



Evaluatierapport ON THE ROAD

dr. Kris Brijs
dr. Rob Ruiter (Universiteit Maastricht)
Prof. dr. Tom Brijs

Evaluatierapport ON THE ROAD

dr. Kris Brijs
dr. Rob Ruiter (Universiteit Maastricht)
Prof. dr. Tom Brijs



Documentbeschrijving

Titel	Evaluatierapport ON THE ROAD
Pagina's	106 p.
Auteur(s)	dr. Kris Brijs, dr. Rob Ruiter, Prof. dr. Tom Brijs
Opdrachtgever	Vlaamse Overheid – Departement MOW – Afdeling Beleid Mobiliteit en Verkeersveiligheid
Uitgave	Instituut voor Mobiliteit, november 2009

Instituut voor Mobiliteit (IMOB)
Universiteit Hasselt | Campus Diepenbeek
Wetenschapspark 5 bus 6 | BE-3590 Diepenbeek

T +32 (0)11 26 91 11
F +32 (0)11 26 91 99
E imob@uhasselt.be
I www.imob.uhasselt.be

Inhoudsopgave

Lijst met figuren	6
Lijst met tabellen.....	7
Leeswijzer	9
1. Jongeren in het verkeer	10
1.1. Een verhoogde ongevallenbetrokkenheid	10
1.2. Een epidemiologische situatieschets.....	10
1.3. Risicovol rijgedrag: wat verstaan we daaronder?	15
1.3.1. Niet-intentioneel risicovol rijgedrag	16
1.3.2. Intentioneel risicovol rijgedrag.....	16
1.4. Risicovol rijgedrag bij jonge onervaren bestuurders: hoe verklaren we dat?	17
1.4.1. De onkundige bestuurder	18
1.4.2. De onbekommerde bestuurder.....	19
1.5. Risicovol rijgedrag bij jonge onervaren bestuurders: WAT kunnen we doen?	20
1.5.1. De vier klassieke beleidspijlers.....	21
1.6. Vorming van jonge onervaren bestuurders: HOE kunnen we dat doen?	22
1.6.1. Intervention Mapping: een planmatige, op inzichten gebaseerde aanpak.....	22
2. Rijopleiding.....	26
2.1. De term 'rijopleiding': wat verstaan we daaronder?	26
2.2. Rijopleidingen: een typologische benadering	26
2.2.1. De inhoudelijke dimensie	26
2.2.2. De leercurve dimensie	28
2.3. De Goals for Driving Education-matrix.....	29
2.4. Effectiviteit	30
3. Evalueren.....	32
3.1. Onderliggende motivatie: meten is weten.....	32
3.2. Verschillende benaderingen	32
3.3. Outcome evaluation: algemeen opzet	33
4. ON THE ROAD: de evaluatiestudie.....	35
4.1. STAP 1: Doelstelling van de evaluatiestudie	35
4.2. STAP 2: Afbakening van de doelgroep.....	35
4.3. STAP 3: Selectie van te evalueren programmacomponenten	35
4.3.1. Typologische situering	36
4.3.2. Achtergrond	36
4.3.3. Organisatie	36
4.3.4. Doelgroep	36
4.3.5. Einddoelstellingen	37
4.3.6. Performance objectives.....	37
4.3.6.1. Performance objectives op het operationele niveau	37
4.3.6.2. Performance objectives op het tactische niveau	37
4.3.6.3. Performance objectives op het strategische niveau	38
4.3.6.4. Performance objectives op het algemene niveau.....	38
4.3.7. Determinanten.....	38
4.3.8. Change objectives.....	40
4.3.8.1. Change objectives voor PREVENTIEF RIJDEN.....	40
4.3.8.2. Change objectives voor ECODRIVING	47
4.3.9. Praktisch Opzet.....	48

4.3.10.	Procedure voor definitieve selectie te evalueren programmacomponenten.....	49
4.4.	STAP 4: Selectie van doelvariabelen en hun theoretische onderbouw	51
4.4.1.	Theoretisch basismodel voor gedragsverklaring	51
4.4.2.	De Theorie van Gepland Gedrag.....	52
4.5.	STAP 5: Onderzoeksdesign	53
4.5.1.	Oorspronkelijke invulling.....	53
4.5.2.	Uiteindelijke invulling.....	54
4.6.	STAP 6: Dataverzameling	54
4.6.1.	Afname.....	54
4.6.2.	Respons.....	55
4.7.	STAP 7: Gegevensanalyse	56
4.7.1.	Opzet en voorbereidende analyses	56
4.7.2.	Beschrijving van de uitkomstvariabelen	57
4.7.3.	Beschrijving van de achtergrondvariabelen.....	58
4.7.4.	Analyse-strategie	59
4.7.4.1.	Correlatie- en regressie-analyses.....	59
4.7.4.2.	Variantie-analyses	60
4.8.	STAP 8: Resultaten	61
4.8.1.	Correlatie- en regressie-analyses	61
4.8.1.1.	Voldoen aan snelheidslimiet	61
4.8.1.2.	Rijden onder invloed van alcohol	62
4.8.1.3.	Algemene intentie tot veilig verkeersgedrag.....	63
4.8.2.	Variantie-analyses.....	65
4.8.2.1.	Korte termijn effecten van OTR	65
4.8.2.2.	Lange termijn effecten van OTR	67
4.9.	STAP 9: Conclusies	69
4.9.1.	Correlatie- en regressie-analyses	69
4.9.1.1.	Conclusie voldoen aan snelheidslimiet	69
4.9.1.2.	Conclusie rijden onder invloed van alcohol	69
4.9.1.3.	Conclusie algemene intentie tot veilig verkeersgedrag.....	69
4.9.2.	Variantie-analyses.....	69
4.9.2.1.	Conclusie korte termijn effecten OTR	69
4.9.2.2.	Conclusie lange termijn effecten OTR	70
4.9.3.	Algemene conclusies voor de uitgevoerde effectmeting	70
5.	Beleidsaanbevelingen	71
5.1.	Algemeen opzet	71
5.2.	Inhoudelijke invulling	72
5.3.	Praktische invulling	73
	Referenties.....	74
	APPENDIX A: Vragenlijst VOORMETING en LANGE TERMIJN METING	82
	APPENDIX B: Vragenlijst ONMIDDELLIJKE NAMETING	94

Lijst met figuren

Figuur 1: Proportionele verdeling van de doodsoorzaken in de OECD-landen voor de verschillende leeftijdsgroepen	10
Figuur 2: Percentage jonge verkeersdoden (16-24 jaar) gedeeld door het percentage jonge inwoners (16-24 jaar) in de Europese landen (19 landen) – 2006.....	11
Figuur 3: Aantal verkeersdoden per miljoen inwoners van de betrokken leeftijdscategorie in de Europese Unie (19 landen) voor bestuurders, passagiers en voetgangers – 2006	12
Figuur 4: Aantal doden 30 dagen en ernstig gewonden per 100.000 inwoners van de betrokken leeftijdscategorie in België – Bestuurders personenauto's – 2006	12
Figuur 5: Aantal lichtgewonden, zwaargewonden en doden per 100.000 inwoners van de betrokken leeftijdscategorie in het Vlaams Gewest – Bestuurders personenauto's - 2007	13
Figuur 6: Bestuurdersbetrokkenheid per 100.000 rijbewijsbezitters per leeftijd, geslacht en ongevalernst in de U.S. – 2007.....	14
Figuur 7: Doden 30 dagen en zwaargewonden per 100.000 inwoners uit de betreffende leeftijdsklasse in het Vlaams Gewest – vergelijking mannen/vrouwen – 2000 en 2007.....	15
Figuur 8: Hiërarchisch rijvaardigheidsmodel	17
Figuur 9: Intervention Mapping Approach.....	25
Figuur 10: GDE-matrix	30
Figuur 11: The Evaluation Pyramid.....	33
Figuur 12: Outcome evaluation: stappenplan van Sentinella (2004)	34
Figuur 13: Theoretisch basismodel voor gedragsverklaring.....	51
Figuur 14: De Theorie van Gepland Gedrag	52
Figuur 15: Oorspronkelijke invulling van het onderzoeksdesign.....	53
Figuur 16: Uiteindelijke invulling van het onderzoeksdesign	54

Lijst met tabellen

Tabel 1: Performance objectives en determinanten met betrekking tot PREVENTIEF RIJDEN	39
Tabel 2: Performance objectives en determinanten met betrekking tot ECODRIVING.....	39
Tabel 3: Change objectives voor performance objective "correcte zit/stuurhouding"	40
Tabel 4: Change objectives voor performance objective "gebruik veiligheidssystemen"	41
Tabel 5: Change objectives voor performance objective "stuurbewegingen"	41
Tabel 6: Change objectives voor performance objective "anticiperen op gevaar"	42
Tabel 7: Change objectives voor performance objective "voertuigbehandeling bij gevaar"	43
Tabel 8: Change objectives voor performance objective "nuchter rijden (alcohol)"	45
Tabel 9: Change objectives voor performance objective "nuchter rijden (drugs)"	45
Tabel 10: Change objectives voor performance objective "nuchter rijden (medicatie)"	45
Tabel 11: Change objectives voor performance objective "waakzaam rijden (vermoeidheid)"	45
Tabel 12: Change objectives voor performance objective "beheerst rijden (agressie)"	46
Tabel 13: Change objectives voor performance objective "veiligheid verkiezen"	46
Tabel 14: Change objectives voor performance objective "emoties inhiberen"	46
Tabel 15: Change objectives voor performance objective "rijvaardigheid inschatten".....	46
Tabel 16: Change objectives voor performance objective "kwetsbaarheid inschatten"	46
Tabel 17: Change objectives voor performance objective "verbruiksvriendelijke voertuigbehandeling"	47
Tabel 18: Change objectives voor performance objective "verbruiksvriendelijk voertuigonderhoud"	47
Tabel 19: Change objectives voor performance objective "verbruiksvriendelijke voertuigbehandeling in verkeer"	47

Tabel 20: Change objectives voor performance objective "energieverbruik inschatten op basis van verkeerssituatie"	48
Tabel 21: Change objectives voor performance objective "verplaatsingen inplannen"	48
Tabel 22: Change objectives voor performance objective "rekening houden met energieverbruik bij verplaatsingen"	48
Tabel 23: Voldoen aan snelheidslimiet: regressie van intentie tot voldoen aan snelheidslimiet op psychosociale determinanten en achtergrondvariabelen (t1, N = 365)	62
Tabel 24: Rijden onder invloed: regressie van intentie tot nuchter rijden op psychosociale determinanten en achtergrondvariabelen (t1, N= 362)	63
Tabel 25: Veilig verkeersgedrag: regressie van intentie op motivatie tot zich houden aan snelheid en niet rijden onder invloed en hun specifieke psychosociale determinanten (t1, N = 361).....	64
Tabel 26: Effect van blootstelling aan OTR op intentie en psychosociale determinanten van voldoen aan de snelheidslimiet (N = 366).....	66
Tabel 27: Effect van blootstelling aan OTR op psychosociale determinanten en intentie van nuchter rijden (N = 366).....	66
Tabel 28: Effecten van blootstelling aan OTR op de algemene intentie, risicodetectietest en kennis van de verkeerscode (N = 358)	67
Tabel 29: Gemiddelde scores (SD) op voormeting en nameting voor deelnemers in de controlegroep op uitkomstvariabelen ten aanzien van voldoen aan snelheidslimiet, nuchter rijden, algemene intentie, risicodetectietest en kennis (N = 72).	68

Leeswijzer

De primaire doelstelling van dit rapport is verslag uit te brengen over de effectevaluatie van het aanvullende rijopleidingsinitiatief On The Road. Naast strikte methodologische vereisten, kenmerkt een degelijke evaluatiestudie zich door de nodige theoretische en empirische onderbouw. De beschrijving van de eigenlijke uitvoering evenals de resultaten van de evaluatiestudie, worden daarom voorafgegaan door enkele inleidende hoofdstukken waar cruciale concepten en termen inhoudelijk worden gedefinieerd en gesitueerd.

On The Road richt zich meer in het bijzonder tot jonge onervaren bestuurders. Hoofdstuk 1 schetst de problematiek van de oververtegenwoordiging van deze doelgroep in de ongevalstatistiek en bevat een beknopt epidemiologisch data-overzicht om de relevantie van jonge onervaren bestuurders als doelgroep voor verkeerseducatieve initiatieven empirisch te onderbouwen. Daarnaast stellen we ons in dit eerste hoofdstuk de vraag te weten wat we precies moeten verstaan onder de term 'risicogedrag' en hoe we risicogedrag bij jonge onervaren bestuurders kunnen verklaren. Bovendien staan we stil bij de vraag te weten wat we kunnen doen om risicogedrag bij jonge onervaren bestuurders te reduceren. Hier zullen we pleiten voor een planmatige en op inzichten gebaseerde uitwerking van verkeerseducatieve interventies. De *Intervention Mapping Approach* zal aangereikt worden als een omkaderende procedure die meer nauwkeurig bepaalt hoe men de ontwikkeling, implementatie en evaluatie van dergelijke interventies op een gestructureerde manier kan plannen.

Onder hoofdstuk 2 geven we verder invulling aan het concept 'rijopleiding'. We definiëren dit begrip en schetsen een typologische benadering die toelaat verschillende soorten rijopleidingen nauwkeuriger te categoriseren. We besteden ook aandacht aan de *Goals for Driving Education-matrix* die geldt als een richtlijn voor de inhoudelijke ontwikkeling van rijopleidingen. Ten slotte gaan we kort in op de gerapporteerde effectiviteit van aanvullende rijopleidingen.

In hoofdstuk 3 staan we even stil bij het evaluatiegegeven. Meer in het bijzonder motiveren we het belang van evaluatiestudies, situeren we verschillende evaluatievormen en bespreken we het algemeen opzet van een *outcome evaluation* omdat de hier beschreven evaluatiestudie als dergelijk kan gekenmerkt worden.

Hoofdstuk 4 omvat een gedetailleerde beschrijving van het verloop van de evaluatiestudie. In stap 1 beschrijven we welke de doelstellingen van deze studie zijn en hoe deze werden afgebakend. In stap 2 situeren we de doelgroep van deze evaluatiestudie. Stap 3 omschrijft welke programma-componenten uiteindelijk werden geselecteerd en hoe deze selectie is verlopen. Centraal onderdeel hierbij was de inhoudelijke programma-analyse. Deze zal daarom meer in detail aan bod komen. Stap 4 lijst de uiteindelijk geselecteerde doelvariabelen op en verschaft de nodige theoretische onderbouw om gemaakte keuzes te motiveren. Stap 5 gaat dieper in op het gebruikte onderzoeksdesign terwijl stap 6 het verloop van de dataverzameling beschrijft. Stap 7 licht de uitgevoerde data-analyses toe met ophijsting van de belangrijkste resultaten onder stap 8. Onder stap 9 komen we tot conclusies.

Onder hoofdstuk 5 ten slotte, formuleren we enkele beleidsaanbevelingen die als richtlijnen kunnen dienen voor de opzet van toekomstige opleidingsinitiatieven die zich richten tot jonge onervaren bestuurders.

1. Jongeren in het verkeer

1.1. Een verhoogde ongevallenbetrokkenheid

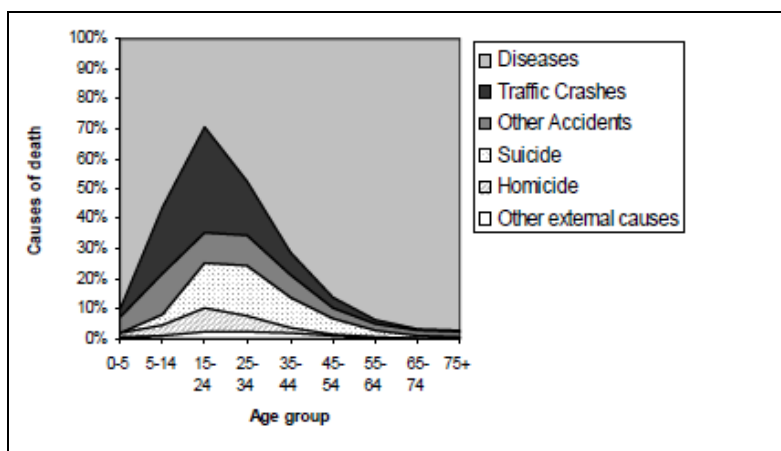
Onderzoek toont overduidelijk aan dat jongeren (i.e., leeftijd 16-22; Crone, 2009a) in het algemeen en adolescenten (i.e., leeftijd 16-19; Crone, 2009a) meer in het bijzonder een verhoogde ongevallenbetrokkenheid vertonen in het verkeer. Een belangrijke oorzaak ligt in het feit dat jongeren zich vaker risicovol gedragen zoals gevaarlijk alcohol- en druggebruik, onveilig rijden, roken, het beoefenen van gevaarlijke sporten, onveilig rijden, etc.). Louter beschrijvend is het inderdaad zo dat risicogedrag onder verschillende hoedanigheden een duidelijk ontwikkelingstraject volgt met een piek tijdens de adolescentie en de vroege volwassenheid (Casey, Getz, & Galvan, 2008; Steinberg, 2008).

Meer specifiek ingaand op het aspect *risicovol rijden* stellen Bina, Graziano, & Bonino (2006, p. 472) vast dat gevaarlijk rijgedrag inderdaad een probleem is dat zich typisch stelt bij adolescenten. Jonge onervaren bestuurders (i.e., zogenoemde 'young novice drivers') hebben effectief een buiten proportioneel aandeel in de ongevallenstatistieken (Rhodes, Brown, & Edison, 2005; Rosenbloom et al., 2007). Williams (2003, p.5) voegt hieraan toe dat het verhoogde ongevallenpercentage bij tieners geldt voor het merendeel van de verschillende types ongevallen die men kan onderscheiden (zoals bijvoorbeeld ongevallen met passagiers, nachtongevallen, ongevallen op basis van overdreven snelheid, etc.). Wat volgt is een kort, op epidemiologische data gebaseerd overzicht om de verhoogde ongevallenbetrokkenheid bij jongeren meer concreet te illustreren.

1.2. Een epidemiologische situatieschets

Jongeren tussen 18 en 24 jaar zijn in alle ongevalstatistieken in de OECD-landen (Organisation for Economic Co-operation and Development) oververtegenwoordigd. Ze vormen niet alleen een risico voor zichzelf maar ook voor hun passagiers en andere weggebruikers. Zo sterft er voor elke jonge bestuurder die omkomt in een verkeersongeval 1 tot 3 andere personen (passagiers of andere weggebruikers). In de OECD-landen zijn verkeersongevallen de belangrijkste doodsoorzaak voor jongeren tussen 15 en 24 jaar (European Road Safety Observatory, 2006; zie Figuur 1).

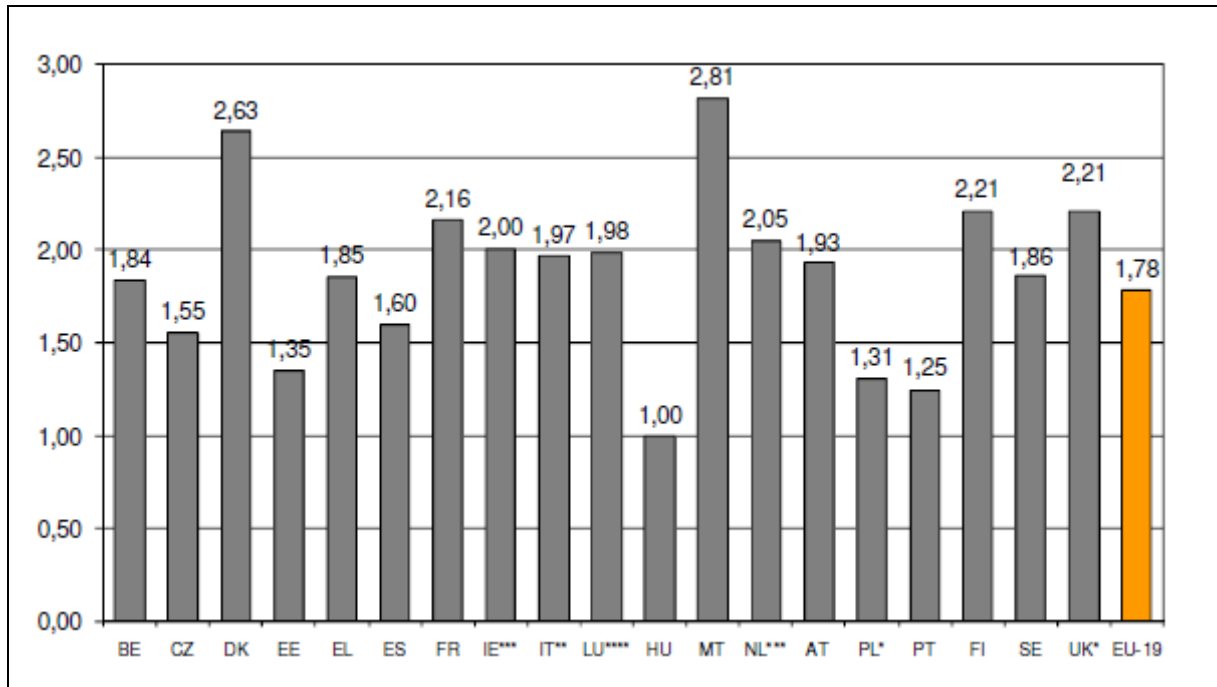
Figuur 1: Proportionele verdeling van de doodsoorzaken in de OECD-landen voor de verschillende leeftijdsgroepen



Bron: European Road Safety Observatory (2006)

In de Europese Unie zijn 20,4% van de verkeersdoden jongeren, waar jongeren slechts 11,4% van de totale bevolking uitmaken. Met andere woorden, jongeren zijn ongeveer twee maal meer betrokken in een dodelijk ongeval in verhouding tot hun voorkomen in de populatie. (European Road Safety Observatory, 2007, 2008; zie Figuur 2).

Figuur 2: Percentage jonge verkeersdoden (16-24 jaar) gedeeld door het percentage jonge inwoners (16-24 jaar) in de Europese landen (19 landen) – 2006

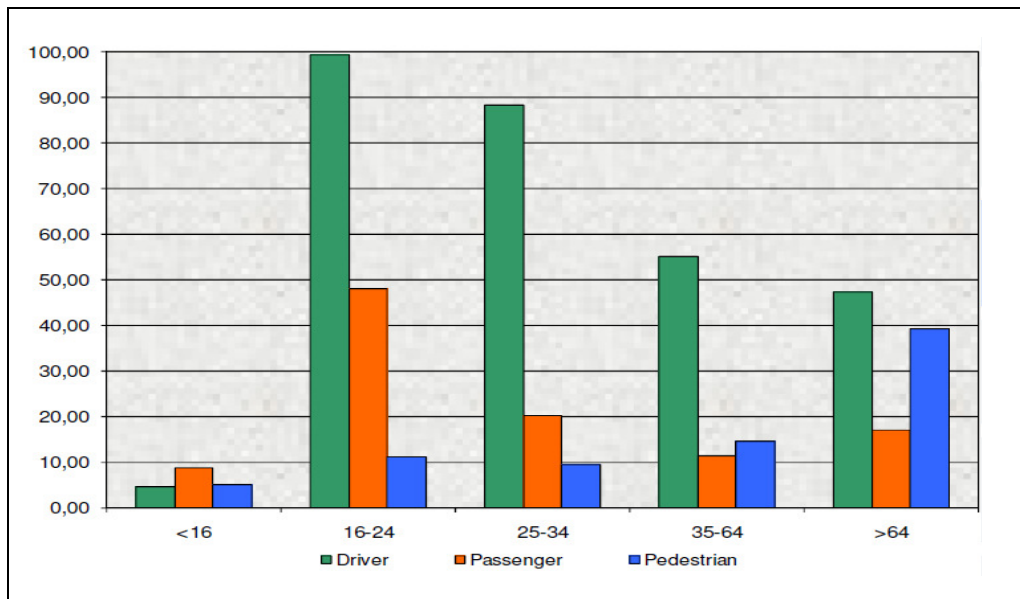


Bron: European Road Safety Observatory (2008)

Dit verhoogde risico varieert voor verschillende Europese landen maar wordt duidelijk in de ongevalstatistieken voor de individuele regio's. Om een vergelijkend perspectief aan te bieden, wordt de relatieve ongevalbetrokkenheid van bestuurders ten opzichte van het aantal inwoners per leeftijdscategorie weergegeven voor achtereenvolgens de Europese Unie (Figuur 3), België (Figuur 4), Vlaanderen (Figuur 5) en de Verenigde Staten (Figuur 6). Vanaf een leeftijd van ongeveer 24 à 29 jaar begint de relatieve ongevalbetrokkenheid van bestuurders sterk te dalen. Tijdens de beginjaren als bestuurder blijkt het ongevalrisico ongeveer 2 tot 5 keer hoger te liggen in vergelijking met ervaren/oudere bestuurders.

In de **Europese Unie** blijken jongeren die zich met de auto verplaatsen (zowel als bestuurder of als passagier) vaker betrokken te zijn bij een dodelijk verkeersongeval in vergelijking met de andere leeftijdscategorieën. Het hoge aantal omgekomen jonge passagiers is mogelijk te wijten aan het feit dat jonge bestuurders vaak een groot risico vormen voor hun (jonge) passagiers (European Road Safety Observatory, 2006). 65% van alle jonge passagiers die omkomen in het verkeer worden namelijk vergezeld door een jonge bestuurder (McKnight, 2001).

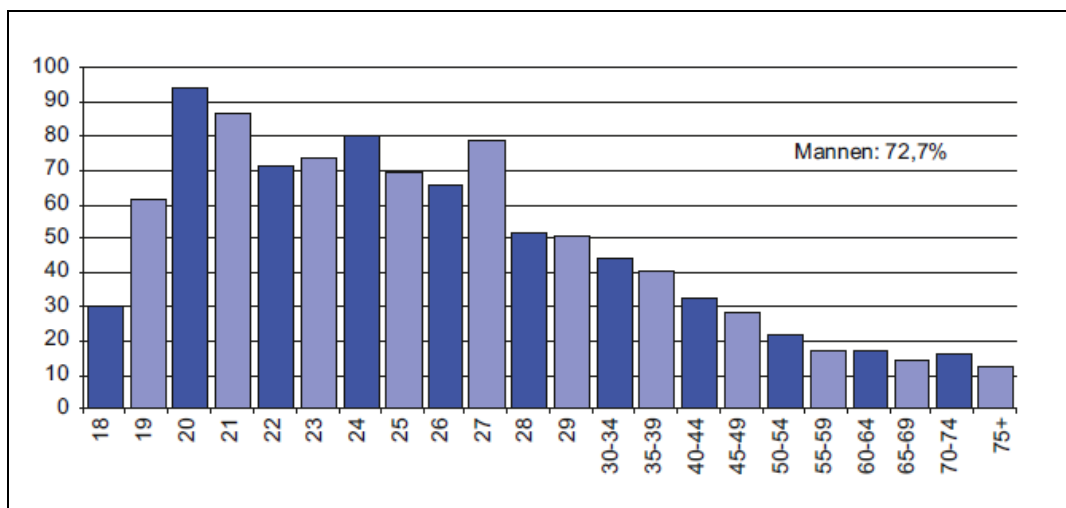
Figuur 3: Aantal verkeersdoden per miljoen inwoners van de betrokken leeftijdscategorie in de Europese Unie (19 landen) voor bestuurders, passagiers en voetgangers – 2006



Bron: European Road Safety Observatory (2008)

Het aantal dode en ernstig gewonde bestuurders piekt in **België** bij een leeftijd van 20 jaar en blijft op een hoog niveau schommelen tot een leeftijd van 27 jaar (zie Figuur 4). Vanaf dan ligt het aantal dode en ernstig gewonde bestuurders onder 50 per 100.000 inwoners. Jonge bestuurders hebben dus 2 tot 4 keer meer kans om in een verkeersongeval om te komen of zwaar gewond te raken in vergelijking met België ouder dan 30 jaar.

Figuur 4: Aantal doden 30 dagen en ernstig gewonden per 100.000 inwoners van de betrokken leeftijdscategorie in België – Bestuurders personenauto's – 2006

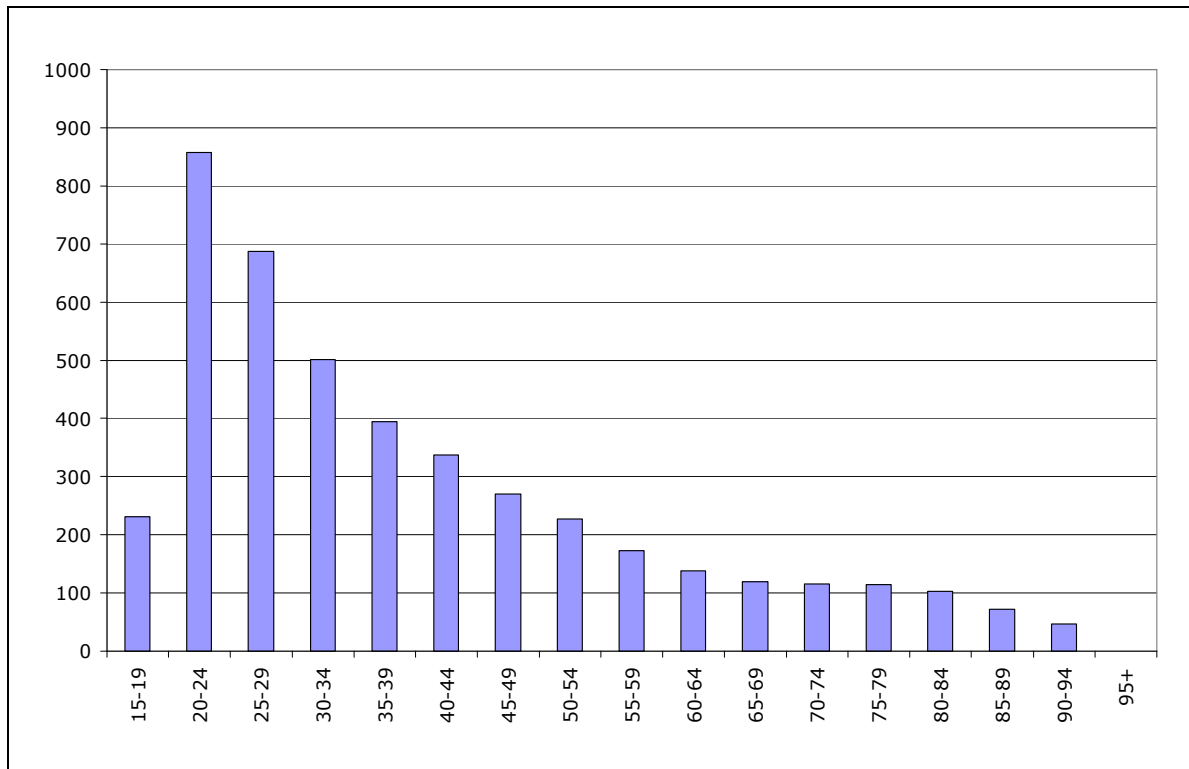


Bron: Belgisch Instituut voor de Verkeersveiligheid (BIVV) (2008)

Wanneer voor **Vlaanderen** ook het aantal lichtgewonde bestuurders wordt meegenomen in de grafiek, is er duidelijk een dalende trend te herkennen (zie Figuur 5). Vanaf de piek tussen 20 en

24 jaar wordt er een steile daling ingezet die over de verschillende leeftijdscategorieën stilaan afzwakt. Opnieuw is het risico voor jonge bestuurders om gewond te raken of om te komen in een verkeersongeval 2 tot 5 maal hoger dan voor oudere bestuurders.

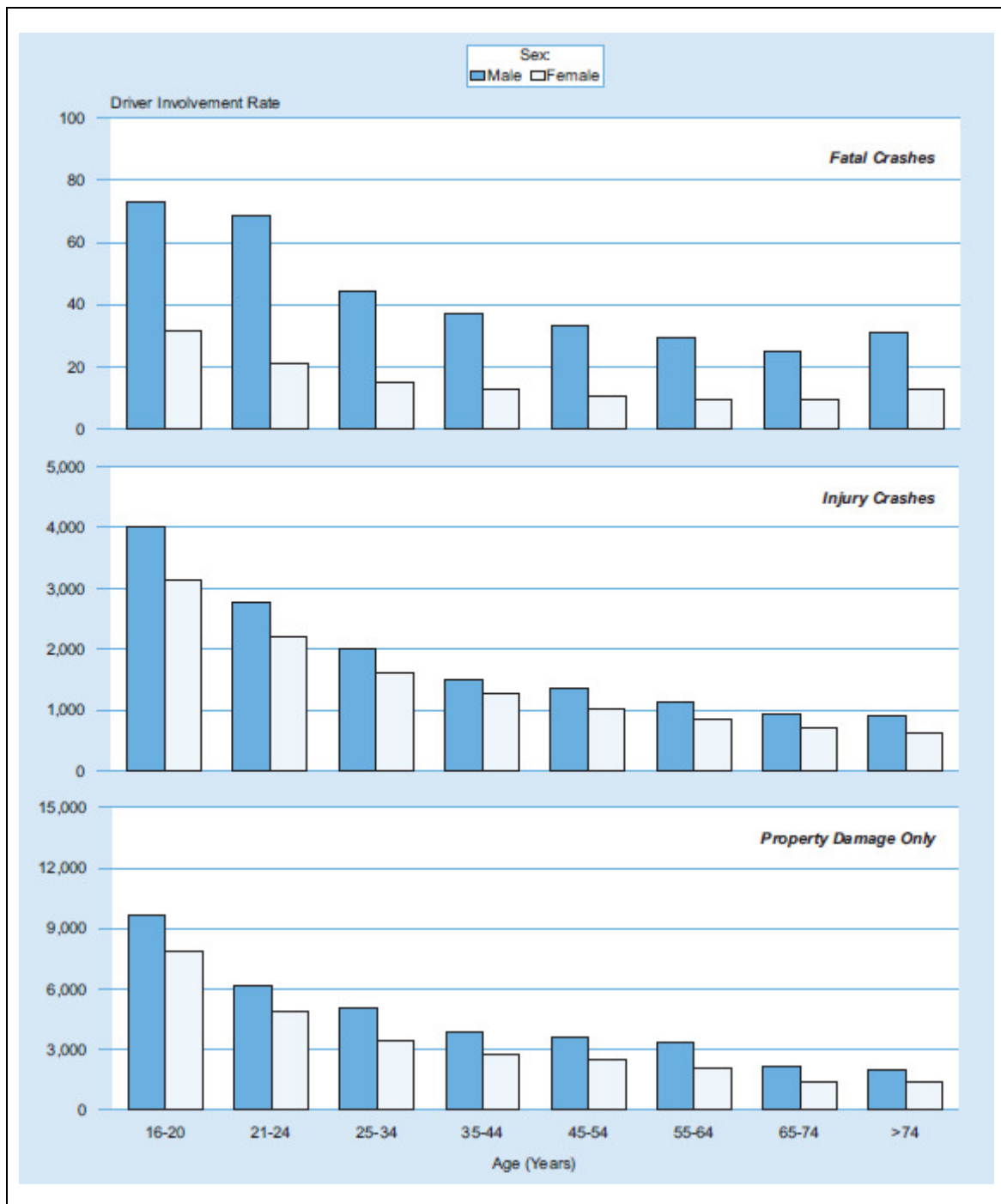
Figuur 5: Aantal lichtgewonden, zwaargewonden en doden per 100.000 inwoners van de betrokken leeftijdscategorie in het Vlaams Gewest – Bestuurders personenauto's - 2007



Bron: Vlaams Gewest (2007) & Studiedienst van de Vlaamse Regering (2007)

In de **Verenigde Staten** ten slotte wordt opnieuw de dalende trend over de verschillende leeftijdscategorieën vastgesteld voor zowel dodelijke ongevallen als ongevallen met zwaar- en lichtgewonden (zie Figuur 6). Opnieuw is duidelijk te zien dat jongeren tussen 16 en 24 jaar het grootste risico lopen.

Figuur 6: Bestuurdersbetrokkenheid per 100.000 rijbewijsbezitters per leeftijd, geslacht en ongevalernst in de U.S. – 2007

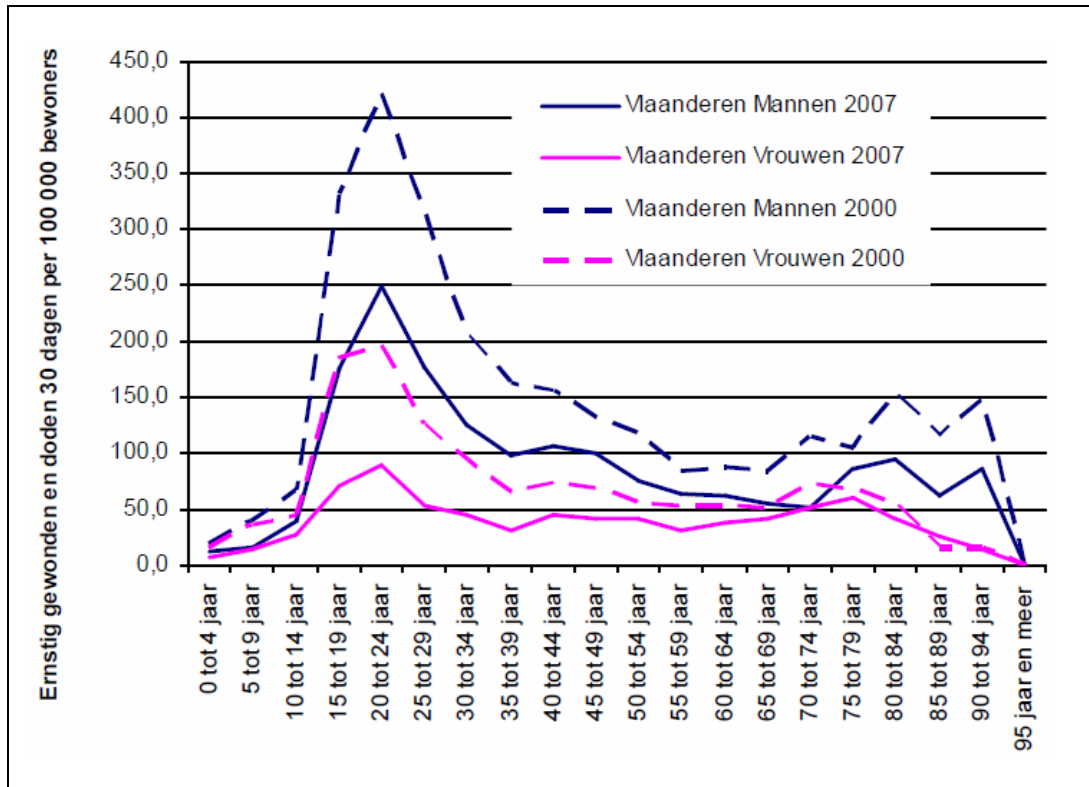


Bron: US Department of Transportation: National Highway Traffic Safety Administration (NHTSA) (2007)

Zoals op Figuur 6 te zien is, is de ongevalbetrokkenheid niet gelijk tussen beide geslachten. Voor alle leeftijdscategorieën geldt dat mannen meer betrokken zijn bij ongevallen dan vrouwen. In de leeftijdscategorieën 15 tot 24 jaar zijn er ongeveer twee- à driemaal meer mannelijke verkeersdoden dan vrouwen. Nadien zwakt deze trend af en zijn mannen iets minder dan dubbel zoveel betrokken in een dodelijk verkeersongeval dan vrouwen.

In Figuur 7 worden het aantal verkeersdoden en zwaargewonden voor de verschillende leeftijdscategorieën voor het Vlaams Gewest weergegeven, verdeeld over mannen en vrouwen. Het verhoogde risico bij jongeren komt opnieuw duidelijk naar voren. Deze trends worden ook in de Europese Unie, België en de Verenigde Staten vastgesteld (European Road Safety Observatory, 2006, 2008; NHTSA, 2007; Vlaams Gewest, 2007; BIVV, 2008).

Figuur 7: Doden 30 dagen en zwaargewonden per 100.000 inwoners uit de betreffende leeftijdsklasse in het Vlaams Gewest – vergelijking mannen/vrouwen – 2000 en 2007



Bron: Vlaams Gewest (2007)

De bovenstaande gegevens nemen we als uitgangspunt voor dit rapport, meer in het bijzonder omdat ze het **belang onderschrijven van jonge onervaren bestuurders als doelgroep voor educatieve initiatieven ter bevordering van verkeersveiligheid**. Ondanks het feit echter dat we weten (1) dat jonge onervaren bestuurders oververtegenwoordigd zijn in termen van ongevallenbetrokkenheid en (2) dat jonge onervaren bestuurders meer risicovol rijgedrag vertonen, blijft het een vraag te weten *waarom* dit zo is. Om hierop een antwoord te formuleren, zullen we uiteraard eerst moeten bepalen wat we precies verstaan onder de term *risicovol rijgedrag*.

1.3. Risicovol rijgedrag: wat verstaan we daaronder?

De term *risicovol rijgedrag* geldt eigenlijk als een soort 'parapluconcept' waaronder verschillende, onderling duidelijk te onderscheiden vormen van *onveilig* of *gevaarlijk* rijgedrag vallen. De meest bekende typologie inzake risicovol rijgedrag is degene die oorspronkelijk is ontworpen door Reason (1990). Hij maakt een fundamenteel onderscheid tussen *intentioneel* (i.e., 'gewild' of 'bedoeld') vs. *niet-intentioneel* (i.e., 'ongewild' of 'niet-bedoeld') risicovol rijgedrag.

1.3.1. Niet-intentioneel risicovol rijgedrag

Niet-intentioneel risicovol rijgedrag wordt algemeen omschreven als voortkomend uit een *gebrek of een tekortkoming* (i.e., 'failure'). Dergelijke tekortkomingen kunnen zich voordoen onder verschillende hoedanigheden zoals een *gebrekkige aandacht* (i.e., 'slips'), een *gebrekkig geheugen* (i.e., 'lapses') of een *gebrekkige kennis* (i.e., 'mistakes'). Sümer, Özkan, & Lajunen (2006) maakten nog een belangrijke aanvulling en voegden *gebrekkige vaardigheden* toe aan dit lijstje. Meer in het bijzonder onderscheiden zij *rijtaak-gerelateerde vaardigheden* (i.e., voertuigbediening, beslissingsvaardigheden, etc.) van *veiligheid-gerelateerde vaardigheden* (i.e., gevaardetectie, visueel scannen, anticipatie, etc.).

Specifiek voor jonge onervaren bestuurders geldt dat ze een verhoogd risico lopen door een gebrek aan rijtaak en veiligheid vaardigheden. McKnight & McKnight (2003) lichten toe dat jonge onervaren bestuurders slechter presteren wanneer het aankomt op technische voertuigbehandeling en het uitvoeren van controle over voertuigbewegingen. Bovendien blijkt dat dergelijke bestuurders vaak meer tijd nodig hebben om tot een duidelijke beslissing te komen (Brijs, Ruiters, & Brijs, 2009) en meer moeilijkheden ondervinden bij het uitvoeren van noodmanoeuvres (McKnight & McKnight, 2003). Volgens Deery (1999) is een gebrekkige risicodetectie één van de meest problematische vaardigheidskwesties bij jonge onervaren bestuurders. Risicodetectie vereist namelijk een reeks ondergeschikte vaardigheden en technieken die typisch onderontwikkeld zouden zijn bij jonge onervaren bestuurders. Zo nemen ze de omgeving minder holistisch waar, scannen de horizon minder breed af, concentreren hun kijkgedrag eerder op het uiteinde van het voertuig, kijken minder vaak in zij- en achteruitkijkspiegels, maken minder efficiënt gebruik van hun perifere gezichtsveld en fixeren hun zicht op minder en eerder stationaire objecten. Verder stelt Deery (1999) in zijn *Hazard Response Process Model* dat jonge onervaren bestuurders ook eerder beperkt zijn in cognitieve vaardigheden die vereist zijn om gepast om te gaan met en te reageren op gevaar in de omgeving.

1.3.2. Intentioneel risicovol rijgedrag

In tegenstelling tot niet-intentioneel risicovol rijgedrag, is intentioneel risicovol rijgedrag voornamelijk een motivationele kwestie waarbij de weggebruiker de geldende wegcode en/of veiligheidsvoorschriften bewust niet naleeft. Men spreekt dan ook van *overtredingen* (i.e., 'violations'). Belangrijk hierbij vanuit een gedragspsychologisch perspectief, is dat in het merendeel van de gevallen, overtredingen worden begaan omdat de weggebruiker onvoldoende gemotiveerd is zich veilig te gedragen, eerder dan dat deze zich doelbewust onveilig wenst te gedragen (Musselwhite, 2006).

Bina, Graziano, & Bonino (2006) en Rosenbloom et al. (2007) stellen dat **het overtreden van de basisprincipes van veilig rijgedrag meer nadrukkelijk voorkomt bij jonge adolescenten.** Zo hanteren jonge onervaren bestuurders een meer risicovolle rijstijl in termen van snelheid en bumperkleven. Bina, Graziano, & Bonino (2006) toonden aan dat het kenmerkend is voor jongeren om de snelheidslimiet te overtreden en dat ze tekortschieten in het handhaven van een veilige remafstand. Bovendien hebben ze een meer uitgesproken neiging voorliggers té kort te volgen, halen ze op een meer gevaarlijke manier in, wachten ze té lang om veilig in te voegen indien nodig en zijn ze minder geneigd te stoppen voor voetgangers (West, Elander, & French, 1993; Williams, 1998; Gullone & Moore, 2000). Ook zijn jonge bestuurders duidelijk minder geneigd tot het dragen van de veiligheidsgordel (Ouimet et al., 2008). Een verhoogde neiging bij jongeren tot het vertonen van gevaarlijk rijgedrag is niet enkel aan de hand van zelfgerapporteerde data aangetoond. Boyce & Geller (2002) stelden door middel van een 'on road' experiment bijvoorbeeld vast dat jonge onervaren bestuurders een eerder agressieve rijstijl hanteren en vaker ongeduldig zijn.

Samengevat kunnen we stellen dat jonge onervaren bestuurders zich risicovol gedragen, op basis van een gebrekkige motivatie enerzijds (intentioneel risicovol gedrag) en op basis van gebrekkige vaardigheden anderzijds (niet-intentioneel risicovol gedrag). Senserrick (2006) beschrijft het

motivationale probleem als het fenomeen van 'the problem young driver' terwijl hij het vaardigheidsprobleem eerder aanziet als 'the problem of driving'. In dezelfde lijn spreken McKnight & McKnight (2003) dan weer over de *onbekommerde* bestuurder (i.e., the 'careless driver') enerzijds en de *onbenullige* of *onkundige* bestuurder (i.e., the 'clueless driver') anderzijds. Rest ons uiteraard de vraag te weten hoe het komt dat jongeren onderpresteren als het aankomt op het implementeren van vaardigheden en wat precies verklaart waarom jongeren niet altijd voldoende gemotiveerd zijn om veilig te rijden.

1.4. Risicovol rijgedrag bij jonge onervaren bestuurders: hoe verklaren we dat?

De afgelopen decennia zijn verschillende pistes ter verklaring van de verhoogde neiging tot risicovol rijgedrag bij jonge onervaren bestuurders binnen de verkeerskundige vakliteratuur voorgesteld (voor een goed overzicht, zie Deery, 1999; de Blaeij & van Vuuren, 2003; Bina, Graziano, & Bonino, 2006; Keating, 2007; Delhomme et al., 2009; Lewis-Evans & Rothengatter, 2009).

Een algemeen uitgangspunt in deze discussie waarover specialisten het unaniem eens zijn, is dat **rijden een uiterst complexe taak is** die de gelijktijdige ontplooiing van een reeks verschillende vaardigheden vereist. Meer in detail kunnen de vaardigheden die vereist zijn om veilig te rijden ingedeeld worden in vier hiërarchisch geordende niveaus (zie Figuur 8). Aan de basis staat de (technische) bediening van het voertuig evenals de beheersing van alle mogelijke voertuigbewegingen (i.e., 'vehicle handling' & 'vehicle manoeuvring'). Daarboven staan de vaardigheden die vereist zijn voor de controle over en inschatting van specifieke verkeerssituaties (i.e., 'mastering traffic situations'). Ten slotte hebben we dan de vaardigheden van 'hogere orde' met op niveau drie het managen van rijcontext en doelen (i.e., 'managing goals and context of driving') zoals het proberen op tijd aan te komen op je bestemming zonder de veiligheid van medepassagiers of andere weggebruikers in gevaar te brengen. Het hoogste niveau behelst het realiseren van meer fundamentele levensdoelstellingen (i.e., 'achieving goals for life') zoals status, veiligheid, persoonlijke ontwikkeling, etc. (e.g., Keskinen et al., 1996; Laapotti et al., 2001; Hatakka et al., 2002).

Figuur 8: Hiërarchisch rijvaardigheidsmodel



Bron: Hatakka et al., (2002)

Terwijl het eerder gestelde probleem van de *onkundige* jonge onervaren bestuurders zich eerder situeert op de twee lagere niveaus, is het probleem van de *onbekommerde* jonge onervaren bestuurder van toepassing op de twee hogere niveaus. We gaan eerst even dieper in op de onkundigheid, i.e., mogelijke verklaringen voor het falen van vaardigheden met betrekking tot

voertuigbehandeling, voertuigcontrole (= niveau 1) en het controleren en inschatten van verkeerssituaties (= niveau 2).

1.4.1. De onkundige bestuurder

De complexiteit van de rijtaak maakt dit laatste tot een veeleisend gegeven. Jonge onervaren bestuurders hebben het hier moeilijk mee omdat ze eenvoudigweg niet beschikken over voldoende *rijexpertise* (Keating, 2007). **Rijervaring** speelt hierbij een cruciale rol. Omgaan met complexe taken wordt gemakkelijker wanneer men meer ervaring heeft. Meermaals is reeds betoogd dat een gebrek aan rijervaring het probleem van falende vaardigheden bij jonge onervaren bestuurders in belangrijke mate verklaart (Farrand & McKenna, 2001; Keating, 2007). De automatisering van allerhande subroutines is naast het verwerven van meer vaardigheid een belangrijke eigenschap van ervaring. Bij het trainen van een taak zoals veilig rijden verschuift het succesvol uitoefenen van controle over de uit te voeren taak van het kennis- of regelgebaseerd niveau naar het vaardigheidsniveau, wat resulteert in een reductie van de cognitieve vereisten die nodig zijn om de taak uit te voeren. (Rasmussen, 1987). Onvoldoende ervaring en een tekortkomende automatisering van subroutines kunnen aanleiding geven tot een overmaat aan informatie die verwerkt moet worden, met falende vaardigheden tot gevolg (Patten et al., 2006; Wester et al., 2008; Cantin et al., 2009).

Ondanks het feit dat ervaring op zichzelf een noodzakelijke factor is, is ervaring alleen onvoldoende voor de verwerving van vaardigheden tot op het niveau van expert (Keating, 2007). Expertise vereist een goed gecoördineerd en optimaal functioneren van verschillende regio's in het brein (Groeger, 2000). Ontwikkelingsfactoren spelen een belangrijke rol, meer in het bijzonder **het biologische rijingsproces van de frontale hersengebieden**. Deze gebieden spelen een belangrijke rol bij het uitoefenen van cognitieve controle over complex gedrag (Arnett, Irwin, & Halpern-Felsher, 2002; Bingham et al., 2008). Cognitieve controle, ook wel *executief functioneren* genoemd, omvat verschillende processen zoals werkgeheugen, selectieve aandacht, inhibitie, interferentiecontrole, taakswitchen, en planning (Lieberman, 2007; Bunge & Crone, 2009; Crone, 2009b). Het executief functioneren is van kapitaal belang bij de regulatie van complex gedrag, zowel voor het succesvol uitvoeren van gepast gedrag als voor het onderdrukken van ongepaste handelingen en reacties. Onderzoek binnen de ontwikkelingspsychologie en de neurocognitieve wetenschappen heeft aangetoond dat dergelijke executieve functies nog niet volledig zijn gerijpt tijdens de adolescentie (e.g., Luna & Sweeney, 2004; Yurgelun-Todd, 2007; Casey et al., 2008). De verdere volgroeiing van prefrontale hersengebieden is pas voltooid rond het 21^{ste} tot 25^{ste} levensjaar, voor meisjes iets eerder dan voor jongens (Casey, Giedd, & Thomas, 2000; Durston et al., 2002; Giedd, 2004; Gogtay et al., 2004; Luna & Sweeney, 2004; Olesen et al., 2004). Het feit dat deze executieve functies nog niet volledig ontwikkeld zijn tijdens de adolescentie is dus, naast het gebrek aan rijervaring, een tweede mogelijke verklaring voor de tekortkomende vaardigheden bij jonge onervaren bestuurders. Het leidt in de woorden van Steinberg (2005) tot een situatie waarin we de auto starten zonder een ervaren bestuurder achter het stuur.

Een derde vaak genoemde factor ter verklaring van ontoereikende vaardigheden bij jonge onervaren bestuurders is de zogenoemde '**optimistic bias**'. Deze kan zich onder verschillende hoedanigheden voordoen. Enerzijds hebben jonge bestuurders vaak de neiging hun eigen rij- en veiligheidsvaardigheden te overschatten. Anderzijds onderschatten ze vaak hun persoonlijke kwetsbaarheid, de mogelijk negatieve impact van een bepaalde toestand waarin men zich bevindt tijdens het rijden (bijvoorbeeld rijden wanneer men vermoeid is, rijden onder invloed van alcohol of drugs, etc.), of de moeilijkheid die eigen is aan bepaalde gevaarlijke verkeerssituaties (zoals bij druk verkeer, gladheid, het tegelijkertijd telefoneren en rijden, etc.). In functie van hoe precies deze subjectieve inschattingen worden afgewogen, zal het individu zijn gedrag al dan niet aanpassen. Door de jaren heen zijn verschillende van deze '*weight-and-balance*' modellen voorgesteld, met als meest bekende varianten de Risk Homeostasis Theory (Wilde 1976, 1982, 1988), Zero Risk Theory (Näätänen & Summala 1976; Summala 1997), het Safety Margin Model (Summala 2005), Prospect Theory (de Blaaij & van Vuuren 2003) en meer recent, Risk Allostatic Theory (Fuller & Santos 2002; Fuller 2005, 2007, 2008; Fuller et al. 2008; Lewis-Evans &

Rothengatter 2009). Voor een meer gedetailleerde bespreking van deze verschillende modellen, verwijzen we naar de betrokken literatuur.

Kortom, de onbekommerende bestuurder is het resultaat van te weinig ervaring, biologische onvolwassenheid en cognitieve mispercepties van de eigen rijvaardigheid en kwetsbaarheid.

1.4.2. De onbekommerde bestuurder

Samengevat kunnen er een zestal grote pistes ter verklaring van de jonge onervaren bestuurder als onbekommerde weggebruiker onderscheiden worden binnen de vakliteratuur.

In eerste instantie onderscheiden we theoretische modellen die motivatie centraal stellen in het verklaren van menselijk gedrag, waaronder het intentioneel begaan van overtredingen. Enkele veel voorkomende **motivationale modellen** van gedrag zijn de *Theory of Reasoned Action* (Fishbein & Ajzen, 1975), de *Theory of Planned Behaviour* (Ajzen, 1985), het *Health Belief Model* (Rosenstock, 1974), de *Protection Motivation Theory* (Rogers, 1983) en de *Social Cognition Theory* (Bandura, 1977). De basisidee bij deze modellen is dat de manier waarop men zich gedraagt als verkeersdeelnemer lineair afhankelijk is van de onderliggende motivatie of de intentie zich op een bepaalde manier (i.e., veilig vs. onveilig) te gedragen. De intentie wordt op haar beurt bepaald door een (bewust) doordacht of beredeneerd beslissingsproces waarin allerhande sociaal-cognitieve variabelen zoals, uitkomstverwachtingen, algemene evaluatie van het gedrag (attitude), de inschatting van de mening en gedrag van anderen (subjectieve sociale norm), persoonlijke normen, de mate van vertrouwen in de eigen vaardigheden (eigen-effectiviteit), de waargenomen kwetsbaarheid (risicoperceptie), etc., tegenover elkaar worden afgewogen.

De tweede denkpiste beschouwt overtredingen eerder als een vorm van **onbewust (gewoonte)gedrag** en dus niet noodzakelijk als het resultaat van een weloverwogen denkoefening die telkens opnieuw wordt doorlopen (e.g., Verplanken & Orbell, 2003). De Pelsmacker & Janssens (2007) vonden bijvoorbeeld dat voor het begaan van snelheidsovertredingen, de factor gewoonte een belangrijke verklarende variabele was. Op het eerste zicht zeer gelijkend op het mechanisme van gewoontegedrag, maar toch fundamenteel anders (voor een gedetailleerde discussie, zie Hassin, Uleman, & Bargh, 2005), vonden Brijs et al. (forthcoming) dat het niet gebruiken van de veiligheidsgordel voor een belangrijk deel neerkomt op het *onbewust heruitvoeren van een oorspronkelijk beredeneerde intentie* de gordel niet te dragen.

Een derde piste ziet bepaalde dieperliggende **persoonlijkheidskenmerken** als een factor die de neiging tot het begaan van overtredingen mee bepaalt. Verschillende specifieke karaktereigenschappen die met overtredingen in verband zijn gebracht, zijn 'sensatiezucht' (Rimmö & Aberg, 1999; Oltedal & Rundmo, 2006), 'zin voor avontuur/het onbekende' (Owsley, McGwin, & McNeal, 2003), 'angst' (Ulleberg, 2002; Sümer, 2003), 'boosheid' (Ulleberg, 2002; Dahlen & White, 2006) en verschillende subdimensies binnen de karaktereigenschap 'zelfbewustzijn' (Arthur & Graziano, 1996) zoals 'gebrek aan respect voor normen' (Ulleberg & Rundmo, 2003) en 'gebrek aan verantwoordelijkheidsgevoel' (Ulleberg, 2002). Ondanks het feit echter dat dergelijke persoonlijkheidskenmerken bijdragen tot een beter begrip van het fenomeen 'overtredingen', blijft de verklarende meerwaarde van dergelijke karaktereigenschappen beperkt. Slechts 5-10% van de ongevallen kan verklaard worden in functie van dergelijke karaktereigenschappen (Rimmö & Aberg, 1999). Bovendien zijn fundamentele persoonlijkheidskenmerken haast niet beïnvloedbaar vanuit een gedragssturend perspectief.

Een vierde piste relateert risicogedrag bij jongeren aan socio-demografische eigenschappen met als één van de belangrijkste factoren **levensstijl** (Begg, Langley, & Williams, 1999; Moller, 2004; Chliaoutakis, Darviri, & Demakakos, 1999). Begg, Langley & Williams (1999) stelden echter vast dat interventies gericht op levensstijl geen vruchtbare strategie zijn om risicopercepties en gedrag te wijzigen. Ook hier geldt immers het moeilijk veranderbare karakter van een factor als levensstijl.

Een vijfde piste (e.g., Shope & Bingham, 2002; Vassallo et al., 2007, 2008) hangt de verhoogde neiging tot het begaan van verkeersovertredingen op aan *Problem Behaviour Theory* (Jessor & Jessor, 1977; Jessor, 1987) en stelt dat een verhoogde neiging tot het plegen van verkeersovertredingen past binnen een breder **gedragsprobleemsyndroom** waarbij men zich ook op andere vlakken risicovoller gedraagt (roken, alcohol- en drugsmisbruik, geweld, etc.). Het probleem bij deze denkpiste is echter dat ze eerder beschrijvend blijft zonder uitspraak te (kunnen) doen over mogelijke causale verbanden tussen de verschillende gedragsproblemen onderling.

Een zesde denkpiste is gebaseerd op recente inzichten vanuit de ontwikkelingspsychologie en de cognitieve neurowetenschappen. Bij de aanvang van adolescentie neemt de gevoeligheid van het subcorticale affectieve systeem, betrokken bij de evaluatie van beloningen, toe onder invloed van hormonen (Spear, 2000; Nelson et al., 2005). Bovendien is het affectieve systeem eerder volgroeid dan het executief functionerend of cognitief controlesysteem (zie sectie 1.3.1.) dat verantwoordelijk is voor de onderdrukking van ongepaste gedachten en handelingen en ervoor zorgt dat het individu eerder op lange-termijn doelen (zoals veiligheid) gericht blijft dan op eventuele korte-termijn voordelen van gevaarlijk gedrag (zoals het ervaren van een kick tijdens het snel rijden of het willen bekomen van erkenning bij leeftijdsgenoten door gevaarlijk te rijden). Het onderling verschillende ontwikkelingstraject uit zich tijdens de adolescentie onder de vorm van **een onevenwicht tussen het (volgroeide) affectieve systeem en het (onvolgroeide) executief functionerend systeem** (Steinberg, 2005; Galvan et al., 2006; Casey et al., 2008; Steinberg, 2008; Crone, 2009b).

Wanneer het affectieve systeem geactiveerd wordt (i.e., in emotioneel geladen situaties, of wanneer een mogelijke beloning in het vooruitzicht wordt gesteld), dan kan dit onevenwicht zich manifesteren onder de vorm van een ongecontroleerde gevoeligheid voor de beloning, of het niet onder controle krijgen van sterke negatieve emoties zoals woede, boosheid, stress, angst of frustratie. Dit gebrek aan controle verhoogt vervolgens de kans op risicovol gedrag. Het type beloning waar jonge adolescenten het meest gevoelig voor blijken te zijn, is de mening en de evaluatie van leeftijdsgenoten. Recent nog toonde een studie aan hoe overtreeders te kennen gaven dat zij instemming verkregen onder hun leeftijdsgenoten om verkeersovertredingen te begaan (Forward, 2009). Bovendien geven ongevalstatistieken overduidelijk weer dat ongevallen met leeftijdsgenoten als passagiers typisch zijn voor jonge adolescenten (Williams, 2003; Rhodes, Brown, & Edison, 2005).

Samengevat kunnen we stellen dat risicogedrag bij jonge onervaren bestuurders enerzijds een vaardigheidsprobleem is en anderzijds een kwestie van onbekommerdheid. Gebrekkige vaardigheden zijn mogelijk te wijten aan het tekort aan rijervaring, de biologische onrijpheid van de frontale hersenregio's of een '*optimistic bias*'. Onbekommerdheid zou dan weer verklaard kunnen worden door een gebrek aan motivatie, onbewust (gewoonte)gedrag, bepaalde persoonlijkheidskenmerken, levensstijl, een dieperliggend gedragsprobleemsyndroom of het onevenwicht tussen het (volrijpe) affectieve systeem en het (onrijpe) executief functionerend systeem. Nu we een beter zicht hebben op de mogelijke verklaringen van risicogedrag bij jonge onervaren bestuurders, stelt zich uiteraard het probleem te weten wat we aan dit probleem kunnen doen. Hier gaan we nu verder op in.

1.5. Risicovol rijgedrag bij jonge onervaren bestuurders: WAT kunnen we doen?

Gedragspsychologen die actief zijn binnen het verkeerskundige domein onderscheiden klassiek een viertal grote pijlers binnen het verkeersveiligheidsbeleid, i.e., wetgeving, handhaving, technologie en vorming (Delhomme et al., 2009).

1.5.1. De vier klassieke beleidspijlers

WETGEVING (i.e., 'legislation'). Wetgeving is volgens Delhomme et al. (2009, p. 83) het meest fundamentele mechanisme om het gedrag van weggebruikers te beïnvloeden. Wetgeving heeft zowel een declaratief of positionerend effect (i.e., het louter bepalen van regels en limieten) als een afschrikkend effect (i.e., het voorschrijven van sancties). Wetgeving is als sturend instrument zowel van toepassing op het probleem van de onkundige als de onbekommerde bestuurder. Door te bepalen over welke vaardigheden een bestuurder minimaal zou moeten beschikken en te verplichten dat elke bestuurder deze voldoende zou moeten beheersen, kan wetgeving aanzien worden als een poging de onkundigheid onder bestuurders zoveel als mogelijk in te dijken. Door juridisch af te bakenen wat men als onaanvaardbaar rijgedrag of als overtreding beschouwt en sancties te voorzien indien dit zich voordoet, is wetgeving dan weer een mogelijke optie om de onbekommerdheid onder bestuurders tegen te gaan.

HANDHAVING (i.e., 'enforcement'). Handhaving wordt traditioneel aanzien als een gedragsveranderende benadering die bedoeld is om een afschrikkend effect te veroorzaken. Bij vaststelling van de overtreding van de verkeerswetgeving riskeert de weggebruiker een sanctie (boete, strafpunten, (tijdelijke) intrekking van rijbewijs, etc.). Handhaving heeft zowel een pro-actieve als een re-actieve component in zich. Vanuit een pro-actief perspectief kan de mogelijke kans op controle en boete voorkomen dat weggebruikers die zich correct gedragen zich toch zouden laten verleiden tot gevaarlijk gedrag. Vanuit een re-actief perspectief kan het gecontroleerd en beboet worden overtreders ertoe brengen in de verdere toekomst zich veiliger te gedragen en de wegcode te respecteren. Handhaving is duidelijk meer van toepassing op het probleem van de onbekommerde bestuurder.

TECHNOLOGIE (i.e., 'engineering'). Technologie, of het nu gaat om voertuigtechniek of weginfrastructuur, is een derde mogelijke piste ter bevordering van verkeersveiligheid. Technologie kan zowel een preventieve als een ondersteunende functie hebben. Vanuit een preventief oogpunt kunnen bepaalde weginfrastructurele ingrepen (verkeersdrempel, wegversmalling, poortconstructie, etc.) de bestuurder afschrikken en ervan weerhouden bepaalde vormen van gevaarlijk rijgedrag te vertonen (als je bijvoorbeeld té snel over een verkeersdrempel rijdt, dan riskeer je voertuigschade). Vanuit een ondersteunend perspectief kunnen bepaalde voertuigsystemen zoals elektronische stabiliteitscontrole of ABS de bestuurder bijstaan en ondersteunen in het veilig uitvoeren van de rijtaak (al blijft het gevaar voor tegengesteld compensatiegedrag tengevolge van de aangeboden ondersteuning uiteraard mogelijk!). Technologische innovaties kunnen mogelijke oplossingen bieden voor zowel de onkundige als de onbekommerde bestuurder (denk in het geval van de onbekommerde bestuurder bijvoorbeeld aan de systemen die bestuurders eraan moeten herinneren de veiligheidsgordel vast te klikken of de laatste nieuwe GPS-systemen die een waarschuwingssignaal geven als bestuurders té snel rijden). Daar waar oorspronkelijk de technologische piste als de meest dominante benadering ter bevordering van verkeersveiligheid werd aanzien, is men sinds eind jaren '70, begin jaren '80 meer gaan investeren in de vorming en scholing van weggebruikers (Brijs & Brijs, 2008).

VORMING (i.e., 'education'). Vorming is een vierde belangrijke pijler binnen het veiligheidsbevorderend beleid. Vormende initiatieven kunnen van velerlei aard zijn, variërend van massamediale campagnes tot schoolprogramma's en van specifieke promotieactiviteiten tot allerhande rijopleidingen en trainingen (Dragutinovic & Twisk, 2006; Twisk, Vlakveld, & Commandeur, 2007). Vorming en scholing kunnen zowel een afschrikkende als een ondersteunende functie hebben. Initiatieven die gericht zijn op de ernst van de mogelijk negatieve gevolgen van gevaarlijk rijgedrag (denk bijvoorbeeld aan de welbekende angstaanjagende boodschappen), hebben vaak als doelstelling risicogedrag in de doelgroep te voorkomen (of te reduceren) en pogen dit te doen door middel van angst, opgewekt door het expliciet tonen van de eventuele risico's waaraan men zich blootstelt. Ondersteunende initiatieven zijn daarentegen gericht op het aanmoedigen van veilig gedrag (denk bijvoorbeeld aan de BOB-campagnefilmpjes die duidelijk laten zien dat de persoon die als BOB optreedt binnen de groep waardering en appreciatie afdwingt omdat hij/zij bereid is in te staan voor de veiligheid van anderen) of op het aanreiken van de nodige kennis of vaardigheden die nodig zijn om veilig te kunnen rijden (denk

hierbij dan vooral aan allerhande (aanvullende) rijopleidingen). Het spreekt voor zich dat vorming en scholing van toepassing zijn op het probleem van de onkundige evenals dat van de onbekommerde bestuurder.

Volgend op de vraag te weten *wat* men beleidsmatig kan doen om verkeersveiligheid bij jonge onervaren bestuurders te promoten, stelt zich uiteraard het probleem te weten *hoe* uitvoering moet worden gegeven aan de beschikbare beleidsopties. In dit evaluatierapport gaan we specifiek in op het 'On The Road' initiatief. Zoals verder meer in detail zal worden toegelicht, gaat het hierbij om een facultatieve aanvullende rijopleiding. Hiermee zitten we dus meer specifiek onder de *vormende beleidspijler*. We gaan daarom verder in op de vraag te weten hoe vorming in verkeersveiligheid bij jonge onervaren bestuurders best kan worden aangepakt.

1.6. Vorming van jonge onervaren bestuurders: HOE kunnen we dat doen?

Onafhankelijk van de vraag te weten onder welke beleidspijler een bepaalde interventie moet worden gerekend, is het voor elk van de ondernomen initiatieven uiteraard cruciaal te weten welke de behaalde *effectiviteit* is.

In het kader van het onlangs afgelopen Europese project '*Campaign Awareness Raising Strategies in Traffic Safety*' (CAST) waarbij men zich ondermeer de vraag stelde welke factoren de effectiviteit van verkeerseducatie bepalen, kwamen Delhomme et al. (2009) tot de conclusie dat deze sterk afhankelijk is van de mate waarin educatieve interventies *planmatig* zijn uitgewerkt en op reeds *bestaande gegevens en (theoretische) inzichten* zijn gebaseerd. De praktijk leert echter dat een dergelijke onderbouwde en planmatige aanpak vaak ontbreekt.

Eén van de meest populaire en succesvolle leidraden ter beschikking voor de planmatige en op inzichten gebaseerde uitwerking van educatieve interventies, is de zogenoemde *Intervention Mapping Approach* (Bartholomew et al., 2006). Oorspronkelijk ontwikkeld voor klassieke vormen van gezondheidspreventie (i.e., roken, veilig rijden, alcohol en drugsmisbruik, etc.), wordt deze procedure meer en meer toegepast op andere gebieden zoals verkeersveiligheid en duurzame mobiliteit. Wat volgt, is een beknopt overzicht van de belangrijkste stappen die binnen deze leidraad worden onderscheiden.

1.6.1. Intervention Mapping: een planmatige, op inzichten gebaseerde aanpak

De *Intervention Mapping Approach* bestaat uit een 6-stappenplan en functioneert als een praktische leidraad voor een planmatige uitwerking van educatieve interventies. Binnen elke afzonderlijke stap worden steeds een aantal deeltaken onderscheiden (voor een volledig takenoverzicht per stap, zie verder Figuur 9).

Centraal voor iedere stap is de idee dat genomen beslissingen in de mate van het mogelijke dienen gebaseerd te zijn op reeds bestaande gegevens en theoretische inzichten. Indien nodig, of wanneer niet (of onvoldoende) bestaande inzicht voorhanden is, dient men beslissingen te baseren (of te herzien) op basis van eigen uitgevoerde empirische toetsing. Zonder in detail in te gaan op de gehele procedure (voor een uitgebreider inzicht, zie Bartholomew et al., (2006); voor een samenvatting, zie Kok et al., 2004), schetsen we kort de belangrijkste basisstappen:

STAP 1: Probleemanalyse

Uitgangspunten bij stap 1 zijn het samenbrengen van alle partijen die mogelijk betrokken zijn bij (het aanpakken) van het gestelde probleem, evenals een duidelijke afbakening van de doelgroep(en). Verder is het uiteraard essentieel dat men het beoogde probleem *begrijpt*. In dit geval is het dus belangrijk inzicht te verkrijgen met betrekking tot de vraag te weten waarom

jonge onervaren bestuurders zich onveilig gedragen (zie sectie 1.4.). Dergelijke analyse is bedoeld om de juiste oorzakelijke factoren te identificeren. Een vaak gebruikt theoretisch ondersteunend instrument voor de uitvoering van gedragsproblemanalyses is het PRECEDE-PROCEED Model (Green & Kreuter, 2005). Samengevat stelt dit model dat probleemgedrag bepaald wordt door zowel persoonsgebonden als omgevingsgerelateerde factoren. Zogenaemde '*predisposing factors*' zijn factoren die de motivatie om het gewenste gedrag te implementeren bemoeilijken of vergemakkelijken (zoals bijvoorbeeld normen en waarden, kennis, attitude, opinies, perceptie, etc.). '*Reinforcing factors*' zijn factoren die de voortzetting van het huidig vertoonde gedrag aan- of ontmoedigen (zoals groepsdruk, sociale erkenning, beloningen, bestraffing, etc.). '*Enabling factors*' maken het gewenste gedrag eenvoudigweg mogelijk of onmogelijk. Hierbij gaat het dan om de aan- of afwezigheid van bepaalde vaardigheden of middelen evenals mogelijke technologische, infrastructurele of fysische barrières. Eénmaal de verschillende probleemfactoren zijn geïdentificeerd, komt het erop aan de onderlinge samenhang tussen deze factoren en het vertoonde probleemgedrag te achterhalen. Hierbij kunnen allerhande (sociaalpsychologische) gedragsverklarende modellen dan weer van nut zijn. Op basis van deze uiteindelijke samenhang kan men dan overgaan naar stap 2.

STAP 2: Doelstellingenmatrix

Bij stap 2 maakt men eerst de overgang van identificatie van probleemfactoren naar *selectie van factoren die het gewenste gedrag mee bepalen*. Bij deze selectie staan drie beslissingscriteria centraal: (1) de *relevantie* van de gekozen factor (i.e., de mate waarin deze van toepassing is voor de gekozen doelgroep), (2) de *belangrijkheid* van de gekozen factor (i.e., de mate waarin deze het gewenste gedrag mee bepaalt) en (3) de *beïnvloedbaarheid* van de gekozen factor (i.e., de mate waarin deze effectief manipuleerbaar en veranderbaar is). Veronderstel dat het veiliger oversteken van complexe kruispunten het gewenste gedrag is. In het geval van jonge onervaren bestuurders zouden bijvoorbeeld visuele vaardigheden evenals reactievermogen twee relevante, belangrijke en veranderbare factoren zijn die het veiliger oversteken van complexe kruispunten als uiteindelijk gewenst doelgedrag mee mogelijk maken. Eénmaal deze selectie is uitgevoerd, gaat men over tot de *formulering van doelstellingen*. Doelstellingen geven enerzijds aan wat de doelgroep precies moet doen om het gewenste gedrag te vertonen (bijvoorbeeld: om op een veilige manier complexe kruispunten over te steken moeten jonge onervaren bestuurders mogelijk gevaar in een bepaalde verkeerssituatie kunnen detecteren). Dit zijn de zogenaamde gedragsdoelen of '*performance objectives*'. Anderzijds maken doelstellingen duidelijk wat leden van de doelgroep precies moeten leren om datgene wat ze zouden moeten kunnen te beheersen (bijvoorbeeld: om gevaar te kunnen detecteren in bepaalde verkeerssituaties moeten jonge onervaren bestuurders leren (1) welke de zones zijn waar men gevaar kan verwachten, (2) snel verschillende oog- en kijkbewegingen uit te voeren, (3) de aandacht te verdelen over verschillende zones in het wegbeeld en (4) snel op een gepaste manier te reageren op gevaar, door bijvoorbeeld vlot te kunnen terugschakelen of een noodstop te maken). Dit zijn de zogenaamde veranderdoelen of '*change objectives*', die het directe aangrijpingspunt van de te ontwikkelen interventie vormen. Als alle veranderdoelen zijn afgebakend, gaat men over tot bepaling van gepaste methoden en strategieën om de geformuleerde doelstellingen zo accuraat mogelijk te bereiken.

STAP 3: Methoden & strategieën.

Bij deze stap wordt de overgang gemaakt van het *begrijpen* van (probleem)gedrag naar het *beïnvloeden* van (probleem)gedrag. Ook al is beïnvloeding voor een groot deel afhankelijk van een degelijk begrip, inzicht op zichzelf is onvoldoende om te garanderen dat een interventie ook effectief doeltreffend zal zijn. Gedragsbeïnvloeding vereist met andere woorden een aanvullend soort expertise. De term '*methode*' staat voor het geheel van theoretische gedragsveranderende processen (zoals bijvoorbeeld '*modeling*'). De term '*strategie*' verwijst naar de praktische invulling die men geeft aan een bepaalde methode. Een TV-spotje waarin een rolmodel het gewenste gedrag vertoont, is bijvoorbeeld een strategische invulling die men kan geven aan de methode *role modeling*. Bij de selectie van methoden en strategieën is het van belang de kritische

gebruiksparameters nauwkeurig te kennen en op een juiste manier in te vullen. Indien men deze gebruiksvoorwaarden negeert, riskeert men geen of tegengestelde interventie-effecten te bekomen. Ter illustratie stelt het *Extended Parallel Process Model* van Witte (1992, 1994, 1998) bijvoorbeeld dat de effectiviteit van 'fear appeals' onderhevig is aan bepaalde voorwaarden. Zo moeten dergelijke risicoboodschappen enerzijds voldoende besef van het risico dat men loopt oproepen, maar tegelijkertijd ook voldoende vertrouwen opwekken in de eigen mogelijkheden om de gewenste gedragsverandering door te voeren. Onvoldoende besef van het risico bereikt men indien enkel de ernst en niet de vatbaarheid voor het getoonde gevaar wordt gecommuniceerd. Een overdreven dosis angst (met een defensieve of ontkenkende reactie eerder dan een gewenste gedragsaanpassing tot gevolg) riskeert men dan weer indien men enkel het accent legt op de risico's, zonder het nodige vertrouwen in de gewenste gedragsverandering op te wekken (zie voor een kritische evaluatie van het gebruik van 'fear appeals', Ruiter, Abraham, & Kok 2001a; Ruiter & Kok 2005, 2006). Het is dus van kapitaal belang dat men op de hoogte is van dergelijke gebruiksparameters en dat men weet hoe ermee om te gaan alvorens het nodige programmamateriaal uit te werken.

STAP 4: Programmaontwikkeling

Eenmaal de geselecteerde methoden en strategieën zijn bepaald, start de concrete uitwerking van het nodige programmamateriaal. Dit laatste varieert uiteraard in functie van het soort interventie. Bij een multimedia campagne gaat het over radio- en/of TV-spotjes, terwijl het bij rijopleidingen gaat over cursusmateriaal, soorten praktijkoefeningen, etc. Wetenschappelijk experimenteel onderzoek toont het overduidelijke belang aan van voorafgaande experimentele toetsing van programmamateriaal (Whittingham et al., 2008). Eventuele bijsturing van het ontwikkelde materiaal op basis van effectmetingen alvorens definitief te worden geïmplementeerd, doet de kans op een verhoogde effectiviteit stijgen.

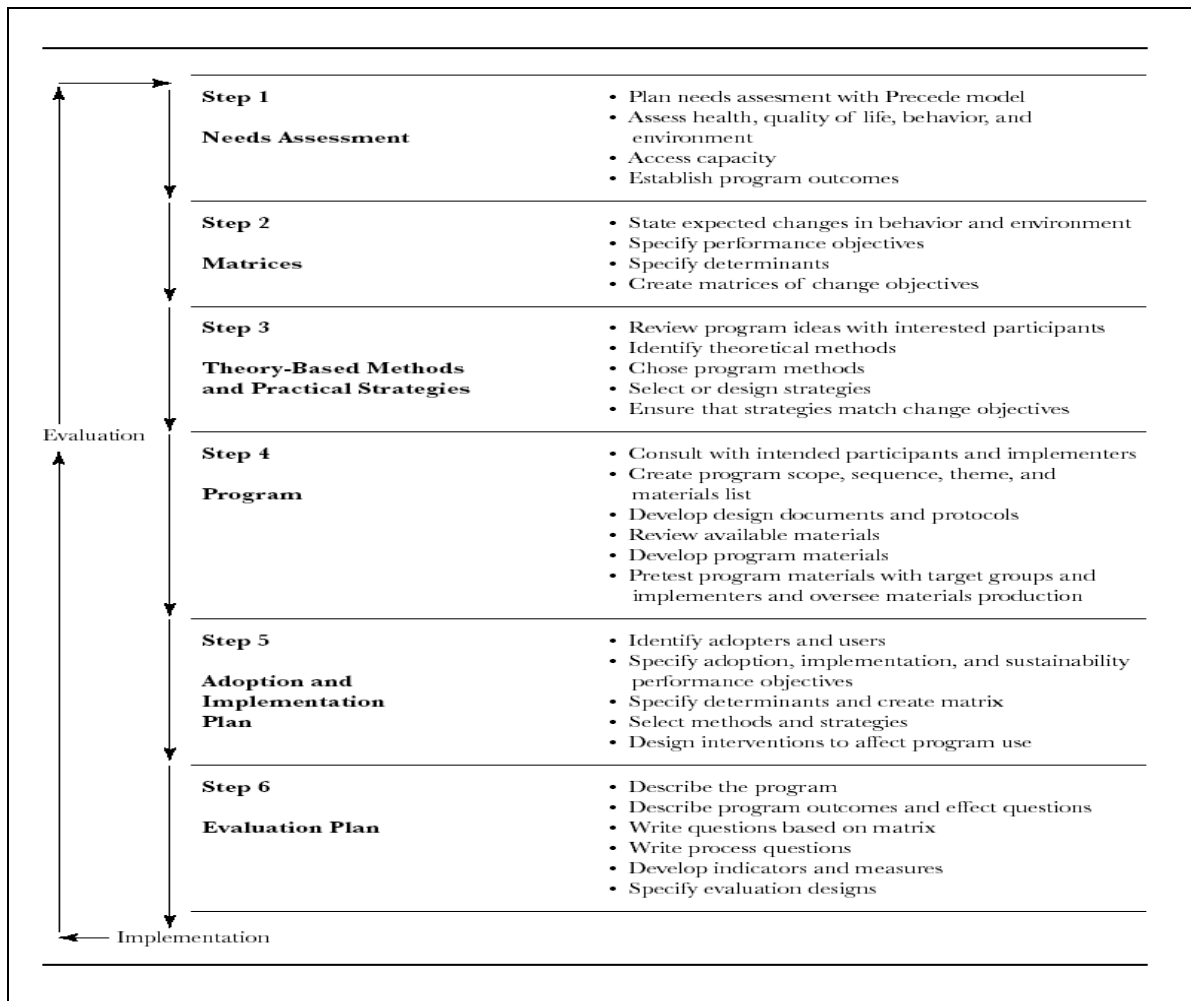
STAP 5: Implementatie

Alvorens het programma te implementeren, dient ter voorbereiding een implementatieplan te worden uitgewerkt. Hiervoor dient men uiteraard de verschillende partijen die bij de uitvoering van het programma betrokken zijn (i.e., ontwikkelaars, uitvoerders en gebruikers), samen te brengen. Voor iedere partij moet duidelijk worden afgebakend welke rol zij te spelen heeft. Bovendien moeten de verschillende stappen binnen het implementatieproces worden bepaald en gepland.

STAP 6: Evaluatie

Als laatste stap in het proces hebben we dan de anticipatie op de evaluatie van het programma. Hier moet immers van te voren nauwkeurig over worden nagedacht en een evaluatieplan dient te worden opgesteld. De doelenmatrix van stap 2 en het implementatieplan van stap 4 vormen de basis voor respectievelijk de effectevaluatie en procesevaluatie.

Figuur 9: Intervention Mapping Approach



Bron: Bartholomew et al., (2006)

Aangezien 'On The Road' gekenmerkt kan worden als een aanvullende rijopleiding, zullen we binnen de verkeerseducatieve beleidspeiler meer specifiek ingaan op de component 'rijopleiding'.

2. Rijopleiding

2.1. De term 'rijopleiding': wat verstaan we daaronder?

Het definiëren van de term 'rijopleiding' is niet vanzelfsprekend. Vaak is men geneigd het concept 'rijopleiding' af te bakenen tot het aspect 'training'. Bij vele rijopleidingen beperkt men zich in de uitwerking echter niet tot het trainen van rijvaardigheden maar besteedt men volwaardige aandacht aan de bredere 'vorming' van bestuurders. Hieronder citeren we een passage uit een overzichtsrapport van Senserrick & Haworth (2005, p. 5: vetdruk toegevoegd) waaruit duidelijk blijkt hoe men de verschillende concepten 'vorming', 'opleiding' en 'training' best begrijpt:

"Often the terms 'driver training' and 'driver education' are used interchangeably to describe the same programs or activities. While there is conceivably some overlap between the two terms, each can be shown to represent distinguishable concepts. Researchers such as Horneman (1993), Siegrist (1999) and Christie (2001) **have defined driver training as referring to a specific instructional program or set of procedures that relates to car control or car 'craft'**. Clear examples are vehicle-handling skills programs that teach the driver to control a vehicle in traffic. Such programs focus on developing a specific set of skills. **In contrast, driver education refers to the more contemplative and value-based instruction of knowledge and attitudes relating to safe driving behaviour.** It generally covers a broader range of topics than training and is carried out over a longer period. Driver training, therefore, can be viewed as a specific component of the broader field of driver education. In some cases, it may seem difficult to distinguish the two. **Education programs may include an in-car component and training programs do not necessarily take place in isolation from driver education.** For example, many advanced car control programs include classroom-based theory sessions."

Rijopleidingen waarbij men dus louter vaardigheden inoefent, dient men te beschouwen als 'trainingsprogramma's'. Opleidingen dienen hiertoe echter niet beperkt te zijn en kunnen een bredere invalshoek hanteren met naast de component 'training' ook een bredere 'vormende' component. Zoals verder in dit verslag meer in detail duidelijk zal worden, is het **de bredere invulling van het concept 'rijopleiding' (i.e., training + vorming) die van toepassing is op het programma 'On The Road'**.

Nu het concept rijopleiding inhoudelijk verder is afgebakend, stellen we ons de vraag te weten of en hoe men verschillende geïsoleerde initiatieven die onder deze noemer vallen meer nauwkeurig onderscheidt van elkaar.

2.2. Rijopleidingen: een typologische benadering

Traditioneel worden rijopleidingen binnen de vakliteratuur gecategoriseerd op basis van twee dimensies, i.e., (1) de inhoudelijke invalshoek die aan bod komt tijdens het programma en (2) de situering van de opleiding binnen de totale leercurve die de bestuurder doorloopt.

2.2.1. De inhoudelijke dimensie

Wat de inhoudelijke invalshoek betreft, worden drie soorten opleidingen onderscheiden van elkaar, i.e., (1) vaardigheidstraining, (2) inzichtstraining en (3) cognitief-perceptuele training (e.g., Fitzgerald & Harrison, 1999; Senserrick & Swinburne, 2001; Senserrick & Haworth, 2005). Voor een korte omschrijving van deze drie benaderingen citeren we opnieuw uit het verslag van Senserrick & Haworth (2005, p. 5-7: vetdruk toegevoegd):

VAARDIGHEIDSTRAINING

The traditional approach to training young drivers has a **focus on vehicle-handling and control skills, with most instruction taking place in-vehicle**. At the beginning of the learning period, this can include steering and manoeuvring in low-speed conditions (e.g. parallel parking) and in higher-speed conditions (e.g. lane changes in heavy traffic and the overtaking of slower vehicles). This type of skills training is undertaken with the aim of passing a practical test for a driving licence and usually includes some teaching of road and traffic laws. As a novice, the focus is more on skills to control a vehicle in emergency situations. This can include controlled braking and emergency steering exercises to allow for sudden obstructions or to adjust to different road surfaces (such as wet or gravel surfaces). Therefore, **traditional driver training tends to concentrate on physical vehicle-related skills and lower-order cognitive skills, without attending to other higher-order skills** (Herregods, Nowé, Bekiaris, Baten & Knoll, 2001). Motivational orientations behind driving are generally overlooked, making it less likely that optimal safe driving practices will be adopted regardless of the level of congruity between driving skills and task demands of the young driver (Peräaho, Keskinen, & Hatakka, 2003).

INZICHTSTRAINING

The central objective of the insight training approach is to address poor, driving-related attitudes and motivational orientations associated with greater risk-taking behaviour, including overconfidence, overestimation of skills and underestimation of risk. Therefore, the focus is on development of higher-order skills required for safe driving rather than on physical skills relating to vehicle control. The term follows from the *Swedish Insight Program* lead by Gregersen (1996a, 1996b). Training from an insight approach involves raising awareness or improving insight into factors that contribute to road trauma. From this perspective, it can be argued that it is not the amount or level of skill a driver possesses that is important, but rather when and to what extent that skill is implemented to achieve and maintain safe driving (Dols, Pardo, Falkmer, Uneken & Verwey, 2001; Peräaho et al, 2003). An often encountered difficulty when attempting to train higher-order skills is the ability to control the parallel or mirrored increase in overconfidence and overestimation of skills (Gregersen, 1996b). This can result due to incongruence between goals of the trainers and goals of the trainees (Katila, Keskinen, Hatakka, & Laapotti, 2004). For example, while the trainer's goals may be the ability to perceive hazards and respond appropriately in an emergency situation, the trainee's goals may be the mastery of technical vehicle-handling skills, leading to the assumption of greater ability and, therefore, greater confidence. Katila et al (2004) emphasise, however, that this does not have to be the case and is least likely when training is focussed on avoidance or anticipation of potential crash situations. To achieve this, Kuiken and Twisk (2001) stress the need for drivers to calibrate the myriad of task demands required by the fluidity of road situations and environments (higher cognitive processes) and driving skills (lower cognitive processes).

COGNITIEF-PERCEPTUELE TRAINING

[...] a range of higher-order cognitive-perceptual skills have been identified as important for safe driving, including **information processing, hazard perception situational awareness, attentional control, time sharing and self-calibration**. The most widely researched of these skills in relation to driving training, and perhaps the most promising, is **hazard perception** (Elander, West & French, 1993). Hazard perception is the ability to perceive and identify specific hazards in the driving environment (McKenna & Crick, 1994). It is a complex task that involves scanning the road environment, evaluating other drivers' location in the traffic environment, and predicting objects and other drivers' behaviour (Ferguson, 2003). Hazard perception is estimated to potentially take decades to develop to an optimal level (Evans, 1991). A large, well controlled study of the relationship between hazard perception ability and crash frequency found that crash rates doubled between the 5th and 95th percentile of hazard perception scores (Quimby, Maycock, Carter, Dixon, & Wall, 1986). Moreover, this relationship between slower detection of hazards and higher crash rates remained when controlling for age and distance travelled (i.e. driving exposure).

Reaction time to detect hazards has been found to vary with experience, such that experienced drivers are found to be faster at detecting hazards than inexperienced drivers (McKenna & Crick, 1994). An early investigation of the visual search patterns of novice and experienced drivers found that while both groups similarly identified near hazards, novices did not search as far into the distance as experienced drivers and therefore were considerably poorer at detecting distant hazards (Mourant & Rockwell, 1972). A study by Whelan, Groeger, Senserrick and Triggs (2002) supplemented these findings, showing novice drivers also tended to focus their attention on near hazards, in particular those in adjoining lanes. Subsequently, they were significantly poorer than experienced drivers at detecting hazards in the driver's lane.

Studies such as these provide rich support for the notion that novices scan the driving environment in different ways to experienced drivers. Extrapolating these findings in relation with crash statistics, the research indicates that differences in hazard perception are mediated by driving experience, such that greater experience is associated with more effective hazard perception skills in terms of crash avoidance. A driver's mental model, then, is expected to change with driving experience (McKenna & Crick, 1994). The cognitive-perceptual skills approach can be also viewed as concerned with the individual's processing of information from a social perspective and the influences and constraints placed on that information processing in relation to driving behaviour (Groeger, 2002). To achieve calibration between task demands and driving skills while avoiding overconfidence and overestimation of skills, this training must also take into account motivational orientations in addition to the aptitude of the driver (Hatakka, Keskinen, Gregersen, Glad, & Hernetkoski, 2002; Peräaho et al, 2003).

2.2.2. De leercurve dimensie

Naast de inhoudelijke invalshoek, verschillen rijopleidingen ook inzake het moment waarop opleidingen worden aangeboden, binnen het verloop van de totale leercurve die bestuurders traditioneel doorlopen (e.g., Haworth, Kowadlo, & Tingvall, 2000; Senserrick & Haworth, 2005). Meer in het bijzonder maakt men onderscheid tussen:

PRE-LICENSE DRIVING PROGRAMS

Dit zijn programma's die aan het behalen van het officiële rijbewijs voorafgaan en die voornamelijk bedoeld zijn om het minimale vereiste basisoniveau in termen van rijgeschiktheid te behalen. Het zijn verplichte programma's waarbij de deelnemer effectief wordt getest en geslaagd moet worden bevonden alvorens het programma te kunnen beëindigen.

POST-LICENSE DRIVING PROGRAMS

Dit zijn programma's die volgen op het behalen van het officiële rijbewijs. Ze zijn (vaak) vrijblijvend en verschillen onderling sterk in functie van de specifieke doelgroep waarop ze zijn gericht. Men onderscheidt meer in het bijzonder de volgende varianten:

1. **REMEDIAL PROGRAMS** die hoofdzakelijk zijn gericht op bestuurders met een abnormaal hoge ongevallenbetrokkenheid of recidivisten die zich kenmerken door een meervoudige veroordeling voor bepaalde overtredingen zoals overdreven snelheid of rijden onder invloed van alcohol of drugs,
2. **NOVICE DRIVER PROGRAMS** die zich vooral richten op bestuurders die recentelijk hun rijbewijs hebben behaald
3. **MATURE DRIVER PROGRAMS** waarbij men zich richt tot bestuurders die reeds over een uitgebreide rijervaring beschikken en (4) **65+ DRIVER REFRESHER PROGRAMS** die zich richten tot oudere bestuurders. Uiteraard geldt ook voor deze opleidingen dat de praktische (i.e., methodische en strategische) invulling evenals de inhoud van deze programma's onderling enorm verschillen. Interessant hierbij is wel dat onderzoek lijkt aan te tonen dat de mate waarin de invulling afgestemd is op het profiel van de doelgroep (i.e., zogenoemde principe van *gedifferentieerd opleiden*) in hoge mate bepalend is voor de behaalde effectiviteit (Backer-Grondahl & Ulleberg, 2007).

In wat volgt, gaan we dieper in op de vraag te weten welke inhoudelijke aspecten minimaal onderdeel zouden moeten uitmaken van het algemene opleidingstraject dat door bestuurders zou moeten worden doorlopen alvorens beoordeeld te kunnen worden als veilige bestuurders. Bepalend hierbij is de zogenoemde *Goals for Driving Education (GDE)-matrix*.

2.3. De Goals for Driving Education-matrix

Eind jaren '90 lanceerde de Europese Commissie het GADGET-project (Guarding Automobile Drivers through Guidance Education and Technology) met als einddoel een toename van de verkeersveiligheid via bestuurder-georiënteerde gedragsveranderende strategieën. Een van de belangrijkste resultaten van het project is de GDE-matrix (zie Figuur 10 voor een overzicht) waarin alle elementen zijn opgelijst waaraan een bestuurder moet voldoen om veilig te rijden (Directorate-General for Energy and Transport, 2009).

De GDE-matrix bestaat uit twee dimensies, i.e., (horizontaal-vier niveaus) de vaardigheden die vereist zijn om veilig te kunnen rijden, hiërarchisch geordend volgens het eerder genoemde model van Hatakka et al. (2002) en (verticaal-drie niveaus) datgene waarover de bestuurder moet beschikken om de vaardigheden op de vier verschillende niveaus succesvol te kunnen implementeren. Deze kunnen omschreven worden als volgt:

1. Om veilig te rijden, moet men eerst over **kennis en vaardigheden** (i.e., '*knowledge and skills*') beschikken. Op de lagere niveaus moet de bestuurder weten hoe zijn voertuig te besturen en welke verkeersregels van toepassing zijn en wat ze betekenen. De kennis over hoe verplaatsingsstrips gepland moeten worden en hoe persoonlijke karakteristieken het gedrag en de verkeersveiligheid beïnvloeden, behoren tot de hogere niveaus.
2. Verder moet men beschikken over voldoende **controle over risicoverhogende factoren in het verkeer** (i.e., '*risk increasing factors*'). Op de lagere niveaus gaat het om het onvoldoende geautomatiseerd zijn van handelingen en vaardigheden of een onvoldoende kennis van de verkeersregels. Hoger in de kolom van de GDE-matrix gaat het om risico's die gepaard gaan met rijden in het donker, op gladde wegen, tegen een overdreven snelheid, bij mentale overbelasting, etc. Het gaat ook om gevaarlijke motieven en risicoverhogende aspecten van de levensstijl en de persoonlijkheid.
3. Ten slotte dient men te beschikken over **een accurate zelfevaluatie**, i.e., het goed kunnen inschatten van eigen mogelijkheden, vaardigheden en karakteristieken (i.e., '*self-evaluation*'). Een bestuurder moet zijn eigen vaardigheden en randvoorwaarden goed kennen omdat hij op basis daarvan beslissingen neemt op de vier niveaus in de GDE-matrix en zijn veiligheidsmarges instelt (Gregersen, Falkmer, Dols, & Pardo, 1999; European Road Safety Observatory, 2006; Directorate-General for Energy and Transport, 2009).

Figuur 10: GDE-matrix

		Essential elements of driver training		
		Knowledge and skills	Risk-increasing factors	Self-evaluation
Hierarchical levels of driver behaviour	IV. Personal characteristics, ambitions and competencies (General level)	Knowledge and control of general ambitions in life, values and norms and personal tendencies which effect driving behaviour <ul style="list-style-type: none"> • lifestyle • peer group norms • motives in life • self-control and other characteristics • personal values and norms • etc. 	Risky tendencies <ul style="list-style-type: none"> • acceptance of risk • self-value through driving • sensation-seeking • adapting to social pressure • use of alcohol and drugs • attitude towards society • etc. 	Self-awareness regarding.: <ul style="list-style-type: none"> • impulse control • risky tendencies • personal unsafe motives • personal risky characteristics • etc.
	III. Trip-related context and considerations (Strategic level)	Knowledge and skills regarding: <ul style="list-style-type: none"> • choice of route • estimated driving time • effects of social pressure from passengers • estimating urgency of the trip • etc. 	Risks relating to: <ul style="list-style-type: none"> • physiological condition of driver • road environment (urban/rural) • social context and company in vehicle • other motives (e.g. competition in traffic) • etc. 	Self-awareness regarding.: <ul style="list-style-type: none"> • personal skills with regard to planning • typically risky motives when driving • etc.
	II. Mastery of traffic situations (Tactical level)	Knowledge and skills regarding: <ul style="list-style-type: none"> • traffic rules • observation and use of signals • anticipation • speed adaptation • communication • safety margins • etc. 	Risks caused by: <ul style="list-style-type: none"> • poor decision-making • risky driving style (e.g. aggressive) • excessive speed • vulnerable road users • breaking traffic rules / unpredictable behaviour • information overload • difficult (road) conditions (e.g. darkness, bad weather) • insufficient automatisisation of basic skills • etc. 	Self-awareness regarding: <ul style="list-style-type: none"> • strengths and weaknesses regarding driving skills in traffic • personal driving style • personal safety margins • strengths and weaknesses in dangerous situations • realistic assessment of own skill • etc.
	I. Basic vehicle control (Operational level)	Knowledge and skills regarding: <ul style="list-style-type: none"> • control of direction and position of car • surface grip, tyre pressure • dimensions of the vehicle • technical aspects of vehicle 	Risks related to: <ul style="list-style-type: none"> • insufficient automatisisation of basic skills • difficult (road) conditions (e.g. darkness, bad weather) • improper use of seatbelt, headrest, sitting position • etc. 	Self-awareness concerning <ul style="list-style-type: none"> • strengths and weaknesses of basic vehicle control • strengths and weaknesses manoeuvring in dangerous situations • realistic assessment of own skill • etc.

Bron: Directorate-General for Energy and Transport (2009)

Afhankelijk van zowel het verloop van de leercurve als de doelgroep verschilt de inhoudelijke invulling van rijopleidingen. Zo zijn bijvoorbeeld de 65+ driver refresher programma's vaak gefocust op het heropfrissen van kennis en vaardigheden op het operationele en tactische niveau (e.g., Bédard et al., 2008), terwijl de novice driver programma's naast training van cognitief-perceptuele vaardigheden dan weer vaker aandacht schenken aan controlevaardigheden en zelfevaluatieve technieken met betrekking tot het strategische en het algemene niveau (e.g., Nolén, et al., 2002; Twisk, Vlakveld, & Commandeur, 2006; Molina et al., 2007). Rest ons uiteraard nog de vraag te weten wat er binnen de vakliteratuur geweten is omtrent de effectiviteit van rijopleidingen.

2.4. Effectiviteit

Over één zaak zijn alle betrokken deskundigen het eens: het isoleren van netto rijopleidingseffecten op het gedrag van bestuurders is per definitie een haast onmogelijke

aangelegenheid. Gedrag is een enorm complex fenomeen dat onder invloed staat van talloze factoren waarvan er vele (haast) niet of uiterst moeilijk volledig te controleren zijn.

Bovendien is het zo dat de omvang van gerapporteerde effecten noodzakelijk varieert van studie tot studie, omdat elk studieopzet zijn specifieke invalshoek heeft op vlak van gehanteerd design, type opleiding ter evaluatie, gekozen effectvariabelen, selectiebias, etc., wat onderlinge vergelijking of overkoepelende conclusies uiterst bemoeilijkt (e.g., Willems & Cuyvers, 2005; Dragutinovic & Twisk, 2006). Tot slot is het aantal ongelukken in een studiebeperiode vaak te laag om een effect van de interventie op een reductie van het ongevalrisico überhaupt te kunnen vaststellen.

Dit vertaalt zich ook in de slotconclusies van enkele grootschalige evaluatiestudies, waarbij de focus lag op de evaluatie van zogenaamde *'2nd phase post-license novice driver training programmes'*. Zo kwam het EU-ADVANCED project (Sanders 2003, p. 36) tot het besluit dat het dusver niet mogelijk was te bewijzen dat dergelijke cursussen een direct effect hebben op de reductie van het ongevalrisico bij de deelnemers. De opvolger, i.e., het EU-NovEV-project (Sanders & Keskinen, 2004, p. 7) kwam dan weer tot de volgende conclusies: "2nd phase programmes can positively influence the behaviour of young drivers. They can also have a negative effect if implemented incorrectly. Programmes on paper can be implemented differently in practice. Proper training-of trainers and ongoing quality control is vital, particularly as far as track modules are concerned." Een meta-analyse, toegespitst op de effecten van *'post-license driver education programmes'* kwam op basis van 21 *'randomized controlled trials'* voor een totaal van meer dan 300.000 rijbewijsbezittende deelnemers van alle leeftijden, tot de conclusie dat er geen bewijs kan gevonden worden voor het feit dat dergelijke programma's een effectieve maatregel zijn om het aantal gewonden of ongevallen te voorkomen (Ker et al., 2005, p. 311).

Het minste wat men kan besluiten voor aanvullende rijopleidingen is dus dat men verre van unaniem is over de omvang van het effect uitgaande van dergelijke initiatieven, maar, dat men bij de interpretatie van deze bevindingen uiterst kritisch moet zijn omdat effectstudies op zich onvermijdelijk hun beperkingen hebben en onderling sterk verschillen. Dit betekent uiteraard echter niet dat evaluatiestudies daarmee overbodig zijn, integendeel zelfs. Een belangrijke implicatie is wel dat men op het juiste niveau van analyse effecten moet proberen vast te stellen. In gedragsinterventies is dit niveau het risicovolle en/of gewenste gedrag en in het bijzonder de factoren die dit gedrag aansturen (in termen van *Intervention Mapping*: de veranderdoelen vormen het analyse-niveau). Op het belang en de aanpak van effectevaluatie gaan we nu dieper in.

3. Evalueren

3.1. Onderliggende motivatie: meten is weten

Naar aanleiding van het EU-CAST-project motiveren Delhomme et al. (2009, p. 23: vetdruk toegevoegd) het belang van effectevaluatie voor verkeerseducatieve (multimedia) campagnes als volgt:

“Governments and authorities at different levels invest a great deal of money and effort in changing the behaviour of road users. Road safety communication campaigns are one of the most important means of persuading road users to adopt safe behaviours. Together with enforcement and road engineering, they constitute a crucial resource. However, how much do we really know about such campaigns, beyond specific national characteristics? **Do we really know if the many current efforts are successful? In our minds, the answer is no. Without rigorous evaluation and reporting, it is very difficult to know whether a campaign is successful or not. Evaluations also tell us whether the investment was worthwhile, a fact which in turn may affect future funding. Our stance in this manual is an optimistic one, for we believe that future road safety communication campaigns can benefit from lessons learned from previous research.**”

Deze passage illustreert duidelijk welke de belangrijkste onderliggende motivatie is voor de uitvoering van effectstudies, namelijk, **meten is weten**. Bartholomew et al. (2006, p. 475) stemmen hiermee in: “Perhaps the most exciting reason to perform program evaluation is to generate knowledge. Knowledge about effective programs, good implementation, and useful evaluation methods enriches the field of health education and promotion.” Vaak weten we inderdaad niet *of* ondernomen initiatieven hun doelstellingen behalen. Wat erger is, het blijft meestal ook onduidelijk *waarom* bepaalde interventies wel effect hebben en anderen dan weer niet. Zonder het nodige bijkomende onderzoek kan men dus onmogelijk leren en bijsturen indien nodig. Het verruimen van inzicht is steeds opnieuw het uitgangspunt bij evaluatiestudies met als uiteindelijke doelstelling het verder optimaliseren van lopende en/of toekomstige initiatieven. Dragutinovic & Twisk (2006, p. 13) stellen het als volgt: “Professional educators must evaluate their work in order to obtain directions for improving it and to document its effectiveness (Stufflebeam, 1987).” Volgens Delhomme et al. (2009) is het belangrijk op te merken dat een goed leer- en verbeteringsproces steeds gebaseerd is op de identificatie van zowel datgene wat werkt als datgene wat niet (of minder goed) werkt. Evaluatiestudies moeten dus steeds beide perspectieven aan bod kunnen laten komen. Essentieel is dat eventuele tekortkomingen daarbij constructief worden opgenomen. Met betrekking tot dit laatste, zijn Delhomme en collega’s duidelijk: “It is equally important to find out what elements *did not work*, since this information will permit campaigners to avoid similar mistakes in future campaigns.” (Delhomme et al., p. 289). In wat volgt, gaan we dieper in op de verschillende invullingen van het concept evaluatie.

3.2. Verschillende benaderingen

Boulanger et al. (2009, p. 4) onderscheiden drie specifieke manieren waarop invulling kan worden gegeven aan programma-evaluatie, i.e., (1) *formative evaluation*, (2) *summative evaluation* en (3) *economic evaluation*. Ze definiëren deze invullingen als volgt:

FORMATIVE EVALUATION

“This type of evaluation is designed to collect data while a campaign is being developed or when an existing campaign is modified, with the intention to improve it. It is used to evaluate the

opportunities and barriers of a campaign before it really starts in order to minimise costly mistakes.”

SUMMATIVE EVALUATION

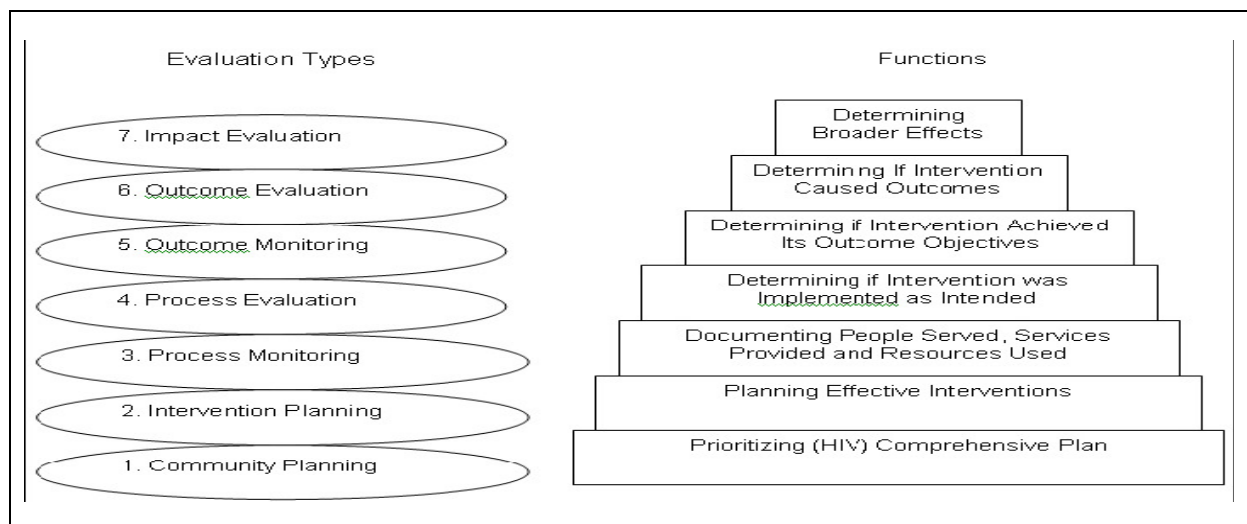
“This type of evaluation measures the effectiveness of an intervention on the target population, and determines whether an implemented initiative has had the intended effect and reached the pre-set objectives.”

ECONOMIC EVALUATION:

“Economic evaluation critically reviews the costs and the benefits of a road safety campaign and concludes if the costs for campaign design and implementation are justified either in terms of monetary or other savings (e.g. saved lives).”

Dragutinovic & Twisk (2006, p. 15) verwijzen echter naar een nog meer gedetailleerde evaluatietypologie, i.e., de zogenaamde *Evaluation Pyramid* van Davis et al. (2000), oorspronkelijk uitgewerkt voor HIV-interventies, maar ook toepasbaar op verkeersveiligheid (zie Figuur 11).

Figuur 11: The Evaluation Pyramid



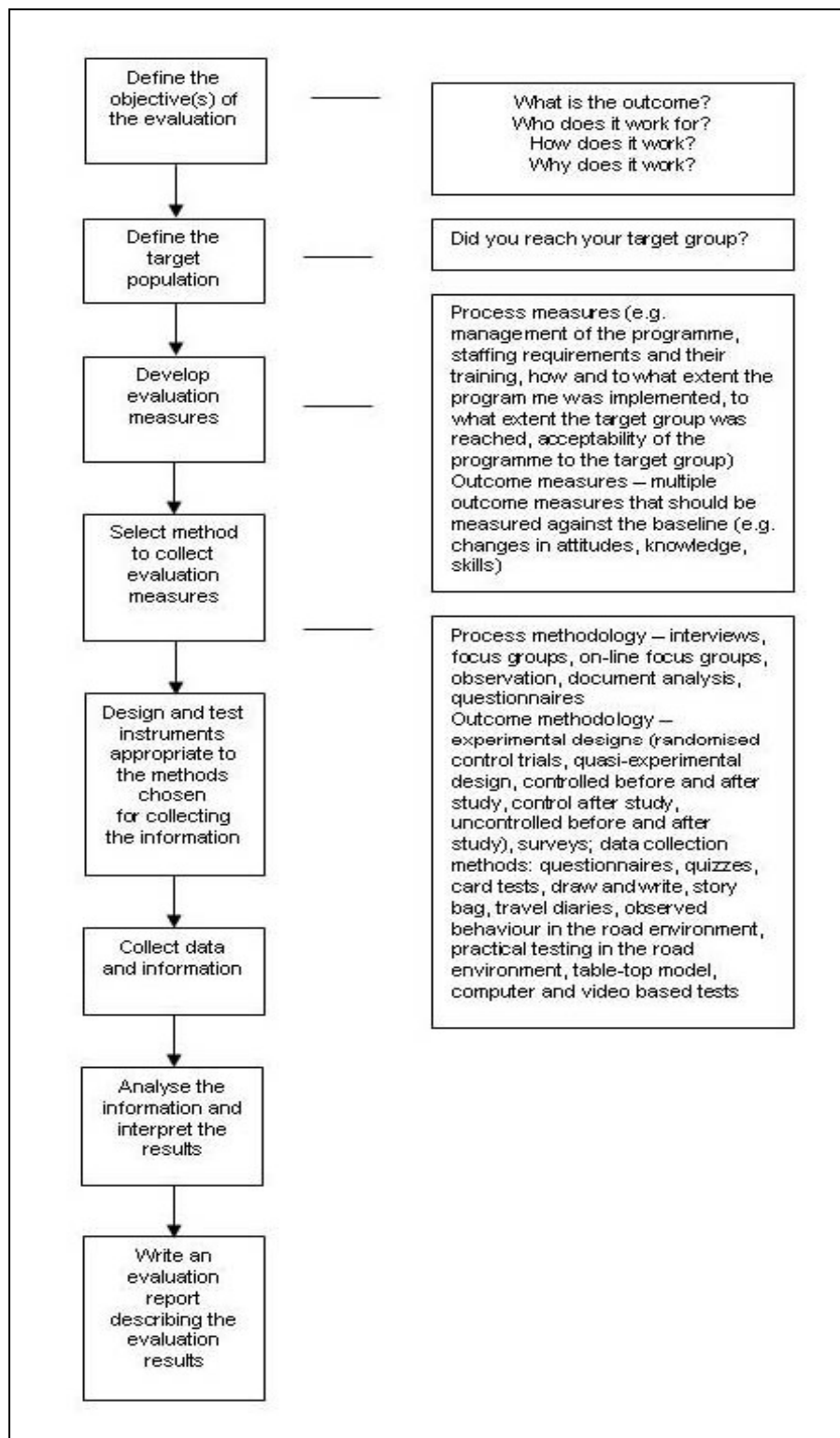
Bron: Davis et al. (2000) zoals in Dragutinovic & Twisk (2006)

Deze typologie maakt onderscheid tussen zeven verschillende vormen van evaluatie, waarbij varianten 1 en 2 ingaan op planning, varianten 3 en 4 op het implementatieproces en varianten 5, 6 en 7 eerder gericht zijn op verschillende uitkomstmaten, met als meest uitgevoerde variant de *outcome evaluation* waarbij men nagaat of de vooropgestelde doelstellingen door de interventie zijn bereikt.

3.3. Outcome evaluation: algemeen opzet

De evaluatiestudie die in dit rapport wordt beschreven, kan gekenmerkt worden als een *outcome evaluation* en is opgebouwd volgens het stappenmodel van Sentinella (2004). Dit stappenmodel wordt schematisch weergegeven aan de hand van Figuur 12.

Figuur 12: Outcome evaluation: stappenplan van Sentinella (2004)



Bron: Sentinella (2000) zoals in Dragutinovic & Twisk (2006)

Dit stappenmodel dient als uitgangspunt voor de opbouw van het verdere verloop van dit rapport. Voor elk van de verschillende stappen in dit model zal meer in detail worden toegelicht wat deze precies inhouden en hoe ze concreet zijn uitgevoerd.

4. ON THE ROAD: de evaluatiestudie

4.1. STAP 1: Doelstelling van de evaluatiestudie

In eerste instantie is in gezamenlijk overleg met de opdrachtgever de hoofddoelstelling van de evaluatiestudie bepaald, i.e., **het empirisch nagaan van het effect van het opleidingsprogramma On The Road op de door het opleidingsprogramma vooropgestelde doelstellingen, met een duidelijk accent op de component verkeersveiligheid.** Een belangrijke aanvulling op deze algemene doelstelling, was de vraag een studieopzet te creëren dat zou toestaan om het effect van het opleidingsprogramma te testen op zowel **korte termijn** (i.e., onmiddellijk na de opleiding gevolgd te hebben) als **lange termijn** (i.e., twee maanden na de opleiding gevolgd te hebben).

Aan de hand van enkele **uitdiepende oriëntatiegesprekken** (11 april 2008: overleg met de opdrachtgever; 23 april 2008: overleg met VSV; 8 september 2008: overleg met VSV en VAB) hebben we deze doelstelling evenals de meer nauwkeurige invulling van de evaluatiestudie verder in kaart gebracht. Meer in het bijzonder lieten deze gesprekken ondermeer toe te achterhalen welke de concrete **verwachtingen** waren die de verschillende betrokken partijen erop nahielden bij de opleiding. Beoogt de opleiding volgens hen een wijziging van attitudes of gedragsintenties? Is ze bedoeld om concreet gedrag te beïnvloeden? Heeft ze als doelstelling de perceptie, detectie of inschatting van risico's bij jongeren te beïnvloeden? Ligt het accent misschien eerder op het vergroten van het bewustzijn omtrent (on)veiligheid op de weg?

Daarnaast wilden we ook hun visie en inschattingen omtrent **bepalende factoren van risicovol gedrag op de weg bij jongeren** bevragen om zo eventueel belangrijke variabelen op het spoor te komen.

Ten slotte werd ook stilgestaan bij de **verwachte implicaties** verbonden aan dit onderzoek. Wat hopen opleiders en organiserende instanties te doen met de uitkomst van deze studie? Willen zij enkel een maatstaf ter evaluatie van het effect van de opleiding of wensen zij ook inzicht te verkrijgen omtrent andere aspecten (zoja, welke zijn dat dan)?

Een belangrijke stap volgend op deze verkennende gesprekken, was **een grondige inhoudelijke analyse van het opleidingsprogramma** zelf. Hiervoor werd gebruik gemaakt van (1) beschikbaar programma- en cursusmateriaal, (2) de door VSV voor de opleiding uitgeschreven offerteaanvraag van diensten en (3) gesprekken met rijsschoolinstructeurs op locatie. Dit alles wordt meer in detail besproken onder sectie 4.3.

4.2. STAP 2: Afbakening van de doelgroep

Voor de juiste afbakening van de doelgroep (doelgroep hier te verstaan als potentiële deelnemers *aan de evaluatiestudie!*) was het van essentieel belang dat **alle deelnemers wel degelijk gemotiveerd moesten zijn. Ze moesten dus uit eigen beweging te kennen hebben gegeven dat ze de opleiding wilden volgen.**

4.3. STAP 3: Selectie van te evalueren programmacomponenten

Voor de selectie van de doelvariabelen die zouden worden opgenomen in de evaluatiestudie, diende eerst een grondige inhoudsanalyse van het eigenlijke opleidingsprogramma te worden uitgevoerd. Een dergelijke analyse levert immers een antwoord op de vraag welke de belangrijkste doelstellingen van het opleidingsprogramma zijn. De voor de evaluatiestudie gekozen

doelvariabelen dienen uiteraard nauw afgestemd te zijn op deze programma-specifieke doelstellingen. In wat volgt, schetsen we een gedetailleerd profiel van On The Road op basis van bovenstaande definiëring van risicogedrag en rijopleidingen en het *Intervention Mapping* protocol (Bartholomew et al., 2006; Kok et al., 2004).

4.3.1. Typologische situering

On The Road (OTR) is eerst en vooral **geen klassieke trainingscursus, maar, een volwaardige rijopleiding**, i.e., een initiatief waarbij training slechts een onderdeel is van een breder vormingspakket. Typologisch gezien, kunnen we vanuit het inhoudelijke perspectief stellen dat OTR **een combinatie is van een inzichts- en een cognitief-perceptueel programma**. Vanuit het leercurve perspectief beschouwd, is OTR een **facultatief post-licence novice driver programma**.

4.3.2. Achtergrond

OTR kende zijn eerste uitgave in 2007-2008. De hier beschreven evaluatiestudie is gebaseerd op de periode 4 december 2008 – 6 juni 2009 van de tweede editie.

4.3.3. Organisatie

OTR wordt ingericht en georganiseerd door de Vlaamse Stichting Verkeerskunde (VSV). VSV beheert het budget en zet zowel praktisch (i.e., doelgroep, duurtijd, kostprijs, etc.) als inhoudelijk (i.e., doelstellingen) de grote lijnen van de opleiding uiteen. Voor de meer gedetailleerde invulling en uitvoering van de opleiding wordt een offerteaanvraag uitgeschreven waarop geïnteresseerde partijen een voorstel kunnen indienen. Speciale aandacht bij de selectie gaat uit naar de mate waarin indienende partijen tegemoetkomen aan de door VSV vooropgestelde doelstellingen, wensen en vereisten. De eerste twee edities zijn verzorgd door Vlaamse Automobilisten Bond (VAB). De huidige inhoudelijke vormgeving van OTR is dus het resultaat van een nauwe samenwerking tussen VSV en VAB.

De lessen worden steeds gegeven door gebrevetteerde rijschoolinstructeurs met meerdere jaren ervaring. De opleiding wordt vooral op een praktische manier benaderd en gebeurt op provinciale basis, met meerdere opleidingslocaties in alle Vlaamse provincies. De opleiding wordt gepromoot en kenbaar gemaakt door de nodige publiciteit.

Geïnteresseerde deelnemers kunnen zich inschrijven via een website. Ze geven hun voorkeur aan inzake waar en wanneer ze de opleiding wensen te volgen. Met deze voorkeur wordt zoveel als mogelijk rekening gehouden. Elke deelnemer betaalt 20 EUR inschrijvingsgeld. De ingeschreven deelnemers worden nauwkeurig op de hoogte gebracht waar en wanneer zij uiteindelijk hun opleiding kunnen volgen.

Om deelnemers extra te motiveren biedt VSV alle verzekeringsmakelaars en -maatschappijen de mogelijkheid voordeel toe te kennen op de autoverzekering van de deelnemers die het behaalde getuigschrift kunnen voorleggen. Deelnemers kunnen de verzekeraars die een korting op basis van een OTR-getuigschrift toekennen, terugvinden op de website van VSV.

4.3.4. Doelgroep

OTR richt zich op de **jonge bestuurders (jongens en meisjes) die net of binnen de drie jaar het rijbewijs hebben behaald**. De deelnemers zijn tussen 18 en 24 jaar oud. Hiermee valt de doelgroep binnen de hoge risicogroep van jongeren (16-22 jaar) in het verkeer, met binnen de

totale doelgroep de hoogste risicogroep van (mannelijke) bestuurders die minder dan één jaar zelfstandige rijervaring hebben. Vanuit een epidemiologisch perspectief, is deze doelgroepafbakening dus uiterst verantwoord.

4.3.5. Einddoelstellingen

Samengevat heeft OTR twee algemene einddoelstellingen:

- 1. het aanleren en/of verbeteren van PREVENTIEF RIJGEDRAG en**
- 2. het aanleren en/of verbeteren van ECODRIVING.**

Het accent ligt echter meer op preventief rijgedrag dan op ecodriving. Het concept *preventief rijgedrag* wordt meer concreet gedefinieerd als **het voorkomen van gevaarlijke situaties**. Op basis van een verdere analyse van het gebruikte programmamateriaal, wordt duidelijk dat OTR, naast het voorkomen van gevaarlijke situaties als invulling van preventief rijgedrag, ook aandacht besteedt aan **het veilig omgaan met gevaarlijke situaties**. Bij het concept *ecodriving* staat het **zuinig brandstofverbruik** centraal.

4.3.6. Performance objectives

Om deze einddoelstellingen te realiseren, streeft de opleiding verschillende performance objectives na. Zoals reeds eerder toegelicht, bepalen deze specifieke gedragdoelstellingen wat de deelnemer precies moet kunnen om de einddoelstellingen te behalen. We situeren deze performance objectives binnen het hiërarchisch model van Hatakka et al. (2002) om zo aan te geven welke vaardigheden er precies worden aangesproken binnen het OTR-programma.

De identificatie van deze performance objectives gebeurde op basis van (1) beschikbaar programmamateriaal, (2) de voor de opleiding uitgeschreven offerteaanvraag van diensten, (3) gesprekken met mensen van VSV en (4) gesprekken met rijschoolinstructeurs op locatie.

4.3.6.1. Performance objectives op het operationele niveau

Voor PREVENTIEF RIJGEDRAG:

1. De deelnemer neemt een correcte zit- en stuurhouding aan.
2. De deelnemer maakt gepast gebruik veiligheidssystemen in de auto.
3. De deelnemer beheerst een gepaste stuurbeweging.

Voor ECODRIVING:

1. De deelnemer behandelt het voertuig op een verbruiksvriendelijke wijze.
2. De deelnemer houdt het voertuig in verbruiksvriendelijke staat.

4.3.6.2. Performance objectives op het tactische niveau

Voor PREVENTIEF RIJGEDRAG:

1. De deelnemer anticipeert op gevaarlijke verkeerssituaties.
2. De deelnemer behandelt het voertuig op gepaste wijze in gevaarlijke verkeerssituaties.

Voor ECODRIVING:

1. De deelnemer behandelt het voertuig op verbruiksvriendelijke wijze in verschillende verkeerssituaties.
2. De deelnemer schat energieverbruik op basis van verschillende verkeerssituaties correct in.

4.3.6.3. Performance objectives op het strategische niveau

Voor PREVENTIEF RIJGEDRAG:

1. De deelnemer rijdt steeds nuchter (i.e., niet onder invloed van alcohol).
2. De deelnemer rijdt steeds nuchter (i.e., niet onder invloed van drugs).
3. De deelnemer rijdt steeds nuchter (i.e., niet onder invloed van medicatie).
4. De deelnemer rijdt steeds voldoende waakzaam (i.e., niet wanneer vermoeid).
5. De deelnemer rijdt steeds voldoende beheerst (i.e., niet agressief).

Voor ECODRIVING:

1. De deelnemer plant verplaatsingen goed in.

4.3.6.4. Performance objectives op het algemene niveau

Voor PREVENTIEF RIJGEDRAG:

1. De deelnemer verkiest veiligheid steeds boven andere behoeften in het verkeer.
2. De deelnemer inhibeert (negatieve) emoties tijdens het rijden (i.e., agressie).
3. De deelnemer schat eigen rijvaardigheden steeds correct in.
4. De deelnemer schat de eigen kwetsbaarheid in het verkeer steeds correct in.

Voor ECODRIVING:

1. De deelnemer houdt steeds rekening met energieverbruik wanneer hij/zij zich verplaatst.

4.3.7. Determinanten

Determinanten zijn gedragssturende sociaalpsychologische variabelen waarop OTR inspeelt om de gestelde performance objectives te kunnen realiseren. Tabel 1 geeft een overzicht met betrekking tot preventief rijgedrag en duidt voor ieder van de performance objectives aan welke de determinanten zijn waarop de opleiding effectief inspeelt (groene kleur) of niet (rode kleur). Tabel 2 geeft een gelijkaardig overzicht voor ecodriving.

De identificatie van deze determinanten gebeurde opnieuw op basis van (1) beschikbaar programmamateriaal, (2) situerende gesprekken met mensen van VSV en VAB en (3) gesprekken met rijschoolinstructeurs op locatie.

Tabel 1: Performance objectives en determinanten met betrekking tot PREVENTIEF RIJDEN

	Bewustzijn	Kennis	Risicoperceptie (ERNST)	Attitude	Respons effectiviteit*	Eigen effectiviteit**	Vaardigheid	Zelf evaluatie***
OPERATIONEEL NIVEAU								
1. correcte zit/stuurhouding	■	■	■	■	■	■	■	■
2. gebruik veiligheidssystemen	■	■	■	■	■	■	■	■
3. stuurbewegingen	■	■	■	■	■	■	■	■
TACTISCH NIVEAU								
1. anticiperen op gevaar	■	■	■	■	■	■	■	■
2. voertuigbehandeling bij gevaar	■	■	■	■	■	■	■	■
STRATEGISCH NIVEAU								
1. nuchter rijden (alcohol)	■	■	■	■	■	■	■	■
2. nuchter rijden (drugs)	■	■	■	■	■	■	■	■
3. nuchter rijden (medicatie)	■	■	■	■	■	■	■	■
4. waakzaam rijden (vermoeidheid)	■	■	■	■	■	■	■	■
5. beheerst rijden (agressie)	■	■	■	■	■	■	■	■
ALGEMEEN NIVEAU								
1. veiligheid verkiezen	■	■	■	■	■	■	■	■
2. emoties inhiberen	■	■	■	■	■	■	■	■
3. rijvaardigheid inschatten	■	■	■	■	■	■	■	■
4. kwetsbaarheid inschatten	■	■	■	■	■	■	■	■

* respons-effectiviteit = het vertrouwen dat iemand heeft in de doeltreffendheid van een veiligheidsmaatregel.

**eigen-effectiviteit = het vertrouwen dat iemand heeft in het al dan niet in staat zijn om een bepaalde handeling uit te voeren of te weerstaan.

** zelfevaluatie = het effectief op een bewuste manier beschouwen en beoordelen van eigen normen, waarden, overtuigingen of handelingen.

Tabel 2: Performance objectives en determinanten met betrekking tot ECODRIVING

	Bewustzijn	Kennis	Risicoperceptie (ERNST)	Attitude	Respons effectiviteit	Eigen effectiviteit	Vaardigheid	Zelf evaluatie
OPERATIONEEL NIVEAU								
1. verbruiksvriendelijke voertuigbehandeling	■	■	■	■	■	■	■	■
2. verbruiksvriendelijk voertuigonderhoud	■	■	■	■	■	■	■	■
TACTISCH NIVEAU								
1. verbruiksvriendelijke voertuigbehandeling in verkeer	■	■	■	■	■	■	■	■
2. energieverbruik inschatten op basis van verkeerssituatie	■	■	■	■	■	■	■	■
STRATEGISCH NIVEAU								
1. verplaatsingen inplannen	■	■	■	■	■	■	■	■
ALGEMEEN NIVEAU								
1. rekening houden met energieverbruik bij verplaatsingen	■	■	■	■	■	■	■	■

4.3.8. Change objectives

Change objectives ofwel veranderdoelstellingen geven meer in het bijzonder aan wat er met betrekking tot de betrokken determinanten binnen de doelgroep precies moet veranderen opdat de performance objectives kunnen worden gerealiseerd. De eerste reeks tabellen (Tabel 3-16) die volgt, geeft voor iedere performance doelstelling die van toepassing is op PREVENTIEF RIJDEN weer welke de change objectives zijn die voor iedere betrokken determinant moeten worden behaald. De tweede reeks tabellen (Tabel 17-22) geeft een gelijkaardig overzicht voor ECODRIVING.

4.3.8.1. Change objectives voor PREVENTIEF RIJDEN

Tabel 3: Change objectives voor performance objective "correcte zit/stuurhouding"

OPERATIONEEL NIVEAU	
performance objective 1: correcte zit/stuurhouding	
Bewustzijn	Change objective 1: Deelnemers zijn zich ervan bewust dat een ongeschikte rijstoelinstelling gevaarlijk is.
	Change objective 2: Deelnemers zijn zich ervan bewust dat een ongeschikte hoofdsteuninstelling gevaarlijk is.
	Change objective 3: Deelnemers zijn zich ervan bewust dat een ongeschikte gordelinstelling gevaarlijk is.
Kenniss	Change objective 1: Deelnemers weten hoe ze de rijstoel correct moeten instellen.
	Change objective 2: Deelnemers weten hoe ze de hoofdsteun correct moeten instellen
	Change objective 3: Deelnemers weten hoe ze de gordel correct moeten instellen.
	Change objective 4: Deelnemers weten welke vrijstellingen er op gordeldracht geldig zijn.
Risicoperceptie (ernst)	Change objective 1: Deelnemers zien de ernst van verwondingen ten gevolge van een ongeschikte rijstoelinstelling in.
	Change objective 2: Deelnemers zien de ernst van een whiplash ten gevolge van een ongeschikte hoofdsteuninstelling in.
	Change objective 3: Deelnemers vinden de gevolgen van een ongeval te wijten aan een ongeschikte gordelinstelling (i.e., weggeslingerd worden, vastzitten, verwondingen) ernstig.
Attitude	Change objective 1: Deelnemers vinden een geschikte rijstoelinstelling belangrijk.
	Change objective 2: Deelnemers vinden een geschikte hoofdsteuninstelling belangrijk.
	Change objective 3: Deelnemers vinden een geschikte gordelinstelling belangrijk.
Respons-effectiviteit	Change objective 1: Deelnemers beamen dat een geschikte rijstoelinstelling bijdraagt tot vlottere stuur- en rijbewegingen.
	Change objective 2: Deelnemers beamen dat een geschikte rijstoelinstelling bijdraagt tot betere concentratie.
	Change objective 3: Deelnemers beamen dat een geschikte rijstoelinstelling bijdraagt tot het voorkomen van zware verwondingen aan benen, voeten, buikholte, borst en rug.
	Change objective 4: Deelnemers beamen dat een geschikte gordelinstelling bijdraagt tot het verminderen van de gevolgen van een ongeval.
	Change objective 5: Deelnemers beamen dat een geschikte gordelinstelling bijdraagt tot het voorkomen van het feit dat men tegen voorruit of uit de wagen wordt geslingerd.
	Change objective 6: Deelnemers beamen dat een geschikte gordelinstelling bijdraagt tot het niet verwonden van andere passagiers.
Zelf-effectiviteit	Change objective 1: Deelnemers vertrouwen erop dat ze de rijstoel geschikt kunnen instellen.
	Change objective 2: Deelnemers vertrouwen erop dat ze de hoofdsteun geschikt kunnen instellen.
	Change objective 3: Deelnemers vertrouwen erop dat ze de gordel geschikt kunnen instellen.

Vaardigheid	Change objective 1:	Deelnemers stellen de rijstoel geschikt in.
	Change objective 2:	Deelnemers stellen de hoofdsteun geschikt in.
	Change objective 3:	Deelnemers stellen de gordel geschikt in.
Zelfevaluatie	Change objective 1:	Deelnemers beoordelen of ze de rijstoel geschikt hebben ingesteld.
	Change objective 2:	Deelnemers beoordelen of ze de hoofdsteun geschikt hebben ingesteld.
	Change objective 3:	Deelnemers beoordelen of ze de gordel geschikt hebben ingesteld.

Tabel 4: Change objectives voor performance objective "gebruik veiligheidssystemen"

OPERATIONEEL NIVEAU performance objective 2: gebruik veiligheidssystemen		
Bewustzijn	Change objective 1:	Deelnemers zijn zich ervan bewustzijn dat overschatting van veiligheidssystemen gevaarlijk is.
Kennis	Change objective 1:	Deelnemers weten hoe ABS werkt en waarvoor het dient.
	Change objective 2:	Deelnemers weten hoe ASC werkt en waarvoor het dient
	Change objective 3:	Deelnemers weten hoe ESP werkt en waarvoor het dient
	Change objective 4:	Deelnemers weten hoe de Airbag werkt en waarvoor deze dient.
Attitude	Change objective 1:	Deelnemers vinden een juiste inschatting van veiligheidssystemen belangrijk.
Respons-effectiviteit	Change objective 1:	Deelnemers beamen dat een juiste inschatting van veiligheidssystemen bijdraagt tot de algemene veiligheid.
Zelfevaluatie	Change objective 1:	Deelnemers beoordelen of ze veiligheidssystemen overschatten.

Tabel 5: Change objectives voor performance objective "sturbewegingen"

OPERATIONEEL NIVEAU performance objective 3: sturbewegingen		
Bewustzijn	Change objective 1:	Deelnemers zijn zich ervan bewust dat ongepaste sturbewegingen gevaarlijk zijn.
Kennis	Change objective 1:	Deelnemers weten hoe ze het stuur op gepaste wijze kunnen gebruiken.
Risicoperceptie (ernst)	Change objective 1:	Deelnemers vinden de gevolgen van een ongeval te wijten aan een ongepast stuurgebruik ernstig.
Attitude	Change objective 1:	Deelnemers vinden een gepast stuurgebruik belangrijk.
Respons-effectiviteit	Change objective 1:	Deelnemers beamen dat een gepast stuurgebruik bijdraagt tot de algemene veiligheid.
Zelf-effectiviteit	Change objective 1:	Deelnemers vertrouwen erop dat ze het stuur op gepaste wijze hanteren.
Vaardigheid	Change objective 1:	Deelnemers maken gepast gebruik van het stuur.
Zelfevaluatie	Change objective 1:	Deelnemers beoordelen of ze het stuur gepast gebruiken.

Tabel 6: Change objectives voor performance objective "anticiperen op gevaar"

TACTISCH NIVEAU		
performance objective 1: anticiperen op gevaar		
Bewustzijn	Change objective 1:	Deelnemers zijn zich ervan bewust dat een ongepaste kijktechniek gevaarlijk is.
	Change objective 2:	Deelnemers zijn zich ervan bewust dat een onaangepaste instelling van de spiegels gevaarlijk is.
	Change objective 3:	Deelnemers zijn zich ervan bewust dat een ondermaatse (i.e., trage en/of inaccurate) risicodetectie gevaarlijk is.
	Change objective 4:	Deelnemers zijn zich ervan bewust dat een foutieve inschatting van een rotondesituatie gevaarlijk is.
	Change objective 5:	Deelnemers zijn zich ervan bewust dat het foutief gebruik van een rotonde gevaarlijk is.
	Change objective 6:	Deelnemers zijn zich ervan bewust dat overdreven snelheid gevaarlijk is.
Kennis	Change objective 1:	Deelnemers weten hoe ze een verkeerssituatie op gepaste wijze moeten bekijken.
	Change objective 2:	Deelnemers weten hoe ze de spiegels op gepaste wijze moeten instellen.
	Change objective 3:	Deelnemers weten waarnaar ze onmiddellijk moeten kijken in een bepaalde verkeerssituatie.
	Change objective 4:	Deelnemers weten hoe ze een rotondesituatie correct moeten inschatten.
	Change objective 5:	Deelnemers weten hoe ze een rotonde correct moeten gebruiken.
	Change objective 6:	Deelnemers weten welke snelheidslimieten geldig zijn op de verschillende wegtypes.
Risicoperceptie (ernst)	Change objective 1:	Deelnemers vinden de gevolgen van een ongeval te wijten aan een ongepaste kijktechniek ernstig.
	Change objective 2:	Deelnemers vinden de gevolgen van een ongeval te wijten aan een onaangepaste spiegelinstelling ernstig.
	Change objective 3:	Deelnemers vinden de gevolgen van een ongeval te wijten aan een ondermaatse (i.e., trage en/of inaccurate) risicodetectie ernstig.
	Change objective 4:	Deelnemers vinden de gevolgen van een ongeval te wijten aan een foutieve inschatting van een rotondesituatie ernstig.
	Change objective 5:	Deelnemers vinden de gevolgen van een ongeval te wijten aan het foutief gebruik van een rotonde ernstig.
	Change objective 6:	Deelnemers vinden de gevolgen van een ongeval te wijten aan overdreven snelheid ernstig.
Attitude	Change objective 1:	Deelnemers vinden een gepaste kijktechniek belangrijk.
	Change objective 2:	Deelnemers vinden een gepaste spiegelinstelling belangrijk.
	Change objective 3:	Deelnemers vinden een goede (i.e., snelle en accurate) risicodetectie belangrijk.
	Change objective 4:	Deelnemers vinden een juiste inschatting van een rotondesituatie belangrijk.
	Change objective 5:	Deelnemers vinden het correct gebruik van een rotonde belangrijk.
	Change objective 6:	Deelnemers vinden een steeds aangepaste snelheid belangrijk.
Respons-effectiviteit	Change objective 1:	Deelnemers beamen dat een gepaste kijktechniek bijdraagt tot de algemene veiligheid.
	Change objective 2:	Deelnemers beamen dat een gepaste spiegelinstelling bijdraagt tot de algemene veiligheid.
	Change objective 3:	Deelnemers beamen dat een goede (i.e., snelle en accurate) risicodetectie bijdraagt tot de algemene veiligheid.
	Change objective 4:	Deelnemers beamen dat een juiste inschatting van een rotondesituatie bijdraagt tot de algemene veiligheid.
	Change objective 5:	Deelnemers beamen dat het correct gebruik van een rotonde bijdraagt tot de algemene veiligheid.
	Change objective 6:	Deelnemers beamen dat een aangepaste snelheid bijdraagt tot de algemene veiligheid.

Zelf-effectiviteit	Change objective 1:	Deelnemers vertrouwen erop dat ze een gepaste kijktechniek beheersen.
	Change objective 2:	Deelnemers vertrouwen erop dat ze de spiegels op een gepaste wijze kunnen instellen.
	Change objective 3:	Deelnemers vertrouwen erop dat ze een goede (i.e., snelle en accurate) risicodetectie beheersen.
	Change objective 4:	Deelnemers vertrouwen erop dat ze een rotondesituatie juist inschatten.
	Change objective 5:	Deelnemers vertrouwen erop dat ze een rotonde correct gebruiken.
	Change objective 6:	Deelnemers vertrouwen erop dat ze steeds een aangepaste snelheid aanhouden.
Vaardigheid	Change objective 1:	Deelnemers bekijken verschillende verkeerssituaties op een technisch gepaste wijze.
	Change objective 2:	Deelnemers stellen de spiegels op een gepaste wijze in.
	Change objective 3:	Deelnemers detecteren risico's op snelle en accurate wijze in verschillende verkeerssituaties.
	Change objective 4:	Deelnemers schatten rotondesituaties juist in.
	Change objective 5:	Deelnemers maken correct gebruik van een rotonde.
	Change objective 6:	Deelnemers houden steeds een aangepaste snelheid aan.
Zelfevaluatie	Change objective 1:	Deelnemers beoordelen of ze verkeerssituaties op gepaste wijze bekijken.
	Change objective 2:	Deelnemers beoordelen of ze de spiegels op gepaste wijze instellen.
	Change objective 3:	Deelnemers beoordelen of ze risico's in verkeerssituaties snel en accuraat detecteren.
	Change objective 4:	Deelnemers beoordelen of ze rotondesituaties juist inschatten.
	Change objective 5:	Deelnemers beoordelen of ze correct gebruik maken van een rotonde.
	Change objective 6:	Deelnemers beoordelen of ze steeds een aangepaste snelheid aanhouden.

Tabel 7: Change objectives voor performance objective "voertuigbehandeling bij gevaar"

TACTISCH NIVEAU performance objective 2: voertuigbehandeling bij gevaar		
Bewustzijn	Change objective 1:	Deelnemers zijn zich ervan bewust dat een trage reactietijd gevaarlijk is.
	Change objective 2:	Deelnemers zijn zich ervan bewust dat een verlengde remweg gevaarlijk is.
	Change objective 3:	Deelnemers zijn zich ervan bewust dat een korte stopafstand gevaarlijk is.
	Change objective 4:	Deelnemers zijn zich ervan bewust dat een korte volgafstand gevaarlijk is.
	Change objective 5:	Deelnemers zijn zich ervan bewust dat een gebrekkige noodstop gevaarlijk is.
Kennis	Change objective 1:	Deelnemers weten wat een reactietijd is, hoe deze te berekenen en welke factoren deze beïnvloeden (i.e., vermoeidheid, alcohol, drugs).
	Change objective 2:	Deelnemers weten wat een remweg is, hoe deze te berekenen en welke factoren deze beïnvloeden (i.e., staat van wegdek en staat van het voertuig)
	Change objective 3:	Deelnemers weten wat een stopafstand is en hoe deze te berekenen.
	Change objective 4:	Deelnemers weten wat een volgafstand is en hoe ermee om te gaan.
	Change objective 5:	Deelnemers weten wat een noodstop is.

Risicoperceptie (ernst)	Change objective 1:	Deelnemers vinden de gevolgen van een ongeval te wijten aan een trage reactietijd ernstig.
	Change objective 2:	Deelnemers vinden de gevolgen van een ongeval te wijten aan een verlengde remweg ernstig.
	Change objective 3:	Deelnemers vinden de gevolgen van een ongeval te wijten aan een korte stopafstand ernstig.
	Change objective 4:	Deelnemers vinden de gevolgen van een ongeval te wijten aan een korte volgafstand ernstig.
	Change objective 5:	Deelnemers vinden de gevolgen van een ongeval te wijten aan een gebrekkige noodstop ernstig.
Attitude	Change objective 1:	Deelnemers vinden een goede reactietijd belangrijk.
	Change objective 2:	Deelnemers vinden een gepaste remweg belangrijk.
	Change objective 3:	Deelnemers vinden een gepaste stopafstand belangrijk.
	Change objective 4:	Deelnemers vinden een gepaste volgafstand belangrijk.
	Change objective 5:	Deelnemers vinden een het goed kunnen uitvoeren van een noodstop belangrijk.
Respons-effectiviteit	Change objective 1:	Deelnemers beamen dat een goede reactietijd bijdraagt tot de algemene veiligheid.
	Change objective 2:	Deelnemers beamen dat een gepaste remweg bijdraagt tot de algemene veiligheid.
	Change objective 3:	Deelnemers beamen dat een gepaste stopafstand bijdraagt tot de algemene veiligheid.
	Change objective 4:	Deelnemers beamen dat een gepaste volgafstand bijdraagt tot de algemene veiligheid.
	Change objective 5:	Deelnemers beamen dat een goed uitgevoerde noodstop bijdraagt tot de algemene veiligheid.
Zelf-effectiviteit	Change objective 1:	Deelnemers vertrouwen erop dat ze een goede reactietijd hebben.
	Change objective 2:	Deelnemers vertrouwen erop dat ze een gepaste remweg weten aan te houden.
	Change objective 3:	Deelnemers vertrouwen erop dat ze een gepaste stopafstand weten te bewaren.
	Change objective 4:	Deelnemers vertrouwen erop dat ze een gepaste volgafstand weten te behouden.
	Change objective 5:	Deelnemers vertrouwen erop dat ze een noodstop correct kunnen uitvoeren.
Vaardigheid	Change objective 1:	Deelnemers hebben een goede reactietijd.
	Change objective 2:	Deelnemers hebben houden een gepaste remweg aan.
	Change objective 3:	Deelnemers houden een gepaste stopafstand aan.
	Change objective 4:	Deelnemers houden een gepaste volgafstand aan.
	Change objective 5:	Deelnemers voeren correct een noodstop uit.
Zelfevaluatie	Change objective 1:	Deelnemers beoordelen hun reactietijd.
	Change objective 2:	Deelnemers beoordelen hun remweg.
	Change objective 3:	Deelnemers beoordelen hun stopafstand.
	Change objective 4:	Deelnemers beoordelen hun volgafstand.
	Change objective 5:	Deelnemers beoordelen hun noodstop.

Tabel 8: Change objectives voor performance objective "nuchter rijden (alcohol)"

STRATEGISCH NIVEAU performance objective 1: nuchter rijden (alcohol)		
Kennis	Change objective 1:	Deelnemers weten wat het strafbare alcoholpercentage momenteel bedraagt in België en welke hoeveelheid alcohol ze normaal gezien mogen gebruiken
	Change objective 2:	Deelnemers weten welke factoren het alcoholpercentage beïnvloeden.
	Change objective 3:	Deelnemers weten wat NIET toegestaan is.
	Change objective 4:	Deelnemers weten wanneer en hoe alcoholmisbruik kan worden vastgesteld en welke de boetes zijn.
	Change objective 5:	Deelnemers weten welke negatieve effecten alcohol heeft op het rijgedrag.
	Change objective 6:	Deelnemers weten hoe ze steeds kunnen voorkomen dronken te rijden.
Risicoperceptie (ernst)	Change objective 1:	Deelnemers vinden de gevolgen van een ongeval te wijten aan alcoholmisbruik ernstig.
Attitude	Change objective 1:	Deelnemers vinden steeds nuchter rijden belangrijk.

Tabel 9: Change objectives voor performance objective "nuchter rijden (drugs)"

STRATEGISCH NIVEAU performance objective 2: nuchter rijden (drugs)		
Kennis	Change objective 1:	Deelnemers weten welke negatieve effecten drugs hebben op het rijgedrag.
Risicoperceptie (ernst)	Change objective 1:	Deelnemers vinden de gevolgen van een ongeval te wijten aan druggebruik ernstig.
Attitude	Change objective 1:	Deelnemers vinden steeds nuchter rijden belangrijk.

Tabel 10: Change objectives voor performance objective "nuchter rijden (medicatie)"

STRATEGISCH NIVEAU performance objective 3: nuchter rijden (medicatie)		
Kennis	Change objective 1:	Deelnemers weten welke negatieve effecten medicatie heeft op het rijgedrag.
Risicoperceptie (ernst)	Change objective 1:	Deelnemers vinden de gevolgen van een ongeval te wijten aan medicatie ernstig.
Attitude	Change objective 1:	Deelnemers vinden steeds nuchter rijden belangrijk.

Tabel 11: Change objectives voor performance objective "waakzaam rijden (vermoeidheid)"

STRATEGISCH NIVEAU performance objective 4: waakzaam rijden (vermoeidheid)		
Bewustzijn	Change objective 1:	Deelnemers zijn zich ervan bewust dat rijden wanneer men vermoeid is gevaarlijk zijn.
Risicoperceptie (ernst)	Change objective 1:	Deelnemers vinden de gevolgen van een ongeval te wijten aan vermoeidheid ernstig.
Attitude	Change objective 1:	Deelnemers vinden steeds waakzaam rijden belangrijk.

Tabel 12: Change objectives voor performance objective "beheerst rijden (agressie)"

STRATEGISCH NIVEAU performance objective 5: beheerst rijden (agressie)		
Bewustzijn	Change objective 1:	Deelnemers zijn zich ervan bewust dat agressief rijgedrag gevaarlijk is.
Kennis	Change objective 1:	Deelnemers weten welke factoren agressief rijgedrag beïnvloeden.
	Change objective 2:	Deelnemers weten hoe agressief rijgedrag te voorkomen.
Risicoperceptie (ernst)	Change objective 1:	Deelnemers vinden de gevolgen van een ongeval te wijten aan agressief rijgedrag ernstig.
Attitude	Change objective 1:	Deelnemers vinden een het voorkomen van agressief rijgedrag belangrijk.

Tabel 13: Change objectives voor performance objective "veiligheid verkiezen"

ALGEMENE NIVEAU performance objective 1: veiligheid verkiezen		
Bewustzijn	Change objective 1:	Deelnemers zijn zich ervan bewust dat het verkiezen van andere eindoelen dan veiligheid in het verkeer gevaarlijk is.
Attitude	Change objective 1:	Deelnemers vinden veiligheid in het verkeer steeds belangrijk.

Tabel 14: Change objectives voor performance objective "emoties inhiberen"

ALGEMENE NIVEAU performance objective 2: emoties inhiberen		
Bewustzijn	Change objective 1:	Deelnemers zijn zich ervan bewust dat het gebrek aan controle over emoties in het verkeer gevaarlijk is.
Attitude	Change objective 1:	Deelnemers vinden controle over emoties in het verkeer belangrijk.

Tabel 15: Change objectives voor performance objective "rijvaardigheid inschatten"

ALGEMENE NIVEAU performance objective 3: rijvaardigheid inschatten		
Bewustzijn	Change objective 1:	Deelnemers zijn zich ervan bewust dat het overschatten van eigen rijvaardigheid gevaarlijk is.
Attitude	Change objective 1:	Deelnemers vinden het correct inschatten van eigen rijvaardigheid belangrijk.
Zelfevaluatie	Change objective 1:	Deelnemers beoordelen of ze hun rijvaardigheid overschatten.

Tabel 16: Change objectives voor performance objective "kwetsbaarheid inschatten"

ALGEMENE NIVEAU performance objective 4: kwetsbaarheid inschatten		
Bewustzijn	Change objective 1:	Deelnemers zijn zich ervan bewust dat ze kwetsbaar zijn in het verkeer.
Kennis	Change objective 1:	Deelnemers weten dat ze oververtegenwoordigd zijn in de ongevallenstatistieken.
Zelfevaluatie	Change objective 1:	Deelnemers beoordelen of ze hun eigen kwetsbaarheid onderschatten.

4.3.8.2. Change objectives voor ECODRIVING

Tabel 17: Change objectives voor performance objective "verbruiksvriendelijke voertuigbehandeling"

OPERATIONEEL NIVEAU performance objective 1: verbruiksvriendelijke voertuigbehandeling		
Bewustzijn	Change objective 1:	Deelnemers zijn zich ervan bewust dat een verbruiksonvriendelijke voertuigbehandeling schadelijk is voor het milieu.
Kennis	Change objective 1:	Deelnemers weten hoe ze het voertuig op verbruiksvriendelijke wijze kunnen gebruiken (i.e., starten van motor, gebruik accessoires binnen de auto, lading, geopende ruiten, keuze brandstof.).
Risicoperceptie (ernst)	Change objective 1:	Deelnemers vinden de gevolgen van de impact van een verbruiksonvriendelijke voertuigbehandeling op het milieu ernstig.
Attitude	Change objective 1:	Deelnemers vinden een verbruiksvriendelijke voertuigbehandeling belangrijk.
Respons-effectiviteit	Change objective 1:	Deelnemers beamen dat een verbruiksvriendelijke voertuigbehandeling bijdraagt tot een beter milieu.
Zelf-effectiviteit	Change objective 1:	Deelnemers vertrouwen erop dat ze het voertuig op verbruiksvriendelijke wijze behandelen.
Vaardigheid	Change objective 1:	Deelnemers behandelen het voertuig op verbruiksvriendelijke wijze.
Zelfevaluatie	Change objective 1:	Deelnemers beoordelen of ze het voertuig op verbruiksvriendelijke wijze behandelen.

Tabel 18: Change objectives voor performance objective "verbruiksvriendelijk voertuigonderhoud"

OPERATIONEEL NIVEAU performance objective 2: verbruiksvriendelijk voertuigonderhoud		
Bewustzijn	Change objective 1:	Deelnemers zijn zich ervan bewust dat een verbruiksonvriendelijk voertuigonderhoud schadelijk is voor het milieu.
Kennis	Change objective 1:	Deelnemers weten hoe ze het voertuig op verbruiksvriendelijke wijze kunnen onderhouden (i.e., afstellen van motor, bandendruk, etc.).
Risicoperceptie (ernst)	Change objective 1:	Deelnemers vinden de gevolgen van de impact van een verbruiksonvriendelijk voertuigonderhoud op het milieu ernstig.
Attitude	Change objective 1:	Deelnemers vinden een verbruiksvriendelijk voertuigonderhoud belangrijk.

Tabel 19: Change objectives voor performance objective "verbruiksvriendelijke voertuigbehandeling in verkeer"

TACTISCH NIVEAU performance objective 1: verbruiksvriendelijke voertuigbehandeling in verkeer		
Bewustzijn	Change objective 1:	Deelnemers zijn zich ervan bewust dat een verbruiksonvriendelijke voertuigbehandeling in het verkeer schadelijk is voor het milieu.
Kennis	Change objective 1:	Deelnemers weten hoe ze het voertuig op verbruiksvriendelijke wijze kunnen gebruiken in het verkeer (i.e., vlot schakelen, vertrekken met lage toeren, niet te snel optrekken, etc.).
Risicoperceptie (ernst)	Change objective 1:	Deelnemers vinden de gevolgen van de impact van een verbruiksonvriendelijke voertuigbehandeling in het verkeer op het milieu ernstig.
Attitude	Change objective 1:	Deelnemers vinden een verbruiksvriendelijke voertuigbehandeling in het verkeer belangrijk.
Zelf-effectiviteit	Change objective 1:	Deelnemers vertrouwen erop dat ze het voertuig in het verkeer op verbruiksvriendelijke wijze behandelen.
Vaardigheid	Change objective 1:	Deelnemers behandelen het voertuig in het verkeer op verbruiksvriendelijke wijze.
Zelfevaluatie	Change objective 1:	Deelnemers beoordelen of ze het voertuig in het verkeer op verbruiksvriendelijke wijze behandelen.

Tabel 20: Change objectives voor performance objective "energieverbruik inschatten op basis van verkeerssituatie"

TACTISCH NIVEAU performance objective 2: energieverbruik inschatten op basis van verkeerssituatie		
Bewustzijn	Change objective 1:	Deelnemers zijn zich ervan bewust dat een slechte inschatting van het energieverbruik op basis van de verkeerssituatie schadelijk is voor het milieu.
Kennis	Change objective 1:	Deelnemers weten hoe ze op basis van de verkeerssituatie het energieverbruik kunnen inschatten gebruiken in het verkeer (i.e., stilstaan bij overweg, parkeren, voldoende ver vooruitkijken, voldoende afstand houden, etc.).
Risicoperceptie (ernst)	Change objective 1:	Deelnemers vinden de gevolgen van de impact van een verbruiksonvriendelijke voertuigbehandeling in het verkeer op het milieu ernstig.
Attitude	Change objective 1:	Deelnemers vinden een goede inschatting van het energieverbruik op basis van de verkeerssituatie belangrijk.
Zelf-effectiviteit	Change objective 1:	Deelnemers vertrouwen erop dat ze het energieverbruik goed kunnen inschatten op basis van de verkeerssituatie..
Vaardigheid	Change objective 1:	Deelnemers schatten het energieverbruik goed in op basis van de verkeerssituatie.
Zelfevaluatie	Change objective 1:	Deelnemers beoordelen of ze het energieverbruik goed inschatten op basis van de verkeerssituatie.

Tabel 21: Change objectives voor performance objective "verplaatsingen inplannen"

STRATEGISCH NIVEAU performance objective 1: verplaatsingen inplannen		
Bewustzijn	Change objective 1:	Deelnemers zijn zich ervan bewust dat een goede verplaatsingsinplanning een gunstig effect kan hebben op het energieverbruik.
Attitude	Change objective 1:	Deelnemers vinden een goede verplaatsingsinplanning belangrijk.

Tabel 22: Change objectives voor performance objective "rekening houden met energieverbruik bij verplaatsingen"

ALGEMENE NIVEAU performance objective 1: rekening houden met energieverbruik bij verplaatsingen		
Bewustzijn	Change objective 1:	Deelnemers zijn zich ervan bewust dat het niet in rekenschap nemen van energieverbruik bij verplaatsingen een ongunstig effect kan hebben op het milieu.
Attitude	Change objective 1:	Deelnemers vinden het rekening houden met energieverbruik bij verplaatsingen belangrijk.

4.3.9. Praktisch Opzet

Per opleidingssessie wordt het maximaal aantal deelnemers beperkt tot 15, dit om zoveel mogelijk tot interactie met de deelnemers te kunnen komen. Het integrale OTR-programma bestaat uit de volgende vijf onderdelen:

- 1. Theoretisch gedeelte (1 uur):** De deelnemer leert door middel van **filmpjes, dia's en groepsdiscussie** de risico's inzake snelheid, gordeldracht en alcohol kennen. Ook wordt de deelnemer gewezen op de reactietijd en stopafstand, het verloop van het stopproces, het belang van staat en druk van de banden, de airbag, allerlei veiligheidssystemen en een juiste houding in de wagen. Belangrijk is dat de lesgever ook aandacht besteedt aan de risico's bij jongeren en minder ervaren bestuurders. Ook worden aan de hand van **foto's** de gevolgen van een ongeval op een rij gezet.

2. **Praktisch gedeelte op het oefenterrein (1 uur):** Tijdens dit gedeelte wordt er in groepjes van drie deelnemers gewerkt. Elke deelnemer rijdt 20 minuten met een leswagen. De deelnemer verwerft inzicht inzake de juiste manier van **omgaan met het voertuig** en ervaart wat de risico's zijn bij foutieve handelingen of het te snel rijden. Door middel van **remtesten** kan elke deelnemer ervaren wat de correcte manier van remmen is en hoe men dient om te gaan met een noodsituatie. De mogelijke gevaren van foutieve **rijhoudingen en stuurhantering** worden toegelicht en ook de **dode hoek** wordt behandeld. **Het accent ligt eerder op 'leren omgaan met' (i.e., 'coping') dan op 'beheersen' (i.e., 'mastering').**
3. **Praktisch gedeelte op de openbare weg (1 uur):** Ook hier wordt gewerkt in groepjes van drie personen. De deelnemers gaan samen met de instructeur de baan op. De lesgever bestudeert de **rijtechniek** van de jongere waarover iedere deelnemer uitgebreide **feedback** krijgt.
4. **Evaluatiemoment (30 min.):** Voor elke groep van drie deelnemers wordt een groepsevaluatie gehouden waarbij de voornaamste fouten aan bod komen. Elke deelnemer krijgt aanvullend een persoonlijke evaluatie. De individuele deelnemer krijgt uitleg over zijn **positieve en negatieve gedragingen** en handelingen in het verkeer.
5. **Herhaling van feedback:** Elke deelnemer krijgt gedurende de drie opeenvolgende weken telkens een **e-mail** met herhaling van bepaalde punten waarvan tijdens de lessen gebleken is dat een herhaling wenselijk was.

4.3.10. Procedure voor definitieve selectie te evalueren programmacomponenten

STAP 1: PROGRAMMA-ANALYSE

Op basis van de zojuist beschreven gedetailleerde inhoudsanalyse van het OTR-programma werd meteen duidelijk dat een evaluatie van de integrale opleiding (vanuit een methodologisch standpunt alleen al) onwenselijk was. Een bevraging van ieder van de in het programma opgenomen componenten zou een veel te lange vragenlijst opleveren met mogelijk ongunstig antwoordgedrag tot gevolg (i.e., *response fatigue*). Een eerste inhoudelijke afbakening werd uitgevoerd op basis van enkele duidelijke accenten die binnen de opleiding zelf worden gelegd. Het feit dat preventief rijden meer centraal staat dan eco-driving is duidelijk. Meer in het bijzonder blijken met betrekking tot **preventief rijgedrag** de volgende componenten een prioritaire rol te spelen:

1. **KENNIS** (i.e., in mindere mate wegcodekennis, in meerder mate het weten welke mogelijke risico's zijn, maar, evengoed weten hoe ermee omgaan)
2. **VAARDIGHEID** (met een specifieke aandacht voor risicodetectie)
3. **OVERTREDINGEN** (overdreven snelheid)
4. **OVERTREDINGEN** (alcohol & rijden)
5. **OVERTREDINGEN** (gordel niet gebruiken)

STAP 2: OVERLEG OPDRACHTGEVER

Omdat een eerste draftversie van de vragenlijst op basis van de voorlopig afgebakende programmacomponenten vanuit een methodologisch perspectief nog steeds ongunstig bleek (de vragenlijst met opname van gordeldracht als thema was nog steeds té lang, met gevaar op ongewenst antwoordgedrag), werd samen met de opdrachtgever het besluit genomen de component **'gordeldracht' niet verder mee op te nemen in de evaluatie.**

STAP 3: ONDERBOUWING VANUIT VAKLITERATUUR

Een derde cruciale stap in het selectieproces van te evalueren programmacomponenten bestond erin de relevantie van de weerhouden componenten te onderbouwen vanuit de vakliteratuur. Het belang van weerhouden programmacomponenten kan uiteraard in de eerste plaats afgeleid worden

van de mate waarin deze problematisch worden bevonden binnen de doelgroep waarop OTR is afgestemd.

- 1. Risicodetectie.** Wat risicodetectie betreft, toont de vakliteratuur duidelijk aan dat er zich een probleem stelt bij jonge onervaren bestuurders. Bao & Boyle (2009) bevonden het scannen van de omgeving (vooral horizontaal scannen en scannen van omgeving bij afslaan rechts) problematisch voor jongeren in de leeftijd 18-25 jaar. Borowsky, Oron-Gilad, & Parmet (2009) vonden voor jongeren 17-18 jaar dat ze meer geneigd zijn zaken in de omgeving te negeren en dat ze onvoldoende kennis hebben over welke gevaarlijke situatie(s) zijn. Kass, Cole, & Stanny (2007) stelden vast dat jongeren 14-16 zich vaak minder bewust zijn van de omgeving (te wijten aan cognitief gebrek). Fisher, Pollatsek & Pradhan (2006) vonden voor jongeren 16-18 jaar dat ze potentieel gevaar minder goed herkennen. Fisher & Pollatsek (2007) vonden verder voor 16-19 jarigen dat ze meer betrokken zijn bij 'left-turn' en kop-staart aanrijdingen, waarschijnlijk omwille van een gebrek aan visueel zoeken. Isler, Starkey, & Williamson (2009) stelden vast dat 18-19 jarigen slechter gevaren bespeuren in een bepaalde situatie en dat ze er vaker ook langer over doen om dit gevaar op te sporen. Konstantopoulos & Crundall (2008) toonden aan dat ook bij 23-jarigen, het prioretiseren van visuele aspecten minder goed verloopt. McKnight & McKnight (2003) stelden dat 16-17 jarigen minder goed presteren op het vlak van visuele zoektechnieken, vooral in situaties waarbij men links afslaat of waarbij men het voorliggende voertuig goed in het oog dient te houden. Farrand & McKenna (2001) bestudeerden een groep 18-20 jarigen en kwamen tot de vaststelling dat ook voor deze leeftijdselectie, risicodetectie problematisch is. Wallis & Horswill (2007) vonden dan weer dat onervaren bestuurders trager reageren op gevaar.
- 2. Snelheid.** Epidemiologische data, evenals resultaten bekomen aan de hand van survey- en experimenteel onderzoek, tonen duidelijk aan dat overdreven snelheid een typisch fenomeen is bij jonge onervaren bestuurders. Overdreven snelheid is gerapporteerd voor 16-jarigen (Ballesteros & Dischinger, 2002), 16-19 jarigen (Fisher & Pollatsek, 2007), 17-18 jarigen (Arnett, Offers, & Fine, 1997), 18-25 jarigen (Boyce & Geller, 2000) en 21-26 jarigen (Begg & Langley, 2001). Een interessante vaststelling volgens Lam (2003) is dat de neiging om een overdreven snelheid te hanteren toeneemt naarmate de rijervaring stijgt, en dat voor zowel 16-17 jarigen als voor 20-24 jarigen.
- 3. Rijden onder invloed van alcohol.** Ook het rijden onder invloed van alcohol blijkt een vaak voorkomend probleem te zijn bij jonge onervaren bestuurders. Voor het rijden onder invloed doet bestaande literatuur vaststellingen met betrekking tot 15-jarigen (Gulliver & Begg, 2004), 15-20 jarigen (Chen et al., 2008), 18-jarigen (Gulliver & Begg, 2004, 2007), 21-jarigen (Ballesteros & Dischinger, 2002; Gulliver & Begg, 2004) en 21-26 jarigen (Begg & Langley, 2001).
- 4. Kennis.** Wat de kenniscomponent betreft, dient in eerste instantie duidelijk gesteld te worden dat verbetering van wegcodekennis op zich GEEN primaire doelstelling is binnen het OTR-programma. Het accent ligt eerder op kennis inzake mogelijke risico's van gevaarlijk rijgedrag en manieren om met gevaar om te gaan. De nadrukkelijke aanwezigheid van de kenniscomponent binnen het opleidingsprogramma is de belangrijkste reden waarom deze component mee is opgenomen in de evaluatiestudie. Vanuit de vakliteratuur vinden we immers weinig ondersteuning voor het gebruik van kennisverbetering en bewustzijnswording als factoren om het *uiteindelijke gedrag* te beïnvloeden. Meerfasen gedragsmodellen zoals het *Transtheoretical Model of Change* (Prochaska & DiClemente, 1983) of de *Health Action Process Approach* (Schwarzer, 1992) zien bewustzijnswording en kennisverbetering eerder als uitgangspunten van het proces van gedragsverandering waarbij de uiteindelijke gewenste gedragsverandering op haar beurt afhangt van juiste intenties, voldoende zelfvertrouwen en een minimale bereidheid de voorgenomen intenties ook effectief om te zetten in gedrag.

Volgend op de selectie van te evalueren programmacomponenten dienden we de uiteindelijke doelvariabelen (i.e., effectief bevraagde variabelen) voor de evaluatie te bepalen. Voor deze selectie van doelvariabelen werd opnieuw de nodige theoretische ondersteuning gezocht in de vakliteratuur.

4.4. STAP 4: Selectie van doelvariabelen en hun theoretische onderbouw

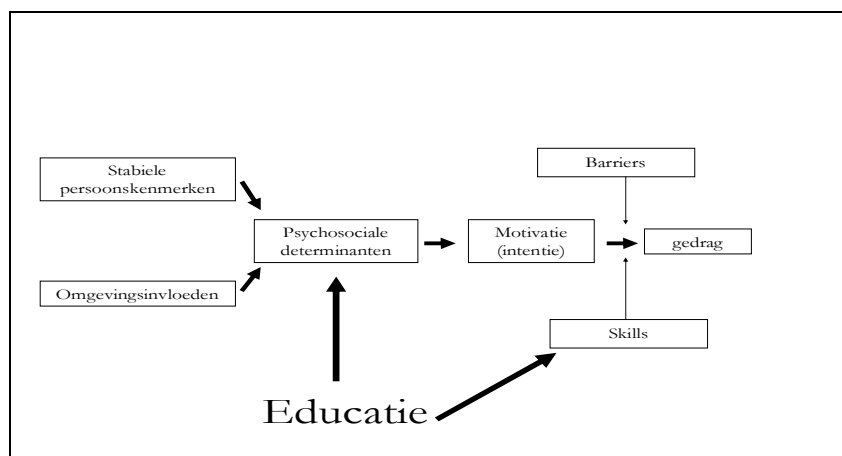
De vraag naar bepaling van meer specifieke doelvariabelen stelde zich niet voor de programmacomponenten *kennis* en *risicodetectie*. Beide componenten gelden immers als door het OTR-programma *rechtstreeks* wijzbare variabelen. Voor *snelheid* en *rijden onder invloed van alcohol* is de situatie wat complexer aangezien voor beide componenten de uiteindelijke doelstelling (i.e., verandering van *gedrag*) slechts *indirect* gerealiseerd kan worden (i.e., indien andere 'gedragssturende' variabelen beïnvloed worden). Voor *snelheid* en *rijden onder invloed van alcohol* zijn deze gedragssturende variabelen dus in feite de belangrijkste doelvariabelen.

Om meer concreet te bepalen welke gedragssturende variabelen we zouden opnemen in de evaluatiestudie, raadpleegden we opnieuw de vakliteratuur. Meer in het bijzonder concentreerden we ons op literatuur die specifiek ingaat op het thema gedragsverklaring en -voorspelling. Dit resulteerde in een theoretisch basismodel voor gedragsverklaring.

4.4.1. Theoretisch basismodel voor gedragsverklaring

Het theoretisch basismodel (zie Figuur 13) stelt dat gedrag voornamelijk wordt aangestuurd door motivatie (i.e., intenties) en dat deze motivatie afhangt van een hele reeks psychosociale determinanten (zoals allerhande meningen, verwachtingen, attitude, normen, eigen-effectiviteit, etc.). Deze psychosociale determinanten worden op hun beurt bepaald door stabiele persoonskenmerken (zoals geslacht, leeftijd, persoonlijkheid, etc.) en omgevingsvariabelen. Verder toont dit model dat de omzetting van motivatie in gedrag afhangt van de aan- of afwezigheid van mogelijke hindernissen of barrières (zoals financiële middelen, fysieke gebreken, etc.) en van de mate waarin iemand beschikt over de vaardigheden (i.e., 'skills') die nodig zijn om het gewenste gedrag te kunnen uitvoeren.

Figuur 13: Theoretisch basismodel voor gedragsverklaring



Bron: Eigen ontwerp

Vanuit een educatief perspectief zijn stabiele persoonskenmerken en omgevingsinvloeden evenals barrières vaak uiterst moeilijk te beïnvloeden en daarom minder interessant. Wil men de

kernvariabele 'motivatie' beïnvloeden, dan doet men er beter aan zich te concentreren op factoren die wel veranderbaar zijn door middel van educatieve interventies, i.e., psychosociale determinanten en vaardigheden.

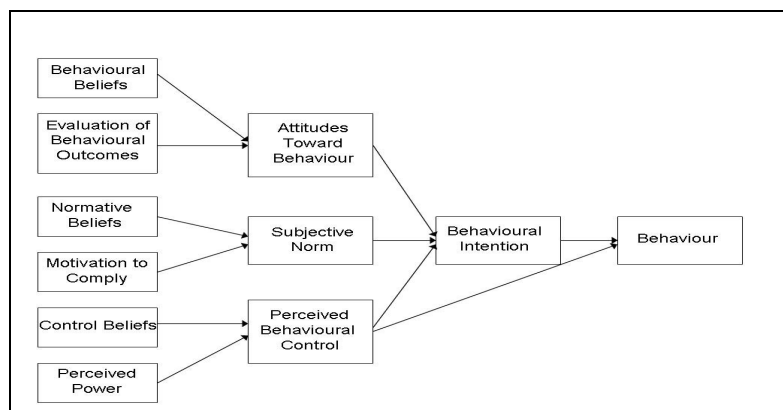
Om een beter idee te verkrijgen over welke psychosociale determinanten we best konden opnemen voor de bevraging van de programmacomponenten *snelheid* en *rijden onder invloed van alcohol*, gingen we dieper in op de beschikbare literatuur binnen de gedragspsychologie. Hierin worden enkele empirisch goed onderbouwde theoretisch modellen besproken met daarin een hele reeks psychosociale variabelen die gelden als mogelijke gedragsbepalende determinanten.

Onze aandacht ging hierbij voornamelijk uit naar **de Theorie van Gepland Gedrag** (i.e., *Theory of Planned Behaviour*) (Ajzen, 1985). De voornaamste reden daarvoor is het feit dat dit model reeds meerdere keren van nut is gebleken voor de voorspelling van het probleemgedrag dat in dit onderzoek aan bod komt. Voor snelheidsgedrag bijvoorbeeld, kunnen meerdere eerdere toepassingen van de Theorie van Gepland Gedrag gevonden worden binnen de vakliteratuur (e.g., Elliott, Armitage, & Baughan, 2005; Warner & Aberg, 2006; De Pelsmacker & Janssens, 2007; Desrichard, Roché, & Bègue, 2007; Paris & Van den Broucke, 2008). Figuur 14 visualiseert dit theoretisch model meer in detail.

4.4.2. De Theorie van Gepland Gedrag

Uitgangspunt van de Theorie van Gepland Gedrag (voor een overzicht, zie Figuur 14) is dat het uiteindelijk gewenste doelgedrag (hier dus met aangepaste snelheid rijden/nuchter rijden) hoofdzakelijk bepaald wordt door 'intenties' en dat deze **intenties** op hun beurt gestuurd worden door drie psychosociale factoren, i.e., **attitude** (lijkt rijden met aangepaste snelheid/nuchter rijden me aangenaam/wenselijk/belangrijk of niet?), **sociale norm** (wenst mijn naaste omgeving zoals familie en vrienden dat ik rijd met aangepaste snelheid/nuchter rijd?) en de **waargenomen gedragscontrole** ten overstaan van datzelfde doelgedrag (heb ik er vertrouwen in dat ik rijd met aangepaste snelheid/nuchter rijd?). Deze drie constructen zijn steeds gebaseerd op bepaalde **verwachtingen** (1) inzake het resultaat van dat doelgedrag (zal ik op tijd arriveren als ik met aangepaste snelheid rijd/ zal ik minder kans op een ongeval lopen als ik nuchter rijd?), (2) inzake de overtuigingen van anderen met betrekking tot het doelgedrag (wat denken familie of vrienden over het feit dat ik met aangepaste snelheid rijd/nuchter rijd?) en (3) inzake de weerstand die men aan de dag denkt te kunnen leggen tegenover bepaalde factoren die me ervan zouden kunnen weerhouden het gewenste gedrag te vertonen (zou ik met aangepaste snelheid rijden als mijn vrienden me zouden aansporen sneller te rijden/ zou ik achter het stuur uitblijven indien mijn vrienden me na een aantal glaasjes gedronken te hebben onder druk zouden zetten hen naar huis te brengen?).

Figuur 14: De Theorie van Gepland Gedrag



Bron: Montaña et al., (1997)

Ondanks het feit dat de Theorie van Gepland Gedrag zoals hierboven afgebeeld in uiterst diverse onderzoeksdomeinen is gevalideerd en aanzien wordt als één van de empirisch vaakst ondersteunde gedragstheorieën (Godin & Kok, 1996; Stutton, 1998) zijn er uiteraard beperkingen en mogelijke aanvullingen. Uit recentere literatuur blijkt dat naast de klassieke versie van de Theorie van Gepland Gedrag, er verschillende bijkomende kernvariabelen zijn geïdentificeerd die de totale voorspellende waarde van het model significant hebben vergroot (Conner & Armitage, 1998). Deze gaan van concepten als 'beschrijvende-' evenals 'injunctieve norm' tot 'emoties', 'eerder gedrag', 'implementatie intenties' en 'bereidheid' (Kok et al., 1991; Richard et al., 1995; Bandura 1997; Gibbons et al., 1998; Ruiter et al., 2001; Ruiter et al., 2004). Protectie Motivatie Theorie (i.e., *Protection Motivation Theory*) levert ook een reeks mogelijk interessante variabelen op die perfect verzoenbaar zijn met de theorie van gepland gedrag. Deze gaan van concepten als 'waargenomen ernst', 'kwetsbaarheid' of 'empathie voor slachtoffers' (inclusief familie en vrienden van betrokken persoon) tot 'respons-effectiviteit' en 'respons-kost' (Rogers, 1983; Boer & Seydel, 1996). Welke doelvariabelen uiteindelijk geselecteerd werden voor de bevraging van de programmacomponenten *snelheid* en *rijden onder invloed van alcohol*, wordt nauwkeurig beschreven onder sectie 4.7.2. waar de gedetailleerde samenstelling van de gebruikte meetinstrumenten aan bod komt.

4.5. STAP 5: Onderzoeksdesign

Voor de uitvoering van de evaluatiestudie werd geopteerd voor een **experimenteel onderzoeksdesign met controlegroep en dubbele nameting**. Wat de meer gedetailleerde invulling van dit design betreft, werd een voorstel gedaan dat op basis van overleg met VSV en de opdrachtgever enige bijsturing heeft ondergaan. We overlopen zowel de oorspronkelijke invulling als de uiteindelijke vormgeving.

4.5.1. Oorspronkelijke invulling

De oorspronkelijke invulling van het voorgestelde onderzoeksdesign komt overeen met Figuur 15. In strikte termen is de experimentele groep steeds samengesteld uit respondenten die WEL zijn blootgesteld aan de opleiding, terwijl de controlegroep bestaat uit respondenten die NIET zijn blootgesteld aan de opleiding. Jongeren die door de projectuitvoerders waren geselecteerd als leden van de controlegroep kregen echter mogelijk een wachttijd opgelegd (omdat leden van de controlegroep voor een periode van minstens twee maanden niet mochten worden blootgesteld aan de opleiding), waardoor ze een verhoogde kans op *drop-out* zouden vertonen. Daarom werd gezocht naar een alternatieve invulling van het design waarbij het probleem van wachttijd in de controlegroep vermeden kon worden.

Figuur 15: Oorspronkelijke invulling van het onderzoeksdesign

Controle groep		VM-ktc	VM-ltc	OTR
Experimentele groep	OTR	NM-kte	NM-lte	
<u>Legende :</u>				
OTR = deelname aan On The Road				
VM-ktc = Voormeting korte termijn controle groep				
VM-ltc = Voormeting lange termijn controle groep				
NM-kte = Nameting korte termijn experimentele groep				
NM-lte = Nameting lange termijn experimentele groep				

Bron: Eigen ontwerp

4.5.2. Uiteindelijke invulling

Op basis van onderling overleg met VSV en de opdrachtgever, werkte de opdrachtnemer de volgende uiteindelijke invulling van het onderzoeksdesign uit (zie Figuur 16):

Figuur 16: Uiteindelijke invulling van het onderzoeksdesign

Controle groep	VM-c	OTR		NM-ltc
Experimentele groep		OTR	NM-kte	NM-lte

Legende :
OTR = Deelname aan On The Road
VM-c = Voormeting controle groep
NM-ltc = Nameting lange termijn controle groep
NM-kte = Nameting korte termijn experimentele groep
NM-lte = Nameting lange termijn experimentele groep

Bron: Eigen ontwerp

Zoals blijkt op basis van Figuur 16, werd voor de nameting lange termijn afgestapt van de strikte invulling van een controlegroep als een groep van deelnemers die niet blootgesteld zijn aan de opleiding. Terwijl de dubbele nameting in de experimentele groep behouden bleef (nameting korte termijn net na de opleidingsessie en nameting lange termijn twee maanden na de datum waarop de opleidingsessie werd gevolgd), werden de leden van de controlegroep in deze invulling slechts één keer bevroegd voor het volgen van een opleidingsessie en een tweede keer twee maanden volgend op de datum waarop zij hun sessie hadden opgenomen. Zodoende werd het probleem van de wachttijd in de controlegroep opgelost. Het testen van het effect van de opleiding op zowel korte- als lange termijn binnen een design zoals dit vereiste wel bijkomende statistische analyse.

Het randomiseren van toekenning van respondenten aan experimentele- of controlegroep gebeurde op sessieniveau. Het OTR-programma is namelijk gebaseerd op een groepsformat (i.e., deelnemers kunnen hun opleidingsessie enkel in groep op specifieke locaties en op specifieke data opnemen). Bovendien wilden we voorkomen dat binnen eenzelfde sessie leden van beide groepen contact zouden hebben met elkaar (i.e., groepscontaminatie).

4.6. STAP 6: Dataverzameling

Omwille van het strakke tijdsschema, was het in het kader van deze studie niet mogelijk een uitgebreide pilottest af te nemen. Bij de definitieve op-punt-stelling van het uiteindelijke onderzoeksdesign, was het OTR-programma reeds gestart. Daarom werd de finale datacollectie onmiddellijk aangevat.

4.6.1. Afname

Tijdens een eerste ronde werden de voormeting (controlegroep) en de onmiddellijke nameting (experimentele groep) afgenomen. Voor beide bevestigingen werd de data steeds op locatie verzameld. In totaal werden op 10 verschillende plaatsen in Vlaanderen (i.e., Brugge, Merelbeke,

Roeselare, Sint-Niklaas, Herenthout, Alken, Leuven, Antwerpen-Linker Oever, Aalst en Boortmeerbeek) enquêtes verzameld. De enquêtes zelf werden steeds schriftelijk afgenomen en stonden onder toezicht van een speciaal daarvoor opgeleide enquêteur (in totaal werd een team van 8 enquêteurs samengesteld die zowel tijdens de week als onder de weekends beschikbaar waren).

De eigenlijke afname verliep steeds volgens een vast stramien met (1) een korte situerende introductie naar de deelnemers toe, (2) vrijblijvende opgave van contactgegevens (telefoonnummer en e-mail) om deelnemers te kunnen contacteren voor de tweede bevragingronde, (3) invullen van de enquête en (4) korte nabriefing. De hele procedure nam niet langer dan 30 minuten tijd in beslag. De eerste dataverzamelingsperiode liep van 4 december 2008 tot 6 juni 2009.

Tijdens de tweede ronde werd de nameting lange termijn voor beide groepen (i.e., experimenteel en controle) afgenomen. Deze tweede datacollectie startte 2 maanden nadat de eerste sessie op locatie was afgenomen (i.e., 4 februari 2009) en liep twee maanden na afname van de laatste op locatie afgenomen sessie af (i.e., 6 september 2009). Beide bevraging rondes verliepen dus gedeeltelijk parallel naast elkaar met voor iedere deelnemer een tussenperiode van twee maanden.

De eigenlijke afname voor de nameting lange termijn gebeurde via internet. Op basis van de op locatie verkregen persoonlijke contactgegevens, werden de deelnemers twee maanden nadat ze hun opleidingssessie hadden opgenomen, via telefoon (of via mail indien men telefonisch niet bereikbaar was) gecontacteerd en aangemoedigd de internetenquête die ze via mail kregen toegestuurd, in te vullen. Om deelnemers te motiveren ook aan deze tweede bevraging mee te werken, werd nog eens herinnerd aan het feit dat men kans maakte op enkele mooie prijzen (i.e., GPS of filmtickets) die via verloting konden worden bekomen, enkel indien men aan beide bevragingen zou hebben deelgenomen.

4.6.2. Respons

Bij aanvang van het project werden deelnemers bij inschrijving via de OTR website vrijgelaten in hun keuze al dan niet deel te nemen aan de OTR-evaluatiestudie. Het werd echter al snel duidelijk dat dit systeem onvoldoende respons zou opleveren. Aangezien deelname aan de evaluatiestudie niet kon worden verplicht of automatisch kon worden opgelegd aan de deelnemers, dienden een andere strategie te worden bedacht om voldoende observaties te verzamelen.

Het systeem van enquêteurs op locatie bood een interessante uitweg. Ondanks het feit namelijk dat nadrukkelijk werd gesteld dat deelname aan de evaluatiestudie niet verplicht was, maakte geen enkele deelnemer bezwaar tegen het invullen van de enquête. Ook voor opgave van persoonlijke contactgegevens voor deelname aan de tweede vraagronde werd elke deelnemer nadrukkelijk vrij gelaten in zijn/haar keuze. Geen enkele deelnemer echter weigerde hierop in te gaan. Uiteraard werd expliciet benadrukt naar de deelnemers toe dat hun gegevens strikt anoniem en confidentieel (i.e., enkel in het kader van deze evaluatiestudie) behandeld zouden worden.

Wat de **eerste dataronde** betreft (i.e., afname van voormeting in controlegroep en onmiddellijke nameting in experimentele groep), werden in totaal 131 opleidingssessies ingepland waarvan 48 sessies (= 36,6%) werden geannuleerd, 8 sessies (= 6,1%) werden gemist voor afname, 20 sessies (= 15,3%) niet werden afgenomen wegens een té lage opkomst ($N < 5$), 21 sessies (= 16%) werden weerhouden als 'controlegroep-sessies' (hier werd dus een voormeting afgenomen) en 34 sessies (= 26%) werden geselecteerd als 'experimentele groep-sessies' (hier werd dus een onmiddellijke nameting afgenomen). Op een totaal aantal van 369 op locatie bereikte deelnemers, werden voor de voormeting in de controlegroep 163 respondenten (= 44,2%) bevroegd en werden voor de onmiddellijke nameting in de experimentele groep 206 respondenten (= 55,8%) geënquêteerd.

Wat de **tweede dataronde** betreft (i.e., afname van de lange termijn nameting in zowel de controlegroep als de experimentele groep) werden in totaal 210 ingevulde internetenquêtes verzameld. Dit betekent dus dat 57% van de deelnemers die deelnamen aan de eerste bevragingronde ook deelnam aan de tweede bevragingronde. Op een totaal van 210 deelnemers aan de tweede vraagronde konden voor 176 deelnemers de antwoorden op de eerste en tweede vragenlijst die zij hadden ingevuld succesvol met elkaar gekoppeld worden. Hiervan behoorden 72 respondenten (= 41%) tot de controle groep en 104 respondenten (=59%) tot de experimentele groep.

4.7. STAP 7: Gegevensanalyse

4.7.1. Opzet en voorbereidende analyses

Om de effecten van OTR op de doelstellingen te kunnen achterhalen werd, zoals reeds aangegeven, op een tweetal momenten een schriftelijke vragenlijst afgenomen bij zowel de experimentele groep als de controlegroep (voor de volledige vragenlijst, zie Appendix A). Deze vragenlijst was op beide meetmomenten hetzelfde voor beide groepen, behalve dat bij de experimentele groep direct na deelname aan OTR een korte evaluatie van het programma werd gevraagd (zie vragen 86-93, Appendix B) waardoor deze vragenlijst iets langer was.

De vragenlijsten hadden als primair doel de effecten van blootstelling aan OTR vast te stellen op de geselecteerde uitkomstvariabelen (zie sectie 4.7.2.). Hiertoe werden de uitkomstvariabelen geoperationaliseerd aan de hand van specifieke items. Deze items bestonden uit stellingen en vragen waarop aan de hand van antwoordschalen geantwoord kon worden, door het antwoord van keuze aan te duiden. Per uitkomstvariabele werden meerdere items ontworpen om zo de betrouwbaarheid en validiteit van de antwoorden te verhogen. Hoe meer items voor iedere uitkomstvariabele gesteld worden, hoe meer zekerheid er is dat de inhoudelijke kern van de uitkomstvariabele wordt bevraagd (*validiteit*) en hoe minder invloed een bij de respondenten inhoudelijk onduidelijk item heeft op de uiteindelijke score op een uitkomstvariabele (*betrouwbaarheid*).

Een goede indicator van de mate waarin een set van items hetzelfde onderliggende concept (i.e., uitkomstvariabele) meet is de mate waarin de scores op de items binnen een bepaalde set consistent met elkaar zijn. Met andere woorden, hoe sterker de scores met elkaar correleren, hoe groter de interne consistentie van de set van items en hoe beter de meting van de uitkomstvariabelen. In de statistiek geeft de Cronbach's alfa (α) de mate van interne consistentie aan van een set van items, welke een range heeft van 0 tot 1. Een alfa van hoger dan .65 wordt over het algemeen beschouwd als een indicator van een goede interne consistentie. Naast een statistische afweging is het ook altijd van belang te kijken naar de inhoud van items die men bij elkaar wil voegen. Scores op verschillende items kunnen met elkaar gecorreleerd zijn, maar inhoudelijk weinig met elkaar te maken hebben.

Om het aantal analyses te verminderen en daardoor ook de kans op Type 1 fouten¹ te verminderen, werden items waarvan de scores een hoge interne consistentie met elkaar vertonen

¹ Een Type 1 fout is de kans dat een analyse tot de conclusie komt dat de geteste relatie significant is, en dus de hypothese dat er geen verband is (de nul-hypothese) kan worden verworpen, maar dat er in werkelijkheid geen significantie bestaat. Er wordt dus een foutieve conclusie getrokken, een Type 1 fout gemaakt. Een Type 1 fout treedt vooral op als meerdere analyses worden gedaan op sterk vergelijkbare uitkomstmaten (bijvoorbeeld sterk op elkaar gelijkende items). De oorzaak hiervan ligt in het feit dat de statistiek in haar uitspraken een bepaalde mate van onbetrouwbaarheid heeft. Typisch wordt die onbetrouwbaarheid op 5% gesteld, wat wil zeggen dat de uitkomsten die worden gegenereerd in 5% van de gevallen (1 op 20) niet betrouwbaar zijn. Met andere woorden, als er 20 analyses worden uitgevoerd, is het waarschijnlijk dat 1 analyse een onjuist resultaat geeft. Dit fenomeen is vooral relevant als veel analyses worden uitgevoerd op vergelijkbare uitkomstmaten. Vandaar dat items waarvan de scores hoog met elkaar correleren (interne consistentie vertonen) worden samengevoegd in een nieuwe uitkomstvariabele die de somscore of de gemiddelde score op de afzonderlijke items weergeeft. Er vindt kortom datareductie plaats.

(uitgedrukt in α) en een inhoudelijke analyse bevestigde dat zij hetzelfde beogen te meten, samengevoegd tot een enkele uitkomstvariabele. Deze samengevoegde uitkomstvariabelen werden gecreëerd door allereerst scores op items die hoog met elkaar correleren zo te hercoderen dat een hoge score op het ene item hetzelfde antwoord impliceert als een hoge score op een ander item binnen dezelfde set van items, waardoor correlaties tussen items binnen een set van items een positieve (en geen negatieve) richting hebben. Vervolgens werd per set van items en per respondent de gemiddelde score op de afzonderlijke items berekend en werden de gemiddelde scores samengevoegd in een nieuwe uitkomstvariabele. In een enkel geval (i.e., voor de uitkomstvariabele 'kennis') werd de somscore op de set van items gebruikt. Hieronder volgt voor iedere uitkomstvariabele een definitie en een beschrijving van de items die voor het meten van de uitkomstvariabelen zijn gebruikt. Statistische technieken die voor deze reductie van de uiteindelijke dataset werden gebruikt waren exploratieve factor analyse en betrouwbaarheidsanalyse. Het doel van het rapport voert te ver om deze technieken hier verder te bespreken. Deze en overige statistische analyses werden uitgevoerd binnen het statistisch software programma SPSS, versie 15.0.

4.7.2. Beschrijving van de uitkomstvariabelen

Als belangrijkste uitkomstvariabelen voor de effectevaluatie van OTR werden de volgende variabelen vastgesteld (tussen haakjes respectievelijk de naam van het concept zoals gebruikt in de uiteindelijke analyses en de rapportage daarvan hieronder, de nummers van de items in Appendix A die voor de uitkomstvariabele zijn gebruikt, Cronbach's alfa):

- de motivatie om zich in de toekomst veilig te gedragen in het verkeer (*algemene intentie; items 69-71; $\alpha = .94$*)
- de mate waarin men in staat is risico's te detecteren (*risicodetectie; items 72-75; $\alpha = .66$*)²
- de mate waarin men kennis heeft van de verkeerscode evenals van mogelijke risico's en manieren om met risico's om te gaan (*kennis code; items 76-85*)³
- de psychosociale determinanten van het *zich houden aan de snelheidslimiet*, in het bijzonder werden gemeten:
 - de motivatie om zich aan de snelheid te houden (*intentie_snelheid; items 18,19,20; $\alpha = .95$*)
 - de positieve uitkomsten die men (de respondent) verwacht van te snel rijden (*positieve uitkomstverwachtingen_snelheid; items 1-5*⁴; $\alpha = .83$)
 - de negatieve uitkomsten die men verwacht van te snel rijden (*negatieve uitkomstverwachtingen_snelheid; items 6-10; $\alpha = .71$*)
 - de mate waarin men denkt dat vrienden zich aan de snelheidslimiet houden (*descriptieve norm_snelheid; item 13*^{*})
 - de mate waarin men denkt dat belangrijke anderen (vrienden, ouders) vinden dat men zich aan de snelheidslimiet moet houden (*injunctieve norm_snelheid; items 11-12; $\alpha = .50$*)
 - de mate waarin men het voor zichzelf moreel verantwoord vindt zich aan de snelheidslimiet te houden (*persoonlijke_norm_snelheid; items 14-15; $\alpha = .82$*)

² De uitkomstvariabele 'risicodetectie' werd geoperationaliseerd aan de hand van vier situatieschetsen waarop deelnemers moesten aanduiden door middel van een kruisje waar zich volgens hen mogelijk gevaar op een aanrijding aandiende. De geselecteerde situaties werden ontleend aan de vakliteratuur (e.g., Fisher et al., 2002; Pradhan et al., 2005; Pollatsek et al., 2006) en aanvullend gevalideerd en geëvalueerd door een externe expert (i.e., een lid van de politiezone West-Limburg). De antwoorden van respondenten op de risicodetectieschetsen werden gecodeerd door een speciaal daarvoor getrainde beoordelaar die gebruik maakte van de beoordeling van de externe expert. Per situatieschets konden meerdere potentiële risicopunten aangeduid worden met voor elk correct aangeduid risicopunt een score van 1 en voor zowel elk niet-aangeduid risicopunt als elk foutief aangeduid risicopunt een score van 0. Voor een schets met bijvoorbeeld 5 risicopunten kon iedere deelnemer dus maximaal een score van 5 halen en ongeacht het aantal foutief aangeduide risicopunten, een minimale score van 0.

³ De antwoorden op de kennis items werden gehercodeerd in 1 = juist en 0 = onjuist waarna een somscore werd berekend (range 0-10).

⁴ Scores op items die zijn aangeduid met een asterisk (*) zijn gehercodeerd.

- de mate waarin men zich kwetsbaar acht voor de risico's van te hard rijden (*risicoperceptie_snelheid; items 16-17; a = .85*)
- de mate waarin men in het verleden de snelheidslimiet heeft overtreden (*eerder gedrag_snelheid; items 21-22; a = .90*)
- de mate waarin men zich in staat voelt zich aan de snelheidslimiet te houden terwijl men alleen in de auto zit en de omstandigheden uitnodigen tot te snel rijden (*self-efficacy_alleen_snelheid; items 23-24,31-32; a = .85*)
- de mate waarin men zich in staat voelt zich aan de snelheidslimiet te houden ondanks de aanwezigheid van vrienden (*self-efficacy_peers_snelheid; items 27-28; a = .86*)
- de mate waarin men van plan is zich aan de snelheidslimiet te houden terwijl men alleen in de auto zit en de omstandigheden uitnodigen tot te snel rijden (*specifieke intentie_alleen_snelheid; items 25-26,33-34; a = .91*)
- de mate waarin men van plan is zich aan de snelheidslimiet te houden ondanks de aanwezigheid van vrienden (*specifieke intentie_peers_snelheid; items 29-30; a = .91*)
- de psychosociale determinanten van het rijden onder invloed van alcohol (nuchter rijden), in het bijzonder werden gemeten:
 - de motivatie om nuchter te rijden (*intentie_alcohol; items 52-54; a = .98*)
 - de negatieve uitkomsten die men verwacht van alcohol op de rijvaardigheid (*negatieve uitkomstverwachtingen_vaardigheid_alcohol; items 37-44; a = .91*)
 - de negatieve uitkomsten die men verwacht van alcohol op verkeersgedrag (*negatieve uitkomstverwachtingen_risico_alcohol; items 35-36; a = .60*)
 - de mate waarin men denkt dat vrienden nuchter rijden (*descriptieve norm_alcohol; item 47**)
 - de mate waarin men denkt dat belangrijke anderen (vrienden, ouders) vinden dat men nuchter zou moeten rijden (*injunctieve norm_alcohol; items 45-46; a = .39*)
 - de mate waarin men het voor zichzelf moreel verantwoord vindt nuchter te rijden (*persoonlijke_norm_alcohol; items 48-49; a = .80*)
 - de mate waarin men zich kwetsbaar acht voor de risico's van rijden onder invloed van alcohol (*risicoperceptie_alcohol; items 50-51; a = .89*)
 - de mate waarin men in het verleden onder invloed van alcohol heeft gereden (*eerder gedrag_alcohol; items 55-56; a = .95*)
 - de mate waarin men zich in situaties van alcoholgebruik in staat voelt de auto te laten staan (*self-efficacy_alcohol; items 57-58, 61-62, 65-66; a = .92*)
 - de mate waarin men van plan is in situaties van alcoholgebruik de auto te laten staan (*intentie_alcohol; items 59-60; 63-64, 67-68; a = .93*)

4.7.3. Beschrijving van de achtergrondvariabelen

Om inzicht te krijgen in de achtergrond van de respondenten werd hen gevraagd naar leeftijd (*item 96*) en geslacht (*item 97*), het type rijbewijs dat ze in bezit hebben (*item 86*), de mate waarin ze betrokken zijn geweest bij een ongeval, onderverdeeld in de vraag of ze ooit een ongeval hebben gehad (*item 88, gehercodeerd als 1 = ja, 0 = nee*) en hoe vaak ze bij een ongeluk betrokken zijn geweest (*item 90, gehercodeerd als = 1 keer of vaker, 0 = nooit*), hoe vaak ze de auto als bestuurder gebruiken (*item 91*); de mate waarin men zich veilig voelt op de weg (*item 92, geërodeerde als 1 = nooit, 2 = soms, 3 = meestal, 4 = altijd*), de mate waarin men zichzelf een goede chauffeur vindt (*item 93, gehercodeerd als 1 = slecht, 2 = niet zo goed, 3 = voldoende, 4 = goed, 5 = zeer goed*); de mate waarin men denkt dat men de verkeerscode kent (*item 94, gehercodeerd als 1 = slecht, 2 = niet zo goed, 3 = voldoende, 4 = goed, 5 = zeer goed*).

4.7.4. Analyse-strategie

Er werd een tweetal analyses uitgevoerd. Allereerst werden correlatie- en regressie-analyses uitgevoerd om de onderlinge samenhang tussen uitkomstvariabelen te bepalen. Vervolgens werden effectanalyses uitgevoerd om de effecten van blootstelling aan OTR op de uitkomstvariabelen te bepalen (variantie-analyses). De functie en aard van beide analyses worden kort toegelicht.

4.7.4.1. Correlatie- en regressie-analyses

Alvorens de effecten van deelname aan OTR op de geselecteerde uitkomstvariabelen statistisch te toetsen werden voorbereidende analyses uitgevoerd. Deze analyses hadden tot doel na te gaan of het theoretisch model van determinanten van gedrag zoals dat is beschreven onder secties 4.4.1. en 4.4.2. ook binnen de huidige steekproef valide is. Om dit te toetsen werden achtereenvolgens de volgende onderzoeksvragen getoetst:

1. Kan de intentie tot voldoen aan de snelheidslimiet voorspeld worden uit de gemeten psychosociale determinanten van snelheidsgedrag?
2. Kan de intentie tot het nuchter rijden voorspeld worden uit de gemeten psychosociale determinanten van nuchter rijden?
3. Houdt de intentie tot voldoen aan de snelheidslimiet en de intentie tot nuchter rijden verband met de algemene intentie tot veilig verkeersgedrag?
4. Kan gedrag gemeten op de tweede meting voorspeld worden uit de intentie tot voldoen aan de snelheidslimiet en de intentie tot nuchter rijden op de eerste meting.

Deze onderzoeksvragen werden beantwoord met zowel correlatie- als hiërarchische regressie-analyses. De correlatie-analyses hadden als doel de *univariate associatie* tussen uitkomstvariabelen en potentiële voorspellers vast te stellen; met andere woorden, is er een verband tussen predictor en uitkomstvariabele. De multivariate regressie-analyses hadden tot doel te bepalen wat de *unieke bijdrage* van een predictor is in de voorspelling van de uitkomstvariabele binnen het geheel van opgevoerde predictoren. Om een goede inschatting te kunnen maken van het belang van een predictor in de verklaring van de uitkomstvariabele is inzicht in zowel het univariate als multivariate verband noodzakelijk.

De analyses voor onderzoeksvragen 1-3 werden uitgevoerd op de dataset verkregen uit de eerste meting die zowel bij respondenten in de controlegroep als bij respondenten in de experimentele groep plaatsvond ($N = 369$). Hoewel beide groepen respondenten verschilden in het niet of wel blootgesteld zijn geweest aan OTR op het moment van de eerste meting vonden extra analyses geen significante invloed van conditie (wel vs. niet blootstelling) op de uitkomstvariabelen. Er werden geen hoofdeffecten van conditie alsmede geen interactie-effecten van conditie met de afzonderlijke predictoren op de uitkomstvariabele gevonden, wat betekent dat de data van controlegroep en experimentele groep samengevoegd konden worden tot een enkele dataset voor de correlatie- en regressie-analyses. Voor het beantwoorden van onderzoeksvraag 4 werden de datasets van controlegroep en experimentele groep wederom samengevoegd, maar werden alleen die respondenten in de analyses betrokken die aan beide metingen hadden deelgenomen en waarvan de datasets van de eerste meting en tweede meting succesvol met elkaar verbonden konden worden op basis van de voorletters van de naam van de moeder, geboortedag en geboortemaand ($N = 176$).

De regressie-analyses hadden een bloksgewijze (hiërarchische) opbouw. Voor het beantwoorden van *onderzoeksvraag 1* (voldoen aan snelheidslimiet) en *onderzoeksvraag 2* (nuchter rijden) werd intentie in een eerste blok geregresseerd op de bijbehorende psychosociale determinanten. De bijdragen van de psychosociale determinanten in de voorspelling van intentie werden vervolgens beschreven, alsmede de mate van variantie in de intentie die het blok van psychosociale determinanten verklaarde. Daarna werd een tweede blok met de achtergrondvariabelen aan het model toegevoegd om te achterhalen of de achtergrondvariabelen extra variantie in intentie konden verklaren bovenop de verklaring door de psychosociale determinanten. Verwacht werd dat

de toevoeging van de achtergrondvariabelen gering zou zijn en dat de intentie vooral voorspeld wordt door de gemeten psychosociale determinanten.

Voor het beantwoorden van *onderzoeksvraag 3* werd de algemene intentie tot veilig verkeersgedrag in een eerste blok geregresseerd op de intentie tot voldoen aan de snelheidslimiet en de intentie tot nuchter rijden (blok 1), waarna in opeenvolgende blokken de psychosociale determinanten van respectievelijk snelheidsgedrag (blok 2) en nuchter rijden (blok 3) werden toegevoegd, gevolgd door de achtergrondvariabelen (blok 4). Overeenkomstig het theoretisch model werd verwacht dat de intentie tot veilig verkeersgedrag inderdaad geassocieerd is met de intentie tot voldoen aan de snelheidslimiet en nuchter rijden en dat de overige groepen van variabelen weinig additionele variantie zouden verklaren.

Tot slot werd onderzoeksvraag 4 beantwoord door voor beide gedragingen het gemeten gedrag op de tweede meting als uitkomstmaat te selecteren en te laten voorspellen uit achtereenvolgens de intentie op de eerste meting (blok 1), de psychosociale determinanten op de eerste meting (blok 2) en de achtergrondvariabelen (blok 3). Overeenkomstig het theoretisch model werd verwacht dat gedrag voorspeld zou worden door de intentie en dat de psychosociale determinanten van intentie en de achtergrondvariabelen geen directe voorspellers van gedrag zouden zijn.

4.7.4.2. Variantie-analyses

Voor het bepalen van de effectiviteit van deelname aan OTR op de geselecteerde uitkomstvariabelen werden multivariate variantie-analyses uitgevoerd.

Op de dataset van de eerste meting ($N = 369$) werden achtereenvolgens drie sets van multivariate variantie-analyses uitgevoerd om na te gaan of er een verschil was van conditie (controlegroep vs. experimentele groep) op (1) de intentie en psychosociale determinanten ten aanzien van het zich houden aan de snelheidslimiet, (2) de intentie en psychosociale determinanten ten aanzien van nuchter rijden en (3) de algemene uitkomstvariabelen (intentie tot veilig verkeersgedrag, risicodetectie en kennis van verkeerscode en van gevaren evenals manieren om met gevaar om te gaan). Binnen deze analyses werd allereerst een *multivariaat effect* van conditie bepaald om na te gaan of controlegroep en experimentele groep verschilden op de geselecteerde groep van uitkomstvariabelen. Indien het multivariate effect significant was, werd het *univariate effect* van conditie op de afzonderlijke uitkomstvariabelen bepaald en vervolgens beschreven.

Deze analyses werden herhaald op de gecombineerde dataset van eerste en tweede meting. Daarbovenop werd gekeken naar de effecten van deelname aan OTR op (4) gedrag ten aanzien van het voldoen aan de snelheidslimiet en (5) gedrag ten aanzien van nuchter rijden in de periode tussen deelname aan OTR en de tweede meting. Deze analyses konden alleen uitgevoerd worden onder deelnemers in de oorspronkelijke controlegroep ($N = 72$) aan de hand van een pretest-posttest design zonder een controleconditie. Extra analyses werden tot slot uitgevoerd om te controleren of gevonden effecten tussen eerste meting en tweede meting binnen de deelnemers van de controlegroep te wijten waren aan deelname aan OTR en/of aan een vragenlijsteffect.

4.8. STAP 8: Resultaten

4.8.1. Correlatie- en regressie-analyses

4.8.1.1. Voldoen aan snelheidslimiet

Correlatie-analyses en een hiërarchische regressie-analyse werden uitgevoerd om te bepalen welke psychosociale determinanten een bepalende invloed hebben op de intentie en gedrag ten aanzien van het zich houden aan de snelheidslimiet.

Intentie

Tabel 23 laat zien dat significante univariate associaties (correlaties) met de intentie tot voldoen aan de snelheidslimiet werden gevonden voor alle gemeten psychosociale determinanten (zie kolom onder de correlatiecoëfficiënt r). De regressie-analyse liet vervolgens zien dat de psychosociale determinanten gezamenlijk 63% van de variantie in intentie verklaren. De regressie-analyse laat echter ook zien dat niet alle determinanten een significante unieke bijdrage hebben in de verklaring van de variantie in intentie. Naarmate respondenten het minder eens zijn dat te snel rijden voordelen heeft (positieve uitkomstverwachtingen), meer vrienden hebben die zich houden aan de snelheidslimiet (descriptieve norm), belangrijke anderen sterker van mening zijn dat voldoen aan de snelheidslimiet gewenst is (injunctieve norm), zich moreel verantwoordelijk voelen zich aan de snelheid te houden (persoonlijke norm) en meer van plan zijn zich aan de snelheid te houden ook al nodigen de omstandigheden ertoe uit sneller te rijden (intentie alleen), zijn ze meer van plan zich de komende 3 maanden aan de snelheidslimieten te houden. Voor de overige psychosociale variabelen werd geen significante bijdrage gevonden in de voorspelling van intentie (zie Tabel 23, laatste kolom).

De toevoeging van de achtergrondvariabelen aan het verklaringsmodel leidde tot een geringe toename van de verklaarde variantie in intentie tot 66%, waarbij gold dat alleen geslacht (vrouwen hebben een hogere intentie dan mannen), de duur van het rijbewijsbezit in maanden en eerder gedrag een significante unieke bijdrage hadden aan de voorspelling van intentie. Vrouwen rapporteerden een hogere intentie dan mannen, terwijl de duur van het rijbewijsbezit bezit en eerder gedrag beide negatief gerelateerd waren aan de intentie. Hoe langer respondenten het rijbewijs in bezit hadden en hoe meer ze in het verleden te snel hebben gereden, hoe lager hun intentie zich in de toekomst aan de snelheidslimiet te houden.

Tabel 23: Voldoen aan snelheidslimiet: regressie van intentie tot voldoen aan snelheidslimiet op psychosociale determinanten en achtergrondvariabelen (t1, N = 365)

<i>Voorspeller</i>	<i>r</i>	<i>β^a</i>
<i>Psychosociale determinanten</i>		
Positieve uitkomstverwachtingen	-.50 ^{***}	-.12 ^{**}
Negatieve uitkomstverwachtingen	.35 ^{***}	.05
Descriptieve norm	..37 ^{***}	.10 ^{**}
Injunctieve norm	.45 ^{***}	.09 [*]
Persoonlijke norm	.64 ^{***}	.26 ^{***}
Risicoperceptie	.12 [*]	.06
Self-efficacy alleen	.66 ^{***}	.09
Self-efficacy peers	.48 ^{***}	.01
Intentie alleen	.69 ^{***}	.26 ^{***}
Intentie peers	.52 ^{***}	.11
<i>Achtergrondvariabelen</i>		
Leeftijd	.05	.00
Geslacht	.36 ^{***}	.07 [*]
Duur rijbewijsbezit	-.18 ^{***}	-.07 [*]
Frequentie bestuurder	-.10	-.03
Eerder gedrag	-.64 ^{***}	-.19 ^{***}
Betrokkenheid bij ongeval	-.16	.07
Frequentie ongeval	-.17	-.09
Geschatte kennis van verkeerscode	.10	-.02
Ervaren veiligheid	.11 [*]	.03
Ervaren rijvaardigheid	.10	-.01

*p < .05, **p < .01, ***p < .001

r = Pearson correlatie; β = gestandaardiseerde regressiecoëfficiënt

R² (model 1) = .63; R² (model 2) = .66;

^aConditie werd meegenomen als covariaat in de regressie-analyses

Gedrag

Tot slot werd een regressie-analyse van gedrag op de intentie, psychosociale determinant en achtergrondvariabelen uitgevoerd. De mate waarin de snelheidslimiet werd overtreden in de periode tussen de eerste meting en tweede meting werd alleen significant voorspeld door de specifieke intentie tot snelrijden wanneer alleen in de auto op t1 ($\beta = -.40$; $p < .01$) en de algemene intentie tot voldoen aan de snelheidslimiet ($\beta = -.20$; $p < .05$). Beide variabelen hadden de verwachte negatieve associatie met gedrag: hoe hoger de intentie tot voldoen aan de snelheidslimiet op de eerste meting, hoe minder vaak respondenten op de follow-up meting aangaven de snelheidslimiet te hebben overtreden. De overige sociaal-cognitieve determinanten op t1 droegen niet bij aan de voorspelling van snelheidsgedrag op de tweede nameting. In totaal verklaarden de intentie en psychosociale determinanten 49% van de variantie in gedrag op de tweede nameting. Toevoeging van de achtergrondvariabelen aan het verklaringsmodel leidde tot een toename van de verklaarde variantie met 7% ($R^2 = .57$) met enkel een significante bijdrage van eerder gedrag, gemeten op de eerste meting ($\beta = .39$; $p < .001$).

4.8.1.2. Rijden onder invloed van alcohol

Intentie

Tabel 24 laat zien dat de psychosociale determinanten van nuchter rijden significant samenhangen met de intentie tot nuchter rijden, maar dat dit niet het geval is voor de determinant risicoperceptie. De regressie-analyse laat vervolgens zien dat de unieke bijdrage van de psychosociale determinanten in de voorspelling van de intentie uiteindelijk beperkt blijft tot de determinanten persoonlijke norm en self-efficacy. Hoe meer respondenten voor zichzelf nuchter rijden belangrijk vinden (persoonlijke norm) en hoe meer zij zich in staat voelen de auto te laten

staan als ze alcohol hebben gedronken (self-efficacy), hoe meer ze de intentie hebben tot nuchter rijden. De specifieke intentie hebben we niet in het regressiemodel kunnen opnemen omdat de correlatie tussen self-efficacy en specifieke intentie bijna perfect was ($r = .92$).

Wat verder opvalt, is dat de hoeveelheid verklaarde variantie in intentie beperkt blijft tot 29% na de opname van de psychosociale determinanten dat als laag beoordeeld moet worden. Toevoeging van de achtergrondvariabelen leidt tot een kleine toename van de verklaarde variantie in intentie van 4% tot in totaal 33% met significante bijdragen van de frequentie waarin de respondent bestuurder van een auto is en in eerdere situaties met alcohol op achter het stuur heeft gezeten. Toename in beide achtergrondvariabelen leidt tot een lagere intentie om nuchter te rijden.

Tabel 24: Rijden onder invloed: regressie van intentie tot nuchter rijden op psychosociale determinanten en achtergrondvariabelen (t1, N= 362)

Voorspeller	<i>r</i>	β^a
<i>Psychosociale determinanten</i>		
Vermindering vaardigheden	.34***	.03
Verhoging risico	.31	.02
Descriptieve norm	.14***	.02
Injunctieve norm	.25***	.03
Persoonlijke norm	.53***	.44***
Risicoperceptie	-.00	.03
Self-efficacy	.29***	.10*
Intentie (specifiek)	.33***	-
<i>Achtergrondvariabelen</i>		
Leeftijd	.02	.00
Geslacht	.19***	.07
Duur rijbewijsbezit	-.11*	.01
Frequentie bestuurder	-.16**	-.10*
Eerder gedrag	-.38***	-.17***
Betrokken bij ongeval	-.14**	-.03
Frequentie ongeval	-.14**	.01
Geschatte kennis van verkeerscode	.01	.00
Ervaren veiligheid	.02	-.03
Ervaren skills	-.01	.02

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

r = Pearson correlatie; β = gestandaardiseerde regressiecoëfficiënt

R^2 (model 1) = .29; R^2 (model 1) = .33

^aConditie werd meegenomen als covariaat in de regressie-analyses

Gedrag

Het zelfgerapporteerde gedrag ten aanzien van nuchter rijden in de periode tussen eerste en tweede meting werd alleen voorspeld door de algemene intentie tot nuchter rijden op t1 ($\beta = -.45$; $p < .001$) en niet door de overige gemeten sociaal-cognitieve determinanten van rijden onder invloed op t1 ($R^2 = .40$). Toevoeging van de additionele variabelen leidt tot een verhoging van de verklaarde variantie met 8% ($R^2 = .48$) met alleen een significante bijdrage van duur rijbewijs bezit ($\beta = .18$; $p < .05$). De hoeveelheid verklaarde variantie in gedrag ten aanzien van nuchter rijden is redelijk tot goed te noemen.

4.8.1.3. Algemene intentie tot veilig verkeersgedrag

De algemene intentie tot veilig verkeersgedrag hangt significant samen met de intenties ten aanzien van het voldoen aan de snelheidslimiet en nuchter rijden en de psychosociale determinanten ten aanzien van beide gedragingen (zie Tabel 25).

Wat opvalt, is dat kennis van de verkeerscode en de risicopercepties ten aanzien van te snel rijden en rijden met alcohol op niet gerelateerd zijn aan de algemene intentie tot veilig verkeersgedrag.

De regressie-analyses laten vervolgens zien dat, overeenkomstig de verwachtingen, de algemene intentie vooral voorspeld wordt uit de intenties ten aanzien van de onderwerpen snelheid en nuchter rijden. Samen verklaren beide intenties 31% van de totale variantie in de algemene intentie tot veilig verkeersgedrag. De psychosociale determinanten van beide gedragingen dragen een additionele 8% bij, maar die bijdrage blijft beperkt tot significante unieke bijdrages van de risicoperceptie ten aanzien van te snel rijden (negatief verband), self-efficacy ten aanzien van het voldoen aan de snelheidslimiet in aanwezigheid van vrienden en verwachtingen met betrekking tot de negatieve invloed van alcohol op rijvaardigheid (negatief verband) en de verhoogde kans op risicovolle situaties. Naarmate respondenten meer de risico's inzagen van te snel rijden en van mening waren dat alcohol de rijvaardigheden aantast waren ze *minder* van plan om zich veilig in het verkeer te gedragen. Daarentegen waren zij meer van plan zich veilig te gedragen als zij meer van mening waren dat alcohol de kans op risicovolle situaties verhoogt en zich meer zeker voelden in het kunnen voldoen aan de snelheidslimiet ook als er vrienden in de auto zitten.

De achtergrondvariabelen voegen 3% verklaarde variantie in de algemene intentie toe, met alleen een significante bijdrage van de frequentie waarin de respondent zelf bestuurder van een auto is. Er was geen meting van algemeen veilig verkeersgedrag op de tweede meting, waardoor regressie-analyses met gedrag als uitkomstvariabele niet mogelijk was.

Tabel 25: Veilig verkeersgedrag: regressie van intentie op motivatie tot zich houden aan snelheid en niet rijden onder invloed en hun specifieke psychosociale determinanten (t1, N = 361)

<i>Voorspeller</i>	<i>r</i>	<i>β^a</i>
<i>Motivatie en kennis</i>		
Intentie snelheidsgedrag	.54***	.50***
Intentie rijden onder invloed	.27***	.16**
Kennis verkeerscode	.00	.03
<i>Determinanten snelheidsgedrag</i>		
Optreden positieve uitkomsten	-.35***	.00
Optreden negatieve uitkomsten	.15**	-.04
Descriptieve norm	.18***	-.05
Injunctieve norm	.21***	-.07
Persoonlijke norm	.36***	.03
Risicoperceptie	-.06	-.10*
Self-efficacy alleen	.48***	.14
Self-efficacy peers	.46***	.20*
Intentie alleen	.49***	.04
Intentie peers	.43***	-.04
<i>Determinanten rijden onder invloed</i>		
Vermindering vaardigheden	.13*	-.11*
Verhoging risico	.28***	.12*
Descriptieve norm	.10	.00
Injunctieve norm	.19***	.03
Persoonlijke norm	.29***	.08
Risicoperceptie	-.08	-.02
Self-efficacy	.31***	.07
Intentie (specifiek)	.31***	-
<i>Achtergrondvariabelen</i>		
Leeftijd	.04	.02
Geslacht	.21***	-.01
Duur rijbewijsbezit	-.14**	-.02
Frequentie bestuurder	-.14**	-.09*
Eerder gedrag (snelheid)	-.45***	-.07
Eerder gedrag (rijden onder invloed)	-.22***	-.07
Betrokken bij ongeval	-.14**	-.04
Frequentie ongeval	-.13*	.02
Geschatte kennis van verkeerscode	.16**	.07
Ervaren veiligheid	.05	-.03
Ervaren skills	.01	.01

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

r = Pearson correlatie; β = gestandaardiseerde regressiecoëfficiënt

R^2 (model 1) = .31; R^2 (model 2) = .39; R^2 (model 3) = .42; R^2 (model 3) = .44

^aConditie meegenomen als covariaat in de regressie-analyses

4.8.2. Variantie-analyses

Multivariate variantie-analyses werden uitgevoerd om de effecten van blootstelling aan OTR vast te stellen op de geselecteerde uitkomstvariabelen. De analyses werden achtereenvolgens gedaan voor het bepalen van de effecten van conditie (geen vs. wel blootstelling) op (1) de psychosociale determinanten en intentie ten aanzien van voldoen aan de snelheidslimiet, (2) de psychosociale determinanten en intentie ten aanzien van nuchter rijden en (3) de algemene intentie ten aanzien van veilig rijden, (4) de risicodetectietest en (5) de kennis van de verkeerscode en van mogelijke gevaren evenals manieren van omgaan met gevaar. In het geval van een significant multivariaat effect van conditie op de groep van uitkomstvariabelen als geheel werden univariate analyses uitgevoerd om te bepalen op welke specifieke uitkomstvariabelen een effect van conditie aanwezig is. In de analyses op de uitkomstvariabelen met betrekking tot voldoen aan snelheidslimiet en nuchter rijden werd gecorrigeerd voor eventuele verschillen tussen respondenten op de mate waarin ze het bestudeerde risicogedrag in het verleden hadden uitgevoerd. Daartoe werd de variabele 'zelf-gerapporteerd risicogedrag' opgenomen als covariaat in de analyses. De analyses werden uitgevoerd op de dataset met de resultaten van alle deelnemers die deelnamen aan de eerste meting voor het bepalen van de korte termijn effecten van blootstelling ($N = 369$) en op de dataset waarin respondenten die aan de eerste en tweede meting hadden deelgenomen en waarvoor de vragenlijsten op beide metingen succesvol met elkaar gekoppeld konden worden voor het bepalen van de lange termijn effecten van blootstelling ($N = 176$).

4.8.2.1. Korte termijn effecten van OTR

Voldoen aan snelheidslimiet

Een multivariate variantie-analyse werd uitgevoerd om het effect van blootstelling aan OTR (conditie: geen vs. wel blootstelling) op de uitkomstvariabelen vast te stellen waarbij gecontroleerd werd voor eerder gedrag. Deze analyse leverde een significant multivariaat effect van conditie op, $F(11, 353) = 2.67, p < .01$. Univariate analyses lieten vervolgens zien dat blootstelling aan OTR een significant effect had op slechts twee uitkomstvariabelen: descriptieve norm en intentie in de situatie waarin men alleen in de auto zit (zie Tabel 26). Blootstelling aan OTR leidde tot positieve effecten op deze variabelen. In vergelijking tot respondenten in de controlegroep waren de deelnemers in de interventiegroep het minder eens met de stelling dat het merendeel van hun vrienden wel eens sneller rijdt dan toegestaan. Bovendien waren ze meer van plan aan de snelheidslimiet te voldoen in situaties waarin men alleen in de auto zit en de omstandigheden uitnodigen tot sneller rijden. De effecten van blootstelling aan OTR op de algemene intentie en de specifieke self-efficacy in situaties waarin men alleen is, zijn in de gewenste richting, maar marginaal significant. Additionele analyses toonden verder aan dat de effecten van conditie op de uitkomstvariabelen niet werden gemodereerd (beïnvloed) door de gemeten achtergrondvariabelen zoals leeftijd, geslacht en ongevalbetrokkenheid. Er werd geen significante steun gevonden voor interactietermen tussen de gemeten achtergrondvariabelen en conditie (p 's $> .17$).

Tabel 26: Effect van blootstelling aan OTR op intentie en psychosociale determinanten van voldoen aan de snelheidslimiet (N = 366)

Uitkomstvariabele	Groep		<i>p</i> ^a
	Controle (M, SD)	Interventie (M, SD)	
Optreden positieve uitkomsten	2.66 (1.14)	2.83 (1.23)	.18
Optreden negatieve uitkomsten	5.63 (0.96)	5.76 (0.96)	.17
Descriptieve norm	2.62 (1.50)	2.89 (1.61)	.05*
Injunctieve norm	4.79 (1.42)	4.62 (1.49)	.24
Persoonlijke norm	5.14 (1.51)	5.35 (1.50)	.15
Risicoperceptie	4.23 (1.45)	4.07 (1.65)	.35
Self-efficacy alleen	3.84 (1.48)	4.05 (1.41)	.06
Self-efficacy peers	5.68 (1.37)	5.60 (1.36)	.38
Intentie alleen	4.08 (1.54)	4.30 (1.47)	.04*
Intentie peers	5.59 (1.44)	5.62 (1.39)	.97
Intentie	4.58 (1.88)	4.86 (1.79)	.06
Eerder gedrag	3.92 (1.69)	3.95 (1.61)	-

**p* < .05

^aEerder gedrag werd meegenomen als covariaat in de analyses.

Rijden onder invloed van alcohol

Er werd een multivariaat effect van conditie gevonden, waarbij gecontroleerd werd voor de invloed van eerder gedrag ten aanzien van nuchter rijden: $F(9, 355) = 2.20, p < .05$. Univariate analyses lieten vervolgens zien dat de effecten van deelname aan OTR zich toespitsten op de uitkomstvariabelen descriptieve norm, persoonlijke norm en risicoperceptie (zie Tabel 27). In tegenstelling tot de verwachtingen had OTR echter een negatieve invloed op deze uitkomstvariabelen. Deelnemers in de interventiegroep waren na deelname aan OTR minder oneens met de stelling dat het merendeel van hun vrienden wel eens onder invloed van alcohol achter het stuur zit dan deelnemers in de controlegroep voorafgaand aan hun deelname aan OTR. Bovendien rapporteerden deelnemers in de experimentele groep een minder positieve persoonlijke norm ten aanzien van nuchter rijden en schatten ze de risico's van het rijden onder invloed van alcohol als lager in. Deze effecten van blootstelling aan OTR op de descriptieve norm, persoonlijke norm en risicoperceptie werden niet gemodereerd door interacties van conditie met de gemeten achtergrondvariabelen (p 's > .19). Op de overige uitkomstvariabelen waaronder intentie werden geen significante effecten van OTR gevonden.

Tabel 27: Effect van blootstelling aan OTR op psychosociale determinanten en intentie van nuchter rijden (N = 366)

Uitkomstvariabele	Groep		<i>p</i> ^a
	Controle (M, SD)	Interventie (M, SD)	
Vermindering vaardigheden	6.42 (0.97)	6.27 (1.00)	.38
Verhoging risico	6.59 (0.65)	6.42 (0.89)	.16
Descriptieve norm	4.86 (1.80)	4.45 (1.85)	.03*
Injunctieve norm	6.41 (0.88)	6.13 (1.05)	.08
Persoonlijke norm	6.69 (0.67)	6.36 (1.07)	.01**
Risicoperceptie	3.67 (2.30)	3.28 (2.28)	.05*
Self-efficacy	4.92 (1.66)	5.01 (1.68)	.28
Intentie specifiek	5.20 (1.55)	5.22 (1.63)	.49
Intentie	6.65 (1.06)	6.34 (1.38)	.10
Eerder gedrag	1.19 (0.63)	1.38 (1.02)	-

p* < .05, *p* < .01

^aEerder gedrag werd meegenomen als covariaat in de analyses.

Verkeersveilig gedrag algemeen

Een multivariaat effect van conditie werd gevonden op de algemene intentie tot veilig verkeersgedrag, de score op de risicodetectietest en de kennistest, $F(10, 354) = 10,05, p < .001$. Univariate analyses lieten vervolgens zien dat blootstelling aan OTR alleen een significant had op de kenniscomponent. Respondenten in de interventiegroep scoorden hoger op de kennistest dan respondenten in de controlegroep (zie Tabel 28). Opvallend is dat de gehele groep van respondenten gemiddeld genomen minder dan 50% van de antwoorden juist had ($M = 4.55, SD = 1.64$). Er werden geen effecten van blootstelling aan OTR gevonden op de algemene intentie ten aanzien van veilig verkeersgedrag en de score op de risicodetectietest.

Tabel 28: Effecten van blootstelling aan OTR op de algemene intentie, risicodetectietest en kennis van de verkeerscode (N = 358)

Uitkomstvariabele	Groep		p
	Controle (M, SD)	Interventie (M, SD)	
Intentie	6,01 (0,99)	6,00 (1,03)	.88
Risicodetectie	1,39 (0,49)	1,35 (0,51)	.46
Kennis	4,01 (1,60)	4,93 (1,57)	.001***

***p < .01

4.8.2.2. Lange termijn effecten van OTR

Voor het meten van de lange termijn effecten van OTR werden de gegevens gebruikt van die respondenten die aan beide metingen hadden deelgenomen en waarvan de antwoorden op beide vragenlijsten succesvol met elkaar konden worden gekoppeld ($N = 176$). Met deze dataset werden allereerst de korte termijn effecten van blootstelling aan OTR vastgesteld om te zien of in deze kleinere steekproef dezelfde effecten terug gevonden konden worden. Vervolgens werden analyses uitgevoerd om de lange termijn effecten van OTR vast te stellen. Vanwege het gekozen studiedesign konden voor de analyse van de lange termijn effecten alleen de data gebruikt worden van de respondenten in de controlegroep door een vergelijking te maken tussen hun scores op de eerste meting voorafgaand aan OTR en hun scores op de tweede meting na afloop van OTR ($N = 72$). Vervolgens werden extra analyses uitgevoerd om te bepalen of eventuele verschillen tussen voor- en nameting het resultaat zijn van blootstelling aan OTR en niet gevolg zijn van herhaalde blootstelling aan dezelfde vragenlijst (i.e., een vragenlijsteffect).

Korte termijn effecten OTR (N = 176)

Er werden geen multivariate en univariate effecten van conditie gevonden op de psychosociale determinanten en intentie ten aanzien van het voldoen aan de snelheidslimiet binnen de groep respondenten die zowel de eerste als tweede meting hadden ingevuld. Het effect van de interventie was binnen deze groep respondenten marginaal significant ($p = .05$) op de persoonlijke norm en intentie ten aanzien van nuchter rijden. Evenals bij de oorspronkelijke analyses zijn de effecten echter tegengesteld aan de verwachtingen: deelnemers in de controlegroep rapporteren een meer positieve persoonlijke norm ($M = 6.74; SD = 0.57$) en intentie ($M = 6.85; SD = 0.46$) ten aanzien van nuchter rijden dan deelnemers in de experimentele groep ($M = 6.46; SD = 0.93$ en $M = 6.54; SD = 1.07$, respectievelijk). Tot slot werd op de algemene maten wederom een effect van de interventie op de kenniscomponent gevonden. Deelnemers in de experimentele groep scoorden hoger ($M = 4.81, SD = 1.72$) dan deelnemers in de controlegroep ($M = 3.97, SD = 1.61$). Gemiddeld hadden de deelnemers minder dan 50% van de vragen goed ($M = 4.46, SD = 1.72$).

Lange termijn effecten (N = 72)

De lange termijn effecten van OTR konden vanwege het specifieke onderzoeksontwerp alleen geanalyseerd worden binnen de deelnemers die bij de eerste meting in de controlegroep zaten. Binnen deze groep deelnemers werd een significant verschil tussen de voormeting (t_1) en

nameting (t2) gevonden op zelfgerapporteerd gedrag en risicoperceptie ten aanzien van het voldoen aan de snelheidslimiet (zie Tabel 29). Deze deelnemers rapporteren na deelname aan de interventie minder snelheidsovertredingen dan voorafgaand aan deelname aan OTR. Tevens stellen ze hun risicoperceptie naar beneden bij. Na deelname schatten ze hun kans op een ongeval als gevolg van te hard rijden als lager in. Verder werden er geen significante verschillen gevonden tussen voormeting en follow-up. Voor nuchter rijden werd geen significant verschil gevonden tussen voor- en nameting op zelf-gerapporteerd gedrag. Ook werden er geen significante verschillen tussen voor- en nameting gevonden op de intentie en de psychosociale determinanten van nuchter rijden. Tot slot was er geen significant verschil tussen de voor- en nameting op de algemene intentie ten aanzien van veilig verkeersgedrag en op de score op de risicodetectietest. Wel werd een duidelijk verschil tussen voor- en nameting gevonden op de kenniscomponent. Deelnemers die oorspronkelijk in de controlegroep zaten hadden meer antwoorden juist op de nameting dan op de voormeting (zie Tabel 29).

Tabel 29: Gemiddelde scores (SD) op voormeting en nameting voor deelnemers in de controlegroep op uitkomstvariabelen ten aanzien van voldoen aan snelheidslimiet, nuchter rijden, algemene intentie, risicodetectietest en kennis (N = 72).

Uitkomstvariabele	Meting		P
	Voormeting (t1)	Nameting (t2)	
<i>Snelheidsgedrag</i>			
Optreden positieve uitkomsten	2.61 (1.17)	2.78 (1.29)	.14
Optreden negatieve uitkomsten	5.52 (1.01)	5.56 (1.08)	.83
Descriptieve norm	2.80 (1.58)	2.93 (1.51)	.43
Injunctieve norm	4.81 (1.58)	4.84 (1.41)	.83
Persoonlijke norm	5.11 (1.55)	5.32 (1.45)	.14
Risicoperceptie	3.97 (1.40)	3.56 (1.53)	.03*
Intentie	4.56 (1.97)	4.68 (1.78)	.54
Self-efficacy alleen	3.80 (1.47)	4.03 (1.62)	.11
Self-efficacy peers	5.74 (1.37)	5.99 (1.07)	.13
Intentie alleen	4.11 (1.60)	4.21 (1.63)	.47
Intentie peers	5.68 (1.45)	5.97 (1.07)	.08
Gedrag	3.98 (1.60)	3.67 (1.71)	.04*
<i>Rijden onder invloed</i>			
Vermindering vaardigheden	6.56 (1.01)	6.52 (0.68)	.77
Verhoging risico	6.56 (0.65)	6.53 (0.71)	.81
Descriptieve norm	4.96 (1.77)	5.36 (1.59)	.48
Injunctieve norm	6.44 (0.81)	6.52 (0.92)	.07
Persoonlijke norm	6.74 (0.56)	6.82 (0.48)	.24
Risicoperceptie	3.41 (2.36)	2.99 (2.19)	.11
Intentie	6.86 (0.46)	6.87 (0.47)	.81
Self-efficacy	5.10 (1.61)	5.22 (1.49)	.46
Intentie specifiek	5.45 (1.46)	5.51 (1.41)	.75
Gedrag	1.15 (0.76)	1.07 (0.24)	.36
<i>Algemeen</i>			
Intentie	5.96 (0.95)	5.87 (1.05)	.52
Risicodetectie	1.48 (0.50)	1.45 (0.57)	.67
Kennis verkeerscode	3.99 (1.61)	4.79 (1.61)	.0001***

*p < .05, **p < .01, ***p < .001

4.9. STAP 9: Conclusies

4.9.1. Correlatie- en regressie-analyses

4.9.1.1. Conclusie voldoen aan snelheidslimiet

Gedrag ten aanzien van het voldoen aan de snelheidslimiet wordt zoals verwacht voorspeld uit de intentie tot het voldoen aan de snelheidslimiet, die op haar beurt voorspeld wordt uit de psychosociale determinanten positieve uitkomstverwachtingen (negatief verband), descriptieve norm, injunctieve norm, persoonlijke norm en de intentie in situaties waarin men alleen in de auto zit en de omstandigheden uitnodigen tot te snel rijden. Deze bevindingen stemmen overeen met het gehanteerde theoretische model in deze studie. Bovendien bieden de bevindingen belangrijke aanknopingspunten voor toekomstige interventies. Initiatieven gericht op de verhoging van de algemene intentie ten aanzien van het voldoen aan de snelheidslimiet zouden in deze steekproef vooral moeten inspelen op het creëren van een positieve intentie in specifieke situaties en meer in het algemeen op de verwachtingen die jongeren hebben ten aanzien van de voordelen van te snel rijden, het beeld dat zij hebben van wat belangrijke mensen in hun sociale omgeving doen en vinden en hun eigen normen en waarden ten aanzien van te snel rijden.

4.9.1.2. Conclusie rijden onder invloed van alcohol

De intentie tot nuchter rijden lijkt een belangrijke voorspeller van gedrag te zijn. Op haar beurt wordt de intentie bepaald door de mate waarin men zichzelf in staat acht de auto te laten staan in situaties waarin men alcohol gedronken heeft (self-efficacy) en de mate waarin men nuchter rijden voor zichzelf een vereiste vindt (persoonlijke norm). Het aantal aangrijpingspunten voor toekomstige interventies is daarmee lager dan dat voor de intentie tot het voldoen aan de snelheidslimiet. Wederom zijn echter self-efficacy en persoonlijke norm belangrijke determinanten.

4.9.1.3. Conclusie algemene intentie tot veilig verkeersgedrag

In overeenstemming met de verwachtingen werd de algemene intentie tot veilig verkeersgedrag vooral bepaald door de specifieke intenties ten aanzien van het voldoen aan de snelheidslimiet en nuchter rijden. Voor de psychosociale determinanten en achtergrondvariabelen werden geen belangrijke relaties met de algemene intentie gevonden. De invloed van psychosociale determinanten bleef beperkt tot enkele variabelen waarbij opvallend was dat de risicoperceptie ten aanzien van te snel rijden een negatief verband vertoonde met de algemene intentie ten aanzien van te snel rijden. Dit was ook het geval voor de uitkomstverwachtingen ten aanzien van de effecten van alcohol op de rijvaardigheid. In combinatie met de bevindingen van Tabel 23 en 24 suggereren de bevindingen van Tabel 25 dat het vooral van belang is de intentie ten aanzien van veilig gedrag te meten op specifieke gedragingen, zoals zich houden aan de snelheidslimiet en nuchter rijden.

4.9.2. Variantie-analyses

4.9.2.1. Conclusie korte termijn effecten OTR

Binnen de groep deelnemers die aan de eerste meting hadden deelgenomen (N = 369) werd een beperkt effect van OTR gevonden. De positieve effecten van deelname aan OTR betroffen een

verhoogde kennis van de verkeerscode en een meer positieve inschatting van de mate waarin vrienden zich aan de snelheidslimiet houden en de mate waarin men van plan is zelf aan de snelheidslimiet te voldoen ook al nodigen de omstandigheden uit tot sneller rijden. Opvallend was dat deelname aan OTR in negatieve effecten resulteerden op enkele psychosociale determinanten van de intentie tot nuchter rijden. Deelname aan OTR leidde tot een minder positieve inschatting van het gedrag van anderen, een minder sterke persoonlijke norm ten gunste van nuchter rijden en lagere risicopercepties in het geval van rijden onder invloed. Deze effecten werden gedeeltelijk bevestigd binnen de groep van deelnemers die aan beide bevestigingsrondes had meegedaan (N = 176). Het effect op de kenniscomponent bleef bestaan, terwijl de effecten op de psychosociale determinanten van de intentie tot voldoen aan de snelheidslimiet niet bevestigd werden. Tevens werden niet alle effecten op de determinanten van de intentie tot nuchter rijden bevestigd, maar waren er nog steeds aanwijzing voor negatieve effecten van OTR. Kortom, de effectiviteit van de interventie op de korte termijn derhalve beperkt te zijn.

4.9.2.2. Conclusie lange termijn effecten OTR

Ook op de analyses van de lange termijn effecten waren de effecten gering. Effecten bleven beperkt tot zelf-gerapporteerd snelheidsgedrag (in gewenste richting) en risicoperceptie (in ongewenste richting). Wederom was er een sterke aanwijzing dat deelname aan OTR een positief effect had op de kenniscomponent, wat aanduidt dat het effect van OTR op de kennis van de verkeerscode robuust is.

4.9.3. Algemene conclusies voor de uitgevoerde effectmeting

Op basis van de uitgevoerde analyses en deelconclusies kunnen we nu algemeen besluiten dat er voor de korte termijn effecten van OTR binnen de groep respondenten die op zijn minst de eerste meting hadden ingevuld (N = 369) significante verschillen gevonden werden tussen controlegroep en experimentele groep op de uitkomstvariabelen descriptieve norm en de intentie om zich aan de snelheid te houden in situaties waar men alleen is. Op de metingen over rijden onder invloed werden significante verschillen gevonden tussen controlegroep en experimentele groep op descriptieve norm, persoonlijke norm en risicoperceptie. Opvallend is dat blootstelling aan OTR een tegengesteld effect had op deze uitkomstvariabelen. De interventie heeft verder geen positief effect op de algemene intentie zich veilig te gedragen en de mate waarin men in staat is risico's te detecteren. Daarentegen was er wel een positief effect van de interventie op het kennisniveau met betrekking tot verkeersveiligheid. Deze effecten op de korte termijn verdwenen grotendeels als de analyses werden herhaald binnen de groep respondenten die zowel de eerste als de tweede meting hadden ingevuld. Alleen het positieve effect van blootstelling aan OTR op de kenniscomponent bleef overeind.

Ook voor de analyses van de lange termijn effecten waren de effecten gering. Effecten bleven beperkt tot zelf-gerapporteerd snelheidsgedrag (in gewenste richting) en risicoperceptie (in ongewenste richting). Wederom was er een sterke aanwijzing dat deelname aan OTR een positief effect had op de kennis aangaande verkeersveiligheid, wat aanduidt dat het effect van OTR duurzaam is.

Hoewel regressie-analyses belangrijke determinanten identificeerden van de intentie tot voldoen aan de snelheidslimiet en nuchter rijden (waaronder uitkomstverwachtingen, inschattingen van het gedrag en de mening van anderen (descriptieve norm, injunctieve norm), de persoonlijke norm en self-efficacy en intentie in specifieke situaties) vond de effectevaluatie niet tot nauwelijks positieve effecten van blootstelling aan OTR op deze psychosociale determinanten van veilig verkeersgedrag. De effectiviteit van OTR op de korte termijn bleef grotendeels beperkt tot een verhoogde kennis inzake verkeersveiligheid.

5. Beleidsaanbevelingen

Naast de eigenlijke effectmeting, voerden we in het kader van deze evaluatiestudie ook een gedetailleerde inhoudelijke programma-analyse uit. Op basis van deze analyse kunnen we samenvattend besluiten dat het opleidingsprogramma On The Road een waardevol initiatief is. De epidemiologische situatieschets aan het begin van dit rapport toont immers overduidelijk aan dat jonge onervaren bestuurders een hoge risicogroep zijn wanneer het aankomt op verkeersveiligheid. Verkeerseducatieve interventies gericht op deze doelgroep zouden een belangrijk onderdeel moeten blijven uitmaken van het algehele verkeersveiligheidsbeleid.

De inhoudelijke analyse van het OTR-programma toont verder ook aan dat dit opleidingsinitiatief zich duidelijk probeert te onderscheiden van de klassieke rijopleidingen waar het accent vaak ligt op verwerving van wegcodekennis en training in basisvaardigheden op het operationele niveau (i.e., voertuigbehandeling en manoeuvres). De inhoudelijke programmaomschrijving is duidelijk gericht op verwerving van vaardigheden op de hogere niveaus (i.e., tactisch, strategisch en algemeen niveau). Hiermee beantwoorden de inhoudelijk vooropgestelde doelstellingen aan enkele recente trends binnen de vakliteratuur. In toenemende mate pleiten experts er immers voor dat de inhoudelijke doelstellingen van rijopleidingen worden bijgestuurd, meer in de richting van hogere ordevaardigheden. Ook is de huidige programmaformat (i.e., kleine groepjes met mogelijkheid tot discussie) een goede eerste aanzet naar de ontwikkeling van een werkvorm die het vanuit een pedagogisch perspectief mogelijk maakt hogere ordevaardigheden op een efficiënte manier aan bod te laten komen.

Niet tegenstaande toont de effectmeting aan dat de vooropgestelde programmadoelstellingen maar in beperkte mate worden bereikt. Daarom bevelen we aan om bij de organisatie van toekomstige opleidingsinitiatieven naar deze doelgroep toe rekening te houden met de volgende suggesties inzake (1) het algemeen opzet van de cursus, (2) de inhoudelijke invulling en (3) de praktische invulling. Deze aanbevelingen dienen te worden gezien als mogelijke pistes naar verdere verbetering van de OTR-cursus die, om doeltreffend te kunnen worden vertaald naar de praktijk, bijkomend empirisch onderzoek vergen dat van een andere aard is dan datgene wat binnen de focus van deze opdracht viel.

5.1. Algemeen opzet

Reeds eerder in dit rapport werd aangehaald dat het opzetten van verkeerseducatieve interventies een activiteit is die planmatig en op inzichten gebaseerd moet worden uitgevoerd. De ontwikkeling, implementatie en evaluatie van gedragsveranderende programma's vereist in feite een uiterst specifieke expertise evenals bepaalde competenties waarvoor vertegenwoordigers van bevoegde en organiserende instanties (i.e., beleidsmakers, initiatiefnemers van aanvullende opleidingen, rij scholen, etc.) niet altijd voldoende opgeleid en getraind zijn.

De onder sectie 1.6.1. meer in detail geschetste *Intervention Mapping Approach* biedt een stapsgewijs protocol aan dat uiterst nuttig kan zijn bij de uitwerking van allerhande verkeerseducatieve initiatieven. Het gebruik van dit kaderwerk kan aangeleerd worden. We raden de initiatiefnemers evenals de ontwerpers van het OTR-programma aan deze benadering verder te verkennen.

Meer in het bijzonder raden we aan om naar volgende edities toe eerst en vooral de programmadoelstellingen duidelijker af te bakenen en nauwkeuriger te formuleren. Dit is voorlopig immers niet altijd het geval. Dergelijk herformuleren en structureren van programmadoelstellingen kan best gebeuren aan de hand van doelstelling-matrices zoals we die van sectie 4.3.5. tot 4.3.8. meer in detail hebben uitgewerkt. Deze matrices maken het geheel van doelstellingen immers niet alleen overzichtelijk en transparant, maar ook voldoende concreet en praktisch werkbaar, wat van

groot belang is voor de verdere inhoudelijke en praktische invulling die men aan de ontwikkeling en evaluatie van het programma wenst te geven.

Daarnaast zou het met betrekking tot de praktische invulling van het OTR-programma goed zijn om naar de toekomst toe nauwgezet de vooraf bepaalde doelstellingen-matrices op te nemen en voor ieder van de uiteindelijk geselecteerde programmadoelstellingen te verduidelijken (en te onderbouwen!) hoe men deze denkt te realiseren. Met andere woorden, niet enkel aan te geven welke (pedagogische en didactische) methoden, strategieën en materialen men voorneemt om te gebruiken, maar ook te verduidelijken waarom men denkt dat deze daarvoor het meest geschikt zijn. De *onderbouwing* van beoogde methoden en strategieën is voorlopig onvoldoende uitgewerkt, wat een degelijke kritische afweging van verschillende voorstellen van invulling bemoeilijkt.

Ten slotte adviseren we met betrekking tot het algemeen opzet van initiatieven zoals deze, dat de organiserende en initiatiefnemende partijen zich steeds laten bijstaan door gedragsexperts en specialisten inzake ontwikkeling, implementatie en evaluatie van gedragsveranderende interventies. Gedragsbeïnvloeding is immers een uiterst complexe aangelegenheid die vaak een multidisciplinaire invalshoek vereist.

5.2. Inhoudelijke invulling

De resultaten van de analyses suggereren dat het OTR-programma ook inhoudelijk positief kan worden bijgestuurd. Een eerste belangrijke algemene vaststelling is het feit dat risicoperceptie (met nadruk op ernst) weinig tot geen effect lijkt te hebben op de intenties en het uiteindelijke gedrag van de deelnemers. Dit bevestigt reeds eerder uitgevoerd onderzoek naar de effectiviteit van angstboodschappen en -stimuli (e.g., Ruiter et al., 2001b; Ruiter et al., 2004; Witte, 1994). Angst is vaak een slechte raadgever en het gebruik van angsttechnieken is onderhevig aan zeer specifieke parameters. Zoals reeds eerder toegelicht, zijn waargenomen kwetsbaarheid voor risico's evenals voldoende zelfvertrouwen in het feit dat men iets aan het probleem kan doen, veel belangrijker dan het beklemtonen van de ernst. Deze factoren dienen dus meer nadrukkelijk in de verf te worden gezet.

Het feit dat jongeren niet altijd weten wat ze kunnen doen om gevaar te voorkomen, blijkt nog steeds een probleem te zijn. OTR is het type rijopleiding dat zich duidelijk positioneert als een gelegenheid voor jongeren om een ander soort kennis en inzicht te vergaren dan datgene wat de klassieke rijopleiding aanbiedt (i.e., wegcodekennis en inzicht in basis voertuigbehandeling en -techniek). Wegcodekennis komt in de marge nog aan bod in het OTR-programma, maar, het accent ligt duidelijk op kennis inzake mogelijke manieren om gevaar te voorkomen en te vermijden. De effectanalyse toonde aan dat OTR ook daadwerkelijk een duurzaam effect uitoefent op deze kenniscomponent. Het blijft echter een onrustwekkende vaststelling dat, ondanks de waargenomen kennisverbetering, de behaalde resultaten op de vragen in de kennistest die niet van toepassing waren op de wegcode, uiterst onbevredigend waren met minder dan 50% juiste antwoorden. Het feit dat men jongeren inzicht wil doen verwerven in manieren om risico's te voorkomen en te vermijden in plaats dit te beperken tot wegcodekennis, is een aanpak die we ten zeerste aanmoedigen. Toch doen de resultaten van de kennistest vermoeden dat de manier waarop aan deze doelstelling invulling wordt gegeven, niet bevredigend is.

Wat de verhoging van de algemene intentie ten aanzien van het voldoen aan de snelheidslimiet betreft, toont de regressie-analyse aan dat men vooral zou moeten inspelen op het creëren van een positieve intentie in specifieke situaties waarin men onder druk komt te staan om toe te geven aan de verleiding té snel te rijden en meer in het algemeen op de verwachtingen die jongeren hebben ten aanzien van de voordelen van te snel rijden, het beeld dat zij hebben van wat belangrijke mensen in hun sociale omgeving doen en vinden en hun eigen normen en waarden ten aanzien van te snel rijden.

Wat rijden onder invloed van alcohol betreft, zien we dat intenties om nuchter te rijden vooral aangestuurd worden door het zelfvertrouwen dat men heeft om in specifieke situaties te weerstaan

aan de druk om te drinken en te rijden en door de persoonlijke overtuiging dat het moreel onverantwoord is om dronken achter het stuur plaats te nemen.

De analyses tonen hiermee voor beide vormen van risicogedrag aan dat doelstellingen met betrekking tot hogere ordevaardigheden (i.e., zelfreflectie en zelf-effectiviteit, normen en waarden, zelfregulatie, intrinsieke motivatie, etc.) centraal dienen te staan. Dit bevestigt een algemene trend binnen het vakgebied, namelijk, de aanbeveling om bestaande klassieke rijopleidingen bij te sturen en te hervormen met meer aandacht voor vaardigheden op het tactisch-, strategisch- en algemene niveau (denk bijvoorbeeld aan het *Keys 2 drive* programma). Dit bleek onlangs nog maar eens duidelijk op de *Fourth International Conference in Driver Behaviour and Training* te Amsterdam waar verscheidene onderzoekers het belang onderstreepten van hogere ordevaardigheden tijdens het leerproces (e.g., Dogan, Steg, & Rothengatter, 2009; Isler, 2009; O'Brien, Dunne, & Gormley, 2009).

Een laatste inhoudelijk advies is eerder van toepassing op de omvang van het OTR-programma. De gerapporteerde inhoudsanalyse resulteerde in een uiterst omvangrijke reeks doelstellingen waaraan de opleiding wenst te tegemoet te komen. De haalbaarheid hiervan, gegeven het feit dat het totale programma slechts een halve dag duurt, lijkt ons niet altijd gegarandeerd. Ongetwijfeld kunnen bepaalde aspecten die men inhoudelijk in het programma opneemt, onvoldoende aan bod komen om een gunstig en duurzaam effect te hebben op de deelnemers. Een heroverweging en verdere afbakening van de totale inhoudelijke invalshoek van het programma lijkt daarom een aangewezen optie.

5.3. Praktische invulling

Wat de praktische (i.e., didactische en pedagogische) invulling van het OTR-programma betreft, richten onze aanbevelingen zich eerder tot de rij scholen- en instructeurs die uitvoering hebben gegeven aan het initiatief. Het belang van hogere ordevaardigheden maakt dat de klassieke benaderingen onder druk komen te staan. Vorming en training in dergelijke vaardigheden vereist immers fundamenteel andere methoden en strategieën. Bevoegde rij-instructeurs zijn hier ondanks de beste bedoelingen niet steeds voldoende voor opgeleid (e.g., Kjelsrud & Sandvik, 2009; Woltring, 2009).

In een opleidingssysteem waar zelf-reflectie en zelfregulatie centraal staan, blijkt bijvoorbeeld gepersonaliseerde feedback enorm belangrijk te zijn (e.g., Stanton, et al., 2007; Directorate-General for Energy and Transport, 2009; Isler, Starkey, & Williamson, 2009). De manier waarop men vanuit een pedagogisch en didactisch standpunt bekeken invulling geeft aan dit feedbackgegeven is cruciaal in termen van effectiviteit. Woltring (2009) bijvoorbeeld pleit ervoor dat bij jongeren een leerling-gestuurde aanpak te verkiezen is boven een traditionele instructeur-gestuurde aanpak en dat interactie met deelnemers best gebeurt binnen een dialoogmodel waarbij een actieve bijdrage vanwege de jongeren mogelijk en zelfs wenselijk wordt.

Tot slot nog een opmerking met betrekking tot de risicodetectievaardigheden. Analyse toonde aan dat OTR deze inhoudelijke component wel mee opneemt, maar, dat er met betrekking tot risicodetectie geen effect uitgaat van de opleiding. Dit is mogelijk te wijten aan de manier waarop de programma-uitvoerder praktisch invulling geeft aan deze component. Binnen de vakliteratuur wordt echter melding gemaakt van verschillende testmethoden om risicodetectie met succes te verbeteren (e.g., Isler, Starey, & Williamson, 2009). Zo vernoemt men bijvoorbeeld rij-simulators, computerprogramma's, cd-rompakketten en allerhande videogebaseerde oefenbatterijen die in aanmerking komen om risicodetectievaardigheden te trainen. Een alternatieve invulling van de component risicodetectietraining lijkt ons een mogelijk interessante overweging.

Referenties

- Ajzen, I. (1985). From intentions to actions: A theory of planned behavior. In J. Kuhl & J. Beckmann (Eds.), *Action control: From cognition to behavior* (pp. 11-39). Berlin: Springer-Verlag.
- Arnett, J.J., Irwin, C.E., & Halpern-Felsher, B.L. (2002). Developmental sources of crash risk in young drivers. *Injury Prevention, 8*, 17-23.
- Arnett, J.J., Offer, D., & Fine, M.A. (1997). Reckless driving in adolescence: 'state' and 'trait' factors. *Accident Analysis and Prevention, 29*, 57-63.
- Arthur Jr., W., & Graziano, W.G. (1996). The Five-Factor Model, conscientiousness, and driving accident involvement. *Journal of Personality, 64*(3), 593-618.
- Backer-Grondahl, A., & Ulleberg, P. (2007). *Differentiated driver's training: effect on young drivers' accident risk*. TOI-report No. 943/2008.
- Ballesteros, M.F., & Dischinger, P.C. (2002). Characteristics of traffic crashes in Maryland (1996-1998): differences among the youngest drivers. *Accident Analysis and Prevention, 34*, 279-284.
- Bandura, A. (1977). Self-efficacy: toward a unifying theory of behavior change. *Psychological Review, 84*, 191-215.
- Bandura, A. (1997). *Self-efficacy: The exercise of control*. New York: W.H. Freeman.
- Bao, S., & Boyle, L. N. (2009). Age-related differences in visual scanning at median-divided highway sections in rural areas. *Accident Analysis and Prevention, 41*, 146-152.
- Bartholomew, L.K., Parcel, G.S., Kok, G., & Gottlieb, N.H. (2006). *Planning health promotion programs: an intervention mapping approach (2nd ed.)*. San Francisco, Jossey-Bass
- Bédard, M., Porter, M.M., Marshall, S., Isherwood, I., Riendeau, J., Weaver, B., Tuokko, H., Molnar, F., & Miller-Polgar, J. (2008). The combination of two training approaches to improve older adults' driving safety. *Traffic Injury Prevention, 9*, 70-76.
- Begg, D.J., & Langley, J.D. (2001). Changes in risky driving behaviour from ages 21 to 26 years. *Journal of Safety Research, 32*, 491-499.
- Begg, D.J., Langley, J.D., & Williams, S.M. (1999). A longitudinal study of lifestyle factors as predictors of injuries and crashes among young adults. *Accident Analysis and Prevention, 31*, 1-11.
- Belgisch Instituut voor de Verkeersveiligheid (2008). *Evolutie van de verkeersveiligheid in België 2000-2006*. Brussel, België: BIVV.
- Bina, M., Graziano, F., & Bonino, S. (2006). Risky driving and lifestyles in adolescence. *Accident Analysis and Prevention, 38*, 472-481.
- Bingham, C.R., Shope, J.T., Zakrajsek, J., & Raghunathan, T.E. (2008). Problem driving behavior and psychosocial maturation in young adulthood. *Accident Analysis and Prevention, 40*, 1758-1764.
- Boer, H., & Seydel, E.R. (1996). Protection motivation theory. In: M. Connor, & P. Norman (Eds.) *Predicting health behavior*. Buckingham: Open University Press.
- Borowsky, A., Oron-Gilad, T., & Parmet, Y. (2009). Age and skill differences in classifying hazardous traffic scenes. *Transportation Research Part F, 4*, 277-287.
- Boulanger, A., Divjak, M., Orozova-Bekkevold, I., & Zabukovec, V. (2009). *Typology of evaluation methods: current practices and campaign evaluation*. CAST-deliverable 2.1. IBSR/BIVV.
- Boyce, T.E., & Geller, E.S. (2002). An instrumented vehicle assessment of problem behavior and driving style: do younger males really take more risks? *Accident Analysis and Prevention, 34*, 51-64.
- Brijs, K., & Brijs, T. (2008). Veiligheid al seen totaalcultuur: een essay. In S. Dergent (Ed.). *Jaarboek verkeersveiligheid 2008*, 7-17. VSV.
- Brijs K., Daniels S., Brijs T., and Wets G. (forthcoming), An experimental approach towards the evaluation of a seat belt campaign with an inside view on the psychology behind seat belt use. Accepted for presentation at the 89th Annual Meeting of the Transportation Research Board Conference, Washington D.C. (USA), January 10-14, January 2010.

- Brijs, K., Ruiter, R., & Brijs, T. (2009). Naar een evidence-based en doelgroep-specifieke verkeerseducatie. In S. Dergent (Ed.), *Jaarboek verkeersveiligheid 2009*, 92-100. VSV.
- Bunge, S.A., & Crone, E.A. (2009). Neural correlates of the development of cognitive control. In: J.M. Rumsey & M. Ernst (Eds.), *Neuroimaging in developmental clinical neuroscience* (1st ed., pp. 22-37). Cambridge University Press.
- Cantin, V., Lavalliere, M., Simoneau, M., & Teasdale, N. (2009). Mental workload when driving in a simulator: Effects of age and driving complexity. *Accident Analysis and Prevention*, 41, 763-771.
- Casey, B. J., Getz, S., & Galvan, A. (2008). The adolescent brain. *Developmental Review*, 28, 62-77.
- Casey, B. J., Giedd, J. N., & Thomas, K. M. (2000). Structural and functional brain development and its relation to cognitive development. *Biological Psychology*, 54, 241-257.
- Chen, M.-J., Grube, J.W., Nygaard, P., & Miller, B.A. (2008). Identifying social mechanisms for the prevention of adolescent drinking and driving. *Accident Analysis and Prevention*, 40, 576-585.
- Chliaoutakis, J.L., Darviri, C., & Demakakos, P.Th. (1999). The impact of young drivers' lifestyle on their road traffic accident risk in greater Athens area. *Accident Analysis and Prevention*, 31, 771-780.
- 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), 1429-1464.
- Crone, E.A. (2009a). *Het puberende brein: Over de ontwikkeling van de hersenen in de unieke periode van de adolescentie*. Uitgeverij Bert Bakker.
- Crone, E.A. (2009b). Executive functions in adolescence: inferences from brain and behavior. *Developmental Science*, 12, 825-830.
- Dahlen, E.R. & White, R.P. (2006). The Big Five factors, sensation seeking, and driving anger in the prediction of unsafe driving. *Personality and Individual Differences*, 41, 903-915.
- Davis, D., Barrington, T., Phoenix, U., Gilliam, H., Collins, C., Cotton, D., & Chen, H. (2000). Sustainability of technology transfer. In *AIDS education and prevention Vol. 12 (Supplement A)*, 115-125.
- de Blaeij, A.T., & van Vuuren, D.J. (2003). Risk perception of traffic participants. *Accident Analysis and Prevention*, 35, 167-175.
- De Pelsmacker, P., & Janssens, W. (2007). The effect of norms, attitudes and habits on speeding behavior: scale development and model building and estimation. *Accident Analysis and Prevention*, 39, 6-15.
- Deery, H.A. (1999). Hazard and risk perception among young novice drivers. *Journal of Safety Research*, 30(4), 225-236.
- Delhomme, P., De Dobbeleer, W., Forward, S., & Simões, A. (2009). *Manual for designing, implementing, and evaluating road safety communication campaigns*. IBSR-BIVV, Brussels.
- Desrichard, O., Roché, S., & Bègue, L. (2007). The theory of planned behavior as mediator of the effect of parental supervision: a study of intentions to violate driving rules in a representative sample of adolescents. *Journal of Safety Research*, 38, 447-452.
- Directorate-General for Energy and Transport (2009). *Driver training and traffic safety education*. Brussel, België: Directorate-General for Energy and Transport.
- Dogan, E.B., Steg, L., & Rothengatter, T. (2009). Self-regulation of driving behaviour on the basis of self-efficacy beliefs. Paper presented at the 4th International Conference in Driver Behaviour and Training, Amsterdam (24th-25th November 2009).
- Dragutinovic, N., & Twisk, D. (2006). *The effectiveness of road safety education*. SWOV-rapport R-2006-6.
- Durston, S., Thomas, K. M., Yang, Y., Ulug, A. M., Zimmerman, R. D., & Casey, B. J. (2002). A neural basis for the development of inhibitory control. *Developmental Science*, 5, F9-F16.
- Elliott, M.A., Armitage, C.J., & Baughan, C.J. (2005). Exploring the beliefs underpinning drivers' intentions to comply with speed limits. *Transportation Research Part F*, 8, 459-479.
- European Road Safety Observatory (2006) *Novice drivers*. Geraadpleegd op 9 september 2009 op www.erso.eu.
- European Road Safety Observatory (2007) *Basic facts: young people*. Geraadpleegd op 9 september 2009 op http://ec.europa.eu/transport/wcm/road_safety/erso/data/Content/young_people.htm.

- European Road Safety Observatory (2008) *Traffic safety basic facts 2008. Young people (aged 16-24)*. Geraadpleegd op 9 september 2009 op www.erso.eu.
- Farrand, P. & McKenna, F.P. (2001). Risk perception in novice drivers: the relationship between questionnaire measures and response latency. *Transportation Research Part F: Traffic Psychology & Behaviour* 4, 201–212.
- Fishbein, M., & Ajzen, I. (1975). *Belief, attitude, intention, and behavior: an introduction to theory and research*. Reading MA: Addison-Wesley.
- Fisher, D.L., Laurie, N.E., Glaser, R., Connerney, K., Pollatsek, A., Duffy, S.A., & Brock, J. (2002). Use of a fixed-base driving simulator to evaluate the effects of experience and PC-based risk awareness training on drivers' decisions. *Human Factors*, 44(2), 287-302.
- Fisher, D.L., & Pollatsek, A.P. (2007). Novice driver crashes: failure to divide attention or failure to recognize risks? In A.F. Kramer (Ed.). *Attention: from theory to practice*. NY, Oxford University Press, 134-153.
- Fisher, D.L., Pollatsek, A.P., & Pradhan, A. (2006). Can novice drivers be trained to scan for information that will reduce their likelihood of a crash? *Injury Prevention*, 12, 25-29.
- Fitzgerald, E.S., & Harrison, W.A. (1999). *Hazard perception and learner drivers: A theoretical discussion and an in-depth survey of driving instructors*. MUARC-report No. 161.
- Forward, S.E. (2009). An assessment of what motivates road violations. *Transportation Research Part F*, 12, 225-234.
- Fuller, R. (2005). Towards a general theory of driver behaviour. *Accident Analysis and Prevention*, 37, 461-472.
- Fuller, R. (2007). Motivational determinants of control in the driving task. In P. Cacciabue (Ed.). *Modelling driver behaviour in automotive environments: critical issues in driver interactions with intelligent transport systems*. Springer-Verlag, London, 165-188.
- Fuller, R. (2008). What drives the driver? Surface tensions and hidden consensus. In: Keynote at the 4th international conference on traffic and transport psychology, Washington D.C., August 31-September 4, 2008.
- Fuller, R., Bates, H., Gormley, M., Hannigan, B., Stradling, S., Broughton, P., Kinnear, N., & O'Dolan, C. (2008). The conditions for inappropriate high speed – a review of the research literature from 1995 to 2006. Department for Transport, London.
- Fuller, R., & Santos, J.A. (2002). Psychology and the highway engineer. In R. Fuller, & J.A. Santos (Eds.). *Human factors for highway engineers*. Pergamon, 1-10.
- Galvan, A., Hare, T. A., Parra, C. E., Penn, J., Voss, H., Glover, G., et al. (2006). Earlier development of the accumbens relative to orbitofrontal cortex might underlie risk-taking behavior in adolescents. *Journal of Neuroscience*, 26, 6885-6892.
- Gibbons, F.X., Gerrard, M., Blanton, H. & Russell, D.W. (1998). Reasoned action and social reaction: Willingness and intention as independent predictors of health risk. *Journal of Personality and Social Psychology*, 74 (5), 1164-1180.
- Giedd, J. N. (2004). Structural magnetic resonance imaging of the adolescent brain. *Annals of the New York Academy of Sciences*, 1021, 77-85.
- Godin, G., & Kok, G. (1996). The theory of planned behavior: A review of its applications to health-related behaviors. *American Journal of Health Promotion*, 11, 87-98.
- Gogtay, N., Giedd, J. N., Lusk, L., Hayashi, K. M., Greenstein, D., Vaituzis, A. C., et al. (2004). Dynamic mapping of human cortical development during childhood through early adulthood. *Proceedings of the National Academy of Sciences U S A*, 101, 8174-8179.
- Green, L.W., & Kreuter, M.W. (2005). *Health program planning: an educational and ecological approach (4th ed.)*. New-York, McGraw-Hill.
- Gregersen, N.P., Falkmer, T., Dols, J., & Pardo, J. (1999). TRAINER: driving simulator scenarios and requirements. Brussel, België: BIVV/CARA.
- Groeger, J.A. (2000). *Understanding driving: applying cognitive psychology to a complex everyday task*. (1st ed.). East Sussex: Psychology Press Ltd.
- Gulliver, P., & Begg, D. (2004). Influences during adolescence on perceptions and behaviour related to alcohol use and unsafe driving as young adults. *Accident Analysis and Prevention*, 36, 773-781.
- Gulliver, P., & Begg, D. (2007). Personality factors as predictors of persistent risky driving behavior and crash involvement among young adults. *Injury Prevention*, 13, 376-381.

- Gullone, E., & Moore, S. (2000). Adolescent risk-taking and the five factor model of personality. *Journal of Adolescence*, 23, 393-407.
- Hassin, R.R., Uleman, J.S., & Bargh, J.A. (2005). *The new unconscious*. Oxford University Press.
- Hatakka, M., Keskinen, E., Gregersen, N.P., Glad, A., & Hernetkoski, K. (2002). From control of the vehicle to personal self-control: broadening the perspectives to driver education. *Transportation Research Part F*, 5, 201-215.
- Haworth, N., Kowadlo, N., & Tingvall, C. (2000). *Evaluation of pre-driver education program*. MUARC-report No. 167.
- Isler, R.B. (2009). Take another look: the new face of driver education. Paper presented at the 4th International Conference in Driver Behaviour and Training, Amsterdam (24th-25th November 2009).
- Isler, R.B., Starkey, N.J., & Williamson, A.R. (2009). Video-based road commentary training improves hazard perception of young drivers in a dual task. *Accident Analysis and Prevention*, 41, 445-452.
- Jessor, R. (1987). Risky driving and adolescent problem behavior: an extension of problem behavior theory. *Alcohol Drugs Driving*, 3, 1-12.
- Jessor, R., Jessor, S.L. (1977). *Problem Behavior and Psychosocial Development: A Longitudinal Study of Youth*. Academic Press, New York, USA.
- Kass, S.J., Cole, K.S., & Stanny, C.J. (2007). Effects of distraction and experience on situation awareness and simulated driving. *Transportation Research Part F*, 10, 321-329.
- Keating, D. (2007). Understanding adolescent development: Implications for driving safety. *Journal of Safety Research*, 38, 147-157.
- Ker, K., Roberts, I., Collier, T., Beyer, F., Bunn, F., & Frost, C. (2005). Post-license driver education for the prevention of road traffic crashes: a systematic review of randomised controlled trials. *Accident Analysis and Prevention*, 37, 305-313.
- Keskinen, E. (1996). Why do young drivers have more accidents? Junge Fahrer Und Fahrerinnen. Referate der Esten Interdisziplinären Fachkonferenz 12-14 Dezember 1994 in Köln. Berichte der Bundesanstalt für Strassenwesen. Mensch und Sicherheit, Heft M 52 (in English).
- Kjelsrud, H., & Sandvik, T. (2009). How can reflecting teams contribute to enhance driving teacher students learning? Paper presented at the 4th International Conference in Driver Behaviour and Training, Amsterdam (24th-25th November 2009).
- Kok, G., De Vries, H., Mudde, A.M. & Strecher, V.J. (1991). Planned health education and the role of self-efficacy: Dutch research. *Health Education Research*, 6, pp. 231-238.
- Kok, G., Schaalma, H., Ruiter, R.A.C., Brug, J., & Van Empelen, P. (2004). Intervention Mapping: A protocol for applying health psychology theory to prevention programmes. *Journal of Health Psychology*, 9, 85-98.
- Konstantopoulos, P., & Crundall, D. (2009). The driver prioritisation questionnaire: exploring drivers' self-report visual priorities in a range of driving scenarios. *Accident Analysis and Prevention*, 40, 1925-1936.
- Laapotti, S., Keskinen, E., Hatakka, M., & Katila, A. (2001). Novice drivers' accidents and violations – a failure on higher or lower hierarchical levels of driving behavior. *Accident Analysis and Prevention*, 33, 759-769.
- Lam, L.T. (2003). Factors associated with young drivers' car crash injury: comparisons among learner, provisional and, full licensees. *Accident Analysis and Prevention* 35, 913-920.
- Lewins-Evans, B., & Rothengatter, T. (2009). Task difficulty, risk, effort and comfort in a simulated driving task – implications for Risk Allostasis Theory. *Accident Analysis and Prevention*, 41(5), 1053-1063.
- Lieberman, M.D. (2007). Social cognitive neuroscience: a review of core processes. *Annual Review in Psychology*, 58, 259-289.
- Luna, B., & Sweeney, J. A. (2004). The emergence of collaborative brain function: fMRI studies of the development of response inhibition. *Annual New York Academy of Sciences*, 1021, 296-309.
- McKnight, A.J. (2001). *Driver education at the crossroad*. Washinton, DC, Verenigde Staten: Transportation Research Board.

- McKnight, A.J., & McKnight, A.S. (2003). Young novice drivers: careless or clueless? *Accident Analysis and Prevention*, 35, 921-925.
- Molina, J.G., Sanmartín, J., Keskinen, E., & Sanders, N. (2007). Post-license education for novice drivers: evaluation of a training programme implemented in Spain. *Journal of Safety Research* 38, 357-366.
- Moller, M. (2004). An explorative study of the relationship between lifestyle and driving behaviour among young drivers. *Accident Analysis and Prevention*, 36, 1081-1088.
- Montaño, D.E., Kasprzyk, D., & Taplin, S.H. (1997). The theory of reasoned action and the theory of planned behaviour. In: K. Glanz, F.M. Lewis, & B.K. Rimer, (Eds.) *Health Behaviour and Health Education: Theory, Research, and Practice (2nd edition)*. San Francisco: Jossey-Bass.
- Musselwhite, C. (2006). Attitudes towards vehicle driving behaviour: categorising and contextualising risk. *Accident Analysis and Prevention*, 38, 324-334.
- Näätänen, R., & Summala, H. (1976). *Road-user behavior and traffic accidents*. Amsterdam, North-Holland.
- Nelson, E.E., Leibenluft, E., McClure, E.B., & Pine, D.S. (2005). The social re-orientation of adolescence: a neuroscience perspective on the process and its relation to psychopathology. *Psychological Medicine*, 35, 163-174.
- Nolén, S., Engström, I., Folkesson, K., Jonsson, A., Meyer, B., & Nygard, B. (2002). *PILOT: further education of young drivers*. VTI-report No. 457.
- O'Brien, F., Dunne, S., & Gormley, M. (2009). Young drivers: investigating the link between impulsivity and problem driver status. Paper presented at the 4th International Conference in Driver Behaviour and Training, Amsterdam (24th-25th November 2009).
- Olesen, P. J., Westerberg, H., & Klingberg, T. (2004). Increased prefrontal and parietal activity after training of working memory. *Nature Neuroscience*, 7, 75-79.
- Olteidal, S. & Rundmo, T. (2006). The effects of personality and gender on risky driving behaviour and accident involvement. *Safety Science*, 44, 621-628.
- Ouimet, M.C., Simons Morton, B.G., Noelcke, E.A., Williams, A.F., Leaf, W.A., Preusser, D.F., & Hartos, J.L. (2008). Perceived risk and other predictors and correlates of teenagers' safety belt use during the first year of licensure. *Traffic Injury Prevention*, 9, 1-10.
- Owsley, C., McGwin Jr., G., & McNeal, S.F. (2003). Impact of impulsiveness, venturesomeness, and empathy on driving by older adults. *Journal of Safety Research*, 34, 353-359.
- Paris, H., & Van den Broucke, S. (2008). Measuring cognitive determinants of speeding: an application of the theory of planned behaviour. *Transportation Research Part F*, 11, 168-180.
- Patten, C.J.D., Kircher, A., Ostlund, J., Nilsson, L., & Svenson, O. (2006). Driver experience and cognitive workload in different traffic environments. *Accident Analysis and Prevention*, 38, 887-894.
- Pollatsek, A., Narayanan, V., Pradhan, A., & Fisher, D.L. (2006). Using eye movements to evaluate a PC-based risk awareness and perception training program on a driving simulator. *Human Factors*, 48(3), 447-464.
- Pradhan, A.K., Hammel, K.R., DeRamus, R., Pollatsek, A., Noyce, D.A., & Fisher, D.L. (2005). Using eye movements to evaluate effects of driver age on risk perception in a driving simulator. *Human Factors*, 47(4), 840-852.
- Prochaska, J.O., & DiClemente, C.C. (1983). Stages and processes of self-change of smoking. Toward an integrative model of change. *Journal of Consulting and Clinical Psychology*, 51, 390-395.
- Rasmussen, J. (1987). The definition of human error and a taxonomy for technical system design. In: J. Rasmussen, K. Duncan, & J. Leplat (Eds.) *New technology and human error*. Chichester, U.K.: Wiley.
- Reason, J.T. (1990). *Human error*. Cambridge: Cambridge University Press.
- Rhodes, N., Brown, B., & Edison, A. (2005). Approaches to understanding young driver risk taking. *Journal of Safety Research*, 36, 497-499.
- Richard, R., van der Pligt, J. & de Vries, N. (1995). Anticipated affective reactions and prevention of AIDS. *British Journal of Social Psychology*, 34, 9-21.
- Rimmö, P.-A., & Aberg, L. (1999). On the distinction between violations and errors: sensation seeking associations. *Transportation Research Part F*, 2, 151-166.

- Rogers, R.W. (1983). Cognitive and physiological processes in fear appeals and attitude change: A revised theory of protection motivation. In J. Cacioppo & R. Petty (Eds.). *Social Psychophysiology*. New York: Guilford Press.
- Rosenbloom, T., Shahar, A., Perlman, A., Estreich, D., & Kirzner, E. (2007). Success on a practical driver's license test with and without the presence of another testee. *Accident Analysis and Prevention*, 39, 1296-1301.
- Rosenstock, I.M. (1974). The health belief model and preventive health behaviour. *Health Education Monographs*, 2, 354-386.
- Ruiter, R.A.C., Abraham, C., & Kok, G. (2001a). Scary warnings and rational precautions: A review of the psychology of fear appeals. *Psychology and Health*, 16, 613-630
- Ruiter, R.A.C., & Kok, G. (2005). Saying is not (always) doing: Cigarette warning labels are useless. *European Journal of Public Health*, 15, 329. (Letter)
- Ruiter, R.A.C., & Kok, G. (2006). Response to Hammond et al. Showing leads to doing, but doing what? The need for experimental pilot-testing. *European Journal of Public Health*, 16, 225. (Letter)
- Ruiter, R.A.C., Kok G., Verplanken, B., & Brug, J. (2001b). Evoked fear and effects of appeals on attitudes to performing breast self-examination: An information processing perspective. *Health Education Research*, 16, 307-319.
- Ruiter, R.A.C., Verplanken, B., De Cremer, D. & Kok, G. (2004). Danger and fear control in response to fear appeals: The role of need for cognition. *Basic and Applied Social Psychology*, 26, 13-24.
- Sanders, N. (2003). *The EU-ADVANCED project: description and analysis of post-license driver and rider training*. CIECA, Amsterdam.
- Sanders, N., & Keskinen, E. (2004). *EU-Nov-EV project: evaluation of post-license training schemes for novice drivers*. CIECA, Amsterdam.
- Schwarzer, R. (1992). Self-efficacy in the adoption and maintenance of health behaviors: theoretical approaches and a new model. In R. Schwarzer (Ed.). *Self-efficacy: thought control of action*. London, Hemishpere, 217-243.
- Senserrick, T.M. (2006). Reducing young driver road trauma: guidance and optimism for the future. *Injury Prevention*, 12, 56-60.
- Senserrick, T., & Haworth, N. (2005). *Review of literature regarding national and international young driver training, licensing and regulatory systems*. Report to Western Australia Road Safety Council commissioned by the WA Office of Road Safety. MUARC-report No. 239.
- Senserrick, T., & Swinburne, G.C. (2001). *Evaluation of an insight driver-training program for young drivers*. MUARC-report, No. 186.
- Sentinella, J. (2004). *Guidelines for evaluating road safety education interventions*. Department for Transport, London.
- Shope, J.T. & Bingham, C.R. (2002). Drinking-driving as a component of problem driving and problem behavior in young adults. *Journal of Studies of Alcohol*, 63, 24-33.
- Şimşekoglu, Ö, & Lajunen, T. (2008). Social psychology of seat belt use: a comparison of theory of planned behavior and health belief model. *Transportation Research Part F*, 11, 181-191.
- Spear, L.P. (2000). The adolescent brain and age-related behavioral manifestations. *Neuroscience and Biobehavioral Reviews*, 24, 417-463.
- Stanton, N.A., Walker, G.H., Young, M.S., Kazi, T., & Salmon, P.M. (2007). Changing drivers' minds: the evaluation of an advanced driver coaching system. *Ergonomics*, 50(8), 1209-1234.
- Steinberg, L. (2005). Cognitive and affective development in adolescence. *TRENDS in Cognitive Sciences*, 9, 69-74.
- Steinberg, L. (2008). A social neuroscience perspective on adolescent risk-taking. *Developmental Review*, 28, 78-106.
- Studiedienst van de Vlaamse Regering (2007). *Demografie. Totale bevolking naar leeftijdsgroepen/-klassen en geslacht per gewest. Beginjaar: 1990. Eindjaar: 2008*. Geraadpleegd op 9 september 2009 op <http://www4.vlaanderen.be/dar/svr/Cijfers/Pages/Excel.aspx>.
- Stutton, S. (1998). Predicting and explaining intentions and behavior: How well are we doing? *Journal of Applied Social Psychology*, 28, 1317-1338.

- Sümer, N. (2003). Personality and behavioral predictors of traffic accidents: testing a contextual mediated model. *Accident Analysis and Prevention*, 35, 949-964.
- Sümer, N., Özkan, T., & Lajunen, T. (2006). Asymmetric relationship between driving and safety skills. *Accident Analysis and Prevention*, 38, 703-711.
- Summala, H. (1997). Hierarchical model of behavioural adaptation and traffic accidents. In J.A. Rothengatter, & E. Carbonell Vaya (Ed.). *Traffic and transport psychology: theory and application*. Pergamon, Oxford, 41-52.
- Summala, H. (2005). Traffic psychology theories: towards understanding driving behaviour and safety efforts. In G. Underwood (Ed.). *Traffic and transport psychology (1st ed.)*, Elsevier, 383-394.
- Twisk, D.A.M., Vlakveld, W.P., & Commandeur, J.J.F. (2007). Wanneer is educatie effectief? SWOV-rapport R-2006-28.
- Ulleberg, P. (2002). Personality subtypes of young drivers. Relationship to risk-taking preferences, accident involvement, and response to a traffic safety campaign. *Transportation Research Part F*, 4, 279-297.
- Ulleberg, P., & Rundmo, T. (2003). Personality, attitudes and risk perception as predictors of risky driving behaviour among young drivers. *Safety Science*, 41, 427-443.
- US Department of Transportation: National Highway Traffic Safety Administration (NHTSA) (2007). *Traffic safety facts 2007*. Washington DC, Verenigde Staten: US Department of Transportation.
- Vassallo, S., Smart, D., Sanson, A., Cockfield, S., Harris, A., McIntyre, A., Harrison, W. (2008). Risky driving among young Australian drivers II: Co-occurrence with other problem behaviours. *Accident Analysis and Prevention*, 40, 376-386.
- Vassallo, S., Smart, D., Sanson, A., Harrison, W., Harris, A., Cockfield, S., & McIntyre, A. (2007). Risky driving among young Australian drivers: trends, precursors and correlates. *Accident Analysis and Prevention*, 39, 444-458.
- Verplanken, B., & Orbell, S. (2003). Reflections on past behavior: a self-report index of habit strength. *Journal of Applied Social Psychology*, 33(6), 1313-1330.
- Vlaams Gewest (2007). *Evolutie van de verkeersveiligheid in België*. Brussel: België: BIVV.
- Wallis, T.S.A., & Horswill, M.S. (2007). Using fuzzy signal detection theory to determine why experienced and trained drivers respond faster than novices in a hazard perception test. *Accident Analysis and Prevention*, 39, 1177-1185.
- Warner, H.W., & Aberg, L. (2006). Drivers' decision to speed: a study inspired by the theory of planned behavior. *Transportation Research Part F*, 9, 427-433.
- West, R., Elander, J., & French, D. (1993). Mild social deviance, type-A behavior pattern and decision making style as predictors of self-reported driving style and traffic accident risk. *British Journal of Psychology*, 84, 207-219.
- Wester, A.E., Böcker, K.B.E., Volkerts, E.R., Verster, J.C., & Kenemans, J.L. (2008). Event-related potentials and secondary task performance during simulated driving. *Accident Analysis and Prevention*, 40, 1-7.
- Whittingham, J.R.D., Ruiters, R.A.C., Zimbile, F., & Kok, G. (2008). Experimental pretesting of public health campaigns: A case study. *Journal of Health Communication*, 13, 216-229.
- Wilde, G.J.S. (1976). Social interaction patterns in driver behaviour: an introductory review. *Human Factors*, 18, 477-492.
- Wilde, G.J.S. (1982). The theory of RHT: implications for safety and health. *Risk Analysis*, 2, 209-226.
- Wilde, G.J.S., (1988). Risk homeostasis theory and traffic accidents: propositions, deductions and discussion of dissension in recent reactions. *Ergonomics*, 3, 441-468.
- Willems, B., & Cuyvers, R. (2005). *Het inschatten van de eigen vaardigheid van jongeren in het kader van een bijkomende rijopleiding*. Steunpunt Verkeersveiligheid: Rapport No. RA-2005-56.
- Williams, A.F. (1998). In R. Jessor (Ed.) *New perspectives on adolescent risk behaviour*. Cambridge University Press, Cambridge, 221-237.
- Williams, A.F. (2003). Teenage drivers: patterns of risk. *Journal of Safety Research*, 34, 5-15.
- Witte, K. (1992). Putting the fear back into fear appeal: the extended parallel process model. *Communication Monographs*, 59, 329-349

- Witte, K. (1994). Fear control and danger control: a test of the extended parallel process model. *Communication Monographs*, 61, 113-132.
- Witte, K. (1998). Fear as motivator, fear as inhibitor: using the EPPM to explain fear appeal successes and failures. In P.A. Andersen, & L.K. Guerrero (Eds.). *The handbook of communication and emotion*. NY, Academic Press, 423-450.
- Woltring, L. (2009). What makes a good coach? Learning to drive is a step in the development of young people. Paper presented at the 4th International Conference in Driver Behaviour and Training, Amsterdam (24th-25th November 2009).
- Yurgelun-Todd, D. (2007). Emotional and cognitive changes during adolescence. *Current Opinion in Neurobiology*, 17, 251-257.

APPENDIX A: Vragenlijst VOORMETING en LANGE TERMIJN METING



Beste deelnemer,

Allereerst willen we je bedanken voor je deelname aan deze bevraging!

De vragenlijst die we je voorleggen bestaat uit vijf delen:

- In deel 1 leggen we je een aantal stellingen voor met betrekking tot snelheidsgedrag.
- Deel 2 bevat een reeks uitspraken die ingaan op het rijden onder invloed van alcohol.
- In deel 3 testen we je vaardigheid om risico's op te sporen in een specifieke rijdsituatie.
- In deel 4 testen we kort je algemene kennis.
- Deel 5 tenslotte, bevat een reeks vragen die ons wat meer achtergrondinformatie over jezelf verschaffen.

Bij het begin van elk onderdeel geven we telkens aan hoe je verwacht wordt te antwoorden. Zorg er a.u.b. voor dat je ALLE vragen beantwoordt. Let op: de vragenlijst is recto-verso gedrukt!

Uiteraard zullen je gegevens anoniem verwerkt worden.

Onderstaande gegevens dienen louter voor administratieve doeleinden.

Vul hier de eerste twee letters van je voornaam in:

Bv. Kris _ K R

Vul hier de eerste twee letters in van de voornaam van je moeder:

Bv. Elke _ E L

Vul hier je geboortedag en maand in:

DEEL 1: SNELHEIDSGEDRAG

Hieronder vind je een reeks stellingen terug die ingaan op snelheidsgedrag. Iedere stelling is voorzien van een antwoordschaal bestaande uit 7 bolletjes. Het meest linkse bolletje staat (bijvoorbeeld) voor 'helemaal niet akkoord' en het meest rechtse bolletje staat voor 'helemaal akkoord'. Je maakt gewoon het bolletje zwart dat het beste overeenkomt met jouw persoonlijke mening.

LET OP: er zijn in dit deel van de vragenlijst geen juiste of foute antwoorden! We zijn geïnteresseerd in JOUW PERSOONLIJKE MENING! We willen dus gewoon weten wat jij vindt over de stellingen die we je voorleggen.

1. Sneller rijden dan toegestaan maakt het mogelijk mijn bestemming eerder te bereiken

Helemaal niet akkoord	1	2	3	4	5	6	7	Helemaal akkoord
	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	

2. Sneller rijden dan toegestaan geeft me een vrij en onafhankelijk gevoel

Helemaal niet akkoord	1	2	3	4	5	6	7	Helemaal akkoord
	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	

3. Sneller rijden dan toegestaan geeft me zelfvertrouwen

Helemaal niet akkoord	1	2	3	4	5	6	7	Helemaal akkoord
	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	

4. Sneller rijden dan toegestaan geeft me het gevoel dat ik de auto volledig onder controle heb

Helemaal niet akkoord	1	2	3	4	5	6	7	Helemaal akkoord
	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	

5. Sneller rijden dan toegestaan is opwindend

Helemaal niet akkoord	1	2	3	4	5	6	7	Helemaal akkoord
	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	

6. Sneller rijden dan toegestaan is gevaarlijk voor andere autobestuurders

Helemaal niet akkoord	1	2	3	4	5	6	7	Helemaal akkoord
	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	

7. Sneller rijden dan toegestaan is duur

Helemaal niet akkoord	1	2	3	4	5	6	7	Helemaal akkoord
	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	

8. Sneller rijden dan toegestaan verhoogt het risico op een boete

Helemaal niet akkoord	1	2	3	4	5	6	7	Helemaal akkoord
	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	

9. Sneller rijden dan toegestaan verhoogt het risico op een ongeval

Helemaal niet akkoord	1	2	3	4	5	6	7	Helemaal akkoord
	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	

10. Sneller rijden dan toegestaan is schadelijk voor het milieu

Helemaal niet akkoord	1	2	3	4	5	6	7	Helemaal akkoord
	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	

11. Mijn vrienden vinden dat ik me aan de snelheidslimiet zou moeten houden

Helemaal niet akkoord	1	2	3	4	5	6	7	Helemaal akkoord
	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	

12. Mijn ouders vinden het jammer dat ik sneller zou rijden dan toegestaan

Helemaal niet akkoord	1	2	3	4	5	6	7	Helemaal akkoord
	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	

13. Het merendeel van mijn vrienden rijdt al wel eens sneller dan toegestaan

Helemaal niet akkoord	1	2	3	4	5	6	7	Helemaal akkoord
	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	

14. Ik voel een persoonlijke verantwoordelijkheid om me aan de snelheidslimiet te houden

Helemaal niet akkoord	1	2	3	4	5	6	7	Helemaal akkoord
	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	

15. Het is ieders maatschappelijke plicht om zich aan de snelheidslimiet te houden

Helemaal niet akkoord	1	2	3	4	5	6	7	Helemaal akkoord
	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	

16. Hoe groot acht je de kans dat jij betrokken raakt bij een ongeval als gevolg van het sneller rijden dan toegestaan?

Heel klein	1	2	3	4	5	6	7	Heel groot
	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	

17. Mijn kans op een ongeval als gevolg van het sneller rijden dan toegestaan is

Heel klein	1	2	3	4	5	6	7	Heel groot
	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	

18. Ik ben van plan me in de komende 3 maanden aan de snelheidslimiet te houden

Helemaal niet akkoord	1	2	3	4	5	6	7	Helemaal akkoord
	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	

19. Ik heb er vertrouwen in dat ik me de komende 3 maanden aan de snelheidslimiet zal houden

Helemaal geen vertrouwen	1	2	3	4	5	6	7	Heel veel vertrouwen
	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	

20. Het lukt me om me de komende 3 maanden aan de snelheidslimiet te houden

Helemaal Niet akkoord	1	2	3	4	5	6	7	Helemaal akkoord
	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	

21. Van de afgelopen 10 keer dat je een autorit hebt gemaakt, hoe vaak heb je tijdens een rit minstens 1 keer de snelheidslimiet overtreden

Nooit	1	2	3	4	5	6	7	Altijd
	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	

22. Hoe vaak reed je in de afgelopen 3 maanden sneller dan toegestaan?

Nooit	1	2	3	4	5	6	7	Altijd
	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	

Beeld jezelf de volgende situatie even in: Je bent met de auto op weg naar een belangrijke afspraak en je wil absoluut op tijd zijn.

23. Denk je dat het je lukt om je in deze situatie aan de snelheidslimiet te houden?

Heel zeker niet	1	2	3	4	5	6	7	Heel zeker wel
	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	

24. Hoe moeilijk vind je het om je in deze situatie aan de snelheidslimiet te houden?

Heel moeilijk	1	2	3	4	5	6	7	Heel gemakkelijk
	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	

25. Hoe waarschijnlijk is het volgens jou dat je je in deze situatie aan de snelheidslimiet zal houden?

Helemaal niet waarschijnlijk	1	2	3	4	5	6	7	Zeer waarschijnlijk
	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	

26. Hoe groot acht je de kans dat je je in deze situatie aan de snelheidslimiet zal houden?

Heel klein	1	2	3	4	5	6	7	Heel groot
	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	

Beeld jezelf de volgende situatie even in: Je bent samen met enkele vrienden (vriendinnen) onderweg naar een fuif in de buurt.

27. Denk je dat het je lukt om je in deze situatie aan de snelheidslimiet te houden?

Heel zeker niet	1	2	3	4	5	6	7	Heel zeker wel
	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	

28. Hoe moeilijk vind je het om je in deze situatie aan de snelheidslimiet te houden?

Heel moeilijk	1	2	3	4	5	6	7	Heel gemakkelijk
	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	

29. Hoe waarschijnlijk is het volgens jou dat je je in deze situatie aan de snelheidslimiet zal houden?

Helemaal niet waarschijnlijk	1	2	3	4	5	6	7	Zeer waarschijnlijk
	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	

30. Hoe groot acht je de kans dat je je in deze situatie aan de snelheidslimiet zal houden?

Heel klein	1	2	3	4	5	6	7	Heel groot
	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	

Beeld jezelf de volgende situatie even in: Je bent met de wagen op weg naar huis. Snelheidsborden geven aan dat je maximaal 70 km/u mag op een plaats waar je vroeger 90 km/u mocht.

31. Denk je dat het je lukt om je in deze situatie aan de snelheidslimiet te houden?

Heel zeker niet	1	2	3	4	5	6	7	Heel zeker wel
	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	

32. Hoe moeilijk vind je het om je in deze situatie aan de snelheidslimiet te houden?

Heel moeilijk	1	2	3	4	5	6	7	Heel gemakkelijk
	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	

33. Hoe waarschijnlijk is het volgens jou dat je je in deze situatie aan de snelheidslimiet zal houden?

Helemaal niet waarschijnlijk	1	2	3	4	5	6	7	Zeer waarschijnlijk
	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	

34. Hoe groot acht je de kans dat je je in deze situatie aan de snelheidslimiet zal houden?

Heel klein	1	2	3	4	5	6	7	Heel groot
	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	

DEEL 2: RIJDEN ONDER INVLOED VAN ALCOHOL

Hieronder vind je een reeks stellingen terug die ingaan op het rijden onder invloed van alcohol. Iedere stelling is voorzien van een antwoordschaal bestaande uit 7 bolletjes. Het meest linkse bolletje staat (bijvoorbeeld) voor 'helemaal niet akkoord' en het meest rechtse bolletje staat voor 'helemaal akkoord'. Je maakt gewoon het bolletje zwart dat het beste overeenkomt met jouw persoonlijke mening.

LET OP: er zijn in dit deel van de vragenlijst geen juiste of foute antwoorden! We zijn geïnteresseerd in JOUW PERSOONLIJKE MENING! We willen dus gewoon weten wat jij vindt over de stellingen die we je voorleggen.

35. Rijden onder invloed van alcohol verhoogt het risico op een boete

Helemaal niet akkoord	1	2	3	4	5	6	7	Helemaal akkoord
	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	

36. Rijden onder invloed van alcohol verhoogt het risico op een ongeval

Helemaal niet akkoord	1	2	3	4	5	6	7	Helemaal akkoord
	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	

37. Rijden onder invloed van alcohol verhoogt de kans dat ik verkeerstekens (zoals borden of lichten) niet opmerk

Helemaal niet akkoord	1	2	3	4	5	6	7	Helemaal akkoord
	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	

38. Rijden onder invloed van alcohol vermindert mijn concentratievermogen

Helemaal niet akkoord	1	2	3	4	5	6	7	Helemaal akkoord
	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	

39. Rijden onder invloed van alcohol vermindert mijn controle over het voertuig

Helemaal niet akkoord	1	2	3	4	5	6	7	Helemaal akkoord
	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	

40. Rijden onder invloed van alcohol vertraagt mijn reactiesnelheid

Helemaal niet akkoord	1	2	3	4	5	6	7	Helemaal akkoord
	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	

41. Rijden onder invloed van alcohol vertroebelt mijn zicht

Helemaal niet akkoord	1	2	3	4	5	6	7	Helemaal akkoord
	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	

42. Rijden onder invloed van alcohol vermindert mijn waakzaamheid

Helemaal niet akkoord	1	2	3	4	5	6	7	Helemaal akkoord
	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	

43. Rijden onder invloed van alcohol maakt het besturen van het voertuig moeilijker

Helemaal niet akkoord	1	2	3	4	5	6	7	Helemaal akkoord
	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	

44. Rijden onder invloed van alcohol vertraagt mijn denken

Helemaal niet akkoord	1	2	3	4	5	6	7	Helemaal akkoord
	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	

45. Mijn vrienden vinden dat ik steeds nuchter zou moeten rijden

Helemaal niet akkoord	1	2	3	4	5	6	7	Helemaal akkoord
	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	

46. Mijn ouders vinden het jammer dat ik zou rijden onder invloed van alcohol

Helemaal niet akkoord	1	2	3	4	5	6	7	Helemaal akkoord
	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	

47. Het merendeel van mijn vrienden rijdt al wel eens onder invloed van alcohol

Helemaal niet akkoord	1	2	3	4	5	6	7	Helemaal akkoord
	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	

48. Ik voel een persoonlijke verantwoordelijkheid om steeds nuchter te rijden

Helemaal niet akkoord	1	2	3	4	5	6	7	Helemaal akkoord
	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	

49. Het is ieders maatschappelijke plicht om steeds nuchter te rijden

Helemaal niet akkoord	1	2	3	4	5	6	7	Helemaal akkoord
	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	

50. Hoe groot acht je de kans dat jij betrokken raakt bij een ongeval als gevolg van het rijden onder invloed van alcohol?

Heel klein	1	2	3	4	5	6	7	Heel groot
	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	

51. Mijn kans op een ongeval als gevolg van rijden onder invloed van alcohol is

Heel klein	1	2	3	4	5	6	7	Heel groot
	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	

52. Ik ben van plan om in de komende 3 maanden steeds nuchter te rijden

Helemaal niet akkoord	1	2	3	4	5	6	7	Helemaal akkoord
	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	

53. Ik heb er vertrouwen in dat ik de komende 3 maanden steeds nuchter zal rijden

Helemaal geen vertrouwen	1	2	3	4	5	6	7	Heel veel vertrouwen
	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	

54. Het lukt me om de komende 3 maanden steeds nuchter te rijden

Helemaal Niet akkoord	1	2	3	4	5	6	7	Helemaal akkoord
	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	

55. Van de afgelopen 10 keer dat je een autorit hebt gemaakt, hoe vaak ben je onder invloed geweest van alcohol?

Nooit	1	2	3	4	5	6	7	Altijd
	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	

56. Hoe vaak reed je in de afgelopen 3 maanden onder invloed van alcohol?

Nooit	1	2	3	4	5	6	7	Altijd
	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	

Beeld je de volgende situatie even in: Je hebt net een feestje bij vrienden thuis achter de rug. Je hebt alcohol gedronken en je bent niet helemaal zeker of je de toegelaten alcohollimiet overschreden hebt.

57. Denk je dat het je lukt om in deze situatie de auto aan de kant te laten staan?

Heel zeker niet	1	2	3	4	5	6	7	Heel zeker wel
	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	

58. Hoe moeilijk vind je het om in deze situatie de auto aan de kant te laten staan?

Heel moeilijk	1	2	3	4	5	6	7	Heel gemakkelijk
	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	

59. Hoe waarschijnlijk is het volgens jou dat je in deze situatie de auto aan de kant zal laten staan?

Helemaal niet waarschijnlijk	1	2	3	4	5	6	7	Ze er waarschijnlijk
	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	

60. Hoe groot acht je de kans dat je in deze situatie de auto aan de kant zal laten staan?

Heel klein	1	2	3	4	5	6	7	Heel groot
	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	

Beeld je de volgende situatie even in: Je hebt net het café verlaten waar je met enkele vrienden het einde van de examenperiode hebt gevierd. Je hebt de verplichting op je genomen om je vrienden naar huis te brengen, maar je hebt zelf ook alcohol gedronken.

61. Denk je dat het je lukt om in deze situatie de auto aan de kant te laten staan?

Heel zeker niet	1	2	3	4	5	6	7	Heel zeker wel
	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	

62. Hoe moeilijk vind je het om in deze situatie de auto aan de kant te laten staan?

Heel moeilijk	1	2	3	4	5	6	7	Heel gemakkelijk
	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	

63. Hoe waarschijnlijk is het volgens jou dat je in deze situatie de auto aan de kant zal laten staan?

Helemaal niet waarschijnlijk	1	2	3	4	5	6	7	Zeer waarschijnlijk
	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	

64. Hoe groot acht je de kans dat je in deze situatie de auto aan de kant zal laten staan?

Heel klein	1	2	3	4	5	6	7	Heel groot
	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	

Beeld je de volgende situatie even in: Je bent bij een vriend (vriendin) langs geweest en je hebt iets te veel alcohol gedronken. Het is al wat later op de avond en je moet slechts een kort stuk tot bij jouw thuis rijden.

65. Denk je dat het je lukt om in deze situatie de auto aan de kant te laten staan?

Heel zeker niet	1	2	3	4	5	6	7	Heel zeker wel
	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	

66. Hoe moeilijk vind je het om in deze situatie de auto aan de kant te laten staan?

Heel moeilijk	1	2	3	4	5	6	7	Heel gemakkelijk
	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	

67. Hoe waarschijnlijk is het volgens jou dat je in deze situatie de auto aan de kant zal laten staan?

Helemaal niet waarschijnlijk	1	2	3	4	5	6	7	Zeer waarschijnlijk
	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	

68. Hoe groot acht je de kans dat je in deze situatie de auto aan de kant zal laten staan?

Heel klein	1	2	3	4	5	6	7	Heel groot
	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	

Let op: de volgende 3 vragen zijn gericht op je verkeersveilig gedrag IN HET ALGEMEEN.

69. Ik ben van plan om me in de komende 3 maanden verkeersveilig te gedragen

Helemaal niet akkoord	1	2	3	4	5	6	7	Helemaal akkoord
	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	

70. Ik heb er vertrouwen in dat ik me de komende 3 maanden verkeersveilig zal gedragen

Helemaal geen vertrouwen	1	2	3	4	5	6	7	Heel veel vertrouwen
	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	

71. Het lukt me om me de komende 3 maanden verkeersveilig te gedragen

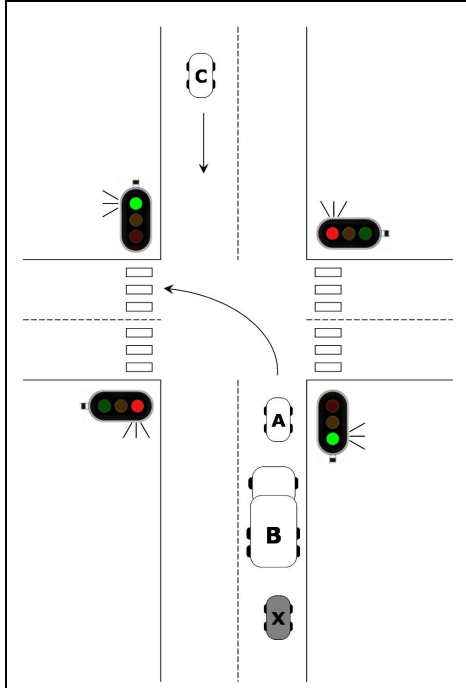
Helemaal Niet akkoord	1	2	3	4	5	6	7	Helemaal akkoord
	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	

DEEL 3: RISICODETECTIETEST

Beeld jezelf even de hieronder geschetste situaties in

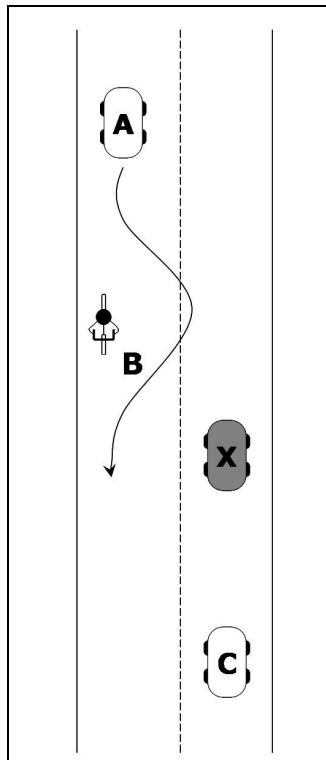
Duid door middel van een kruisje op elke tekening aan waar precies volgens jou als bestuurder van wagen 'X' mogelijk gevaar schuilt. LET OP! Je mag MEERDERE kruisjes aanbrengen op elke tekening als je vindt dat er meerdere mogelijke gevaren schuilen in de geschetste situaties.

72.



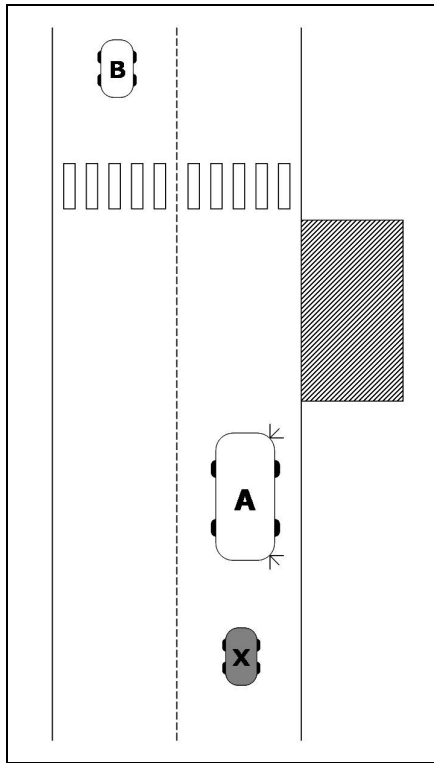
Jij bent bestuurder van personenwagen 'X' en je nadert een kruispunt dat voorzien is van verkeerslichten. Een vrachtwagen 'B' en een andere personenwagen 'A' gaan je vooraf. Uit de tegenovergestelde richting nadert een personenwagen 'C'. Je hebt groen licht en gaat op het kruispunt linksaf slaan.

73.



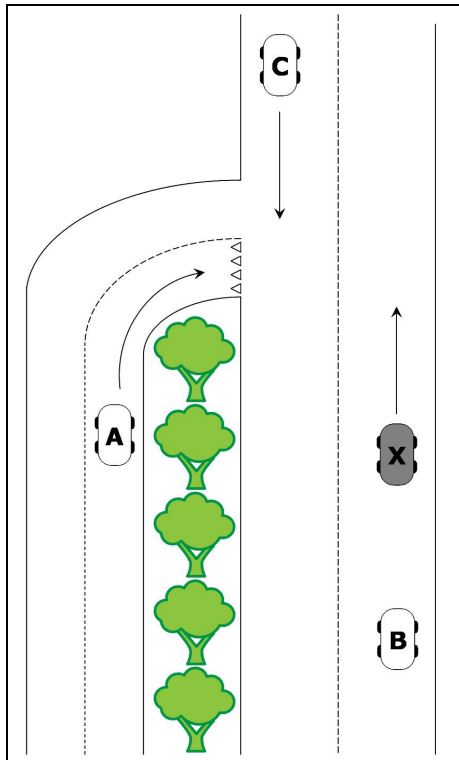
Jij bent bestuurder van personenwagen 'X' met achter jou een personenwagen 'C' die je in dezelfde richting volgt. Vanuit de tegenovergestelde rijrichting nadert je een fietser 'B'. Deze fietser wordt gevolgd door een personenwagen 'A' die duidelijk aanstalten maakt de fietser voorbij te steken.

74.



Jij bent bestuurder van personenwagen 'X'. Voor jou staat een bus 'A' met flikkerende rechter richtingaanwijzers stil nabij een bushalte (grijze vakje). Je wil langs de bus heen passeren omdat het wat lang duurt. Uit tegenovergestelde richting nadert een personenwagen 'B'.

75.



Jij bent bestuurder van personenwagen 'X' en je wordt in je rijrichting gevolgd door personenwagen 'B'. Vanuit tegenovergestelde richting nadert voertuig 'C'. Voertuig 'A' wil de weg opkomen en invoegen op jouw rijstrook.

DEEL 4: KENNISVRAGEN

Hieronder vind je een reeks stellingen terug waarvan we vragen om ze op hun correctheid te beoordelen. Indien je het juiste antwoord niet weet, dan maak je gewoon het bolletje zwart dat staat voor 'weet ik niet'.

LET OP: in dit deel van de vragenlijst gaat het niet meer om je persoonlijke mening, maar om de correctheid van de stellingen die we je voorleggen. Hier zijn dus wel juiste of foute antwoorden mogelijk.

76. De grens voor de bepaling van het strafbare alcoholpercentage ligt momenteel in België op 0,5 promille.

<input type="radio"/> juist	<input type="radio"/> onjuist	<input type="radio"/> weet ik niet
-----------------------------	-------------------------------	------------------------------------

77. Het gebruik van alcohol is beperkt tot een aperitief en één à twee glazen wijn tijdens een maaltijd.

<input type="radio"/> juist	<input type="radio"/> onjuist	<input type="radio"/> weet ik niet
-----------------------------	-------------------------------	------------------------------------

78. Als het resultaat van een tweede ademanalyse hoger is dan het resultaat van de eerste, dan mag je nog een derde ademanalyse vragen.

<input type="radio"/> juist	<input type="radio"/> onjuist	<input type="radio"/> weet ik niet
-----------------------------	-------------------------------	------------------------------------

79. De veiligheidsgordel is NIET verplicht voor zwangere vrouwen.

<input type="radio"/> juist	<input type="radio"/> onjuist	<input type="radio"/> weet ik niet
-----------------------------	-------------------------------	------------------------------------

80. Als ik 100 km/u rijd, dan is de afstand van mijn remweg 100 meter.

<input type="radio"/> juist	<input type="radio"/> onjuist	<input type="radio"/> weet ik niet
-----------------------------	-------------------------------	------------------------------------

81. De afstand die je moet houden ten opzichte van je voorligger is ongeveer 2 seconden

<input type="radio"/> juist	<input type="radio"/> onjuist	<input type="radio"/> weet ik niet
-----------------------------	-------------------------------	------------------------------------

82. ESP (= Elektronisch Stabiliteitssysteem) helpt ALLEEN bij gladheid, dus NIET wanneer een bocht met te hoge snelheid wordt ingezet en de auto dreigt uit te breken.

<input type="radio"/> juist	<input type="radio"/> onjuist	<input type="radio"/> weet ik niet
-----------------------------	-------------------------------	------------------------------------

83. 'Dode-hoek-spiegeltjes' maken het mogelijk de dode hoek volledig uit te schakelen.

<input type="radio"/> juist	<input type="radio"/> onjuist	<input type="radio"/> weet ik niet
-----------------------------	-------------------------------	------------------------------------

84. Rijden met een skibox verhoogt het brandstofverbruik met 10 tot 20 %.

<input type="radio"/> juist	<input type="radio"/> onjuist	<input type="radio"/> weet ik niet
-----------------------------	-------------------------------	------------------------------------

85. Op een rotonde moet je zo rechts mogelijk rijden.

<input type="radio"/> juist	<input type="radio"/> onjuist	<input type="radio"/> weet ik niet
-----------------------------	-------------------------------	------------------------------------

DEEL 5: PERSOONLIJKE ACHTERGRONDINFORMATIE

Hieronder willen we wat meer achtergrondinformatie over jou verzamelen. De meeste stellingen zijn voorzien van meerdere antwoordmogelijkheden. Je maakt gewoon het bolletje zwart dat het beste overeenkomt met jouw persoonlijke mening of situatie. Voor sommige vragen dien je het antwoord gewoon zelf in te vullen op de daarvoor voorziene plaats.

86. Welk type rijbewijs heb je?

- A
- B
- C1
- C
- D1
- D

87. Hoe lang heb je je rijbewijs al?

..... jaar

OF

..... maanden (indien je het nog geen volledig jaar hebt)

88. Heb je al eens een ongeluk gehad?

- neen
- ja, ik was in fout
- ja, ik was in mijn recht

89. Er was bij dit ongeval
(Enkel beantwoorden indien je 'ja' antwoordde op de vorige vraag)

- geen schade
- enkel blikshade
- lichte verwondingen
- zware verwondingen
- mensen overleden

90. Hoe vaak ben je al betrokken geweest bij een ongeval?

- nog nooit
- 1 keer
- 2 keer
- meerdere keren

91. Hoe vaak gebruik je de wagen als bestuurder?

- nooit
- af en toe
- regelmatig
- dagelijks

92. Voel je je onveilig op de weg?

- altijd
- meestal
- soms
- nooit

93. Vind je jezelf een goede chauffeur?

- zeer goed
- goed
- voldoende
- niet zo goed
- slecht

94. Ken je de wegcode?

- zeer goed
- goed
- voldoende
- niet zo goed
- slecht

95. Heb je al eens een boete gekregen?

- neen
- ja, een parkeerboete
- ja, een snelheidsovertreding
- ja, voor dronkenschap
- ja, ik droeg mijn gordel niet
- ja, andere:

96. Leeftijd:

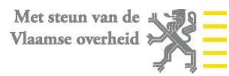
.....

97. Geslacht:

- man
- vrouw

Bedankt voor je medewerking!

APPENDIX B: Vragenlijst ONMIDDELLIJKE NAMETING



Beste deelnemer,

Allereerst willen we je bedanken voor je deelname aan deze bevraging!

De vragenlijst die we je voorleggen bestaat uit vijf delen:

- **In deel 1 leggen we je een aantal stellingen voor met betrekking tot snelheidsgedrag.**
- **Deel 2 bevat een reeks uitspraken die ingaan op het rijden onder invloed van alcohol.**
- **In deel 3 testen we je vaardigheid om risico's op te sporen in een specifieke rij situatie.**
- **In deel 4 testen we kort je algemene kennis.**
- **Deel 5 tenslotte, bevat een reeks vragen die ons wat meer achtergrondinformatie over jezelf verschaffen.**

Bij het begin van elk onderdeel geven we telkens aan hoe je verwacht wordt te antwoorden. Zorg er a.u.b. voor dat je ALLE vragen beantwoordt. Let op: de vragenlijst is recto-verso gedrukt!

Uiteraard zullen je gegevens anoniem verwerkt worden.

Onderstaande gegevens dienen louter voor administratieve doeleinden.

Vul hier de eerste twee letters van je voornaam in:

Bv. Kris _ K R

Vul hier de eerste twee letters in van de voornaam van je moeder:

Bv. Elke _ E L

Vul hier je geboortedag en maand in:

DEEL 1: SNELHEIDSGEDRAG

Hieronder vind je een reeks stellingen terug die ingaan op snelheidsgedrag. Iedere stelling is voorzien van een antwoordschaal bestaande uit 7 bolletjes. Het meest linkse bolletje staat (bijvoorbeeld) voor 'helemaal niet akkoord' en het meest rechtse bolletje staat voor 'helemaal akkoord'. Je maakt gewoon het bolletje zwart dat het beste overeenkomt met jouw persoonlijke mening.

LET OP: er zijn in dit deel van de vragenlijst geen juiste of foute antwoorden! We zijn geïnteresseerd in JOUW PERSOONLIJKE MENING! We willen dus gewoon weten wat jij vindt over de stellingen die we je voorleggen.

1. Sneller rijden dan toegestaan maakt het mogelijk mijn bestemming eerder te bereiken

Helemaal niet akkoord	1	2	3	4	5	6	7	Helemaal akkoord
	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	

2. Sneller rijden dan toegestaan geeft me een vrij en onafhankelijk gevoel

Helemaal niet akkoord	1	2	3	4	5	6	7	Helemaal akkoord
	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	

3. Sneller rijden dan toegestaan geeft me zelfvertrouwen

Helemaal niet akkoord	1	2	3	4	5	6	7	Helemaal akkoord
	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	

4. Sneller rijden dan toegestaan geeft me het gevoel dat ik de auto volledig onder controle heb

Helemaal niet akkoord	1	2	3	4	5	6	7	Helemaal akkoord
	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	

5. Sneller rijden dan toegestaan is opwindend

Helemaal niet akkoord	1	2	3	4	5	6	7	Helemaal akkoord
	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	

6. Sneller rijden dan toegestaan is gevaarlijk voor andere autobestuurders

Helemaal niet akkoord	1	2	3	4	5	6	7	Helemaal akkoord
	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	

7. Sneller rijden dan toegestaan is duur

Helemaal niet akkoord	1	2	3	4	5	6	7	Helemaal akkoord
	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	

8. Sneller rijden dan toegestaan verhoogt het risico op een boete

Helemaal niet akkoord	1	2	3	4	5	6	7	Helemaal akkoord
	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	

9. Sneller rijden dan toegestaan verhoogt het risico op een ongeval

Helemaal niet akkoord	1	2	3	4	5	6	7	Helemaal akkoord
	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	

10. Sneller rijden dan toegestaan is schadelijk voor het milieu

Helemaal niet akkoord	1	2	3	4	5	6	7	Helemaal akkoord
	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	

11. Mijn vrienden vinden dat ik me aan de snelheidslimiet zou moeten houden

Helemaal niet akkoord	1	2	3	4	5	6	7	Helemaal akkoord
	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	

12. Mijn ouders vinden het jammer moest ik sneller rijden dan toegestaan

Helemaal niet akkoord	1	2	3	4	5	6	7	Helemaal akkoord
	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	

13. Het merendeel van mijn vrienden rijdt al wel eens sneller dan toegestaan

Helemaal niet akkoord	1	2	3	4	5	6	7	Helemaal akkoord
	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	

14. Ik voel een persoonlijke verantwoordelijkheid om me aan de snelheidslimiet te houden

Helemaal niet akkoord	1	2	3	4	5	6	7	Helemaal akkoord
	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	

15. Het is ieders maatschappelijke plicht om zich aan de snelheidslimiet te houden

Helemaal niet akkoord	1	2	3	4	5	6	7	Helemaal akkoord
	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	

16. Hoe groot acht je de kans dat jij betrokken raakt bij een ongeval als gevolg van het sneller rijden dan toegestaan?

Heel klein	1	2	3	4	5	6	7	Heel groot
	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	

17. Mijn kans op een ongeval als gevolg van het sneller rijden dan toegestaan is

Heel klein	1	2	3	4	5	6	7	Heel groot
	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	

18. Ik ben van plan me in de komende 3 maanden aan de snelheidslimiet te houden

Helemaal niet akkoord	1	2	3	4	5	6	7	Helemaal akkoord
	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	

19. Ik heb er vertrouwen in dat ik me de komende 3 maanden aan de snelheidslimiet zal houden

Helemaal geen vertrouwen	1	2	3	4	5	6	7	Heel veel vertrouwen
	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	

20. Het lukt me om me de komende 3 maanden aan de snelheidslimiet te houden

Helemaal Niet akkoord	1	2	3	4	5	6	7	Helemaal akkoord
	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	

21. Van de afgelopen 10 keer dat je een autorit hebt gemaakt, hoe vaak heb je tijdens een rit minstens 1 keer de snelheidslimiet overtreden

Nooit	1	2	3	4	5	6	7	Altijd
	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	

22. Hoe vaak reed je in de afgelopen 3 maanden sneller dan toegestaan?

Nooit	1	2	3	4	5	6	7	Altijd
	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	

Beeld jezelf de volgende situatie even in: Je bent met de auto op weg naar een belangrijke afspraak en je wil absoluut op tijd zijn.

23. Denk je dat het je lukt om je in deze situatie aan de snelheidslimiet te houden?

Heel zeker niet	1	2	3	4	5	6	7	Heel zeker wel
	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	

24. Hoe moeilijk vind je het om je in deze situatie aan de snelheidslimiet te houden?

Heel moeilijk	1	2	3	4	5	6	7	Heel gemakkelijk
	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	

25. Hoe waarschijnlijk is het volgens jou dat je je in deze situatie aan de snelheidslimiet zal houden?

Helemaal niet waarschijnlijk	1	2	3	4	5	6	7	Zeer waarschijnlijk
	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	

26. Hoe groot acht je de kans dat je je in deze situatie aan de snelheidslimiet zal houden?

Heel klein	1	2	3	4	5	6	7	Heel groot
	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	

Beeld jezelf de volgende situatie even in: Je bent samen met enkele vrienden (vriendinnen) onderweg naar een fuif in de buurt.

27. Denk je dat het je lukt om je in deze situatie aan de snelheidslimiet te houden?

Heel zeker niet	1	2	3	4	5	6	7	Heel zeker wel
	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	

28. Hoe moeilijk vind je het om je in deze situatie aan de snelheidslimiet te houden?

Heel moeilijk	1	2	3	4	5	6	7	Heel gemakkelijk
	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	

29. Hoe waarschijnlijk is het volgens jou dat je je in deze situatie aan de snelheidslimiet zal houden?

Helemaal niet waarschijnlijk	1	2	3	4	5	6	7	Zeer waarschijnlijk
	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	

30. Hoe groot acht je de kans dat je je in deze situatie aan de snelheidslimiet zal houden?

Heel klein	1	2	3	4	5	6	7	Heel groot
	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	

Beeld jezelf de volgende situatie even in: Je bent met de wagen op weg naar huis. Snelheidsborden geven aan dat je maximaal 70 km/u mag op een plaats waar je vroeger 90 km/u mocht.

31. Denk je dat het je lukt om je in deze situatie aan de snelheidslimiet te houden?

Heel zeker niet	1	2	3	4	5	6	7	Heel zeker wel
	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	

32. Hoe moeilijk vind je het om je in deze situatie aan de snelheidslimiet te houden?

Heel moeilijk	1	2	3	4	5	6	7	Heel gemakkelijk
	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	

33. Hoe waarschijnlijk is het volgens jou dat je je in deze situatie aan de snelheidslimiet zal houden?

Helemaal niet waarschijnlijk	1	2	3	4	5	6	7	Zeer waarschijnlijk
	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	

34. Hoe groot acht je de kans dat je je in deze situatie aan de snelheidslimiet zal houden?

Heel klein	1	2	3	4	5	6	7	Heel groot
	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	

DEEL 2: RIJDEN ONDER INVLOED VAN ALCOHOL

Hieronder vind je een reeks stellingen terug die ingaan op het rijden onder invloed van alcohol. Iedere stelling is voorzien van een antwoordschaal bestaande uit 7 bolletjes. Het meest linkse bolletje staat (bijvoorbeeld) voor 'helemaal niet akkoord' en het meest rechtse bolletje staat voor 'helemaal akkoord'. Je maakt gewoon het bolletje zwart dat het beste overeenkomt met jouw persoonlijke mening.

LET OP: er zijn in dit deel van de vragenlijst geen juiste of foute antwoorden! We zijn geïnteresseerd in JOUW PERSOONLIJKE MENING! We willen dus gewoon weten wat jij vindt over de stellingen die we je voorleggen.

35. Rijden onder invloed van alcohol verhoogt het risico op een boete

Helemaal niet akkoord	1	2	3	4	5	6	7	Helemaal akkoord
	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	

36. Rijden onder invloed van alcohol verhoogt het risico op een ongeval

Helemaal niet akkoord	1	2	3	4	5	6	7	Helemaal akkoord
	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	

37. Rijden onder invloed van alcohol verhoogt de kans dat ik verkeerstekens (zoals borden of lichten) niet opmerk

Helemaal niet akkoord	1	2	3	4	5	6	7	Helemaal akkoord
	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	

38. Rijden onder invloed van alcohol vermindert mijn concentratievermogen

Helemaal niet akkoord	1	2	3	4	5	6	7	Helemaal akkoord
	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	

39. Rijden onder invloed van alcohol vermindert mijn controle over het voertuig

Helemaal niet akkoord	1	2	3	4	5	6	7	Helemaal akkoord
	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	

40. Rijden onder invloed van alcohol vertraagt mijn reactiesnelheid

Helemaal niet akkoord	1	2	3	4	5	6	7	Helemaal akkoord
	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	

41. Rijden onder invloed van alcohol vertroebelt mijn zicht

Helemaal niet akkoord	1	2	3	4	5	6	7	Helemaal akkoord
	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	

42. Rijden onder invloed van alcohol vermindert mijn waakzaamheid

Helemaal niet akkoord	1	2	3	4	5	6	7	Helemaal akkoord
	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	

43. Rijden onder invloed van alcohol maakt het besturen van het voertuig moeilijker

Helemaal niet akkoord	1	2	3	4	5	6	7	Helemaal akkoord
	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	

44. Rijden onder invloed van alcohol vertraagt mijn denken

Helemaal niet akkoord	1	2	3	4	5	6	7	Helemaal akkoord
	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	

45. Mijn vrienden vinden dat ik steeds nuchter zou moeten rijden

Helemaal niet akkoord	1	2	3	4	5	6	7	Helemaal akkoord
	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	

46. Mijn ouders vinden het jammer dat ik zou rijden onder invloed van alcohol

Helemaal niet akkoord	1	2	3	4	5	6	7	Helemaal akkoord
	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	

47. Het merendeel van mijn vrienden rijdt al wel eens onder invloed van alcohol

Helemaal niet akkoord	1	2	3	4	5	6	7	Helemaal akkoord
	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	

48. Ik voel een persoonlijke verantwoordelijkheid om steeds nuchter te rijden

Helemaal niet akkoord	1	2	3	4	5	6	7	Helemaal akkoord
	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	

49. Het is ieders maatschappelijke plicht om steeds nuchter te rijden

Helemaal niet akkoord	1	2	3	4	5	6	7	Helemaal akkoord
	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	

50. Hoe groot acht je de kans dat jij betrokken raakt bij een ongeval als gevolg van het rijden onder invloed van alcohol?

Heel klein	1	2	3	4	5	6	7	Heel groot
	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	

51. Mijn kans op een ongeval als gevolg van rijden onder invloed van alcohol is

Heel klein	1	2	3	4	5	6	7	Heel groot
	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	

52. Ik ben van plan om in de komende 3 maanden steeds nuchter te rijden

Helemaal niet akkoord	1	2	3	4	5	6	7	Helemaal akkoord
	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	

53. Ik heb er vertrouwen in dat ik de komende 3 maanden steeds nuchter zal rijden

Helemaal geen vertrouwen	1	2	3	4	5	6	7	Heel veel vertrouwen
	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	

54. Het lukt me om de komende 3 maanden steeds nuchter te rijden

Helemaal Niet akkoord	1	2	3	4	5	6	7	Helemaal akkoord
	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	

55. Van de afgelopen 10 keer dat je een autorit hebt gemaakt, hoe vaak ben je onder invloed geweest van alcohol?

Nooit	1	2	3	4	5	6	7	Altijd
	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	

56. Hoe vaak reed je in de afgelopen 3 maanden onder invloed van alcohol?

Nooit	1	2	3	4	5	6	7	Altijd
	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	

Beeld je de volgende situatie even in: Je hebt net een feestje bij vrienden thuis achter de rug. Je hebt alcohol gedronken en je bent niet helemaal zeker of je de toegelaten alcohollimiet overschreden hebt.

57. Denk je dat het je lukt om in deze situatie de auto aan de kant te laten staan?

Heel zeker niet	1	2	3	4	5	6	7	Heel zeker wel
	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	

58. Hoe moeilijk vind je het om in deze situatie de auto aan de kant te laten staan?

Heel moeilijk	1	2	3	4	5	6	7	Heel gemakkelijk
	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	

59. Hoe waarschijnlijk is het volgens jou dat je in deze situatie de auto aan de kant zal laten staan?

Helemaal niet waarschijnlijk	1	2	3	4	5	6	7	Ze er waarschijnlijk
	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	

60. Hoe groot acht je de kans dat je in deze situatie de auto aan de kant zal laten staan?

Heel klein	1	2	3	4	5	6	7	Heel groot
	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	

Beeld je de volgende situatie even in: Je hebt net het café verlaten waar je met enkele vrienden het einde van de examenperiode hebt gevierd. Je hebt de verplichting op je genomen om je vrienden naar huis te brengen, maar je hebt zelf ook alcohol gedronken.

61. Denk je dat het je lukt om in deze situatie de auto aan de kant te laten staan?

Heel zeker niet	1	2	3	4	5	6	7	Heel zeker wel
	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	

62. Hoe moeilijk vind je het om in deze situatie de auto aan de kant te laten staan?

Heel moeilijk	1	2	3	4	5	6	7	Heel gemakkelijk
	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	

63. Hoe waarschijnlijk is het volgens jou dat je in deze situatie de auto aan de kant zal laten staan?

Helemaal niet waarschijnlijk	1	2	3	4	5	6	7	Zeer waarschijnlijk
	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	

64. Hoe groot acht je de kans dat je in deze situatie de auto aan de kant zal laten staan?

Heel klein	1	2	3	4	5	6	7	Heel groot
	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	

Beeld je de volgende situatie even in: Je bent bij een vriend (vriendin) langs geweest en je hebt iets teveel alcohol gedronken. Het is al wat later op de avond en je moet slechts een kort stuk tot bij jouw thuis rijden.

65. Denk je dat het je lukt om in deze situatie de auto aan de kant te laten staan?

Heel zeker niet	1	2	3	4	5	6	7	Heel zeker wel
	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	

66. Hoe moeilijk vind je het om in deze situatie de auto aan de kant te laten staan?

Heel moeilijk	1	2	3	4	5	6	7	Heel gemakkelijk
	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	

67. Hoe waarschijnlijk is het volgens jou dat je in deze situatie de auto aan de kant zal laten staan?

Helemaal niet waarschijnlijk	1	2	3	4	5	6	7	Zeer waarschijnlijk
	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	

68. Hoe groot acht je de kans dat je in deze situatie de auto aan de kant zal laten staan?

Heel klein	1	2	3	4	5	6	7	Heel groot
	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	

Let op: de volgende 3 vragen zijn gericht op je verkeersveilig gedrag IN HET ALGEMEEN.

69. Ik ben van plan om me in de komende 3 maanden verkeersveilig te gedragen

Helemaal niet akkoord	1	2	3	4	5	6	7	Helemaal akkoord
	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	

70. Ik heb er vertrouwen in dat ik me de komende 3 maanden verkeersveilig zal gedragen

Helemaal geen vertrouwen	1	2	3	4	5	6	7	Heel veel vertrouwen
	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	

71. Het lukt me om me de komende 3 maanden verkeersveilig te gedragen

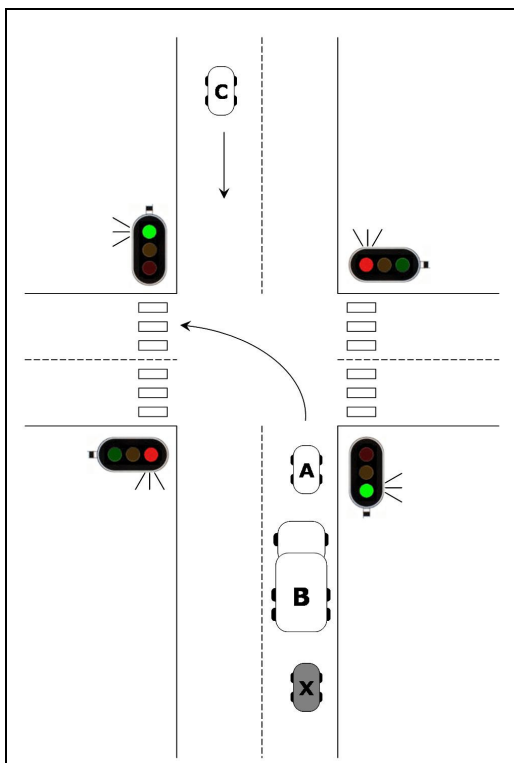
Helemaal Niet akkoord	1	2	3	4	5	6	7	Helemaal akkoord
	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	

DEEL 3: RISICODETECTIETEST

Beeld jezelf even de hieronder geschetste situaties in.

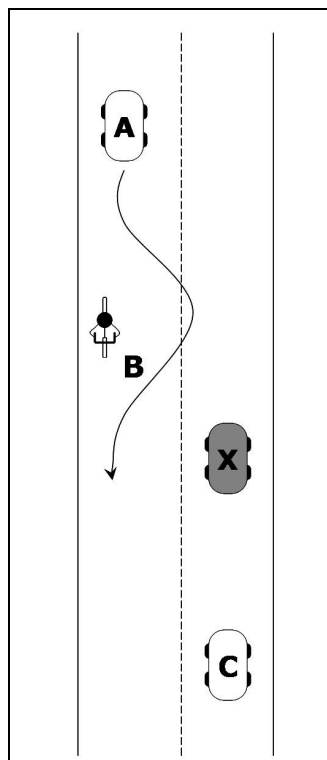
Duid door middel van een kruisje op elke tekening aan waar precies volgens jou als bestuurder van wagen 'X' mogelijk gevaar schuilt. LET OP! Je mag MEERDERE kruisjes aanbrengen op elke tekening als je vindt dat er meerdere mogelijke gevaren schuilen in de geschetste situaties.

72.



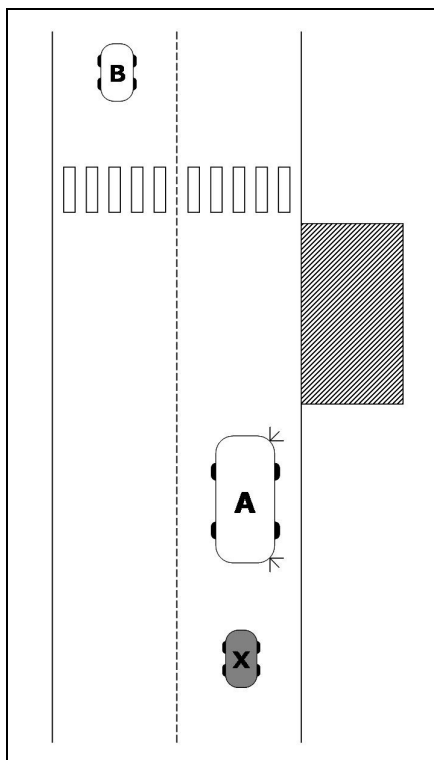
Jij bent bestuurder van personenwagen 'X' en je nadert een kruispunt dat voorzien is van verkeerslichten. Een vrachtwagen 'B' en een andere personenwagen 'A' gaan je vooraf. Uit de tegenovergestelde richting nadert een personenwagen 'C'. Je hebt groen licht en gaat op het kruispunt links afslaan.

73.



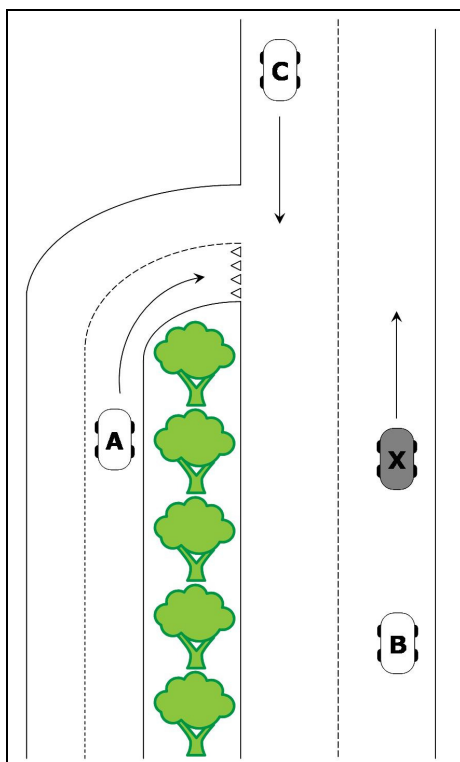
Jij bent bestuurder van personenwagen 'X' met achter jou een personenwagen 'C' die je in dezelfde richting volgt. Vanuit de tegenovergestelde rijrichting nadert je een fietser 'B'. Deze fietser wordt gevolgd door een personenwagen 'A' die duidelijk aanstalten maakt de fietser voorbij te steken.

74.



Jij bent bestuurder van personenwagen 'X'. Voor jou staat een bus 'A' met flikkerende rechter richtingaanwijzers stil nabij een bushalte (grijze vakje). Je wilt langs de bus heen passeren omdat het wat lang duurt. Uit tegenovergestelde richting nadert een personenwagen 'B'.

75.



Jij bent bestuurder van personenwagen 'X' en je wordt in je rijrichting gevolgd door personenwagen 'B'. Vanuit tegenovergestelde richting nadert voertuig 'C'. Voertuig 'A' wilt de weg opkomen en invoegen op jouw rijstrook.

DEEL 4: KENNISVRAGEN

Hieronder vind je een reeks stellingen terug waarvan we vragen om ze op hun correctheid te beoordelen. Indien je het juiste antwoord niet weet, dan maak je gewoon het bolletje zwart dat staat voor 'weet ik niet'.

LET OP: in dit deel van de vragenlijst gaat het niet meer om je persoonlijke mening, maar om de correctheid van de stellingen die we je voorleggen. Hier zijn dus wel juiste of foute antwoorden mogelijk.

76. De grens voor de bepaling van het strafbare alcoholpercentage ligt momenteel in België op 0,5 promille.

<input type="radio"/> juist	<input type="radio"/> onjuist	<input type="radio"/> weet ik niet
-----------------------------	-------------------------------	------------------------------------

77. Het gebruik van alcohol is beperkt tot een aperitief en één à twee glazen wijn tijdens een maaltijd.

<input type="radio"/> juist	<input type="radio"/> onjuist	<input type="radio"/> weet ik niet
-----------------------------	-------------------------------	------------------------------------

78. Als het resultaat van een tweede ademanalyse hoger is dan het resultaat van de eerste, dan mag je nog een derde ademanalyse vragen.

<input type="radio"/> juist	<input type="radio"/> onjuist	<input type="radio"/> weet ik niet
-----------------------------	-------------------------------	------------------------------------

79. De veiligheidsgordel is NIET verplicht voor zwangere vrouwen.

<input type="radio"/> juist	<input type="radio"/> onjuist	<input type="radio"/> weet ik niet
-----------------------------	-------------------------------	------------------------------------

80. Als ik 100 km/u rijd, dan is de afstand van mijn remweg 100 meter.

<input type="radio"/> juist	<input type="radio"/> onjuist	<input type="radio"/> weet ik niet
-----------------------------	-------------------------------	------------------------------------

81. De afstand die je moet houden ten opzichte van je voorligger is ongeveer 2 seconden

<input type="radio"/> juist	<input type="radio"/> onjuist	<input type="radio"/> weet ik niet
-----------------------------	-------------------------------	------------------------------------

82. ESP (= Elektronisch Stabiliteitssysteem) helpt ALLEEN bij gladheid, dus NIET wanneer een bocht met te hoge snelheid wordt ingezet en de auto dreigt uit te breken.

<input type="radio"/> juist	<input type="radio"/> onjuist	<input type="radio"/> weet ik niet
-----------------------------	-------------------------------	------------------------------------

83. 'Dode-hoek-spiegeltjes' maken het mogelijk de dode hoek volledig uit te schakelen.

<input type="radio"/> juist	<input type="radio"/> onjuist	<input type="radio"/> weet ik niet
-----------------------------	-------------------------------	------------------------------------

84. Rijden met een skibox verhoogt het brandstofverbruik met 10 tot 20 %.

<input type="radio"/> juist	<input type="radio"/> onjuist	<input type="radio"/> weet ik niet
-----------------------------	-------------------------------	------------------------------------

85. Op een rotonde moet je zo rechts mogelijk rijden.

<input type="radio"/> juist	<input type="radio"/> onjuist	<input type="radio"/> weet ik niet
-----------------------------	-------------------------------	------------------------------------

DEEL 5: PERSOONLIJKE ACHTERGRONDINFORMATIE

Hieronder willen we wat meer achtergrondinformatie over jou verzamelen. De meeste stellingen zijn voorzien van meerdere antwoordmogelijkheden. Je maakt gewoon het bolletje zwart dat het beste overeenkomt met jouw persoonlijke mening of situatie. Voor sommige vragen dien je het antwoord gewoon zelf in te vullen op de daarvoor voorziene plaats.

86. Hoe ken je de 'On the road' cursus?

- kaartje in mijn bus
- vrienden
- via de gemeente
- via verzekeringsmakelaar
- gehoord op Studio Brussel
- gelezen in de krant
- andere:

87. Wat vond je van de cursus?

- zeer goed
- goed
- voldoende
- niet zo slecht
- slecht

88. Hoe was de lesgever?

- zeer goed
- goed
- voldoende
- niet zo slecht
- slecht

89. Zou je deze cursus aan anderen aanraden?

- ja
- nee

90. Heb je vandaag een powerpoint presentatie gezien?

- ja
- nee

91. Ben je vandaag, onder begeleiding van een instructeur, met de wagen de weg op gegaan?

- ja
- nee

92. Hoe lang ongeveer ben je onder begeleiding van een instructeur met de wagen de weg op gegaan?

- ongeveer een kwartiertje
- ongeveer een half uur
- ongeveer drie kwartier
- ongeveer een uur

93. Heb je nog opmerkingen of bedenkingen?

→.....
.....
→.....
.....
→.....
.....

94. Welk type rijbewijs heb je?

A
 B
 C1
 C
 D1
 D

95. Hoe lang heb je je rijbewijs al?

..... jaar
OF
..... maanden (indien je nog geen volledig jaar je rijbewijs hebt)

96. Heb je al eens een ongeluk gehad?

neen
 ja, ik was in fout
 ja, ik was in mijn recht

97. Er was bij dit ongeval
(Enkel beantwoorden indien je 'ja' antwoordde op de vorige vraag)

geen schade
 enkel blikschade
 lichte verwondingen
 zware verwondingen
 mensen overleden

98. Hoe vaak ben je al betrokken geweest bij een ongeval?

nog nooit
 1 keer
 2 keer
 meerdere keren

99. Hoe vaak gebruik je de wagen als bestuurder?

nooit
 af en toe
 regelmatig
 dagelijks

100. Voel je je onveilig op de weg?

altijd
 meestal
 soms
 nooit

101. Vind je jezelf een goede chauffeur?

- zeer goed
- goed
- voldoende
- niet zo goed
- slecht

102. Ken je de wegcode?

- zeer goed
- goed
- voldoende
- niet zo goed
- slecht

103. Heb je al eens een boete gekregen?

- neen
- ja, een parkeerboete
- ja, een snelheidsovertreding
- ja, voor dronkenschap
- ja, ik droeg mijn gordel niet
- ja, andere:

104. Plaats van de cursus

.....

105. Leeftijd:

.....

106. Geslacht:

- man
- vrouw

Bedankt voor je medewerking!