attitude ten aanzien van risico's op ongevallen

een verschil gevonden tussen de condities bij proefpersonen met een lage mate 'verbale agressie'. Conditie 2 (met gevolgen) verschilt van de controleconditie. Proefpersonen met een lage mate van verbale agressie uit de tweede conditie hebben een positievere attitude ten aanzien van risico's op ongevallen in vergelijking met proefpersonen met een lage mate van verbale agressie uit de controleconditie. Dit stemt met de verwachting dat proefpersonen uit de experimentele condities een positievere attitude hebben ten aanzien van risicogedrag in vergelijking met de controleconditie. Ook hier werd er geen verschil gevonden tussen de experimentele condities.

Twee reden kunnen worden aangehaald voor de beperkte invloed van de blootstelling aan de beelden. In de eerste plaats werd er mogelijk gezocht naar een verband dat er niet is. De eerste hypothese behandelt specifiek de invloed van actiefragmenten op de intentie tot en attitudes ten aanzien van risicogedrag in het verkeer. De blootstelling aan actiefragmenten wordt zo beschouwd als oorzakelijke factor voor de intentie en attitude. Op deze manier wordt slechts één richting onderzocht. In voorliggend onderzoek werd ook de samenhang onderzocht tussen intentie en (herhaald) mediagebruik enerzijds en tussen attitude en (herhaald) mediagebruik anderzijds. Op deze manier wordt met beiden richtingen rekening gehouden. Een tweede reden die kan worden aangehaald voor het uitblijven van de invloed van de blootstelling is de tekortkomingen van de beelden. Hierbij is vooral de duur en de realiteitswaarde van de beelden van belang. Deze problemen komen uitvoerig aan bod bij het hoofdstuk omtrent de beperkingen van voorliggend onderzoek (cf. 5).

## **4.2. Overige hypotheses**

De overige hypotheses behandelden de samenhang tussen een aantal variabelen en de intentie tot en de attitude ten aanzien van risicogedrag in het verkeer. Er werd gezocht naar een eventuele samenhang. Bovendien werd de voorspellende kracht van de variabelen onderzocht voor de intentie tot en de attitude ten aanzien van risicogedrag in het verkeer.

### **4.2.1. Intentie en attitudes naar geslacht (hypothese 2)**

De literatuur gaf aan dat mannen een grotere aanleg hebben tot risicogedrag in het verkeer in vergelijking met vrouwen (E.g.: Arnett, 1992; Fisher, e.a., 2007; Harré, 2000). De tweede hypothese ging na of ook in deze steekproef mannen een grotere intentie tot en een positievere attitude ten aanzien van risicogedrag in het verkeer hebben. Er werd geen verschil gevonden tussen mannen en vrouwen ten aanzien van de intentie tot risicogedrag in het verkeer. Geslacht was eveneens geen goede voorspeller voor de intentie tot risicogedrag in het verkeer. Hypothese 2 a wordt bijgevolg niet bevestigd. In de literatuurstudie werd reeds gewezen op onderzoek dat deze verschillen eveneens niet vond. De studie van Shapiro e.a. (1998) toonde aan dat ook jonge vrouwen geneigd waren om zich risicovol te gedragen in het verkeer. Dit werd, gelijkaardig aan voorliggende studie, onderzocht bij studenten uit het hoger onderwijs. Er kan geconcludeerd worden dat mannen en vrouwen die een hogere opleiding genieten niet van elkaar verschillen wat betreft de intentie tot het vertonen van risicogedrag in het verkeer. Voor de attitude ten aanzien van risicogedrag in het verkeer werden er echter wel significante verschillen gevonden tussen mannen en vrouwen. Mannen hebben in de eerste plaats een positievere attitude ten aanzien van meerijden met een onveilige chauffeur. Ten tweede schatten mannen het risico op ongevallen kleiner in dan vrouwen waardoor ze een positievere attitude hebben ten aanzien van het risico op ongevallen. Bovendien is geslacht ook een goede voorspeller voor deze attitude. Er kan geconcludeerd worden dat voor deze attitudes de bevindingen overeenkomen met voorgaand onderzoek (o.a.: Harré, e.a., 1996; Iversen & Rundmo, 2004; Nabi, e.a., 2005). Hypothese 2 b wordt met andere woorden bevestigd door de data.

### **4.2.2. Sensation Seeking (hypothese 3)**

‘Sensation Seeking’ bestaat uit het zoeken naar enerzijds nieuwe (‘novelty’), anderzijds intense (‘intensity’) ervaringen. Hypothese 3

voorspelde dat een hogere mate van ‘Sensation Seeking’ gepaard gaat met een grotere intentie tot en een positievere attitude ten aanzien van risicogedrag in het verkeer. Er werd een samenhang gevonden tussen intensiteit en de intentie tot risicogedrag in het verkeer. Een grotere intentie tot alle risicogedragingen samen en rijden onder invloed gaat gepaard met een grotere mate van zoeken naar intense ervaringen. Intensiteit is een goede voorspeller voor de intentie tot te snel rijden. Met andere woorden werd hypothese 3a bevestigd, doch enkel voor de subschaal intensiteit. Voor de attitudes ten aanzien van risicogedrag in het verkeer werd zowel een samenhang gevonden met nieuwigheid en intensiteit. Nieuwigheid hangt samen met de attitude ten aanzien van meerijden met een onveilige chauffeur en meerijden met een dronken chauffeur. Intensiteit hangt op zijn beurt samen met de attitude ten aanzien van meerijden met een onveilige chauffeur, meerijden met een dronken chauffeur, te snel rijden, *funriding* en risico's op ongevallen. Proefpersonen die sterker op zoek zijn naar nieuwe en intense ervaringen hebben een positievere attitude ten aanzien van deze risicogedragingen. Verder is intensiteit een goede voorspeller voor de attitude ten aanzien van meerijden met een onveilige chauffeur en meerijden met een dronken chauffeur. Tot slot werd nieuwigheid gevonden als een goede voorspeller voor de attitude ten aanzien van meerijden met een dronken chauffeur. Hypothese 3b wordt door de data bevestigd. Deze bevinding is in overeenkomst met voorgaand onderzoek (E.g.: Arnett, e.a., 1997; Iversen & Rundmo, 2002; Oltedal & Rundmo, 2006).

#### **4.2.3. Agressie (hypothese 4)**

In een vierde hypothese werd de samenhang verwacht tussen enerzijds agressie en intentie en anderzijds tussen agressie en attitude. Hypothese 4 stelt dat een grotere mate van agressie gepaard gaat met een grotere intentie tot en een positievere attitude ten aanzien van risicogedrag in het verkeer. Het meten van agressie bestond uit drie componenten, namelijk: boosheid, fysieke agressie en verbale agressie. Enkel fysieke agressie hangt samen met de



intentie tot alle risicogedragingen samen en rijden zonder gordel. Zowel fysieke agressie als boosheid zijn goede voorspellers voor de intentie tot te snel rijden. Deze bevindingen zijn in overeenkomst met hypothese 4 a. Voor de attitude ten aanzien van risicogedrag in het verkeer werd eveneens enkel een samenhang gevonden met fysieke agressie. Meer specifiek was er een samenhang tussen fysieke agressie en de attitude ten aanzien van meerijden met een onveilige chauffeur, te snel rijden, *funriding* en risico's op ongevallen. Fysieke agressie is eveneens een goede voorspeller voor de attitude ten aanzien van meerijden met een onveilige chauffeur en *funriding*. Hypothese 4b wordt eveneens bevestigd. Voorgaand onderzoek toonde aan dat een hoge mate van agressie samengaat met een grote hoeveelheid risicogedrag in het verkeer (E.g.: Deffenbacher, e.a., 2003; Sümer, 2003; Zuckerman & Kuhlman, 2000; Yagil, 2001). Enkel voor de component fysieke agressie komen de resultaten uit voorliggend onderzoek overeen met voorgaand onderzoek. In het voorliggend onderzoek heeft de mate van boosheid en verbale agressie weinig of niets te maken met de intentie tot en de attitude ten aanzien van risicogedrag in het verkeer.

#### **4.2.4. Kijkfrequentie actie (hypothese 5 en 6)**

Voor de intentie tot en de attitude ten aanzien van risicogedrag in het verkeer werd de samenhang onderzocht met enerzijds het kijken naar actieseries en anderzijds het kijken naar actiefilms. In tegenstelling tot hypothese 1 gaat het in hypothese 5 en 6 om de herhaalde blootstelling. Bovendien ligt de richting van het verband tussen mediagebruik en intentie enerzijds en mediagebruik en attitude anderzijds niet vast. De resultaten geven aan dat een grotere kijkfrequentie naar actieprogramma's gepaard gaat met een grotere intentie tot alle risicogedragingen samen en rijden onder invloed. Bovendien hangt de kijkfrequentie naar actieprogramma's samen met de attitude ten aanzien van meerijden met een onveilige chauffeur. De kijkfrequentie naar actiefilms hangt op zijn beurt samen met de intentie tot alle risicogedragingen samen, te snel rijden en rijden onder invloed. De attitudes ten aanzien van te snel rijden en

risico's op ongevallen correleren positief met de kijkfrequentie naar actiefilms. Bovendien was de kijkfrequentie naar actiefilms een goede voorspeller voor de attitude ten aanzien van te snel rijden. De bevindingen zijn in overeenkomst met voorgaand onderzoek van Klein e.a. (1993). Dit onderzoek richtte zich eveneens specifiek op de invloed van actieseries en -films. Beullens & Van den Bulck (2008) vonden eveneens een significante relatie tussen het kijken naar actiefilms en de intentie tot risicogedrag in het verkeer. Doch werd deze relatie teniet gedaan door geslacht. In voorliggend onderzoek is er geen sprake van dergelijk schijnverband. Er kan geconcludeerd worden dat ook hypothese 5 en 6 bevestigd worden door de data.

#### **4.2.5. Verband tussen attitude en intentie (hypothese 7)**

De laatste hypothese voorspelt een positieve relatie tussen attitude en intentie. In de eerste plaats gaan specifieke attitudes gepaard met de daarbij aansluitende specifieke intenties. Zo hangt bijvoorbeeld de intentie tot *funriding* samen met de attitude ten aanzien van *funriding*. Een positieve attitude gaat gepaard met een grotere intentie tot het specifieke risicogedrag. Dit komt overeen met de opmerking die Ulleberg & Rundmo (2002) maakten in hun onderzoek. Attitudes ten aanzien van en intenties tot risicogedrag dienen op 'eenzelfde niveau' gemeten te worden. Verder hingen specifieke attitudes niet alleen samen met specifieke risicogedragingen. Zo correleert de intentie tot *funriding* met de attitude ten aanzien van *funriding*, maar ook met de attitude ten aanzien van meerijden met een onveilige chauffeur, meerijden met een dronken chauffeur en te snel rijden. Ook de laatste hypothese (hypothese 7) wordt bevestigd door de data.

## 5. Beperkingen van het onderzoek

Voorliggende studie heeft te kampen met een aantal tekortkomingen. Deze beperkingen worden besproken naar onderzoek in de toekomst toe.

De onderzoekspopulatie vormt een eerste pijnpunt. De theoretische populatie werd gevormd door Vlaamse jongeren. De operationele populatie bestond uit studenten die op het moment van afname studeerden aan de Katholieke Universiteit Leuven. Er werd voor deze operationele populatie gekozen aangezien de hele groep op een eenvoudige en goedkope wijze te bereiken is. Het hulpmiddel dat hiervoor werd gebruikt was de e-nieuwsbrief. Iedere student van de KULeuven ontvangt deze nieuwsbrief. Studenten waren vrij of ze al dan niet deelnamen aan het onderzoek. Op deze manier werden de proefpersonen op vrijwillige- en toevalsbasis geselecteerd. Een waaier aan studenten uit alle jaren en richtingen kunnen bereikt worden met deze nieuwsbrief. Een eerste nadeel is echter dat KULeuven-studenten geen representatieve steekproef vormen voor Vlaamse jongeren. Deze studenten beschikken mogelijk over een aantal kenmerken die niet alle jongeren bezitten. Ten tweede opent en leest niet elke student de e-nieuwsbrief. De steekproef bevatte meer vrouwen (56.2%) dan mannen (25.5%). Aangezien hypothese 2 specifiek handelde over het verschil tussen mannen en vrouwen ten aanzien van de intentie tot en de attitude ten aanzien van risicogedrag in het verkeer kan dit een probleem vormen. Het kleine aantal mannen in de steekproef kan een verklaring vormen waarom mannen en vrouwen niet van elkaar verschillen voor de intentie tot risicogedrag in het verkeer. Enkel voor de attitudes ten aanzien van meerijden met een onveilige chauffeur en risico's op ongevallen werden significante verschillen gevonden tussen mannen en vrouwen.

Een tweede tekortkoming is de gebruikte experimentele manipulator. Deze bestond uit een beeldfragment. Afhankelijk van de experimentele conditie werd een actiefragment met gevolgen of zonder gevolgen van risicogedrag in het verkeer getoond. Deze fragmenten gaan mogelijk gepaard met een aantal problemen. Een eerste probleem vormt de duur van de fragmenten. Beiden

fragmenten namen ongeveer vier minuten in beslag. Er werd gekozen voor relatief korte fragmenten met het doel dat proefpersonen niet zouden wegstappen omdat het kijken van de fragmenten en het nadien invullen van de vragenlijst te lang duurt. De resultaten toonden aan dat er geen beïnvloeding was van de intentie tot en de attitudes ten aanzien van risicogedrag in het verkeer bij de proefpersonen. Mogelijk waren deze fragmenten te kort en heeft daardoor de beïnvloeding niet plaatsgevonden. Een tweede probleem dat mogelijk gepaard gaat met de fragmenten is de realiteitswaarde van de beelden. Beelden uit actiefilms stemmen niet altijd overeen met de realiteit. Mogelijk werden proefpersonen niet beïnvloed doordat de beelden niet als geloofwaardig overkwamen. Eventueel waren de afzonderlijke risicogedragingen in de beelden wel geloofwaardig, maar maakten de voortdurende opeenvolging van risicogedragingen het geheel ongeloofwaardig. Er kan verwacht worden dat het probleem van geloofwaardigheid zich zowel voordoet bij de fragmenten met gevolgen als bij de fragmenten zonder gevolgen, aangezien bij geen van beiden groepen er een invloed was van de beelden. Tot slot gaat het gebruik van de beelden gepaard met nog een derde probleem. Het is onbekend in welke mate de proefpersonen de beelden aandachtig bekeken hebben. De websurvey was zodanig opgebouwd dat proefpersonen slechts naar de vragenlijst konden gaan nadat het volledige fragment getoond was. Desondanks kan de proefpersoon het beeldfragment hebben laten lopen zonder er naar te kijken. In dit onderzoek werd hier deels aan tegemoet gedaan door in de inleiding de proefpersonen aan te sporen het fragment aandachtig te bekijken.

De laatste tekortkoming handelt over de samenhang tussen risicogedrag in het verkeer en een aantal variabelen die niet in voorliggend onderzoek werden opgenomen. In dit onderzoek werd de intentie tot risicogedrag in het verkeer gemeten. Voorgaand onderzoek geeft aan dat deze variabele een goede voorspeller is voor feitelijk risicogedrag in het verkeer. Feitelijk risicogedrag in het verkeer gaat echter gepaard met een aantal variabelen die bij de intentie tot risicogedrag in het verkeer niet van toepassing zijn. Of risicogedrag in het feitelijke verkeer wordt uitgevoerd is mede afhankelijk van situationele factoren zoals inschatting (Fleischer,

1971, p 14). Deze factoren zijn niet meetbaar met behulp van een survey.

Verder onderzoek kan aan deze tekortkomingen tegemoet komen door hiermee rekening te houden tijdens de onderzoeksopzet.

## 6. Algemeen besluit

In tegenstelling tot andere leeftijdsgroepen zijn jongeren het vaakst betrokken bij verkeersongelukken. Heel wat onderzoekers hebben zich afgevraagd wat jongeren nu zo kwetsbaar maken in het verkeer. Een eerste oorzakelijke factor die in de literatuur werd gevonden is onervarenheid. Ervarenheid laat de kans op verkeersongevallen dalen. Jongeren missen deze ervarenheid waardoor ze kwetsbaar zijn. Een tweede oorzakelijke factor is risicogedrag in het verkeer. Jongeren, en meer specifiek mannen blijken vaker risicogedrag uit te voeren in vergelijking met oudere leeftijdsgroepen en vrouwen. Bij het beantwoorden van de vraag waarom jongeren zich risicovol gedragen moet rekening worden gehouden met een aantal factoren. In de literatuur worden attitudes, persoonlijkheidseigenschappen en mediagebruik naar voren geschoven. Heel wat onderzoek naar risicogedrag in het verkeer heeft zich gericht op deze attitudes en persoonlijkheidseigenschappen. Recent is er vanuit de communicatiewetenschappen eveneens onderzoek verricht naar risicovol rijden. De invloed van media is hierbij van belang. Onderzoek hieromtrent is schaars. Om deze reden poogde voorliggend onderzoek het verband tussen media en risicogedrag in het verkeer verder te onderzoeken. Niet alle media kwamen aan bod. De invloed van actiefilms werd in voorliggend onderzoek bestudeerd. Naast de intentie tot risicogedrag vormde de attitude ten aanzien van risicogedrag in het verkeer een belangrijke afhankelijke variabele in dit onderzoek.

De manier waarop dit werd onderzocht was met behulp van een experiment. Er werd gekozen voor deze onderzoeksmethode zodat de mogelijkheid ontstond om in tegenstelling tot voorgaand onderzoek wel causale uitspraken te maken. Proefpersonen werden afhankelijk van de conditie al dan niet blootgesteld aan een actiefragment. De controleconditie werd niet blootgesteld aan een actiefragment. Een tweede en derde conditie werd wel blootgesteld. Het verschil tussen deze twee condities was het soort fragment. Aan de ene conditie werd een actiefragment met gevolgen getoond, aan de andere conditie een actiefragment zonder gevolgen van risicogedrag in het verkeer. Nadien vulden alle proefpersonen

dezelfde vragenlijst in. Deze vragenlijst peilde niet alleen naar de intentie tot en de attitude ten aanzien van risicogedrag in het verkeer. Ook mediagebruik en persoonlijke kenmerken werden gemeten. Dit werd onderzocht bij Vlaamse jongeren. De operationele populatie werd gevormd door KULeuven-studenten. Deze onderzoekspopulatie vormde een beperking. Het is namelijk niet mogelijk om de resultaten te veralgemenen naar de gehele populatie.

Uit het onderzoek bleek in de eerste plaats dat er geen verschillen bestonden tussen de drie condities wat betreft de intentie tot en de attitude ten aanzien van risicogedrag in het verkeer. Met andere woorden gaat er geen effect uit van de blootstelling aan actiefragmenten. Wanneer gekeken werd naar verschillen tussen condities bij specifieke populaties, werden er wel een aantal significante resultaten gevonden. In tegenstelling tot wat er verwacht werd hadden de beelden bij mannen eerder een remmend effect op de intentie tot te snel rijden en *funriding*. Bovendien werd er geen verschil gevonden tussen de experimentele condities. Ook voor de attitude ten aanzien van risico's op ongevallen werd bij proefpersonen met een lage mate 'verbale agressie' een verschil gevonden tussen de condities. Hierbij stemmen de resultaten echter wel met de verwachting dat proefpersonen uit de experimentele condities een positievere attitude hebben ten aanzien van risicogedrag in vergelijking met de controleconditie. Ook hier werd er geen verschil gevonden tussen de experimentele condities onderling. Mogelijk werden er geen of slechts beperkte verschillen gevonden tussen de condities omwille van de tekortkomingen van de beeldfragmenten. Ten tweede kwamen een aantal bevindingen aan het licht met betrekking tot herhaald mediagebruik, in overeenstemming met voorgaand onderzoek. Een grotere kijkfrequentie naar zowel actiefilms als -programma's gaat gepaard met een grotere intentie tot risicogedrag in het verkeer en een positievere attitude ten aanzien van risicogedrag. Tot slot konden een aantal bevindingen uit voorgaand onderzoek gerepliceerd worden voor deze populatie. Het gaat hier om de rol van geslacht en de persoonlijkheidseigenschappen 'Sensation Seeking' en agressie bij de intentie tot en attitudes ten aanzien van risicogedrag in het verkeer. Op basis van de gevonden resultaten blijkt dat de onderzochte factoren een rol spelen bij de intentie tot en de attitude

ten aanzien van risicogedrag in het verkeer. Met uitzondering van hypothese 2a werden de overige hypothesen bevestigd door de data. Zowel attitude als gedrag zijn meerdimensionale begrippen, waardoor bepaalde factoren bij bepaalde attitudes en gedragingen een rol spelen.

In voorliggend onderzoek werd de nadruk gelegd op het verband tussen mediagebruik en de intentie tot en attitude ten aanzien van risicogedrag in het verkeer. Het blootleggen van deze relaties is nuttig om te begrijpen waarom jongeren zich risicovol gedragen. Vervolgens kan deze kennis gebruikt worden als een uitgangsbasis voor het ontwerpen van preventiecampagnes om risicogedrag bij jongeren tegen te gaan.



## Referenties

- Aberg, L. (1993). Drinking and driving: Intentions, attitudes and social norms of Swedish male drivers. *Accident Analysis and Prevention*, 25(3), pp. 289-296.
- Ajzen, I. (2002). Perceived Behavioral Control, Self-Efficacy, Locus of Control, and the Theory of Planned Behavior. *Journal of Applied Social Psychology*, 32(4), pp. 665-683.
- Ajzen, I., & Fishbein, M. (1980). *Understanding attitudes and predicting social behaviour*. New York: Prentice-Hall.
- Ajzen, I., & Manstead, T. (1988). *Attitudes, personality and behaviour*. Milton Keynes: Open university press.
- Armitage, C.J., & Conner, M. (2001). Efficacy of the theory of planned behaviour : A meta-analytic review. *British journal of social psychology*, 40(4), pp. 471-499.
- Arnett, J.J. (1992). Reckless behaviour in adolescence. A developmental perspective. *Developmental review*, 12(4), pp. 339-373.
- Arnett, J.J., Irwin, C.E., Halpern-Felsher, J.R., & Halpern-Felsher, B.L. (2002). Developmental sources of crash risk in young drivers. *Injury Prevention*, 8(2), pp. 17-23.
- Arnett, J.J., Offer, D., & Fine, M.A. (1997). Reckless driving in adolescence: 'State' and 'trait' factors. *Accident analysis and prevention*, 29(1), pp. 57-63.
- Atkin, C.K. (1989). *Mass Communication Effects on Drinking and Driving*. Paper gepresenteerd op General's Workshop on Drunk Driving, Rockville.
- Bandura, A. (2001). Social Cognitive Theory of Mass Communication. *Mediapsychology*, 3, pp. 265-299.
- Beullens, K., Roe, K., & Van den Bulck, J. (in press). Video Games and Risk Taking in Traffic. *Journal of Adolescent Health*, pp. 1-8.
- Beullens, K., & Van den Bulck, J. (2008). News, music videos and action movie exposure and adolescents' intentions to take risks in traffic. *Accident Analysis and Prevention*, 40(1), pp. 349-356.

- Billiet, J. & Waege, H. (2003). *Een samenleving onderzocht: methoden van sociaal wetenschappelijk onderzoek*. Antwerpen: De Boeck.
- Bjornskau, T. (2000). *Road traffic risk in Norway 1997/98*. Oslo: Institute of Transport Economics. In Ulleberg, P., & Rundmo, T. (2002). Risk-taking attitudes among young drivers: The psychometric qualities and dimensionality of an instrument to measure young drivers' risk-taking attitudes. *Scandinavian Journal of Psychology*, 43, pp. 227-237.
- Boelaers, M. (2007). *Impact van het programma Zonnekinderen op de perceptie van mentaal gehandicapten*. [Diss. Lic.]. Leuven: Katholieke Universiteit Leuven. Faculteit Sociale Wetenschappen.
- Bryant, J., & Thompson, S. (2002). *Fundamentals of Media Effects*. New York: McGraw-Hill.
- Buss, A.H., & Perry, M. (1992). The Aggression Questionnaire. *Journal of Personality and Social Psychology*, 63(3), pp. 452-459.
- Caspi, A., Harrington, H., Moffitt, T.E., Begg, D., Dickson, N., Langley, J., & Silva, P.A. (1997). *Journal of personality and social psychology*, 73(5), pp. 1052-1063.
- Christensen L.B. (1977). *Experimental Methodology*. Boston: Allyn and Bacon.
- Conner, M., & Armitage, C.J. (1998). Extending the theory of planned behavior : A review and avenues for further research. *Journal of applied social psychology*, 28(15), pp. 1429-1464.
- Daniels, S. (2006). *Towards a road safety plan for Flanders-Belgium*. Hasselt: Universiteit Hasselt. [10.03.2008, Universiteit Hasselt: [http://www.ictct.org/workshops/06-Minsk/01\\_Daniels.pdf](http://www.ictct.org/workshops/06-Minsk/01_Daniels.pdf)].
- Deery, H.A. (1999). Hazard and risk perception among young novice drivers. *Journal of Safety Research*, 30(4), pp. 225-236.
- Deffenbacher J.L., Deffenbacher, D.M., Lynch, R.S., & Richards, T.L. (2003). Anger, aggression, and risky behaviour: a comparison of high and low anger drivers. *Behaviour research and therapy*, 41(6), pp. 701-718.
- De filmwijzer in België: maandelijks informatie vakblad van de beeldmedia. (1998). Brussel: CIAV.

- De filmwijzer in België: maandelijks informatie vakblad van de beeldmedia. (1999). Brussel: CIAV.
- De Vocht, A. (2003). *Basishandboek SPSS 11 voor windows*. Utrecht: Bijleveld press.
- Eagly, A.H., & Chaiken, S. (2007). The advantages of an inclusive definition of attitude. *Social Cognition*, 25(5), pp. 582-602.
- Eensoo, D., Harro, M., Pullmann, H., Allik, J., & Harro, J. (2007). Association of traffic behaviour with personality and Platelet Monoamine Oxidase Activity in Schoolchildren. *Journal of Adolescent Health*, 40(4), pp. 311-317.
- Elliott, M.A., Armitage, C.J., & Baughan, C.J. (2007). Using the theory of planned behaviour to predict observed driving behaviour. *British Journal of Social Psychology*, 46(1), pp. 69-90.
- Federale overheidsdienst Economie (2008). *Loop van de bevolking*. [10.12.2007, Federale overheidsdienst Economie: [http://www.statbel.fgov.be/figures/d22\\_nl.asp#1](http://www.statbel.fgov.be/figures/d22_nl.asp#1)].
- Finken, L.L., Jacobs, J.E., & Laguna, K.D. (1998). Risky drinking and driving/riding decisions: The role of precious experience. *Journal of Youth and adolescence*, 27(4), pp. 493-511.
- Fisher, P., Kubutzki, J., Guter, S., & Frey, D. (2007). Virtual driving and risk taking: Do racing games increase risk-taking cognitions, affect, and behaviours? *Journal of Experimental Psychology*, 13(1), pp. 22-31.
- Fleischer, G.A. (1971). *Mass media communications and driver behaviour*. Los Angeles: University of Southern California. In SWOV. (2-6.08.1971). *Psychological aspects of driver behaviour*. Papers gepresenteerd op het congres Noorderwijkhout Institute for Road Safety Research SWOV.
- Geurts, K. (2003). *Traffic Accidents Data Set*. Diepenbeek: Limburgs Universitair Centrum. [10.03.2008, Limburgs Universitair Centrum: <http://fimi.cs.helsinki.fi/data/accidents.pdf>].
- Harré, N. (2000). Risk evaluation, driving, and adolescents: a typology. *Developmental Review*, 20, pp. 206-226.
- Harré, N., Field, J., & Kirkwood, B. (1996). Gender differences and areas of common concern in the driving behaviours and attitudes of adolescents. *Journal of Safety Research*, 27(3), pp. 163-173.

- Haynes, C.A., Miles, J.N.V., & Clements, K. (2000). A confirmatory factor analysis of two models of sensation seeking. *Personality and Individual Differences*, 29, pp. 823-839.
- Heerwegh, D. (2001). *Survey-onderzoek middels het internet. Een exploratie van het terrein*. [Onderzoeksverslag]. Leuven: Katholieke Universiteit Leuven- Departement Sociologie.
- Iversen, H. (2004). Risk-taking attitudes and risky driving behaviour. *Transportation Research*, 7, pp. 135-150.
- Iversen, H., & Rundmo, T. (2002). Personality, risky driving and accident involvement among Norwegian drivers. *Personality and Individual Differences*, 33, pp. 1251-1263.
- Iversen, H., & Rundmo, T. (2004). Attitudes towards traffic safety, driving behaviour and accident involvement among the Norwegian public. *Ergonomics*, 47(5), pp. 555-572.
- Jacobsen, H.A., Kreuter, M.W., Luke, D., & Caburnay, C.A. (2001). Seat Belt Use in Top-Grossing Movies vs Actual US Rates, 1978-1998. *American Journal of Public Health*, 91(9), pp. 1395-1396.
- Jessor, R. (1987). Risky driving and adolescent problem behaviour: An extension of problem-behavior theory. *Alcohol, Drugs and Driving*, 3(3-4), pp. 374-390. In Harré, N. (2000). Risk evaluation, driving, and adolescents: a typology. *Developmental Review*, 20, pp. 206-226.
- Jonah, B.A. (1986). Accident Risk and Risk-Taking Behavior Among Young Drivers. *Accident analysis and prevention*, 18(4), pp. 255-271.
- Klein, J.D., Brown, J.D., Walsh Childers, K., Oliveri, J., Porter, C., & Dykers, C. (1993). Adolescents' Risky Behavior and Mass Media Use. *Pediatrics*, 92(1), pp. 24-31.
- Kleppner, O. (1966). *Advertising procedure*. New Jersey: Prentice-Hall Inc. In Fleischer, G.A. (1971). *Mass media communications and driver behaviour*. Los Angeles: University of Southern California. In SWOV. (2-6.08.1971). *Psychological aspects of driver behaviour*. Papers gepresenteerd op het congres Noorderwijkhout Institute for Road Safety Research SWOV.
- Kraus, S.J. (1995). Attitudes and the prediction of behaviour: A meta-analysis of the empirical literature. *Personality and Social Psychology Bulletin*, 21(1), pp. 58-75. In Iversen, H., &

- Rundmo, T. (2004). Attitudes towards traffic safety, seiving behaviour and accident involvement among the Norwegian public. *Ergonomics*, 47(5), pp. 555-572.
- Lachlan, K.A., & Westerman, D.K. (2007). Sensation Seeking. In *Encyclopedia of children, adolescents, and the media* (Vol. 2, pp. 748-749). Thousand Oaks: Sage Publications.
- McGwin, G., Modjarrad, K., Reiland, A., Tanner, S., & Rue L.W. (2006). *Injury Prevention*, 12, pp. 400-403.
- McKenna, F.P., & Crick, J. (1997). *Hazard Perception in Drivers: a Methodology for Testing and Training*. Crowthorne: Transport Research Laboratory. In Rundmo, T., & Iversen, H. (2004). Risk perception and driving behaviour among adolescents in two Norwegian counties before and after a traffic safety campaign. *Safety Science*, 42, pp.1-21.
- Moller, M., & Gregersen, N.P. (2008). Psychosocial function of driving as predictor of risk-taking behaviour. *Accident Analysis and Prevention*, 40, pp. 209-215.
- Nabi, H., Consoli, S.M., Chastang, J.F., Chiron, M., Lafont, S., & Lagarde, E. (2005). Type A Behavior Pattern, Risky Driving Behaviors, and Serious Road Traffic Accidents: A Prospective Study of the GAZEL Cohort. *American Journal of Epidemiology*, 161(9), pp. 864-870.
- Oltedal, S., & Rundmo, T. (2006). The effects of personality and gender on risky driving behaviour and accident involvement. *Safety Science*, 44, pp. 621-628.
- Organisation for economic co-operation and development. (1986). *OECD road safety research: a synthesis*. Parijs: Organisation for economic co-operation and development.
- Organisation for economic co-operation and development. (1994). *Improving road safety by attitude modification*. Parijs: Organisation for economic co-operation and development.
- Organisation for economic co-operation and development. (2002). *Safety on Roads. What's the vision?* Parijs: Organisation for economic co-operation and development.
- Organisation for economic co-operation and development. (2007). *Road Fatalities per Million Population*. [10.12.2007, Organisation for economic co-operation and development: [http://www.swivel.com/data\\_columns/spreadsheet/2464610](http://www.swivel.com/data_columns/spreadsheet/2464610)].

- Roberts, K.R., Dimsdale, J., East, P., & Friedman, L. (1998). Adolescent Emotional Response to Music and Its Relationship to Risk-Taking Behaviors. *Journal of adolescent health, 23*, pp. 49-54.
- Rundmo, T., & Iversen, H. (2004). Risk perception and driving behaviour among adolescents in two Norwegian counties before and after a traffic safety campaign. *Safety Science, 42*, pp.1-21.
- Shapiro, R., Siegel, A.W., Scovill, L.C., & Hays, J. (1998). Risk-taking patterns of female adolescents: what they do and why. *Journal of adolescence, 21*(2), pp. 143-159.
- Sparks, G.G. (2006). *Media Effects Research*. Toronto: Thomson Wadsworth.
- Sümer, N. (2003). Personality and behavioural predictors of traffic accidents: testing a contextual mediated model. *Accident analysis and prevention, 35*(6), pp. 949-964.
- Ulleberg, P., & Rundmo, T. (2002). Risk-taking attitudes among young drivers: The psychometric qualities and dimensionality of an instrument to measure young drivers' risk-taking attitudes. *Scandinavian Journal of Psychology, 43*, pp. 227-237.
- Ulleberg, P., & Rundmo, T. (2003). Personality, attitudes and risk perception as predictors of risky driving behaviour among young drivers. *Safety science, 41*, pp. 427-433.
- Van Woerkum, C., Kuiper, D., & Bos, E. (1999). *Communicatie en innovatie: een inleiding*. Alphen aan den Rijn: Samsom.
- VerkeersPedagogisch Instituut. (2005). *Verkeersongevallen met kinderen in België 1999-2004*. [VerkeersPedagogisch Instituut, 22.02.2008, <http://www.verkeervpi.be/vpi/informatief/statistieken/index.php>].
- Will, K.E., Porter, B.E., Geller, E.S., & DePasquale, J.P. (2005). Is Television a Health and Safety Hazard? A Cross-Sectional Analysis of At-Risk Behavior on Primetime Television. *Journal of Applied Social Psychology, 35*(1), pp. 198-222.
- Yagil, D. (1998). Instrumental and normative motives for compliance with traffic laws among young and older drivers. *Accident analysis and prevention, 30*(4), pp. 417-424.
- Yagil, D. (2001). Reasoned action and irrational motives: A prediction of drivers' intention to violate traffic laws. *Journal of applied social psychology, 31*(4), pp. 720-740.

- Zuckerman, M. (1994). *Behavioral expressions and biosocial bases of sensation seeking*. Cambridge: Cambridge University press.
- Zuckerman, M., & Kuhlman, D.M. (2000). Personality and risk-taking: Common biosocial factors. *Journal of personality*, 68(6), pp. 999-1029.

## **Bijlage 1. Websurvey en codeboek**

### **Inleidende tekst controleconditie**

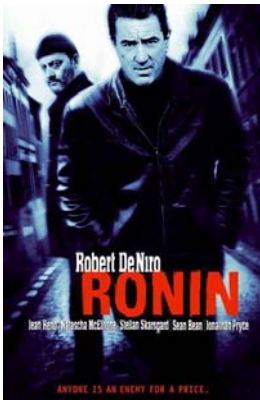
Hallo! Ik ben Sara Pabian en zit momenteel in mijn laatste jaar (master) Communicatiewetenschappen aan de faculteit Sociale Wetenschappen van de KULeuven. In het kader van mijn meesterproef is het belangrijk dat deze vragenlijst volledig en eerlijk wordt ingevuld. Deze vragenlijst bevat 23 vragen en neemt ongeveer een tiental minuten in beslag. Als beloning voor het invullen van de vragenlijst worden een aantal bioscooptickets verloot. Alvast bedankt!

### **Inleidende tekst experimentele conditie**

Hallo! Ik ben Sara Pabian en zit momenteel in mijn laatste jaar (master) Communicatiewetenschappen aan de faculteit Sociale Wetenschappen van de KULeuven. Op de volgende pagina wordt een filmpje getoond van ongeveer 4 minuten. In het kader van mijn meesterproef is het belangrijk dat je aandachtig en volledig het filmpje bekijkt. Nadien volgt een vragenlijst. Gelieve deze zo volledig en eerlijk mogelijk in te vullen. Uiteraard is wat je invult op deze vragenlijst vertrouwelijk. Deze vragenlijst bevat 23 vragen en neemt ongeveer een tiental minuten in beslag. Als beloning worden een aantal bioscooptickets verloot. Alvast bedankt!



## Inleiding filmfragment experimentele conditie



Sam (Robert de Niro) en Deirdre werkten vroeger als partners samen en hadden zelfs even een korte romance. Deirdre heeft Sam in de steek gelaten. Haar handlangers gaan in het volgende fragment een belangrijk pakje ophalen, terwijl Deirdre hen opwacht in de auto. Plots duikt Sam samen met zijn handlanger op. Ook zij zijn erg geïnteresseerd in het pakje.

Na een korte woordenwisseling tussen Sam en Deirdre volgt een heuse achtervolging...

## Vragenlijst

### 1. Hoe vaak denk je dat je volgende zaken in de TOEKOMST zal doen?

	Nooit	Zelden	Soms	Dikwijls	Heel dikwijls	Altijd
<b>v1_1 te snel rijden</b>	1	2	3	4	5	6
<b>v1_2 risico's nemen in het verkeer om autorijden leuker te maken</b>	1	2	3	4	5	6
<b>v1_3 sneller rijden dan 120 km/u op de autosnelweg</b>	1	2	3	4	5	6
<b>v1_4 een auto voorbijsteken bij een volle witte lijn</b>	1	2	3	4	5	6
<b>v1_5 versnellen wanneer iemand je probeert voorbij te steken</b>	1	2	3	4	5	6
<b>v1_6 te weinig afstand laten tussen je eigen auto en je voorligger</b>	1	2	3	4	5	6
<b>v1_7 met de auto rijden terwijl je misschien meer gedronken hebt dan de toegestane alcohollimiet.</b>	1	2	3	4	5	6
<b>v1_8 met de auto rijden wanneer je zeker meer gedronken hebt dan</b>	1	2	3	4	5	6

**de toegestane  
alcohollimiet.**

**v1\_9 rijden zonder  
gordel**                    1        2        3        4        5        6

**v1\_10 rijden na het  
gebruik van  
softdrugs**                    1        2        3        4        5        6

**v1\_11 zoveel  
drinken dat je 's  
anderaags ziek  
bent**                    1        2        3        4        5        6

## **2. Ga je akkoord met volgende stellingen?**

	<b>Helemaal niet akkoord</b>	<b>Eerder niet akkoord</b>	<b>Eerder akkoord</b>	<b>Helemaal akkoord</b>
<b>v2_1 Als je goed met de auto kan rijden, is sneller rijden dan toegelaten geen probleem.</b>	1	2	3	4
<b>v2_2 Jongeren hebben nood aan plezier en opwinding in het verkeer.</b>	1	2	3	4
<b>v2_3 Ik zou met mijn vriend(in) meerijden zelfs als hij/zij erom bekend staat om een onveilige chauffeur te zijn.</b>	1	2	3	4
<b>v2_4 Het is mogelijk dat ik zou meerijden met een chauffeur die alcohol gedronken heeft.</b>	1	2	3	4

<b>v2_5 Het is aanvaardbaar om 100 km/u te rijden op een rechte baan als er geen andere wagen te bespeuren zijn.</b>	1	2	3	4
<b>v2_6 Ik zou nog liever 10 km wandelen dan in een auto te stappen met een onveilige chauffeur.</b>	1	2	3	4
<b>v2_7 Ik zou het zelfs niet overwegen om mee te rijden met iemand die dronken is.</b>	1	2	3	4
<b>v2_8 Sneller rijden dan toegelaten is geen probleem zolang de verkeerscondities (vb. drukke, weer,...) het toelaten.</b>	1	2	3	4
<b>v2_9 Snelheid en opwinding horen samen wanneer je rijdt.</b>	1	2	3	4
<b>v2_10 Ik zou waarschijnlijk meerijden met een vriend(in) die onveilig rijdt op voorwaarde dat ik hem/haar vertrouw.</b>	1	2	3	4
<b>v2_11 Ongelukken waarbij een auto van de weg af raakt zijn zo zeldzaam dat je je er geen zorgen over moet maken.</b>	1	2	3	4

<b>v2_12 Als mijn vriend(in) roekeloos zou rijden, zou ik hem/haar onmiddellijk vragen om te mogen uitstappen.</b>	1	2	3	4
<b>v2_13 5 of 10km/u te snel rijden is geen probleem, want iedereen doet het.</b>	1	2	3	4
<b>v2_14 Het is mogelijk dat ik zou meerijden met vrienden waarvan ik weet dat ze onveilige chauffeurs zijn.</b>	1	2	3	4
<b>v2_15 Dronken rijden is niet zo riskant als de meeste mensen denken.</b>	1	2	3	4
<b>v2_16 Als je een veilige chauffeur bent, is het aanvaardbaar om 10km/u te snel te rijden op plaatsen waar je 80 of 90 km/u mag rijden.</b>	1	2	3	4
<b>v2_17 Het is mogelijk dat ik zou meerijden met een onveilige chauffeur als mijn vrienden dat ook zouden doen.</b>	1	2	3	4
<b>v2_18 Rijden is meer dan gewoon vervoer, het is ook snelheid en plezier.</b>	1	2	3	4
<b>v2_19 Ik zou meerijden met een roekeloze chauffeur als er geen andere mogelijkheid is om thuis te geraken.</b>	1	2	3	4

<b>v2_20 Ik zou meerijden met een persoon die alcohol gedronken heeft op voorwaarde dat ik die persoon ken en vertrouw.</b>	1	2	3	4
<b>v2_21 Het risico van jong te sterven in een auto-ongeval is zo lag dat je het kan negeren.</b>	1	2	3	4

### 3. Hoe gevaarlijk vind je volgend gedrag?

Kruis het vakje aan dat overeenkomt met jouw mening. 1 betekent dat je het gedrag helemaal niet gevaarlijk vindt, 7 betekent dat je het heel gevaarlijk vindt.

	Helemaal niet gevaarlijk			Heel erg gevaarlijk			
	1	2	3	4	5	6	7
<b>v3_1 met de brommer rijden zonder helm</b>	1	2	3	4	5	6	7
<b>v3_2 op een opgefokte brommer rijden</b>	1	2	3	4	5	6	7
<b>v3_3 te snel rijden in de bebouwde kom overdag</b>	1	2	3	4	5	6	7
<b>v3_4 te snel rijden in de bebouwde kom 's nachts</b>	1	2	3	4	5	6	7
<b>v3_5 te snel rijden op de autosnelweg overdag</b>	1	2	3	4	5	6	7
<b>v3_6 te snel rijden op de autosnelweg 's nachts</b>	1	2	3	4	5	6	7
<b>v3_7 rijden met de auto wanneer je misschien meer gedronken hebt dan de</b>	1	2	3	4	5	6	7

## toegestane alcohollimiet

<b>v3_8 met de auto rijden wanneer je zeker meer gedronken hebt dan de toegestane alcohollimiet</b>	1	2	3	4	5	6	7
<b>v3_9 met de brommer rijden na het gebruiken van softdrugs</b>	1	2	3	4	5	6	7
<b>v3_10 met de auto rijden na het gebruiken van softdrugs</b>	1	2	3	4	5	6	7
<b>v3_11 met de brommer rijden wanneer je misschien meer gedronken hebt dan de toegestane alcohollimiet.</b>	1	2	3	4	5	6	7
<b>v3_12 met de brommer rijden wanneer je zeker meer gedronken hebt dan den toegestane alcohollimiet</b>	1	2	3	4	5	6	7
<b>v3_13 bellen in de auto zonder handvrije GSM</b>	1	2	3	4	5	6	7
<b>v3_14 vooraan in de auto zitten zonder je gordel te dragen</b>	1	2	3	4	5	6	7
<b>v3_15 achteraan in de auto zitten zonder je gordel te dragen</b>	1	2	3	4	5	6	7
<b>v3_16 met de auto rijden op de openbare weg zonder dat je een rijbewijs hebt</b>	1	2	3	4	5	6	7
<b>v3_17 te weinig afstand laten tussen je eigen auto en de wagen die voor je rijdt</b>	1	2	3	4	5	6	7

#### **4. Wat zegt de meerderheid van de mensen die belangrijk voor je zijn ervan als je volgende zaken zou doen?**

-5 betekent dat ze volgende gedragingen helemaal zouden afkeuren,

+5 betekent dat ze volgende gedragingen helemaal zouden goedkeuren.

	-5	-4	-3	-2	-1	0	+1	+2	+3	+4	+5
<b>v4_1 te snel rijden</b>	-5	-4	-3	-2	-1	0	+1	+2	+3	+4	+5
<b>v4_2 risico's nemen in het verkeer om autorijden leuker te maken</b>	-5	-4	-3	-2	-1	0	+1	+2	+3	+4	+5
<b>v4_3 sneller rijden dan 120km/u op de autosnelweg</b>	-5	-4	-3	-2	-1	0	+1	+2	+3	+4	+5
<b>v4_4 een auto voorbijsteken bij een volle witte lijn</b>	-5	-4	-3	-2	-1	0	+1	+2	+3	+4	+5
<b>v4_5 versnellen wanneer iemand je probeert voorbij te steken</b>	-5	-4	-3	-2	-1	0	+1	+2	+3	+4	+5
<b>v4_6 te weinig afstand laten tussen je eigen auto en je voorligger</b>	-5	-4	-3	-2	-1	0	+1	+2	+3	+4	+5



**v4\_7 met de  
auto rijden  
terwijl je  
misschien  
meer  
gedronken  
hebt dan de  
toegestane  
alcohollimiet**

-5 -4 -3 -2 -1 0 +1 +2 +3 +4 +5

**v4\_8 met de  
auto rijden  
wanneer je  
zeker meer  
gedronken  
hebt dan de  
toegestane  
alcohollimiet**

-5 -4 -3 -2 -1 0 +1 +2 +3 +4 +5

**v4\_9 rijden  
zonder  
gordel**

-5 -4 -3 -2 -1 0 +1 +2 +3 +4 +5

**v4\_10 rijden  
na het  
gebruik van  
softdrugs**

-5 -4 -3 -2 -1 0 +1 +2 +3 +4 +5

**v4\_11 zoveel  
drinken dat  
je 's  
andaar  
ziek bent**

-5 -4 -3 -2 -1 0 +1 +2 +3 +4 +5

## 5. Op 100 Vlamingen met rijbewijs, hoeveel ...

v5\_1 rijden soms te snel?  op 100

v5\_2 nemen risico's in het verkeer om autorijden leuker te maken?  
 op 100

v5\_3 rijden sneller dan 120km/u op de autosnelweg?  
 op 100

v5\_4 steken een auto voorbij bij een volle witte lijn?  op 100

v5\_5 versnellen wanneer iemand hen voorbij probeert te steken?  
 op 100

v5\_6 laten te weinig afstand tussen hun eigen auto en hun  
voorligger?  op 100

v5\_7 rijden met de auto wanneer ze misschien meer gedronken  
hebben dan de toegestane alcohollimiet?  op 100

v5\_8 rijden met de auto wanneer ze zeker meer gedronken hebben  
dan de toegestane alcohollimiet?  op 100

v5\_9 rijden zonder gordel?  op 100

v5\_10 rijden na het gebruik van softdrugs?  op 100

**6. v6\_1 Hoe groot schat je de kans in dat iemand van jouw leeftijd betrokken raakt in een verkeersongeval?**

Duid het antwoord aan dat het best bij jou past.

-5 wil zeggen dat je de kans heel erg klein inschat, +5 wil zeggen dat je de kans heel erg groot inschat.

**-5   -4   -3   -2   -1   0   +1   +2   +3   +4   +5**

**v6\_2 Hoe groot schat je de kans in dat je zelf betrokken raakt bij een verkeersongeval?**

-5 wil zeggen dat je de kans heel erg klein inschat, +5 wil zeggen dat je de kans heel erg groot inschat.

**-5   -4   -3   -2   -1   0   +1   +2   +3   +4   +5**

**v6\_3 Als je gedronken hebt, hoe waarschijnlijk is het volgens jou dat je wagen wordt tegengehouden door de politie?**

-5 wil zeggen dat je denkt dat de kans heel erg klein is dat je wordt tegengehouden door de politie, +5 wil zeggen dat de kans heel erg groot is dat je wordt tegengehouden.

**-5   -4   -3   -2   -1   0   +1   +2   +3   +4   +5**

**v6\_4 Hoe bang ben je om slachtoffer te worden van een auto-ongeval?**

-5 wil zeggen dat je helemaal niet bang bent, +5 wil zeggen dat je hiervoor heel erg bang bent.

**-5   -4   -3   -2   -1   0   +1   +2   +3   +4   +5**

**v6\_5 Hoe bang ben je om ernstig gewond te raken in een auto-ongeval?**

-5 wil zeggen dat je helemaal niet bang bent, +5 wil zeggen dat je hiervoor heel erg bang bent.

**-5   -4   -3   -2   -1   0   +1   +2   +3   +4   +5**

**v6\_6 Hoe bang ben je om te sterven in een auto-ongeval?**

-5 wil zeggen dat je helemaal niet bang bent, +5 wil zeggen dat je hiervoor heel erg bang bent.

**-5   -4   -3   -2   -1   0   +1   +2   +3   +4   +5**

**7. In welke mate vind je dat je als autochauffeur de volgende zaken helemaal zelf in de hand hebt?**

-5 betekent dat je vindt dat je het zelf helemaal niet in de hand hebt.

+5 betekent dat je het helemaal zelf in de hand hebt. (Indien je nog geen rijbewijs hebt, vul je gewoon in wat je denkt)

	<b>-5</b>	<b>-4</b>	<b>-3</b>	<b>-2</b>	<b>-1</b>	<b>0</b>	<b>+1</b>	<b>+2</b>	<b>+3</b>	<b>+4</b>	<b>+5</b>
<b>v7_1 te snel rijden</b>	-5	-4	-3	-2	-1	0	+1	+2	+3	+4	+5
<b>v7_2 risico's nemen in het verkeer om autorijden leuker te maken</b>	-5	-4	-3	-2	-1	0	+1	+2	+3	+4	+5
<b>v7_3 sneller rijden dan 120km/u op de autosnelweg</b>	-5	-4	-3	-2	-1	0	+1	+2	+3	+4	+5
<b>v7_4 een auto voorbijsteken bij een volle witte lijn</b>	-5	-4	-3	-2	-1	0	+1	+2	+3	+4	+5
<b>v7_5 versnellen wanneer iemand je probeert voorbij te steken</b>	-5	-4	-3	-2	-1	0	+1	+2	+3	+4	+5
<b>v7_6 te weinig afstand laten tussen je</b>	-5	-4	-3	-2	-1	0	+1	+2	+3	+4	+5

**eigen auto en  
je voorligger**

**v7\_7 met de  
auto rijden  
terwijl je  
misschien  
meer**

-5 -4 -3 -2 -1 0 +1 +2 +3 +4 +5

**gedronken  
hebt dan de  
toegestane  
alcohollimiet**

**v7\_8 met de  
auto rijden  
wanneer je  
zeker meer  
gedronken  
hebt dan de  
toegestane  
alcohollimiet**

-5 -4 -3 -2 -1 0 +1 +2 +3 +4 +5

**v7\_9 rijden  
zonder  
gordel**

-5 -4 -3 -2 -1 0 +1 +2 +3 +4 +5

**v7\_10 rijden  
na het  
gebruik van  
softdrugs**

-5 -4 -3 -2 -1 0 +1 +2 +3 +4 +5

**v7\_11 zoveel  
drinken dat  
je 's  
andaags  
ziek bent**

-5 -4 -3 -2 -1 0 +1 +2 +3 +4 +5

## **8. Hoe vaak het afgelopen jaar...**

**v8\_1 Ben je meegereden met een chauffeur die misschien meer gedronken had dan de toegestane alcohollimiet?**

- 1        Nooit
- 2        Enkele keren per jaar
- 3        Ongeveer 1 keer per maand
- 4        Enkele keren per maand
- 5        Ongeveer 1 keer per week
- 6        Enkele keren per week
- 7        (Bijna) elke dag

**v8\_2 Ben je meegereden met een chauffeur die zeker meer gedronken had dan de toegestane alcohollimiet?**

- 1        Nooit
- 2        Enkele keren per jaar
- 3        Ongeveer 1 keer per maand
- 4        Enkele keren per maand

- 5        Ongeveer 1 keer per week
- 6        Enkele keren per week
- 7        (Bijna) elke dag

**v8\_3 Ben je meegereden met een chauffeur die softdrugs gebruikt had?**

- 1        Nooit
- 2        Enkele keren per jaar
- 3        Ongeveer 1 keer per maand
- 4        Enkele keren per maand
- 5        Ongeveer 1 keer per week
- 6        Enkele keren per week
- 7        (Bijna) elke dag

**v8\_4 Ben je zo dronken geweest dat je 's anderdaags ziek was?**

- 1        Nooit
- 2        Enkele keren per jaar



- 3 Ongeveer 1 keer per maand
- 4 Enkele keren per maand
- 5 Ongeveer 1 keer per week
- 6 Enkele keren per week
- 7 (Bijna) elke dag

**v8\_5 Heb je in een auto gezeten zonder je gordel te dragen?**

- 1 Nooit
- 2 Enkele keren per jaar
- 3 Ongeveer 1 keer per maand
- 4 Enkele keren per maand
- 5 Ongeveer 1 keer per week
- 6 Enkele keren per week
- 7 (Bijna) elke dag

**9. Heb je, terwijl iemand anders reed...**

**v9\_a al eens een auto-ongeluk met blikshade gehad?**

0 Nee

Aantal Ja,  keer.

**v9\_b al eens een auto-ongeluk gehad waarbij er gewonden of doden zijn gevallen?**

0 Nee

Aantal Ja,  keer.

**v9\_c Denk aan het zwaarste ongeluk dat je hebt gehad: Hoe ernstig vond je dit?**

1 Nog nooit ongeluk gehad

2 Helemaal niet ernstig

3 Niet ernstig

4 Een beetje ernstig

5 Ernstig

6 Heel ernstig

**v10 Heb je een definitief autorijbewijs?**

1 Neen

2 Ja

**v\_11 Hoe lang heb je je rijbewijs?**

1 Minder dan 6 maand

2 Meer dan 6 maand en minder dan 1 jaar

3 1 à 2 jaar

4 2 à 3 jaar

5 Meer dan 3 jaar

**v\_12 Hoe vaak rij je gewoonlijk met de wagen?**

1 Nooit

2 Enkele keren per jaar

3 Ongeveer 1 keer per maand

4 Enkele keren per maand

5 Ongeveer 1 keer per week

6 Enkele keren per week

7 (Bijna) elke dag

**v13 Als je rijdt, welke afstand leg je dan gemiddeld af?**

km

**v14 Als je rijdt, hoe lang rij je dan gemiddeld?**

uur en  minuten (*Codeboek: Uren omzetten in minuten, dit aantal optellen bij minuten*)

**15. Duid op de tijdsbalk voor elke dag van een NORMALE WEEK TIJDENS HET ACADEMIEJAAR aan wanneer je TELEVISIE OF EEN VIDEO/DVD kijkt.**

*(Codeboek: Aantal aangekruiste vakjes optellen)*

**VOORBEELD:** Als we je vragen wanneer je op een normale dinsdag tv kijkt en je kijkt die dag bijvoorbeeld 's ochtends van half acht tot acht, in de vooravond van half vijf tot half zes en 's avonds van zeven tot half tien, duid je dit zo aan:

ochtend en voormiddag						namiddag				voor-avond		avond				late avond				
7 u	8 u	9 u	10 u	11 u	12 u	13 u	14 u	15 u	16 u	17 u	18 u	19 u	20 u	21 u	22 u	23 u	24 u	1 u	2 u	3 u
<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

**Na dit voorbeeld beginnen we met de maandag.**

**v15\_1** Duid aan op welke tijdstippen je **OP EEN NORMALE MAANDAG TIJDENS HET ACADEMIEJAAR** naar tv of een video/DVD kijkt?

ochtend en voormiddag						namiddag				voor-avond		avond				late avond				
7 u	8 u	9 u	10 u	11 u	12 u	13 u	14 u	15 u	16 u	17 u	18 u	19 u	20 u	21 u	22 u	23 u	24 u	1 u	2 u	3 u
<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

**v15\_2** Duid aan op welke tijdstippen je **OP EEN NORMALE DINSDAG TIJDENS HET ACADEMIEJAAR** naar tv of een video/DVD kijkt?

ochtend en voormiddag						namiddag				voor-avond			avond				late avond			
7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24	1	2	3
u	u	u	u	u	u	u	u	u	u	u	u	u	u	u	u	u	u	u	u	u
<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

**v15\_3** Duid aan op welke tijdstippen je **OP EEN NORMALE WOENSDAG TIJDENS HET ACADEMIEJAAR** naar tv of een video/DVD kijkt?

ochtend en voormiddag						namiddag				voor-avond			avond				late avond			
7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24	1	2	3
u	u	u	u	u	u	u	u	u	u	u	u	u	u	u	u	u	u	u	u	u
<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

**v15\_4** Duid aan op welke tijdstippen je **OP EEN NORMALE DONDERDAG TIJDENS HET ACADEMIEJAAR** naar tv of een video/DVD kijkt?

ochtend en voormiddag						namiddag				voor-avond			avond				late avond			
7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24	1	2	3
u	u	u	u	u	u	u	u	u	u	u	u	u	u	u	u	u	u	u	u	u
<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

**v15\_5** Duid aan op welke tijdstippen je **OP EEN NORMALE VRIJDAG TIJDENS HET ACADEMIEJAAR** naar tv of een video/DVD kijkt?

ochtend en voormiddag						namiddag				voor-avond			avond				late avond			
7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24	1	2	3
u	u	u	u	u	u	u	u	u	u	u	u	u	u	u	u	u	u	u	u	u
<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

**v15\_6** Duid aan op welke tijdstippen je **OP EEN NORMALE ZATERDAG TIJDENS HET ACADEMIEJAAR** naar tv of een video/DVD kijkt?

ochtend en voormiddag						namiddag				voor-avond			avond				late avond			
7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24	1	2	3
u	u	u	u	u	u	u	u	u	u	u	u	u	u	u	u	u	u	u	u	u
<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

**v15\_7** Duid aan op welke tijdstippen je **OP EEN NORMALE ZONDAG TIJDENS HET ACADEMIEJAAR** naar tv of een video/DVD kijkt?

ochtend en voormiddag						namiddag				voor-avond			avond				late avond			
7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24	1	2	3
u	u	u	u	u	u	u	u	u	u	u	u	u	u	u	u	u	u	u	u	u
<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>



## 16. Passen deze uitspraken bij jou?

	Helemaal niet akkoord	Niet akkoord	Akkoord	Helemaal akkoord
<b>v16_1</b> Het kan interessant zijn om met iemand van een ander land te trouwen.	1	2	3	4
<b>v16_2</b> Als het water heel koud is zwem ik liever niet, zelfs als het een heel warme dag is.	1	2	3	4
<b>v16_3</b> Als ik lang moet wachten, kan ik gewoonlijk toch geduldig blijven.	1	2	3	4
<b>v16_4</b> Als ik nar muziek luister, zet ik deze graag heel luid.	1	2	3	4
<b>v16_5</b> Wanneer je een uitstap maakt, kan je best zo weinig mogelijk op voorhand plannen en gewoon afwachten wat er gebeurt.	1	2	3	4
<b>v16_6</b> Ik kijk niet naar angstaanjagende of extreem spannende films.	1	2	3	4
<b>v16_7</b> Ik vind het leuk en spannend om voor een groep te spreken.	1	2	3	4
<b>v16_8</b> Wanneer ik naar een pretpark ga, verkies	1	2	3	4

**ik spannende en snelle  
attracties.**

**v16\_9 Ik zou graag  
reizen naar verre en  
vreemde landen.** 1 2 3 4

**v16\_10 Zelfs al zou ik  
het kunnen betalen, dan  
zou ik nog steeds nooit  
gokken.** 1 2 3 4

**v16\_11 Ik zou ervan  
genoten hebben om een  
ontdekkingsreiziger te  
zijn.** 1 2 3 4

**v16\_12 Ik kijk graag  
naar films met veel  
ontploffingen en  
achtervolgsscènes  
met auto's.** 1 2 3 4

**v16\_13 Ik hou niet van  
extreem gekruid eten.** 1 2 3 4

**v16\_14 Over het  
algemeen werk ik beter  
wanneer ik onder druk  
sta.** 1 2 3 4

**v16\_15 Ik zet vaak de tv  
op wanneer ik  
tegelijkertijd iets anders  
doe.** 1 2 3 4

**v16\_16 Het zou  
interessant zijn om een  
auto-ongeval te zien  
gebeuren.** 1 2 3 4

**v16\_17 Op restaurant  
kan je best iets bestellen  
dat je kent.** 1 2 3 4

**v16\_18** Ik hou van het gevoel van op grote hoogte helemaal op de rand te staan en dan naar beneden te kijken.

1            2            3            4

**v16\_19** Als het mogelijk zou zijn om gratis de maan of een andere planeet te bezoeken, zou ik dat zeker direct willen doen.

1            2            3            4

**v16\_20** Ik kan me indenken da het heel spannend is om in een gevecht betrokken te zijn tijdens een oorlog.

1            2            3            4

**17. In welke mate vind je dat volgende uitspraken kloppen voor jou?**

**Klopt  
helemaal  
niet**      **Klopt  
niet**      **Klopt**      **Klopt  
helemaal**

**v17\_1** Sommige van mijn vrienden vinden dat ik een driftkop ben.

1            2            3            4

**v17\_2** Als ik geweld moet gebruiken om mijn eigen rechten te beschermen, zal ik dat doen.

1            2            3            4

**v17\_3** Wanneer ik niet akkoord ga met mijn vrienden zeg ik dat rechtuit.

1            2            3            4

**v17\_4** Ik ben al ooit zo boos geweest dat ik dingen

1            2            3            4

gebroken heb.

<b>v17_5 Ik kan het niet helpen dat ik in een ruzie verzeild raak als mensen het niet eens zijn met mij.</b>	1	2	3	4
<b>v17_6 Af en toe kan ik niet weerstaan aan de behoefte om iemand te slaan.</b>	1	2	3	4
<b>v17_7 Ik ben een persoon zonder grote hoogtes en laagtes in mijn humeur.</b>	1	2	3	4
<b>v17_8 Ik heb mensen bedreigd die ik ken.</b>	1	2	3	4
<b>v17_9 Ik vlieg snel uit, maar ben het ook weer snel vergeten.</b>	1	2	3	4
<b>v17_10 Als ik word uitgedaagd is het mogelijk dat ik iemand anders sla.</b>	1	2	3	4
<b>v17_11 Wanneer mensen me storen, zeg ik wat ik van hen denk.</b>	1	2	3	4
<b>v17_12 Ik kan geen enkele goede reden bedenken om ooit iemand te slaan.</b>	1	2	3	4
<b>v17_13 Ik heb een opvliegend karakter.</b>	1	2	3	4
<b>v17_14 Wanneer ik geïrriteerd ben, toon ik dat.</b>	1	2	3	4
<b>v17_15 Ik ben het vaak oneens met mensen.</b>	1	2	3	4
<b>v17_16 Als iemand me slaat, sla ik terug.</b>	1	2	3	4

<b>v17_17 Ik heb soms het gevoel dat ik zou kunnen ontploffen van woede.</b>	1	2	3	4
<b>v17_18 Er zijn mensen die me al zodanig ver hebben gekregen dat we in een gevecht belandden.</b>	1	2	3	4
<b>v17_19 Mijn vrienden zeggen dat ik graag discussieer.</b>	1	2	3	4
<b>v17_20 Soms vlieg ik uit zonder goede reden.</b>	1	2	3	4
<b>v17_21 Ik geraak iets vaker dan de gemiddelde persoon in een gevecht betrokken.</b>	1	2	3	4

**18. Duid aan hoe vaak je naar volgende soorten programma's kijkt wanneer ze worden uitgezonden.**

	Nooit	Enkele keren per jaar	Ongeveer 1 keer per maand	Enkele keren per maand	Ongeveer 1 keer per week	Enkele keren per week	(Bijna) elke dag
<b>v18_1 Politie en gangster-series zoals Flikken, Rupel, CSI,...</b>	1	2	3	4	5	6	7
<b>v18_2 Actieseries zoals 24, Prison Break,...</b>	1	2	3	4	5	6	7
<b>v18_3 Videoclips vb. op JIM, TMF,...</b>	1	2	3	4	5	6	7
<b>v18_4 Nieuws</b>	1	2	3	4	5	6	7
<b>v18_5 Kijk uit!</b>	1	2	3	4	5	6	7
<b>v18_6 Reality-reeksen zoals De Zware Voet, Patrouille,...</b>	1	2	3	4	5	6	7

**v19 Hoe vaak kijk je naar actiefilms?**

- 1 Nooit
- 2 Enkele keren per jaar
- 3 Ongeveer 1 keer per maand
- 4 Enkele keren per maand
- 5 Ongeveer 1 keer per week
- 6 Enkele keren per week
- 7 (Bijna) elke dag

**v20 Hoe geïnteresseerd ben je in auto's? Duid het antwoord aan dat het best bij jou past.**

-5 wil zeggen dat je helemaal niet geïnteresseerd bent in auto's, +5 wil zeggen dat je heel erg geïnteresseerd bent in auto's.

- |                       |                       |                       |                       |                       |                       |                       |                       |                       |                       |                       |
|-----------------------|-----------------------|-----------------------|-----------------------|-----------------------|-----------------------|-----------------------|-----------------------|-----------------------|-----------------------|-----------------------|
| <b>-5</b>             | <b>-4</b>             | <b>-3</b>             | <b>-2</b>             | <b>-1</b>             | <b>0</b>              | <b>+1</b>             | <b>+2</b>             | <b>+3</b>             | <b>+4</b>             | <b>+5</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"/> | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> |

**v21 Wat is je geslacht?**

1 Man

2 Vrouw

**v22 Wat is je geboortejaar?**



Hartelijk bedankt om deze vragenlijst in te vullen!

Wil je kans maken op de bioscooptickets dan kan je hieronder jouw studentnummer en e-mail adres achterlaten.

De antwoorden die je hebt gegeven worden in geen geval gekoppeld aan het studentnummer en e-mail adres.

Nee, liever niet

Ja, studentnummer:

E-mail adres:

Mocht je nog vragen/ opmerkingen hebben mag je me steeds e-mailen:

sara.pabian@student.kuleuven.be

## Bijlage 2. Correlatiematrix tussen onafhankelijke variabelen

Variabele	v21	Attitudes mee- rijden met on- veilige chauffeur	Attitudes mee- rijden met dronken chauffeur	At- titudes te snel rijden	At- titudes fun- riding	At- titudes risico's op onge- vallen
v21	1	-,21 (*)	-,16	-,12	-,10	-,43 (**)
Attitudes mee- rijden onveilige chauffeur	-,21 (*)	1	,55 (**)	,23 (**)	,28 (**)	,25 (**)
Attitudes mee- rijden met dronken chauffeur	-,16	,55 (**)	1	,24 (**)	,12	,24 (**)
Attitudes te snel rijden	-,12	,23 (**)	,24 (**)	1	,30 (**)	,15
Attitudes funriding	-,10	,28 (**)	,12	,30 (**)	1	,16
Attitudes risico's op onge- vallen	-,43 (**)	,25 (**)	,24 (**)	,15	,16	1
v16 novelty	-,07	,20 (*)	,26 (**)	,08	-,04	,04
v16 intensity	-,39 (**)	,30 (**)	,23 (*)	,21 (*)	,25 (**)	,21 (*)

v17 boosheid	,03	,15	,08	,06	,16	-,02
v17 fysieke agressie	-,24 (**)	,30 (**)	,17	,23 (*)	,26 (**)	,26 (**)
v17 verbale agressie	-,12	,09	-,06	-,09	-,03	,08
v18_2	-,22 (*)	,21 (*)	,16	,14	,10	,15
v19	-,42 (**)	,16	,16	,27 (**)	,04	,28 (**)

\* Correlation is significant at the 0.05 level (2-tailed).

\*\* Correlation is significant at the 0.01 level (2-tailed).

(vervolg correlatiematrix)

Variabele	v16 novelty	v16 intensity	v17 boos- heid	v17 fysieke agressie	v17 ver- bale agres- sie	v18_ 2	v19
v21	-,07	-,39 (**)	,03	-,24 (**)	-,12	-,22 (*)	-,42 (**)
Attitudes mee- rijden onveilige chauffeur	,20 (*)	,30 (**)	,15	,30 (**)	,09	,21 (*)	,16
Attitudes mee- rijden met dronken chauffeur	,26 (**)	,23 (*)	,08	,17	-,06	,16	,16
Attitudes te snel	,08	,21 (*)	,06	,23 (*)	-,09	,14	,27 (**)

rijden							
Attitudes funriding	-,04	,25 (**)	,16	,26 (**)	-,03	,10	,04
Attitudes risico's op ongevallen	,04	,21 (*)	-,02	,26 (**)	,08	,15	,28 (**)
v16 novelty	1	,21 (*)	,02	,21 (*)	,17	,20 (*)	,18
v16 intensity	,21 (*)	1	,04	,43 (**)	-,04	,34 (**)	,48 (**)
v17 boosheid	,02	,04	1	,46 (**)	,44 (**)	,04	,09
v17 fysieke agressie	,21 (*)	,43 (**)	,46 (**)	1	,24 (**)	,15	,25 (**)
v17 verbale agressie	,17	-,04	,44 (**)	,24 (**)	1	-,02	,04
v18_2	,20 (*)	,34 (**)	,04	,15	-,02	1	,55 (**)
v19	,18	,48 (**)	,09	,25 (**)	,04	,55 (**)	1

\* Correlation is significant at the 0.05 level (2-tailed).

\*\* Correlation is significant at the 0.01 level (2-tailed).

### Bijlage 3. Correlatiematrix tussen onafhankelijke variabelen

Variabele	v21	v16 no- velty	v16 inten- sity	v17 Boos- heid	v17 Fysieke Agres- sie	v17 Ver- bale Agres- sie	v18_2	v19
v21	1	-,08	-,39 (**)	,03	-,24 (**)	-,12	-,22 (*)	-,42 (**)
v16 novelty	-,07	1	,21 (*)	,02	,21 (*)	,17	,20 (*)	,18
v16 intensity	-,39 (**)	,21 (*)	1	,04	,43 (**)	-,04	,34 (**)	,48 (**)
v17 boosheid	,03	,02	,04	1	,46 (**)	,44 (**)	,04	,09
v17 fysieke agressie	-,24 (**)	,21 (*)	,43 (**)	,46 (**)	1	,24 (**)	,15	,25 (**)
v17 verbale agressie	-,12	,17	-,04	,44 (**)	,24 (**)	1	-,02	,04
v18_2	-,22 (*)	,20 (*)	,34 (**)	,04	,15	-,02	1	,55 (**)
v19	-,42 (**)	,18	,48 (**)	,09	,25 (**)	,04	,55 (**)	1

\*\* Correlation is significant at the 0.01 level (2-tailed).

\* Correlation is significant at the 0.05 level (2-tailed).