



UHASSELT

KNOWLEDGE IN ACTION

School voor Mobiliteitswetenschappen

master in de mobiliteitswetenschappen

Masterthesis

Risicoweerbaarheid bij kinderen en jongeren

Jet Peters

Scriptie ingediend tot het behalen van de graad van master in de mobiliteitswetenschappen

PROMOTOR :

Prof. dr. Ariane CUENEN

COPROMOTOR :

Prof. dr. Kris BRIJS



UHASSELT

KNOWLEDGE IN ACTION

www.uhasselt.be

Universiteit Hasselt

Campus Hasselt:

Martelarenlaan 42 | 3500 Hasselt

Campus Diepenbeek:

Agoralaan Gebouw D | 3590 Diepenbeek

2024
2025



School voor Mobiliteitswetenschappen

master in de mobiliteitswetenschappen

Masterthesis

Risicoweerbaarheid bij kinderen en jongeren

Jet Peters

Scriptie ingediend tot het behalen van de graad van master in de mobiliteitswetenschappen

PROMOTOR :

Prof. dr. Ariane CUENEN

COPROMOTOR :

Prof. dr. Kris BRUS

Voorwoord

In dit rapport presenteren wij u de resultaten van onze masterproef waarin wij onderzoek gedaan hebben naar de risicoweerbaarheid van Vlaamse pubers in het verkeer. Het onderzoek werd uitgevoerd ter afronding van de masteropleiding Mobiliteitswetenschappen aan de Universiteit van Hasselt door studenten Maurice Hooikammer en Jet Peters.

Allereerst hebben wij informatie verzameld over de rol die tijdsdruk en groepsdruk hebben op het verkeersgedrag van (Vlaamse) kinderen en jongeren. Via een literatuurstudie hebben we algemene inzichten gegenereerd en met een enquête hebben we specifieke data verzameld over Vlaamse kinderen en jongeren. Met deze informatie is vervolgens een gerichte interventie opgesteld om de risicoweerbaarheid van Vlaamse pubers tegen tijds- en groepsdruk in het verkeer te versterken aan de hand van een verdiepende literatuurstudie: 'Weerbaar op weg!' Deze is voorgelegd aan een aantal experts en op kleine schaal getest via een experiment.

De masterproef was een leerzame ervaring voor ons, waarbij wij onze kennis hebben toe kunnen passen in de praktijk. We hebben met name veel geleerd van de vertaalslag die gemaakt moet worden tussen theoretische kennis en de toepassing daarvan in de praktijk, zoals bij het opstellen van een enquête, het verzamelen van voldoende respondenten en het uitvoeren van een data-analyse.

Een speciaal woord van dank voor onze promotoren prof. dr. A. Cuenen en prof. dr. K. Brijs voor de goede begeleiding en waardevolle feedback gedurende het gehele onderzoeksproces. Daarnaast willen wij Geke van der Veen, Sjoerd van Halem en Florian Huizinga van TeamAlert bedanken voor hun bereidheid om ons te helpen bij het voorzien van informatie en feedback met betrekking tot de interventie. Eveneens willen wij hier graag Joris Brijs noemen. Zonder zijn hulp en flexibiliteit hadden wij dit onderzoek nooit op deze wijze kunnen voltooien. Tot slot willen wij alle deelnemers van de enquêtes, interviews en het experiment bedanken voor de bijdrage die zij hebben geleverd.

Maurice Hooikammer en Jet Peters

Hasselt, 5 juni 2025

Samenvatting

Wereldwijd zijn verkeersongelukken de grootste doodsoorzaak voor kinderen en jongeren tot 29 jaar. Hoewel deze doelgroep beseft dat risicovol verkeersgedrag kan leiden tot nadelige effecten, nemen zij onder andere door tijds- en groepsdruk toch deze risico's. Zeker in Vlaanderen is naar de rol van deze zogenoemde risicofaciliterende factoren nauwelijks studie gedaan. In dit onderzoek is deze kennislacune ingevuld en een interventie uitgedacht en getest om Vlaamse jongeren risicoweerbaar te maken tegen de invloed van tijds- en groepsdruk in het verkeer aan de hand van het Prototype Willingness Model. Hiervoor is gebruik gemaakt van een literatuurstudie, een enquête, interviews met experts en een kleinschalig experiment.

Met twee enquêtes voor respectievelijk Vlamingen van 10 t/m 17 jaar en 18 t/m 24 jaar zijn 316 respondenten verzameld om inzicht te krijgen in de rol die tijds- en groepsdruk spelen bij deze doelgroep als risicofaciliterende factor in het verkeer. De resultaten laten zien dat bij beide leeftijdscategorieën tijdsdruk als risicofactor vaak rechtstreeks gerapporteerd wordt, terwijl groepsdruk zeer beperkt rechtstreeks wordt opgegeven als reden voor risicovol gedrag in het verkeer. Opvallend is desalniettemin dat toch 64,4% van de 10 t/m 17-jarigen in een geschetste situatie aangeeft te kiezen voor gedrag dat duidt op zwichten voor groepsdruk. Met een regressieanalyse is voor beide enquêtes voor zowel tijds- als groepsdruk het Prototype Willingness Model nagebootst. Voor 10 t/m 17-jarigen kan 39% van het vertoonde risicogedrag als gevolg van tijds- én groepsdruk worden verklaard door de constructen van het model. Bij 18 t/m 24-jarigen kan slechts 11% (tijdsdruk) en 5% (groepsdruk) van het risicogedrag worden verklaard. Correlatieanalyses laten zien dat er significante verbanden bestaan tussen het risicogedrag en nagenoeg alle constructen. Enkel attitude in het geval van tijdsdruk en sociale norm in het geval van groepsdruk geven geen significante correlatie.

Op basis hiervan is 'Weerbaar op weg!' uitgewerkt: een gerichte interventie om de risicoweerbaarheid van Vlaamse pubers (12-18 jaar) tegen tijds- en groepsdruk in het verkeer te versterken door via opdrachten alle constructen uit het Prototype Willingness Model te trainen. De training 'Muurvast' van TeamAlert heeft als uitgangspunt gediend hiervoor, omdat deze zich eveneens inzet op training van de verschillende constructen om risicoweerbaarheid te versterken bij pubers. Via interviews is gesproken met acht experts uit verschillende domeinen. De interventie wordt door hen positief ontvangen met voornamelijk aandachtspunten voor de rol van de begeleider en de mate van aanpassingsvermogen om aan te sluiten bij de verschillende type karakters en intelligentieniveaus die er binnen de doelgroep bestaan.

Na verwerking van de feedback uit de interviews is 'Weerbaar op weg' via een kleinschalig experiment getest met een groep van 16 leerlingen uit het vierde middelbaar. De resultaten van een voor- en nameting laten zien dat de leerlingen na het doorlopen van de interventie geen significante verschillen tonen in risicogedrag, ten opzichte van een controlegroep die enkel een documentaire over risico's van fietsen in het verkeer bekeken heeft. Leerlingen uit de interventie De interventie lijkt dus geen effect te hebben op het risicogedrag dat Vlaamse jongeren tonen onder invloed van tijds- en groepsdruk. Dit ondanks het feit dat er wel een significant verschil te zien is in de nameting op de zelfgerapporteerde omgang met tijdsdruk. Leerlingen uit de experimentele groep scoren daar significant positiever op in de nameting dan hun collega's uit de controlegroep. Uit de gebruikservaringen blijkt dat 'Weerbaar op weg!' voor de deelnemers leuk, begrijpelijk en herkenbaar was. Aan de andere kant geven zij ook aan

dat de les beperkt leerzaam was, het medisch paspoort wat kinderachtig ontvangen werd en de tijdsduur iets aan de lange kant was.

Vanwege de beperkingen op het gebied van materiaal enerzijds en het gebrek aan pedagogische scholing van de instructeurs van het experiment anderzijds is het echter voorbarig om direct definitieve conclusies te trekken voor wat betreft de effectiviteit van de interventie. Een volwaardig experiment met de voorgestelde filmpjes en geschoolde begeleiders zou in de toekomst het wel mogelijk maken om harde conclusies te trekken over de mate van succes van 'Weerbaar op weg!'. Bovendien zou vervolgonderzoek naar de rol van tijds- en groepsdruk in het verkeer bij jongeren zich kunnen focussen op interviews met de doelgroep om rechtstreeks ervaringen op te halen. Ook is het 7P-model kansrijk voor een wetenschappelijke staving vanwege diens veronderstelde meerwaarde om duurzame gedragsverandering te verwezenlijken.

Al met al kan geconcludeerd worden dat tijds- en groepsdruk een wezenlijke rol spelen als risicofaciliterende factor in het verkeer bij Vlaamse jongeren. Uit een regressieanalyse blijkt dat het Prototype Willingness Model voor een redelijk aandeel het risicogedrag kan verklaren. De in dit onderzoek uitgewerkte interventie 'Weerbaar op weg!', die zich focust op training van alle constructen uit dit model, biedt op basis van interviews met experts potentie om de risicoweerbaarheid van Vlaamse pubers te verbeteren. Hoewel een eerste kleinschalig experiment met beperkingen nog geen significante verbetering laat zien, zou vervolgonderzoek met een volwaardig experiment definitief kunnen aantonen of deze interventie zijn potentie waarmaakt.

Inhoudsopgave

Voorwoord	1
Samenvatting.....	3
Figurenlijst.....	9
Tabellenlijst	11
1 Inleiding.....	13
2 Aanleiding onderzoek	15
2.1 Impact van verkeersongevallen	15
2.2 Verkeersongevallen bij kinderen en jongeren	15
2.3 Doelstellingen verkeersveiligheid	16
3 Probleemdefinitie.....	19
3.1 Erkenning gevaren van risicovol verkeersgedrag.....	19
3.2 Risicofaciliterende factoren	19
3.3 Probleemstelling	21
4 Doelstellingen	23
5 Onderzoeksvragen	25
6 Onderzoeksmethodologie	27
6.1 Fase 1: Dataverzameling.....	27
6.1.1 Literatuurstudie	27
6.1.2 Enquête	28
6.2 Fase 2: Interventie opstellen en evalueren.....	30
6.2.1 Interviews met experts	31
6.2.2 Kleinschalig experiment	31
7 Karaktereigenschappen.....	33
7.1 Kinderen	33
7.2 Pubers (12 – 18 jaar).....	34
7.3 Jongvolwassenen (18 tot 25 jaar)	34
8 Gedragsverandering.....	37
8.1 Risicogedrag.....	37
8.1.1 Theorie van gepland gedrag	37
8.1.2 Prototype Willingness Model (PWM).....	37
8.2 Intervention Mapping.....	39
9 Tijds- en groepsdruk in het verkeer	41

9.1	Tijdsdruk	41
9.2	Groepsdruk	41
10	Effect van training	43
10.1	Tijdsdruk	43
10.1.1	Time Pressure Management	43
10.1.2	Simulatie en copingstrategieën	44
10.2	Groepsdruk	44
10.2.1	Peer training programma tegen groepsdruk voor middelbare scholieren	44
10.2.2	Peer education	45
10.2.3	Fight Your Inner Monkey	45
10.3	Risicoweerbaarheid	46
10.3.1	Muurvast	47
10.3.2	Serious game 'Silver'	47
10.4	Zelfcontrole	48
10.4.1	The Day After	48
10.4.2	Implementatie-intenties	49
10.4.3	Cognitieve educatie	50
10.4.4	Game: HitnRun	51
10.4.5	App: RESIST	52
10.5	Trainingen voor assertiviteit en afwijzingsstrategieën	53
10.5.1	Online groepstraining afwijzing en assertiviteit	53
10.5.2	Training over weigeringsstrategieën	54
11	Enquête	57
11.1	Beschrijvende statistieken	57
11.1.1	Stellingen Prototype Willingness Model	59
11.1.2	Interne betrouwbaarheid en gemiddelde scores constructen	60
11.2	Correlatieanalyse	62
11.3	Regressieanalyse	65
12	Verdieping risicoweerbaarheidstraining	67
12.1	Samenvatting Muurvast	67
12.2	Samenvattingen overige trainingen	69
12.2.1	Coping-strategieën	69
12.2.2	Peer education	69
12.2.3	Prototypes	70

12.2.4	Implementatie-intenties	70
12.2.5	Groepssessies.....	71
12.2.6	Afwijzing en assertiviteit.....	71
12.2.7	Leercyclus van Kolb	71
12.2.8	Peer Pressure Questionnaire	72
13	Uitwerking interventie: Weerbaar op weg!	75
13.1	Thema	75
13.2	Motieven en scope	76
13.2.1	Scope.....	76
13.3	Materialen en ontwerpdocumenten	77
13.4	De rol van de begeleiders	79
14	Interviews met experts	81
14.1	Opzet en deelnemers.....	81
14.2	Resultaten gesprekken.....	81
14.2.1	Helmut Paris – Departement Mobiliteit en Openbare Werken	81
14.2.2	Stijn Dhondt – Vlaamse Stichting Verkeerskunde	82
14.2.3	Joris Brijs – Sint-Jozef College Geel	82
14.2.4	Florien Huizinga – TeamAlert	83
14.2.5	Kim van Dun – Rijschool OTTO	84
14.2.6	Bert de Meyer – Edulogia.....	84
14.2.7	Dirkje van der Ven – Wavy/Gedragsland	85
14.2.8	Ine Bosmans – Mobiel 21.....	85
14.3	Algemene conclusie interviews	86
14.3.1	Effectiviteit	86
14.3.2	Operationele werking interventie.....	87
14.3.3	Rol begeleider	87
14.3.4	Verschillen binnen doelgroep	87
15	Kleinschalig experiment	89
15.1	Opzet experiment	89
15.2	TIDieR checklist.....	89
15.3	Resultaten experiment	91
15.3.1	Beschrijvende statistieken	91
15.3.2	Situatieschetsen.....	92
15.3.3	Stellingen	92

15.3.4	Gebruikerservaring	96
16	Discussie.....	99
16.1	Implicaties.....	99
16.2	Beperkingen.....	100
16.3	Vervolgonderzoek.....	100
17	Conclusies.....	101
17.1	Karaktereigenschappen van kinderen, pubers en jongvolwassenen.....	101
17.2	Verklaringen risicogedrag	101
17.3	Invloed van tijds- en groepsdruk in het verkeer	101
17.4	Bestaande trainingen.....	102
17.5	Invloed van tijds- en groepsdruk op Vlaamse jongeren	102
17.6	Interventie 'Weerbaar op weg!'	104
17.7	Interviews met experts	104
17.8	Effecten interventie 'Weerbaar op weg!' en slotconclusie.....	104
	Referenties	107
	Bijlage 1: Enquête 1, kinderen & pubers.....	119
	Bijlage 2: Enquête 2, jongvolwassenen.....	127
	Bijlage 3: Resultaten analyse enquête.....	135
	Bijlage 4: Handleiding 'Weerbaar op weg!'	143
	Bijlage 5: Interviewgids experts	177
	Bijlage 6: Vragenlijst experiment	181
	Bijlage 7: Operationele opzet experiment	185
	Bijlage 8: Resultaten analyse experiment.....	187

Figurenlijst

Figuur 1: Aantal verkeersslachtoffers naar vervoerswijze en leeftijdscategorie in 2022 (VSV, z.d.)	16
Figuur 2: Voorgestelde streefcijfers in Vlaamse Verkeersveiligheidsplan (Vlaamse Overheid, 2021) ..	17
Figuur 3: Streefcijfers aantal verkeersdoden tot 2030 in Vlaanderen (Vlaamse Overheid, 2024b).....	18
Figuur 4: Streefcijfers aantal letselongevallen tot 2030 in Vlaanderen (Vlaamse Overheid, 2024b) ...	18
Figuur 5: Evolutie van risico-ontvankelijkheid doorheen het cognitief proces (Gössling et al., 2024) .	20
Figuur 6: Theorie van gepland gedrag (Ajzen, 1991)	37
Figuur 7: Prototype Willingness Model (Rodwell et al., 2023)	38
Figuur 8: Fight Your Inner Monkey (Risi, 2014)	46
Figuur 9: Screenshot uit 'Silver' (De Jaegere et al., 2024)	48
Figuur 10: Implementatie-intenties (Sketchplanations, 2018).....	50
Figuur 11: HitnRun (Scholten et al., 2018)	52
Figuur 12: RESIST (Behrendt et al., 2023)	53
Figuur 13: Leercyclus van Kolb (Blankestijn, z.d.).....	54
Figuur 14: Implementatie-intenties illustratief weergegeven (Konnikova, 2025).....	70
Figuur 15: Correlaties en regressiemodel tijdsdruk (10-17 jaar)	103
Figuur 16: Correlaties en regressiemodel groepsdruk (10-17 jaar)	104
Figuur 17: Indeling klaslokaal experimentele groep	185

Tabellenlijst

Tabel 1: Beschrijvende statistieken 10 t/m 17 jaar	57
Tabel 2: Beschrijvende statistieken 18 t/m 24 jaar	58
Tabel 3: Interne consistentie 10 t/m 17 jaar	61
Tabel 4: Interne consistentie 18 t/m 24 jaar	61
Tabel 5: Correlatieanalyse tijdsdruk, 10 t/m 17 jaar	63
Tabel 6: Correlatieanalyse groepsdruk, 10 t/m 17 jaar	63
Tabel 7: Correlatieanalyse tijdsdruk, 18 t/m 24 jaar	64
Tabel 8: Correlatieanalyse groepsdruk, 18 t/m 24 jaar	64
Tabel 9: Regressieanalyse tijdsdruk, 10 t/m 17 jaar	66
Tabel 10: Regressieanalyse groepsdruk, 10 t/m 17 jaar	66
Tabel 11: Regressieanalyse tijdsdruk, 18 t/m 24 jaar	66
Tabel 12: Regressieanalyse groepsdruk, 18 t/m 24 jaar	66
Tabel 13: Opzet Muurvast	68
Tabel 14: Peer Pressure Questionnaire-Revised (Saini, 2016)	72
Tabel 15: Opzet 'Weerbaar op weg!'	77
Tabel 16: Overzicht benodigde materialen 'Weerbaar op weg!'	78
Tabel 17: Ontwerpdokument toegepaste methodieken	78
Tabel 18: TIDieR checklist voor Weerbaar op weg!	90
Tabel 19: Beschrijvende statistieken experiment	91
Tabel 20: Resultaten chi-kwadraattesten situatieschetsen	92
Tabel 21: Resultaten univariate ANOVA voormeting experimentele groep en controlegroep	93
Tabel 22: Resultaten univariate ANOVA nameting experimentele groep en controlegroep	94
Tabel 23: Resultaten univariate ANOVA voor- en nameting experimentele groep	95
Tabel 24: Gemiddeldes en standaarddeviatie stellingen gebruikerservaring experiment	96
Tabel 25: Gemiddelde en standaarddeviatie per stelling 10 t/m 17 jaar	135
Tabel 26: Gemiddelde en standaarddeviatie per stelling 18 t/m 24 jaar	137
Tabel 27: Gemiddelde en standaarddeviatie gedrag in het verkeer, 10 t/m 17 jaar (Schaal: 1 = Nooit, 5 = Altijd)	138
Tabel 28: Beschrijvende statistieken gedrag bij te weinig tijd, 10 t/m 17 jaar	139
Tabel 29: Beschrijvende statistieken gedrag bij bijzijn vrienden, 10 t/m 17 jaar	139
Tabel 30: Beschrijvende statistieken reden ander gedrag met vrienden, 10 t/m 17 jaar	139
Tabel 31: Beschrijvende statistieken reden gedrag met vrienden, 10 t/m 17 jaar	140
Tabel 32: Expliciet voorbeeld groepsdruk, 10 t/m 17 jaar	140
Tabel 33: Gemiddelde en standaarddeviatie gedrag in het verkeer, 18 t/m 24 jaar (Schaal: 1 = heel onwaarschijnlijk, 5 = zeer waarschijnlijk)	140
Tabel 34: Gemiddelde en standaarddeviatie gedrag bij tijdsdruk, 18 t/m 24 jaar (Schaal: 1 = heel onwaarschijnlijk, 5 = zeer waarschijnlijk)	141
Tabel 35: Beschrijvende statistieken gedrag bij bijzijn vrienden, 18 t/m 24 jaar	141
Tabel 36: Antwoorden situatieschetsen groeps- en tijdsdruk	187
Tabel 37: Gemiddelde en standaarddeviatie per stelling experimentele groep	188
Tabel 38: Gemiddelde en standaarddeviatie per stelling controlegroep	189

1 Inleiding

Elk jaar overlijden wereldwijd ongeveer 1,19 miljoen mensen als gevolg van een verkeersongeval. Verkeersongevallen staan daarmee op de twaalfde plaats van de belangrijkste doodsoorzaken (World Health Organization, 2023a, 2023b). Bij kinderen en jongvolwassenen van 5 tot 29 jaar staan verkeersongevallen zelfs op nummer één. Ook in Vlaanderen behoren verkeersongevallen tot een van de belangrijkste doodsoorzaken onder jongeren. In 2020 was bijna een kwart van alle overlijdens in de leeftijdsgroep 15 tot 24 jaar te wijten aan een verkeersongeval (Vias institute, 2022a). Ook als gekeken wordt naar alle leeftijdsgroepen komen verkeersongevallen het meest voor in de leeftijdscategorie 15 tot 24 jaar (VSV, z.d.).

Om het aantal verkeersongevallen in deze leeftijdsgroep te verminderen is het belangrijk om beter inzicht te krijgen in hun gedrag in het verkeer. Vaak weten ze wel wat veilig gedrag inhoudt, zoals het naleven van de snelheidslimiet, het dragen van een helm of gordel en het vermijden van afleidingen. Toch zijn er factoren die ervoor zorgen dat ze zich niet altijd veilig gedragen, zoals het bijzijn van vrienden en tijdsdruk.

Er zijn verschillende studies uitgevoerd om het verkeersgedrag van kinderen en jongeren in kaart te brengen. Deze studies richtten zich echter meestal op het algemene niveau en besteedden weinig aandacht aan specifieke risicofactoren, zoals de invloed van groepsdruk en het ervaren van tijdsdruk. Ook interventies voor het verbeteren van verkeersgedrag zijn vaak niet op het niveau van risicofaciliterende omstandigheden en hebben vaak maar weinig en een kortdurend effect.

Om het tekort in de bestaande kennis aan te vullen, is in dit rapport onderzoek gedaan naar het verkeersgedrag van kinderen en jongeren onder risicofaciliterende omstandigheden, met specifieke focus op groeps- en tijdsdruk. Op basis van deze kennis is vervolgens een gerichte interventie opgesteld om de risicoweerbaarheid van Vlaamse pubers tegen tijds- en groepsdruk in het verkeer te versterken. Op deze manier kan antwoord gegeven worden op de vraag: “Welke bijdrage kan een cognitieve educatieve risicoweerbaarheidstraining, gericht op tijds- en groepsdruk, leveren aan een verbeterde verkeersveiligheid van Vlaamse pubers?”.

In hoofdstuk 2 en 3 worden de aanleiding tot dit onderzoek en de probleemstelling uiteengezet. Aan de hand van deze informatie is in hoofdstuk 4 een doelstelling en in hoofdstuk 5 de centrale onderzoeksvraag opgesteld. Om antwoord te geven op de onderzoeksvraag is een onderzoeksmethodologie opgesteld, die in hoofdstuk 6 te lezen is. In hoofdstukken 7 tot en met 10 worden de resultaten van de literatuurstudie uiteengezet. De resultaten van de enquête en bijbehorende data-analyse kunnen teruggevonden worden in hoofdstuk 11. Ter voorbereiding op de uitwerking van de eigen interventie ‘Weerbaar op weg!’ in hoofdstuk 13 wordt eerst nog in hoofdstuk 12 dieper ingegaan op de interventies die hiervoor als inspiratie gediend hebben. Daarna wordt in hoofdstuk 14 uitgewerkt wat er geleerd kan worden uit de interviews met experts en beschrijft hoofdstuk 15 de resultaten van het kleinschalige experiment met de nieuwe interventie. In hoofdstuk 16 en 17 zijn ten slotte respectievelijk de discussie en conclusie te lezen.

2 Aanleiding onderzoek

Jaarlijks overlijden wereldwijd ongeveer 1,19 miljoen mensen als gevolg van een verkeersongeval. Dit komt neer op een sterftecijfer van 15 doden per 100.000 inwoners. Daarnaast raken jaarlijks nog eens 20 tot 50 miljoen mensen gewond, waarbij velen van hen een blijvende handicap oplopen (World Health Organization, 2023a, 2023b). Voor de 27 lidstaten van de Europese Unie lag het gemiddeld aantal verkeersdoden in 2021 op 45 doden per miljoen inwoners. Het aantal doden in het Vlaams gewest lag met 46 doden per miljoen inwoners net boven dit gemiddelde (Vlaamse Overheid, 2024b). In 2023 zijn in het Vlaams gewest 22.871 verkeersongevallen geregistreerd. Hierbij zijn 270 mensen om het leven gekomen (Statbel, 2024).

2.1 Impact van verkeersongevallen

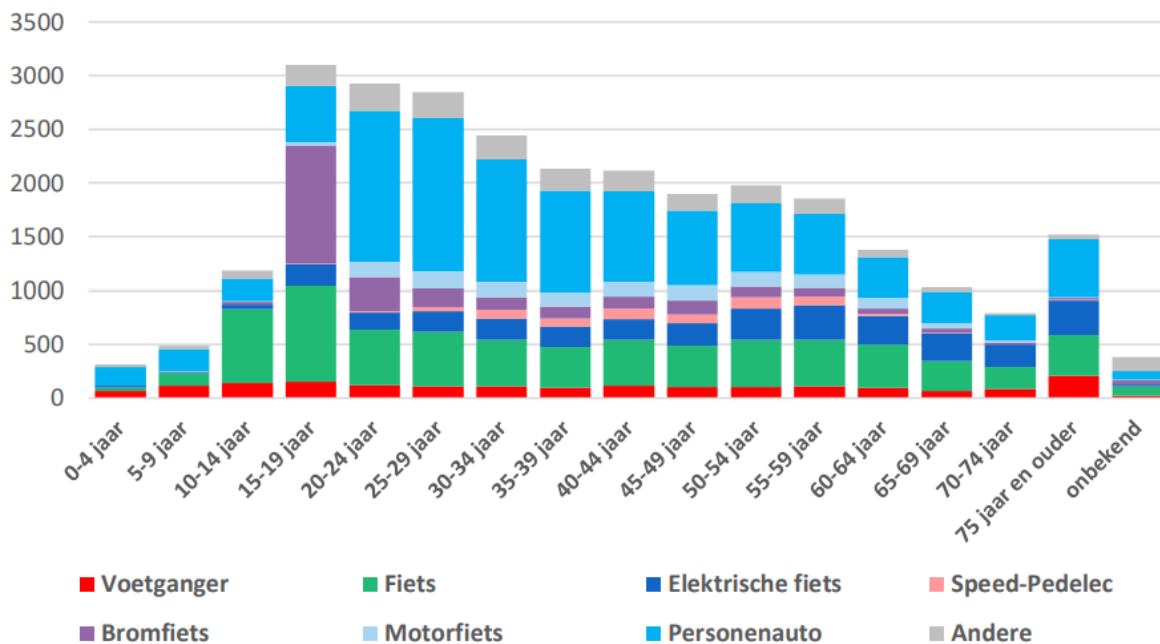
Verkeersongevallen hebben een grote impact op het welzijn van de slachtoffers en hun omgeving. Verkeersongevallen kunnen leiden tot ernstig letsel, waarvoor lange revalidatie nodig kan zijn. Een deel van de ongevallen brengt zelfs blijvende schade met zich mee. De levenskwaliteit van de betrokkenen verminderd hierdoor aanzienlijk. Ook kunnen verkeersongevallen leiden tot ernstige mentale problemen, zoals een posttraumatische stressstoornis (PTSS), angststoornissen en depressies. Ook dit zal het dagelijks functioneren, het vermogen om te werken en deel te nemen aan sociale activiteiten aanzienlijk verminderen (Almutairi & Altamimi, 2019; Craig, 2016; Hayness, 2021). Verkeersongevallen hebben niet alleen invloed op de betrokkenen, maar ook op hun familieleden. Het verlies van een dierbare of de intensieve zorg ervan, kan ook bij deze groep leiden tot depressie, angstaanvallen en andere psychische klachten (Mášilková, 2017).

Verkeersongevallen brengen grote economische kosten met zich mee. Deze kosten bestaan naast kosten voor de behandeling ook uit het verlies van productiviteit van de betrokkene en de familieleden. Geschat wordt dat deze kosten 1 tot 3 procent van het bruto binnenlands product van de landen bedraagt en kan zelfs oplopen tot 6 procent. Naast overheden zijn ook verzekeringsmaatschappijen belangrijke stakeholders in dit vraagstuk (World Health Organization, 2023b).

2.2 Verkeersongevallen bij kinderen en jongeren

Verkeersongevallen zijn doodsoorzaak nummer 12 in de wereld. Bij kinderen en jongvolwassenen in de leeftijd van 5 tot en met 29 jaar zijn verkeersongevallen zelfs de belangrijkste doodsoorzaak (World Health Organization, 2023a). Ook in Vlaanderen behoren verkeersongevallen bij de belangrijkste doodsoorzaken onder jongeren. In 2020 was 23% van alle overlijdens in de leeftijdscategorie 15 tot 24 jaar te wijten aan een verkeersongeval (Vias institute, 2022a). Ook als gekeken wordt naar alle leeftijdsgroepen komen verkeersongevallen het meest voor in de leeftijdscategorie 15 tot 24 jaar (VSV, z.d.). In Figuur 1 zijn het aantal verkeersslachtoffers per leeftijdscategorie weergegeven. Ook wordt uit deze grafiek duidelijk dat jongeren tot een leeftijd van 29 jaar een verhoogd risico hebben om betrokken te raken bij een ongeval.

Aantal verkeersslachtoffers (Vlaanderen, 2022)



Figuur 1: Aantal verkeersslachtoffers naar vervoerswijze en leeftijdscategorie in 2022 (VSV, z.d.)

Uit een probleemanalyse voor de verkeersveiligheid in Vlaanderen is ook naar voren gekomen dat er opvallend veel ongevallen gebeuren met onervaren weggebruikers. Er was een duidelijk verband waarneembaar tussen ongevallen, leeftijd en ervaring. Kinderen en jongeren waren dus vaker betrokken bij ongevallen. Hierbij waren er opvallend veel ongevallen met beginnende fietsers (12-17 jaar), bromfietzers (16-17 jaar) en autobestuurders (18-24 jaar). Jonge voetgangers (6-24 jaar) waren in mindere mate betrokken (Vlaamse Overheid, 2021).

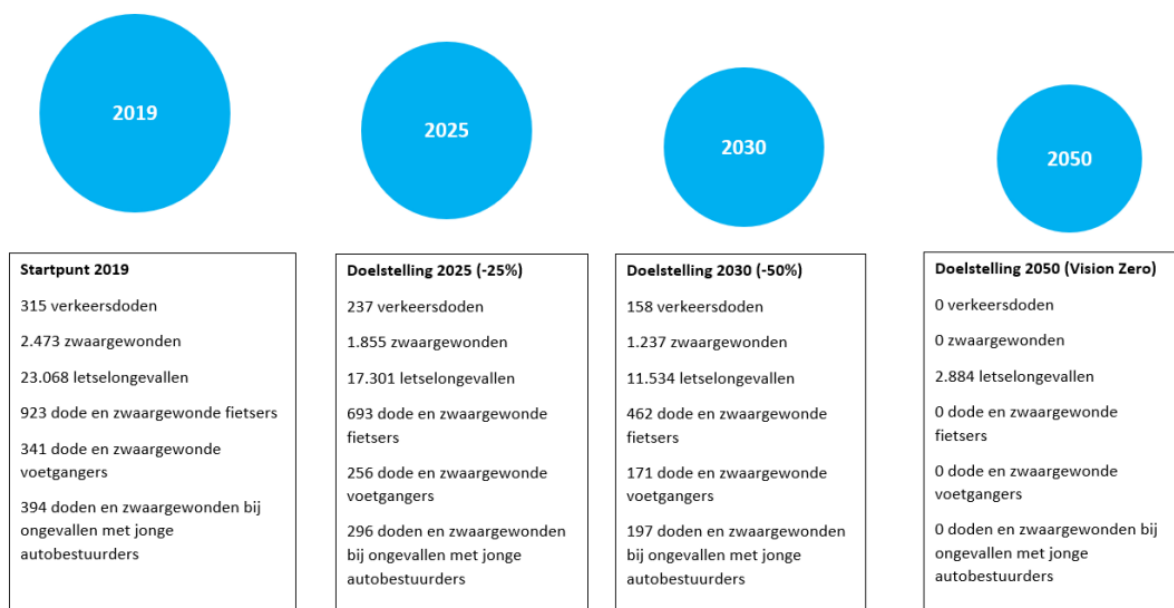
Uit cijfers van het Vias institute (2022) blijkt dat kinderen veel risico op een ongeval hebben bij de reis van en naar school. Tussen 2017 en 2021 raakten 2250 kinderen die op weg waren naar school of terugkwamen gewond bij een verkeersongeval. Dit komt neer op 13 ongevallen per schooldag. Ook uit deze cijfers bleek dat op een leeftijd van 12 en 16 jaar het risico om bij een ongeval betrokken te raken op weg naar school het meest stijgt, namelijk met 66%. De stijging in risico rond het twaalfde levensjaar is te wijten aan het feit dat kinderen rond deze leeftijd voor het eerst zelfstandig naar school gaan. Met 16 jaar neemt het risico nogmaals toe, wanneer jongeren met een brommer gaan rijden. Doordat jongeren zich rond deze leeftijd in de pubertijd bevinden nemen ze vaker risicovol gedrag en kunnen ze de gevolgen van hun gedrag niet altijd inschatten (Vias institute, 2022). Vanaf 18 jaar is er nog een piek zichtbaar, deze is gelinkt aan het autorijbewijs (HLN, 2024).

2.3 Doelstellingen verkeersveiligheid

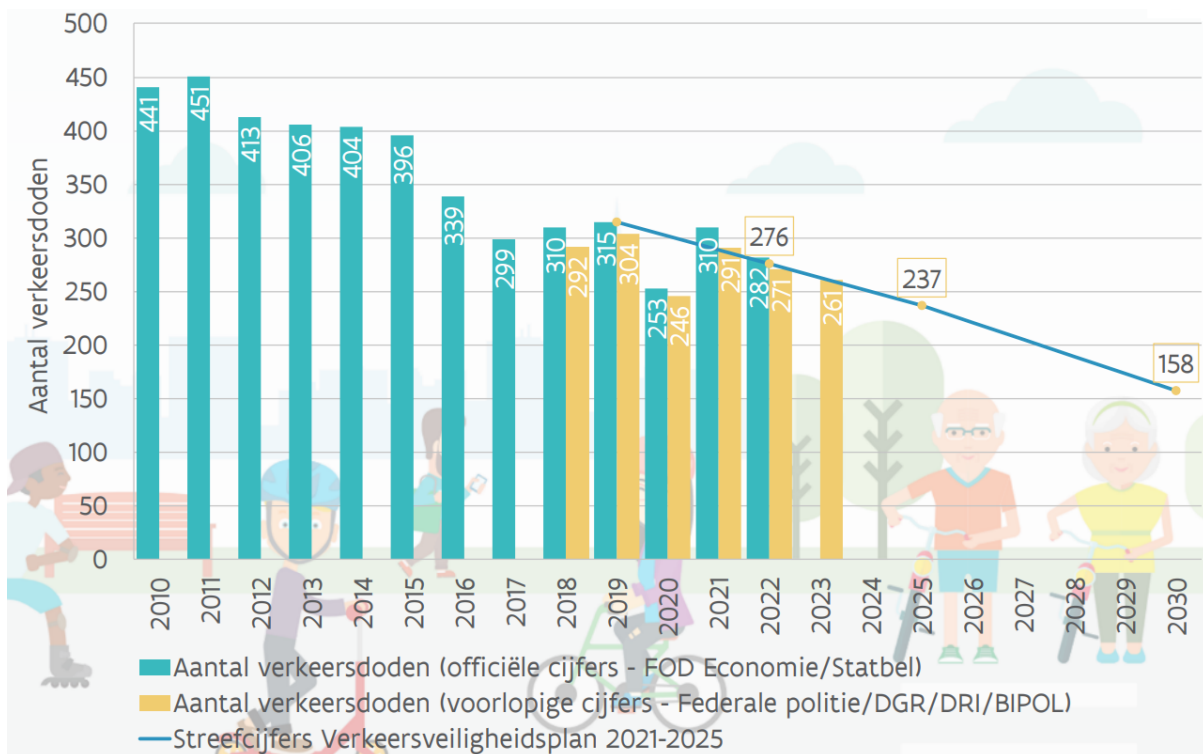
De Algemene Vergadering van de Verenigde Naties heeft het doel gesteld om tegen 2030 het aantal doden en gewonden als gevolg van een verkeersongeval te halveren (World Health Organization, 2023a). De Europese doelstelling is om tegen 2050 helemaal geen verkeersdoden of zwaargewonden meer te hebben. Om de verkeersveiligheid in Vlaanderen te verhogen en de wereldwijde en Europese doelstellingen te bereiken heeft de Vlaamse Overheid het verkeersveiligheidsplan Vlaanderen

opgesteld. De streefcijfers die de Vlaamse Overheid hierin genoemd heeft zijn weergegeven in Figuur 2, Figuur 3 en Figuur 4 (Vlaamse overheid, 2021).

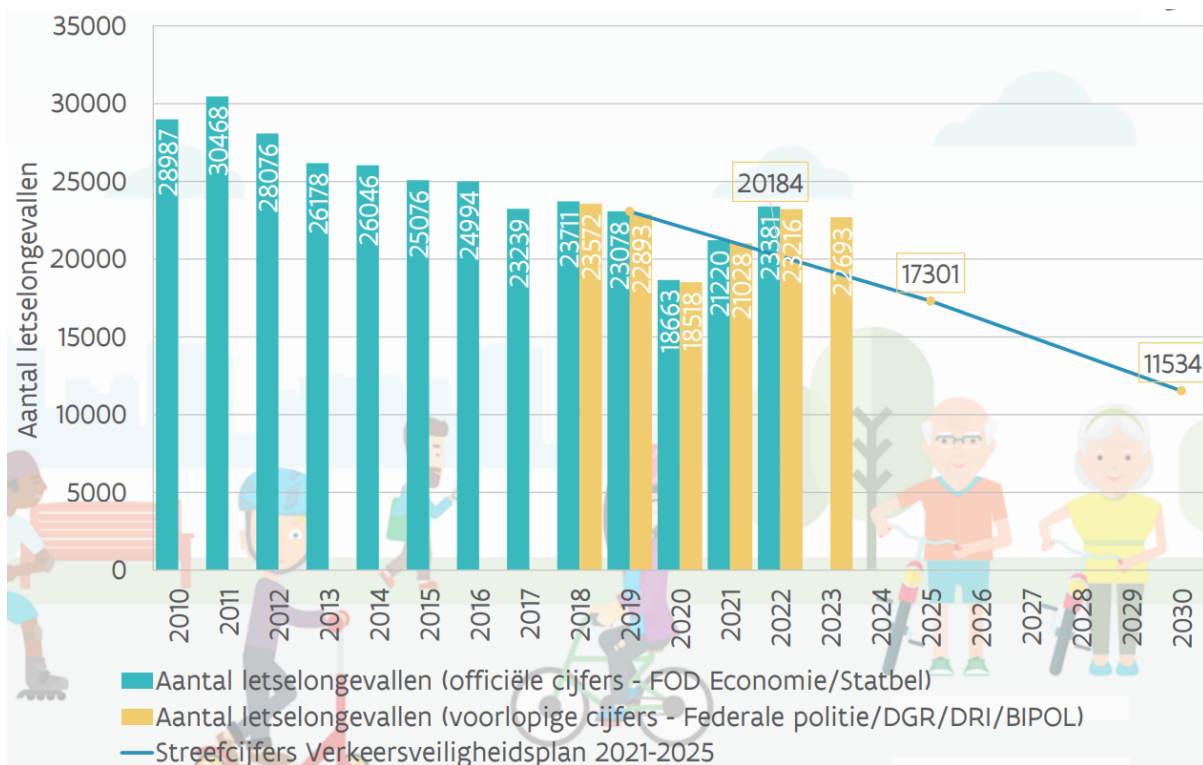
In dat plan wordt ook aandacht besteed aan kinderen en jongeren. Om de veiligheid voor deze groep te verhogen wil de overheid sensibiliseringsacties voor deze groep gaan uitwerken. Hierbij wil de overheid hun probleeminzicht en probleembewustzijn verhogen, zodat ze om leren gaan met de gevaren onderweg. Ook komen er sensibiliseringsacties voor andere doelgroepen om hun te leren meer aandacht te hebben voor kinderen en jongeren in het verkeer. De Vlaamse Stichting Verkeerskunde, opgericht door de Vlaamse Overheid, is hierbij een belangrijke stakeholder, alsmede het Vias institute, aangezien deze partijen tot doel hebben om kennis te vergaren over de Vlaamse verkeersveiligheid en daarmee een bijdrage te leveren aan oplossingen op de verkeersveiligheid te verhogen (Vlaamse Overheid, 2021).



Figuur 2: Voorgestelde streefcijfers in Vlaamse Verkeersveiligheidsplan (Vlaamse Overheid, 2021)



Figuur 3: Streefcijfers aantal verkeersdoden tot 2030 in Vlaanderen (Vlaamse Overheid, 2024b)



Figuur 4: Streefcijfers aantal letselongevallen tot 2030 in Vlaanderen (Vlaamse Overheid, 2024b)

3 Probleemdefinitie

Er zijn verschillende redenen waarom jonge verkeersdeelnemers vaker betrokken zijn bij ongevallen. Volgens Ramos et al. (2018) lopen zij meer risico door onervarenheid en door de voor kinderen en jongvolwassenen specifieke karaktereigenschappen. Deze twee factoren verklaren o.a. de volgende risicogedragingen: geen helm dragen, slecht zichtbaar zijn in het donker, telefoongebruik als bestuurder, met koptelefoon op of met oortjes in aan het verkeer deelnemen, geen gordel dragen, te hard rijden, onder invloed van alcohol of drugs rijden en vermoeid rijden.

3.1 Erkenning gevaren van risicovol verkeersgedrag

Het probleem is echter niet dat kinderen en jongvolwassenen onbekend zijn met de gevolgen van risicovol gedrag. Paaver et al. (2013) beschrijven in hun onderzoek dat kinderen en jongeren doorgaans erkennen én beseffen dat risicovol gedrag in het verkeer kan leiden tot verstreckende consequenties.

In de literatuur zijn gebrekkig helmgebruik en beperkt dragen van het fluohesje de meest besproken risicogedragingen bij kinderen. Inderdaad blijkt dat kinderen gedegen besef hebben van het nut van het dragen van een helm op de fiets. Ze zien in dat het de kans op hoofdletsel vermindert en het dragen van een helm hun veiligheid dus verhoogt (Boele et al., 2016). Ook voor het dragen van een fluohesje erkennen kinderen het nut ervan. Ze beseffen dat ze beter zichtbaar zijn in het verkeer door dat hesje te dragen (Delannoy et al., 2024). Feenstra et al. (2012) concluderen bovendien dat jongeren niet minder bewust zijn van de risico's van bepaald gedrag dan ouderen wanneer zij meer de tijd zouden nemen om te reflecteren op een verkeerssituatie.

Wetenschappelijk onderzoek naar risicogedrag bij jongvolwassenen richt zich met name op het gedrag in de auto. Daarnaast zijn er ook enkele onderzoeken naar het gedrag op scooters (Njå & Nesvåg, 2007). Uit onderzoek van Rundmo en Iversen (2004) blijkt dat jongvolwassen zeker beseffen dat te hard rijden risicovol is, maar dat ze het risico onderschatten en ze daardoor alsnog te veel risico nemen. In een bevraging van Monroe et al. (2020) onder Amerikaanse jongvolwassenen geeft bovendien meer dan 90% van de respondenten aan dat ze zich netjes aan de verkeersregels houden, met opvallende uitzondering van het dragen van de gordel.

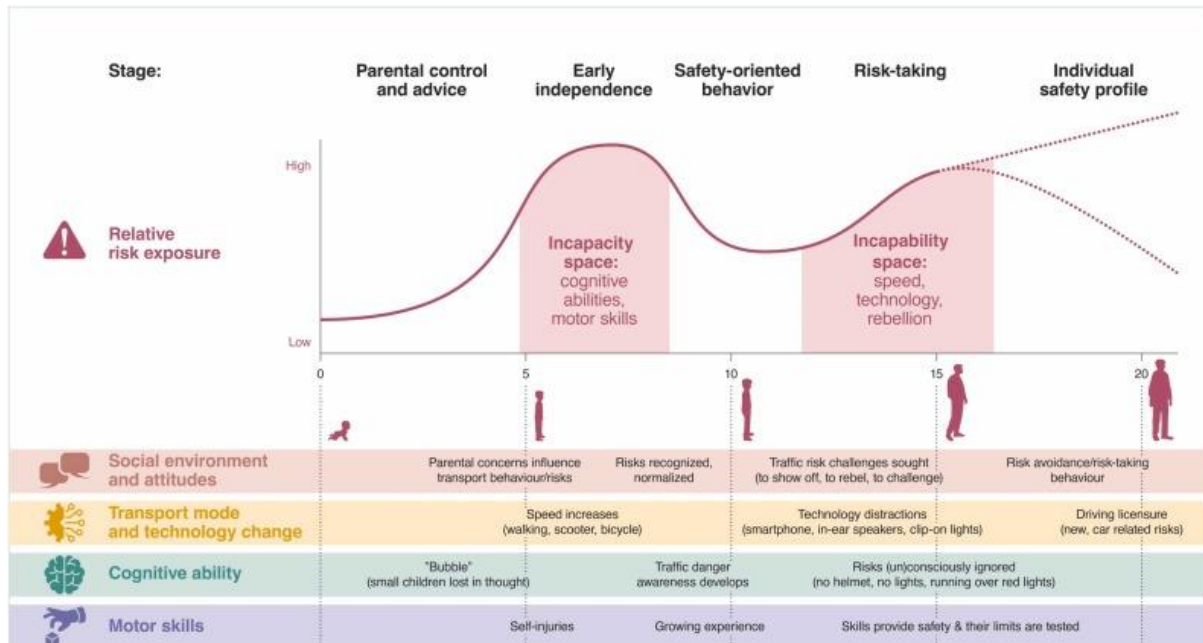
3.2 Risicofaciliterende factoren

Ondanks het feit dat kinderen en jongvolwassenen weten en erkennen dat risicovol gedrag in het verkeer kan leiden tot negatieve gevolgen, zijn er klaarblijkelijk toch andere risicofaciliterende factoren die kinderen en jongvolwassenen ertoe zetten om desondanks risicovol gedrag te vertonen in het verkeer wat ertoe leidt dat deze groep zo oververtegenwoordigd is bij verkeersongelukken.

Een eerste verklaring die in de literatuur naar voren komt is onderschatting. Onderschatting zorgt ervoor dat kinderen en jongvolwassenen toch te veel risico nemen waardoor de kans groter is dat ze bij een ongeluk betrokken raken ondanks dat ze weten dat bepaald gedrag gevaarlijk kan zijn (Rundmo & Iversen, 2004).

Ten tweede speelt rebellie geregeld op vanaf het moment dat kinderen 12 jaar worden en beginnen te puberen. Ze zetten zich dan af tegen de regels door geen helm te dragen, zonder licht te fietsen of over te steken door rood (Gössling et al., 2024).

Het type persoonlijkheid van een mens wordt sterk bepaald door twee neurologische systemen: het Behavioral Inhibition System (BIS) en het Behavioral Activation System (BAS). Het persoonlijke activiteitsniveau van het BIS bepaalt de gevoeligheid voor beloning, terwijl bij BAS juist de gevoeligheid voor straffen bepaalt. Deze systemen verklaren waarom mensen voorzichtiger zijn dan anderen en waarom sommigen gevoeliger zijn voor beloningen dan anderen (Urlings et al., 2018).



Figuur 5: Evolutie van risico-ontvankelijkheid doorheen het cognitief proces (Gössling et al., 2024)

In Figuur 5 geven Gössling et al. (2024) grafisch weer hoe risicogedrag zich evolueert en typeert tijdens het opgroeien. In hun onderzoek doen zij bovendien een interessante observatie: rebellie ontstaat wanneer een jongere zich afzet tegen het gezag van ouders en zich meer afspiegelt aan leeftijdsgenoten.

Hieruit volgt een eerste reden voor de risicovolle gedragingen die rebellie kan verklaren: groepsdruk. Zowel directe/actieve als indirecte/passieve groepsdruk zet kinderen en jongeren aan tot risicovol verkeersgedrag, ondanks dat ze weten dat het gevaarlijk is wat ze doen (Trógolo et al., 2022). Bij directe/actieve groepsdruk wordt expliciet of verbaal duidelijk gemaakt dat iemand moet doen wat de rest van de groep doet, terwijl dit bij indirecte/passieve groepsdruk impliciet is en meer veroorzaakt wordt door normen (Gheorghiu et al., 2015). Veel kinderen en jongeren willen zich bewijzen en bij een groep horen en nemen daardoor meer risico's dan ze als individu zouden willen nemen (Falco et al., 2013). Ook sociale normen zijn van belang, waarbij ze elkaar stimuleren of zelfs opgedragen om verkeersovertredingen te begaan (Sela-Shayovitz, 2008). Uit onderzoek van Boele et al. (2019) is gebleken dat de belangrijkste reden dat kinderen geen helm dragen is dat hun vrienden ook geen helm dragen. Ook het percentage kinderen dat een fluohesje draagt is laag om een soortgelijke verklaring. Kinderen geven aan dat ze het dragen ervan vervelend vinden, dat de hesjes lelijk zijn en niet bij hun kledingstijl past. Het hesje is hiermee het minst geliefde veiligheidsmiddel onder kinderen. Enkel de kinderen waarbij veiligheid prioriteit heeft boven de esthetiek is bereid een fluohesje te dragen (Delannoy et al., 2024).

Ook de eerste genoemde factor, onderschatting, kan ondergebracht worden in een risicofaciliterende factor op een hoger niveau: tijdsdruk. Er bestaat namelijk een positief verband tussen tijdsdruk enerzijds en het overtreden van verkeersregels anderzijds bij voetgangers, zo blijkt uit onderzoek van Dhoke en Choudhary (2023). Wanneer kinderen en jongvolwassenen tijdsdruk ervaren nemen zij door onderschatting van de risico's bepaalde veiligheidsmaatregelen in het verkeer niet of minder (Rundmo & Iversen, 2004).

3.3 Probleemstelling

In dit hoofdstuk is gebleken dat kinderen en jongvolwassenen zich onder invloed van risicofaciliterende factoren tijds- en groepsdruk toch laten verleiden tot gevaarlijke gedrag, ondanks dat ze zich bewust zijn van de risico's en mogelijke gevolgen ervan. Dit verklaart waarom in het verkeer deze leeftijdsgroep momenteel wereldwijd het vaakst de dood vindt. Hieruit kan daarom de volgende probleemstelling afgeleid worden:

Wereldwijd zijn verkeersongevallen de grootste oorzaak van overlijden bij kinderen en jongvolwassenen van 5 tot en met 29 jaar omdat deze groep o.a. onder invloed van tijds- en groepsdruk toch risico's neemt in het verkeer ondanks het feit dat ze de gevaren ervan (er)kennen.

4 Doelstellingen

Dit onderzoek kent twee fasen. In de eerste fase staat dataverzameling centraal. Hierbij wordt over een breed spectrum gezocht naar relevante data over de rol van tijds- en groepsdruk als risicofaciliterende factoren in het verkeer bij kinderen en jongvolwassenen. In de tweede fase wordt vervolgens in een meer afgebakend spectrum gezocht naar een interventie om te testen of hiermee de invloed van de risicofaciliterende factoren tijds- en groepsdruk op verkeersonveilig gedrag beperkt kan worden. Het ultieme doel is uiteindelijk om de verkeersveiligheid van kinderen en jongvolwassenen te verhogen om zodoende verkeer niet meer de belangrijkste doodsoorzaak te laten zijn.

Dit onderzoek wordt uitgevoerd namens de Universiteit Hasselt in Vlaanderen. Daarom zal dit onderzoek zich richten op Vlaamse kinderen en jongvolwassenen omdat deze groep praktisch het best te benaderen valt vanuit de uitvalsbasis Hasselt.

De leeftijdscategorie uit de probleemstelling sluit aan bij de door de WHO gehanteerde categorieën. In dit onderzoek wordt echter afgebakend tot 10- tot en met 24-jarigen. De ondergrens is gebaseerd op de leeftijd wanneer kinderen doorgaans zelfstandig naar school beginnen te fietsen en de bovengrens sluit aan bij het moment dat de hersenen doorgaans volledig ontwikkeld zijn (Vias, 2022; Gössling et al., 2024). Hierbij wordt onderscheid gemaakt tussen kinderen (10 - 12 jaar), pubers (13 - 18 jaar) en jongvolwassenen (19 - 24 jaar) (Gössling et al., 2024).

Tot nu toe heeft wetenschappelijk onderzoek zich beperkt gericht op de rol van tijds- en groepsdruk met betrekking tot de verkeersveiligheid enerzijds en toegespitst op specifiek kinderen en jongvolwassenen anderzijds. Het beschikbare onderzoek richt zich nagenoeg enkel op de invloed van deze twee factoren op het rijgedrag van jongvolwassenen in een auto (Trógolo et al., 2022). Wel zijn er meerdere uitvoerige onderzoeken uitgevoerd naar de rol van tijds- en groepsdruk in andere domeinen zoals bijvoorbeeld de gezondheidszorg (Duckworth et al., 2018). Zeker specifiek voor de (Vlaamse) doelgroep is er niet of nauwelijks literatuur voorhanden over dit onderwerp. Doordat dit onderzoek zich focust op deze kennislacunes, wordt de innovativiteit en relevantie ervan onderstreept.

Het voornaamste doel van de Vlaamse Overheid is het verhogen van de verkeersveiligheid van haar inwoners. De algemene (beleids)doelstelling van het gehele onderzoek is daarom:

Met een interventie de invloed van tijds- en/of groepsdruk als risicofaciliterende factoren voor gevaarlijk verkeersgedrag van Vlaamse kinderen en jongvolwassenen (10 tot en met 24 jaar) beperken om de verkeersveiligheid van deze groep te verhogen.

Deze algemene doelstelling is onder te verdelen in subdoelstellingen met een praktische kwinkslag, zodat ook de stakeholders VSV en Vias institute hun voordeel kunnen doen met de opgedane kennis en het in de praktijk brengen van een effectieve interventie en het voorzien in verkeerseducatie.

De doelstellingen 1 t/m 6 staan centraal in de eerste fase van het onderzoek, waarbij de focus ligt op dataverzameling in een brede focus. Voor de tweede fase, die op basis van deze vergaarde kennis afbakent tot een specifieke interventie en een beperkte doelgroep, zijn daarom de meer specifieke deelvragen 7 t/m 10 geformuleerd.

In dit onderzoek staan zodoende de volgende subdoelstellingen centraal:

1. *Inzicht krijgen in de specifieke karaktereigenschappen van kinderen, pubers en jongvolwassenen*
2. *Inzicht krijgen in de mogelijkheid tot gedragsverandering in het verkeer*
3. *Inzicht krijgen in de risicogedragingen die kinderen en jongvolwassenen bezigen*
4. *Onderzoeken hoe tijds- en groepsdruk zich kunnen manifesteren als risicofaciliterende factoren in het verkeer*
5. *Inzicht krijgen in het effect van training om te weerstaan aan tijds- en groepsdruk*
6. *Inzicht krijgen in de rol van tijds- en groepsdruk als risicofaciliterende factoren voor gevaarlijk verkeersgedrag bij Vlaamse kinderen en jongvolwassenen*
7. *Inzicht krijgen in de werking en resultaten van al bestaande trainingen gericht op cognitieve educatie om risicoweerbaarheid (van pubers) te versterken.*
8. *Een cognitieve educatieve risicoweerbaarheidstraining ontwikkelen om de risicoweerbaarheid van Vlaamse pubers in het verkeer te versterken.*
9. *Via experts evalueren wat de effectiviteit is van een nieuwe cognitieve educatieve risicoweerbaarheidstraining gericht op het versterken van de risicoweerbaarheid van Vlaamse pubers tegen tijds- en groepsdruk in het verkeer.*
10. *De bijdrage bepalen die een cognitieve educatieve risicoweerbaarheidstraining, gericht op tijds- en groepsdruk, kan leveren aan een verbeterde risicoweerbaarheid tegen groeps- en tijdsdruk in het verkeer van Vlaamse pubers.*

5 Onderzoeksvragen

Op basis van de centrale doelstelling die in hoofdstuk 4 geformuleerd is, is de volgende centrale onderzoeksvraag opgesteld:

Welke bijdrage kan een interventie, gericht op tijds- en/of groepsdruk, leveren aan een verbeterde verkeersveiligheid van Vlaamse kinderen en jongvolwassenen (10 tot en met 24 jaar)?

Om deze onderzoeksvraag volledig en systematisch te kunnen beantwoorden, zijn deelvragen opgesteld. Elke deelvraag is opgesteld om een specifiek aspect te onderzoeken, die uiteindelijk bedraagt aan het beantwoorden van de centrale onderzoeksvraag. Analooch aan de doelstellingen behoren hier ook de generiek geformuleerde onderzoeksvragen 1 t/m 6 tot de eerste fase en de vragen 7 t/m 10 tot de meer gefocuste tweede fase. De deelvragen luiden als volgt:

1. *Wat zijn de specifieke karaktereigenschappen van kinderen, pubers en jongvolwassenen?*
2. *Op welke manier kan een gedragsverandering in het verkeer gerealiseerd worden?*
3. *Welk risicogedrag vertonen kinderen en jongvolwassenen?*
4. *Op welke manier kunnen tijds- en groepsdruk zich manifesteren als risicofaciliterende factoren in het verkeer?*
5. *Welk effect heeft training op de weerbaarheid tegen tijds- en groepsdruk?*
6. *Wat is de rol van tijds- en groepsdruk als risicofaciliterende factoren voor gevaarlijk verkeersgedrag bij Vlaamse kinderen en jongvolwassenen?*
7. *Hoe worden al bestaande trainingen gericht op cognitieve educatie (bij pubers) geëvalueerd in de wetenschappelijke literatuur?*
8. *Hoe kan een cognitieve educatieve risicoweerbaarheidstraining worden ontwikkeld om de risicoweerbaarheid van Vlaamse pubers in het verkeer te versterken?*
9. *Hoe schatten experts de effectiviteit van een nieuwe cognitieve educatieve risicoweerbaarheidstraining in gericht op het versterken van de risicoweerbaarheid van Vlaamse pubers tegen tijds- en groepsdruk in het verkeer?*
10. *Welke bijdrage kan een cognitieve educatieve risicoweerbaarheidstraining, gericht op tijds- en groepsdruk, leveren aan een verbeterde risicoweerbaarheid tegen groeps- en tijdsdruk in het verkeer van Vlaamse pubers?*

6 Onderzoeksmethodologie

Om de onderzoeksvraag en de bijbehorende deelvragen te beantwoorden gaat een actieonderzoek uitgevoerd worden. Bij deze onderzoeksmethode wordt in samenwerking met verschillende stakeholders praktische oplossingen gecreëerd om problemen uit de praktijk op te lossen (Mulder, 2022). Bij dit onderzoek wordt deze methode gebruikt om aan de hand van een interventie gedragsverandering bij kinderen en jongvolwassenen in beweging te brengen. Hierbij worden zes stappen worden doorlopen, namelijk:

1. Probleemdefinitie
 2. Plannen van dataverzameling
 3. Uitvoeren dataverzameling en analyse
 4. Resultaten gebruiken en toepassen (ontwikkelen oplossing/interventie)
 5. Bevindingen delen met stakeholder en oplossingen uittesten én evalueren
 6. (Literatuuronderzoek)
- (Johnson, 2011)

Voor de eerste stap is het probleem geïdentificeerd aan de hand van een literatuuronderzoek. Vervolgens zijn aan de hand hiervan onderzoeksvragen opgesteld.

In de eerste fase van het onderzoek worden stap 2 en 3 uitgevoerd. Hierbij wordt data verzameld door middel van een literatuurstudie en een enquête. Een verdere toelichting van deze methodieken is te vinden in hoofdstuk 6.1.

Na het data verzamelen wordt in stap 4 de data gebruikt voor het uitdenken van een interventie, die vervolgens in stap 5 geëvalueerd gaat worden via interviews met experts en een experiment. Hierover is meer informatie te vinden in hoofdstuk 6.2.

Gedurende het proces worden de resultaten en oplossingen onderbouwd met theorieën die in wetenschappelijke studies onderzocht zijn.

6.1 Fase 1: Dataverzameling

De focus ligt in de eerste fase op het verzamelen van data. Gesteund door deze data kan namelijk in de tweede fase een gerichte interventie opgetuigd worden en vervolgens getest. Voor het verzamelen van deze data worden twee methodieken toegepast: een literatuurstudie en een enquête. De toepassing van deze technieken wordt hierna uitgewerkt.

6.1.1 Literatuurstudie

Door middel van een uitgebreide literatuurstudie wordt inzicht verkregen in de bestaande kennis over de specifieke karakteristieken van de verschillende doelgroepen, gedragsverandering, risicogedragingen en de mogelijke verschillende vormen van tijds- en groepsdruk en diens effecten op risicogedrag in het verkeer. Voor het inventariseren van beschikbare kennis over concepten en theorieën is een literatuurstudie een geschikte en ideale methode (Knopf, 2006).

Het doel van de literatuurstudie is tweeledig. Enerzijds is het noodzakelijk om kennis op te doen over de hierboven genoemde concepten om een goed overzicht te krijgen van de beschikbare kennis. Anderzijds is het voor het opstellen van goede enquêtevragen noodzakelijk om bekend te zijn met de concepten zodat geen relevante zaken vergeten worden te bevragen (Passmore et al., 2002). Ook kan

via de enquête getoetst worden of wat in de internationale literatuur geschreven wordt ook opgaat voor de Vlaamse doelgroep.

Voor het verzamelen van literatuur worden de gekende online wetenschappelijke zoekmachines aangewend. De focus ligt op papers met een westerse geografische achtergrond omdat deze het meest aansluiten bij de Vlaamse maatschappij. Voor de doelgroep zijn veel verschillende termen in omloop. Daarom wordt een uitgebreid palet aan meertalige zoektermen gehanteerd. In het geval van deelvragen 4 en 5 wordt zo veel mogelijk gekeken naar artikelen en papers met de focus op verkeer. Mochten de aantallen die dit oplevert tegenvallen, zal er ook uitgeweken worden naar artikelen over tijds- en groepsdruk in andere situaties.

Via deze literatuurstudie wordt zodoende een antwoord gezocht op de volgende deelvragen:

1. *Wat zijn de specifieke karaktereigenschappen van kinderen, de pubertijd en jongvolwassenen?*
2. *Op welke manier kan een gedragsverandering in het verkeer gerealiseerd worden?*
3. *Welk risicogedrag vertonen kinderen en jongvolwassenen?*
4. *Op welke manier kunnen tijds- en groepsdruk zich manifesteren als risicofaciliterende factoren in het verkeer?*
5. *Welk effect heeft training op de weerbaarheid tegen tijds- en groepsdruk?*

In de tweede fase van het onderzoek wordt wederom een literatuurstudie uitgevoerd ter verdieping van de gekozen interventiemethode. Hierbij wordt gezocht naar gerichte evaluaties van experimenten met deze techniek om hieruit lering te kunnen trekken bij het opstellen van de nieuwe interventie. Daarom wordt met deze verdiepende literatuurstudie de volgende onderzoeksvraag beantwoord:

6. *Hoe worden al bestaande trainingen gericht op cognitieve educatie (bij pubers) geëvalueerd in de wetenschappelijke literatuur?*

6.1.2 Enquête

Naast een literatuurstudie wordt ook kwantitatieve data verzameld via een schriftelijke bevraging bij de beoogde doelgroep: Vlaamse kinderen en jongvolwassenen tussen 10 en 24 jaar.

Vanwege de geografische spreiding en digitale vaardigheid van de doelgroep wordt gekozen voor een online bevraging via Qualtrics (Taherdoost, 2016). Qualtrics is namelijk beschikbaar via de Universiteit Hasselt en heeft een exporteerfunctie naar SPSS voor statistische analyse van de data.

Alvorens het opstellen van de enquête wordt inspiratie opgedaan bij reeds uitgevoerde bevragingen rondom risicogedrag in het verkeer door instanties zoals het Vias institute en het IMOB. Door deze te analyseren kan bovendien geïnventariseerd worden welke vragen nog niet gesteld zijn en waardoor deze nieuwe enquête kan zorgen voor nieuwe interessante informatie.

Voor een gemakkelijke analyse enerzijds en vanwege de concentratiespanne van de doelgroep anderzijds worden vooral gesloten vragen gesteld. Vanwege de jonge leeftijd van de doelgroep moeten de vragen ook simpel en begrijpelijk zijn (Taherdoost, 2016). De vragen richten zich op de sociaal-demografische kenmerken, concepten uit de literatuur en de ervaringen met tijds- en groepsdruk als factor voor risicogedrag in het verkeer. In het geval van vragen die werken met stellingen wordt een 5-punts likertschaal gehanteerd, aangezien dit het simpelst is voor deze doelgroep. Naast stellingen wordt ook met scenario's gewerkt, waarbij de respondent een herkenbare situatie voorgelegd krijgt en gevraagd wordt hoe hij waarschijnlijk zou handelen.

Hiermee wordt een antwoord gezocht op de volgende deelvraag:

7. Wat is de rol van tijds- en groepsdruk als risicofaciliterende factoren voor gevaarlijk verkeersgedrag bij Vlaamse kinderen en jongvolwassenen?

Omdat het steekproefkader bekend is, kan een toevalssteekproef gehanteerd worden. Aangezien in de tweede fase van het onderzoek mogelijk zowel een interventie voor kinderen als voor jongvolwassenen geïmplementeerd moet worden, is het zaak om in beide categorieën genoeg respondenten te hebben (Taherdoost, 2016). Daarom wordt gekozen voor een proportionele gestratificeerde toevalssteekproef, zodat de respondenten zo goed mogelijk de werkelijkheid weerspiegelen. De strata zijn de leeftijdscategorieën zoals eerder vermeld: kinderen (tot 12 jaar), pubers (12 - 18 jaar) en jongvolwassenen (19 tot en met 29 jaar).

$$n \geq \frac{N \times z^2 \times p(1-p)}{z^2 \times p(1-p) + (N-1) \times F^2}$$

Op basis van de bovenstaande formule is bepaald dat de gewenste steekproefgrootte 384 respondenten is. Hiervoor is een z-waarde van 1.96, een p-waarde van 0,5 en een F-waarde van 0,05 gehanteerd. De populatie is bepaald aan de hand van data van de Vlaamse Statistische Autoriteit (2024): 1.150.397.

Hoewel onze strata iets afwijken, wordt hierna voor elk gekozen stratum aangegeven hoe groot deze doelgroep is, absoluut en in percentage van de totale omvang van de doelgroep. Idealiter zijn bij een proportionele gestratificeerde steekproef al deze groepen in de steekproef in balans.

10 t/m 14 jaar: 199.954 mannen (17%) en 190.404 vrouwen (17%); totaal 34%

15 t/m 19 jaar: 197.911 mannen (17%) en 187.165 vrouwen (16%); totaal 33%

20 t/m 24 jaar: 191.343 mannen (17%) en 183.620 vrouwen (16%); totaal 33%

Voor een zo representatief mogelijke doelgroep worden zowel universiteiten als hogescholen, middelbare scholen en basisscholen benaderd om de enquête onder de aandacht te brengen. Hierbij wordt ook onderzocht of het mogelijk is om via de campagnes die VSV aanbiedt bij scholen promotie te kunnen krijgen voor de enquête. Voor de jongste kinderen geldt dat deze namelijk niet altijd al een gsm hebben. Zo kunnen deze op school toch de vragenlijst (samen) invullen. Omdat er ook een substantieel deel van de doelgroep al werkende is én digitaal vaardig is, wordt eveneens via sociale kanalen promotie gemaakt voor het invullen van de vragenlijst.

Om enkel informatie over de doelgroep te verzamelen worden de volgende exclusiecriteria gehanteerd:

- Respondenten jonger dan 10 en ouder dan 24 jaar worden uitgesloten
- Respondenten die niet in Vlaanderen (of in geval van te weinig Vlaamse respondenten in Nederland) wonen, worden uitgesloten

Om dit te realiseren worden vragen gesteld aan het begin van de enquête over de leeftijd en de woonplaats van de respondent, zodat via toepassing van logica deze direct naar het einde van de vragenlijst gestuurd worden. Bovendien worden aan de verschillende doelgroepen verschillende

enquêtes verstrekt om het risico op fouten in de doorverwijzingen naar de specifieke vragen voor de doelgroepen te vermijden. Om goede conclusies te kunnen trekken worden de vragen wel zo veel mogelijk gelijk gehouden.

6.1.2.1 Rekruteringsplan

Om deelnemers te rekruteren zijn verschillende strategieën gehanteerd. Na een eerste mail is bij geen gehoor gebeld naar de volgende partijen:

- Onderwijsinstellingen benaderd verspreid over Vlaanderen
- Via sociale media posts geplaatst op facebookgroepen van gemeenten en verschillende instituties zoals IMOB en Route2School
- Sportclubs en jeugdbewegingen benaderd
- Landelijke organisaties, zoals de VRT, Fietzersbond en Vlaamse Jeugdraad benaderd
- Persoonlijke kring benaderd

Uiteindelijk hebben alleen de Fietzersbond, IMOB, Route2School en de masteropleiding Mobiliteit en Supply Chain van de KU Leuven via hun kanalen de links verspreid. Ook is er een volledige dag meegelopen op een school in Geel om in zo veel mogelijk klassen ter plekke respondenten te verzamelen. Uiteindelijk zijn er met beide enquêtes in totaal 425 antwoorden verzameld. Hiervan waren er 316 volledig: 211 voor de enquête onder 10 t/m 17-jarigen en 105 voor de enquête onder 18 t/m 24-jarigen.

6.1.2.2 Analyseplan

Voor de analyse van de data die de enquête oplevert wordt gebruik gemaakt van het programma SPSS. Naast een overzicht van de beschrijvende statistieken om de steekproef te duiden, wordt er een correlatieanalyse en een regressieanalyse uitgevoerd. De kapstok van deze studie vormt het Prototype Willingness Model. In de enquête worden daarom vragen gesteld gebaseerd op de verschillende constructen die samen dit model vormen en waartussen veronderstelde verbanden bestaan (Pomery et al., 2009). In de analyse wordt met een correlatieanalyse nagegaan hoe deze verbanden bestaan binnen de Vlaamse context (Patten, 2016). Vervolgens wordt met een regressieanalyse als het ware het Prototype Willingness Model nagebootst om te kunnen bepalen in hoeverre dit model het risicogedrag van de Vlaamse doelgroep kan verklaren (Rodwell et al., 2023).

6.2 Fase 2: Interventie opstellen en evalueren

Nadat in fase 1 data over de risicofaciliterende omstandigheden van tijds- en groepsdruk in het verkeer in kaart is gebracht, wordt in fase 2 een interventie opgesteld om het gedrag bij deze omstandigheden te verbeteren. Hierbij worden de laatste twee stappen van het actieonderzoek doorlopen, namelijk:

Stap 4: De resultaten van de dataverzameling gebruiken en toepassen

Stap 5: De bevindingen delen met de stakeholder en de oplossingen testen én evalueren

Aan de hand van de data uit de literatuur en de enquête die verzameld zijn in de voorgaande stappen, wordt tijdens stap 4 een interventie ontwikkeld waarmee het gedrag van kinderen en jongvolwassenen in het verkeer verbeterd kan worden. Als inspiratie voor deze interventie dient 'Muurvast', een interventie opgesteld door TeamAlert uit Nederland. Deze interventie werd hiervoor geselecteerd na een verdiepende literatuurstudie naar bestaande trainingen die inspelen op een combinatie van constructen. Door toepassing van het Intervention Mapping Protocol is vervolgens een eigen

interventie uitgewerkt: 'Weerbaar op weg! (Kok et al., 2004). Het Intervention Mapping Protocol is een goede manier om op een structurele manier een interventie uit te werken door rekening te houden met kritische gebruiksparemeters en door overzichtelijke ontwerptabellen. Bovendien wordt de TiDieR-checklist ingevuld om replicatie in de toekomst door derden te vergemakkelijken (Hoffmann et al., 2014). Op deze manier wordt de achtste deelvraag beantwoord:

8. *Hoe kan een cognitieve educatieve risicowerbaarheidstraining worden ontwikkeld om de risicowerbaarheid van Vlaamse pubers in het verkeer te versterken?*

In stap 5 gaat de opgestelde interventie beoordeeld, uitgetest en geëvalueerd worden aan de hand van interviews met experts en een kleinschalig experiment. Allereerst wordt aan experts gevraagd om hun opinie te geven over het nut en de ingeschatte effectiviteit van de interventie. Daarnaast wordt een selecte groep kinderen en jongvolwassenen blootgesteld aan de interventie. De grootte van de groep gaat afhangen van de maatregel die genomen gaat worden. Zowel voor als na de interventie krijgt de groep enkele verkeerssituaties gepresenteerd, waarbij ze moeten aangeven hoe ze daarop zullen reageren. Door hun reactie voor en na de interventie te meten, kan vastgesteld worden of met de interventie het gewenste resultaat kan worden bereikt. Er wordt ook gebruik gemaakt van een controlegroep om via een effectevaluatie te kunnen bepalen in hoeverre een mogelijke verbetering in het gedrag daadwerkelijk via de interventie is verwezenlijkt (Anderson, 2017).

6.2.1 Interviews met experts

Wanneer de interventie uitgewerkt is worden interviews gehouden met experts. Het doel is om te achterhalen hoe deze experts de interventie beoordelen op geschiktheid, toepasbaarheid, nut en kans van slagen. Daarbij worden experts uit verschillende relevante disciplines samengebracht: verkeersdeskundigen, leerkrachten, pedagogen, jongerendeskundigen en gedragswetenschappers. De experts krijgen op voorhand de uitwerking van de interventie toegestuurd ter voorbereiding. Tijdens de interviews wordt aan de hand van enkele voordien opgestelde vragen gebaseerd op de eerdergenoemde aspecten een discussie gestart over de effectiviteit van de voorgestelde interventie en mogelijke verbeterpunten. Ook worden op basis van de specifieke expertises specifieke vragen gesteld aan de experts. Hiervoor wordt gebruik gemaakt van een interviewgids. Deze zogenoemde semi-gestructureerde interviews hebben als voordeel dat hiermee flexibiliteit ontstaat om vervolgvragen ter plekke te improviseren om voordien onderbelichte topics te kunnen bevragen (Kallio et al., 2016). Uiteindelijk zijn een achttal interviews uitgevoerd. De belangrijkste lessen uit deze gesprekken zijn samengevat in het rapport en waar mogelijk zijn de verkregen inzichten doorgevoerd in de interventie om deze te optimaliseren. Op deze manier wordt de volgende deelvraag beantwoord:

9. *Hoe schatten experts de effectiviteit van een nieuwe cognitieve educatieve risicowerbaarheidstraining in gericht op het versterken van de risicowerbaarheid van Vlaamse pubers tegen tijds- en groepsdruk in het verkeer?*

6.2.2 Kleinschalig experiment

Tevens wordt op een kleine schaal een experiment uitgevoerd, waarbij met 16 personen uit de doelgroep de interventie uitgetest wordt. Daarnaast is er een controlegroep van eveneens 16 personen die een reportage over risico's in het verkeer te zien krijgen om te kunnen bepalen of een verandering in het gedrag effectief toe te schrijven is aan de interventie. Om een eventuele gedragsverandering te kunnen meten wordt een voor- en nameting uitgevoerd (Anderson, 2017). De nameting vindt een week na de interventie plaats. Deze metingen bestaan uit een online vragenlijst

waarin vragen opgenomen worden rondom de veranderdoelen in het algemeen en van de losse opdrachten specifiek. Ook worden er aan de controlegroep in de nameting enkele vragen gesteld om de gebruikerservaring met de interventie na te gaan. Om de vraagstelling zo objectief mogelijk te houden wordt een semantisch differentiaal toegepast in de opzet van deze sectie (Bradley & Lang, 1994). Met SPSS worden naderhand chi-kwadraattesten en univariate ANOVA's uitgevoerd om te kunnen bepalen welk effect de training gehad heeft op de experimentele en controlegroep (Patten, 2016). Zodoende wordt de laatste deelvraag beantwoord:

- 10. Welke bijdrage kan een cognitieve educatieve risicowerbaarheidstraining, gericht op tijds- en groepsdruk, leveren aan een verbeterde risicowerbaarheid tegen groeps- en tijdsdruk in het verkeer van Vlaamse pubers?*

7 Karaktereigenschappen

De perceptie van risico wordt beïnvloed door verschillende factoren die mede afhankelijk zijn van de leeftijd, zoals cognitieve en motorische vaardigheden, de sociale omgeving en houdingen. Hierdoor brengt elke ontwikkelingsfase specifieke risico's in het verkeer met zich mee (Gössling et al., 2024). In dit hoofdstuk worden de verschillende fasen doorlopen en wordt beschreven welk risicogedrag in de verschillende fasen wordt getoond en wat de achterliggende oorzaken van dit gedrag zijn.

7.1 Kinderen

Kinderen hebben een verhoogd risico om betrokken te raken bij een verkeersongeval. Dit verhoogde risico wordt veroorzaakt door een combinatie van factoren. Een belangrijke factor is het vermogen om gevaren te herkennen en te voorspellen. De perceptie van gevaar is afhankelijk van de cognitieve vaardigheden. Echter zijn deze vaardigheden bij jonge kinderen nog niet volledig ontwikkeld. Jongere kinderen baseren hun gevarenperceptie op de aanwezigheid van specifieke objecten, zoals een groot voertuig, en negeren hierbij de omgeving waar het object onderdeel van is. Ook hebben ze de neiging om potentiële gevaren te negeren als niemand ze op gevaar heeft gewezen en worden makkelijker afgeleid door andere kenmerken (Meyer et al. 2014). In de vroege kinderjaren, tot ongeveer 5 jaar, zijn kinderen zich nog niet bewust van de gevaren in het verkeer (Gössling et al., 2024). Glad & Midtland (2000) hebben aangetoond dat kinderen vanaf 7 jaar het verkeer beginnen te begrijpen en hun gedrag kunnen aanpassen aan de situatie. Echter zijn ze pas vanaf 12 jaar in staat om complexe situaties volledig en effectief waar te nemen.

Ook hebben kinderen een langere reactietijd dan volwassenen. Uit onderzoek van Meyer et al. (2014) blijkt dat kinderen jonger dan 13 jaar een aanzienlijk langere reactietijd hebben dan volwassenen, doordat hun brein langer de tijd nodig heeft om informatie te verwerken. Er zit hierdoor meer tijd tussen het waarnemen van een gevaar en het reageren hierop, waardoor ze te laat kunnen reageren op gevaren.

Kinderen tot 7 jaar hebben nog niet de cognitieve vaardigheden ontwikkeld om de relatie tussen oorzaak en gevolg te zien. Hierdoor zijn ze zich vaak niet bewust dat hun acties, zoals het oversteken van de straat zonder te kijken, ernstige gevolgen kan hebben (SWOV, 2019). Ook zijn de motorische vaardigheden van kinderen nog niet volledig ontwikkeld, waardoor eenvoudige handelingen, zoals op- en afstappen, lastig zijn. Ook het houden van balans tijdens het uitsteken van de hand is uitdagend. Deze uitdagingen spelen op totdat een leeftijd van 10 jaar wordt bereikt (Zeuwts et al., 2016).

Bij kinderen tot een leeftijd van 10 jaar is het gezichtsveld nog niet volledig ontwikkeld. Pas na de leeftijd van 10 jaar zijn kinderen in staat om goed vanuit de ooghoeken te zien. Hierdoor missen ze vaak belangrijke informatie, die nodig is om veilig door het verkeer te begeven. Ook is het voor kinderen moeilijk om de bewegingsrichting en snelheid van andere weggebruikers in te schatten, doordat zij minder gevoelig zijn voor visuele veranderingen. Hierdoor kunnen ze bijvoorbeeld minder goed zien dat een auto dichterbij komt. Bij snelheden hoger dan 30 km/uur geldt dit zelfs voor kinderen tot 11 jaar (SWOV, 2019; Wann et al., 2011).

Voor kinderen is het inschatten van snelheid lastig. Tot ongeveer 10 jaar hebben kinderen de neiging om snelheden te overschatten. Vanaf 10 tot 14 jaar gebeurt echter het omgekeerde, kinderen onderschatten dan de snelheid van overige weggebruikers. Hierdoor kunnen ze oversteken terwijl er

een auto met hoge snelheid nadert. Pas vanaf 14 jaar kunnen kinderen pas goed de snelheid van verkeer inschatten (SWOV, 2019).

7.2 Pubers (12 – 18 jaar)

In de leeftijd van 10 tot en met 17 jaar ontwikkelen de hersenen, verandert de hormoonhuishouding, verandert hun mobiliteit en wordt hun sociale kring groter en belangrijker. Jongeren vertonen meer risicogedrag dan andere leeftijdsgroepen en de invloed van leeftijdsgenoten is groot, omdat hun hersenen nog volop aan het ontwikkelen zijn. Ook is hun fietsvaardigheid en gevaarherkenning nog niet voldoende ontwikkeld.

Rond het twaalfde levensjaar komen jongeren in de pubertijd, waardoor hun hormoonhuishouding verandert. De structuren in de hersenen die betrokken zijn bij emoties, genot en motivaties, het limbische systeem genoemd, werkt op deze leeftijd al hetzelfde als bij volwassenen. Echter is de prefrontale cortex pas volgroeid rond het vijftiengste levensjaar. Deze cortex is het controlesysteem en voorkomt impulsief handelen, helpt bij het plannen en zorgt dat iemand rekening houdt met de sociale omgeving. Dit deel is verantwoordelijk voor het 'eerst denken en dan doen'. De asynchrone ontwikkeling van het limbische systeem en de prefrontale cortex kan het risicogedrag op deze leeftijd verklaren (Casey et al., 2008; Gicquel et al., 2017). Jongeren hebben hierdoor de neiging om te kiezen voor snelle beloningen en genot, zijn ze gevoeliger voor groepsdruk en hebben de neiging om meer risico's te nemen. Als jongeren ouder worden, wordt het risicogedrag minder, omdat het controlesysteem in de hersenen zich ontwikkeld heeft (Gardner & Steinberg, 2005; Steinberg, 2008).

Ook de capaciteit van het werkgeheugen is nog in volle ontwikkeling tot het vijftiengste levensjaar. Het werkgeheugen zorgt ervoor dat men items onthoudt zolang ze van belang zijn. De langzame groei van het werkgeheugen draagt ook bij aan een verhoogde kans op ongevallen (Walshe et al., 2019).

Niet alleen de verandering in hersenen maakt dat jongeren vaker betrokken zijn bij een ongeval. Hun mobiliteit verandert doordat hun sociale behoeftes veranderen. Ze ondernemen hierdoor meer met leeftijdsgenoten dan met ouders, waardoor ze zich vaker zelfstandig in het verkeer bewegen. Ook gaan ze langere afstanden naar school afleggen en krijgen ze toegang tot nieuwe vervoerswijzen, zoals een brommer (SWOV, 2022).

Ook wordt de sociale omgeving belangrijker. Waar in de kindertijd de ouders veel invloed hebben op het gedrag, verschuift dit in de pubertijd meer naar leeftijdsgenoten (Bokhorst et al., 2010). Ook is er een groep jongeren die graag zoekt naar sensatie. Deze groep zoekt vaak andere op die een vergelijkbare behoefte aan spanning hebben. Op deze manier ontstaat er een sociale omgeving waarin risico nemen wordt aangemoedigd en zelfs wordt gezien als iets positiefs. Doordat leeftijdsgenoten dezelfde ontwikkeling doormaken en dezelfde behoefte aan spanning hebben, wordt de drang om samen nieuwe en spannende ervaringen op te doen sterker. Hierdoor nemen jongeren meer risico's in het bijzijn van vrienden dan wanneer ze alleen zijn (Romer, 2010; Gardner & Steinberg, 2005).

7.3 Jongvolwassenen (18 tot 25 jaar)

Ook het hoge ongevalsrisico van jongvolwassenen is te wijten aan meerdere factoren. Hersenen zijn pas volgroeid rond de 25 jaar, waardoor net als tijdens de pubertijd nog steeds sprake is van een asynchrone ontwikkeling van het limbische systeem en de prefrontale cortex. Ook het werkgeheugen is tot deze leeftijd nog niet volledig ontwikkeld.

Ook hebben jongvolwassenen nog een gebrek aan hogere-ordevaardigheden. Hierdoor kunnen jonge automobilisten nog moeilijk inschatten hoe verkeerssituaties gaan verlopen, waardoor ze minder goed in staat zijn om te anticiperen op mogelijke gevaren. Ook kunnen ze risico's moeilijker inschatten en zijn ze geneigd om hun eigen vaardigheden te overschatten. Hierdoor stemmen zij hun gedrag minder goed af op hun vaardigheden (SWOV, 2021).

Daarnaast hebben jongvolwassenen nog een gebrek aan rijervaring. Het eerste jaar waarin jonge automobilisten zelfstandig rijden is de meest risicovolle periode. Zij moeten nog ervaring opbouwen in het toepassen van de geleerde vaardigheden in verschillende situaties.

Net als in de pubertijd speelt groepsgedrag ook een rol bij jongvolwassenen. Ook voor deze groep beïnvloeden vrienden het risicogedrag. Ook de norm met betrekking tot risicogedrag binnen een vriendengroep bepaald de mate waarin jonge automobilisten risicovol gedrag vertonen (Geber et al., 2019). Jongvolwassenen gebruiken een sportieve rijstijl om indruk te maken op hun vrienden. Indien jonge automobilisten een of meer jonge passagiers hebben, hebben ze een hoger ongevalsrisico dan wanneer zij zonder passagiers rijden. Dit effect is groter bij mannelijke bestuurders dan vrouwelijke (Ouimet et al., 2015).

8 Gedragsverandering

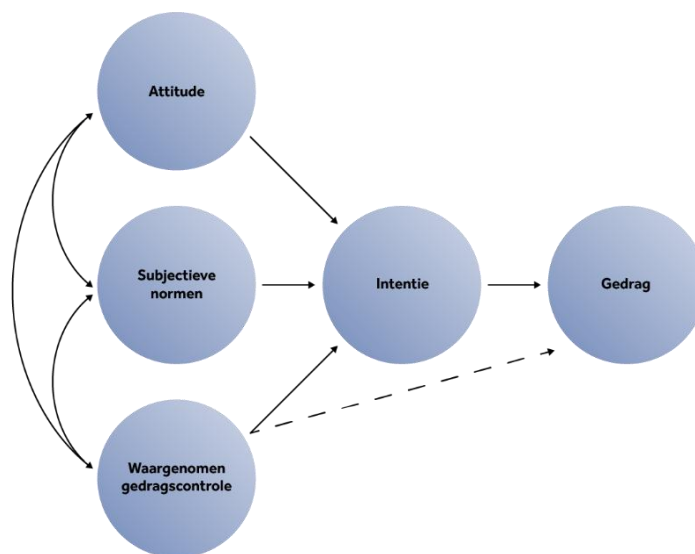
Gedragsverandering bij kinderen en jongvolwassenen is nodig om het aantal ongevallen te verminderen en de verkeersveiligheid te verhogen. Om deze verandering te realiseren is het van belang om theorieën voor gedragsverandering te beschouwen en te begrijpen welke factoren het risicovolle gedrag van verkeersdeelnemers veroorzaakt. Dit kan gedaan worden met de theorie van gepland gedrag en het Prototype Willingness Model. Intervention Mapping biedt een gestructureerde aanpak voor het ontwikkelen van een interventie om gedrag te veranderen en zo de verkeersveiligheid onder kinderen en jongvolwassenen te verhogen.

8.1 Risicogedrag

8.1.1 Theorie van gepland gedrag

Er zijn verschillende theoretische modellen op het gebied van gedragsverandering. Een bekende theorie is de theorie van gepland gedrag. Het is een veelgebruikt model voor het verklaren van bewust gedrag. Volgens deze theorie komt bewust gedrag direct voort uit de intentie om het gedrag te vertonen, zoals te zien is in Figuur 6. Deze intentie wordt bepaald door drie factoren:

1. **Attitude:** de houding van de persoon zelf ten opzichte van het gedrag.
2. **Subjectieve normen:** hetgeen wat de persoon denkt dat anderen in zijn omgeving vinden van het gedrag.
3. **Waargenomen gedragscontrole:** de overtuiging van de persoon dat het gedrag gemakkelijk uit te voeren is (Ajzen, 1991).



Figuur 6: Theorie van gepland gedrag (Ajzen, 1991)

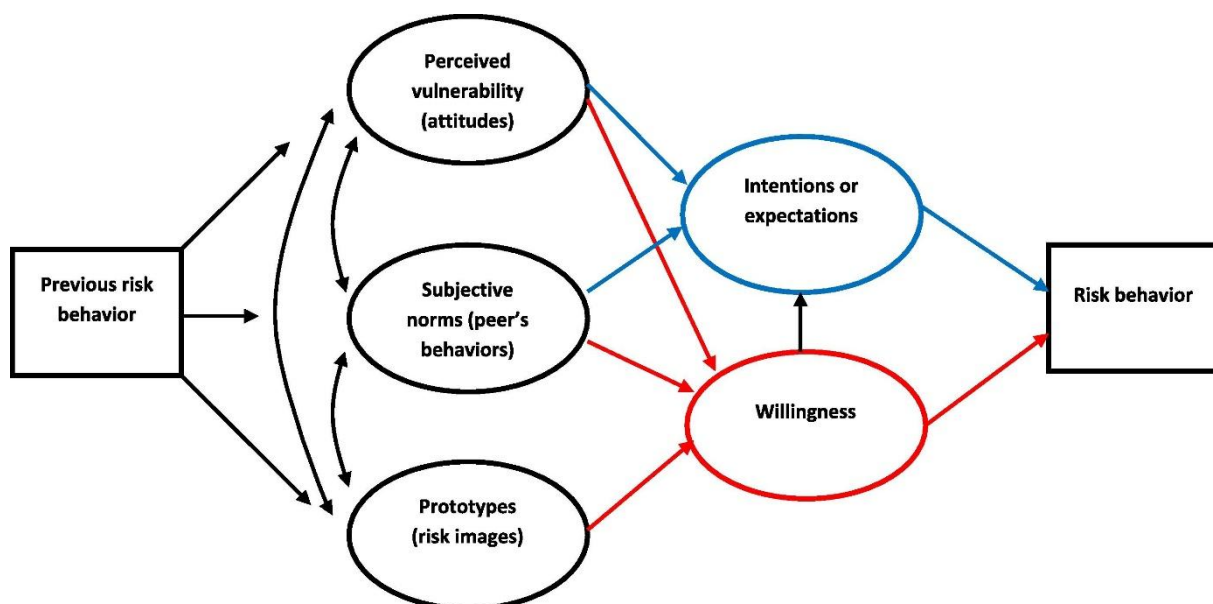
8.1.2 Prototype Willingness Model (PWM)

De theorie van gepland gedrag is een van de modellen die ervan uitgaat dat de beslissing om bepaald gedrag te vertonen het resultaat is van een doordacht en doelgericht proces, waarbij een logische volgorde wordt doorlopen. In dit proces worden gedragsopties overwogen, de consequenties van elke optie geëvalueerd en wordt beslist om wel of niet te handelen, dit wordt een gedragsintentie genoemd. Intenties worden gezien als een weerspiegeling van de motivatie die iemand heeft om een

bepaalde actie te ondernemen, dus hoeveel inspanning iemand wil leveren om specifiek gedrag uit te voeren. In veel modellen, zoals het model van de theorie van gepland gedrag, wordt gedragsintentie gezien als enige directe voorloper van gedrag. Echter wordt gesuggereerd dat intenties een minder grote rol spelen in gedrag dan eerder werd gedacht en er dus meer factoren zijn die het gedrag beïnvloeden (Pomery et al., 2009).

Een factor die een aanvulling op of vervanging van de intentie is, is de gedragsverwachting (behavioral expectations). Dit wordt gedefinieerd als de inschatting van een individu van de waarschijnlijkheid dat hij of zij een toekomstig gedrag zal vertonen. Het verschil tussen de intentie en verwachting is dat de verwachting een extra beoordeling omvat met betrekking tot persoonlijke en situationele factoren die van invloed kunnen zijn, zoals omstandigheden of eerder gedrag. Verwachtingen hebben een bepaalde mate van onzekerheid over het uitvoeren van het gedrag, terwijl het bij intenties meer om een definitieve gedachte gaat. Als voorbeeld: iemand kan erkennen dat een gedrag ongepast is, zoals rijden onder invloed, en geen plannen hebben om dit gedrag te vertonen, maar kan toch inzien dat het waarschijnlijk is dat hij of zij het ooit in de toekomst zal doen. Dit geldt vooral voor personen die enige ervaring hebben met het gedrag (Pomery et al., 2009).

Wanneer aan adolescenten naar hun intenties wordt gevraagd, zeggen de meesten dat ze geen intentie hebben om risico's te nemen, toch doen velen dat wel. Onderzoek wijst erop dat veel risicogedragingen van adolescenten ongepland zijn en voornamelijk een reactie zijn op omgevingsfactoren die risicogedrag stimuleren (Gibbons et al., 1998; Gibbons, et al., 2006). Om deze reden zijn intenties minder effectief bij het voorspellen van gedrag van adolescenten. Om zowel opzettelijke als onopzettelijke risicogedragingen van adolescenten te verklaren is het Prototype Willingness Model (PWM) ontwikkeld (Gibbons, 2020; Rodwell et al., 2023).



Figuur 7: Prototype Willingness Model (Rodwell et al., 2023)

Het PWM stelt dat het risicogedrag van adolescenten voortkomt uit verschillende samenwerkende cognities, die kunnen leiden tot twee verschillende paden voor besluitvorming. De eerste manier is de beredeneerde actie (blauw in Figuur 7), de tweede is de sociale reactie (rood in Figuur 7). Het pad van

de beredeneerde actie vertoont overeenkomsten met de theorie van gepland gedrag. Het pad van de sociale reactie is uniek voor de PWM (Rodwell et al., 2023).

Eerdere ervaringen met bepaald gedrag is de meest indirecte invloed op toekomstig gedrag en bepaalt zowel het pad van de beredeneerde actie als het pad van de sociale reactie. Het pad van de beredeneerde actie verklaart risicogedrag dat bewust en gepland is en omvat de factoren waargenomen kwetsbaarheid, subjectieve normen en intenties of verwachtingen (Rodwell et al., 2023).

Het rode pad, het pad van de sociale reactie, beschrijft het gedrag dat vrijwillig is, maar niet altijd vooraf is bedacht. Dit pad omvat twee concepten, namelijk prototypes (beelden) en bereidheid (Rodwell et al., 2023). Mensen, en vooral jongeren, hebben specifieke beelden van het type persoon dat bepaald risicogedrag vertoont. Volgens het PWM beseffen mensen dat als ze bepaald gedrag vertonen, ze waarschijnlijk worden geïdentificeerd als iemand van de groep die door dat beeld wordt gerepresenteerd, het prototype genoemd. Hoe minder acceptabel het beeld is, hoe minder iemand bereid is om het gedrag te vertonen (Pomery et al., 2009).

De willingness weerspiegelt iemands openheid voor risicovolle kansen, oftewel de bereidheid om bepaald gedrag te vertonen. Het verschil met de gedragsintentie en gedragsverwachting is dat willingness vaak gepaard gaat met weinig voorafgaande overwegingen of de gevolgen van het gedrag (Pomery et al., 2009). De willingness is bij adolescenten vaak een betere voorspeller dan gedragsintentie. Naarmate men ouder wordt en meer ervaring opdoet, blijken gedragsintentie en gedragsverwachtingen sterker te zijn dan de willingness (Gibbons, 2020).

8.2 Intervention Mapping

Als met de theorie van gepland gedrag en het Prototype Willingness Model de achterliggende oorzaken van risicogedrag zijn achterhaald, kan een interventie opgesteld worden om het risicogedrag te veranderen. Veel interventies die gericht zijn op het veranderen van gedrag zijn niet of slechts in beperkte mate succesvol. Volgens Van Bokhoven et al. (2003) ligt dit vaak aan het feit dat veel interventies ontwikkeld worden op basis van de intuïtie van ontwerpers. Volgens hen is daarom Intervention Mapping een goede strategie om op een systematische wijze effectieve interventies te ontwikkelen.

Intervention Mapping is een evidence-based methode om gedragsverandering in gang te zetten en bouwt voort op de drie factoren van de theorie van gepland gedrag. Bij Intervention Mapping worden negen verschillende typen determinanten in kaart gebracht die bijdragen aan probleemgedrag. Deze determinanten zijn: kennis, risicoperceptie, attitude, persoonlijke normen, subjectieve normen, zelfeffectiviteit, vaardigheden, gewoonte en verwachte spijt. Voor elke determinant worden concrete methodes gegeven met daaraan verbonden kritische gedragsparameters. Deze kritische gedragsparameters stellen enkele randvoorwaarden vast waaraan een interventie moet voldoen om succesvolle gedragsverandering te realiseren (Kok et al., 2016).

Om gedragsverandering te kunnen realiseren moet eerst geanalyseerd worden welke determinanten onderliggend zijn aan het vertoonde gedrag. Als dit in kaart gebracht is, kan een passende methode gekozen worden om effectief gedragsverandering te realiseren (Kok et al., 2016).

9 Tijds- en groepsdruk in het verkeer

In dit hoofdstuk wordt uiteengezet wat er in de wetenschappelijke literatuur reeds verschenen is over de rol van tijds- en groepsdruk als risicofaciliterende factor. Idealiter in relatie tot verkeer, maar door het beperkte aanbod is er ook gekeken naar studies op andere gebieden zoals gezondheidsgedrag.

9.1 Tijdsdruk

Een Frans onderzoek richtte zich als eerste op de kennislacune rondom tijdsdruk in het verkeer. Cœugnet et al. (2013) hebben via dataverzameling de determinanten van tijdsdruk in kaart gebracht. Tijdsdruk wordt daarbij geformuleerd als een mismatch tussen benodigde tijd en beschikbare tijd. Tijdsbeperkingen, onzekerheid over de beschikbare tijd en het belang van een activiteit waar de reis voor wordt ondernomen worden gezien als de drie belangrijkste causale factoren voor risicovol gedrag door tijdsdruk in het verkeer. Deze spelen het vaakst op bij chauffeurs die voor hun werk moeten rijden. Bovendien wordt tijdsdruk zowel negatief (stress) als positief (voldoening wanneer een doel toch wordt gehaald ondanks beperkte beschikbare tijd) ervaren. Ook werd er een positief verband gevonden tussen tijdsdruk en het nemen van risico's in het verkeer, maar het aantal zelfgerapporteerde ongelukken nam niet significant toe. Dit zou te verklaren zijn door het feit dat professionele chauffeurs door chronische tijdsdruk een verbeterde rijvaardigheid ontwikkelen. Dit onderzoek richt zich dus met name op professionele chauffeurs, iets wat in de meeste van de gevonden papers eveneens het geval is. Een onderzoek naar jongeren en tijdsdruk is niet gevonden.

Overige verkeersgerelateerde onderzoeken naar tijdsdruk richten zich met name op persoonskenmerken en de rol van tijdsdruk bij het doen van specifieke handelingen achter het stuur zoals inhalen, de reactietijd, voldoende volgfstand behouden en remmen. Enkele inzichten die uit deze onderzoeken opgedaan kunnen worden zijn dat mannen sneller risicogedrag vertonen, maar desondanks minder snel bij ongelukken betrokken zijn onder invloed van tijdsdruk dan vrouwen. Bovendien blijkt dat mensen hun eigen veiligheid van ondergeschikt belang vinden ten opzichte van ergens op tijd arriveren (Pawar & Valega, 2021). Ook zijn ongeduldigheid, niet altruïstisch gedrag, sneller optrekken en agressie gevolgen van tijdsdruk in het verkeer (Naveteur et al., 2013). Tot slot zal een bestuurder met een prosociale attitude minder risico nemen onder tijdsdruk dan iemand zonder deze houding (Ge et al., 2022).

Onderzoeken naar tijdsdruk in andere domeinen leveren ook nog enkele interessante algemene inzichten. De vaakst geciteerde bron over tijdsdruk maakt onderscheid tussen lage, gemiddelde en hoge tijdsdruk, waarbij juist bij hoge tijdsdruk de minst risicovolle gedragingen geobserveerd werden (Zur & Breznitz, 1981). Het filteren van de juiste informatie en de versnelling van de informatieverwerking zijn volgens dit onderzoek, dat zich richtte op gokken, de belangrijkste factoren om goed met tijdsdruk om te kunnen gaan. Ook bij het maken van beslissingen in overige sectoren zoals overheden en bedrijven speelt tijdsdruk soms een belangrijke rol. De belangrijkste determinanten voor succesvolle keuzes maken onder invloed van tijdsdruk zijn competentie en motivatie (Aswar et al., 2021).

9.2 Groepsdruk

Over groepsdruk is specifiek toegepast op Vlaanderen één bron gevonden. De VSV heeft in 2023 een bevraging gehouden onder jongeren tussen 11 en 18 jaar, waarbij onder andere kort groepsdruk aangehaald wordt. Een op de drie jongeren geeft daarbij aan dat ze door groepsdruk toch

verkeersovertredingen zullen begaan, terwijl ze dit liever zelf niet zouden willen. Een op de vier zou bovendien instappen bij een dronken (bevriende) bestuurder (Degheldere & Dhondt, z.d.).

Overig westers onderzoek naar groepsdruk in het verkeer richt zich met name op risicogedragingen in de auto. Daarbij wordt onderscheid gemaakt tussen actieve groepsdruk, waarbij iemand expliciet zegt dat de bestuurder iets zou moeten doen, en passieve groepsdruk, waarbij impliciet via sociale normen of verwachting wordt aangenomen dat iemand anders bepaald gedrag zou wensen van de bestuurder. Beide vormen kunnen verder onderverdeeld worden in directe en indirecte varianten (Gheorghiu et al., 2015). Uit onderzoek blijkt dat met name 14-18-jarigen risicovoller rijden onder druk van beide types groepsdruk dan oudere bestuurders en dat mannen meer directe groepsdruk ervaren. Jonge mannen nemen tot besluit de meeste risico's en volwassen vrouwen de minste wanneer ze aan groepsdruk worden blootgesteld (Trógolo et al., 2022).

De resultaten van verschillende onderzoeken spreken elkaar echter wel tegen. Uit onderzoek van Møller & Haustein (2014) in Scandinavië blijkt namelijk juist dat oudere bestuurders grotere risico's nemen in het geval van ervaren groepsdruk. Zij concluderen dat de effecten van groepsdruk voor elke leeftijdscategorie verschilt en dat er daarom bij interventies ook verschillende strategieën gehanteerd moeten worden. Ook zijn er volgens Gheorghiu et al. (2015) juist geen verschillen tussen mannen en vrouwen met betrekking tot groepsdruk. Recent onderzoek uit Australië laat bovendien zien door middel van een analyse aan de hand van het Prototype Willingness Model dat groepsdruk geen significante rol speelt bij adolescenten als het gaat om te hard rijden (Rodwell et al., 2023).

Een interessante connectie met de werking van het brein wordt gemaakt door Doggett et al. (2019). Bij groepsdruk kan het limbisch systeem de werking van een normaal en veilig keuzeprocess door de frontale kwab in het verkeer overrulen omdat de emotie hierbij een sterke rol speelt. Dit verklaart waarom daardoor impulsieve beslissingen worden genomen in het verkeer onder invloed van groepsdruk.

Sela-Shayovitz (2008) identificeert vier indicatoren van groepsdruk bij jongeren op basis van een bredere scope met naast rijden ook aandacht voor verdovende middelen: sociaal aanzien verwerven, bezorgdheid over de mening van vrienden, bemoeienis door vrienden bij een beslissing en de druk van vrienden om overtredingen te begaan. Uit het onderzoek blijkt dat de eerste twee indicatoren significant verband houden met het begaan van risicovol gedrag en het veroorzaken van schade. De laatste drie indicatoren daarentegen hebben een significant verband met het gebruik van verdovende middelen in het verkeer.

Algemener onderzoek naar groepsdruk in allerlei situaties geeft onder andere inzicht in de indicatoren die groepsdruk verklaren: bemoeienis van familie, bemoeienis van school, bemoeienis van leeftijdsgenoten en wangedrag/rebellie. Ook bestaat er een significante relatie tussen de kennis die ouders hebben over de adolescentie-eigenschappen en de omgang met groepsdruk (Sim & Fen Koh, 2003). Daarbij wordt bemoeienis van leeftijdsgenoten door jongeren zelf als meest voorname indicator gerapporteerd, terwijl wangedrag/rebellie in verhouding het minst scoort (Claesen & Brown, 1985). De vatbaarheid voor risicovol gedrag als gevolg van groepsdruk wordt ten slotte volgens Fergus & Zimmerman (2005) gereduceerd door ouderlijke controle en opvoeding, alsmede religiositeit. Samen met een prosociale attitude vormen de opvoedkundige vaardigheden van ouders volgens dit onderzoek de belangrijkste remmende factoren tegen groepsdruk van een jongere.

10 Effect van training

Tot besluit van de literatuurstudie wordt in dit hoofdstuk gekeken naar (de resultaten van) reeds uitgevoerde vormen van training om de weerbaarheid tegen tijds- en groepsdruk (van kinderen en jongvolwassenen) te verhogen. Onderzoek wijst namelijk uit dat bij interventies een focus op risicoreductie en weerbaarheid het risico op ongevallen vermindert (Senserrick et al., 2009). Allereerst worden trainingen op het gebied van tijdsdruk behandeld en daarna die zich richten op groepsdruk. Tot slot wordt een kleine uitstap gemaakt naar interventies die zich richten op het bevorderen van de zelfcontrole.

10.1 Tijdsdruk

Met betrekking tot verkeer is er geen literatuur beschikbaar over training gericht op weerbaarheid tegen tijdsdruk. Daarom wordt in deze paragraaf onderzoek aangehaald dat zich richt op training van weerbaarheid tegen tijdsdruk in andere domeinen. In de gezondheidssector is bijvoorbeeld gebleken dat tijdsdrukbeheer een groter matigend effect heeft op de gevolgen van tijdsdruk dan dat concentratietraining dat heeft (Fasotti et al., 2010).

Kent et al. (2018) voerden een literatuurstudie uit waarbij alle artikelen over interventies gericht op omgaan met tijdsdruk in het algemeen werden vergeleken. Dit waren negen educatieve interventies, zes consultancy sessies, vijf simulatietrainingen en drie emotieregulerende strategieën. Hiervan hadden simulatiestudies, waarbij de experimentele groep werd blootgesteld aan situaties met tijdsdruk, ten opzichte van de controlegroep de grootste positieve invloed op de weerbaarheid tegen tijdsdruk. Bovendien wordt in deze studie geconcludeerd dat toekomstige interventies met betrekking tot tijdsdruk verbeterd kunnen worden door een overwogen keuze van het type benadering, door zowel bewuste als onbewuste gevolgen van tijdsdruk te evalueren en door tot slot te richten op copingstrategieën.

10.1.1 Time Pressure Management

Zoals eerder al beschreven kan tijdsdruk opgedeeld worden in drie niveaus: laag, middel en hoog. Hierbij worden respectievelijk strategische, tactische en operationele beslissingen gemaakt en acties ondernomen. Mentale traagheid, 'brain fog', zorgt bij operationele beslissingen voor de grootste risico's. Bij Time Pressure Management (TPM) is daarom het doel om iemand te trainen om zo veel als mogelijk te voorkomen dat hij operationele acties moet ondernemen door de te nemen beslissingen en uit te voeren acties te reorganiseren. Zo wordt gepoogd iemand zo veel als mogelijk op strategisch en tactisch niveau te laten handelen. Hiervoor dienen drie fasen te worden doorlopen. Eerst wordt via een test de mentale traagheid bepaald om het probleem te identificeren. Vervolgens moet een strategie aangeleerd worden waarmee concrete plannen en acties worden voorbereid en ook wordt voorzien in een noodplan. Tot slot moeten deze worden gegeneraliseerd voor andere situaties (Wade & Fasotti, 2009).

Winkens et al. (2009) onderzochten het directe en langetermijneffect van Time Pressure Management door 37 patiënten met mentale traagheid 10 uur instructie aan te bieden. De resultaten laten zien dat patiënten die de training kregen effectief beter handelen in situaties onder tijdsdruk op korte en lange termijn.

10.1.2 Simulatie en copingstrategieën

Uit onderzoek van Kent et al. (2018), waarin beschikbare interventies tegen tijdsdruk worden geëvalueerd, blijkt dat simulaties het meest consistent zijn in het aantonen van een verbeterde competentie bij de experimentele groep. Door een individu effectief zelf te laten handelen in een gesimuleerde situatie, krijgt hij zelfvertrouwen over zijn kunnen: hij heeft immers al laten blijken dat hij het kan. Bovendien bieden simulatie-interventies de kans om coping- en cognitieve vaardigheden te ontwikkelen alsmede de weerbaarheid te vergroten.

Bell et al. (2013) ontwikkelden een interventie waarbij acht professionele cricket spelers werden geconfronteerd met een omgeving waarin zij blootgesteld werden aan door straf geconditioneerde stimuli. Door het aanleren van coping-strategieën werden zij steeds weerbaarder.

Ook bij chirurgen heeft simulatie zijn vruchten afgeworpen. Wetzel et al. (2011) gaven 16 chirurgen les in coping-strategieën en ontspanning. Aan de hand van gesimuleerde operaties werd vervolgens getest of deze lessen effectief waren. Ook voerden zij interviews uit met chirurgen zelf om de ervaringen te achterhalen.

10.2 Groepsdruk

Voor groepsdruk zijn enkele op verkeer gerichte studies verschenen. In Engeland heeft een interventie zijn vruchten afgeworpen waarbij universitaire studenten zelf betrokken waren in het bedenken en realiseren ervan, gebaseerd op het Amerikaanse 'U in the Driver Seat' model. In vergelijking met klassieke interventies gericht op het angst aanwakken bleek het meer effectief te zijn om jongeren zelf te betrekken bij de training (Westen & Hellier, 2018; Veenstra & Laninga-Wijnen, 2022).

Als we kijken naar training tegen groepsdruk in andere domeinen, dan is er in Turkije onder middelbare scholieren een test gedaan waarbij één groep wel een trainingsprogramma voor het weerstaan van groepsdruk in het sociale leven ontving en een andere groep, de controlegroep, niet. Uit dit onderzoek blijkt dat een educatieve trainingsmaatregel effectief is in het beperken van de rol van groepsdruk (Kiran & Ersoy, 2021).

10.2.1 Peer training programma tegen groepsdruk voor middelbare scholieren

In onderzoek van Kiran & Ersoy (2021) is onderzocht of een peer-trainingsprogramma voor het weerstaan van groepsdruk bij adolescenten daadwerkelijk de vaardigheid vergroot om groepsdruk te weerstaan. Het onderzoek vond plaats in Turkije en aan het onderzoek deden 285 middelbare scholieren mee. Bij peer-educatie geven peer educators informatie door aan andere studenten. De educators lijken wat betreft waarden en demografische kenmerken sterk op de medestudenten, waardoor ze effectieve rolmodellen zijn. De peertraining en peer tutoring bevatte onderwerpen zoals ethische regels, verantwoordelijkheden, effectieve communicatievaardigheden, groepsdruk, positieve en negatieve effecten op adolescenten en methoden om groepsdruk te weerstaan. De peers informeerden de leeftijdsgenoten in twee sessies over groepsdruk en weerstand. Daarbij kwamen onderwerpen aan bod over wat groepsdruk is en hoe adolescenten groepsdruk kunnen herkennen, hoe ze groepsdruk kunnen weerstaan en bij wie ze terecht kunnen voor hulp bij groepsdruk op school.

Om de mate van groepsdruk te bepalen werd in een voor- en nameting de Peer Pressure Scale gebruikt. Uit de resultaten bleek dat het peer-trainingsprogramma het groepsdrukniveau van adolescenten verminderde: de adolescenten die deelname aan het programma ervoeren een lager niveau van groepsdruk dan de controlegroep.

10.2.2 Peer education

Peer education is een training waarbij leeftijdsgenoten verhalen delen om de weerbaarheid te vergroten. Deze techniek is gebaseerd op de sociale cognitieve theorie. Diverse onderzoeken hebben aangetoond dat dit type training effectief is in verschillende toepassingen: overmatig alcoholgebruik, chronische ziektes en onveilige seks. Chinees onderzoek heeft een jaar lang peer education getest in de strijd tegen mentale problemen, waarbij elke week een uur lesgegeven werd door een viertal leeftijdsgenoten. De focus lag hierbij op fysieke kennis, mentale kennis en een gezonde levensstijl. De training werd aangeboden op zowel lagere als middelbare scholen. De resultaten tonen significante effecten op alle gestelde doelen (Tang et al., 2022).

10.2.3 Fight Your Inner Monkey

Het programma Fight Your Inner Monkey heeft als doel om jongeren tussen de 15 en 17 jaar risicogedrag in het verkeer als gevolg van groepsdruk te leren herkennen bij zichzelf en anderen. Dit programma laat jongeren op een interactieve manier ervaren wat groepsdruk is door hen te voorzien van informatie over groepsdruk, wetenschappelijke experimenten te bekijken, ervaringen met elkaar te delen en discussies te voeren. Daarna maken de leerlingen gezamenlijk een video over hoe suf na-aangedrag in het verkeer is en hoe ze het kunnen voorkomen. In een vervolgles presenteren de leerlingen hun video. Volgens dit programma werkt het niet om jongeren simpelweg wat te vertellen over groepsdruk en hoe dit kan leiden tot onveilige situaties. Zij moeten zelf groepsdruk ervaren en dat is mogelijk met de lessen van Fight Your Inner Monkey. Het programma is gericht op jongeren van 15 t/m 17 jaar in het voortgezet onderwijs en op het MBO (CROW, 2023; Goossens, z.d.).

Het programma is getest op een middelbare school in Friesland aan de hand van een effectstudie. Hieruit blijkt dat de lessen het beoogde gewenste effect hebben bereikt. De leerlingen van deze school hebben meer kennis over groepsdruk en zijn zich bewuster van situaties waarin groepsdruk voorkomt in vergelijking met leerlingen van een controleschool. Het maken van de video's bleek zeer succesvol om het onderwerp groepsdruk bespreekbaar te maken. De methode sluit goed aan bij de interesses en belevingswereld van de jongeren (CROW, 2023; Goossens, z.d.).

Uit onderzoek van de Universiteit Utrecht, waarbij het programma getest is bij 56 leerlingen, blijkt het lesprogramma echter minder effectief. De interventiegroep bleek groepsdruk niet beter te herkennen bij zichzelf of anderen dan de controlegroep. Toch adviseren gastdocenten om het lesprogramma te gebruiken, mits aanpassingen worden gemaakt, zoals voor het maken van de video (CROW, 2023).



Figuur 8: Fight Your Inner Monkey (Risi, 2014)

10.3 Risicoweerbaarheid

Duckworth et al. (2019) hebben verschillende interventies gesynthetiseerd die zich richten op het bevorderen van zelfcontrole: het kunnen weerstaan van de verleiding om een minder goed maar plezieriger alternatief te verkiezen boven een gewenste handeling die het 'juiste' is in een bepaalde situatie. Daarbij wordt onderscheid gemaakt tussen strategieën die door iemand zelf of iemand anders gemanifesteerd worden enerzijds en situationele en cognitieve doelen anderzijds. Situationele strategieën zijn effectief voor fysieke verleidingen, terwijl cognitieve strategieën geschikter zijn voor interne verleidingen. Strategieën die een persoon zelf kan doen hebben het voordeel dat ze goed op verschillende terreinen toegepast kunnen worden, terwijl anderen simpeler invloed kunnen uitoefenen bij strategieën die door een externe partij of persoon uitgevoerd moeten worden. Gemak, uitvoering en kosten spelen tot slot een belangrijke rol in de mate van succes.

10.3.1 Muurvast

Het project Muurvast heeft als doel het vergroten van de weerbaarheid tegen groepsdruk bij jongeren door ze te leren te communiceren over hun eigen wensen, grenzen en behoeften tijdens een conflictsituatie. Het spel duurt in totaal 90 minuten. Het spel begint met het schetsen van een fictieve situatie, waarbij jongeren door hun vrienden overgehaald worden om iets te doen met een gevangenisstraf als gevolg. Vervolgens komen de jongeren in een denkbeeldige gevangenis (het klaslokaal) en hier moeten ze door verschillende spellen en opdrachten uit te voeren uit proberen te komen (CROW, 2024).

De eerste opdracht heeft als doel om de leerlingen zelfvertrouwen te geven, aangezien zelfvertrouwen essentieel is om je weerbaar op te kunnen stellen. Dit wordt gedaan door vragen te stellen, waarmee ze inzicht krijgen in hun eigen positieve eigenschappen (CROW, 2024).

Aan de hand van het cross the line concept wordt jongeren duidelijk gemaakt dat iedereen wel eens een conflict heeft. De jongeren zien hierdoor dat het hebben van conflicten normaal is. Door deze sociale norm neer te zetten durven jongeren zich weerbaarder op te stellen en nee te zeggen tegen vrienden, aangezien zij weten dat iedereen dit weleens doet (CROW, 2024).

In de onderdelen die volgen leren jongeren verbaal en non-verbaal hun grenzen aan te geven. Ook doen jongeren kennis op over hun natuurlijke reactie (coping strategie) in conflictsituaties. De jongeren leren zo voor verschillende situaties of zij conflict mijdend, confronterend of emotiegericht handelen. Om ervoor te zorgen dat de jongeren de opgedane kennis en vaardigheden daadwerkelijk gaan toepassen in de praktijk wordt afgesloten met het benoemen van een implementatie intentie. De jongeren maken een plan hoe zij in de toekomst gepaster kunnen reageren tijdens conflicten en op welke manier zij hun grenzen, wensen en behoeften kunnen aangeven (CROW, 2024).

In het laatste onderdeel gaan de jongeren met elkaar praten over de voor- en nadelen van meedoen met een groep. Zo doen ze kennis op over de gevolgen van groepsdruk, waardoor ze zich bewust worden welke voordelen het weerbaar zijn tegen groepsdruk heeft op de lange termijn. Er wordt gebruik gemaakt van self-persuasion: ze overtuigen zichzelf door zelf de voor- en nadelen te noemen (CROW, 2024).

Nadat alle onderdelen zijn doorlopen moeten de jongeren één gouden tip bedenken die gericht is op de weerbaarheid tegen groepsdruk. Deze tip geldt als reminder, zodat jongeren later het geleerde weer kan ophalen (CROW, 2024).

Het project Muurvast is enkel een aantal keer uitgevoerd als pilot, waardoor er nog geen effectmeting is uitgevoerd (CROW, 2024).

10.3.2 Serious game 'Silver'

De Universiteit Gent startte in 2021 met de serious game 'Silver'. Met dit spel wordt gepoogd de mentale weerbaarheid van jongeren tussen 12 en 16 jaar te verbeteren. Daarvoor gaat de gebruiker naar een fictief festival, waarbij hij zeven verschillende activiteiten kan ondernemen. Bij elke activiteit wordt de speler geconfronteerd met een situatie waarin hij wordt aangespoord iets slechts te doen. Op basis van ingevoerde gedachtes, gevoelens en gedragingen wordt de gameplay interactief aangepast en ontstaat een persoonlijke journey. Bij Silver wordt zodoende gaming (via creator CREATE.eu) samengebracht met een theoretische basis: cognitieve gedragstherapie. Zo wordt getracht om te realiseren dat deelnemers hun gevoelens beter konden herkennen, begrijpen en benoemen. Bij

een test met een prototype van de game werd al duidelijk dat dit werkelijk gerealiseerd werd bij een test met een experimentele en controlegroep (De Jaegere et al., 2024). De totstandkoming was een proces van de lange adem. Nadat in 2012 het idee ontstond, kwam de game in 2021 op de markt. Inmiddels is het spel al door bijna 8000 jongeren gespeeld en stromen de aanvragen uit binnen- en buitenland binnen.



Figuur 9: Screenshot uit 'Silver' (De Jaegere et al., 2024)

10.4 Zelfcontrole

10.4.1 The Day After

The Day After is een educatief project waarbij de zelfcontrole van jongeren wordt getraind aan de hand van een escaperoom. Door interactieve spellen wordt hun zelfcontrole getraind. Door hun zelfcontrole te trainen kunnen jongeren in de toekomst verleidingen, zoals middelen in het verkeer, makkelijker weerstaan. Bij het project worden peers ingezet. Dit zijn jongeren tussen de 16 en 24 jaar die dienen als rolmodel voor de jongeren die deelnemen aan het project. Deze peer-to-peer methode wordt gebruikt zodat jongeren positief worden beïnvloed door leeftijdsgenoten (CROW, 2019).

De jongeren krijgen eerst een video te zien, waarin de hoofdpersoon een probleem heeft. De klas moet dit probleem oplossen door enkele educatieve spellen uit te voeren. De jongeren krijgen puzzels en raadsels waarmee zij kennis opdoen over zelfcontrole. Daarna gaat de film verder en moeten de jongeren een online quiz doen. Met de quiz wordt achterhaald welk type persoonlijkheid iedereen heeft. Op basis hiervan wordt de klas in groepjes verdeeld (CROW, 2019).

In de groepjes gaan jongeren praten over hun kwaliteiten en valkuilen met betrekking tot het weerstaan van verleidingen en het tonen van zelfcontrole. Tijdens dit gesprek wordt een positieve attitude en een sociale norm gestimuleerd, die gericht is op het weerstaan van verleidingen en zelfcontrole. Er wordt gebruik gemaakt van het gedragsmechanisme self-persuasion, waarmee jongeren zichzelf overtuigen om gewest gedrag te tonen (CROW, 2019).

Tijdens het derde onderdeel van het project gaan ze een persoonlijk plan maken om één verleiding te weerstaan. Dit doen ze via een implementatie-intentieformulier. Na afloop krijgt de klas een afsluitende video te zien, waarin de hoofdpersoon niet bij een bestuurder onder invloed instapt. Samen met de klas wordt deze situatie besproken (CROW, 2019).

Hoewel de training niet specifiek gericht is op tijds- of groepsdruk, kan de training toch bijdragen aan het beter omgaan met deze risicofactoren. Het programma richt zich namelijk op het vergroten van het bewustzijn rond risicogedrag, wat ook een rol speelt bij tijds- en groepsdruk.

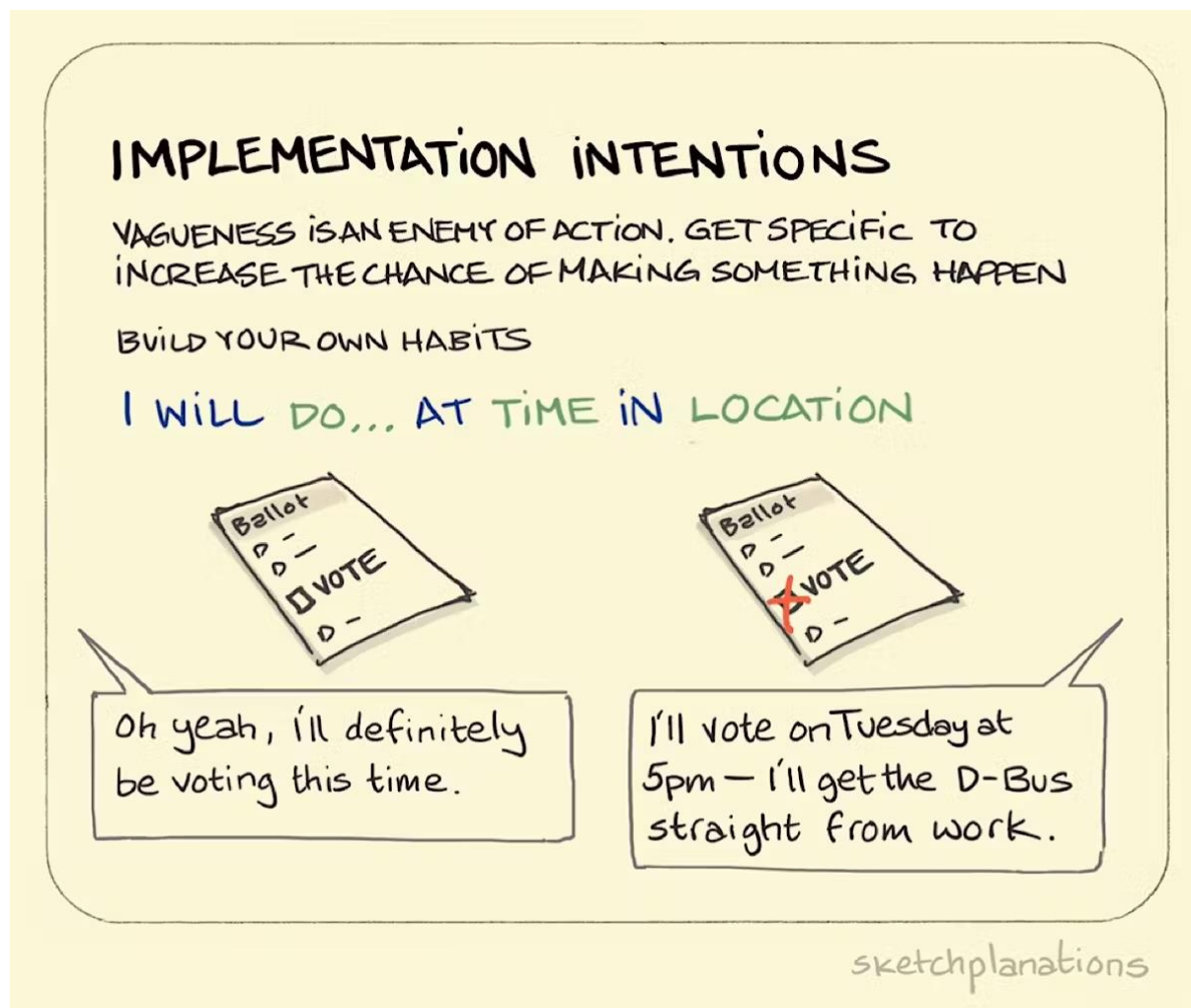
10.4.2 Implementatie-intenties

Hoewel veel mensen vaak met gemak concrete doelen kunnen stellen, is gebleken dat het lastiger is om situaties te herkennen waarin een actie ondernomen kan worden die bijdraagt aan het bereiken van dat doel. Implementatie-intenties bieden hierbij een helpende hand. Door concrete 'als-dan' plannen te formuleren, wordt iemand geholpen om een actie te doen in een herkenbare context om een gesteld doel te helpen bereiken. Zodoende wordt geprobeerd om de actie tot een automatisme te maken, hetgeen ertoe leidt dat een doel beter bereikt kan worden (Hagger & Luszczynska, 2014).

Iemand wil bijvoorbeeld het gebruik van een mobiele telefoon tijdens het rijden vermijden. Een individu moet hiervoor een motiverende actiefase doorlopen, die begint met het vormen van een doelintentie, bijvoorbeeld "Ik ben van plan om het gebruik van een mobiele telefoon tijdens het rijden te vermijden". Na het stellen van de doelintentie moet deze doelintentie omgezet worden in een actie. Begonnen wordt met het als-onderdeel, bijvoorbeeld "Als ik in de verleiding kom om een mobiele telefoon te gebruiken tijdens het rijden omdat iemand mij belt...". Bij het dan-onderdeel moet het individu de gespecificeerde doelsituatie koppelen aan een passende, doelgerichte actie of gedragsveranderingsstrategie, zoals "Dan zal ik mezelf eraan herinneren dat het gevaarlijk is om tijdens het rijden een mobiele telefoon te gebruiken, omdat het mijn aandacht van de weg afleidt". Mocht de situatie zich voor doen dat deze persoon in de verleiding komt zijn telefoon te gebruiken wordt de doelgerichte respons geactiveerd waardoor de kans kleiner wordt dat de persoon de telefoon gaat gebruiken (Elliott et al., 2021).

In het algemeen hebben implementatie-intenties zich bewezen met betrekking tot gezondheids-, sociaal en organisatorisch gedrag (Prestwich & Kellar, 2014). Uit onderzoek van Hagerman et al. (2021) waarin verschillende studies naar deze techniek worden geëvalueerd, blijkt dat het een effectieve techniek is om mensen te helpen te stoppen met roken. Prestwich & Kellar (2014) onderzochten welke factoren een interactie-effect creëren bij toepassing van implementatie-intenties. Het blijkt dat dit het meest opspeelt in situaties waarin gedragsintenties een rol spelen. In 2004 is er ook een onderzoek gepubliceerd waarin implementatie-intenties een grote effectgrootte scoorde ($d=.98$) wanneer toegepast in een rijnsimulator (Gollwitzer & Sheeran, 2006). Ook om hardrijden te beperken is deze techniek effectief gebleken. In een studie van Brewster et al. (2015) kregen deelnemers een volitional help sheet waarin zij voor bepaalde situaties waarin mensen geneigd zijn om te hard te gaan rijden concrete redenen moesten aanvinken waarom zij toch niet zouden moeten gaan versnellen. Met een

matig effect ($d=.39$) bleek de techniek effectief ervoor te zorgen dat deelnemers minder vaak te hard reden dan deelnemers uit de controlegroep.



Figuur 10: Implementatie-intenties (Sketchplanations, 2018)

10.4.3 Cognitieve educatie

Bij cognitieve educatie is het doel om de werking van cognitieve functies te verbeteren. Hieronder worden onder andere concentratie, planmatig handelen en het kunnen verwerken van informatie verstaan (Ashman & Conway, 2002). Vaardigheden die belangrijk zijn om weerbaar te zijn tegen de risico's van groepsdruk (Gössling et al., 2024).

In 1996 publiceerden Henry & Wilson een onderzoek naar het verschil in effectiviteit tussen een cognitieve educatietraining en algemene basiseducatie in de strijd tegen tinnitus. Bij deze cognitieve training werden 'attention diversion', 'imagery training' en 'thought suppression' als methodieken toegepast. Uit dit onderzoek bleek dat de deelnemers aan de cognitieve educatietraining significant betere resultaten lieten zien dan de deelnemers die enkel de basiseducatie ontvingen.

Bij attention diversion worden deelnemers blootgesteld aan een afleiding tijdens het uitoefenen van een taak, zoals een foto tonen van een bekende op de achtergrond. Het doel is om deze afleiding te negeren en zo de zelfcontrole te bevorderen. De resultaten van onderzoek van Scalzo et al. (2016)

hiernaar tonen dat attention diversion enkel effect heeft op responsinhibitie: het remmen van impulsieve acties.

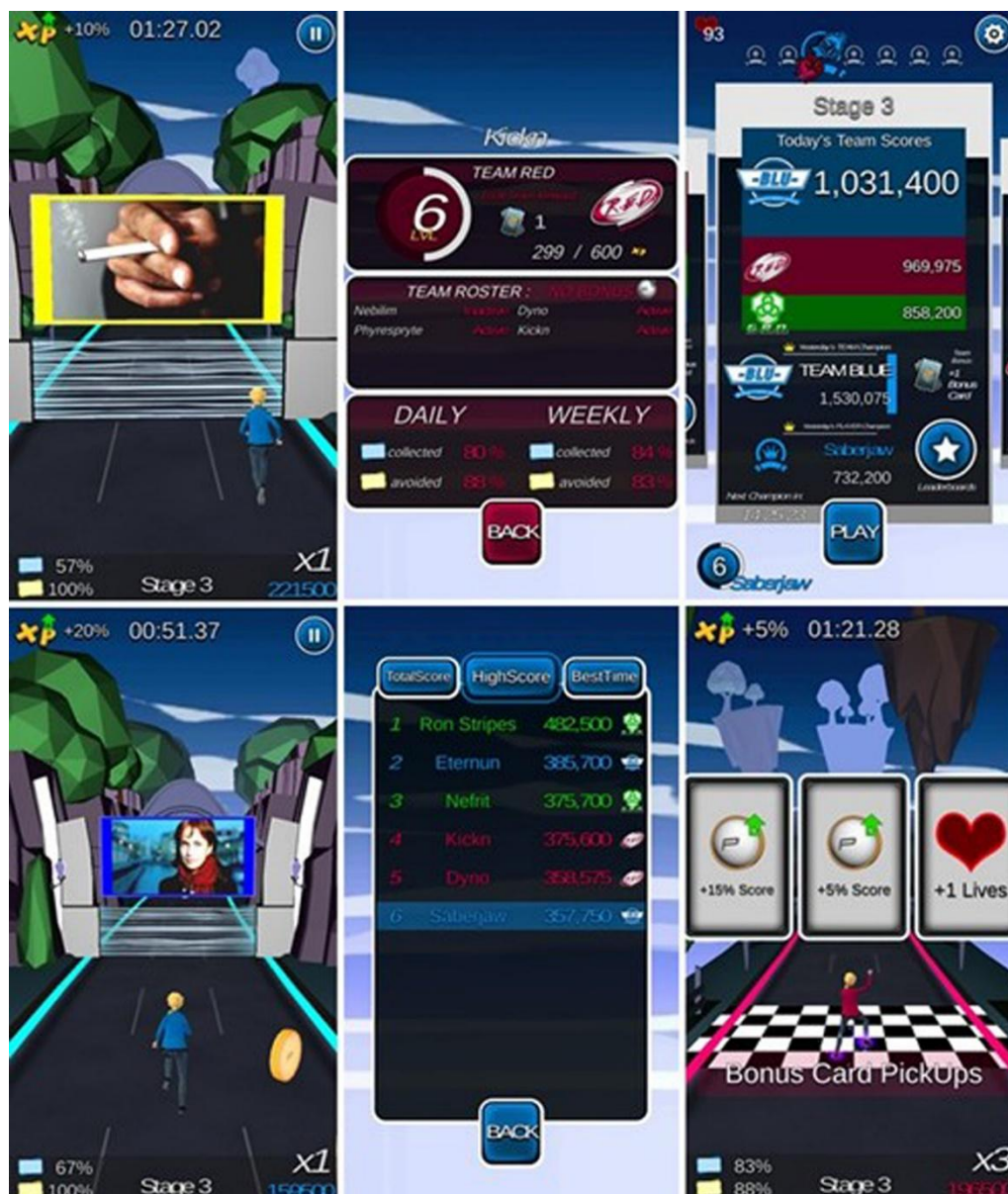
(Functional) Imagery training helpt personen om met mentale inbeeldingen gedrag beter te plannen, zich beter te weren tegen observaties en oplossingen te herleiden uit eerdere succesvolle acties. Een toepassing met als doel het reduceren van gewicht is effectief gebleken: op korte én lange termijn verloren respondenten die deelnamen aan de training een significant aantal kilo's (Solbrig et al., 2019).

Thought suppression is een training om een ongewenste gedachte effectief te helpen onderdrukken wanneer deze opspeelt, bijvoorbeeld door middel van kaarten met instructies. Meerdere onderzoeken tonen echter aan dat, hoewel de gedachten tijdens de training zelf vaak effectief onderdrukt worden, na de training een grote terugslag optreedt (Hooper et al., 2012).

10.4.4 Game: HitnRun

Scholten et al. (2018) bouwden de game HitnRun om te testen of met een digitaal spel roken tegengegaan kan worden onder jongeren. De game, die op een mobiele telefoon gespeeld kan worden, is gebaseerd op het genre 'runner games' waarin de gebruiker een avatar bestuurt die een parcours aflegt en onderweg allerlei barrières en beloningen tegenkomt. In de game werd de Go/No-go-training geïntegreerd en dit bleek een remmende werking te hebben op het roken door de deelnemers. De game werd met name gezien als een tijdverdrijf voor jongeren, aangezien men vaak gaat roken als men zich verveelt of in het bijzijn van jongeren. De game zou zo een substituuut moeten vormen. Daarom werden ook groeps-elementen toegevoegd: men kon samen spelen in groepen of tegen elkaar.

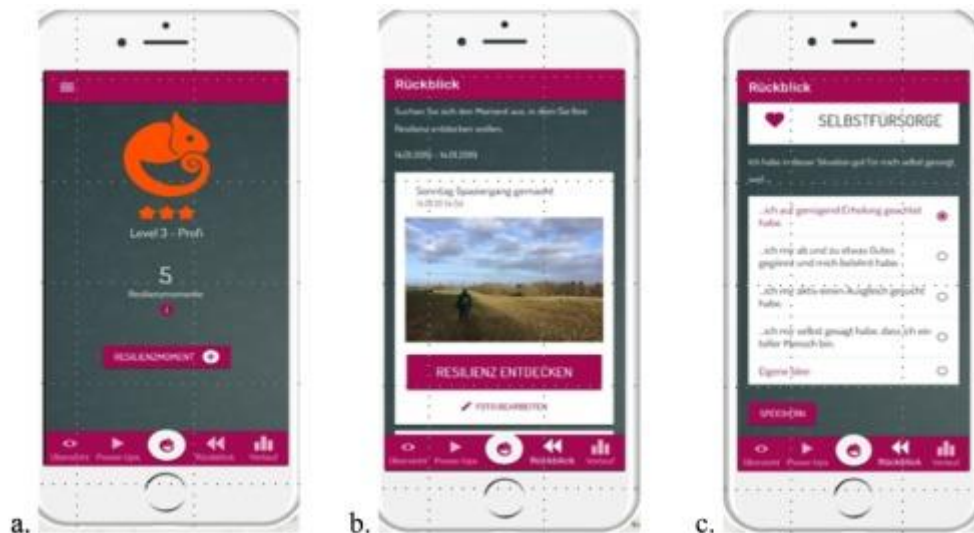
Om het pure effect van de game te testen werd aan een controlegroep enkel een informatiebrochure toebedeeld. Uit de resultaten blijkt dat beide methodes ervoor zorgen dat er minder gerookt wordt, maar dat de effecten op lange termijn voor de groep die de game speelde gunstiger waren. Wel was het succes het grootst bij deelnemers met een lager opleidingsniveau. Verdere toepassing van games als interventie zou meer moeten focussen op personificatie, aangezien het effectief is gebleken om op maat gemaakte berichten toe te passen.



Figuur 11: HitnRun (Scholten et al., 2018)

10.4.5 App: RESIST

In Duitsland is onderzoek gedaan naar een hybride digitale interventie met zowel een app als website die gebruikt kon worden om weerbaarheid tegen stress te trainen. De aandacht daarbij lag vooral op het versterken van het zelfbeeld en eigen competenties. Hiertoe stonden drie elementen centraal: herkennen van situaties waarin de persoon zich weerbaar toonde, het creëren van een weerbaar zelfbeeld en toepassing in concrete situaties. Gedurende zes weken moesten deelnemers wekelijks een opdracht uitvoeren van ongeveer 45 minuten via de app. Allereerst moest men een foto maken die deed denken aan een situatie waarin de persoon zich weerbaar toonde. Deze foto werd vervolgens herhaaldelijk getoond bij opdrachten om de eigenwaarde te versterken. De resultaten tonen dat de app leidde tot significant minder stress bij deelnemers ten opzichte van de controlegroep (Behrendt et al., 2023).



Figuur 12: RESIST (Behrendt et al., 2023)

10.5 Trainingen voor assertiviteit en afwijzingsstrategieën

Een effectieve methode om problemen als gevolg van groepsdruk te vermijden is het aanleren van strategieën om negatieve groepsdruk assertief af te wijzen. Met assertiviteitstraining kan de assertieve communicatiestijl verbeterd worden en zo gedragsproblemen verholpen worden (Nichols et al., 2006; Yunalia & Etika 2019).

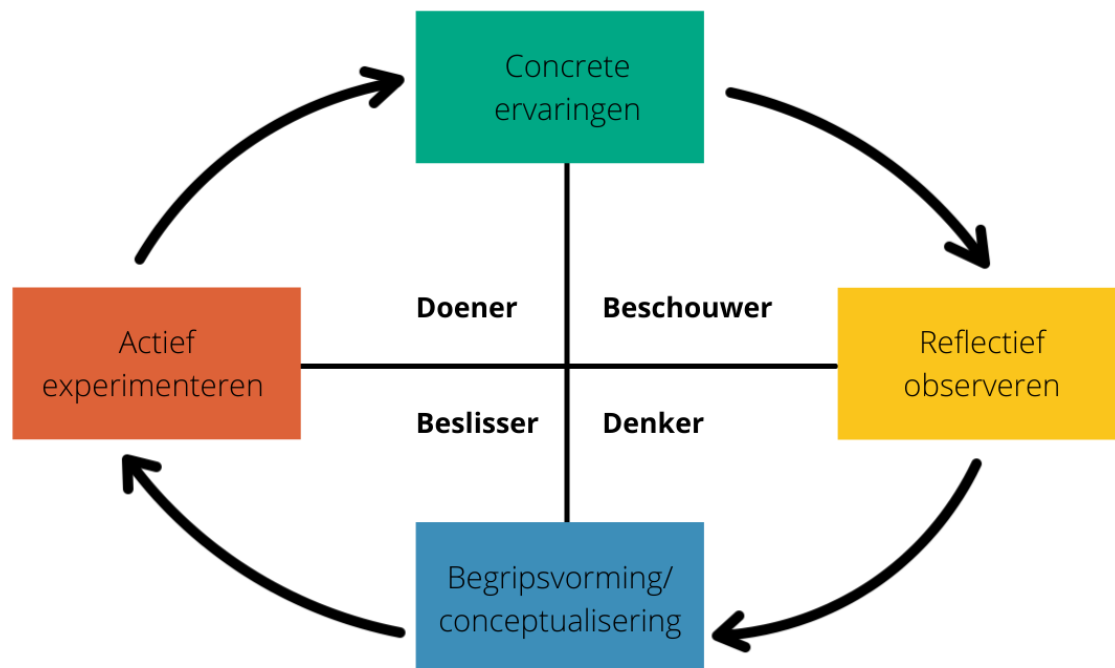
Om risicogedrag als gevolg van groepsdruk te voorkomen, zonder vriendschappen te beschadigen, zijn twee vaardigheden van belang, namelijk afwijzingsvaardigheden en assertiviteit. Afwijzingsvaardigheden helpen bij het weerstaan van negatieve druk, terwijl assertiviteit helpt om op de juiste manier te communiceren. Afwijzingsvaardigheden en assertiviteit worden nog effectiever als ze versterkt worden via groepssessies in plaats van individuele sessies. Groepssessies bestaan uit activiteiten zoals het delen van ervaringen en ideeën en rollenspellen (Hosseini et al., 2015). Groepstherapie is een interventie gericht op een aantal individuen met vergelijkbare problemen, met als doel ze te helpen hun problemen te overwinnen. Groepstherapie heeft als voordeel de deelnemers kunnen leren van de ervaring van anderen, het geeft een gevoel dat ze niet alleen zijn en de gelegenheid om te oefenen in een veilige omgeving (Dishion & Stormshak, 2007; Gidron, 2013).

10.5.1 Online groepstraining afwijzing en assertiviteit

Kristina & Savitri (2021) hebben een groepstraining ontwikkeld om de afwijzingsvaardigheden en assertiviteit van adolescenten te verhogen zodat ze makkelijker negatieve groepsdruk kunnen weerstaan. De training was een ervaringsgerichte leerbenadering en werd in verband met COVID-19 online, via Zoom, gehouden.

Bij het ontwikkelen van de training werd gebruik gemaakt van een module van het Utah Education Network over refusal skills. De training bestond uit vijf onderdelen, verdeeld over drie sessies. In deze sessies kwamen de volgende onderwerpen aan bod: de kenmerken van groepsdruk, communicatiestijlen, strategieën voor afwijzing, assertief afwijzen en een reflectie- en uitwisselingsessie. Ook vond een rollenspel plaats (Kristina & Savitri, 2021).

In elke training werd de leercyclus van Kolb doorlopen. Deze cyclus bestaat uit vier fasen. De eerste fase bestaat uit concrete ervaringen, waarbij ervaring opdoen met de realiteit centraal staat. In het geval van deze training waren dat casestudy's. Na deze fase wordt een reflectieve observatie uitgevoerd, waarbij nagedacht wordt over de waargenomen werkelijkheid. De onderzoeker moedigt hierbij de deelnemers aan om te reflecteren door middel van debriefing en stelt prikkelende vragen aan de deelnemers. De volgende fase is de abstracte conceptualisatie. Dit is het uitleggen van de materie door de onderzoeker. De laatste fase is het actieve experiment, waarin de deelnemers de geleerde materie kunnen oefenen in een rollenspel (Kristina & Savitri, 2021). De leercyclus van Kolb is weergegeven in Figuur 13.



Figuur 13: Leercyclus van Kolb (Blankestijn, z.d.)

Aan het onderzoek hebben vijf vrouwelijke studenten uit Indonesië deelgenomen. Uit de evaluatie blijkt dat na de training een significante toename van assertiviteit bij de deelnemers is waargenomen. Ook was er een toename in de afwijzingsvaardigheden, deze was echter niet significant. Dit kan komen door de beperkte tijd voor het oefenen van de afwijzingsvaardigheid in een echte context door COVID-19. De deelnemers vertrouwde mogelijk hierdoor nog niet volledig om de vaardigheden die zij aan het leren waren (Kristina & Savitri, 2021).

10.5.2 Training over weigeringsstrategieën

Krishnan et al. (2017) hebben een educatief programma ontwikkeld, uitgevoerd en geëvalueerd over weigeringsstrategieën met betrekking tot middelengebruik. Zij beweren dat het belangrijk is om in preventieprogramma's tegen middelengebruik jongeren te leren om weerstand te bieden tegen groepsdruk en nee te leren zeggen als vrienden hen middelen aanbieden. Enkel programma's die zich richten op kennisoverdracht blijken onvoldoende effect te hebben. Het combineren van het overbrengen van kennis en een training in weigeringsvaardigheden blijken vele malen effectiever te zijn.

De training bestond uit een lesprogramma met ondersteuning van PowerPoint-presentaties, rollenspellen en video's over weigeringsstrategieën bij middelengebruik. Hiermee werd jongeren in de leeftijd van 15 tot en met 18 jaar kennis bijgebracht over weigeringsstrategieën, waarmee ze later in het rollenspel konden oefenen. Deze toename in kennis kan jongeren helpen bij het weigeren van drugsaanbiedingen van vrienden in het dagelijks leven. In dit onderzoek wordt benadrukt dat sociale invloedstrategieën, waaronder het trainen van weerstand, effectiever zijn dan methoden die alleen gericht zijn op zelfvertrouwen en algemene besluitvormingsvaardigheden. Uit de evaluatie blijkt dat er een significante verbetering was in de kennis van adolescenten na het volgen van het educatie programma en het effectief was in het omgaan met groepsdruk (Krishnan et al., 2017).

11 Enquête

Om te onderzoeken welke rol tijds- en groepsdruk speelt bij Vlaamse kinderen en jongeren zijn twee enquêtes opgesteld, waarbij onderscheid is gemaakt op basis van leeftijd. In bijlage 1 zijn de enquêtevragen te raadplegen voor kinderen van 10 tot en met 17 jaar. De vragen voor de jongeren van 18 tot en met 24 jaar zijn te vinden in bijlage 2. De vragen uit beide enquêtes zijn gebaseerd op de opgedane kennis over theorieën en factoren uit de voorafgegane literatuurstudie.

11.1 Beschrijvende statistieken

Er zijn in totaal 426 antwoorden ontvangen. Daarvan hebben 211 personen de enquête voor de leeftijd 10 t/m 17 jaar en 105 personen de enquête voor 18 t/m 24 jaar volledig ingevuld. Opgeteld zijn er zodoende 316 volledige antwoorden verzameld. In deze paragraaf worden de resultaten besproken, waarbij enkel gekeken is naar deze 316 volledig ingevulde enquêtes.

Allereerst wordt inzicht gegeven in de beschrijvende statistieken van beide enquêtes. Zo wordt de samenstelling van de steekproef gerapporteerd, alsmede gemiddelden en standaarddeviaties van de stellingen die gebruikt zijn om de factoren uit het Prototype Willingness Model in de enquête te verwerken. Ook wordt voor elke set stellingen per factor de waarde van Cronbach's Alpha berekend. Ten slotte worden de beschrijvende statistieken van enkele interessante overige vragen gepresenteerd.

De geslachtsverdeling is redelijk in balans. Van de in totaal 316 respondenten is 45% mannelijk en 53% vrouwelijk, hetgeen redelijk overeenkomt met de werkelijke verdeling van ongeveer 50% om 50% (Vlaamse Statistische Autoriteit, 2024). 69% van de respondenten is tussen de 15 en 18 jaar en 71% is woonachtig in de provincie Antwerpen. Limburg volgt met 20% op de tweede plaats, hetgeen betekent dat 9% uit de overige drie provincies komt. Ook zit 76% van de respondenten op het moment van invullen in het secundaire onderwijs en geeft 69% aan in een dorp te wonen. In Tabel 1 en Tabel 2 worden alle beschrijvende statistieken voor respectievelijk de enquête voor kinderen en jongeren van 10 t/m 17 jaar en die voor jongvolwassenen van 18 t/m 24 jaar apart getoond. Voor een gebalanceerde analyse worden enkele leeftijdscategorieën gevormd door leeftijden te clusteren. Zo zijn de clusters 10 t/m 14 jaar, 15 en 16 jaar en 17 t/m 24 jaar gevormd.

Tabel 1: Beschrijvende statistieken 10 t/m 17 jaar

Variabele	Beschrijving	N	Frequentie (%)
Geslacht	Jongen	211	91 (43,1%)
	Meisje		116 (55,0%)
	Andere		1 (0,5%)
	Wil ik niet zeggen		3 (1,4%)
Leeftijd	10-14	211	37 (17,5%)
	15		65 (30,8%)
	16		64 (30,3%)
	17		45 (21,3%)
Geografische afkomst	Antwerpen	211	171 (81,0%)
	Limburg		31 (14,7%)
	Oost-Vlaanderen		4 (1,9%)
	Vlaams-Brabant		5 (2,4%)
	West-Vlaanderen		0 (0,0%)
Type woonplaats	Dorp	211	133 (63,0%)

Huidige situatie	Stad	211	58 (27,5%)
	Weet ik niet		20 (9,5%)
	Basisonderwijs		12 (5,7%)
	Buitengewoon onderwijs		1 (0,5%)
	Buitengewoon secundair onderwijs		2 (0,9%)
	Secundair onderwijs: 1 ^e graad		4 (1,9%)
	Secundair onderwijs: 2 ^e graad		114 (54,0%)
	Secundair onderwijs: 3 ^e graad		76 (36,0%)
	Ik heb een leercontract		1 (0,5%)
	Anders		0 (0,0%)
	Ik ga niet naar school		1 (0,5%)

Tabel 2: Beschrijvende statistieken 18 t/m 24 jaar

Variabele	Beschrijving	N	Frequentie (%)
Geslacht	Man	105	50 (47,6%)
	Vrouw		53 (50,4%)
	Andere		1 (1,0%)
	Wil ik niet zeggen		1 (1,0%)
Leeftijd	18	105	43 (41,0%)
	19-20		32 (30,4%)
	21-24		30 (28,6%)
Geografische afkomst	Antwerpen	105	54 (51,4%)
	Limburg		31 (29,5%)
	Oost-Vlaanderen		3 (2,9%)
	Vlaams-Brabant		12 (11,4%)
	West-Vlaanderen		5 (4,8%)
Bezit rijbewijs (meerdere antwoorden mogelijk)	Bromfietsrijbewijs	105	13 (12,5%)
	Voorlopig autorijbewijs		22 (21,0%)
	Autorijbewijs		54 (51,4%)
	Groot rijbewijs		1 (1,0%)
	Tractorrijbewijs		1 (1,0%)
	Geen rijbewijs		30 (28,6%)
Type woonplaats	Dorp	105	86 (81,9%)
	Stad		19 (18,1%)
Huidige situatie	Scholier: secundair onderwijs	105	47 (44,8%)
	Student: hoger onderwijs		10 (9,5%)
	Student: universiteit, bachelor		24 (22,9%)
	Student: universiteit, master		13 (12,4%)
	Zelfstandig ondernemer		1 (1,0%)
	In loondienst		9 (8,5%)
	Anders		1 (1,0%)
Hoogst afgeronde opleiding	Secundair onderwijs	105	75 (71,4%)
	Hoger onderwijs		8 (7,6%)
	Universitaire bachelor		12 (11,4%)
	Universitaire master		7 (6,7%)
	Anders		3 (2,9%)
Woonsituatie	Alleen zonder thuiswonende kinderen	105	2 (1,9%)
	Alleen met thuiswonende kinderen		2 (1,9%)

	Getrouwd/met partner zonder thuiswonende kinderen		2 (1,9%)
	Op kot: gedeelde faciliteiten		10 (9,5%)
	Op kot: eigen studio		5 (4,8%)
	Bij mijn ouders		79 (75,2%)
	Samengesteld gezin		2 (1,9%)
	Anders		3 (2,9%)
Zelfgerapporteerd verkeersgedrag (meerdere antwoorden mogelijk)	Rustig	105	68 (64,8%)
	Gehaast		32 (30,5%)
	Sportief		23 (21,9%)
	Agressief		10 (9,5%)
	Hoffelijk		49 (46,7%)
Reden voor zelfgerapporteerd verkeersgedrag (meerdere antwoorden mogelijk)	Gevoel van veiligheid	105	57 (54,3%)
	Voldaan gevoel om bij te dragen aan een rustig verkeersbeeld		46 (43,8%)
	Geeft me een kick		9 (8,6%)
	Tijdsdruk		33 (31,4%)
	Groepsdruk		1 (1,0%)
	Anders (eigen geformuleerde antwoorden): - Zwakke weggebruikers beschermen - Muziek - Voel mij niet veilig door gedrag andere weggebruikers - Mensen rijden gevaarlijk dus daarom liever agressief dan defensief - Snel weg zijn van gevaarlijk ander verkeer		16 (15,2%)

11.1.1 Stellingen Prototype Willingness Model

In de enquête zijn alle factoren uit het Prototype Willingness Model bevraagd via een set stellingen. Respondenten moesten op basis van een 5-punts Likertschaal aangeven in hoeverre zij het eens waren met de stelling, uiteenlopend van helemaal mee oneens (1) tot helemaal mee eens (5). In Tabel 25 en Tabel 26 in bijlage 3 wordt voor beide enquêtes weergegeven wat het gemiddelde en de standaarddeviatie is van elke stelling apart. Doordat bijna in alle gevallen de standaarddeviatie klein is, wordt duidelijk dat de respondenten grotendeels eensgezind zijn en er geen grote variatie is in de beantwoording van de vragen.

Ook zijn er los van de aan de theorie gekoppelde vragen enkele vragen gesteld om algemeen gedrag in kaart te brengen en te toetsen hoe de respondent zou handelen in een specifieke voorgelegde situatie. Zo wordt geïnventariseerd welke risico's iemand zou nemen onder invloed van tijdsdruk en groepsdruk. De antwoorden op deze vragen zijn weergegeven in Tabel 27 tot en met Tabel 34 in bijlage 3.

Opvallend is het verschil tussen antwoorden die gegeven worden op de algemene stellingen en de beantwoording van vragen waarin effectief een herkenbare situatie geschetst wordt met betrekking tot groepsdruk. Met name in de eerste enquête geven respondenten, als er rechtstreeks naar gevraagd wordt, vaak aan dat hun gedrag niet door groepsdruk wordt beïnvloed, maar wanneer een specifieke situatie geschetst wordt en gevraagd wordt naar wat de respondent zou doen, geeft toch 64,4% aan

dat ze kiezen voor een optie die erop duidt dat ze bezwijken voor groepsdruk. Bij de tweede enquête is dit percentage met 17,1% behoorlijk lager. Wel is opvallend dat 18 t/m 24-jarigen tijdsdruk met 30% relatief vaak aanhalen als reden voor het karakter van zijn of haar verkeersgedrag. Groepsdruk scoort daar echter slechts 1%, aansluitend bij het lage percentage dat in een situatie aangeeft te bezwijken voor groepsdruk.

Om te duiden of er verschillen zijn tussen bepaalde persoonskenmerken in de beantwoording van de vragen over deze specifieke situatieschetsen, zijn er enkele chi-kwadraattoetsen uitgevoerd.

Bij de enquête voor de jongere doelgroep blijkt geslacht niet van invloed op het gedrag ($p=.763$). Dit betekent dat zowel jongens als meisjes hetzelfde gedrag vertonen onder groepsdruk. Ook als de leeftijd in categorieën samengenomen wordt om ongeveer even grote groepen te hebben, is er geen significant verschil ($p=.353$). Ook is er geen significant verschil tussen andere eigenschappen zoals bijvoorbeeld het wonen in een dorp of stad ($p=.723$).

Bij eenzelfde type vraagstelling in de enquête voor de oudere doelgroep scoort enkel geslacht significant ($p=.021$): alle respondenten die aangeven sneller te gaan rijden zijn mannen. Dit sluit aan bij onderzoek dat benadrukt dat mannen vaker risico's nemen onder invloed van groepsdruk (Trógolo et al., 2022).

11.1.2 Interne betrouwbaarheid en gemiddelde scores constructen

Om de interne betrouwbaarheid te waarborgen is voor elke factor minimaal een drietal stellingen in de enquête opgenomen (Tavakol & Dennick, 2011). Om dit te toetsen is de waarde van Cronbach's Alpha berekend, welke in de Tabel 3 en Tabel 4 gerapporteerd worden voor elke set stellingen behorende bij een van de factoren uit het model. Omdat in deze studie ook de theorie van gepland gedrag behandeld is, zijn er ook enkele vragen opgenomen met betrekking tot het construct gedragscontrole.

In Tabel 3 en Tabel 4 is zichtbaar dat de constructen attitude en gedragscontrole in de context van tijdsdruk en algemeen gedrag in de context van groepsdruk een lage Cronbach's Alpha scores (0,23, 0,18, 0,27 en 0,44). In het geval van de eerste enquête is voor gedragscontrole (tijdsdruk) dit op te vangen door stelling 3 niet mee te nemen in verdere analyses en voor attitude (groepsdruk) stelling 1. Bij de tweede enquête kan ook met het weglaten van stelling 3 voor algemeen gedrag een aanvaardbaardere waarde bereikt worden. Voor de overige gevallen is gekozen om in verdere analyses toch een stelling op te nemen, aangezien uit de literatuur blijkt dat dit toch belangrijke constructen zijn in de verklaring voor risicovol gedrag (Ge et al., 2022).

Eveneens wordt in Tabel 3 en Tabel 4 het gemiddelde en de standaarddeviatie weergegeven van de variabele die gecreëerd is door voor elke respondent een gemiddelde score op de stellingen behorende bij elk betreffend construct te berekenen. Hiertoe zijn alle stellingen waar nodig omgedraaid zodat een hogere score duidt op gewenst, niet risicovol, gedrag. Zodoende ontstaat een schaal van 1 (ongewenst gedrag) tot 5 (gewenst gedrag) met 3 als neutrale optie. Met deze informatie kunnen we opmerken dat veel constructen relatief neutraal scoren, waarbij opvallend is dat bij de enquête voor 18 t/m 24-jarigen er meer uitschieters naar de positieve kant zijn, met name voor groepsdruk. Dit kan verklaard worden doordat bij de beschrijvende statistieken al duidelijk werd dat groepsdruk minder vaak als dreiging opgegeven wordt door deze groep. Ook blijkt uit onderzoek dat de weerbaarheid tegen groepsdruk vanaf ongeveer 18 jaar ontwikkeld is (Sumter et al., 2009). Bij de

jongere doelgroep scoort enkel het eerdere gedrag lichtjes negatief. Bij de oudere doelgroep is dit juist het geval voor attitude in de context van tijdsdruk. Tot slot is enkel bij eerder gedrag in de context van tijdsdruk bij de oudere doelgroep de standaarddeviatie groter dan 1, wat erop duidt dat er bovendien weinig grote spreiding is in de beantwoording van de stellingen tussen de respondenten.

Tabel 3: Interne consistentie 10 t/m 17 jaar

Factor	Bijbehorende stellingen	Gemiddelde (SD)	Waarde Cronbach's Alpha
Algemeen gedrag	Zie Tabel 27	3,22 (0,680)	0,64
Eerder gedrag (tijdsdruk)	1 t/m 3	2,88 (0,899)	0,74
Intentie (tijdsdruk)	4 t/m 6	3,77 (0,733)	0,65
Willingness (tijdsdruk)	10 t/m 12	3,11 (0,863)	0,59
Attitude (tijdsdruk)	13 t/m 15	3,13 (0,666)	0,23
Gedragscontrole (tijdsdruk)	16 t/m 18	3,43 (0,622)	0,18 (0,52 zonder stelling 3)
Prototypes (tijdsdruk)	19 t/m 21	3,66 (0,657)	0,55 (0,69 zonder stelling 3)
Eerder gedrag (groepsdruk)	22 t/m 24	3,29 (0,473)	0,68
Intentie (groepsdruk)	25 t/m 27	3,23 (0,804)	0,53
Willingness (groepsdruk)	28 t/m 30	3,73 (0,796)	0,61
Attitude (groepsdruk)	31 t/m 33	3,55 (0,675)	0,37 (0,67 zonder stelling 1)
Sociale norm (groepsdruk)	34 t/m 38	3,74 (0,785)	0,52
Gedragscontrole (groepsdruk)	39 t/m 41	3,93 (0,697)	0,74
Prototypes (groepsdruk)	42 t/m 44	3,77 (0,685)	0,57

Tabel 4: Interne consistentie 18 t/m 24 jaar

Factor	Bijbehorende stellingen	Gemiddelde (SD)	Waarde Cronbach's Alpha
Algemeen gedrag	Zie tabel 13	3,89 (0,545)	0,31 (0,56 zonder stelling 3)
Eerder gedrag (tijdsdruk)	1 t/m 3	3,09 (1,013)	0,79
Intentie (tijdsdruk)	4 t/m 6	3,95 (0,833)	0,76
Willingness (tijdsdruk)	7 t/m 9	3,58 (0,805)	0,52 (0,67 zonder stelling 1)
Attitude (tijdsdruk)	10 t/m 12	2,72 (0,599)	0,27 -> enkel stelling 2
Gedragscontrole (tijdsdruk)	13 t/m 15	3,61 (0,696)	0,44 -> enkel stelling 1
Prototypes (tijdsdruk)	16 t/m 18	4,14 (0,665)	0,70
Eerder gedrag (groepsdruk)	19 t/m 21	4,06 (0,896)	0,74
Intentie (groepsdruk)	22 t/m 24	4,26 (0,886)	0,84
Willingness (groepsdruk)	25 t/m 28	3,90 (0,703)	0,60
Attitude (groepsdruk)	29 t/m 32	3,96 (0,711)	0,65

Sociale norm (groepsdruk)	33 t/m 37	3,70 (0,678)	0,66 (0,76 zonder stelling 1)
Gedragsscontrole (groepsdruk)	38 t/m 40	4,21 (0,836)	0,86
Prototypes (groepsdruk)	41 t/m 43	4,24 (0,740)	0,77

11.2 Correlatieanalyse

Voor verdere analyse zijn in SPSS nieuwe variabelen gemaakt voor elke factor uit het Prototype Willingness Model door het gemiddelde te nemen van de set stellingen behorend bij elke factor. Hiervoor zijn waar nodig ook stellingen omgedraaid zodat bij elke vraag een hogere score duidt op een positief verband met de betreffende factor. In Tabel 3 en Tabel 4 werd duidelijk dat enkele factoren een lage Cronbach's alpha scoorden. Voor scores tussen 0,5 en 0,6 zijn daartoe enkele stellingen niet meegenomen bij het berekenen van het gemiddelde. Voor scores lager dan 0,5 is bij de tweede enquête toch gekozen om een enkele stelling mee te nemen in de analyse omdat uit de literatuurstudie blijkt dat deze factoren wel van belang zijn. Bij de tweede enquête is bij attitude voor tijdsdruk enkel de tweede stelling meegenomen en bij gedragsscontrole enkel de eerste stelling.

Onder algemeen gedrag worden standaard verkeersgedragingen verstaan, welke aan het begin in het algemene gedeelte van de enquête bevraagd zijn. Bij eerdere ervaringen werden specifiek vragen gesteld aan de respondent om te achterhalen of onder invloed van tijds- of groepsdruk bepaalde gedragingen vertoond worden. In Tabel 5 tot en met Tabel 8 worden de correlaties weergegeven tussen deze factoren.

Voor de jongere doelgroep hebben bij tijdsdruk alle constructen een significant positief verband met het algemene gedrag behalve de attitude. Dit betekent dat behoudens attitude elke verbetering op een bepaald construct kan bijdragen aan een veiliger verkeersgedrag. Daarbij hebben intentie (0,59) en willingness (0,57) het sterkste verband. Bij groepsdruk hebben ook alle constructen een significant verband met het gedrag, behalve de sociale normen. De sterkste verbanden zijn hierbij weggelegd voor intentie (0,54) en attitude (0,50).

Bij de tweede enquête zijn de verbanden een stukje minder sterk. Intentie (0,34), eerder ervaringen met gedrag (0,26) en willingness (0,25) hebben het grootste verband met algemeen gedrag in de context van tijdsdruk. In het geval van groepsdruk zijn dit prototypes (0,23) en eerdere ervaringen met gedrag (0,22). Verder is opvallend dat er relatief sterke verbanden zijn tussen willingness en eerdere ervaringen met gedrag (tijdsdruk; 0,63) en attitude (groepsdruk; 0,65). Hieruit kan gesteld worden dat een verbetering in de ervaringen met eerder gedrag en een positievere attitude leiden tot een toenemende bereidheid om veilig verkeersgedrag te vertonen.

Bovendien wordt het theoretisch model van het Prototype Willingness Model in grote lijnen teruggezien in de waardes van de correlaties bij tijdsdruk. Het uiteindelijke gedrag heeft bij beide doelgroepen het grootste verband met intentie en willingness, de beide directe voorspellers uit het theoretisch model (Pomery et al., 2009). Bovendien wordt ook duidelijk dat de achterliggende constructen attitude, sociale norm en prototypes evenals het model schetst zowel met intentie als willingness correleren. Opvallend is dat in het geval van groepsdruk het construct prototype sterker correleert met het uiteindelijke gedrag dan willingness. Bovendien zijn de verbanden tussen attitude en de overige elementen vaak niet sterk of zelfs negatief, hetgeen verklaard kan worden door de betrekkelijk lage interne consistentie van de bijbehorende stellingen in de enquête.

Tabel 5: Correlatieanalyse tijdsdruk, 10 t/m 17 jaar

	Algemeen gedrag	Eerdere ervaringen met gedrag	Intentie	Willingness	Attitude	Gedragscontrole	Prototypes
Algemeen gedrag	1,00	0,45**	0,59**	0,57**	-0,03	0,33**	0,42**
Eerdere ervaringen met gedrag		1,00	0,36**	0,54**	0,17*	0,18**	0,37**
Intentie			1,00	0,62**	-0,13	0,44**	0,47**
Willingness				1,00	0,07	0,39**	0,53**
Attitude					1,00	-0,11	-0,13
Gedragscontrole						1,00	0,46**
Prototypes							1,00

** . Correlatie is significant op 0.01 niveau (2-zijdig).

* . Correlatie is significant op 0.05 niveau (2-zijdig).

Tabel 6: Correlatieanalyse groepsdruk, 10 t/m 17 jaar

	Algemeen gedrag	Eerdere ervaringen met gedrag	Intentie	Willingness	Attitude	Sociale norm	Gedragscontrole	Prototypes
Algemeen gedrag	1,00	0,18*	0,54**	0,34**	0,50**	-0,10	0,24**	0,36**
Eerdere ervaring met gedrag		1,00	0,27**	0,27**	0,11	0,24**	0,22**	0,25**
Intentie			1,00	0,53**	0,47**	0,04	0,28**	0,37**
Willingness				1,00	0,33**	0,26**	0,46**	0,57**
Attitude					1,00	-0,15*	0,26**	0,32**
Sociale Normen						1,00	0,25**	0,21**
Gedragscontrole							1,00	0,50**
Prototypes								1,00

** . Correlatie is significant op 0.01 niveau (2-zijdig).

* . Correlatie is significant op 0.05 niveau (2-zijdig).

Tabel 7: Correlatieanalyse tijdsdruk, 18 t/m 24 jaar

	Algemeen gedrag	Eerdere ervaringen met gedrag	Intentie	Willingness	Attitude	Gedragscontrole	Prototypes
Algemeen gedrag	1,00	0,26**	0,34**	0,25**	0,08	0,16	0,16
Eerdere ervaringen met gedrag		1,00	0,44**	0,63**	0,09	0,53**	0,45**
Intentie			1,00	0,50**	0,37**	0,48**	0,41**
Willingness				1,00	0,03	0,29**	0,31**
Attitude					1,00	0,15	0,21*
Gedragscontrole						1,00	0,43**
Prototypes							1,00

** . Correlatie is significant op 0.01 niveau (2-zijdig).

* . Correlatie is significant op 0.05 niveau (2-zijdig).

Tabel 8: Correlatieanalyse groepsdruk, 18 t/m 24 jaar

	Algemeen gedrag	Eerdere ervaringen met gedrag	Intentie	Willingness	Attitude	Sociale norm	Gedragscontrole	Prototypes
Algemeen gedrag	1,00	0,22*	0,15	0,14	0,18	0,18	0,03	0,23*
Eerdere ervaringen met gedrag		1,00	0,52**	0,44**	0,51**	0,47**	0,31**	0,48**
Intentie			1,00	0,57**	0,57**	0,44**	0,40**	0,53**
Willingness				1,00	0,65**	0,52**	0,52**	0,57**
Attitude					1,00	0,46**	0,44**	0,57**
Sociale norm						1,00	0,46**	0,43**
Gedragscontrole							1,00	0,51**
Prototypes								1,00

** . Correlatie is significant op 0.01 niveau (2-zijdig).

* . Correlatie is significant op 0.05 niveau (2-zijdig).

11.3 Regressieanalyse

Uit de literatuurstudie bleek dat in het geval van tijdsdruk de factoren attitude en willingness een grote rol zouden spelen. Voor groepsdruk zou dit gelden voor intentie, sociale norm en prototypes. Hieruit kunnen de volgende hypothesen opgesteld worden:

- H0: In het geval van tijdsdruk verklaren attitude en willingness niet voor het grootste gedeelte het (risico)gedrag.
- H0: In het geval van groepsdruk verklaren intentie, sociale norm en prototypes niet voor het grootste gedeelte het (risico)gedrag.
- H1: In het geval van tijdsdruk verklaren attitude en willingness voor het grootste gedeelte het (risico)gedrag.
- H2: In het geval van groepsdruk verklaren intentie, sociale norm en prototypes voor het grootste gedeelte het (risico)gedrag.

Met de gemiddelde scores op de verschillende factoren uit het Prototype Willingness Model wordt het mogelijk om dit model na te bouwen in SPSS. Om deze hypothesen te testen, is een lineaire regressie uitgevoerd waarbij onderzocht is welke factoren het best het gedrag kunnen verklaren. Om het theoretische model te verwerken is gebruik gemaakt van blokken, waarbij allereerst de eerdere ervaringen met gedrag is toegevoegd. Vervolgens zijn in het tweede blok de factoren attitude, sociale norm en prototypes toegevoegd, waarna tot slot in het derde blok intentie en willingness zijn aangevuld. Hierbij is telkens de Stepwise-methode toegepast. In Tabel 9 tot en met Tabel 12 worden de resultaten hiervan weergegeven. Opvallend is dat voor 10 tot 17-jarigen zowel het pad van de beredeneerde actie als het pad van sociale reactie uit het Prototype Willingness Model een rol blijken te spelen, aangezien alle constructen behoudens Willingness in de context van groepsdruk worden meegenomen in het model. In het geval van 18 tot 24-jarigen is dit niet het geval en wordt enkel intentie meegenomen in het model naast de eerdere ervaringen met gedrag.

Voor de leeftijd 10 tot en met 17 jaar is voor zowel tijdsdruk als groepsdruk de gecorrigeerde verklaarde variantie 39%, wat betekent dat het risicogedrag met 39% verklaard kan worden door de bevraagde factoren. In de context van tijdsdruk zijn eerdere ervaringen met gedrag (0,08), intentie (<0,001) en willingness (0,01) significant. Bij groepsdruk is dit het geval voor attitude (<0,001), sociale normen (0,03), prototypes (0,04) en intentie (<0,001).

In het geval van de tweede enquête, 18 tot en met 24 jaar, wordt duidelijk dat de gecorrigeerde verklaarde variantie erg klein is: 11% voor tijdsdruk en 5% voor groepsdruk. In het geval van tijdsdruk zijn eerdere ervaringen met gedrag (0,10) en intentie (0,01) significant en bij groepsdruk enkel eerdere ervaringen met gedrag (0,01). De richtingscoëfficiënten zijn in beide modellen betrekkelijk klein: ze zijn niet groter dan 0,20. Een verbetering op intentie zorgt met 0,19 voor de sterkste toename in verbeterd gedrag onder invloed van tijdsdruk.

Tabel 9: Regressieanalyse tijdsdruk, 10 t/m 17 jaar

	B	β	Significantie	Adj.R²
Eerdere ervaringen met gedrag	0,09	0,11	0,08	0,137
Intentie	0,32	0,35	<0,001	0,368
Attitude (verwijderd, β = Beta in)		-0,17	0,77	
Prototypes	0,09	0,11	0,11	0,231
Willingness	0,17	0,21	0,01	0,387

Tabel 10: Regressieanalyse groepsdruk, 10 t/m 17 jaar

	B	β	Significantie	Adj.R²
Eerdere ervaringen met gedrag	0,06	0,04	0,46	0,021
Attitude	0,17	0,23	<0,001	0,246
Sociale Norm	-0,11	-0,13	0,03	0,278
Prototypes	0,13	0,13	0,04	0,267
Intentie	0,34	0,40	<0,001	0,389
Willingness (verwijderd, β = Beta in)		0,017	0,82	

Tabel 11: Regressieanalyse tijdsdruk, 18 t/m 24 jaar

	B	β	Significantie	Adj.R²
Eerdere ervaringen met gedrag	0,10	0,16	0,10	0,06
Intentie	0,19	0,26	0,01	0,11
Attitude (verwijderd, β = Beta in)		0,07	0,52	
Prototypes (verwijderd, β = Beta in)		-0,05	0,67	
Willingness (verwijderd, β = Beta in)		0,09	0,45	

Tabel 12: Regressieanalyse groepsdruk, 18 t/m 24 jaar

	B	β	Significantie	Adj.R²
Eerdere ervaringen met gedrag	0,16	0,25	0,01	0,05
Attitude (verwijderd, β = Beta in)		0,06	0,62	
Sociale norm (verwijderd, β = Beta in)		0,05	0,62	
Prototypes (verwijderd, β = Beta in)		0,08	0,46	
Intentie (verwijderd, β = Beta in)		-0,00	0,98	
Willingness (verwijderd, β = Beta in)		0,02	0,87	

12 Verdieping risicoweerbaarheidstraining

Uit de voorgaande literatuurstudie en data-analyse werd duidelijk dat de meeste Vlaamse pubers zich bewust aan de verkeersregels willen houden in geval van tijds- en/of groepsdruk. Toch blijkt in de praktijk dat dit niet altijd effectief gebeurt onder invloed van risicofaciliterende factoren. Daartoe is het van belang om met een interventie de risicoweerbaarheid van Vlaamse pubers te verhogen. Uit de data-analyse blijkt voorts dat voor deze doelgroep alle constructen uit het Prototype Willingness Model het risicogedrag kunnen verklaren en dat een interventie zodoende zich zou moeten focussen op al deze constructen. Senserrick et al. (2009) concludeerden bovendien dat het niet nodig is om het wiel opnieuw uit te vinden, maar dat juist nood is aan het combineren van de bestaande best-practices. In dit hoofdstuk wordt daarom dieper ingegaan op de werking van Muurvast, een interventie opgesteld door TeamAlert uit Nederland om weerbaarheid tegen groepsdruk in het verkeer bij tieners te trainen met een combinatie van trainingsonderdelen op verschillende aspecten. Omdat in deze studie ook tijdsdruk een belangrijk onderdeel vormt en de studie opgezet is vanuit de theoretische basis van het Prototype Willingness Model, wordt eveneens dieper ingegaan op de elementen uit andere trainingen die toegevoegd kunnen worden aan het concept van Muurvast om zodoende een interventie vorm te kunnen geven die inzet op risicoweerbaarheid tegen zowel tijds- als groepsdruk.

12.1 Samenvatting Muurvast

Muurvast is een training gericht op 12 t/m 18-jarigen om de risicoweerbaarheid tegen groepsdruk in het verkeer te bevorderen door middel van een reeks spelelementen. Het programma is ontwikkeld door TeamAlert, een Nederlandse jongerenorganisatie die zich inzet om via campagnes en schoolbezoeken bij te dragen aan een toekomst zonder (jonge) verkeersslachtoffers.

Het hoofddoel van Muurvast is ervoor te zorgen dat jongeren weerbaar zijn tegen de invloeden van groepsdruk in het verkeer. Dit worden zij door zich bewust te zijn van eigen wensen, behoeftes en vaardigheden en dit effectief aan te kunnen geven in risicosituaties. Zodoende kunnen zij veilig en gepast handelen in situaties waarbij groepsdruk een bedreiging kan vormen in het verkeer.

Analoog aan de methodiek van Intervention Mapping Protocol zijn er bij deze interventie veranderdoelen gesteld bij de volgende determinanten, waarin de theorie van gepland gedrag te herkennen is (Ajzen, 1991; Kok et al., 2016):

- Kennis
- Risicoperceptie
- Attitude
- Sociale Norm
- Eigen-effectiviteitsverwachting
- Intentie

De interventie bestaat uit twee of drie sessies van 90 minuten en vinden plaats in groepen van minimaal 20 en maximaal 30 leerlingen. Het programma is als volgt opgezet:

Tabel 13: Opzet Muurvast

Onderdeel	Minuten	Wat	Vorm	Doel
1	5	Intro + uitleg	Klassikaal	Kennis
2	10	Vragenlijst + Mexitaco	Individueel	Attitude Kennis
3	10	Oefening: Ja of Nee	Klassikaal	Kennis Sociale norm
4	5	Groepsverdeling	Klassikaal	
5	50	Groepsopdrachten	Groepen	
5a	15	Handelen bij conflicten	Groepen	Kennis Attitude Eigen-effectiviteit Intentie
5b	15	Reageren op conflicten	Groepen	Kennis Attitude Eigen-effectiviteit Intentie
5c	15	Ervaar je wel eens groepsdruk?	Groepen	Kennis Risicoperceptie Attitude
6	10	Afsluiting + nabespreking	Klassikaal	Allen tezamen

Tijdens de introductie wordt gestart met een voorbeeldsituatie waarbij wordt gevraagd om je in te beelden dat je in de gevangenis komt in Mexico omdat je onder invloed van groepsdruk met je vrienden scooters hebt gestolen zonder dat je een rijbewijs hebt. Uiteindelijk is het de bedoeling om via de spellen jezelf te bevrijden uit de gevangenis.

Na de introductie moet iedereen individueel een paspoort invullen met de goede eigenschappen die de persoon bezit. Zo wordt gestuurd om de kennis en attitude m.b.t. het eigen zelfbeeld te versterken, aangezien een positief zelfbeeld leidt tot een hogere weerbaarheid. Uiteindelijk volgt hier een zogenoemde 'Mexitaco' uit waarin op een speelse wijze ieders beste vaardigheden staan weergegeven.

Bij groepsdruk deinzen jongeren soms weg voor conflicten. In deel 3 wordt daarom de sociale norm dat conflicten hebben gezond is gestimuleerd via de oefening 'Ja of Nee'. Dit is een variant op het bekende 'cross the line' principe, waarbij in deze context niet over een lijn gestapt wordt, maar de keuze gemaakt moet worden om in een vak met 'Ja' of 'Nee' te gaan staan. Dit maakt het ook makkelijker voor iedereen om deel te nemen.

Vervolgens wordt de groep verdeeld in drie kleinere groepen om verschillende spellen te spelen van elke een kwartier tijd:

- Handelen in conflicten: er worden verschillende risicogedragingen in het verkeer voorgelegd, waarna de deelnemers getraind worden hoe ze verbaal en non-verbaal zich weerbaar op kunnen stellen als deze situatie zich voordoet. Door zelf te evalueren wat er fijn was aan deze manier (self-persuasion) wordt vervolgens een implementatie-intentie uitgewerkt voor de betreffende risicogedraging. Zo wordt eveneens ingezet op een verbeterde copingstrategie.

- Reageren op conflicten: er worden verschillende situaties geschetst en de deelnemers moeten op papier aangeven hoe zij daarop zouden reageren. Door vervolgens de antwoorden te vergelijken wordt zichtbaar dat onderling antwoorden kunnen verschillen en er ook verschillende reacties zijn in situaties waarbij conflicten intern of extern ontstaan zijn. Ook hier wordt tot slot een implementatie-intentie geformuleerd.
- Ervaar je wel eens groepsdruk: er wordt gevraagd om de voordelen en nadelen van met de groep meedoen te noteren. Ook wordt er gevraagd om dit verschil te maken voor de situatie nu en als je over 60 jaar zou terugkijken op het leven. Zo wordt getracht duidelijk te maken dat een mens snel kiest voor beloningen op de korte termijn, terwijl dit op de lange termijn nadeliger kan zijn.

Ten slotte worden alle geleerde lessen samen beschouwd en wordt gevraagd om een gouden tip te formuleren die zij meenemen als gevolg van dit programma. De foto die gemaakt werd aan het begin wordt in het paspoort geplakt en zo heeft iedere deelnemer een tastbare herinnering mét zijn gouden tip om mee te nemen naar huis.

Voor elke deelnemer is een geprint paspoort benodigd met daarin de uitwerking van de verschillende spelonderdelen. Bovendien is er nood aan een whiteboard met markers en een voldoende groot klaslokaal om op te splitsen in drie groepen. Idealiter is er ook een mat en een spiegel voor de oefening met het handelen in conflictsituaties (TeamAlert, z.d.).

12.2 Samenvattingen overige trainingen

In hoofdstuk 10 zijn verschillende bestaande trainingen besproken. In deze paragraaf worden de relevante aspecten die uit dit hoofdstuk naar voren zijn gekomen en die interessant kunnen zijn voor het ontwikkelen van een training tegen tijds- en groepsdruk voor pubers besproken.

12.2.1 Coping-strategieën

Het aanleren van copings-strategieën kan jongeren helpen in het omgaan met stressvolle situaties, zoals onder zowel tijds- als groepsdruk. Coping-strategieën zijn gedachten of gedragingen die iemand inzet om met stressvolle situaties om te gaan. In tegenstelling tot verdedigingsmechanismen zijn dit bewuste en vrijwillige handelingen. Coping kan onderverdeeld worden in reactieve coping (een reactie na een stressfactor) en proactieve coping (gericht op het neutraliseren van toekomstige stressfactoren). Coping wordt onderverdeeld in vier categorieën, namelijk:

1. **Probleemgericht:** er wordt een oplossing gevonden om het probleem op te lossen.
2. **Emotiegericht:** de negatieve gevoelens die door het probleem worden veroorzaakt worden verminderd, bijvoorbeeld positief herformuleren of acceptatie.
3. **Betekenisgericht:** cognitieve strategieën worden gebruikt om de betekenis van de situatie af te leiden en te beheren.
4. **Sociale coping:** de stress wordt verminderd door emotionele of instrumentele steun te zoeken bij vrienden of familie (Algorani & Gupta, 2023).

12.2.2 Peer education

Diverse trainingen hebben aangetoond dat peer education een effectieve trainingswijze is. Leeftijdsgenoten delen verhalen en geven informatie door aan andere studenten om de weerbaarheid te vergroten. Doordat de waarden en deomografische kenmerken sterk lijken op die van de studenten blijken de educators zeer effectieve rolmodellen te zijn (Kiran & Ersoy, 2021; Tang et al., 2022).

12.2.3 Prototypes

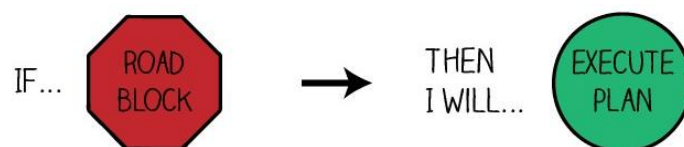
In het project The Day After wordt gestart met een video waarin de hoofdpersoon een probleem heeft. Aan de hand van educatieve spellen moet de klas dit probleem oplossen. Aan het eind van de training krijgt de klas opnieuw een video te zien, waarin de hoofdpersoon niet bij een bestuurder onder invloed instapt (CROW, 2019). Deze hoofdpersoon dient in dit geval als prototype. Prototype is één van de constructen in het Prototype Willingness Model. Dit betekent dat prototypes dus invloed kunnen hebben op risicogedrag. Door positieve prototypes tijdens de training tegen tijds- en groepsdruk te tonen, zoals leeftijdsgenoten die bepaald verantwoord gedrag vertonen, kan het beeld dat iemand heeft van wat normaal of acceptabel is verschuiven. Dit kan ervoor zorgen dat jongeren minder snel geneigd zijn mee te gaan in risicogedrag, zoals instappen bij een bestuurder onder invloed.

Het project The Day After bevat nog andere interessante onderdelen die effectief kunnen zijn in de training ontwikkeld voor tijds- en groepsdruk:

- Puzzels en raadsels om kennis over zelfcontrole op te doen
- Online quiz om type persoonlijkheid te achterhalen
- Groepsgesprek om de jongeren zich bewust te laten maken van hun eigen kwaliteit en hoe ze deze in de toekomst kunnen inzetten om verleidingen te weerstaan. Er wordt hierbij gebruik gemaakt van het gedragsmechanisme selfpersuasion, waardoor jongeren zichzelf overtuigen gewenst gedrag te vertonen. Tijdens het gesprek wordt ook een positieve attitude en sociale norm gestimuleerd, die gericht is op het weerstaan van verleidingen en het hebben van zelfcontrole.
- Implementatie-intentie formulier waarmee de jongeren een individueel plan maken om een doel te bereiken of om verleidingen in de toekomst te weerstaan (CROW, 2019).

12.2.4 Implementatie-intenties

Om gedragsverandering in gang te zetten is het veranderen van intenties van de jongeren essentieel. De kracht van nieuwe intenties blijkt echter vaak niet sterk genoeg om het automatisme van gewoontes te doorbreken. Om gewoontes te doorbreken is het opnemen van implementatie-intenties in een trainingsprogramma effectief gebleken. Implementatie-intenties zijn als-dan plannen, plannen die specificeren en geven aan op welke manier nieuw gedrag uitgevoerd moet worden. Vaak hebben ze de vorm “als ik in situatie X kom, dan doe ik Y” (Tiemeijer et al., 2009). Door jongeren implementatie-intenties te laten formuleren in de training tegen tijds- en groepsdruk kunnen de jongeren een weerbare houding aan nemen in toekomstige conflictsituaties (TeamAlert, z.d.). Een voorbeeld hiervan kan zijn door ze te laten formuleren wat te doen bij tijdsdruk, bijvoorbeeld “Als ik voel dat ik mij moet haasten in het verkeer, dan blijf ik rustig rijden en volg ik de verkeersregels”.



Figuur 14: Implementatie-intenties illustratief weergegeven (Konnikova, 2025)

12.2.5 Groepssessies

Uit verschillende onderzoeken is gebleken dat bij trainingen om de invloed van groepsdruk te verlagen groepssessies effectiever zijn dan individuele sessies. Tijdens deze sessies kunnen ervaringen en ideeën gedeeld worden en rollenspellen gespeeld worden. De deelnemers kunnen leren van de ervaring van anderen en het geeft het gevoel dat ze niet allen zijn (Dishion & Stormshak, 2007; Gidron, 2013; Hosseini et al., 2015).

12.2.6 Afwijzing en assertiviteit

Afwijzingsvaardigheden en assertiviteit zijn beide van belang bij het verminderen van de negatieve gevolgen van groepsdruk. De leerlingen moeten in de training tegen groepsdruk daarom aangeleerd krijgen om nee te durven zeggen tegen groepsdruk en hun assertieve communicatiestijl moet verbeterd worden (Nichols et al., 2006; Yunalia & Etika 2019).

12.2.7 Leercyclus van Kolb

Iedereen leert op een andere manier. Het kan hierdoor lastig zijn om een training te ontwerpen die voor iedere deelnemer effectief en interessant is. Om een training te maken die een goede combinatie is van theorie, praktijk, reflectie en actie heeft hoogleraar David Kolb een ervaringsgericht-leren model ontwikkeld, ook wel de leercyclus genoemd. Dit model bestaat uit vier fasen en een goed ontwikkelde training bevat alle vier de fasen (Colen, z.d.).

De cyclus bestaat uit vier leerstijlen, die in te delen zijn op twee schalen, actief versus reflectief en concrete ervaringen versus abstracte concepten. De fasen in de leercyclus zijn een continue afwisseling tussen ervaring en reflectie. De verschillende fasen die doorlopen worden zijn:

1. **Concrete ervaring:** In deze fase doet een leerling werkelijke en realistische ervaring met de leerstof op. Ze worden actief blootgesteld aan nieuwe informatie. Het kan hierbij gaan om bepaalde scenario's die aansluiten bij de realiteit. Dit kan bijvoorbeeld door een video te tonen.
2. **Reflectieve observatie:** Deze fase heeft als doel om fase 1 te verhelderen. De leerling reflecteert op fase 1 en dus op hetgeen dat ze net daarvoor hebben geleerd. Ze moeten actief nadenken over de waargenomen situatie, het liefst in groepsverband. Door vragen te beantwoorden zoals 'Wat nemen we waar? Wat ervaren we? En hoe voelt deze ervaring?' komen ze tot een oordeel van de situatie. Dit kan bijvoorbeeld door een groepsdiscussie te voeren, een mindmap te maken of persoonlijke ervaringen te delen.
3. **Abstracte conceptualisatie/begripsvorming:** In deze fase worden de specifieke ideeën en oordelen uit fase 2 gekoppeld aan de algemene theorie. De leerlingen bespreken in welke mate hun ervaringen overeenkomen met eerdere ervaringen en bevindingen en met die van anderen. In deze fase leren ze een koppeling maken tussen de huidige ervaring en soortgelijke toekomstige situaties, omdat ze tot inzichten komen en een algemene theorie ontdekken. Op deze manier leren ze hoe ze het geleerde kunnen toepassen in de toekomst.
4. **Actief experimenteren:** In deze laatste fase wordt al het geleerde uit de eerdere fasen toegepast. Zo moeten de leerlingen toetsen of de algemene theorie en bevindingen uit fase 3 overeenkomen met de realiteit. Dit betekent dat de theorie in de praktijk wordt toegepast. Hiermee doen ze een nieuwe concrete ervaring op, waarmee de cyclus rond is (Colen, z.d.).

Door tijdens een training de vier fasen te doorlopen komen de leerlingen in aanraking met ervaren, analyseren, redeneren en experimenteren. Op deze manier leren ze grondiger waardoor de leerstof beter blijft hangen (Colen, z.d.).

Bij het ontwikkelen van een training is het niet noodzakelijk om te beginnen met fase 1. Zo kan bijvoorbeeld ook begonnen worden met begripsvorming. Echter door bij stap 1 te beginnen en de cyclus op de gegeven manier te doorlopen is het leerrendement het grootst. Dit komt doordat ervaring waardevoller is als je erop reflecteert en inzichten worden breder toepasbaar als je er actief mee werkt (Colen, z.d.).

12.2.8 Peer Pressure Questionnaire

De Peer Pressure Questionnaire-Revised kan een interessante schaal zijn om te gebruiken bij de evaluatie van de opgezette training. Het is een zelfrapportageschaal met 25 items, waarmee de gevoeligheid voor groepsdruk kan worden beoordeeld bij jongeren (Zulkifly et al., 2022). De items zijn bedoeld om de verschillende aspecten van groepsdruk, zoals de druk om je aan te passen, de bereidheid om risico's te nemen en de weerstand tegen groepsdruk, te meten (Khan et al., 2025). De items moeten beoordeeld worden door de respondent aan de hand van een 5-punts Likertschaal van 1 (helemaal oneens) tot en met 5 (helemaal eens). Voorbeelden van stellingen zijn "Soms doe ik dingen omdat mijn vrienden dat willen" en "Ik ken mijn grenzen als ik met vrienden ben" (Saini, 2016).

Tabel 14: Peer Pressure Questionnaire-Revised (Saini, 2016)

	1 = helemaal mee oneens, 2 = oneens, 3 = weet ik niet/geen mening, 4 = eens, 5 = helemaal mee eens	1	2	3	4	5
1.	Soms mis ik lessen omdat mijn vrienden mij daartoe aanzetten.					
2.	Ik kan het niet weerstaan om 's avonds laat naar een feestje met vrienden te gaan.					
3.	Ik ga op date met mijn vriend(in) ondanks waarschuwingen van mijn ouders.					
4.	Soms doe ik dingen omdat mijn vrienden willen dat ik ze doe.					
5.	Ik voel druk om lange tijd online te chatten.					
6.	Soms doe ik iets verkeerd, alleen maar om goed over te komen bij mijn vrienden.					
7.	Ik kan geen 'NEE' zeggen tegen mijn vrienden, zelfs als mijn ouders het er niet mee eens zijn.					
8.	Er is altijd groepsdruk om te daten.					
9.	Soms voel ik groepsdruk om te roken.					
10.	Soms doe ik gewelddadige dingen om mee te kunnen doen met de groep.					
11.	In hechte relaties moeten we de groepsdruk van vrienden accepteren.					
12.	Ik ken mijn grenzen wanneer ik bij vrienden ben.					
13.	Ik vind het moeilijk om te ontsnappen aan groepsdruk.					
14.	Soms moet ik groepsdruk ondergaan om aardig gevonden te worden in een groep.					
15.	Vaak stel ik huiswerk en andere belangrijke taken uit voor een feestje met vrienden.					
16.	Soms moet ik mijn vrienden tevreden stellen door dingen te doen die ik eigenlijk niet wil.					

17.	Om een bepaalde status binnen een vriendengroep te behouden, zet ik mijn ouders soms onder druk om iets duurs voor mij te kopen.					
18.	Ik neem geen advies aan van mijn ouders over dingen die met mijn vriendengroep te maken hebben.					
19.	Het is moeilijk om na te denken over de negatieve gevolgen van wat we met vrienden doen.					
20.	Er is geen kwaad in het doen van één verkeerde daad met vrienden als we ook veel goede dingen met hen doen.					
21.	Het is heel moeilijk voor mij om een vriend te weigeren als die me vraagt om alcohol te drinken op een feestje of een andere gelegenheid.					
22.	Soms doe ik riskante en schadelijke dingen om geaccepteerd te worden in de vriendengroep.					
23.	Als ik me ongemakkelijk voel in een groep, weet ik niet hoe ik 'NEE' moet zeggen.					
24.	Meestal ga ik akkoord met verzoeken van vrienden om naar een film, feestje, etc. te gaan.					
25.	Soms voel ik groepsdruk om porno te kijken.					

13 Uitwerking interventie: Weerbaar op weg!

In dit hoofdstuk wordt een specifieke interventie uitgewerkt gericht op het verbeteren van de risicoweerbaarheid van Vlaamse pubers tegen tijds- en groepsdruk in het verkeer. Aan de hand van de opgedane kennis uit de literatuurstudie en de analyse van de enquêtedata kunnen hiervoor de volgende uitgangspunten worden gehanteerd:

- Onderzoek toont aan dat in de puberteit zowel risicovol gedrag als groepsdruk een rol beginnen te spelen (Gössling et al., 2024).
- Jongeren zijn tot hun achttiende ongeveer te vormen op het gebied van weerbaarheid tegen groepsdruk (Sumter et al., 2009).
- Uit de enquêtedata blijkt dat Vlaamse pubers risico's nemen als gevolg van zowel tijds- als groepsdruk. 18-plussers ervaren beduidend minder groepsdruk. Een training inzetten op risicoweerbaarheid in plaats van specifiek op tijds- of groepsdruk is daarom te rechtvaardigen.
- Bovendien blijkt dat het risicogedrag van pubers door alle constructen uit het Prototype Willingness Model verklaard kan worden en dat daarbij beide paden relevant zijn.
- De meeste respondenten zijn tussen de 14 en 18 jaar oud.
- Onderzoek benadrukt het belang om bestaande best-practices op het gebied van interventies te combineren bij het vormgeven van nieuwe interventies (Senserrick et al. (2009).
- Cognitieve educatieve methodieken zoals het trainen van copingstrategieën, assertiviteitsvaardigheden en implementatie-intenties uitwerken zijn geschikt om risicoweerbaarheid te trainen (Kent et al., 2018).
- Muurvast is een bestaande interventie die deze methodieken combineert, maar wel enkel op groepsdruk gefocust is (TeamAlert, z.d.).
- In de nieuwe interventie moet meer aandacht zijn voor tijdsdruk en de toepassing van gedragsprototypes.

Op basis van deze uitgangspunten wordt in de volgende paragrafen 'Weerbaar op weg!' uitgewerkt: een interventie gebaseerd op Muurvast, met daarbij een extra focus op tijdsdruk en toepassing van gedragsprototypes. Dit wordt gedaan met behulp van het TIDieR en het Intervention Mapping Protocol.

Ten opzichte van Muurvast wordt gekozen voor een soortgelijk maar andere thematiek. De algemene setting van de gevangenis wordt vervangen door een ziekenhuis waar de groep als gevolg van een verkeersongeval onder invloed van tijds- en groepsdruk in beland is. Bovendien worden de onderdelen 5b en 5c op een andere manier vormgegeven door respectievelijk meer de focus te leggen op tijdsdruk en gedragsprototypes.

13.1 Thema

Als naam voor de interventie is gekozen voor 'Weerbaar op weg!'. Ten eerste verwijst dit naar het letterlijke doel van de interventie, namelijk het weerbaarder maken van pubers in het verkeer. Daarnaast allitereren de woorden 'weerbaar' en 'weg' ook prettig (Benczes, 2019).

Als thematiek wordt voor de interventie gekozen voor de setting van een ziekenhuis. Bij de start van het programma wordt een situatie geschetst waarbij je met je groep in het ziekenhuis belandt doordat je een ongeluk hebt gekregen door de combinatie van tijdsdruk en groepsdruk. Via het doorlopen van

de opdrachten uit het interventieprogramma aan de hand van een medisch dossier word je uiteindelijk weerbaar gemaakt. Afsluitend krijgen de deelnemers dan ‘ontslag’ uit het ziekenhuis. Door inbeelding wordt de jonge doelgroep zo in een herkenbare situatie ondergedompeld. Literatuur leert wel dat enkel inzetten op het aanpraten van angst averechts effect heeft. Daarom wordt ongeacht de initiële situatieschets van het ongeluk vervolgens vooral ingezet op positieve trainingselementen die zich richten op persoonlijke ontwikkeling in plaats van het benadrukken van fouten, gevaren en angsten (Kok et al., 2014). Tijdens de interventie wordt gebruik gemaakt van uit het ziekenhuis herkenbare elementen zoals een medisch dossier, een slaapzaal, de spoedeisende hulp en een operatiekamer.

13.2 Motieven en scope

Bij deze interventie worden een aantal doelen bepaald die bereikt hopen te worden met de invulling met verschillende methodieken en trainingen. In bijlage 4 wordt het programma in handleidingsvorm in detail uitgewerkt. De volgende doelen staan centraal bij ‘Weerbaar op weg!’:

- Jongeren weten wat risicoweerbaarheid tegen tijds- en groepsdruk in het verkeer is (*kennis*)
- Het zelfbeeld versterken om risicoweerbaarheid te versterken (*attitude + kennis*)
- Een positieve houding creëren tegenoverstaande ‘nee’ zeggen en opkomen voor eigen belangen en wensen (*attitude*)
- Pubers aanleren hoe ze zich weerbaar op kunnen stellen in situaties waarin groepsdruk een risico kan vormen (*eigen-effectiviteit*)
- Jongeren het idee geven dat het normaal is om conflicten te hebben (*sociale norm*)
- Jongeren kennen de mogelijke nadelen van risicozoekende prototypes (*prototypes*)
- Intentie om risicoweerbaar te handelen onder tijds- en groepsdruk in het verkeer creëren (*intentie*)
- Bereidheid om risicoweerbaar te handelen onder tijds- en groepsdruk in het verkeer creëren door focus op motivatie van keuzes en wensen (*willingness*)

13.2.1 Scope

‘Weerbaar op weg!’ is gericht op Vlaamse pubers tussen de 12 en 18 jaar en zet zich met diverse methodes in op versterking van de risicoweerbaarheid in het verkeer tegen tijds- en groepsdruk. In deze leeftijdscategorie is er namelijk nog de mogelijkheid om gedrag te sturen én in deze levensfase kiest een jongere doorgaans definitief voor een risicozoekende of risicomijdende houding. Vanaf ongeveer 18 jaar is een persoon doorgaans volledig ontwikkeld voor wat betreft de omgang met groepsdruk en risicogedraging (Gössling et al., 2024). Hiertoe worden in groepsvorm een vijftal opdrachten uitgevoerd.

Na de introductie via de eerdergenoemde situatieschets wordt allereerst aangevangen met een individuele opdracht om het zelfbeeld te versterken. De jongeren wordt gevraagd om in het medisch paspoort hun eigen persoonlijke positieve eigenschappen en kwaliteiten te noteren. Vervolgens volgt een klassikale opdracht ‘Ja of nee’, waarbij ingezet wordt op het normaliseren van het bestaan van conflicten gerelateerd aan groepsdruk én het bestaan van tijdsdruk. Vervolgens wordt de groep opgesplitst in drie kleinere groepen die beurtelings de volgende drie opdrachten uitvoeren:

1. Slaapzaal: *Welke houding neem jij aan in een conflict?*
 - Oefening gericht op het vermogen om op een duidelijke en overtuigende manier ‘nee’ te kunnen zeggen in geval van groepsdruk. Dit wordt gedaan door effectief zelf hiermee te oefenen en te instrueren op houding.

2. Spoedeisende hulp: *Hoe reageer jij bij tijdsdruk?*
 - Oefening gericht op het vermogen om weerbaar te handelen onder invloed van tijdsdruk. Daarbij staat het formuleren van een implementatie-intentie centraal.
3. Operatiekamer: *Wat is wenselijk?*
 - Ten slotte wordt ingezet op de positieve werking van prototypes om jongeren zich te laten identificeren met de juiste risicobeelden. Hierbij ligt de focus op zowel groeps- als tijdsdruk.

Ten slotte wordt de gehele interventie nabesproken en wordt gevraagd om te noteren wat het belangrijkste is dat ze uit de training hebben geleerd.

In Tabel 15 worden de verschillende onderdelen overzichtelijk weergegeven met daarbij ook aandacht voor de verwachte duur en de determinanten waar de opdracht zich op focust.

Tabel 15: Opzet 'Weerbaar op weg!'

Deel	Onderdeel	Vorm	Duur	Doel
1.	Introductie + uitleg + tonen video	Klassikaal	5 minuten	Kennis
2.	Individuele opdracht: Persoonlijke eigenschappen en kwaliteiten identificeren	Individueel	10 minuten	Kennis Attitude
3.	Klasopdracht: Spel 'Ja of nee'	Klassikaal	10 minuten	Kennis Sociale norm
4.	Groepsverdeling	Klassikaal	5 minuten	
5.	Groepsopdrachten	Groepen	50 minuten	
5a.	Groepsopdracht 1: Welke houding neem jij aan in een conflict?	Groepen	15 minuten	Kennis Attitude Eigen-effectiviteit Intentie Willingness
5b.	Groepsopdracht 2: Hoe reageer jij bij tijdsdruk? Implementatie-intentie voor tijdsdruk	Groepen	15 minuten	Kennis Attitude Eigen-effectiviteit Intentie Willingness
5c.	Groepsopdracht 3: Wat is wenselijk?	Groepen	15 minuten	Kennis Risicoperceptie Sociale norm Prototypes Willingness
6.	Afsluiting + nabespreking	Klassikaal	10 minuten	Alle

13.3 Materialen en ontwerpdocumenten

Voor het uitvoeren van de interventie 'Weerbaar op weg' zijn enkele materialen nodig. In deze paragraaf worden deze toegelicht aan de hand van ontwerpdocumenten uit het Intervention Mapping Protocol. Zodoende wordt duidelijk hoe en door wie deze gerealiseerd worden en waar daarbij aan gedacht moet worden om de link te behouden met de veranderdoelen die gesteld zijn eerder dit hoofdstuk. Door rekening te houden met deze zogenoemde kritische gebruiksparementen wordt

zorggedragen dat de opdrachten effectief kunnen bijdragen aan het behalen van deze doelen (Kok et al., 2016).

In Tabel 16 wordt voor alle materialen uitgewerkt wie de ontwikkelaar en overbrenger is en welke taken deze partijen hebben. Binnen het programma wordt bij de opdrachten bovendien gebruik gemaakt van wetenschappelijk bewezen effectieve methodieken. Hiervoor wordt in Tabel 17 uitgewerkt op welke determinant ze zich richten, met welke kritische gebruiksparameters rekening gehouden dient te worden, hoe deze inhoudelijk wordt vormgegeven, wat de impact van deze toepassing is en wie de uitvoerenden zijn.

Tabel 16: Overzicht benodigde materialen 'Weerbaar op weg!'

Element	Ontwikkelaar	Taak	Overbrenger	Taak
Medisch paspoort	Grafische vormgever, VSV, Vias	Aantrekkelijk vormgeven paspoort mét educatieve inhoud	Begeleider interventie	Uitdelen en toelichten paspoort
Kaartje met conflictsituaties	Grafische vormgever, VSV, Vias	Aantrekkelijk vormgeven document met relevante situaties m.b.t. verkeer	Begeleider interventie	Uitdelen en toelichten dat de situaties als tips dienen voor situatieschets
Filmpjes van prototypes	Acteurs, videografisch bureau, VSV, Vias	Aantrekkelijke doch duidelijke filmpjes maken van hooguit een minuut met vier duidelijke prototypes: risicoavers en risicozoekend ten aanzien van tijds- en groepsdruk	Begeleider interventie	Filmpjes tonen en klassikaal de voor- en nadelen bespreken.

Tabel 17: Ontwerpdocument toegepaste methodieken

Methode	Determinant	Kritische gebruiksparameters	Inhoud	Impact	Uitvoerenden
Self-reevaluation (Gökbayrak et al., 2015)	Attitude	Feedback en confrontatie nodig. Ook snelle toename probleemoplossend vermogen en zelfeffectiviteit noodzakelijk.	Uitwerken van vragen in het paspoort om zelfbeeld te versterken	Effectieve, sturend geformuleerde vragen om daadwerkelijk een positief zelfbeeld te vormen.	VSV, Vias
Mobilizing social networks (Valente, 2015)	Sociale norm	Beschikbaarheid van sociaal netwerk en medewerking door deze groep. Bevat informatie over goedkeuring van	Tijdens groepsopdracht uitwisselen van elkaars meningen en confronteren met bestaan	Besef dat het normaal is om conflicten te hebben.	Gedragsexpert, VSV, Vias

		anderen, facilitering en persuasive communication.	conflicten. Toepassing self-persuasion.		
Implementatie-intentie (Hagger & Luszczynska, 2014)	Intentie	Er moet een bestaande positieve intentie zijn.	Via opdrachten positieve intentie realiseren en deze laten uitwerken in als-dan plan	Steun in de rug om in situaties een geheugensteuntje te bieden om effectief gestelde intentionele doelen te bereiken	VSV, Vias
Planning coping (Marlatt & Donovan, 2005)	Eigen-effectiviteit	Situaties met hoge risico's identificeren en oefening in de praktijk	Risicosituaties laten bedenken en effectief zelf oefenen om 'nee' te zeggen	Deelnemer ontwikkelt de vaardigheid om op een goede manier zich risicoweerbaar op te stellen	Gedragsexpert, VSV, Vias
Provide opportunities for social comparison (Suls, Martin, & Wheeler, 2002)	Prototype / Willingness	Vergelijking met een beter prototype zorgt voor betere doelen, vergelijking met een slechter prototype doet iemand zelf beter voelen	Filmpjes van personen tonen, zowel risicoavers als risicozoekend, om de voor- en nadelen van diens gedragingen te kunnen bepalen.	Op basis van de voor- en nadelen kan de deelnemer beter risico's inschatten van bepaald gedrag en zich identificeren met het veiligere risicoaverse gedrag.	Acteurs, filmbureau, VSV, Vias

13.4 De rol van de begeleiders

Naast materialen zijn er voor de interventie ook een drietal begeleiders nodig om alle opdrachten in goede banen te leiden. De rol van deze begeleider is essentieel en vergt speciale vaardigheden. Vanwege de rol als voorlichter bij de spellen is het allereerst noodzakelijk dat deze een achtergrond in de gedragspsychologie hebben. Zodoende kunnen zij voldoende onderlegd de deelnemers lessen leren over hoe gedrag zich verhoudt tot risicoweerbaarheid. Daarnaast is het cruciaal dat deze ook pedagogische kwaliteiten hebben om de doelgroep (blijvend) te enthousiasmeren en te engageren. Daarbij is het met name van belang dat ze in staat zijn om vertrouwen te winnen van de groep, door al vanaf de eerste kennismaking volledig op te gaan in de groep. Voor een optimaal leereffect is het bovendien van belang dat ze niet sturend of betuttelend handelen, maar juist helpen om de pubers zelf ervaringen te laten opdoen en te delen en vervolgens daarop te reflecteren.

14 Interviews met experts

Voordat ‘Weerbaar op weg!’ op kleine schaal getest wordt, is de interventie eerst voorgelegd aan een aantal experts met uiteenlopende expertisedomeinen. Door vanuit verschillende invalshoeken feedback te verzamelen op de voorgestelde interventie, wordt zodoende getracht om deze nog beter te kunnen optimaliseren. In dit hoofdstuk worden allereerst de experts en diens achtergronden kort beschreven, waarna de geleerde lessen uit de interviews worden uitgewerkt.

14.1 Opzet en deelnemers

Voor gevarieerde feedback zijn experts benaderd met uiteenlopende expertisedomeinen. Zo is er gezocht naar experts op het gebied van gedragsverandering, verkeerskunde, educatie, pedagogiek en (jongeren)psychologie. De volgende personen zijn bereid gevonden voor een interview:

- Helmut Paris: Verkeerspsycholoog bij de Vlaamse Overheid
- Stijn Dhondt: Gedragsonderzoeker bij de VSV
- Joris Brijs: Docent op secundaire school Sint-Jozef in Geel
- Florian Huizinga: Senior gedragsonderzoeker en -ontwerper bij TeamAlert (NL) & betrokken bij de toetsing van het project Muurvast
- Kim van Dun: Rijschoolmanager bij rijschool OTTO
- Bert de Meyer: Opleidingsadviseur bij Edulogia
- Dirkje van der Ven: Eigenaar, spreker en adviseur gedragsbeïnvloeding bij Wavy
- Ine Bosmans: projectmedewerker educatie bij Mobiel21

Op voorhand kregen zij de handleiding van ‘Weerbaar op weg!’ toegestuurd, alsmede het voorlopige onderzoeksrapport voor achterliggende informatie. Tijdens de interviews werd allereerst aan iedereen gevraagd naar de algemene opinie over de ingeschatte effectiviteit van het programma om de risicoweerbaarheid van Vlaamse pubers tegen tijds- en groepsdruk in het verkeer te verbeteren. Voorts werd gepolst welke zwaktes zij zagen en of er zaken of elementen waren die ontbreken. Per persoon zijn bovendien enkele specifieke vragen gesteld op basis van de specifieke expertise. De interviewgids is te raadplegen in bijlage 5.

14.2 Resultaten gesprekken

In deze paragraaf worden de belangrijkste leerpunten voortkomende uit elk interview uitgewerkt.

14.2.1 Helmut Paris – Departement Mobiliteit en Openbare Werken

De heer Paris heeft benadrukt dat het van belang is om elke vorm van sturing te vermijden en vooral in te zetten op persoonlijke reflectie. Vanuit zijn achtergrond als verkeerspsycholoog gaf hij aan dat hiermee een duurzame gedragsverandering op lange termijn sneller gerealiseerd wordt. Men moet waakzaam zijn om te vervallen in zwart-wit denken van goed en fout. Bezwijken onder invloed van groepsdruk is bijvoorbeeld niet per se altijd fout. Juist een eigen mening kunnen vormen en volgen is het belangrijkste. Daarom zal een goede begeleider beter interfereren in plaats van doceren en geeft hij daarbij subtiele tips om nieuwe inzichten bij de doelgroep te verwezenlijken. Een tweede punt is dat de begrippen tijds- en groepsdruk best abstract kunnen zijn voor deze doelgroep en dat zij er niet altijd al diep over nagedacht hebben. Daarom kan misschien aan het begin nog beter uitgewerkt worden wat hieronder verstaan wordt, eventueel juist door de filmpjes van de prototypes vooraf te plaatsen in het programma.

In het algemeen vond de heer Paris de opzet van 'Weerbaar op weg!' goed en is er al duidelijk een focus op reflectie. Naar aanleiding van het interview zal er nogmaals kritisch gekeken worden naar de mate van sturing en de mate van reflectie binnen de opdrachten. Het formuleren van één gouden tip is bovendien allicht te sturend, terwijl volgens de heer Paris er juist na een instructie meer vragen zijn dan antwoorden (H. Paris, persoonlijke communicatie, 4 april 2025).

14.2.2 Stijn Dhondt – Vlaamse Stichting Verkeerskunde

Op het gebied van effectiviteit heeft de heer Dhondt een aantal nuttige tips meegegeven op basis van zijn ervaring met het opstellen van educatieprogramma's binnen de Vlaamse Stichting Verkeerskunde. Zo gaf hij mee dat een voorwaarde voor de effectiviteit van een implementatie-intentie is dat er intrinsieke motivatie is bij de persoon die deze moet formuleren. Daarom is het van cruciaal belang om in de opdrachten de deelnemers ervan te overtuigen dat zij erbij gebaat zijn om risicoweerbaar te handelen: waarom is het gevaarlijk wat ze doen? Met name in het geval van tijdsdruk is daar echter met de huidige opzet nog bijsturing nodig, aangezien de nu gebruikte situaties niet per se een noodzaak leveren tot gedragsaanpassing. Zo is men bij de VSV zelf ook afgestapt van het voorbeeld van door rood licht rijden of lopen. Desalniettemin is het in het kader van tijdsdruk lastig om dit te verwezenlijken, aangezien bij tijdsdruk risico-onderschatting misschien een grotere rol speelt dan een beperkte risicoweerbaarheid. Daarbij sluit ook de opmerking aan dat de aangeleerde vaardigheden in de oefening voor tijdsdruk effectief noodzakelijk moeten zijn om het gewenste gedrag te bereiken. Qua doelgroep is het van groot belang om enerzijds de situaties adaptief te kunnen bijstellen op basis van de leeftijdsgroep, aangezien er ook tussen een 12-jarige en een 18-jarige grote verschillen bestaan. Bovendien is het voor jongeren van groot belang om geloofwaardige situaties te schetsen, aangezien er anders argwaan ontstaat en er niet serieus meegedaan wordt met de oefening. Ten slotte is een groepsomvang van 30 wel het absolute maximum en zou 15 tot 20 een idealer streefaantal zijn.

Met name voor het gedeelte betreffende groepsdruk was de heer Dhondt enthousiast over de uitwerking. Vanuit de ontvangen tips uit dit gesprek zal voor 'Weerbaar op weg!' nogmaals goed gekeken worden naar de gebruikte situaties in de context van tijdsdruk, qua geloofwaardigheid in het algemeen én wordt er gekeken naar de mogelijkheden om handreikingen te bieden bij verschillende situaties per leeftijdscategorie (S. Dhondt, persoonlijke communicatie, 7 april 2025).

14.2.3 Joris Brijs – Sint-Jozef College Geel

Vanuit de dagelijkse praktijkervaring in de omgang met pubers in een schoolomgeving gaf de heer Brijs een aantal waardevolle tips met betrekking tot de praktische en pedagogische kant van de interventie. Bij het werken met pubers is het namelijk van belang om qua tijdsmanagement rekening te houden met vertraging als het gaat om het zich groeperen en verplaatsen, hetgeen vaak gepaard zal gaan met geroezemoes en chaos waarin het overzicht gehouden moet worden. Pedagogisch gezien zijn er ook aandachtspunten voor de verschillende aanpakken tussen verschillende leeftijdscategorieën en opleidingsniveaus. Zo is het verstandig om instructies zo simpel en kort mogelijk te houden bij lagere opleidingsniveaus en kan er bovendien niet vanuit gegaan worden dat de taalvaardigheid van elke puber verschilt. Bovendien is het aan te bevelen om zo veel mogelijk af te wisselen qua type opdrachten om de aandacht te behouden, maar dit wel in balans met praktische haalbaarheid. Daarbij is het handig om tips niet enkel te noemen, maar ook op een scherm te tonen omdat iets onthouden niet altijd evident is voor deze doelgroep. Ook is het goed om te kiezen voor een positieve insteek in plaats van te focussen op fouten en negatieve zaken. Pubers hebben eveneens een rijke fantasie. Daarom is het van belang om het doorlopende verhaal goed in te richten op een manier die past bij

de beleving van de doelgroep. Zo moet het thema van het introductieverhaal aansluiten bij hun belevingswereld. Een vakantie met vrienden naar Ibiza spreekt aan bij jongeren vanaf 16 jaar, maar de jongere doelgroep is nog te jong om alleen met vrienden naar Ibiza te gaan. Een Belgische badplaats zou hen daardoor bijvoorbeeld meer aanspreken, waardoor ze het verhaal beter kunnen volgen en zich er beter in kunnen leven. Ten slotte dient rekening gehouden te worden met het feit dat er in sommige klassen een onveilig klasklimaat is onder invloed van pesten of dominante individuen, waardoor groepsopdrachten niet uit de verf kunnen komen als er mensen niet durven mee te doen.

De heer Brijs gaf aan dat de interventie voor pubers voldoende afwisselend is en dat het goed is dat er een positieve insteek gekozen is. Voor 'Weerbaar op weg!' is het nog eens raadzaam om nog eens goed na te gaan of de opdrachten voor iedereen begrijpelijk zijn en om te zoeken naar manieren om de negatieve gevolgen van een negatief klasklimaat in te dammen. Ook moet er nog eens gekeken worden naar de praktische invulling in combinatie met het tijdsmanagement (J. Brijs, persoonlijke communicatie, 7 april 2025).

14.2.4 Florien Huizinga – TeamAlert

Mevrouw Huizinga was een van de bedenkers van 'Muurvast' binnen TeamAlert. Tijdens dit gesprek is nuttige informatie ontvangen over de ervaringen met 'Muurvast' en een visie op de geadapteerde versie 'Weerbaar op weg!'. Zo was het lastig om 'Muurvast' te 'verkopen' omdat het programma te breed was qua scope om voor specifieke subsidies in aanmerking te komen, ondanks de grote behoefte bij scholen. Door specifiek op verkeer te richten kan dit probleem opgelost worden. Tot op heden zijn er daarom enkel pilots gedraaid met deze interventie. Evaluaties daarvan laten zien dat kennis sneller significant verbeterd kan worden dan gedrag. Inhoudelijke aandachtspunten zijn dat doordat groepsdruk emotie is, de groepsgrootte idealiter niet groter is dan 25 man. Daarnaast moet de safe zone er zeker zijn, maar zo 'onaantrekkelijk' mogelijk zodat ongemotiveerde deelnemers niet te snel ervan misbruik gaan maken. De aanpassingen in 'Weerbaar op weg!' zoals de toepassing van filmpjes en een doorlopende verhaallijn bieden al een antwoord op de overige aandachtspunten van 'Muurvast'. Vanuit andere trainingen zoals 'The Day After' kan eventueel nog meegenomen worden dat een quiz met vragen over het percentage jongeren dat een bepaald gewenst gedrag vertoont kan werken om prototypes te stimuleren en dat bij stellingen het vaak werkt om eerst te kijken naar wat anderen doen en dan de vraag te stellen of het individu dat zelf eigenlijk ook niet doet. In eerste instantie zal iemand minder snel toegeven zelf fouten te maken namelijk. Ten slotte is het interessant om te horen dat er vanuit TeamAlert eigenlijk geen focus is op tijdsdruk in interventies omdat dit meer als een factor wordt gezien die heel specifiek is en lastig op een grotere schaal te trainen.

Inhoudelijk werd de opzet van 'Weerbaar op weg!' met enthousiasme ontvangen en gesteund. Wel zijn er enkele details genoemd die het geheel nog kunnen verbeteren. Zo is het onder andere van belang om vanwege de doelgroep niet te veel moeilijke begrippen te gebruiken, maar ook tijds- en groepsdruk zelf te parafraseren in leken taal. Daarnaast is het goed om in het experiment te evalueren of het gebruiken van een ziekenhuis niet te veel op angst opwekken geeft en of het inzetten op zowel tijds- en groepsdruk niet verwarrend werkt. Tevens wordt geadviseerd om de begeleider van de spellen altijd het sociaal wenselijke gedrag te laten vertonen en ook de opdracht met prototypes daarom niet te formuleren met het woord idool. Ten slotte moet per uitvoering aangevoeld worden in hoeverre het nog kan om de 'gouden tip' toe te passen, zowel qua aandachtsspanne als tijd. Eventueel kan dit vervangen worden door een korte mondelinge reflectie (F. Huizinga, persoonlijke communicatie, 7 april 2025).

14.2.5 Kim van Dun – Rijschool OTTO

Uit het gesprek met mevrouw Van Dun kwam met name naar voren dat de rol van de begeleiders van de interventie cruciaal is. Deze moet namelijk niet enkel de theoretische kennis over de methodieken en risicoweerbaarheid bezitten, maar eveneens sterke pedagogische kwaliteiten hebben. Hij of zij moet in staat zijn om de groep mee te krijgen in het verhaal en enthousiaste deelname verwezenlijken. Daarbij moet echter wel de balans bewaard blijven tussen 'lol' en ernst. Ook moet de begeleider de vaardigheid bezitten om per leeftijdscategorie de strategie aan te kunnen passen op diens behoeften. Vanuit Rijschool OTTO is in 2015 al eens een team instructeurs naar scholen gestuurd om met een gerichte case over groepsdruk te wijzen op de risico's ervan. Een tweede aandachtspunt is de leeftijdsrange in combinatie met een duurzame gedragsverandering. Volgens mevrouw Van Dun is herhaling cruciaal om deze te verwezenlijken, omdat in deze leeftijdsfase de puber zich steeds blijft ontwikkelen en er nu juist een gat is in educatie tussen de basisschool en de middelbare school. Volgens haar is de range te splitsen in de fase 12-15, waarbij vooral gericht moet worden op smartphone-gebruik op de fiets, en 16-18, waarbij door gebruik van andere modi al meer bewustzijn gecreëerd wordt van de risico's die bepaalde gedragingen met zich meebrengen.

In het algemeen was mevrouw Van Dun heel enthousiast over 'Weerbaar op weg!' omdat het zich, ondanks dat er al legio trainingen bestaan, juist inzet op dé twee cruciale risicofactoren bij jongeren in het verkeer: tijds- en groepsdruk. Ook de werking met het paspoort en de setting van het ziekenhuis werd erg positief ontvangen. Het is wel belangrijk om goed uit te werken wat het profiel moet zijn van de begeleider(s) van de interventie en om nog eens goed te kijken naar de mogelijkheid tot aanpassing op de verschillende leeftijdscategorieën. Vooral voor 12 tot 15-jarigen kan het onderwerp namelijk best heftig zijn (K. van Dun, persoonlijke communicatie, 9 april 2025).

14.2.6 Bert de Meyer – Edulogia

In het gesprek met Bert de Meyer kwamen enkele al eerder aangehaalde aandachtspunten terug. Zo herhaalde hij de zorgen over hoe concreet de doelgroep al bekend is met begrippen zoals tijds- en groepsdruk. Voornamelijk voor de jongste deelnemers uit de doelgroep kan dit abstract zijn en zou er gedacht kunnen worden aan het preventief opstellen van enkele voorbeeldsituaties in het geval van onderdeel 5b. Vanuit zijn achtergrond in de opleiding van rijinstructeurs en de werking met groeps gesprekken tijdens terugkommomenten zou daarbij gedacht kunnen worden aan het telkens verkleinen van de vraag om zo toch het voorbeeld zelf uit de deelnemer te laten komen. Ook gaf de heer De Meyer aan dat een negatieve groepsdynamiek en het mogelijke rebelse karakter van de doelgroep een uitdaging kan vormen voor de effectieve en oprechte deelname aan het programma. Speciale aandacht daarbij dient te gaan naar de safe space, waarbij misschien juist een negatief klimaat kan ontstaan als de persoon die ervoor kiest om even niet mee te doen daarom mogelijk extra gepest kan worden. Ook op het gebied van de begeleiders van de interventie gaf hij aan dat deze een cruciale rol spelen. Al direct bij binnenkomst moet de setting juist zijn. Deze persoon zal zich idealiter mengen en zich niet hiërarchisch opstellen qua gedrag én kledij: authenticiteit is cruciaal. Op basis van ervaringen uit de rijschool gaf hij aan dat jongeren vragen om weinig pauzes (waarin de gestelde groepsdynamiek verloren kan gaan), dat het benadrukken van persoonlijke ervaringen in de communicatie belangrijk is, het gebruiken van multimedia de aandacht blijft houden en dat bij weinig respons uit de groep positionering op een schaal kan helpen om actieve deelname te bevorderen.

Verder is de heer De Meyer vooral erg enthousiast over het concept. Meer educatie over risicoweerbaarheid als gevolg van tijds- en groepsdruk in het verkeer is absoluut nodig en hijzelf pleit

ook voor een verdere introductie van deze onderwerpen in de rijlessen. Voor wat betreft 'Weerbaar op weg!' roemt hij de aanpak waarbij ingezet wordt op een persoonlijke aanpak en het oplijsten van voor- en nadelen in plaats van het sturen richting een bepaald gewenst doel. Hij ziet bovendien kansen om deze interventie op een manier in te bedden in ofwel de rijles ofwel het terugkommoment. Edulogia heeft namelijk ooit de intentie gehad om een 'Veilig rijden paspoort' op te zetten waarbij eveneens implementatie-intenties werden toegepast om duurzame gedragsverandering te realiseren. Daarbij werd eveneens gebruik gemaakt van een opdracht die inzet op het verbeteren van het zelfbeeld. In de toekomst ziet hij met name kansen bij jonge instructeurs. Deze doelgroep is ongeveer 5% van het totaal en zou bereid zijn om meer te focussen op tijds- en groepsdruk (B. de Meyer, persoonlijke communicatie, 9 april 2025).

14.2.7 Dirkje van der Ven – Wavy/Gedragsland

Het gesprek met mevrouw Van der Ven was bijzonder leerrijk omdat zij in vergelijking tot de overige interviews de meeste kritische kanttekeningen maakte bij de opzet van de interventie. Ze wilde met name aanmoedigen om nog eens goed te heroverwegen wat effectief het gewenste veranderdoel is van de interventie. Op dit moment is deze namelijk redelijk vaag doordat het zowel tijds- als groepsdruk behelst en waardoor de veranderdoelen vooral op het lagere niveau van de constructen uit de theorie ligt in plaats van op het hogere niveau van het effectieve gedrag. De interventie zou daarom fundamenteel verbeterd kunnen worden door meer toepassing van concrete oefensituaties uit de praktijk door focus te leggen op die effectieve situaties. Daarbij moet vooral rekening gehouden worden met het feit dat implementatie-intenties vereisen dat er oprechte motivatie is. Daarnaast is gedragsverandering op lange termijn enkel mogelijk als er naast de training ook aandacht is voor triggers en beloning, waardoor een verandering blijvend 'aantrekkelijk' blijft. Ook moet opgepast worden met de toepassing van self-persuasion bij negatieve prototypes om stimulering van ongewenst gedrag te voorkomen. Voor een effectieve deelname door de doelgroep moet men waakzaam zijn voor betutteling en zal het verhaal goed moeten aansluiten bij de beleavingswereld van de Vlaamse puber. Op basis van haar ervaringen werkt het goed om bij deze doelgroep eerst te vragen naar de ideeën over gedrag van anderen en vervolgens te confronteren met de vraag of dit niet ook op de persoon zelf van toepassing is. Interessant is dat zij als enige aangaf dat juist deze doelgroep al erg volwassen is. In de huidige maatschappij is te zien dat jongeren namelijk steeds sneller volwassen worden.

Mevrouw Van der Ven droeg bovendien nog een interessant model aan uit Vlaanderen: het 7E-model. Volgens haar omvat dit model het best de vereisten om tot een duurzame gedragsverandering te komen, door toepassing van motivatie, triggers, beloningen en implementatie-intenties.

Voor 'Weerbaar op weg!' geeft dit interview de meeste stof tot overdenking. Het is belangrijk om nog eens goed de algemene doelstelling uit te werken en meer focus te leggen op effectieve toepassing in verkeerssituaties. Ook zal de vraagstelling bij de prototypes iets aangepast moeten worden. Al met al zal ook bekeken moeten worden hoe motivatie, triggers en beloningen nog in het programma doorgevoerd kunnen worden (D. van der Ven, persoonlijke communicatie, 14 april 2025).

14.2.8 Ine Bosmans – Mobiel 21

Het laatste gesprek met mevrouw Bosmans leverde ten slotte ook interessante inzichten over de omgang met een doelgroep die iets meer begeleiding nodig heeft. Bij deze groepen is het van belang dat de instructie snel gaat, niet te langdradig is, er afwisseling is en subtiele aanpassingen worden doorgevoerd bij herhalende opdrachten om de aandacht te behouden. Iets wat al voldoende

terugkwam in de interventie, die zij als geheel duidelijk en goed opgezet vond. Kanttekeningen focussen zich op de vaardigheden van de doelgroep en de gevaren van groepsdynamiek. Zo is het een erg talige interventie, hetgeen lastig kan zijn voor mensen met laaggeletterdheid of een andere taalbarrière. Bovendien is het voor iemand met een laag zelfbeeld niet evident om zelf goede eigenschappen te noteren. Wat goed is, is dat de gouden tip persoonlijk is en niet klassikaal besproken wordt. Op basis van ervaring gaf mevrouw Bosmans aan dat dan juist bij deze doelgroep groepsdruk gaat spelen omdat ze hun imago willen beschermen.

De rol van de begeleider werd ook cruciaal bevonden. Interessante suggestie die werd gedaan is om voor de interventie al eens buiten een wandeling te doen om de groepsdynamiek te observeren en vertrouwen winnen van de groep. Dat is namelijk cruciaal voor een meewerkende groep en iets wat bijvoorbeeld een docent van een klas al sneller kan bereiken. Bovendien kun je in zo'n tochtje ook de gedragingen in de praktijk observeren en zelfs testen. Dat zou eventueel een waardevolle toevoeging zijn aan de interventie. Ten slotte werd voor wat betreft de effectiviteit wel benadrukt dat een structurele gedragsverandering niet door één dag cursus wordt bereikt. Hiervoor is herhaling belangrijk.

Voor 'Weerbaar op weg!' kan meegenomen worden dat het noodzakelijk is om robuust te zijn tegen verschillende niveaus van opleiding en vaardigheden door bijvoorbeeld suggesties voor vragen op te nemen om een gesprek op gang te helpen. Ook moet er bij de begeleider een element van vertrouwen worden toegevoegd. Ten slotte is de suggestie die gedaan werd om buiten een wandeling te maken het overwegen meer dan waard vanwege enerzijds het bouwen van een vertrouwensband en anderzijds de mogelijkheid om iets te doen met concrete verkeerssituaties (I.Bosmans, persoonlijke communicatie, 17 april 2025).

14.3 Algemene conclusie interviews

Tijdens de acht interviews zijn vanuit diverse invalshoeken nuttige kanttekeningen geplaatst bij de eerste opzet van de interventie 'Weerbaar op weg!'. Desalniettemin zijn dit over het algemeen subtiele optimalisaties en wordt de algemene opzet van de interventie goed ontvangen en zijn er geen grove wijzigingen nodig. In deze paragraaf wordt samengevat wat uit alle interviews de belangrijkste aandachtspunten zijn en hoe deze verwerkt zijn in de uiteindelijke versie van de interventie.

14.3.1 Effectiviteit

Het merendeel van de experts is van mening dat de interventie zeker effectief kan zijn, met name op het gebied van weerbaarheid tegen groepsdruk. Enkelen twijfelen over de mogelijkheid om weerbaarheid tegen tijdsdruk te kunnen versterken en ook wordt de relevantie van een op de theorie van gepland gedrag gebaseerde theorie in de huidige maatschappij betwist. Voor een duurzame gedragsverandering zou de bestaande interventie herhaald moeten uitgevoerd worden gedurende de jaren. Een andere rigoureuze mogelijkheid is het toepassen van het 7P-model waarin meer focus ligt op motivatie, triggers en beloning. Dit zou kunnen leiden tot een beter langetermijneffect.

De interventie richt zich met name op de constructen uit het Prototype Willingness Model en doet daarmee met name aan symptoombestrijding. Dit doet de vraag oproepen of het daadwerkelijke doel, risicoweerbaarheid in het verkeer tegen tijds- en groepsdruk effectief behaald kan worden. Een toevoeging aan de interventie zou een oefening in de praktijk zijn.

- Het 7P-model wordt als interessante theorie in het achterhoofd meegenomen. Via self-persuasion wordt geacht dat er momenteel al gewerkt wordt aan de motivatie tot bepaald gedrag. Het inbouwen van triggers en beloningen in combinatie met een oefening in de praktijk is zeker interessant, maar op deze korte termijn niet haalbaar. Daarom wordt dit meegenomen in de aanbevelingen voor verder onderzoek.

14.3.2 Operationele werking interventie

Over het algemeen is het belangrijk om in de interventie pubers zélf te laten denken en reflecteren om tot intrinsieke motivatie te komen. Hiertoe is het belangrijk dat de opzet van de interventie zo min mogelijk sturend is. Voor wat betreft de inhoudelijke opdrachten zijn er tijdens de interviews enkele kleine verbeterpunten aangehaald. Zo kan het introductieverhaal beter aangepast worden aan de doelgroep, kunnen de gebruikte situaties in de opdrachten meer op verkeer aansluiten en per leeftijdscategorie flexibel aangepast worden en zal de vraagstelling bij het onderdeel prototypes beter anders ingevuld worden.

- De hele interventie is nogmaals gecheckt op de mate van sturing. De gouden tip is subtiel anders geformuleerd als de belangrijkste geleerde les om deze zo nog meer als zelfreflectie neer te zetten.
- Het introductieverhaal wordt gesplitst in een versie voor 12-15 jaar en een voor 16-18 jaar om nog beter aan te sluiten bij de beleefswereld. Ook wordt gekozen voor Knokke in plaats van Ibiza omdat de daar opgenomen serie op Netflix erg leeft onder deze doelgroep en zo direct tot de verbeelding spreekt. Om het geheel nog aantrekkelijker te maken wordt hiervoor een scenario uitgewerkt om dit ook met een filmpje te kunnen tonen in plaats van enkel met woorden.
- Op basis van de meest gegeven antwoorden uit de enquête op de vraag wat Vlaamse jongeren voor risico's nemen in het verkeer door tijds- en groepsdruk worden nog beter afgestemde situaties geschetst. Ook worden deze per leeftijdscategorie aangepast aan het type vervoersmiddel wat gebruikt wordt in bepaalde categorieën.
- Bij de opdracht over prototypes wordt niet gevraagd naar de voor- en nadelen van de getoonde gedragingen in de filmpjes, maar enkel naar of en waarom het (niet) wenselijk is. Zodoende wordt vermeden dat ongewenst gedrag geassocieerd wordt met voordelen.

14.3.3 Rol begeleider

De eigenschappen van de begeleider waren nog erg summier beschreven in de eerste versie van de interventie. Uit de interviews blijkt dat dit een cruciaal element is en bepaalt of de interventie echt effectief gaat zijn. De begeleider moet namelijk behalve inhoudelijke kennis ook pedagogisch onderlegd zijn en de vaardigheid hebben om de groep mee te krijgen in het verhaal en oog hebben voor de risico's van het klimaat.

- In de handleiding is een aparte tekst geschreven over het profiel van de begeleider om duidelijker te kunnen maken welke vaardigheden iemand moet bezitten om deze interventie te leiden.

14.3.4 Verschillen binnen doelgroep

Een belangrijk aandachtspunt dat voortvloeit uit de interviews is de verschillen binnen de doelgroep. Zo is er een groot verschil tussen een 12- en 18-jarige en ook kan de taligheid van de opdracht gevaren vormen voor pubers met een beperkte taalvaardigheid. De ene groep is misschien beter in staat om

zelf voorbeelden te verzinnen dan de ander. Daarom is het van belang om meer flexibiliteit in de interventie toe te passen voor wat betreft de gebruikte situaties. In het algemeen is het bij pubers ook van belang dat alle toegepaste situaties geloofwaardig zijn en niet betuttelend. Is dat het geval, dan is de motivatie tot deelname verloren en het is erg lastig om die weer terug te winnen.

- De introductietekst wordt in twee varianten aangeboden die beter bij de jongere en oudere helft van de doelgroep aansluiten.
- Bij elke opdracht waarin situaties worden toegepast wordt per leeftijdscategorie (12-15 en 16-18) een aparte reeks situaties voorgelegd die optimaal aansluiten bij situaties die deze doelgroep meemaken om de geloofwaardigheid te waarborgen.
- De hele interventie is nogmaals nagelopen om eventuele moeilijke termen te vervangen door bewoordingen in een zo makkelijk mogelijke manier om de interventie zo breed toegankelijk te maken

15 Kleinschalig experiment

Om te testen hoe de interventie in de praktijk uit de verf komt en om al eens voorzichtig te polsen naar mogelijke effecten op gedrag wordt tot besluit van dit onderzoek een kleinschalig experiment uitgevoerd. In dit hoofdstuk wordt uitgewerkt hoe dit experiment is opgezet en welke resultaten dit heeft opgeleverd.

15.1 Opzet experiment

Voor het experiment wordt gewerkt met een experimentele en een controlegroep, met respectievelijk 16 en 18 leerlingen. De experimentele groep bestaat uit leerlingen uit het vierde middelbaar (ongeveer 16 jaar oud) en de controlegroep wordt gevormd door een klas uit het vijfde middelbaar (ongeveer 17 jaar oud), beide afkomstig van een secundaire school in Geel. Beide groepen moeten voor de interventie een enquête invullen die als voortest dient, die in bijlage 6 te zien is. Een week na de interventie wordt vervolgens nogmaals dezelfde vragenlijst afgenomen om te testen of er verschillen te meten zijn. Op deze manier kan bepaald worden of eventuele gedragsveranderingen enkel toe te schrijven zijn aan de interventie (Anderson, 2017). Om de beide groepen zo min mogelijk met elkaar in contact te laten komen zijn klassen geselecteerd die elkaar niet kennen en wordt ervoor gezorgd dat het programma van de controlegroep eerder klaar is dan die van de experimentele groep zodat ze niet kunnen interfereren nadien en ervaringen uitwisselen. De controlegroep krijgt een placebobehandeling: zij krijgen een documentaire te zien van het VRT-programma Pano over de risico's die ontstaan in het verkeer als fietsers en auto's elkaar treffen.

Vanwege de beperkte tijd voor het gehele onderzoek zijn er in het experiment enkele simplificaties toegepast in de interventie. Alle video's waren niet op deze korte termijn te realiseren en daardoor worden de introductievideo en de video's bij de opdracht rond prototypes vervangen door het voorlezen van het script ervan. Bovendien wordt de begeleiding verricht door de auteurs van dit onderzoek en een docent van de school waar het experiment plaatsvindt. Deze hebben niet alle vereiste competenties op het gebied van gedragswetenschap en pedagogiek. In bijlage 7 wordt de operationele opzet van het experiment verder uitgewerkt.

In de vragenlijsten worden de vragen gebaseerd op de veranderdoelen van de interventie. Zo kan getest worden of de beoogde doelen behaald kunnen worden. Hiertoe krijgen de deelnemers eerst een aantal situaties voorgeschoteld waarna ze wordt gevraagd om aan te geven wat hun gedrag in die situatie zou zijn. Risicoweerbaar gedrag in deze situaties is namelijk het ultieme doel van de interventie. Naast deze situaties worden er ook stellingen gegeven op basis van een likert-schaal om te testen of de doelstellingen van de losse opdrachten behaald worden. De vragen tussen de voor- en na-test zijn identiek om verschillen te kunnen meten. De experimentele groep krijgt bovendien bij de nameting een extra set vragen om te achterhalen wat de gebruikservaringen zijn met de interventie. Zo kunnen we inzichtelijk krijgen of de algehele sfeer van de interventie past bij de beleavingswereld van de doelgroep en of ze zelf er iets aan hebben gehad. Om de vragen hierbij zo objectief mogelijk te kunnen stellen wordt hierbij gebruik gemaakt van een semantisch differentiaal (Bradley & Lang, 1994).

15.2 TIDieR checklist

De kwaliteit van beschrijvingen van interventies is vaak ondermaats, waardoor andere onderzoekers de onderzoeksresultaten niet kunnen repliceren of erop voort kunnen bouwen. Ook is het niet duidelijk hoe interventies op een betrouwbare wijze geïmplementeerd kunnen worden. Om de

volledigheid van rapportages en de repliceerbaarheid van interventies te verhogen is de checklist en richtlijn 'Template for Intervention Description and Replication' (TIDieR) ontwikkeld. De checklist bestaat uit twaalf items, zoals de naam, waarom, welke materialen (Hoffmann et al., 2014). Om de interventie 'Weerbaar op weg!' ook repliceerbaar te maken is in Tabel 18 de TIDieR checklist voor deze interventie ingevuld.

Tabel 18: TIDieR checklist voor Weerbaar op weg!

Item	Beschrijving
Korte naam	De interventie heeft de naam 'Weerbaar op weg!'. Het is een interventie om Vlaamse jongeren in de leeftijd 12 t/m 18 jaar weerbaar te maken voor tijds- en groepsdruk in het verkeer.
Waarom	Verkeersongevallen behoren tot een van de grootste doodsoorzaken onder jongeren. Ondanks dat ze gevaarlijke gedrag in het verkeer (er)kennen vertonen ze onder tijds- en groepsdruk toch vaak risicogedrag. Verschillende constructen uit het Prototype Willingness Model verklaren dit risicogedrag.
Wat	Materialen: - Medische paspoorten voor elke deelnemer (geprint) - Banners met ja en nee - Drie banners voor de slaapzaal, spoedeisende hulp en operatiekamer - Beeldscherm om filmpjes af te spelen - Whiteboard - Spiegel
	Procedures: De interventie bestaat uit verschillende opdrachten. Gestart wordt met een individuele opdracht, gevolgd door een groepsopdracht. Hierna worden de tafels in drie groepen gezet en wordt de klas in drie groepen verdeeld. Per groep wordt een andere opdracht behandeld. Na 15 minuten schuiven de groepen door naar de volgende opdracht, zodat ze uiteindelijk alle drie de opdrachten hebben uitgevoerd. Tot slot wordt klassikaal afgesloten met een nabespreking.
Wie heeft verstrekt	De interventie is opgesteld en gedoceerd door twee laatstejaars masterstudenten van de opleiding Mobiliteitswetenschappen aan de Universiteit van Hasselt. Zij werden bij het opstellen begeleid door twee professoren van deze universiteit. Tijdens het doceren zijn zij bijgestaan door een docent van de middelbare school waar de interventie is afgenomen.
Hoe	De interventie wordt face-to-face aangeboden aan groepen pubers tussen de 12 en 18 jaar in Vlaanderen. Hiervoor zijn drie begeleiders nodig.
Waar	De interventie heeft plaatsgevonden in een klaslokaal op een middelbare school in Vlaanderen. Er waren geen speciale voorzieningen vereist.
Wanneer en hoeveel	De interventie heeft plaatsgevonden op vrijdag 9 mei 2025 en is toen één keer uitgevoerd als experiment. De interventie is een eenmalige sessie van 90 minuten.
Maatwerk	De interventie bestaat uit een vast protocol en is dus niet aangepast aan individuele deelnemers.
Wijzigingen	Tijdens de uitvoering zijn er geen wijzigingen aangebracht in de interventie.
Hoe goed	Gepland: De interventie gaat uitgevoerd worden op een middelbare school, bij leerlingen uit het vierde middelbaar.

	Werkelijk: De interventie is zoals gepland uitgevoerd bij één groep van 16 leerlingen in een pilot-evaluatie. Hierbij is de gehele interventie doorlopen.
--	--

15.3 Resultaten experiment

Zoals eerder vermeld hebben aan het experiment twee groepen deelgenomen, namelijk een experimentele groep en een controlegroep. De experimentele groep bestond uit 16 leerlingen, die allemaal in het vierde middelbaar zaten. Van deze 16 leerlingen hebben 15 leerlingen de enquête voor de nameting volledig ingevuld. De controlegroep bestond uit 18 leerlingen, hiervan hebben 17 leerlingen de enquête voor de nameting ingevuld. De leerlingen uit de controlegroep zaten allen in het vijfde middelbaar.

15.3.1 Beschrijvende statistieken

Van alle deelnemers is 50,0% een jongen en 46,9% een meisje. Echter bevinden zich in de experimentele groep meer meisjes (62,5%) en in de controlegroep meer jongens (66,7%). In de experimentele groep zijn de leerlingen doorgaans 15 of 16 jaar, in de controlegroep ligt deze leeftijd op 16 en 17 jaar. De exacte verdelingen over de geslachten en leeftijden per groep is weergegeven in Tabel 19.

Tabel 19: Beschrijvende statistieken experiment

Variabele	Beschrijving	N	Frequentie (%)
Voormeting experimentele groep			
Geslacht	Jongen	16	5 (31,3%)
	Meisje		10 (62,5%)
	Wil ik niet zeggen		1 (6,3%)
Leeftijd	15	16	7 (43,8%)
	16		8 (50,0%)
	18 jaar of ouder		1 (6,3%)
Nameting experimentele groep			
Geslacht	Jongen	15	5 (33,3%)
	Meisje		9 (60,0%)
	Andere		1 (6,7%)
Leeftijd	15	15	6 (40,0%)
	16		8 (53,3%)
	18 jaar of ouder		1 (6,7%)
Voormeting controlegroep			
Geslacht	Jongen	18	12 (66,7%)
	Meisje		6 (33,3%)
Leeftijd	16	17	6 (33,3%)
	17		11 (61,1%)
Nameting controlegroep			
Geslacht	Jongen	17	11 (64,7%)
	Meisje		6 (35,3%)
Leeftijd	16	17	5 (29,4%)
	17		12 (70,6%)

15.3.2 Situatieschetsen

De enquête bestond uit verschillende onderdelen. Er werd gestart met vier situatieschetsen, waarin twee expliciete voorbeelden over groepsdruk en twee voorbeelden over tijdsdruk werden genoemd. De deelnemers moesten hierbij aangeven wat zij in deze situatie zouden doen en konden hierbij kiezen uit twee tot vier antwoordopties, afhankelijk van de vraag. De frequenties en percentages per gegeven antwoord zijn weergegeven in Tabel 36 in bijlage 8.

Om te onderzoeken of er een verschil is tussen de antwoorden van de experimentele groep en van de controlegroep zijn chi-kwadraattesten uitgevoerd. Deze testen zijn uitgevoerd voor zowel de voormeting als de nameting. Ook is met de chi-kwadraat test onderzocht of de experimentele groep anders scoort in de voormeting als in de nameting.

De situatieschetsen over groepsdruk (stelling 1 en 2 in Tabel 36) hadden drie en vier antwoordopties. De eerste antwoordopties, respectievelijk “Ik stap ook in” en “Ik doe ook mijn fluohesje uit” tonen aan dat de deelnemers bezwijken onder groepsdruk. De overige antwoordopties tonen aan dat ze zich niet door groepsdruk laten beïnvloeden. Aangezien met de chi-kwadraat test onderzocht wordt of er een verschil zit tussen de groepen en wat het effect van de meting is op groepsdruk worden de overige antwoordopties samengenomen, zodat een beeld ontstaat van het aantal leerlingen dat zich niet door groepsdruk laten beïnvloeden.

In Tabel 20 zijn de uitkomsten van de chi-kwadraattesten weergegeven. Uit deze tabel blijkt dat geen enkele waarde significant is. Dit betekent dat er geen verschil is tussen hoe de experimentele groep en de controlegroep omgaan met tijds- en groepsdruk in het verkeer, zowel in de voor- als in de nameting. Ook is onderzocht of de experimentele groep anders met de situaties omgaat na de interventie. Deze waarden zijn ook niet significant, dus de interventie heeft geen effect gehad op hoe de deelnemers omgaan met tijds- en groepsdruk.

Tabel 20: Resultaten chi-kwadraattesten situatieschetsen

	p-waarde		
	Voormeting experimentele en controlegroep	Nameting experimentele en controlegroep	Voor- en nameting experimentele groep
Situatie 1 Groepsdruk	0,169	0,388	0,519
Situatie 2 Groepsdruk	0,968	0,688	0,366
Situatie 3 Tijdsdruk	0,091	0,305	0,853
Situatie 4 Tijdsdruk	0,100	0,067	0,142

15.3.3 Stellingen

Het tweede deel van de enquête bestond uit 15 stellingen. Deze waren verdeeld in drie categorieën, namelijk algemeen, tijdsdruk en groepsdruk. De deelnemers moesten op basis van een 5-punts Likertschaal aangeven in hoeverre zij het eens waren met de stelling, uiteenlopend van helemaal mee oneens (1) tot helemaal mee eens (5). In Tabel 37 en Tabel 38 in bijlage 8 worden voor respectievelijk de experimentele groep en de controlegroep weergegeven wat het gemiddelde en de standaarddeviatie is per stelling.

Om te onderzoeken of de antwoorden van de groepen significant van elkaar verschillen zijn meerdere univariate ANOVA testen uitgevoerd. Hiermee is onderzocht of er verschillen zijn tussen de metingen

van de experimentele groep en controlegroep en of er verschillen zijn tussen de voormeting en nameting van de experimentele groep.

Voormeting experimentele groep en controlegroep

In Tabel 21 zijn de resultaten te zien van de test tussen de voormeting van de experimentele groep en de voormeting van de controlegroep. Uit deze tabel valt op te merken dat de groepen op 3 van de 15 stellingen significant van elkaar verschillen. De eerste stelling waarbij ze van elkaar verschillen is “Ik denk goed na over de gevolgen van risicovol gedrag in het verkeer” ($p=.039$). Om te weten welke groep beter nadenkt over de gevolgen is gekeken naar de gemiddelde waarde per groep. Hieruit blijkt dat de experimentele groep op deze stelling een gemiddelde had van 3,81. De controlegroep had een gemiddelde van 3,00. Dit betekent dat de experimentele groep beter nadenkt over de gevolgen van risicovol gedrag in het verkeer dan de controlegroep.

Ook verschilden de groepen op de stelling “Ik voel mij verantwoordelijk voor mijn eigen veiligheid in het verkeer” ($p=.027$). De experimentele groep had een gemiddeld antwoord van 4,06, terwijl de controlegroep een gemiddelde had van 3,33. Hieruit valt op te maken dat de experimentele groep zich meer verantwoordelijk voelt voor zijn/haar eigen veiligheid in het verkeer.

Tot slot verschillen de groepen in de mate waarin zij risico's nemen als ze te laat dreigen te komen ($p=.016$). De experimentele groep gaf een antwoord van gemiddeld 2,69, de controlegroep van 3,56. Dit betekent dat de controlegroep meer risico's in het verkeer neemt als ze te laat dreigen te komen.

Op de overige stellingen werden geen significante verschillen waargenomen. De groepen verschillen op deze stellingen dus niet van elkaar.

Tabel 21: Resultaten univariate ANOVA voormeting experimentele groep en controlegroep

Stelling	df BS factor	df error	F-value	p-value
1. Ik kijk positief naar mijzelf	1	32	0,472	0,497
2. Ik denk goed na over de gevolgen van risicovol gedrag in het verkeer	1	32	4,655	0,039
3. Ik voel mij verantwoordelijk voor mijn eigen veiligheid in het verkeer	1	32	5,350	0,027
4. Als ik ergens te laat dreig te komen, neem ik meer risico's in het verkeer	1	32	6,406	0,016
5. Ik kan rustig blijven in het verkeer, ook als ik haast heb	1	32	3,814	0,060
6. Ik weet hoe tijdsdruk in het verkeer kan zorgen voor risico's	1	32	0,826	0,370
7. Ik weet wat ik kan doen als ik tijdsdruk in het verkeer ervaar	1	32	0,003	0,957
8. Het is normaal om conflicten te hebben met anderen	1	32	0,110	0,743
9. Soms moet ik groepsdruk ondergaan om aardig gevonden te worden in een groep	1	32	2,032	0,164

10. Ik vind het moeilijk om te ontsnappen aan groepsdruk	1	31	2,457	0,127
11. Ik weet hoe groepsdruk in het verkeer kan zorgen voor risico's	1	31	0,042	0,839
12. Ik ken mijn grenzen als ik bij mijn vrienden ben	1	32	0,012	0,913
13. Ik vind het goed om mijn eigen keuzes te maken als anderen iets van mij vragen wat ik niet wil	1	32	0,021	0,886
14. Ik weet hoe ik op een goede manier 'nee' kan zeggen als anderen iets van mij willen dat ik zelf niet wil	1	32	0,016	0,902
15. Ik weet wat ik kan doen als ik groepsdruk in het verkeer ervaar	1	31	1,406	0,245

Nameting experimentele groep en controlegroep

De resultaten van de test tussen de nameting van de experimentele groep en controlegroep is weergegeven in Tabel 22. Hieruit blijkt dat de groepen in de nameting maar verschillen op één stelling, terwijl dit in de voormeting nog drie betrof.

Net als in de voormeting verschillen de groepen in de mate waarin zij risico's nemen als ze te laat dreigen te komen ($p=.012$). De experimentele groep gaf een antwoord met een gemiddelde van 2,50. De controlegroep had een gemiddelde van 3,41. Dit betekent dat ook in de nameting de controlegroep aangaf meer risico's te nemen onder tijdsdruk.

Tabel 22: Resultaten univariate ANOVA nameting experimentele groep en controlegroep

Stelling	df BS factor	df error	F-value	p-value
1. Ik kijk positief naar mijzelf	1	30	0,521	0,476
2. Ik denk goed na over de gevolgen van risicovol gedrag in het verkeer	1	30	0,426	0,519
3. Ik voel mij verantwoordelijk voor mijn eigen veiligheid in het verkeer	1	30	0,828	0,370
4. Als ik ergens te laat dreig te komen, neem ik meer risico's in het verkeer	1	29	7,225	0,012
5. Ik kan rustig blijven in het verkeer, ook als ik haast heb	1	30	1,621	0,213
6. Ik weet hoe tijdsdruk in het verkeer kan zorgen voor risico's	1	30	1,595	0,216
7. Ik weet wat ik kan doen als ik tijdsdruk in het verkeer ervaar	1	29	0,217	0,645
8. Het is normaal om conflicten te hebben met anderen	1	29	0,102	0,752

9. Soms moet ik groepsdruk ondergaan om aardig gevonden te worden in een groep	1	30	3,009	0,093
10. Ik vind het moeilijk om te ontsnappen aan groepsdruk	1	30	0,588	0,449
11. Ik weet hoe groepsdruk in het verkeer kan zorgen voor risico's	1	29	1,546	0,224
12. Ik ken mijn grenzen als ik bij mijn vrienden ben	1	30	0,230	0,635
13. Ik vind het goed om mijn eigen keuzes te maken als anderen iets van mij vragen wat ik niet wil	1	30	0,044	0,836
14. Ik weet hoe ik op een goede manier 'nee' kan zeggen als anderen iets van mij willen dat ik zelf niet wil	1	30	1,703	0,202
15. Ik weet wat ik kan doen als ik groepsdruk in het verkeer ervaar	1	30	0,004	0,948

Voormeting en nameting experimentele groep

Tot slot is gekeken naar de verschillen tussen de voormeting en de nameting van de experimentele groep. De resultaten hiervan zijn weergegeven in Tabel 23. Op geen enkele stelling verschilden de antwoorden significant. Hieruit valt op te maken dat de interventie geen effect heeft gehad op de manier waarop de deelnemers omgaan met tijds- en groepsdruk in het verkeer.

Tabel 23: Resultaten univariate ANOVA voor- en nameting experimentele groep

Stelling	df BS factor	df error	F-value	p-value
1. Ik kijk positief naar mijzelf	1	29	0,053	0,819
2. Ik denk goed na over de gevolgen van risicovol gedrag in het verkeer	1	29	0,219	0,643
3. Ik voel mij verantwoordelijk voor mijn eigen veiligheid in het verkeer	1	29	0,611	0,441
4. Als ik ergens te laat dreig te komen, neem ik meer risico's in het verkeer	1	28	0,295	0,591
5. Ik kan rustig blijven in het verkeer, ook als ik haast heb	1	29	0,882	0,355
6. Ik weet hoe tijdsdruk in het verkeer kan zorgen voor risico's	1	29	2,666	0,113
7. Ik weet wat ik kan doen als ik tijdsdruk in het verkeer ervaar	1	28	1,509	0,229
8. Het is normaal om conflicten te hebben met anderen	1	28	0,298	0,589

9. Soms moet ik groepsdruk ondergaan om aardig gevonden te worden in een groep	1	29	0,653	0,426
10. Ik vind het moeilijk om te ontsnappen aan groepsdruk	1	29	0,013	0,911
11. Ik weet hoe groepsdruk in het verkeer kan zorgen voor risico's	1	29	1,106	0,302
12. Ik ken mijn grenzen als ik bij mijn vrienden ben	1	29	0,311	0,581
13. Ik vind het goed om mijn eigen keuzes te maken als anderen iets van mij vragen wat ik niet wil	1	29	0,065	0,801
14. Ik weet hoe ik op een goede manier 'nee' kan zeggen als anderen iets van mij willen dat ik zelf niet wil	1	29	0,130	0,721
15. Ik weet wat ik kan doen als ik groepsdruk in het verkeer ervaar	1	28	0,337	0,566

15.3.4 Gebruikerservaring

In de nameting heeft de experimentele groep ook nog enkele vragen gekregen om de ervaring met de les te kunnen duiden. Zo is nagegaan in hoeverre de les leerzaam, leuk, begrijpelijk en herkenbaar was. Bovendien is het operationeel goed om te weten hoe het doorlopende verhaal met het ziekenhuis, de opmaak van het paspoort en de tijdsduur zijn ervaren. In Tabel 24 wordt het gemiddelde en de standaarddeviatie van de beantwoording van deze vragen weergegeven. Daarbij is een schaal van 1 tot 5 gebruikt, waarbij 1 betekent dat iets, bijvoorbeeld, helemaal niet leerzaam was. Een 5 wil juist zeggen dat iets heel erg leerzaam was. Een score van 3 duidt op een neutrale ervaring: 'gewoon' leerzaam.

De in de tabel geformuleerde stellingen wijken om verduidelijkingsredenen iets af van de originele vraagstelling. Hiervoor werd een semantisch differentieel toegepast om objectiviteit in de vraagstelling te waarborgen. De respondent kon met een slider een positie innemen op een schaal variërend van, bijvoorbeeld, helemaal niet leerzaam tot heel erg leerzaam. Er waren vijf mogelijke posities om in te nemen.

Tabel 24: Gemiddeldes en standaarddeviatie stellingen gebruikerservaring experiment

Stelling	Gemiddelde	Std. Deviatie
1. Ik vond deze les leerzaam.	2,67	1,328
2. Ik vond het doorlopende verhaal met het ziekenhuis beangstigend.	2,22	1,437
3. Ik vond de opmaak van het paspoort kinderachtig.	3,41	1,064
4. De onderwerpen van de les (tijdsdruk en groepsdruk) waren herkenbaar voor mij.	3,19	0,834
5. Ik vond de opdrachten begrijpelijk.	3,63	0,806
6. Ik vond het deelnemen aan deze les leuk.	3,00	0,966

	N	Frequentie (%)
7. Ik vond de tijdsduur van de les:		
<i>Veel te lang</i>	16	2 (12,5%)
<i>Te lang</i>		5 (31,3%)
<i>Precies goed</i>		8 (50.0%)
<i>Te kort</i>		0 (0%)
<i>Veel te kort</i>		1 (6,2%)

Uit deze cijfers wordt met name duidelijk dat de deelnemers aan het experiment de les in beperkte mate leerzaam vonden. 38,9% van de respondenten vond de les (helemaal) niet leerzaam, tegenover 22,2% die het (heel) erg leerzaam vond. Een ander aandachtspunt is dat de opmaak van het medisch paspoort relatief kinderachtig gevonden wordt.

In algemene zin wordt daarnaast het gebruik van het ziekenhuis als thema (helemaal) niet als beangstigend ervaren (83,3%). Ook zijn de opdrachten erg duidelijk, de onderwerpen zijn herkenbaar en in het algemeen werd de deelname aan de les als leuk ervaren. Ook de tijdsduur was voor de helft van de respondenten precies goed, maar 43,8% geeft wel aan dat de les (veel) te lang was.

Van de mogelijkheid om via een open vraag aan te geven wat er beter zou kunnen is behoudens een rebelse respondent (die alle opdrachten volledig onbegrijpelijk vond) slechts eenmaal gebruik gemaakt. De respondent geeft mee dat het experiment goed uitgevoerd werd en dat alles naar diens mening wel goed leek te zijn.

16 Discussie

16.1 Implicaties

In dit onderzoek is aangetoond dat tijdsdruk en groepsdruk voor Vlaamse jongeren factoren zijn die risicogedrag in het verkeer stimuleren. Daarbij speelt tijdsdruk een duidelijke rol voor de gehele doelgroep van 10 t/m 24-jarigen, terwijl de rol van groepsdruk vooral groot is voor 10 t/m 18-jarigen. Desondanks is er tot op heden weinig wetenschappelijk onderzoek gedaan naar de rol van deze factoren voor specifiek jongeren in het verkeer, aangezien bestaande literatuur zich vooral richt op de effecten die tijds- en groepsdruk hebben op automobilisten en (beroeps-)chauffeurs. Daarmee zijn de uitkomsten van dit onderzoek vernieuwend en een toevoeging.

In tegenstelling tot de verwachtingen op basis van literatuuronderzoek blijken uit de enquêteresultaten dat attitude en willingness bij tijdsdruk niet de grootste verklarende constructen zijn. Dit valt echter te verklaren omdat er in de literatuur omtrent tijdsdruk vooral onderzoek gedaan is in andere domeinen dan verkeersveiligheid. In het geval van verkeer verklaren vooral intentie, willingness en eerdere ervaringen met gedrag het risicogedrag onder invloed van tijdsdruk. Bij groepsdruk komen de resultaten meer overeen met de verwachtingen op basis van de literatuur. Ook dit is te verklaren omdat er met betrekking tot groepsdruk meer onderzoek is gedaan in de verkeerscontext. Wel is opvallend dat ook attitude hier een grote rol speelt in het verklaren van risicogedrag onder invloed van groepsdruk. Dit werd in eerder onderzoek enkel bij een oudere doelgroep, 18 t/m 28 jaar, aangehaald als een significante factor (Møller & Haustein, 2014). De wetenschappelijke literatuur biedt ook duiding voor de waarneming dat groepsdruk een minder grote rol speelt bij de doelgroep 18 t/m 24-jarigen. De weerbaarheid tegen sociale invloeden door leeftijdsgenoten is namelijk ongeveer rond het achttiende levensjaar volledig ontwikkeld (Sumter et al., 2009).

Uit interviews met experts blijkt dat de voorgestelde interventie 'Weerbaar op weg!' positief ontvangen wordt en kansrijk ingeschat wordt. De resultaten van een kleinschalig experiment laten echter voorlopig geen significante verbeteringen zien in het risicogedrag, maar enerzijds omdat het experiment onderhevig was aan hierna te bespreken beperkingen en anderzijds door de positieve waardering en inschattingen van de experts kan desalniettemin gesteld worden dat 'Weerbaar op weg!' potentie heeft om bij te dragen aan een verhoogde risicoweerbaarheid van Vlaamse pubers.

Wel kan uit de gebruikservaringen geleerd worden dat de interventie mogelijk nog beter flexibel moet zijn voor wat betreft de aansluiting met de doelgroep. Uit de nameting blijkt namelijk dat de deelnemers, 15- en 16-jarigen, de opmaak van het medisch paspoort als redelijk kinderachtig hebben ervaren. Mogelijk kan de interventie daarom verbeterd worden door het aanbieden van verschillende versies voor de verschillende subgroepen in de doelgroep. Voor een concrete opsplitsing kan gedacht worden aan 12 tot en met 14 jaar, 15 en 16 jaar en 17 en 18 jaar. Naast dat dit ook al uit de interviews met experts naar voren kwam, wijzen ook O'Brien en Guiney (2001) in hun boek 'Differentiation in teaching and learning' op het belang van differentiatie in de onderwijsmethode naargelang de leeftijd, culturele achtergrond en opleidingsniveau.

16.2 Beperkingen

Dit onderzoek kent enkele beperkingen. Zo kan in vraag gesteld worden in hoeverre de toepassing van (een variant op) de theorie van gepland gedrag vandaag de dag niet ouderwets geworden is. Deze gaat uit van automatisme en beredeneerd gedrag, terwijl bij tijds- en groepsdruk juist emotie een rol speelt en het onderbewuste meer belang heeft. Dit blijkt uit de gesprekken met experts en wordt ook in wetenschappelijke publicaties gesteld (Harun et al., 2022)

Met betrekking tot de uitgevoerde enquêtestudie moet opgemerkt worden dat een groot gedeelte van de enquêterespons afkomstig is van een school in Geel. Dit heeft tot gevolg dat de steekproef betrekkelijk eenzijdig is qua geografische afkomst, leeftijdsverdeling en opleidingsniveau. Bovendien moet opgemerkt worden dat er zeker bij jongeren sprake kan zijn van sociaal wenselijke antwoorden op dergelijke emotionele thema's zoals tijds- en groepsdruk (Rodwell et al., 2023). De interne consistentie van het construct attitude was in het geval van tijdsdruk niet aanvaardbaar. Hiertoe is in de analyses een enkele stelling meegenomen, daar waar voor de overige constructen een combinatie van minimaal drie stellingen is gebruikt. Hierdoor is de robuustheid van dit construct in de analyse beperkt (Tavakol & Dennick, 2011).

De resultaten van het experiment zijn mogelijk niet representatief voor de werking van een uiteindelijke volledige toepassing van 'Weerbaar op weg!'. Omwille van tijdsgebrek waren er tijdens het experiment nog geen video's beschikbaar om te tonen. Bovendien werd de begeleiding verricht door de auteurs van dit onderzoek, welke geen van beide een geschoolde achtergrond heeft in het onderwijs. Aangezien de rol van de begeleider op pedagogisch vlak cruciaal is gebleken uit de interviews, kan dit zijn weerslag hebben op de effectiviteit van het experiment. Dit wordt ondersteund door onderzoek, waaruit ook blijkt dat leerlingen meer vaardigheden aanleren als een interventie geleid wordt door een overtuigende en geloofwaardige instructeur (Cordero et al., 2010).

16.3 Vervolgonderzoek

In het algemeen kan vervolgonderzoek naar de ervaringen van Vlaamse jongeren met tijds- en groepsdruk in het verkeer worden verrijkt door het afnemen van interviews met de doelgroep. Specifiek voor de interventie 'Weerbaar op weg!' kan vervolgonderzoek met voldoende tijdsbudget nogmaals een experiment uitvoeren waarin wel de filmpjes gebruikt worden en geschoolde begeleiders de interventie leiden, aangezien in het experiment in dit onderzoek een meer versimpelde versie van de interventie is uitgevoerd. Bovendien verdient het 7P-model een wetenschappelijke kans om te staven of de veronderstelde meerwaarde van deze theorie om gedragsverandering te verwezenlijken wetenschappelijk te staven is.

17 Conclusies

In dit onderzoek is studie gedaan naar de rol die tijds- en groepsdruk spelen als risicofaciliterende factoren bij Vlaamse pubers in het verkeer. Wereldwijd zijn verkeersongevallen de grootste doodsoorzaak van jongeren. In dit onderzoek is daarom ingezoomd op de Vlaamse context door een enquête af te nemen en, mede op basis van een literatuurstudie, hiermee een nieuwe interventie uit te werken om deze doelgroep weerbaar te maken tegen tijds- en groepsdruk in het verkeer. Deze interventie, 'Weerbaar op weg!', is vervolgens voorgelegd aan acht experts en op kleine schaal getest. In dit hoofdstuk wordt uitgewerkt wat de antwoorden zijn op de deelvragen om ten slotte de algemene onderzoeksvraag te beantwoorden.

17.1 Karaktereigenschappen van kinderen, pubers en jongvolwassenen

Allereerst is via een literatuurstudie uitgewerkt welke karaktereigenschappen verschillende subgroepen jongeren bezitten, welke theorieën er bestaan voor het verklaren van gedrag en hoe tijds- en groepsdruk zich manifesteren in het verkeer. Het valt op dat vanaf de pubertijd mensen gevoelig zijn voor groepsdruk. In deze levensfase wordt de mening van vrienden belangrijker dan de mening van ouders. Ook bij jongvolwassenen heeft dit fenomeen nog een, weliswaar meer beperkte, weerslag op het gedrag in het verkeer. Pubers zijn nog meer te vormen dan jongvolwassenen. Een interventie gericht op deze doelgroep is dus het meest effectief om structurele gedragsverandering te vergemakkelijken.

17.2 Verklaringen risicogedrag

In dit onderzoek is het Prototype Willingness Model gebruikt om te verklaren waarom mensen zich op een bepaalde manier gedragen. Dit is een uitbreiding van de theorie van gepland gedrag. De theorie van gepland gedrag is een model voor het verklaren van bewust gedrag. Volgens deze theorie komt bewust gedrag direct voort uit de intentie om het gedrag te vertonen. Die intentie wordt bepaald door drie factoren, namelijk attitude, subjectieve normen en de waargenomen gedragscontrole.

Toch blijkt uit onderzoek dat intentie niet de enige voorloper is van risicogedrag. Veel risicogedrag blijkt ongepland en is een reactie op omgevingsfactoren die risicogedrag stimuleren. Daarom is het Prototype Willingness Model ontwikkeld. Dit model bestaat uit twee paden, namelijk het pad van de beredeneerde actie en het pad van de sociale reactie. Het pad van de beredeneerde actie lijkt op de theorie van gepland gedrag en verklaart risicogedrag dat bewust en gepland is. Het pad van de sociale reactie is uniek voor dit model en beschrijft gedrag dat niet vooraf is bedacht. Dit pad bevat twee nieuwe concepten, namelijk de bereidheid om bepaald gedrag te vertonen en prototypes.

17.3 Invloed van tijds- en groepsdruk in het verkeer

Naar de rol van tijds- en groepsdruk is in de beschikbare wetenschappelijke literatuur praktisch geen onderzoek gedaan naar de Vlaamse context. Dit geldt voor zowel onderzoek naar hoe deze risicofaciliterende factoren zich manifesteren als voor onderzoek naar interventies die hierop gericht zijn.

Onderzoeken naar tijdsdruk richten zich bovendien niet vaak op jongeren, maar juist op beroepschauffeurs. Uit de literatuur komt naar voren dat vooral mannen vatbaar zijn voor risicovoller rijgedrag, maar niet vaker schades veroorzaken. Gelinkt aan de determinanten uit de theorieën kan geleerd worden dat een prosociale attitude de mate van risicovol rijgedrag beperkt. Op het gebied van

willingness moet juist opgemerkt worden dat velen het belangrijker vinden om op tijd te komen dan dat ze hun eigen veiligheid prioriteit geven en daardoor iets later zijn. Ook toont eerder onderzoek aan dat deze motivatie cruciaal is voor het maken van juiste keuzes onder invloed van tijdsdruk. Tot slot zijn voor de waargenomen gedragscontrole vaardigheden als het kunnen filteren van de juiste informatie en een snelle informatieverwerking belangrijk.

Over groepsdruk in het verkeer zijn in verhouding meer onderzoeken gepubliceerd, waarbij deze zich voornamelijk richten op de rol van groepsdruk op risicogedragingen in de auto en vaak niet specifiek op jongeren. De resultaten van de onderzoeken verschillen per land en context, hetgeen suggereert dat de rol van groepsdruk per land en type maatschappij verschilt. Hieruit kan geleerd worden dat een interventie zich aan moet passen op de doelgroep. Bij groepsdruk overrulet het limbisch systeem (emotioneel) de rationele werking van de frontale kwab. De theorieën beschouwend, kan uit de literatuur geleerd worden dat intentie, sociale norm en prototypes een grote rol spelen. Tot slot kan geconcludeerd worden dat opvoedkundige vaardigheden van de ouders in combinatie met een prosociale attitude de beste remmers zijn voor vatbaarheid tegen groepsdruk.

17.4 Bestaande trainingen

Op het gebied van training tegen de negatieve gevolgen van tijdsdruk toont het schaarse beschikbare onderzoek aan dat tijdsdrukbeheer meer invloed heeft dan concentratietraining en dat simulatiestudies de meest positieve effecten hebben. Ook wordt geconcludeerd dat nieuwe interventies verbeterd kunnen worden door een overwogen keuze van het type benadering, het zowel opnemen van bewuste als onbewuste gevolgen van tijdsdruk en door zich te richten op copingstrategieën.

Voor wat betreft trainingen tegen de negatieve gevolgen van groepsdruk is er meer onderzoek gedaan. Bij groepsdruk zijn procesmatig het betrekken van jongeren zelf bij de interventie en qua type een educatieve trainingsmaatregel het meest succesvol. Ook kan geconcludeerd worden dat strategieën om zelfcontrole te bevorderen in het geval van groepsdruk erg relevant zijn. Aangezien groepsdruk vooral gaat om interne verleidingen, kan gesteld worden dat cognitieve interventies kansrijk zijn om de rol van groepsdruk als risicofaciliterende rol in het verkeer te beperken.

Om tijds- en groepsdruk als risicofaciliterende factoren in het verkeer samen te trainen bieden trainingen gericht op risicoweerbaarheid en zelfcontrole kansen. Het voordeel hiervan is dat er een breed palet aan vaardigheden aangeleerd kan worden. Veelal is dit een combinatie van copingstrategieën, groepssessies en een toepassing van implementatie-intenties. Bovendien biedt de leercyclus van Kolb via het reflecteren op eigen ervaringen veel kansen. Er zijn al enkele digitale interventies ontwikkeld specifiek voor de doelgroep pubers, maar deze programma's hebben nog geen grote uitrol gehad en daardoor zijn er nog geen effectstudies te raadplegen.

17.5 Invloed van tijds- en groepsdruk op Vlaamse jongeren

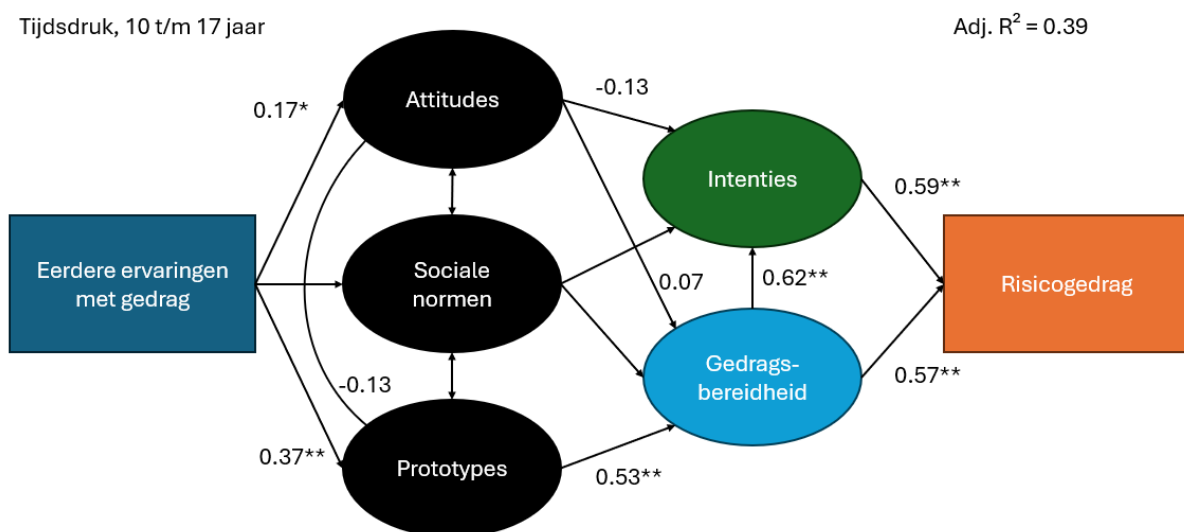
Uit de afgenomen enquête blijkt dat tijdsdruk vaak door de Vlaamse respondent zelf opgegeven wordt als reden voor het nemen van risico's in het verkeer. Voor wat betreft groepsdruk is dat initieel juist niet het geval. Vooral bij 10 tot 18-jarigen blijkt dat zij toch in situaties bezwijken onder groepsdruk, terwijl ze zelf aangeven er niet gevoelig voor te zijn als daar rechtstreeks naar gevraagd wordt. Daarmee lijkt het makkelijker om tijdsdruk op te geven als reden voor risicogedrag dan groepsdruk.

Dit wordt ook zichtbaar bij de gemiddelde scores op de constructen, waarbij richting groepsdruk positiever geantwoord wordt dan bij tijdsdruk, zeker bij de oudere leeftijdscategorie.

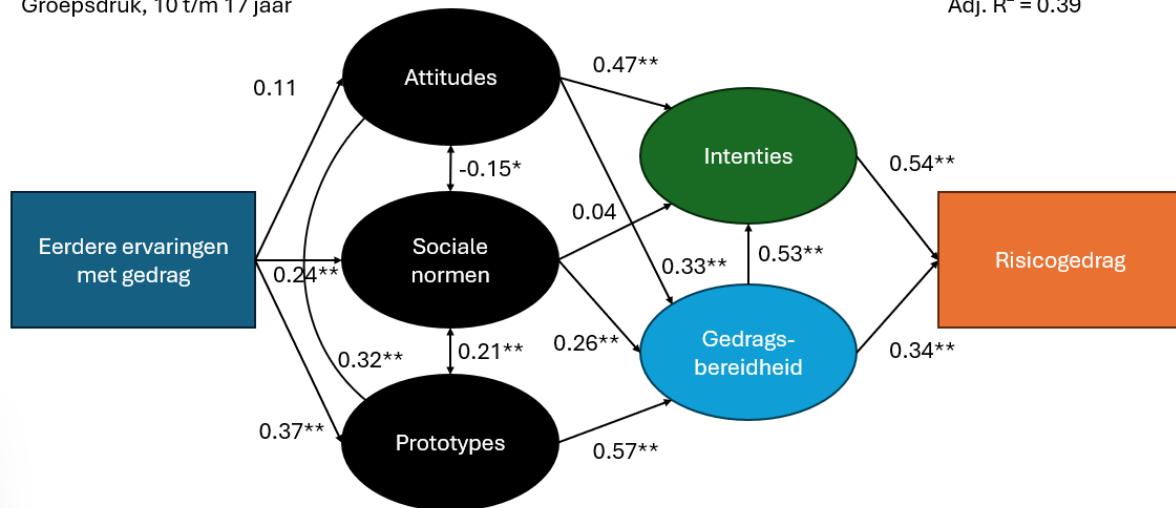
Met regressieanalyses is aangetoond dat het Prototype Willingness Model in het geval van de doelgroep 10 t/m 17 jaar voor 39% het risicogedrag als gevolg van tijdsdruk en groepsdruk in het verkeer kan verklaren. Voor 18 t/m 24-jarigen is dit slechts 11% voor tijdsdruk en 5% voor groepsdruk. Hierdoor kan gesteld worden dat voor Vlaamse pubers het Prototype Willingness Model een redelijke voorspeller is van risicovol gedrag met daarbij waardevol om te vermelden dat voor 10 t/m 17-jarigen beide paden uit het model relevant zijn: zowel het beredeneerde pad als het sociale pad geven significante correlaties en alle constructen worden opgenomen in het regressiemodel. Dit sluit ook aan bij eerder onderzoek van Rodwell et al. (2023) naar de mogelijkheid om risicogedrag in het verkeer te voorspellen met het Prototype Willingness Model. Met correlatieanalyses wordt duidelijk dat vrijwel alle constructen significant correleren met het risicogedrag. Enkel attitude in het geval van tijdsdruk en sociale norm in het geval van groepsdruk geven geen significante correlatie.

De vaakst zelfgerapporteerde risicogedragingen onder tijds- en groepsdruk zijn het niet dragen van een helm en een fluohesje. Bovendien wordt er veelal minder goed uitgekeken als men zich in groep door het verkeer beweegt. Andere risicogedragingen zoals het negeren van een rood licht, tegen het verkeer in fietsen, snel fietsen of rennen komen voor, maar een minderheid van de respondenten geeft zelf aan dit te doen.

Figuur 15 en Figuur 16 tonen, respectievelijk voor tijdsdruk en groepsdruk, een samenvatting van de resultaten van de analyses uit de enquêtes voor de 10 t/m 17-jarigen.



Figuur 15: Correlaties en regressiemodel tijdsdruk (10-17 jaar)



Figuur 16: Correlaties en regressiemodel groepsdruk (10-17 jaar)

17.6 Interventie ‘Weerbaar op weg!’

Op basis van de enquêtedata wordt duidelijk dat de verschillende constructen uit het Prototype Willingness Model veelal significant met elkaar correleren. Een training gericht op het vergroten van de risicowerbaarheid moet zich daarom richten op al deze constructen. Bovendien werd duidelijk dat groepsdruk het meest een risico vormt voor pubers. Daarom is met ‘Weerbaar op weg!’ een cognitieve educatieve interventie ontwikkeld die zich richt op pubers waarbij in opdrachten alle constructen verwerkt worden. Deze interventie bestaat uit twee klassikale opdrachten en drie groepsopdrachten en duurt ongeveer 90 minuten. De deelnemende pubers voltooien de opdrachten binnen de context van een situatieschets, opname in het ziekenhuis na een verkeersongeluk als gevolg van tijds- en groepsdruk, en gebruiken voortdurend een medisch paspoort om de opdrachten te voltooien.

17.7 Interviews met experts

‘Weerbaar op weg!’ is na uitwerking van een uitgebreide handleiding voorgelegd aan acht experts met verschillende expertisedomeinen. Tijdens deze interviews werd duidelijk dat zij grotendeels positief en enthousiast zijn over de voorgestelde opzet. De belangrijkste aandachtspunten betreffen de afstemming van de gehanteerde situaties per subgroep binnen de doelgroep, de cruciale rol die de begeleider heeft en de twijfel over de effectiviteit door de toepassing van het Prototype Willingness Model.

17.8 Effecten interventie ‘Weerbaar op weg!’ en slotconclusie

Met de geleerde lessen uit de interviews is ‘Weerbaar op weg!’ nog op enkele punten geoptimaliseerd, waarna een kleinschalig experiment is uitgevoerd met 16 leerlingen uit het vierde middelbaar. De resultaten van de voor- en nameting laten zien dat de interventie geen significante effecten heeft op het risicogedrag dat Vlaamse jongeren tonen onder invloed van tijds- en groepsdruk. De experimentele groep vertoont daarnaast geen significante verschillen in gedrag ten opzichte van de controlegroep. Wel geeft de controlegroep aan meer risico’s te nemen onder tijdsdruk. Echter kwam dit verschil zowel in de voor- als nameting naar voren, waardoor te betwijfelen is of dit effect door de interventie is ontstaan.

Op basis van de ervaring van de deelnemers aan het experiment zijn de belangrijkste aandachtspunten dat de les relatief beperkt leerzaam gevonden wordt, dat de opmaak van het medisch paspoort wat kinderachtig overkwam en dat de tijdsduur iets aan de lange kant was. Desalniettemin vonden de deelnemers de les leuk, begrijpelijk en herkenbaar qua thema.

Vanwege de beperkingen op het gebied van materiaal en capaciteit van de instructeurs van het experiment is het echter voorbarig om hier direct harde conclusies uit te trekken. Een volwaardig experiment met filmpjes en geschoolde begeleiders zou in de toekomst harde conclusies trekken wel mogelijk maken over de mate van succes van 'Weerbaar op weg!'. Ook aan de hand van de positieve reacties van experts kan daarom nog altijd gesteld worden dat deze interventie in de toekomst potentieel kan hebben om de risicoweerbaarheid van Vlaamse pubers tegen groeps- en tijdsdruk in het verkeer te verbeteren.

Referenties

- Ajzen, I. (1991). The theory of planned behavior. *Organizational Behavior And Human Decision Processes*, 50(2), 179–211. [https://doi.org/10.1016/0749-5978\(91\)90020-t](https://doi.org/10.1016/0749-5978(91)90020-t)
- Algorani, E. B., & Gupta, V. (2023). Coping mechanisms. In *StatPearls*. StatPearls Publishing. <https://www.ncbi.nlm.nih.gov/books/NBK559031/>
- Almutairi, N. M., & Altamimi, M. A. (2019). The psychosocial consequences of road traffic accidents: a review article. *Int J Med Dev Ctries*, 3(12), 1104-9. <https://doi.org/10.24911/IJMDC.51-1570622250>
- Anderson, M. J. (2017). *DOE simplified: practical tools for effective experimentation*. CRC press.
- Ashman, A., & Conway, R. (2002). An introduction to cognitive education: Theory and applications. Routledge.
- Aswar, K., Akbar, F. G., Wiguna, M., & Hariyani, E. (2021). Determinants of audit quality: Role of time budget pressure. *Problems and Perspectives in Management*, 19(2), 308. [https://doi.org/10.21511/ppm.19\(2\).2021.25](https://doi.org/10.21511/ppm.19(2).2021.25)
- Behrendt, D., Boß, L., Hannibal, S., Kunzler, A. M., Wessa, M., & Lehr, D. (2023). Feasibility and efficacy of a digital resilience training: A pilot study of the strengths-based training RESIST. *Internet interventions*, 33, 100649. <https://doi.org/10.1016/j.invent.2023.100649>
- Bell, J. J., Hardy, L., & Beattie, S. (2013). Enhancing mental toughness and performance under pressure in elite young cricketers: A 2-year longitudinal intervention. *Sport, Exercise, and Performance Psychology*, 2(4), 281. <https://doi.org/10.1037/a0033129>
- Benczes, R. (2019). The name of the game: Rhyme and alliteration in multi-word expressions. *Argumentum*, 15, 133-144.
- Blankestijn. (z.d.). Team Interventie: Leercyclus van Kolb. Blankestijn & Partners Opleidingen. <https://www.bpeopleidingen.nl/e-learning-methodiek-leercyclus-van-kolb/>
- Boele, M., Goldenbeld, C., van Strijp-Houtenbos, M., Commandeur, J. J., & Twisk, D. A. (2019). A quasi-experimental, longitudinal evaluation of a school-based bicycle helmet campaign for children age 4–8 years in the Netherlands. *Journal of Transportation Safety & Security*, 12(1), 17-36. <https://doi.org/10.1080/19439962.2019.1591552>
- Boele, M., Panneman, M., Adriaenssens, L., Goldenbeld, C., et al. (2016). *Fietshelmcampagne 'Coole kop, helm op!' in Zeeland: Evaluatie van de effecten*. SWOV. <https://swov.nl/system/files/publication-downloads/coole-kop-helm-op.pdf>
- Bokhorst, C. L., Sumter, S. R., & Westenberg, P. M. (2010). Social support from parents, friends, classmates, and teachers in children and adolescents aged 9 to 18 years: Who is perceived as most supportive?. *Social development*, 19(2), 417-426. <https://doi.org/10.1111/j.1467-9507.2009.00540.x>

- Bokhoven, M.A. van, Kok, G. & Weijden, T. van der. (2003). "Designing a quality improvement intervention: a systematic approach". *Qual Saf Health Care*, 12(3), 215-220.
- Bradley, M. M., & Lang, P. J. (1994). Measuring emotion: the self-assessment manikin and the semantic differential. *Journal of behavior therapy and experimental psychiatry*, 25(1), 49-59.
- Brewster, S. E., Elliott, M. A., & Kelly, S. W. (2015). Evidence that implementation intentions reduce drivers' speeding behavior: testing a new intervention to change driver behavior. *Accident Analysis & Prevention*, 74, 229-242. <https://doi.org/10.1016/j.aap.2014.11.006>
- Casey, B. J., Getz, S., & Galvan, A. (2008). The adolescent brain. *Developmental review*, 28(1), 62-77. <https://doi.org/10.1016/j.dr.2007.08.003>
- Clasen, D. R., & Brown, B. B. (1985). The multidimensionality of peer pressure in adolescence. *Journal of youth and adolescence*, 14(6), 451-468.
- Cœugnet, S., Naveteur, J., Antoine, P., & Anceaux, F. (2013). Time pressure and driving: Work, emotions and risks. *Transportation research part F: traffic psychology and behaviour*, 20, 39-51. <https://doi.org/10.1016/j.trf.2013.05.002>
- Colen, P. (z.d.). De leercyclus van Kolb: leerstijlen, leervoorkeuren en leerfasen. ICM. <https://www.icm.nl/extra/leercyclus-kolb-leerstijlen-leervoorkeuren-leerfasen/>
- Cordero, E. D., Israel, T., White, S., & Park, Y. S. (2010). Impact of instructor and course characteristics on the effectiveness of curriculum infusion. *Journal of American College Health*, 59(2), 75-81. <https://doi.org/10.1080/07448481003705917>
- Craig, A., Tran, Y., Guest, R., Gopinath, B., Jagnoor, J., Bryant, R. A., ... & Cameron, I. (2016). Psychological impact of injuries sustained in motor vehicle crashes: systematic review and meta-analysis. *BMJ open*, 6(9), e011993. <https://doi.org/10.1136/bmjopen-2016-011993>
- CROW. (2019, 1 januari). The Day After. CROW. <https://toolkitverkeerseducatie.nl/kenniscatalogus/the-day-after/>
- CROW. (2023, 29 september). Fight Your Inner Monkey. CROW. <https://toolkitverkeerseducatie.nl/kenniscatalogus/fight-your-inner-monkey/>
- CROW. (2024, 21 maart). Muurvast. CROW. <https://toolkitverkeerseducatie.nl/kenniscatalogus/muurvast/>
- De Jaegere, E., van Heeringen, K., Emmery, P., Mommerency, G., & Portzky, G. (2024). Effects of a Serious Game for Adolescent Mental Health on Cognitive Vulnerability: Pilot Usability Study. *JMIR Serious Games*, 12. <https://doi.org/10.2196/47513>
- Degheldere, T., & Dhondt, S. (z.d.). *Jongeren & verkeer. Een onderzoek naar het gedrag van 12-18 jarigen in het verkeer*. [Powerpoint-slides]. Vlaamse Stichting Verkeerskunde. Geraadpleegd op 23 oktober 2024, van <https://www.vsv.be/storage/vsv/jongerenonderzoek-grafieken.pdf>
- Delannoy, S., Feys, M., Lambert, M., Vanhove, S., & Verwee, I. (2024, 26 augustus). Kinderen en verkeersveiligheid: percepties en gedragingen. Vias.

https://www.vias.be/publications/Kinderen%20en%20verkeersveiligheid/Kinderen_en_verkeersveiligheid.pdf

- Dhoke, A., & Choudhary, P. (2023). Is there a relationship between time pressure and pedestrian non-compliance? A systematic review. *Transportation research part F: traffic psychology and behaviour*, 93, 68-89. <https://doi.org/10.1016/j.trf.2023.01.001>
- Dishion, T. J., & Stormshak, E. A. (2007). *Intervening in children's lives: An ecological, family-centered approach to mental health care*. American Psychological Association. <https://psycnet.apa.org/doi/10.1037/11485-000>
- Doggett, G., Isler, R., Edwards, I., Burns, R., Shorter, G., & Armour, C. (2019). "Who is driving you?" Development and an evaluation of an impulse control and road safety intervention. Geraadpleegd op 5 november 2024, van https://pureadmin.qub.ac.uk/ws/portalfiles/portal/379904026/Who_is_driving_you_Development_and_an_evaluation_of_an_impulse_control_and_road_safety_intervention.pdf
- Duckworth, A. L., Milkman, K. L., & Laibson, D. (2018). Beyond Willpower: Strategies for Reducing Failures of Self-Control. *Psychological Science in the Public Interest*, 19(3), 102-129. <https://doi.org/10.1177/1529100618821893>
- Ekeland, E., Heian, F., & Hagen, K.B. (2005). Can exercise improve self esteem in children and young people? A systematic review of randomized controlled trials. *Sports Med*, 39, 792-798.
- Elliott, M. A., Paterson, A., Orr, S., Marshall, C., Wood, C., Toye, M., & Wilson, C. (2021). Evidence that implementation intentions reduce drivers' use of mobile phones while driving. *Transportation research part F: traffic psychology and behaviour*, 78, 381-397. <https://doi.org/10.1016/j.trf.2021.03.002>
- Falco, A., Piccirelli, A., Girardi, D., Dal Corso, L., & Nicola, A. (2013). Risky riding behavior on two wheels: The role of cognitive, social, and personality variables among young adolescents. *Journal of safety research*, 46, 47-57. <https://doi.org/10.1016/j.jsr.2013.03.002>
- Fasotti, L., Kovacs, F., Eling, P. A., & Brouwer, W. H. (2000). Time pressure management as a compensatory strategy training after closed head injury. *Neuropsychological rehabilitation*, 10(1), 47-65. <https://doi.org/10.1080/096020100389291>
- Feenstra, H., Ruiter, R. A., & Kok, G. (2012). Go fast! Reaction time differences between adults and adolescents in evaluating risky traffic situations. *Journal of health psychology*, 17(3), 343-349. <https://doi.org/10.1177/1359105311417190>
- Fergus, S., & Zimmerman, M. A. (2005). Adolescent resilience: A framework for understanding healthy development in the face of risk. *Annual review of public health*, 26(1), 399-419. <https://doi.org/10.1146/annurev.publhealth.26.021304.144357>
- Gardner, M., & Steinberg, L. (2005). Peer influence on risk taking, risk preference, and risky decision making in adolescence and adulthood: an experimental study. *Developmental psychology*, 41(4), 625. <https://psycnet.apa.org/doi/10.1037/0012-1649.41.4.625>

- Ge, Y., Liu, X., Shen, B., & Qu, W. (2022). Does a prosocial attitude reduce risky driving behaviour under time pressure?. *Transportation research part F: traffic psychology and behaviour*, 84, 1-8. <https://doi.org/10.1016/j.trf.2021.11.018>
- Geber, S., Baumann, E., Czerwinski, F., & Klimmt, C. (2021). The effects of social norms among peer groups on risk behavior: A multilevel approach to differentiate perceived and collective norms. *Communication Research*, 48(3), 319-345. <https://doi.org/10.1177/0093650218824213>
- Gheorghiu, A., Delhomme, P., & Felonneau, M. L. (2015). Peer pressure and risk taking in young drivers' speeding behavior. *Transportation Research Part F: Traffic Psychology and Behaviour*, 35, 101-111. <https://doi.org/10.1016/j.trf.2015.10.014>
- Gibbons, F. X. (2020). Intention, expectation, and willingness. *Health behavior constructs: Theory, measurement, and research*. National Cancer Institute. <http://cancercontrol.cancer.gov/brp/constructs/index.html>.
- 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.
- Gibbons, F. X., Gerrard, M., Reimer, R. A., & Pomery, E. A. (2006). Unintentional behavior: A subrational approach to health risk. *Self-regulation in health behavior*, 45-70.
- Gicquel, L., Ordonneau, P., Blot, E., Toillon, C., Ingrand, P., & Romo, L. (2017). Description of various factors contributing to traffic accidents in youth and measures proposed to alleviate recurrence. *Frontiers in psychiatry*, 8, 94. <https://doi.org/10.3389/fpsyt.2017.00094>
- Glad, A., & Midland, K. (2000). *Six year old children and crossing of roads. Results of a training experiment* (No. TOI-473/2000).
- Gökbayrak, N. S., Paiva, A. L., Blissmer, B. J., & Prochaska, J. O. (2015). Predictors of relapse among smokers: transtheoretical effort variables, demographics, and smoking severity. *Addictive behaviors*, 42, 176-179. <https://doi.org/10.1016/j.addbeh.2014.11.022>
- Gollwitzer, P. M., & Sheeran, P. (2006). Implementation intentions and goal achievement: A meta-analysis of effects and processes. *Advances in experimental social psychology*, 38, 69-119. [https://doi.org/10.1016/S0065-2601\(06\)38002-1](https://doi.org/10.1016/S0065-2601(06)38002-1)
- Goossens, H. (z.d.). *Fight Your Inner Monkey: stoppen met na-aapgedrag in het verkeer*. VeiligheidNL. Geraadpleegd op 8 februari 2025, van <https://www.veiligheid.nl/kennisaanbod/lespakket/fight-your-inner-monkey-stoppen-met-na-aapgedrag-het-verkeer#:~:text=Met%20Fight%20Your%20Inner%20Monkey,dat%20leidt%20tot%20verkeersonveilig%20gedrag>
- Gössling, S., Kees, J., Hologa, R., Riach, N., & von Stülpnagel, R. (2024). Children's safe routes to school: Real and perceived risks, and evidence of an incapacity-incapability space. *Journal of Cycling and Micromobility Research*, 2, 100019. <https://doi.org/10.1016/j.jcmr.2024.100019>

- Hagerman, C. J., Hoffman, R. K., Vaylay, S., & Dodge, T. (2021). Implementation intentions to reduce smoking: a systematic review of the literature. *Nicotine and Tobacco Research*, 23(7), 1085-1093. <https://doi.org/10.1093/ntr/ntaa235>
- Hagger, M. S., & Luszczynska, A. (2014). Implementation intention and action planning interventions in health contexts: State of the research and proposals for the way forward. *Applied Psychology: Health and Well-Being*, 6(1), 1-47. <https://doi.org/10.1111/aphw.12017>
- Harun, S. A., Fauzi, M. A., Kasim, N. M., & Wider, W. (2022). Determinants of energy efficient appliances among Malaysian households: Roles of theory of planned behavior, social interaction and appliance quality. *Asian Economic and Financial Review*, 12(3), 212. <https://doi.org/10.55493/5002.v12i3.4463>
- Haynes, R. (2021, 27 oktober). *Understanding the Psychological Effects of Car Accidents*. Psychreg. <https://www.psychreg.org/understanding-psychological-effects-car-accidents/>
- Henry, J. L., & Wilson, P. H. (1996). The psychological management of tinnitus: comparison of a combined cognitive educational program, education alone and a waiting-list control. *The international tinnitus journal*, 2, 9-20.
- HLN (2024, 26 januari). *Studie: 1 op 10 Vlaamse scholieren had ongeval in verkeer en moest daardoor naar dokter of ziekenhuis*. HLN. <https://www.hln.be/binnenland/studie-1-op-10-vlaamse-scholieren-had-ongeval-in-verkeer-en-moest-daardoor-naar-dokter-of-ziekenhuis~afd74488/?referrer=https%3A%2F%2Fwww.google.com%2F>
- Hoffmann, T. C., Glasziou, P. P., Boutron, I., Milne, R., Perera, R., Moher, D., ... & Michie, S. (2014). Better reporting of interventions: template for intervention description and replication (TIDieR) checklist and guide. *Bmj*, 348.
- Hooper, N., Sandoz, E. K., Ashton, J., Clarke, A., & McHugh, L. (2012). Comparing thought suppression and acceptance as coping techniques for food cravings. *Eating behaviors*, 13(1), 62-64. <https://doi.org/10.1016/j.eatbeh.2011.10.002>
- Hosseini, S. A., Mirnasab, M., Salimy, H., & Zangiabadi, M. (2015). The effect of assertiveness skills training on reduction of emotional victimization of female high school students. *International Journal of Life Sciences*, 9(4), 59-64. <https://doi.org/10.1111/jan.13031>
- Johnson, A. (2011). Introduction to action research. In a short guide to action research (4de editie). Pearson.
- Kallio, H., Pietilä, A. M., Johnson, M., & Kangasniemi, M. (2016). Systematic methodological review: developing a framework for a qualitative semi-structured interview guide. *Journal of advanced nursing*, 72(12), 2954-2965.
- Kent, S., Devonport, T. J., Lane, A. M., Nicholls, W., & Friesen, A. P. (2018). The effects of coping interventions on ability to perform under pressure. *Journal of sports science & medicine*, 17(1), 40.

- Khan, S., Anjum, F. A., & Fayyaz, M. U. (2025). Impact of Financial Stress and Peer Pressure on Anxiety and Aggression among University Students. *Qlantic Journal of Social Sciences and Humanities*, 6(1), 175-182. <https://doi.org/10.55737/qjssh.vi-i.25304>
- Kiran, B. & Ersoy, M. (2021). Investigating the effect peer training program on adolescents experiencing peer pressure, *International Journal of Eurasian Education and Culture*, 6(14), 1742-1763. <http://dx.doi.org/10.35826/ijoecc.451>
- Knopf, J. W. (2006). Doing a literature review. *PS: Political Science & Politics*, 39(1), 127-132. <https://doi.org/10.1017/S1049096506060264>
- Kok, G., Gottlieb, N. H., Peters, G. J. Y., Mullen, P. D., Parcel, G. S., Ruiter, R. A., Fernández, M.E., Markham, C. & Bartholomew, L. K. (2016). A taxonomy of behaviour change methods: an intervention mapping approach. *Health psychology review*, 10(3), 297-312. <https://doi.org/10.1080/17437199.2015.1077155>
- Kok, G., Schaalma, H., Ruiter, R. A., Van Empelen, P., & Brug, J. (2004). Intervention mapping: protocol for applying health psychology theory to prevention programmes. *Journal of health psychology*, 9(1), 85-98. <https://doi.org/10.1177/1359105304038379>
- Konnikova, M. (2025, 3 januari). How to set goals that actually stick. Maria Konnikova. <https://mariakonnikova.substack.com/p/how-to-set-goals-that-actually-stick>
- Krishnan, K., Shaiju, B., & Sarkar, S. (2017). Assessment of Peer Pressure and Effectiveness of an Educational Program on Knowledge Regarding Refusal Strategies Related to Substance Abuse among Adolescents. *Int J Health Sci Res*, 7(3), 229-238.
- Kristina, R., & Savitri, L. S. (2021). Pelatihan Keterampilan Menolak dan Asertivitas pada Remaja Selama Pandemi COVID-19. *Jurnal Psikologi Teori dan Terapan*, 11(3), 232-246. <https://doi.org/10.26740/jpitt.v11n3.p232-246>
- Marlatt, G. A., & Donovan, D. M. (Eds.). (2005). *Relapse prevention: Maintenance strategies in the treatment of addictive behaviors*. Guilford press.
- Másilková, M. (2017). Health and social consequences of road traffic accidents. *Kontakt*, 19(1), e43-e47. <https://doi.org/10.1016/j.kontakt.2017.01.007>
- Meyer, S., Sagberg, F., & Torquato, R. (2014). Traffic hazard perception among children. *Transportation research part F: traffic psychology and behaviour*, 26, 190-198. <https://doi.org/10.1016/j.trf.2014.07.007>
- Møller, M., & Haustein, S. (2014). Peer influence on speeding behaviour among male drivers aged 18 and 28. *Accident Analysis & Prevention*, 64, 92-99. <https://doi.org/10.1016/j.aap.2013.11.009>
- Monroe, K., Nichols, M., Crew, M., Brown, L., & King, W. (2020). Evaluating teen driving knowledge and behaviors following educational outreach. *Injury epidemiology*, 7, 1-6.
- Mulder, P. (2022, 25 februari). *Actieonderzoek doen*. Toolshero. <https://www.toolshero.nl/verandermanagement/actieonderzoek/>

- Naveteur, J., Coeugnet, S., Charron, C., Dorn, L., & Anceaux, F. (2013). Impatience and time pressure: Subjective reactions of drivers in situations forcing them to stop their car in the road. *Transportation research part F: traffic psychology and behaviour*, 18, 58-71. <https://doi.org/10.1016/j.trf.2012.12.008>
- Ngee Sim, T., & Fen Koh, S. (2003). A domain conceptualization of adolescent susceptibility to peer pressure. *Journal of research on adolescence*, 13(1), 57-80. <https://doi.org/10.1111/1532-7795.1301002>
- Nichols, T. R., Graber, J. A., Brooks-Gunn, J., & Botvin, G. J. (2006). Ways to say no: refusal skill strategies among urban adolescents. *American Journal of Health Behavior*, 30(3), 227-236. <https://doi.org/10.5993/AJHB.30.3.1>
- Njå, O., & Nesvåg, S. M. (2007). Traffic behaviour among adolescents using mopeds and light motorcycles. *Journal of safety research*, 38(4), 481-492. <https://doi.org/10.1016/j.jsr.2007.03.012>
- O'Brien, T., & Guiney, D. (2001). *Differentiation in Teaching and Learning: Principles and Practice*. Wiley.
- Ouimet, M. C., Pradhan, A. K., Brooks-Russell, A., Ehsani, J. P., Berbiche, D., & Simons-Morton, B. G. (2015). Young drivers and their passengers: a systematic review of epidemiological studies on crash risk. *Journal of Adolescent Health*, 57(1), S24-S35. <https://doi.org/10.1016/j.jadohealth.2015.03.010>
- Paaver, M., Eensoo, D., Kaasik, K., Vaht, M., Mäestu, J., & Harro, J. (2013). Preventing risky driving: A novel and efficient brief intervention focusing on acknowledgement of personal risk factors. *Accident Analysis & Prevention*, 50, 430-437. <https://doi.org/10.1016/j.aap.2012.05.019>
- Patten, M. (2016). *Questionnaire research: A practical guide*. Routledge.
- Passmore, C., Dobbie, A. E., Parchman, M., & Tysinger, J. (2002). Guidelines for constructing a survey. *Family Medicine*, 34(4), 281-286.
- Pawar, N. M., & Velaga, N. R. (2021). Investigating the influence of time pressure on overtaking maneuvers and crash risk. *Transportation research part F: traffic psychology and behaviour*, 82, 268-284. <https://doi.org/10.1016/j.trf.2021.08.017>
- Pomery, E. A., Gibbons, F. X., Reis-Bergan, M., & Gerrard, M. (2009). From willingness to intention: Experience moderates the shift from reactive to reasoned behavior. *Personality and Social Psychology Bulletin*, 35(7), 894-908. <https://doi.org/10.1177/0146167209335166>
- Prestwich, A., & Kellar, I. (2014). How can the impact of implementation intentions as a behaviour change intervention be improved? *European Review of Applied Psychology*, 64(1), 35-41. <https://doi.org/10.1016/j.erap.2010.03.003>
- Ramos, P., Diez, E., Pérez, K., Rodriguez-Martos, A., Brugal, M. T., & Villalbí, J. R. (2008). Young people's perceptions of traffic injury risks, prevention and enforcement measures: a qualitative study. *Accident Analysis & Prevention*, 40(4), 1313-1319. <https://doi.org/10.1016/j.aap.2008.02.001>

- Risi, L. (2014). [Logo Fight Your Inner Monkey]. Geraadpleegd op 18 februari 2025, van <https://art.luizrisi.com/MONKEYS>
- Rodwell, D., Bates, L., Larue, G. S., Watson, B., & Haworth, N. (2023). The prototype willingness model: An application to adolescent driver speeding. *Journal of safety research*, 84, 155-166. <https://doi.org/10.1016/j.jsr.2022.10.016>
- Romer, D. (2010). Adolescent risk taking, impulsivity, and brain development: Implications for prevention. *Developmental Psychobiology: The Journal of the International Society for Developmental Psychobiology*, 52(3), 263-276. <https://doi.org/10.1002/dev.20442>
- Rundmo, T., & Iversen, H. (2004). Risk perception and driving behaviour among adolescents in two Norwegian counties before and after a traffic safety campaign. *Safety science*, 42(1), 1-21. [https://doi.org/10.1016/S0925-7535\(02\)00047-4](https://doi.org/10.1016/S0925-7535(02)00047-4)
- Saini, S. (2016). Peer Pressure Questionnaire-Revised. ResearchGate. <https://doi.org/10.13140/RG.2.2.10861.798421>
- Scalzo, F., O'Connor, D. A., Orr, C., Murphy, K., & Hester, R. (2016). Attention diversion improves response inhibition of immediate reward, but only when it is beneficial: An fMRI study. *Frontiers in human neuroscience*, 10, 429. <https://doi.org/10.3389/fnhum.2016.00429>
- Scholten, H., Luijten, M., & Granic, I. (2019). A randomized controlled trial to test the effectiveness of a peer-based social mobile game intervention to reduce smoking in youth. *Development and psychopathology*, 31(5), 1923-1943. <https://doi.org/10.1017/S0954579419001378>
- Sela-Shayovitz, R. (2008). Young drivers' perceptions of peer pressure, driving under the influence of alcohol and drugs, and involvement in road accidents. *Criminal Justice Studies*, 21(1), 3-14. <https://doi.org/10.1080/14786010801972639>
- Senserrick, T., Ivers, R., Boufous, S., Chen, H. Y., Norton, R., Stevenson, M., ... & Zask, A. (2009). Young driver education programs that build resilience have potential to reduce road crashes. *Pediatrics*, 124(5), 1287-1292. <https://doi.org/10.1542/peds.2009-0659>
- Sketchplanations. (2018). *Implementation Intentions*. Geraadpleegd op 18 februari 2025, van <https://sketchplanations.com/implementation-intentions>
- Solbrig, L., Whalley, B., Kavanagh, D. J., May, J., Parkin, T., Jones, R., & Andrade, J. (2019). Functional imagery training versus motivational interviewing for weight loss: a randomised controlled trial of brief individual interventions for overweight and obesity. *International Journal of Obesity*, 43(4), 883-894.
- Statbel. (2024, 25 juni). *501 mensen verloren het leven op onze wegen in 2023*. Statbel. <https://statbel.fgov.be/nl/themas/mobiliteit/verkeer/verkeersongevallen>
- Steenbakkers, M., Goldenbeld, C., Dijkman, A., & Venema, A. (1996). Promotie vrijwillig gebruik van fietshelmen in de Bollenstreek: de resultaten van een project bij twee basisscholen.
- Steinberg, L. (2008). A social neuroscience perspective on adolescent risk-taking. In *Biosocial theories of crime* (pp. 435-463). Routledge. <https://doi.org/10.1016/j.dr.2007.08.002>

- Suls, J., Martin, R., & Wheeler, L. (2002). Social comparison: Why, with whom, and with what effect?. *Current directions in psychological science*, 11(5), 159-163. <https://doi.org/10.1111/1467-8721.00191>
- Sumter, S. R., Bokhorst, C. L., Steinberg, L., & Westenberg, P. M. (2009). The developmental pattern of resistance to peer influence in adolescence: Will the teenager ever be able to resist?. *Journal of adolescence*, 32(4), 1009-1021. <https://doi.org/10.1016/j.adolescence.2008.08.010>
- SWOV. (2019). *How do children develop and how does this affect road safety?*. SWOV. <https://swov.nl/en/fact/children-how-do-children-develop-and-how-does-affect-road-safety>
- SWOV. (2021). *Waarom hebben jonge automobilisten een hoger ongevalsrisico?*. SWOV. <https://swov.nl/nl/fact/jonge-automobilisten-waarom-hebben-jonge-automobilisten-een-hoger-ongevalsrisico>
- SWOV. (2022, 22 november). *Jongeren (pubers en adolescenten)*. SWOV. <https://swov.nl/nl/factsheet/jongeren-pubers-en-adolescenten>
- Taherdoost, H. (2016). Sampling methods in research methodology; how to choose a sampling technique for research. *International journal of academic research in management (IJARM)*, 5.
- Tang, Y., Diao, H., Jin, F., Pu, Y., & Wang, H. (2022). The effect of peer education based on adolescent health education on the resilience of children and adolescents: A cluster randomized controlled trial. *Plos one*, 17(2). <https://doi.org/10.1371/journal.pone.0263012>
- Tavakol, M., & Dennick, R. (2011). Making sense of Cronbach's alpha. *International journal of medical education*, 2, 53. <https://doi.org/10.5116/ijme.4dfb.8dfd>
- TeamAlert. (z.d.). *Handleiding Muurvast*. Geraadpleegd op 17 maart 2025, van <https://teamalert.nl/zakelijk/thema-s/afleiding-in-het-verkeer/muurvast/>
- Tiemeijer, W. L., Prast, H. M., voor het Regeringsbeleid, W. R., & Thomas, C. A. (2009). *De menselijke beslisser: over de psychologie van keuze en gedrag* (p. 328). Amsterdam University Press.
- Trógolo, M. A., Ledesma, R., Medrano, L. A., & Dominguez-Lara, S. (2022). Peer pressure and risky driving: Development of a new scale. *Journal of safety research*, 82, 48-56. <https://doi.org/10.1016/j.jsr.2022.04.005>
- Urlings, J. H., Van Beers, M., Cuenen, A., Brijs, K., Brijs, T., & Jongen, E. M. (2018). The relation between reinforcement sensitivity and self-reported, simulated and on-road driving in older drivers. *Transportation research part F: traffic psychology and behaviour*, 56, 466-476.
- Valente, T. W. (2015). Social networks and health behavior. *Health behavior: Theory, research, and practice*, 205-222.
- Veenstra, R., & Laninga-Wijnen, L. (2022). Peer network studies and interventions in adolescence. *Current Opinion in Psychology*, 44, 157-163. <https://doi.org/10.1016/j.copsyc.2021.09.015>

- Vias institute, (2022b, 23 augustus). *12 jaar en 16 jaar zijn de risicoleeftijden voor jongeren op weg naar school*. Vias. <https://www.vias.be/nl/newsroom/12-jaar-en-16-jaar-zijn-de-risicoleeftijden-voor-jongeren-op-weg-naar-school/>
- Vias institute. (2022a, augustus 8). *Statistisch rapport 2023: Verkeersongevallen 2022*. Vias. <https://www.vias.be/publications/Statistisch%20rapport%202023/Statistisch%20rapport%202023.pdf>
- Vlaamse Overheid. (2021, juli). *Verkeersveiligheidsplan Vlaanderen: 2021-2025*. Vlaamse overheid. https://assets.vlaanderen.be/image/upload/v1626161661/20210709_MOW_Verkeersveiligheidsplan_Vlaanderen_2021-2025_DEF_nrwbw7.pdf
- Vlaamse Overheid. (2024a, februari). Semestriële voortgangsrapportering: Verkeersveiligheidsplan Vlaanderen 2021-2025. Vlaamse Overheid. https://assets.vlaanderen.be/image/upload/v1716292206/20240402_Voortgangsrapportering_VPV_feb_2024_z02doc.pdf
- Vlaamse Overheid. (2024b, 4 juli). *Verkeersslachtoffers*. Statistiek Vlaanderen. <https://www.vlaanderen.be/statistiek-vlaanderen/mobiliteit/verkeersslachtoffers>
- Vlaamse Statistische Autoriteit. (2024, 9 juli). *Bevolking naar leeftijd en geslacht*. Geraadpleegd op 9 oktober 2024, van <https://www.vlaanderen.be/statistiek-vlaanderen/bevolking/bevolking-naar-leeftijd-en-geslacht>
- VSV. (z.d.). *Jongeren als doelgroep: veel uitdagingen, maar wat zijn de kansen voor verkeerseducatie?*. VSV. Geraadpleegd op 2 oktober 2024, van <https://www.vsv.be/storage/vsv/jongeren-als-doelgroep-eigen-artikel2j.pdf>
- Wade, D., & Fasotti, L. (2009). Training patients in Time Pressure Management, a cognitive strategy for mental slowness. *Mental slowness after stroke: assessment and treatment*, 79. <https://doi.org/10.1177/0269215508097855>
- Walshe, E. A., Winston, F. K., Betancourt, L. M., Khurana, A., Arena, K., & Romer, D. (2019). Working memory development and motor vehicle crashes in young drivers. *JAMA network open*, 2(9), e1911421-e1911421.
- Wann, J. P., Poulter, D. R., & Purcell, C. (2011). Reduced sensitivity to visual looming inflates the risk posed by speeding vehicles when children try to cross the road. *Psychological science*, 22(4), 429-434. <https://doi.org/10.1177/0956797611400917>
- Weston, L., & Hellier, E. (2018). Designing road safety interventions for young drivers—The power of peer influence. *Transportation research part F: traffic psychology and behaviour*, 55, 262-271. <https://doi.org/10.1016/j.trf.2018.03.003>
- Winkens, I., Van Heugten, C. M., Wade, D. T., Habets, E. J., & Fasotti, L. (2009). Efficacy of time pressure management in stroke patients with slowed information processing: a randomized controlled trial. *Archives of physical medicine and rehabilitation*, 90(10), 1672-1679. <https://doi.org/10.1016/j.apmr.2009.04.016>

- World Health Organization. (2023a, 13 december). *Road traffic injuries*. World Health Organization. <https://www.who.int/news-room/fact-sheets/detail/road-traffic-injuries>
- World Health Organization. (2023b). *Global status report on road safety 2023*. World Health Organization. <https://iris.who.int/bitstream/handle/10665/375016/9789240086517-eng.pdf?sequence=1>
- Yunalia, E. M., & Etika, A. N. (2019). Efektivitas Terapi Kelompok Assertiveness Training terhadap kemampuan komunikasi asertif pada remaja dengan perilaku agresif. *Jurnal Keperawatan Jiwa*, 7(3), 229-236. <https://doi.org/10.26714/jkj.7.3.2019.229-236>
- Zeuwts, L., Vansteenkiste, P., Cardon, G., & Lenoir, M. (2016). Development of cycling skills in 7-to 12-year-old children. *Traffic injury prevention*, 17(7), 736-742. <https://doi.org/10.1080/15389588.2016.1143553>
- Zulkifly, M. A., Wahab, S., Azmi, A. D., Awang, S. R., Mustaffa, N., Ibrahim, N., & Kadir, N. B. Y. A. (2022). Psychometric properties of the malay version of peer pressure scale questionnaire-revised. *Journal of Indian Association for Child and Adolescent Mental Health*, 18(1), 29-35.
- Zur, H. B., & Breznitz, S. J. (1981). The effect of time pressure on risky choice behavior. *Acta Psychologica*, 47(2), 89-104. [https://doi.org/10.1016/0001-6918\(81\)90001-9](https://doi.org/10.1016/0001-6918(81)90001-9)

Bijlage 1: Enquête 1, kinderen & pubers

Hierna wordt een overzicht gegeven van de vragen die in de enquête worden gesteld. Schuingedrukte vragen worden enkel in de betreffende enquête gesteld en zijn dus niet gelijk voor beide enquêtes. Soms zijn vragen net iets anders geformuleerd vanwege de leeftijd van de doelgroep.

Sectie 1: Introductie

Fijn dat je deel wil nemen aan deze enquête. In deze enquête onderzoeken wij de ervaringen van Vlaamse kinderen tussen 10 en 17 jaar met tijdsdruk en groepsdruk in het verkeer. Voor deze enquête zijn we specifiek op zoek naar kinderen die in Vlaanderen wonen en tussen 10 en 17 jaar oud zijn. Wij willen vragen om deze vragen op basis van je eigen mening te beantwoorden. Voor het invullen van de enquête zal je ongeveer 15 minuten nodig hebben. Invullen is anoniem en de gegevens worden niet gedeeld. De resultaten zullen gebruikt worden om te bepalen op welke manier een interventie opgesteld kan worden om de verkeersveiligheid van Vlaamse kinderen te verhogen in het kader van het opleidingsonderdeel masterproef van de Universiteit Hasselt. Je deelname wordt heel erg gewaardeerd!

Voordat je met deze enquête start, vragen wij je om de informatie hieronder goed te lezen:

- Ik heb de informatie over deze enquête gelezen.
- Ik begrijp de opzet van dit onderzoek alsook wat er van mij verwacht wordt tijdens dit onderzoek.
- Ik begrijp dat mijn deelname aan deze studie vrijwillig is en dat ik het recht heb om mijn deelname tijdens de afname op elk moment stop te zetten (door het browservenster te sluiten). Daarvoor hoef ik geen reden te geven en weet ik dat daaruit geen nadeel voor mij kan ontstaan.
- Ik begrijp dat de resultaten van dit onderzoek kunnen gebruikt worden voor wetenschappelijke doeleinden en mogen gepubliceerd worden. Mijn naam wordt daarbij niet gepubliceerd en de vertrouwelijkheid van mijn gegevens is in elk stadium van het onderzoek gewaarborgd.
- Ik weet dat de resultaten van dit onderzoek gedurende 1 jaar worden bijgehouden en na deze periode zullen verwijderd worden.
- Voor vragen weet ik dat ik na mijn deelname terecht kan bij: Maurice Hooikammer en Jet Peters (maurice.hooikammer@student.uhasselt.be / jet.peters@student.uhasselt.be)
- Voor eventuele klachten of andere bezorgdheden omtrent de verwerking van persoonsgegevens kan ik contact opnemen met de functionaris voor gegevensbescherming van de UHasselt: dpo@uhasselt.be
- Voor meer informatie omtrent de uitoefening van mijn rechten of het neerleggen van een klacht kan ik terecht op www.uhasselt.be/nl/gebruiksvoorwaarden-privacy#anch-f7a-privacyverklaring

Ik heb bovenstaande informatie gelezen en begrepen en heb antwoord gekregen op al mijn vragen betreffende deze enquête.

- ☐ Ik ga akkoord
- ☐ Ik ga niet akkoord

1. Wat is je geslacht?

- ☐ Jongen
- ☐ Meisje
- ☐ Overig
- ☐ Wil ik niet zeggen

2. Wat is je leeftijd?

- ☐ Jonger dan 10 -> einde vragenlijst
- ☐ 10
- ☐ 11
- ☐ 12
- ☐ 13
- ☐ 14
- ☐ 15
- ☐ 16
- ☐ 17
- ☐ 18 of ouder -> einde vragenlijst, link naar enquête 2

3. In welke provincie woon je?

- ☐ Antwerpen
- ☐ Limburg
- ☐ Oost-Vlaanderen
- ☐ Vlaams-Brabant
- ☐ West-Vlaanderen
- ☐ Ik woon niet in Vlaanderen -> einde vragenlijst

4. Matrix:

A) Ik draag een fietshelm als ik fiets. (algemeen gedrag)

Nooit – Soms – Vaak – Meestal – Altijd

B) Ik draag een fluohesje als ik in het donker naar buiten ga. (algemeen gedrag)

Nooit – Soms – Vaak – Meestal – Altijd

C) Ik wacht altijd als het licht rood is. Ook als er niets aan komt. (algemeen gedrag)

Nooit – Soms – Vaak – Meestal – Altijd

D) Ik kijk altijd goed uit als ik oversteek. (algemeen gedrag)

Nooit – Soms – Vaak – Meestal – Altijd

E) Ik zet altijd mijn licht aan als ik in het donker ga fietsen. (algemeen gedrag)

Nooit – Soms – Vaak – Meestal – Altijd

Sectie 2: Tijdsdruk

5. Matrix: (eerdere ervaringen met gedrag)

A) Ik moet mij wel eens haasten in het verkeer omdat ik te laat vertrokken ben.

5-punts Likertschaal (helemaal mee) oneens – neutraal – (helemaal mee) eens

B) Als ik gehaast ben, neem ik meer risico dan anders in het verkeer.

5-punts Likertschaal (helemaal mee) oneens – neutraal – (helemaal mee) eens

C) Als ik gehaast ben, houd ik mij minder aan de verkeersregels.

5-punts Likertschaal (helemaal mee) oneens – neutraal – (helemaal mee) eens

**6. Wat doe je als je te weinig tijd hebt in het verkeer? (meerdere antwoorden mogelijk)
(eerdere ervaringen met gedrag)**

- Geen fietshelm op doen
- Geen fluo-hesje aantrekken
- Zonder licht op te zetten fietsen
- Door rood licht lopen of fietsen
- Oversteken zonder goed uit te kijken
- Rennen
- Heel snel fietsen
- Anders, namelijk [...]
- Ik gedraag mij niet anders

7. Matrix: (intentie)

A) Ik ben van plan om mij aan de verkeersregels te houden als ik haast heb.

5-punts Likertschaal (helemaal mee) oneens – neutraal – (helemaal mee) eens

B) Ik wil liever rustig kunnen lopen of fietsen dan dat ik mij moet haasten.

5-punts Likertschaal (helemaal mee) oneens – neutraal – (helemaal mee) eens

C) Ik ben van plan om mij beter voor te bereiden zodat ik mij niet hoeft te haasten.

5-punts Likertschaal (helemaal mee) oneens – neutraal – (helemaal mee) eens

8. Matrix: (intentie)

A) Stel je gaat naar school en je weet dat je bijna te laat bent. Als je snel bent kan je misschien op tijd komen, maar het stoplicht staat op rood. Hoe groot is de kans dat je door rood loopt?

5-punts Likertschaal (heel erg) klein – niet klein/niet groot – (heel erg) groot

B) Stel je gaat naar school en je weet dat je bijna te laat bent. Als je snel bent kan je misschien op tijd komen, maar je moet eerst een drukke weg oversteken. Hoe groot is de kans dat je minder goed kijkt of je veilig kunt oversteken?

5-punts Likertschaal (heel erg) klein – niet klein/niet groot – (heel erg) groot

C) Stel je gaat naar school en je weet dat je bijna te laat bent. Als je snel bent kan je misschien op tijd komen, maar je fietslicht doet het plots niet. Hoe groot is de kans dat je zonder licht gaat fietsen?

5-punts Likertschaal (heel erg) klein – niet klein/niet groot – (heel erg) groot

9. Matrix: (willingness)

A) Ik ben bereid om eerder op te staan, zodat ik mij niet hoeft te haasten in het verkeer.

5-punts Likertschaal (helemaal mee) oneens – neutraal – (helemaal mee) eens

B) Ik ben bereid om ergens te laat te komen, zodat ik me aan de verkeersregels kan houden.

5-punts Likertschaal (helemaal mee) oneens – neutraal – (helemaal mee) eens

C) Ik ben bereid om risico's te nemen in het verkeer om ergens op tijd te komen.

5-punts Likertschaal (helemaal mee) oneens – neutraal – (helemaal mee) eens

10. Matrix: (attitude)

- A) Ergens op tijd komen is belangrijker dan mijn eigen veiligheid.**

5-punts Likertschaal (helemaal mee) oneens – neutraal – (helemaal mee) eens

- B) Ik vind het een vervelend gevoel als ik mij moet haasten in het verkeer.**

5-punts Likertschaal (helemaal mee) oneens – neutraal – (helemaal mee) eens

- C) Ik vind het een spannend als ik mij moet haasten in het verkeer.**

5-punts Likertschaal (helemaal mee) oneens – neutraal – (helemaal mee) eens

11. Matrix: (gedragscontrole)

- A) Ik kan ervoor zorgen dat ik op tijd vertrek zodat ik mij niet hoeft te haasten.**

5-punts Likertschaal (helemaal mee) oneens – neutraal – (helemaal mee) eens

- B) Ik ben zelf in de fout als ik niet op tijd vertrokken ben.**

5-punts Likertschaal (helemaal mee) oneens – neutraal – (helemaal mee) eens

- C) Als ik gehaast ben, vind ik het moeilijker om veilig aan het verkeer deel te nemen.**

5-punts Likertschaal (helemaal mee) oneens – neutraal – (helemaal mee) eens

12. Matrix: (prototypes)

- A) Ik vind het niet goed als mensen zich haasten in het verkeer.**

5-punts Likertschaal (helemaal mee) oneens – neutraal – (helemaal mee) eens

- B) Ik vind het goed als mensen op tijd vertrekken, zodat ze zich niet hoeven te haasten.**

5-punts Likertschaal (helemaal mee) oneens – neutraal – (helemaal mee) eens

- C) Ik vind het cool als mensen sneller gaan fietsen als ze haast hebben.**

5-punts Likertschaal (helemaal mee) oneens – neutraal – (helemaal mee) eens

Sectie 3: Groepsdruk

13. Matrix: (eerdere ervaringen met gedrag)

- A) Als ik met mijn vrienden ben, gedraag ik mij in het verkeer anders dan wanneer ik alleen ben.**

5-punts Likertschaal (helemaal mee) oneens – neutraal – (helemaal mee) eens

- B) Omdat ik eerder werd uitgelachen door mijn vrienden, pas ik mijn gedrag nu aan.**

5-punts Likertschaal (helemaal mee) oneens – neutraal – (helemaal mee) eens

- C) Als ik alleen ben, houd ik mij beter aan de verkeersregels dan wanneer er vrienden bij mij zijn.**

5-punts Likertschaal (helemaal mee) oneens – neutraal – (helemaal mee) eens

14. Wat doe je als je met vrienden bent? (meerdere antwoorden mogelijk) (eerdere ervaringen met gedrag)

- Geen fietshelm op doen -> vraag 15
- Geen fluohesje aantrekken -> vraag 15
- Zonder licht op te zetten fietsen -> vraag 15
- Door rood licht lopen of fietsen -> vraag 15
- Oversteken zonder goed uit te kijken -> vraag 15
- Anders, namelijk [...] -> vraag 15
- Ik gedraag mij niet anders -> vraag 16

15. Waarom gedraag je je anders als je vrienden erbij zijn? (meerdere antwoorden mogelijk)
(eerdere ervaringen met gedrag)

- Ik ben bang dat mijn vrienden mij uitlachen
- Ik wil niet anders zijn dan de rest
- Ik wil bij de groep horen
- Ik vergeet het om mij veilig te gedragen
- Ik vind het niet gevaarlijk wat ik doe
- Anders, namelijk [...]

16. Waarom gedraag je je niet anders als je vrienden erbij zijn? (meerdere antwoorden mogelijk)
(eerdere ervaringen met gedrag)

- Ik vind mijn eigen veiligheid belangrijk
- Het maakt mij niet uit wat mijn vrienden van mij vinden
- Het maakt mij niet uit om anders te zijn dan de rest
- Anders, namelijk [...]

17. Matrix: (intentie)

- A) Ik ben van plan om mij aan de verkeersregels te houden ook al zeggen mijn vrienden dat ik ze moet overtreden.**

5-punts Likertschaal (helemaal mee) oneens – neutraal – (helemaal mee) eens

- B) Ik wil een fietshelm dragen voor mijn veiligheid, ook als mijn vrienden dat niet doen.**

5-punts Likertschaal (helemaal mee) oneens – neutraal – (helemaal mee) eens

- C) Ik wil stoppen voor een rood licht, ook als mijn vrienden dat niet doen.**

5-punts Likertschaal (helemaal mee) oneens – neutraal – (helemaal mee) eens

18. Matrix: (willingness)

- A) Als mijn vrienden zeggen dat ik iets moet doen wat eigenlijk niet mag, dan ben ik bereid om dat toch niet te doen.**

5-punts Likertschaal (helemaal mee) oneens – neutraal – (helemaal mee) eens

- B) Ik ben bereid om mij niet aan de verkeersregels te houden als mijn vrienden dat willen**

5-punts Likertschaal (helemaal mee) oneens – neutraal – (helemaal mee) eens

- C) Ik ben bereid om risico's te nemen in het verkeer, zodat mijn vrienden mij cool vinden.**

5-punts Likertschaal (helemaal mee) oneens – neutraal – (helemaal mee) eens

19. Matrix: (attitude)

- A) Soms houd ik mij niet aan de verkeersregels zodat mijn vrienden mij leuk zullen vinden.**

5-punts Likertschaal (helemaal mee) oneens – neutraal – (helemaal mee) eens

- B) Als ik mij aan de verkeersregels houd dan geeft mij dat een goed gevoel.**

5-punts Likertschaal (helemaal mee) oneens – neutraal – (helemaal mee) eens

- C) Ik vind het een vervelend gevoel als ik mij onveilig gedraag in het verkeer omdat mijn vrienden dat van mij willen.**

5-punts Likertschaal (helemaal mee) oneens – neutraal – (helemaal mee) eens

20. Matrix: (sociale normen)

- A) Ik denk vaak na over wat mijn vrienden van mij zullen vinden.**
5-punts Likertschaal (helemaal mee) oneens – neutraal – (helemaal mee) eens
- B) Anderen zeggen soms dat ik de regels moet overtreden.**
5-punts Likertschaal (helemaal mee) oneens – neutraal – (helemaal mee) eens
- C) Ik heb soms het gevoel dat andere mensen vinden dat ik de regels moet overtreden.**
5-punts Likertschaal (helemaal mee) oneens – neutraal – (helemaal mee) eens
- D) Mijn vrienden houden zich aan de verkeersregels.**
5-punts Likertschaal (helemaal mee) oneens – neutraal – (helemaal mee) eens
- E) Mijn vrienden vinden het goed als ik mij aan de verkeersregels houd.**
5-punts Likertschaal (helemaal mee) oneens – neutraal – (helemaal mee) eens

21. Matrix: (gedragscontrole)

- A) Ik trek mijn eigen plan in plaats van dat ik luister naar wat mijn vrienden willen.**
5-punts Likertschaal (helemaal mee) oneens – neutraal – (helemaal mee) eens
- B) Ik vind dat de keuze om mij aan de verkeersregels te houden een keuze is die ik zelf kan maken.**
5-punts Likertschaal (helemaal mee) oneens – neutraal – (helemaal mee) eens
- C) Ik weet dat ik mij veilig kan gedragen als ik met mijn vrienden onderweg ben.**
5-punts Likertschaal (helemaal mee) oneens – neutraal – (helemaal mee) eens

22. Matrix: (prototypes)

- A) Ik vind het slecht als mensen zich laten beïnvloeden door hun vrienden.**
5-punts Likertschaal (helemaal mee) oneens – neutraal – (helemaal mee) eens
- B) Ik vind het goed als iemand zegt dat het onveilig is wat ik doe.**
5-punts Likertschaal (helemaal mee) oneens – neutraal – (helemaal mee) eens
- C) Ik vind het cool als mensen regels overtreden.**
5-punts Likertschaal (helemaal mee) oneens – neutraal – (helemaal mee) eens

23. Stel je gaat met een groep vrienden fietsen. Eén van je vrienden zegt dat hij geen fietshelm wil dragen omdat dat niet 'cool' is. De rest van de groep besluit ook zijn fietshelm af te zetten. Wat zou jij doen? (effectief gedrag)

- ☐ Ik zet mijn helm af
- ☐ Ik blijf mijn helm dragen
- ☐ Ik ga niet met de groep mee fietsen

Sectie 4: Persoonskenmerken

24. Hoe zou je je woonplaats omschrijven?

- ☐ Ik woon in een stad
- ☐ Ik woon in een dorp
- ☐ Weet ik niet

25. Op welke school zit je?

- ☐ Basisonderwijs
- ☐ Buitengewoon basisonderwijs
- ☐ Buitengewoon secundair onderwijs
- ☐ Secundair onderwijs: 1^e graad
- ☐ Secundair onderwijs: 2^e graad
- ☐ Secundair onderwijs: 3^e graad
- ☐ Ik heb een leercontract
- ☐ Ik ga niet naar school

26. Hoe ziet je familie eruit?

- ☐ Beide ouders en broertjes en/of zusjes
- ☐ Beide ouders en ik ben enig kind
- ☐ Gescheiden ouders en broertjes en/of zusjes
- ☐ Gescheiden ouders en ik ben enig kind
- ☐ Samengesteld gezin
- ☐ Anders, namelijk [...]

27. Waar komen je ouders vandaan?

- ☐ Ze komen allebei uit Vlaanderen
- ☐ Een van mijn ouders komt van buiten Vlaanderen
- ☐ Allebei mijn ouders komen van buiten Vlaanderen

28. Matrix:

A) Ik help een ander graag.

5-punts Likertschaal oneens – eens

B) Ik vind een ander net zo belangrijk als mijzelf.

5-punts Likertschaal oneens – eens

C) Mijn ouders/verzorgers hebben mij gezegd dat ik mijn eigen keuze moet maken.

5-punts Likertschaal oneens – eens

Bijlage 2: Enquête 2, jongvolwassenen

Sectie 1: Introductie

Fijn dat je deel wil nemen aan deze enquête. In deze enquête onderzoeken wij de ervaringen van Vlaamse kinderen tussen 18 en 24 jaar met tijdsdruk en groepsdruk in het verkeer. Voor deze enquête zijn we specifiek op zoek naar kinderen die in Vlaanderen wonen en tussen de 18 en 24 jaar oud zijn. Wij willen vragen om deze vragen op basis van je eigen mening te beantwoorden. Voor het invullen van de enquête zal je ongeveer 15 minuten nodig hebben. Invullen is anoniem en de gegevens worden niet gedeeld. De resultaten zullen gebruikt worden om te bepalen op welke manier een interventie opgesteld kan worden om de verkeersveiligheid van Vlaamse kinderen te verhogen in het kader van het opleidingsonderdeel masterproef van de Universiteit Hasselt. Je deelname wordt heel erg gewaardeerd!

Voordat je met deze enquête start, vragen wij je om de informatie hieronder goed te lezen:

- Ik heb de informatie over deze enquête gelezen.
- Ik begrijp de opzet van dit onderzoek alsook wat er van mij verwacht wordt tijdens dit onderzoek.
- Ik begrijp dat mijn deelname aan deze studie vrijwillig is en dat ik het recht heb om mijn deelname tijdens de afname op elk moment stop te zetten (door het browservenster te sluiten). Daarvoor hoef ik geen reden te geven en weet ik dat daaruit geen nadeel voor mij kan ontstaan.
- Ik begrijp dat de resultaten van dit onderzoek kunnen gebruikt worden voor wetenschappelijke doeleinden en mogen gepubliceerd worden. Mijn naam wordt daarbij niet gepubliceerd en de vertrouwelijkheid van mijn gegevens is in elk stadium van het onderzoek gewaarborgd.
- Ik weet dat de resultaten van dit onderzoek gedurende 1 jaar worden bijgehouden en na deze periode zullen verwijderd worden.
- Voor vragen weet ik dat ik na mijn deelname terecht kan bij: Maurice Hooikammer en Jet Peters (maurice.hooikammer@student.uhasselt.be / jet.peters@student.uhasselt.be)
- Voor eventuele klachten of andere bezorgdheden omtrent de verwerking van persoonsgegevens kan ik contact opnemen met de functionaris voor gegevensbescherming van de UHasselt: dpo@uhasselt.be
- Voor meer informatie omtrent de uitoefening van mijn rechten of het neerleggen van een klacht kan ik terecht op www.uhasselt.be/nl/gebruiksvoorwaarden-privacy#anch-f7a-privacyverklaring

Ik heb bovenstaande informatie gelezen en begrepen en heb antwoord gekregen op al mijn vragen betreffende deze enquête.

- ☐ Ik neem deel aan deze enquête en ben akkoord dat mijn gegevens/antwoorden geregistreerd worden
- ☐ Nee, ik ben niet akkoord

1. Wat is je geslacht?

- ☐ Man
- ☐ Vrouw
- ☐ Andere
- ☐ Wil ik niet zeggen

2. Wat is je leeftijd?

- ☐ Jonger dan 18 -> einde vragenlijst, link naar enquête 1
- ☐ 18
- ☐ 19
- ☐ 20
- ☐ 21
- ☐ 22
- ☐ 23
- ☐ 24
- ☐ 25 of ouder -> einde vragenlijst

3. In welke provincie woon je?

- ☐ Antwerpen
- ☐ Limburg
- ☐ Oost-Vlaanderen
- ☐ Vlaams-Brabant
- ☐ West-Vlaanderen
- ☐ Ik woon niet in Vlaanderen -> einde vragenlijst

4. Ben je in het bezit van een rijbewijs? (meerdere antwoorden mogelijk)

- ☐ Bromfietsrijbewijs
- ☐ Motorrijbewijs
- ☐ Autorijbewijs
- ☐ Groot rijbewijs (vrachtwagen en bus)
- ☐ Tractorrijbewijs
- ☐ Ik heb een voorlopig bromfietsrijbewijs
- ☐ Ik heb een voorlopig motorrijbewijs
- ☐ Ik heb een voorlopig autorijbewijs
- ☐ Ik heb een voorlopig groot rijbewijs
- ☐ Ik heb een voorlopig tractorrijbewijs
- ☐ Ik bezit geen rijbewijs

5. Welke vervoersmiddelen gebruik je weleens? (meerdere antwoorden mogelijk)

- ☐ Te voet – nooit, zelden, soms, vaak, altijd
- ☐ Fiets – nooit, zelden, soms, vaak, altijd
- ☐ Bromfiets – nooit, zelden, soms, vaak, altijd
- ☐ Motor – nooit, zelden, soms, vaak, altijd
- ☐ Auto, als bestuurder – nooit, zelden, soms, vaak, altijd
- ☐ Auto, als passagier – nooit, zelden, soms, vaak, altijd

6. Hoe zou je je eigen verkeersgedrag over het algemeen omschrijven? Er zijn meerdere antwoorden mogelijk. (eerdere ervaringen met gedrag)
- Rustig
 - Ghaast
 - Sportief
 - Agressief
 - Hoffelijk voor andere verkeersgebruikers
7. Waar wordt dit gedrag door veroorzaakt? (eerdere ervaringen met gedrag)
- Gevoel van veiligheid
 - Voldaan gevoel om bij te dragen aan een rustig verkeersbeeld
 - Geeft me een kick
 - Tijdsdruk
 - Groepsdruk
 - Anders, namelijk [...]
8. Matrix:
- A) Ik houd mij aan de maximaal toegestane snelheid. (eerdere ervaringen met gedrag)
Nooit – Zelden – Soms – Meestal – Altijd – Niet van toepassing
- B) Ik neem deel aan het verkeer als ik alcohol heb gebruikt. (eerdere ervaringen met gedrag)
Nooit – Zelden – Soms – Meestal – Altijd
- C) Ik neem deel aan het verkeer als ik verdoovende middelen heb gebruikt. (eerdere ervaringen met gedrag)
Nooit – Zelden – Soms – Meestal – Altijd

Sectie 2: Tijdsdruk

9. Matrix: (eerdere ervaringen met gedrag)
- A) Ik moet mij wel eens haasten in het verkeer omdat ik te laat vertrokken ben.
5-punts Likertschaal (helemaal mee) oneens – neutraal – (helemaal mee) eens
- B) Als ik ghaast ben, neem ik meer risico dan anders in het verkeer.
5-punts Likertschaal (helemaal mee) oneens – neutraal – (helemaal mee) eens
- C) Als ik ghaast ben, houd ik mij minder aan de verkeersregels.
5-punts Likertschaal (helemaal mee) oneens – neutraal – (helemaal mee) eens
10. Stel je bent te laat vertrokken en dreigt te laat te komen voor een belangrijke afspraak. Hoe waarschijnlijk is het dat je de volgende overtredingen gaat begaan? (meerdere antwoorden mogelijk) (eerdere ervaringen met gedrag)
- Ik zou harder rijden dan de maximaal toegestane snelheid
 - Ik zou geen voorrang verlenen op plekken waar ik dat wel zou moeten doen
 - Ik zou inhalen op wegen waar ik weet dat het gevaarlijk is
 - Ik zou mijn gordel niet omdoen
 - Ik zou gaan bumperkleven
 - Ik zou door rood rijden

- Ik zou minder goed uitkijken
- Ik zou met bevroren of beslagen ruiten rijden
- Ik zou zonder licht fietsen
- Ik zou geen helm dragen, terwijl ik dat over het algemeen wel doe
- Ik zou geen fluohesje aantrekken, terwijl ik dat over het algemeen wel doe
- Ik pas mijn gedrag niet aan

11. Matrix: (intentie)

- A) Ik ben van plan om mij aan de verkeersregels te houden als ik haast heb**
5-punts Likertschaal (helemaal mee) oneens – neutraal – (helemaal mee) eens
- B) Ik wil mij aan de verkeersregels houden als ik haast heb.**
5-punts Likertschaal (helemaal mee) oneens – neutraal – (helemaal mee) een
- C) Ik ben van plan om mij beter voor te bereiden zodat ik mij niet hoeft te haasten.**
5-punts Likertschaal (helemaal mee) oneens – neutraal – (helemaal mee) eens

12. Matrix: (willingness)

- A) Ik ben bereid om eerder op te staan, zodat ik mij niet hoeft te haasten in het verkeer.**
5-punts Likertschaal (helemaal mee) oneens – neutraal – (helemaal mee) eens
- B) Ik ben bereid om ergens te laat te komen, zodat ik veilig aan het verkeer kan deelnemen.**
5-punts Likertschaal (helemaal mee) oneens – neutraal – (helemaal mee) eens
- C) Ik ben bereid om risico's te nemen in het verkeer om ergens op tijd te komen.**
5-punts Likertschaal (helemaal mee) oneens – neutraal – (helemaal mee) eens

13. Matrix: (attitude)

- A) Ergens op tijd komen is belangrijker dan mijn eigen veiligheid.**
5-punts Likertschaal (helemaal mee) oneens – neutraal – (helemaal mee) eens
- B) Het geeft mij stress als ik mij moet haasten. (attitude)**
5-punts Likertschaal (helemaal mee) oneens – neutraal – (helemaal mee) eens
- C) Het geeft mij een gevoel van voldoening als ik ergens toch op tijd arriveer ondanks dat ik eigenlijk te weinig tijd had. (attitude)**
5-punts Likertschaal (helemaal mee) oneens – neutraal – (helemaal mee) eens

14. Matrix: (gedragscontrole)

- A) Ik heb de discipline om op tijd te vertrekken zodat ik mij niet hoeft te haasten.**
5-punts Likertschaal (helemaal mee) oneens – neutraal – (helemaal mee) eens
- B) Ik ben zelf in de fout als ik niet op tijd vertrokken ben.**
5-punts Likertschaal (helemaal mee) oneens – neutraal – (helemaal mee) eens
- C) Als ik gehaast ben, vind ik het moeilijker om veiliger aan het verkeer deel te nemen.**
5-punts Likertschaal (helemaal mee) oneens – neutraal – (helemaal mee) eens

15. Matrix: (prototypes)

- A) Mensen die gehaast zijn in het verkeer vind ik onverantwoordelijk.**
5-punts Likertschaal (helemaal mee) oneens – neutraal – (helemaal mee) eens
- B) Ik vind het goed als mensen op tijd vertrekken, zodat ze zich niet hoeven te haasten.**
5-punts Likertschaal (helemaal mee) oneens – neutraal – (helemaal mee) eens

C) Ik vind het cool als mensen sneller gaan rijden als ze haast hebben.

5-punts Likertschaal (helemaal mee) oneens – neutraal – (helemaal mee) eens

Sectie 3: Groepsdruk

16. Matrix: (eerdere ervaringen met gedrag)

A) In het bijzijn van vrienden gedraag ik mij in het verkeer anders dan wanneer ik alleen ben.

5-punts Likertschaal (helemaal mee) oneens – neutraal – (helemaal mee) eens

B) Omdat mijn vrienden mij eerder uitlachten, pas ik mijn gedrag nu aan.

5-punts Likertschaal (helemaal mee) oneens – neutraal – (helemaal mee) eens

C) In het bijzijn van vrienden ben ik eerder geneigd om overtredingen te begaan in het verkeer dan alleen.

5-punts Likertschaal (helemaal mee) oneens – neutraal – (helemaal mee) eens

17. Welke overtredingen bega je wel eens als je met vrienden bent? (meerdere antwoorden mogelijk) (gedrag)

- ☐ Te snel rijden -> vraag 18
- ☐ Geen voorrang verlenen -> vraag 18
- ☐ Geen gordel dragen -> vraag 18
- ☐ Met alcohol op een voertuig besturen -> vraag 18
- ☐ Na drugsgebruik een voertuig besturen -> vraag 18
- ☐ Instappen bij een ander die alcohol heeft gedronken -> vraag 18
- ☐ Instappen bij een ander die drugs heeft gebruikt -> vraag 18
- ☐ Inhalen op gevaarlijke plekken -> vraag 18
- ☐ Bumperkleven -> vraag 18
- ☐ Met bevroren of beslagen ruiten rijden -> vraag 18
- ☐ Door rood licht rijden -> vraag 18
- ☐ Minder goed uitkijken -> vraag 18
- ☐ Zonder licht fietsen -> vraag 18
- ☐ Geen helm op doen -> vraag 18
- ☐ Geen fluohesje aantrekken -> vraag 18
- ☐ Ik gedraag mij niet anders -> vraag 19
- ☐ Anders, namelijk [...] -> vraag 18

18. Waarom gedraag je je anders als je vrienden erbij zijn? (meerdere antwoorden mogelijk) (eerdere ervaringen met gedrag)

- ☐ Ik ben bang dat mijn vrienden mij uitlachen
- ☐ Ik wil niet anders zijn dan de rest
- ☐ Ik wil bij de groep horen
- ☐ Ik vergeet het om mij veilig te gedragen
- ☐ Ik vind het niet gevaarlijk wat ik doe
- ☐ Anders, namelijk [...]

19. Waarom gedraag je je niet anders als je vrienden erbij zijn? (meerdere antwoorden mogelijk)
(eerdere ervaringen met gedrag)

- Ik vind mijn eigen veiligheid belangrijk
- Het maakt mij niet uit wat mijn vrienden van mij vinden
- Het maakt mij niet uit om anders te zijn dan de rest
- Anders, namelijk [...]

20. Matrix: (intentie)

A) Ik ben van plan om mij aan de verkeersregels te houden ook al zeggen andere mensen dat ik ze moet overtreden.

5-punts Likertschaal (helemaal mee) oneens – neutraal – (helemaal mee) eens

B) Ik wil mij aan de verkeersregels houden voor mijn eigen veiligheid, ook als mijn vrienden dat niet doen.

5-punts Likertschaal (helemaal mee) oneens – neutraal – (helemaal mee) eens

C) Ik heb de intentie om geen risicovol gedrag te vertonen als ik met andere mensen onderweg ben.

5-punts Likertschaal (helemaal mee) oneens – neutraal – (helemaal mee) eens

21. Matrix: (willingness)

A) Als mijn vrienden zeggen dat ik iets moet doen wat eigenlijk niet mag, dan ben ik bereid om dat toch niet te doen.

5-punts Likertschaal (helemaal mee) oneens – neutraal – (helemaal mee) eens

B) Ik ben bereid om mijn verkeersgedrag aan te passen als mijn vrienden dat willen

5-punts Likertschaal (helemaal mee) oneens – neutraal – (helemaal mee) eens

C) Ik ben bereid om risico's te nemen in het verkeer, omdat dat mij populairder maakt.

5-punts Likertschaal (helemaal mee) oneens – neutraal – (helemaal mee) eens

D) Ik ben bereid om mijn vrienden aan te spreken op gevaarlijk gedrag.

5-punts Likertschaal (helemaal mee) oneens – neutraal – (helemaal mee) eens

E) Ik ben bereid om mijn familieleden aan te spreken op gevaarlijk verkeersgedrag.

5-punts Likertschaal (helemaal mee) oneens – neutraal – (helemaal mee) eens

22. Matrix: (attitude)

A) Bij de groep horen is belangrijker dan mijn eigen veiligheid.

5-punts Likertschaal (helemaal mee) oneens – neutraal – (helemaal mee) eens

B) Soms houd ik me niet aan de verkeersregels zodat mijn vrienden mij leuk zullen vinden.

5-punts Likertschaal (helemaal mee) oneens – neutraal – (helemaal mee) eens

C) Als ik mij aan de verkeersregels houd dan geeft mij dat een goed gevoel.

5-punts Likertschaal (helemaal mee) oneens – neutraal – (helemaal mee) eens

D) Ik vind het een vervelend gevoel als ik mij onveilig gedraag in het verkeer omdat mijn vrienden dat van mij willen.

5-punts Likertschaal (helemaal mee) oneens – neutraal – (helemaal mee) eens

23. Matrix: (sociale normen)

A) Ik denk vaak na over wat anderen van mij zullen vinden.

5-punts Likertschaal (helemaal mee) oneens – neutraal – (helemaal mee) eens

B) Anderen zeggen soms dat ik de regels moet overtreden.

5-punts Likertschaal (helemaal mee) oneens – neutraal – (helemaal mee) eens

C) Ik heb soms het gevoel dat anderen vinden dat ik de regels moet overtreden.

5-punts Likertschaal (helemaal mee) oneens – neutraal – (helemaal mee) eens

D) Mijn vrienden houden zich aan de verkeersregels.

5-punts Likertschaal (helemaal mee) oneens – neutraal – (helemaal mee) eens

E) Mijn vrienden vinden het goed als ik mij aan de verkeersregels houd.

5-punts Likertschaal (helemaal mee) oneens – neutraal – (helemaal mee) eens

24. Matrix: (gedragscontrole)

A) Ik trek mijn eigen plan in plaats van dat ik luister naar wat mijn vrienden willen.

5-punts Likertschaal (helemaal mee) oneens – neutraal – (helemaal mee) eens

B) Ik vind dat de keuze om mij aan de verkeersregels te houden een keuze is die ik zelf kan maken.

5-punts Likertschaal (helemaal mee) oneens – neutraal – (helemaal mee) eens

C) Ik weet dat ik mij veilig kan gedragen als ik met mijn vrienden onderweg ben.

5-punts Likertschaal (helemaal mee) oneens – neutraal – (helemaal mee) eens

25. Matrix: (prototypes)

A) Ik vind het slecht als mensen zich laten beïnvloeden door hun vrienden.

5-punts Likertschaal (helemaal mee) oneens – neutraal – (helemaal mee) eens

B) Ik vind het goed als mensen elkaar aanspreken op hun onveilige gedrag.

5-punts Likertschaal (helemaal mee) oneens – neutraal – (helemaal mee) eens

C) Ik vind het cool als mensen regels overtreden.

5-punts Likertschaal (helemaal mee) oneens – neutraal – (helemaal mee) eens

26. Stel je rijdt samen met vrienden naar de training. Eén van je vrienden vindt dat je te braaf rijdt. Wat doe je? (effectief gedrag)

- ☐ Ik ga sneller rijden
- ☐ Ik behoud mijn snelheid
- ☐ Ik verlaag mijn snelheid

Sectie 4: Persoonkenmerken

27. Hoe zou je je woonplaats omschrijven?

- ☐ Ik woon in een stad
- ☐ Ik woon in een dorp

28. Ben je:

- ☐ Scholier: secundair onderwijs
- ☐ Student: hoger onderwijs
- ☐ Student: universiteit, bachelor

- Student: universiteit, master
- Niet werkzaam en niet studerend
- Zelfstandig ondernemer
- In loondienst
- Anders

29. Wat is je hoogst afgeronde opleiding?

- Secundair onderwijs
- Hoger onderwijs
- Universitaire bachelor
- Universitaire master
- Anders, namelijk [...]

30. Wat is je woonsituatie?

- Alleen zonder thuiswonende kinderen
- Alleen met thuiswonende kinderen
- Getrouwd/met partner zonder thuiswonende kinderen
- Getrouwd/met partner met thuiswonende kinderen
- Op kot: gedeelde faciliteiten
- Op kot: eigen studio
- Bij mijn ouders
- Samengesteld gezin
- Anders, namelijk

31. Waar komen je ouders vandaan?

- Ze komen allebei uit Vlaanderen
- Een van mijn ouders komt van buiten Vlaanderen
- Allebei mijn ouders komen van buiten Vlaanderen

32. Matrix

A) Ik help een ander graag.

5-punts Likertschaal oneens – eens

B) Ik vind het belang van een ander net zo belangrijk als het mijne.

5-punts Likertschaal oneens – eens

C) Mijn ouders/verzorgers hebben mij gezegd dat ik mijn eigen keuze moet maken.

5-punts Likertschaal oneens – eens

Bijlage 3: Resultaten analyse enquête

Tabel 25: Gemiddelde en standaarddeviatie per stelling 10 t/m 17 jaar

Stelling	Gemiddelde	Std. Deviatie
8. Ik moet mij wel eens haasten in het verkeer omdat ik te laat vertrokken ben.	3,56	1,100
9. Als ik gehaast ben, neem ik meer risico dan anders in het verkeer.	3,06	1,087
10. Als ik gehaast ben, houd ik mij minder aan de verkeersregels.	2,74	1,144
11. Ik ben van plan om mij aan de verkeersregels te houden als ik haast heb.	3,78	0,986
12. Ik wil liever rustig kunnen wandelen of fietsen dan dat ik mij moet haasten.	4,09	0,906
13. Ik ben van plan om mij beter voor te bereiden zodat ik mij niet hoeft te haasten.	3,44	0,966
14. Stel je gaat naar school en je weet dat je bijna te laat bent. Als je snel bent kan je misschien op tijd komen, maar het verkeerslicht staat op rood. Hoe groot is de kans dat je door rood loopt of fietst?	2,10	1,268
15. Stel je gaat naar school en je weet dat je bijna te laat bent. Als je snel bent kan je misschien op tijd komen, maar je moet eerst een drukke weg oversteken. Hoe groot is de kans dat je minder goed kijkt of je veilig kunt oversteken?	2,27	1,091
16. Stel je gaat naar school en je weet dat je bijna te laat bent. Als je snel bent kan je misschien op tijd komen, maar je fietslicht doet het plots niet en het is donker. Hoe groot is de kans dat je zonder licht gaat fietsen?	3,51	1,354
17. Ik ben bereid om eerder op te staan, zodat ik mij niet hoeft te haasten in het verkeer.	2,83	1,345
18. Ik ben bereid om ergens te laat te komen, zodat ik me aan de verkeersregels kan houden.	3,35	1,005
19. Ik ben bereid om risico's te nemen in het verkeer om ergens op tijd te komen.	2,85	1,115
20. Ergens op tijd komen is belangrijker dan mijn eigen veiligheid.	2,19	0,978
21. Ik vind het een vervelend gevoel als ik mij moet haasten in het verkeer.	3,59	1,058
22. Ik vind het spannend als ik mij moet haasten in het verkeer.	2,83	1,141
23. Ik kan ervoor zorgen dat ik op tijd vertrek zodat ik mij niet hoeft te haasten.	3,65	0,995
24. Ik ben zelf in de fout als ik niet op tijd vertrokken ben.	3,57	1,009
25. Als ik gehaast ben, vind ik het moeilijker om veilig aan het verkeer deel te nemen.	2,92	1,025
26. Ik vind het niet goed als mensen zich haasten in het verkeer.	3,39	0,911
27. Ik vind het goed als mensen op tijd vertrekken, zodat ze zich niet hoeven te haasten.	3,94	0,838
28. Ik vind het cool als mensen sneller gaan fietsen als ze haast hebben.	2,35	0,961
29. Als ik met mijn vrienden ben, gedraag ik mij in het verkeer anders dan wanneer ik alleen ben.	2,47	1,114

30. Omdat ik eerder werd uitgelachen door mijn vrienden, pas ik mijn gedrag nu aan.	2,03	0,971
31. Als ik alleen ben, houd ik mij beter aan de verkeersregels dan wanneer er vrienden bij mij zijn.	2,37	1,085
32. Ik ben van plan om mij aan de verkeersregels te houden ook al zeggen mijn vrienden dat ik ze moet overtreden.	3,66	1,072
33. Ik wil een fietshelm dragen voor mijn veiligheid, ook als mijn vrienden dat niet doen.	2,30	1,151
34. Ik wil stoppen voor een rood licht, ook als mijn vrienden dat niet doen.	3,74	1,139
35. Als mijn vrienden zeggen dat ik iets moet doen wat eigenlijk niet mag, dan ben ik bereid om dat toch niet te doen.	3,48	1,168
36. Ik ben bereid om mij niet aan de verkeersregels te houden als mijn vrienden dat willen	2,27	1,041
37. Ik ben bereid om risico's te nemen in het verkeer, zodat mijn vrienden mij cool vinden.	2,02	0,968
38. Soms houd ik mij niet aan de verkeersregels zodat mijn vrienden mij leuk zullen vinden.	1,84	0,920
39. Als ik mij aan de verkeersregels houd dan geeft mij dat een goed gevoel.	3,39	0,986
40. Ik vind het een vervelend gevoel als ik mij onveilig gedraag in het verkeer omdat mijn vrienden dat van mij willen.	3,10	1,127
41. Ik denk vaak na over wat mijn vrienden van mij zullen vinden.	2,70	1,223
42. Anderen zeggen soms dat ik de verkeersregels moet overtreden.	2,07	1,017
43. Ik heb soms het gevoel dat andere mensen vinden dat ik de verkeersregels moet overtreden.	2,02	0,956
44. Mijn vrienden houden zich aan de verkeersregels.	3,47	0,943
45. Mijn vrienden vinden het goed als ik mij aan de verkeersregels houd.	3,65	0,883
46. Ik trek mijn eigen plan in plaats van dat ik luister naar wat mijn vrienden willen.	3,84	0,880
47. Ik vind dat de keuze om mij aan de verkeersregels te houden een keuze is die ik zelf kan maken.	3,98	0,839
48. Ik weet dat ik mij veilig kan gedragen als ik met mijn vrienden onderweg ben.	3,97	0,864
49. Ik vind het slecht als mensen zich laten beïnvloeden door hun vrienden.	3,82	0,837
50. Ik vind het goed als iemand zegt dat het onveilig is wat ik doe.	3,37	0,989
51. Ik vind het cool als mensen verkeersregels overtreden.	1,89	0,962

Tabel 26: Gemiddelde en standaarddeviatie per stelling 18 t/m 24 jaar

Stelling	Gemiddelde	Std. Deviatie
1. Ik moet mij wel eens haasten in het verkeer omdat ik te laat vertrokken ben.	3,26	1,217
2. Als ik gehaast ben, neem ik meer risico dan anders in het verkeer.	2,96	1,200
3. Als ik gehaast ben, houd ik mij minder aan de verkeersregels.	2,50	1,210
4. Ik ben van plan om mij aan de verkeersregels te houden als ik haast heb	3,81	1,020
5. Ik wil mij aan de verkeersregels houden als ik haast heb.	4,05	1,013
6. Ik ben van plan om mij beter voor te bereiden zodat ik mij niet hoeft te haasten.	4,00	1,000
7. Ik ben bereid om eerder op te staan, zodat ik mij niet hoeft te haasten in het verkeer.	3,84	1,218
8. Ik ben bereid om ergens te laat te komen, zodat ik veilig aan het verkeer kan deelnemen.	3,55	1,074
9. Ik ben bereid om risico's te nemen in het verkeer om ergens op tijd te komen.	2,66	1,082
10. Ergens op tijd komen is belangrijker dan mijn eigen veiligheid.	2,18	1,125
11. Het geeft mij stress als ik mij moet haasten.	3,81	1,161
12. Het geeft mij een gevoel van voldoening als ik ergens toch op tijd arriveer ondanks dat ik eigenlijk te weinig tijd had.	3,86	0,955
13. Ik heb de discipline om op tijd te vertrekken zodat ik mij niet hoeft te haasten.	3,77	1,120
14. Ik ben zelf in de fout als ik niet op tijd vertrokken ben.	4,15	0,886
15. Als ik gehaast ben, vind ik het moeilijker om veiliger aan het verkeer deel te nemen.	3,10	1,015
16. Mensen die gehaast zijn in het verkeer vind ik onverantwoordelijk.	3,63	0,912
17. Ik vind het goed als mensen op tijd vertrekken, zodat ze zich niet hoeven te haasten.	4,33	0,768
18. Ik vind het cool als mensen sneller gaan rijden als ze haast hebben.	1,55	0,832
19. In het bijzijn van vrienden gedraag ik mij in het verkeer anders dan wanneer ik alleen ben.	2,44	1,315
20. Omdat mijn vrienden mij eerder uitlechten, pas ik mijn gedrag nu aan.	1,65	0,909
21. In het bijzijn van vrienden ben ik eerder geneigd om overtredingen te begaan in het verkeer dan alleen.	1,72	1,061
22. Ik ben van plan om mij aan de verkeersregels te houden ook al zeggen andere mensen dat ik ze moet overtreden.	4,19	1,084
23. Ik wil mij aan de verkeersregels houden voor mijn eigen veiligheid, ook als mijn vrienden dat niet doen.	4,25	0,948
24. Ik heb de intentie om geen risicovol gedrag te vertonen als ik met andere mensen onderweg ben.	4,34	1,017

25. Als mijn vrienden zeggen dat ik iets moet doen wat eigenlijk niet mag, dan ben ik bereid om dat toch niet te doen.	3,80	1,212
26. Ik ben bereid om mijn verkeersgedrag aan te passen als mijn vrienden dat willen.	2,24	1,052
27. Ik ben bereid om risico's te nemen in het verkeer, omdat dat mij populairder maakt.	1,68	0,872
28. Ik ben bereid om mijn vrienden aan te spreken op gevaarlijk gedrag.	3,70	1,009
29. Bij de groep horen is belangrijker dan mijn eigen veiligheid.	1,69	0,891
30. Soms houd ik me niet aan de verkeersregels zodat mijn vrienden mij leuk zullen vinden.	1,70	0,982
31. Als ik mij aan de verkeersregels houd dan geeft mij dat een goed gevoel.	3,72	1,070
32. Ik vind het een vervelend gevoel als ik mij onveilig gedraag in het verkeer omdat mijn vrienden dat van mij willen.	3,51	1,110
33. Ik denk vaak na over wat anderen van mij zullen vinden.	2,95	1,281
34. Anderen zeggen soms dat ik de verkeersregels moet overtreden.	1,95	1,004
35. Ik heb soms het gevoel dat anderen vinden dat ik de verkeersregels moet overtreden.	2,02	0,990
36. Mijn vrienden houden zich aan de verkeersregels.	3,47	0,961
37. Mijn vrienden vinden het goed als ik mij aan de verkeersregels houd.	3,98	0,930
38. Ik trek mijn eigen plan in plaats van dat ik luister naar wat mijn vrienden willen.	4,11	0,934
39. Ik vind dat de keuze om mij aan de verkeersregels te houden een keuze is die ik zelf kan maken.	4,23	0,963
40. Ik weet dat ik mij veilig kan gedragen als ik met mijn vrienden onderweg ben.	4,28	0,935
41. Ik vind het slecht als mensen zich laten beïnvloeden door hun vrienden.	4,08	0,895
42. Ik vind het goed als mensen elkaar aanspreken op hun onveilige gedrag.	4,24	0,872
43. Ik vind het cool als mensen verkeersregels overtreden.	1,59	0,917

Tabel 27: Gemiddelde en standaarddeviatie gedrag in het verkeer, 10 t/m 17 jaar (Schaal: 1 = Nooit, 5 = Altijd)

Hoe vaak doe je de volgende dingen in het verkeer?	Gemiddelde	Std. Deviatie
Ik draag een fietshelm als ik fiets.	1,42	0,989
Ik draag een fluohesje als ik in het donker naar buiten ga.	1,88	1,148
Ik wacht als het verkeerslicht rood is. Ook als er niets aan komt.	4,23	1,145
Ik kijk goed uit als ik oversteeek.	4,11	1,092
Ik zet mijn licht aan als ik in het donker ga fietsen.	4,49	0,928

Tabel 28: Beschrijvende statistieken gedrag bij te weinig tijd, 10 t/m 17 jaar

Wat doe je als je te weinig tijd hebt in het verkeer?	N	Frequentie (%)
Geen fietshelm op doen	211	119 (56,4%)
Geen fluohesje aantrekken		111 (52,6%)
Zonder licht op te zetten fietsen als het donker is		28 (13,3%)
Door een rood verkeerslicht wandelen of fietsen		34 (16,1%)
Oversteken zonder goed uit te kijken		66 (31,3%)
Rennen		80 (37,9%)
Heel snel fietsen		155 (73,5%)
Ik gedraag mij niet anders		36 (17,1%)
Anders (eigen geformuleerde antwoorden):		5 (2,4%)
- Brommer pakken - Geen voorrang van rechts - Meer gas geven - Sneller wandelen maar niet rennen - Te laat arriveren		

Tabel 29: Beschrijvende statistieken gedrag bij bijzijn vrienden, 10 t/m 17 jaar

Wat doe je als je met vrienden bent?	N	Frequentie (%)
Geen fietshelm op doen	211	125 (59,2%)
Geen fluohesje aantrekken		121 (57,3%)
Zonder licht op te zetten fietsen als het donker is		17 (8,1%)
Door een rood verkeerslicht wandelen of fietsen		33 (15,6%)
Oversteken zonder goed uit te kijken		52 (24,6%)
Ik gedraag mij niet anders		85 (40,3%)
Anders (eigen geformuleerde antwoorden):		12 (5,7%)
- Brommer pakken - Je let wat minder omdat je met je vrienden aan het praten bent waardoor je sommige regels over het hoofd ziet - Langs de verkeerde kant van de weg fietsen om te vermijden dat we meerdere keren de weg over moeten steken - Minder opletten - Stoere trucjes doen - Wat stoerder - Zonder handen fietsen		

Tabel 30: Beschrijvende statistieken reden ander gedrag met vrienden, 10 t/m 17 jaar

Waarom gedraag je je anders als je vrienden erbij zijn	N	Frequentie (%)
Ik ben bang dat mijn vrienden mij uitlachen	211	15 (7,1%)
Ik wil niet anders zijn dan de rest		17 (8,1%)
Ik wil bij de groep horen		17 (8,1%)
Ik vergeet het om mij veilig te gedragen		34 (16,1%)
Ik vind het niet gevaarlijk wat ik doe		51 (24,2%)
Anders (eigen geformuleerde antwoorden):		49 (23,2%)
- Heb geen vrienden - Het boeit me niet echt of dat ze lachen of niet er is er absoluut niks grappigs aan		

- Het is praktischer - Ik ben altijd zo - Ik gedraag mij niet anders (35x) - Ik gedraag mij niet anders maar draag sowieso geen helm of fluohesje - Ik let altijd nog op voor mezelf in het verkeer dus niks van die bovenstaande - Ik let minder goed op - Ik neem juist minder risico's om accidenten te voorkomen - Praten en dus trager fietsen		
--	--	--

Tabel 31: Beschrijvende statistieken reden gedrag met vrienden, 10 t/m 17 jaar

Waarom gedraag je je niet anders als je vrienden erbij zijn	N	Frequentie (%)
Ik vind mijn eigen veiligheid belangrijk	211	55 (26,1%)
Het maakt mij niet uit wat mijn vrienden van mij vinden		45 (21,3%)
Het maakt mij niet uit om anders te zijn dan de rest		30 (14,2%)
Anders (eigen geformuleerde antwoorden):		5 (2,4%)
- Alleen rij ik gevaarlijker - Ik ben gewoon beter - Mijn vrienden fietsen zoals mij - Mijn vrienden zijn ook gewoon veilig in het verkeer - Niet		

Tabel 32: Expliciet voorbeeld groepsdruk, 10 t/m 17 jaar

Stel je gaat met een groep vrienden fietsen. Eén van je vrienden zegt dat hij geen fietshelm wil dragen omdat dat niet 'cool' is. De rest van de groep besluit ook zijn fietshelm af te zetten. Wat zou jij doen?	N	Frequentie (%)
Ik zet mijn helm af	211	111 (52,6%)
Ik blijf mijn helm dragen		75 (35,5%)
Ik ga niet met de groep mee fietsen		25 (11,8%)

Tabel 33: Gemiddelde en standaarddeviatie gedrag in het verkeer, 18 t/m 24 jaar (Schaal: 1 = heel onwaarschijnlijk, 5 = zeer waarschijnlijk)

Hoe vaak vertoon je de volgende gedragingen in het verkeer?	Gemiddelde	Std. Deviatie
Ik houd mij aan de maximaal toegestane snelheid	4,33	0,764
Ik neem deel aan het verkeer als ik alcohol heb gebruikt.	1,39	0,768
Ik neem deel aan het verkeer als ik verdovende middelen heb gebruikt.	1,15	0,562
Ik draag een helm op de (brom)fiets/motor	1,95	1,439
Ik draag een fluohesje in het donker	2,57	1,423
Ik wacht voor een rood verkeerslicht	4,69	0,595

Tabel 34: Gemiddelde en standaarddeviatie gedrag bij tijdsdruk, 18 t/m 24 jaar (Schaal: 1 = heel onwaarschijnlijk, 5 = zeer waarschijnlijk)

Stel je bent te laat vertrokken en dreigt te laat te komen voor een belangrijke afspraak. Hoe waarschijnlijk is het dat je de volgende risico's gaat nemen?	Gemiddelde	Std. Deviatie
Ik zou harder rijden dan de maximaal toegestane snelheid	2,90	1,334
Ik zou geen voorrang verlenen op plekken waar ik dat wel zou moeten doen	2,33	1,115
Ik zou inhalen op wegen waar ik weet dat het gevaarlijk is	2,07	1,171
Ik zou mijn gordel niet omdoen	1,26	0,707
Ik zou gaan bumperkleven	2,05	1,259
Ik zou door rood rijden	1,40	0,816
Ik zou minder goed uitkijken	2,39	1,105
Ik zou met bevroren of beslagen ruiten rijden	2,24	1,165
Ik zou zonder licht fietsen als het donker is	2,21	1,398
Ik zou geen helm dragen, terwijl ik dat over het algemeen wel doe	2,67	1,377
Ik zou geen fluohesje aantrekken, terwijl ik dat over het algemeen wel doe	2,86	1,376
Ik pas mijn gedrag niet aan	2,54	1,092

Tabel 35: Beschrijvende statistieken gedrag bij bijzijn vrienden, 18 t/m 24 jaar

Welke risico's neem je wel eens als je met vrienden bent?	N	Frequentie (%)
Te snel rijden	105	17 (16,2%)
Geen voorrang verlenen		14 (13,3%)
Geen gordel dragen		5 (4,8%)
Met alcohol op een voertuig besturen		4 (3,8%)
Na drugsgebruik een voertuig besturen		1 (1,0%)
Instappen bij een ander die alcohol heeft gedronken		14 (13,3%)
Instappen bij een ander die drugs heeft gedronken		3 (2,9%)
Inhalen op gevaarlijke plekken		10 (9,5%)
Bumperkleven		13 (12,4%)
Met bevroren of beslagen ruiten rijden		10 (9,5%)
Door een rood verkeerslicht rijden		10 (9,5%)
Minder goed uitkijken		30 (28,6%)
Zonder licht fietsen als het donker is		22 (21,0%)
Geen helm op doen		34 (32,4%)
Geen fluohesje aantrekken		36 (34,4%)
Ik gedraag bij niet anders		51 (48,6%)
Anders (eigen geformuleerde antwoorden):		4 (3,8%)
- Om zich heen kijken om te zien of de groep volgt (fiets)		

Tabel 16: Beschrijvende statistieken reden ander gedrag met vrienden, 18 t/m 24 jaar

Waarom gedraag je je anders als je vrienden erbij zijn	N	Frequentie (%)
Ik ben bang dat mijn vrienden mij uitlachen	105	5 (4,8%)
Ik wil niet anders zijn dan de rest		5 (4,8%)
Ik wil bij de groep horen		5 (4,8%)
Ik vergeet het om mij veilig te gedragen		10 (9,5%)
Ik vind het niet gevaarlijk wat ik doe		25 (23,8%)
Anders (eigen geformuleerde antwoorden):		15 (14,3%)
- Heb geen vrienden		
-		

Tabel 17: Beschrijvende statistieken reden gedrag met vrienden, 18 t/m 24 jaar

Waarom gedraag je je niet anders als je vrienden erbij zijn	N	Frequentie (%)
Ik vind mijn eigen veiligheid belangrijk	105	37 (35,2%)
Het maakt mij niet uit wat mijn vrienden van mij vinden		29 (27,6%)
Het maakt mij niet uit om anders te zijn dan de rest		27 (25,7%)
Anders (eigen geformuleerde antwoorden):		6 (5,7%)
- Verantwoordelijkheidsgevoel voor vrienden		
- Mijn vrienden geven niets om 'cool' zijn, daar zijn we te oud voor		
- Wij delen dezelfde waarden: respect voor elkaar		
- Ik rijd juist veiliger en voorzichtiger		

Tabel 18: Expliciet voorbeeld groepsdruk, 18 t/m 24 jaar

Stel: Je rijdt samen met je vrienden naar de training. Eén van je vrienden vindt dat je te braaf rijdt. Wat doe je?	N	Frequentie (%)
Ik ga sneller rijden	105	6 (5,7%)
Ik behoud mijn snelheid		87 (82,9%)
Ik verlaag mijn snelheid		12 (11,4%)

Bijlage 4: Handleiding ‘Weerbaar op weg!’

Introductie interventie ‘Weerbaar op weg!’

Aanleiding

Verkeersongevallen behoren tot één van de belangrijkste doodsoorzaken onder jongeren. Jongeren weten vaak wel wat de gevolgen zijn van risicovol gedrag; ze erkennen én beseffen dat risicovol gedrag in het verkeer kan leiden tot ernstige consequenties. Toch laten ze zich onder invloed van tijdsdruk en groepsdruk vaak verleiden tot gevaarlijk gedrag. Veel jongeren willen zich bewijzen en bij een groep horen en nemen daardoor meer risico's dan ze als individu zouden willen nemen. Ook sociale normen zijn van belang, waarbij ze elkaar stimuleren of zelfs opgedragen om verkeersovertredingen te begaan. Ook overtreden jongeren vaker de verkeersregels als zij zich onder tijdsdruk in het verkeer begeven. Wanneer jongeren tijdsdruk ervaren nemen zij door onderschatting van de risico's bepaalde veiligheidsmaatregelen in het verkeer niet of minder.

Tijds- en groepsdruk zijn factoren die vooral vanaf de pubertijd een rol gaan spelen. Op deze leeftijd gaan jongeren meer zelfstandig deelnemen aan het verkeer en krijgen vrienden een belangrijkere rol dan ouders.

Doelgroep

In de pubertijd gaan jongeren doorgaans een keuze maken voor een risicozoekende of risicomijdende levensstijl. De interventie ‘Weerbaar op weg!’ helpt jongeren in de leeftijd van 12 t/m 18 jaar om eerder te kiezen voor het aannemen van een risicomijdende levensstijl en helpt hen zo veel als mogelijk te sturen om geen risico's te nemen onder invloed van tijds- en groepsdruk.

Doel ‘Weerbaar op weg!’

Met de interventie ‘Weerbaar op weg!’ worden jongeren weerbaar gemaakt tegen de invloed van tijds- en groepsdruk. Ze weten wat hun eigen wensen, grenzen en behoeften zijn en leren dit toe te passen in conflictsituaties. Na de interventie weten jongeren hoe zij kunnen reageren op onveilige situaties in het verkeer die voortkomen uit tijds- of groepsdruk, zoals door rood rijden.

In de interventie wordt gefocust op de volgende determinanten:

- **Kennis:** de kennis van jongeren over de invloed van tijds- en groepsdruk vergroten.
- **Attitude:** een positieve houding om eigen wensen, grenzen en behoeften aan te verhogen en het weerstaan van de verleiding om risico's te nemen in het verkeer als gevolg van tijds- en groepsdruk
- **Sociale norm:** aantonen dat het normaal is om je eigen wensen, grenzen en behoeften te mogen aan geven en hiermee de sociale norm vastleggen.
- **Eigen-effectiviteit:** de eigen-effectiviteit van jongeren verhogen zodat zij weten dat ze in staat zijn om te dealen met de gevolgen van tijds- en groepsdruk.
- **Intentie:** een positievere intentie bij jongeren tot stand brengen in het aangeven van hun grenzen, wensen en behoeften als ze onder groepsdruk staan en het willen vermijden van het nemen van risico's in het verkeer als gevolg van te weinig tijd en haast
- **Prototypes:** het beeld van zowel positieve als negatieve prototypes die handelen onder tijds- en groepsdruk versterken.

- **Willingness:** de bereidheid van jongeren om zich weerbaar op te stellen tegen tijds- en groepsdruk vergroten.

Aanpak

Tijdens deze interventie komen de jongeren in het ziekenhuis te liggen, omdat ze zich hebben laten beïnvloeden door zowel tijds- als groepsdruk. Aan de hand van verschillende opdrachten worden ze weerbaar gemaakt tegen deze risicofactoren zodat ze in de toekomst bestand zullen zijn hiertegen. Door het doorlopen van de opdrachten kunnen ze ontslagen worden uit het ziekenhuis.

Bij het eerste onderdeel krijgen de jongeren een introductie naar de interventie en worden de termen tijdsdruk, groepsdruk en weerbaarheid verduidelijkt. Ook wordt ze een fictief verhaal voorgelezen hoe zij in het ziekenhuis terecht zijn gekomen. Daarnaast krijgen de jongeren een medisch paspoort uitgereikt, die zij gedurende de hele interventie gebruiken tijdens de verschillende onderdelen.

Een positief zelfbeeld helpt om de weerbaarheid van jongeren te verhogen. Het eerste onderdeel in het paspoort bestaat daarom uit het formuleren van positieve karaktereigenschappen, competenties en interesses. Ook moeten ze aangeven waar ze trots op zijn met betrekking tot zichzelf. Hierna volgt het spel “Cross the line”. Hiermee wordt aangetoond dat iedereen weleens een conflict heeft. Met dit spel wordt een sociale norm gecreëerd die zegt dat je weerbaar mag zijn tegen de mening van anderen zonder hierbij vriendschappen te beschadigen.

Het vierde onderdeel bestaat uit drie opdrachten. De groep wordt hiervoor in drie kleinere groepen opgesplitst. Eén van de opdrachten richt zich op het aanleren van strategieën om zowel verbaal als non-verbaal grenzen aan te geven. In de volgende opdracht moeten de jongeren implementatie-intenties formuleren zodat zij in de toekomst weten hoe ze zich moeten gedragen als ze zich onder tijdsdruk in het verkeer begeven. In de derde opdracht worden aan de jongeren video’s getoond met daarin verschillende type prototypes.

Aan het eind van de interventie volgt een korte reflectie. De jongeren schrijven op wat de belangrijkste les is die ze hebben geleerd waardoor ze voortaan weerbaar kunnen zijn tegen tijds- en groepsdruk.

Begeleiding

Er zijn een drietal begeleiders nodig om alle opdrachten in goede banen te leiden. De rol van deze begeleider is essentieel en vergt speciale vaardigheden. Vanwege de rol als voorlichter bij de spellen is het allereerst noodzakelijk dat deze een achtergrond in de gedragspsychologie hebben. Zodoende kunnen zij voldoende onderlegd de deelnemers lessen leren over hoe gedrag zich verhoudt tot risicoweerbaarheid. Daarnaast is het cruciaal dat deze ook pedagogische kwaliteiten hebben om de doelgroep (blijvend) te enthousiasmeren en te engageren. Daarbij is het met name van belang dat ze in staat zijn om vertrouwen te winnen van de groep, door al vanaf de eerste kennismaking volledig op te gaan in de groep. Voor een optimaal leereffect is het bovendien van belang dat ze niet sturend of betuttelend handelen, maar juist helpen om de pubers zelf ervaringen te laten opdoen en te delen en vervolgens daarop te reflecteren.

Praktische informatie

In onderstaande tabel is alle praktische informatie voor het uitvoeren van de interventie weergegeven.

Duur sessie	90 minuten
Aantal sessies per groep	1 sessie
Aantal deelnemers	Minimaal 15 en maximaal 30 deelnemers per sessie
Opbouwtijd	30 minuten
Locatie	Klaslokaal of andere grote ruimte
Benodigdheden	- Medische paspoorten voor elke deelnemer (geprint) - Banners met ja en nee - Drie banners voor de slaapzaal, spoedeisende hulp en operatiekamer - Beeldscherm om filmpjes af te spelen - Whiteboard - Spiegel

Programma

Onderstaand schema bevat het programma voor de interventie 'Weerbaar op weg!'.

Deel	Onderdeel	Vorm	Duur	Doel
1.	Introductie + uitleg + tonen video	Klassikaal	5 minuten	Kennis
2.	Individuele opdracht: Persoonlijke eigenschappen en kwaliteiten identificeren	Individueel	10 minuten	Kennis Attitude
3.	Klasopdracht: Spel 'Ja of nee'	Klassikaal	10 minuten	Kennis Sociale norm
4.	Groepsverdeling	Klassikaal	5 minuten	
5.	Groepsopdrachten	Groepen	50 minuten	
5a.	Groepsopdracht 1: Welke houding neem jij aan in een conflict?	Groepen	15 minuten	Kennis Attitude Eigen-effectiviteit Intentie Willingness
5b.	Groepsopdracht 2: Hoe reageer jij bij tijdsdruk? Implementatie-intentie voor tijdsdruk	Groepen	15 minuten	Kennis Attitude Eigen-effectiviteit Intentie Willingness
5c.	Groepsopdracht 3: Wat is wenselijk?	Groepen	15 minuten	Kennis Risicoperceptie Sociale norm Prototypes Willingness
6.	Afsluiting + nabespreking	Klassikaal	10 minuten	Alle

Onderdeel 1: Introductie en uitleg programma

Doel

- Het introduceren van de interventie en de onderwerpen tijds- en groepsdruk.
- Jongeren bewust maken van hun kwetsbare positie in het verkeer.
- Een veilige sfeer in de groep creëren.

Leerdoelen

- **Kennis:**
 - Jongeren leren wat weerbaarheid tegen tijds- en groepsdruk is.

Tijdsindicatie

5 minuten

Benodigdheden

- Medische paspoorten

Methode en stappen

Stap 1: Jezelf en het onderwerp introduceren

1. Verwelkom de leerlingen bij binnenkomst in het lokaal en vraag hen om hun jas en tas op een geschikte plek neer te leggen. Zeg er direct bij dat ze een pen nodig hebben.
2. Introduceer jezelf en de andere voorlichters. Geef duidelijk aan dat we vandaag gaan praten over kwetsbare onderwerpen. Wees hier duidelijk in, dit kan voordelen bieden voor de rest van de interventie. Geef ook aan dat er een safe-zone is, waar leerlingen in kunnen gaan staan al ze zich onprettig voelen tijdens een oefening. Vertel ook dat de leerlingen zich moeten houden aan de volgende gedragsregels:
 - a. Als iemand stop zegt respecteer dit.
 - b. Je doet niemand pijn, zowel fysiek als met woorden niet.
 - c. Iedereen respecteert de regels, doe je dit niet dan word je uit het lokaal verwijderd en doe je niet meer mee.

De volgende teksten kunnen als inspiratie worden gebruikt:

“Wij zijn [namen] en gaan vandaag een training geven om jullie weerbaar te maken tegen tijdsdruk en groepsdruk in het verkeer. Verkeersongevallen behoren namelijk tot één van de belangrijkste doodsoorzaken onder jongeren. Gevaarlijk verkeersgedrag bij jongeren wordt vaak veroorzaakt doordat zij zich haasten in het verkeer of zich laten beïnvloeden door leeftijdsgenoten. Met onze training ‘Weerbaar op weg!’ willen we jullie leren je eigen wensen, grenzen en behoeften aan te geven, zodat jullie veiligheid in het verkeer wordt vergroot.

“We gaan het vandaag hebben over de invloed van tijdsdruk en groepsdruk in het verkeer en hoe je hier weerbaar voor kan worden. Dit zijn kwetsbare onderwerpen, het is daarom belangrijk dat we elkaar respecteren en elkaar uit laten praten. Je weerbaar opstellen kan ten opzichte van je ouders en vrienden, maar ook in het verkeer. Bijvoorbeeld: Iedereen fietst door rood, maar jij wilt dat niet. Of je bent te laat vertrokken maar wilt je niet haasten in het verkeer. Vandaag leren we jou hoe jij hiermee om kan gaan.”

“Er is een safe-zone in het lokaal aanwezig. Dit is een fysieke plek waar jullie in kunnen gaan staan. Deze zone kunnen jullie tijdens de hele sessie gebruiken. Dit kan je doen als je je

onprettig voelt bij een oefening. Als je in de ruimte staat kan niemand je vragen stellen. Je mag zelf beslissen wanneer je weer meedoet met het spel.”

Stap 2: Uitleggen wat we vandaag gaan doen

1. Vertel hoe de training er globaal uit ziet. Vertel hierbij kort de opbouw van training. De volgende tekst kan als inspiratie worden gebruikt:

“De training van vandaag bestaat uit verschillende onderdelen. We gaan beginnen met het opstellen van een fictief medisch paspoort. Dit paspoort heb je het hele project nodig. Nadat we dat gedaan hebben gaan we een spel spelen, namelijk ‘Cross the line’. In het derde deel van de training gaan we drie opdrachten uitvoeren. Hiervoor splitsen we de grote groep in kleinere groepen. Na deze drie opdrachten sluiten we de training samen af.”

Stap 3: Introductie van het verhaal

1. Eén van jullie leest nu het introductieverhaal voor. Het is belangrijk dat alle jongeren het verhaal begrijpen. Vraag aan het eind of dit het geval is.

Het introductieverhaal is als volgt:

“Je bent met je vrienden op vakantie naar Knokke. Jullie hebben een afspraak voor een surfles. Jullie hebben echter véél te lang op het strand gelegen, waardoor jullie bijna te laat dreigen te komen. Op weg naar de surfles vinden jullie een aantal deelsteps, volgens je vrienden hét ideale vervoersmiddel om snel op jullie bestemming te komen. Jij twijfelt of het wel verstandig is om met zoveel tijdsnood door het drukke Knokke te gaan rijden, maar krijgt van je vrienden te horen dat je je niet moet aanstellen. Je besluit toch met de groep mee te gaan.

Om tijd te kunnen winnen rijdt de hele groep door rood, ondanks dat je weet dat dit fout is doe je het toch. En dan gaat het gruwelijk mis...

Op het moment dat je het kruispunt oversteekt voel je een harde klap. Je wordt door een auto van je step geslingerd en valt met een smak op de grond. Niet veel later arriveert de ambulance en brengt jullie naar het ziekenhuis.

Maar het ziekenhuis is streng... Om te voorkomen dat dit nog een keer gebeurt moet je door een aantal opdrachten uit te voeren laten zien dat je wel voor jezelf kan opkomen, je niet door je vrienden laat beïnvloeden en je nooit meer gaat haasten in het verkeer. Lukt jou dit? Ga jij de uitdaging aan?”

TIP

Om het verhaal meer aan te laten sluiten bij de belelevingswereld van de oudere doelgroep kan bij een groep met jongeren vanaf 16 jaar gekozen worden om de locatie in het introductieverhaal te veranderen naar Ibiza in plaats van Knokke.

2. Deel de medische paspoorten uit.

LET OP

Het is belangrijk om na te gaan of alle jongeren de termen tijdsdruk, groepsdruk en weerbaarheid begrijpen. Mocht dit niet zo zijn, leg het opnieuw uit. De volgende definities kunnen als inspiratie gebruikt worden. Noem ook een concreet voorbeeld waarbij het een rol speelt in het verkeer.

Tijdsdruk: Je moet iets snel doen omdat je weinig tijd hebt. Dit kan ervoor zorgen dat je gehaast beslissingen neemt, zonder goed na te denken.

Voorbeeld: Je hebt je verslapen en dreigt daardoor te laat te komen op je afspraak. Als je door rood gaat fietsen om nog op tijd te komen terwijl je dat normaal niet doet, is er sprake van tijdsdruk.

Groepsdruk: Je laat je beïnvloeden door anderen om bepaald gedrag te vertonen, zelfs als je dat zelf niet wil doen.

Voorbeeld: Je fietst met een groep vrienden en zij fietsen door rood. Als jij ook door rood gaat fietsen omdat zij dat doen, is er sprake van groepsdruk.

Weerbaarheid: Dit betekent dat je sterk genoeg bent om nee te zeggen, voor jezelf op te komen en je niet laat leiden onder druk.

Voorbeeld: Je vrienden lachen je uit omdat je een fietshelm draagt. Weerbaarheid betekent dat je nee zegt tegen je vrienden en de helm dus blijft dragen.

Onderdeel 2: Medisch paspoort invullen

Doel

Het zelfbeeld van de jongeren versterken door kennis te bevorderen van de eigen positieve eigenschappen en competenties. Zodoende wordt de houding van de jongeren tegenover zichzelf positiever, wat als steun kan bieden bij zelfverzekerd handelen.

Leerdoelen

- **Attitude:**
 - Jongeren erkennen dat zij sterke eigenschappen en competenties hebben.
- **Kennis:**
 - Jongeren kunnen hun eigen sterke eigenschappen benoemen.
 - Jongeren kunnen benoemen welke competenties ze hebben.
 - Jongeren kunnen benoemen welke interesses ze hebben.
 - Jongeren kunnen benoemen wat ze positief vinden aan zichzelf.

Tijdsindicatie

10 minuten

Benodigheden

- Medische paspoorten

Methode en stappen

Een positief zelfbeeld helpt om een hogere weerbaarheid te realiseren. Daarom is het belangrijk om als persoon zelfverzekerd te zijn van je sterke eigenschappen en competenties. Door middel van de positieve psychologie, waarbij de focus wordt gelegd op zaken die wél goed gaan, wordt in dit onderdeel het zelfbeeld van jongeren versterkt. Daarom vullen de deelnemers als eerste een medisch paspoort in, waarbij zij op papier zetten wat hun sterke eigenschappen, competenties en interesses zijn en ook waar ze trots op zijn met betrekking tot zichzelf. De vragen worden sturend geformuleerd om ze actief te helpen een positief antwoord over zichzelf te geven en zodoende het zelfbeeld te versterken.

Stap 1: Uitleg opdracht

Zeg tegen de jongeren dat ze individueel de vier vragen invullen van het medisch paspoort. Hierbij moeten zij ten slotte ook een handtekening zetten, als zij die hebben. Zo niet, dan is het invullen van hun naam voldoende.

De volgende tekst kan als inspiratie worden gebruikt:

“Om te zien wie we in het ziekenhuis hebben, vragen we jullie om een medisch paspoort in te vullen. Voor een spoedig herstel is het beter om een positieve insteek te kiezen, dus we willen graag weten waar jullie goed in zijn en trots op zijn”.

Stap 2: Invullen paspoort

Laat de pubers individueel de velden in het medisch paspoort invullen. Maak een rondje om te zien dat iedereen alle velden volledig invult.

Hierna wordt de vormgeving van het medisch paspoort weergegeven:

MEDISCH PASPOORT



Dit paspoort is van:

.....

MIJN MEDISCH DOSSIER

Deze positieve eigenschappen heb ik:

- | | | |
|--------------------------------------|--------------------------------------|-----------------------------------|
| ☐ Zelfstandig | ☐ Grappig | ☐ Zorgzaam |
| ☐ Rustig | ☐ Vriendelijk | ☐ Creatief |
| ☐ Sociaal | ☐ Ondernemend | ☐ Sportief |

Hier ben ik goed in:

- 1.....
- 2.....
- 3.....

Omdat ik de volgende interesses heb ben ik een veelzijdig persoon:

- 1.....
- 2.....
- 3.....

Ik ben trots op mijzelf, omdat:

- 1.....
- 2.....
- 3.....

☐ Ik verklaar hierbij dat ik mijn medisch paspoort naar waarheid invul.

Handtekening:

Onderdeel 3: Ja of nee opdracht

Doel

Het stellen van een sociale norm dat conflicten hebben en tijdsdruk ervaren normaal is en het uitbreiden van de kennis over groepsdruk, tijdsdruk en weerbaarheid.

Leerdoelen

- **Kennis:**
 - Jongeren weten wat hun reactie is tijdens een conflict
 - Jongeren weten wat hun gevoel is na een conflict
 - Jongeren weten wat hun reactie is als zij haast hebben in het verkeer
 - Jongeren zijn zich bewust in welke mate zij gevoelig zijn voor groepsdruk
 - Jongeren zijn zich bewust in welke mate zij gevoelig zijn voor tijdsdruk
- **Sociale norm:**
 - Aantonen dat het normaal is om eigen wensen, grenzen en behoeften op een gepaste manier aan te geven tijdens conflicten
 - Aantonen dat het normaal is om conflicten te hebben met anderen
 - Aantonen dat het normaal is om tijdsdruk te ervaren

Tijdsindicatie

10 minuten

Benodigdheden

- Banner met ja
- Banner met nee

Methode en stappen

Om ervoor te zorgen dat jongeren zich weerbaar op durven te stellen tegen leeftijdsgenoten is het belangrijk om een sociale norm te creëren die zegt dat je weerbaar mag zijn tegen de mening van anderen zonder hierbij vriendschappen te beschadigen. Tijdens deze oefening wordt de sociale norm “Conflicten zijn normaal”, “Tijdsnood is normaal” en “Mij weerbaar opstellen is normaal” gecreëerd. Om deze normen duidelijk te maken aan de jongeren wordt een variant van het spel “cross the line” gespeeld. Om de veiligheid te waarborgen en te zorgen dat de jongeren actief deelnemen moeten de jongeren niet een lijn over maar moeten zij in een vak met ja of nee gaan staan.

Aan het spel doen ook de voorlichters van het trainingsprogramma mee, met uitzondering van degene die de vragen stelt. Ben als voorlichter tegendraads ten opzichte van de groep. Als bijna de hele klas in één vak staat, ga als voorlichter dan in het andere vak staan. Zo zien de jongeren in dat ze eerlijk kunnen antwoorden en dat het niet gek is om een ander antwoord te geven dan de rest van de groep. Maar zorg er als voorlichter wel voor dat je het antwoord kiest waarmee je het gewenste gedrag communiceert.

In het spel worden een aantal vragen gesteld die opbouwen van algemeen naar specifiek. Maak de jongeren duidelijk dat zij gebruik mogen maken van de safe-zone als zij zich onprettig voelen tijdens de oefening.

Stap 1: Jezelf en het onderwerp introduceren

Vertel de jongeren dat ze aan een kant van de klas moeten staan en wijs deze plek aan. Benoem nogmaals dat er een safe-zone aanwezig is in het lokaal.

Stap 2: Uitleg opdracht

Leg uit wat de opdracht inhoudt. Hierbij kan de volgende tekst als inspiratie worden gebruikt:

“We gaan nu het spel “cross the line” spelen. Er worden straks een aantal vragen gesteld waar je met ja of nee op moet antwoorden. In plaats van dat wij werken met een lijn maken we gebruik van de vakken ja en nee. Beantwoord de vragen die wij stellen door in het ja of nee vak te gaan staan.”

Stap 3: Vragen stellen

Het spel gaat nu beginnen. Stel aan de jongeren de volgende vragen. Vraag telkens, nadat de jongeren zich in het passende vak hebben geplaatst, of een van de jongeren een voorbeeldsituatie kan noemen.

1. Ben je in je leven wel eens boos geweest?
2. Ben je wel eens boos geweest op een vriend of vriendin?
3. Heb je altijd gelijk tijdens een ruzie?
4. Heb je je weleens vervelend gevoeld na een ruzie?
5. Zeggen je vrienden weleens tegen jou dat je iets moet doen wat je eigenlijk niet wil doen?
6. Vind jij een vriend of vriendin minder aardig als hij/zij nee zegt tegen een idee dat jij hebt?
7. Overtreed je weleens de verkeersregels omdat je vrienden dat ook doen?
8. Overtreed je weleens de verkeersregels omdat je vrienden zeggen dat je dat moet doen?
9. Heb jij weleens risico's in het verkeer genomen omdat je haast had?
10. Stel je dreigt te laat te komen, durf jij eerlijk aan te geven dat je later gaat zijn?

Onderdeel 4: Groepen indelen

Introduceer de groepsopdrachten en verdeel de groep in drie delen. Dit gebeurt aan de hand van de nummers die op het medisch dossier worden weergegeven. Verbonden aan het type opdracht zijn er drie fysieke ruimtes van het ziekenhuis in het lokaal: de slaapzaal, de spoedeisende hulp en de operatiekamer. Deze kunnen duidelijk gemaakt worden door het ophangen van papieren met de namen erop. Voor de operatiekamer is het handig om deze bij een presentatiescherm en/of whiteboard te lokaliseren.

De volgende tekst kan als inspiratie gebruikt worden:

“Voor het tweede deel van het programma verdelen we de groep in drie delen om zo in kleine kring nog drie opdrachten te doen. Kijk in je dossier welk nummer er bovenaan staat. Groep 1 gaat naar de ‘slaapzaal’, groep 2 naar de ‘spoedeisende hulp’ en groep 3 naar de ‘operatiekamer’.”

Dit onderdeel bestaat uit de volgende drie deelopdrachten:

1. Slaapzaal: *Welke houding neem jij aan in een conflict?*
2. Spoedeisende hulp: *Hoe reageer jij bij tijdsdruk?*
3. Operatiekamer: *Wat is wenselijk?*

Tijdsindicatie per deelopdracht

15 minuten (= 45 min in totaal)

Benodigdheden

- Papier met de tekst ‘Slaapzaal’
- Papier met de tekst ‘Spoedeisende hulp’
- Papier met de tekst ‘Operatiekamer’

Onderdeel 5a: Slaapzaal- Welke houding neem jij aan in een conflict?

Doel

Kennis, eigen-effectiviteit en intentie voor de weerbaarheid tegen groepsdruk versterken en de attitude met betrekking tot persoonlijke weerbaarheid verbeteren.

Leerdoelen

- **Kennis:**
 - Jongeren kunnen benoemen welke lichaamshouding hen het meeste zelfvertrouwen geeft bij het aangeven van eigen wensen, grenzen en behoeften in conflictsituaties.
 - Jongeren kennen de voordelen van het aangeven van eigen wensen, grenzen en behoeften in conflictsituaties.
- **Attitude:**
 - Jongeren vinden het positief om op een gepaste manier hun eigen wensen, grenzen en behoeften aan te geven in conflictsituaties.
- **Eigen-effectiviteit:**
 - Jongeren weten dat zij een weerbare houding (verbaal en non-verbaal) aan kunnen nemen in conflictsituaties.
- **Intentie:**
 - Jongeren hebben de intentie om zich verbaal en non-verbaal weerbaar op te stellen in conflictsituaties.
- **Willingness:**
 - Jongeren weten hoe zij 'nee' zeggen kracht bij kunnen zetten door het uitleggen van hun motivatie.

Tijdsindicatie

15 minuten

Benodigdheden

- Kaartje met conflictsituaties
- Medisch paspoort
- Spiegel

Methode en stappen

Met dit onderdeel wordt jongeren aangeleerd hoe zij een juiste weerbare houding aan kunnen nemen en op gepaste wijze nee kunnen zeggen in een conflictsituatie. Door dit te trainen worden de jongeren zich bewust van de voordelen van weerbaar opstellen, zowel verbaal als non-verbaal.

De groep wordt verdeeld in twee groepen en zij staan tegenover elkaar. Ze simuleren samen een conflictsituatie met betrekking tot het verkeer, zoals het gaan fietsen zonder licht. De pubers aan de ene kant richten zich op het aannemen van een weerbare houding en leren 'nee' zeggen, terwijl de andere kant juist probeert om ze te verleiden om met een gevaarlijke activiteit mee te doen. Na elke situatie wordt er gewisseld van taak, zodat beide groepen leren zich weerbaar opstellen.

De begeleider van het spel laat allereerst de verschillende houdingen zien die er mogelijk zijn om (non-)verbaal 'nee' te zeggen: van ongemakkelijk tot stevig. Per persoon worden de verschillen in ervaring tussen deze houdingen getest door deze achtereenvolgens uit te voeren. Zo ervaren ze in welke houding zij zich het meest zeker voelen. De eerste keer krijgen de jongeren zodoende de vrijheid om

zelf te laten zien hoe zij 'nee' zouden zeggen in deze situatie. In de tweede ronde krijgen ze vervolgens instructies hoe zij dit op een stevige manier kunnen doen: 'ga staan, haal diep adem, blaas uit en zeg "Ik doe niet met jullie mee"'. Idealiter wordt er een spiegel bij gebruikt om de pubers effectief te laten zien hoe de houdingen zichtbaar zijn voor een ander.

Dit onderdeel is gebaseerd op de psychomotorische therapie die de focus legt op beweging en lichaamservaring. Wetenschappelijke studies geven aan dat het aannemen van een juiste houding van invloed is op het zelfbeeld van de jongeren en bijdraagt aan de weerbaarheid (Ekeland et al., 2005). Daarnaast is bekend dat het herhaaldelijk 'nee' zeggen ervoor zorgt dat de drempel ook daadwerkelijk kleiner is om 'nee' te zeggen. Om de leerervaring te versterken, tekenen de jongeren vervolgens welke houding voor hen het beste voelde in het paspoort en beargumenteren zij waarom dit prettig is. Door deze toepassing van 'selfpersuasion' overtuigen ze zichzelf van de voordelen van deze manier van reageren in conflictsituaties. Ten slotte wordt er een implementatie-intentie geformuleerd om de jongeren te helpen om de intentie om een weerbare houding aan te nemen in toekomstige conflictsituaties effectief te realiseren. Al met al wordt zo eveneens een copingstrategie aangeleerd: de jongere weet hoe hij in een conflictsituatie effectief 'nee' kan zeggen.

Stap 1: Situatieschets en uitleg oefening

Keer terug naar de verhaallijn van het gehele programma: vertel de jongeren dat ze nog steeds in het ziekenhuis zitten en dat ze door het doorlopen van een aantal trainingen sneller 'ontslagen' kunnen worden. Inmiddels liggen zij samen met een groep op de slaapzaal en daar komen ook conflicten voor, denk aan bijvoorbeeld snurken of hard praten. Leg uit dat het belangrijk is om te trainen hoe je in dit soort situaties 'nee' kunt zeggen op een voor jou en anderen acceptabele en overtuigende manier.

Laat eerst zelf zien welke houdingen er zijn, van 'zwak' tot 'overtuigend'. Vorm daarna twee groepen en laat telkens twee jongeren tegenover elkaar staan en leg uit dat ze beurtelings moeten oefenen om 'nee' te zeggen in een situatie die wordt geschetst. De ander probeert juist om de tegenspeler over te halen. Naast 'nee' zeggen, moet de persoon ook motiveren waarom hij/zij dat zegt. Zet de persoon die in de spiegel moet kijken idealiter tegen een muur, zodat hij enkel zichzelf hoeft te zien om de drempel te verlagen. De tegenspeler die moet overhalen krijgt telkens een kaartje met situaties ter inspiratie. Geef de deelnemers ook zeker de ruimte om zelf een activiteit te kiezen, mits dit serieus gebeurt en betrekking heeft tot verkeer. Laat de deelnemers eerst op een eigen manier 'nee' zeggen en begeleid ze daarna om het nog eens te doen op een overtuigende en stevige manier.

Op het kaartje staan de volgende situaties als inspiratie:

- Met z'n drieën naast elkaar fietsen om elkaar te verstaan (alle leeftijden)
- Aan de verkeerde kant van de straat fietsen omdat je niet wil oversteken (alle leeftijden)
- De rotonde andersom pakken om zo de rotonde af te snijden (alle leeftijden)
- Nog even een appje sturen als je aan het fietsen bent (alle leeftijden)
- Doorrijden over het zebrapad als er mensen willen oversteken (alle leeftijden)
- Zonder licht gaan fietsen in het donker (alle leeftijden)
- Geen fluohesje dragen als je gaat wandelen in het donker (alle leeftijden)
- Niet afremmen voor een weg van rechts (alle leeftijden)
- Geen helm dragen op de fiets (alle leeftijden)
- Geen helm dragen op de scooter (16-18 jaar)
- Met een opgevoerde scooter rijden (16-18 jaar)

- Instappen bij iemand in de auto zonder rijbewijs (16-18 jaar)
- Instappen bij iemand in de auto die gedronken heeft (16-18 jaar)

Stap 2: Ervaringen delen

Plaats de jongeren na de oefening in een cirkel en vraag hoe zij de oefening hebben ervaren. Indien er tijd over is, kunnen in groepsvorm de volgende vragen besproken worden ter verdieping:

- Wat gebeurt er met je als je een specifieke houding aanneemt?
- Wat gebeurt er met de ander als je een specifieke houding aanneemt?
- Wat gebeurt er als je zegt "Nee, ik doe niet met jullie mee"?
- Hoe pas je dit toe in conflictsituaties?

Stap 3: Paspoort invullen

Laat de pubers in het paspoort tekenen welke houding zij het beste ervaren hebben en laat ze opschrijven waarom dat zo was. Laat ze ook een implementatie-intentie formuleren.

DE SLAAPZAAL

Welke houding neem jij aan in een conflict?

Teken hieronder de houding die jij het fijnst vond om 'nee' te zeggen:

Waarom vond je deze houding zo fijn? Geef minimaal 2 redenen.

1.

2.

Als je straks uit het ziekenhuis bent zal je vaak genoeg in een situatie komen dat je 'nee' moet zeggen. Hoe zorg je ervoor dat je de houding die je hierboven getekend hebt dan niet zult vergeten?

Als ik een conflict heb en 'nee' wil zeggen, dan neem ik de bovenstaande houding aan door te denken aan:

.....

.....

.....

2

Onderdeel 5b: Spoedeisende hulp- Hoe reageer jij bij tijdsdruk?

Doel

Kennis, eigen-effectiviteit, attitude, willingness en de intentie voor de weerbaarheid tegen tijdsdruk vergroten.

Leerdoelen

- **Kennis:**
 - Jongeren weten hoe zij moeten handelen als zij tijdsdruk ervaren.
 - Jongeren weten wat de voordelen zijn van op tijd vertrekken zodat zij zich niet hoeven te haasten.
- **Attitude:**
 - Jongeren vinden het positief om te voorkomen dat zij zich onder tijdsdruk in het verkeer begeven.
- **Eigen-effectiviteit:**
 - Jongeren weten dat ze in staat zijn om een weerbare houding aan te nemen tegenover tijdsdruk.
- **Intentie:**
 - Jongeren hebben de intentie om zich weerbaar op te stellen als zij zich onder tijdsdruk in het verkeer begeven.
- **Willingness:**
 - Jongeren leren om zich bewust te worden van hun bereidheid om risicovol gedrag te vertonen.

Tijdsindicatie

15 minuten

Benodigheden

- Medisch paspoort

Methode en stappen

Jongeren leren in deze opdracht wat zij moeten doen als zij zich onder tijdsdruk in het verkeer begeven. Door vooraf te formuleren wat zij in een bepaalde situatie kunnen doen, zijn de jongeren de volgende keer als zij tijdsdruk ervaren in staat om automatisch een veilige keuze te maken.

In deze oefening wordt de leercyclus van Kolb doorlopen. Deze cyclus bestaat uit vier fasen. Door tijdens de opdracht alle vier de fasen te doorlopen komen de jongeren in aanraking met ervaren, analyseren, redeneren en experimenteren. Op deze manier leren ze grondiger waardoor de leerstof beter blijft hangen.

De eerste fase in de cyclus is, en hiermee de eerste stap in deze opdracht, is het formuleren van een concrete ervaring. Tijdens deze opdracht wordt de situatie van één van de groepsleden besproken. Ook moeten alle jongeren een eigen ervaring opschrijven in hun paspoort. In de tweede fase wordt gereflecteerd op deze situaties. Weer wordt klassikaal begonnen, daarna gaan de jongeren individueel in hun paspoort reflecteren op hun eigen situatie.

De derde fase bestaat uit het introduceren van een theorie. In deze opdracht is dat theorie over de implementatie-intenties. Aan de jongeren wordt uitgelegd wat dit inhoudt en wat de voordelen

hiervan zijn. Ook worden in de groep een aantal voorbeelden besproken. Na deze uitleg gaan de jongeren in fase 4 een eigen implementatie-intentie formuleren in hun paspoort.

Stap 1: Benoemen concrete ervaring

Herinner de jongeren opnieuw aan de verhaallijn. Vertel dat de jongeren nog steeds in het ziekenhuis zijn en dat ze met deze oefening moeten aantonen dat ze in de toekomst wel met tijdsdruk om kunnen gaan. Inmiddels zijn ze op de spoedeisende hulp terechtgekomen. Vertel dat ook daar veel sprake is van tijdsdruk. Ondanks dat de artsen moeten werken onder hoge druk mogen er geen fouten gemaakt worden.

Vraag of een van de jongeren in de groep een concrete ervaring heeft gehad waarbij hij/zij zich heeft moeten haasten in het verkeer. Dit voorbeeld dient als basis voor de rest van de oefening. Maak de situatie concreet en zorg dat iedereen de situatie begrijpt. Maak duidelijk dat de genoemde situatie niet raar is en dat de jongere die de situatie benoemde de reflectie op zijn voorbeeld in de volgende stap niet als kritiek moet ervaren.

Laat nu alle jongeren in hun paspoort een eigen concrete ervaring opschrijven waarbij zij tijdsdruk in het verkeer ervaarde.

TIP

Mocht het de jongeren niet lukken een voorbeeld te noemen waarbij zij zelf tijdsdruk in het verkeer ervaarden, begin dan met het bespreken van het gedrag van andere weggebruikers. Laat hen benoemen waaraan ze merken dat anderen zich haasten in het verkeer. Als ze dit kunnen benoemen ga dan terug naar de vraag: “Heb jij zelf weleens situaties in het verkeer gehad waarbij je je haastte?”. Het herkennen van bepaald gedrag bij zichzelf kan lastig zijn voor jongeren. Het benoemen van gedrag van andere is vaak eenvoudiger. Door eerst te kijken naar het gedrag van andere ontstaat vaak ook meer inzicht in het eigen gedrag.

Stap 2: Reflecteren op ervaring

Vraag aan de jongere die de situatie benoemde te reflecteren op de situatie. Voorbeelden waarnaar gevraagd kan worden zijn:

- Welke invloed had tijdsdruk in deze situatie op je gedrag in het verkeer?
- Hoe voelde je je tijdens dat moment? Ervaarde je stress?
- Had je op dat moment het gevoel dat je gedrag veilig/onveilig was?
- Wat kan je de volgende keer anders doen, zodat je niet in deze situatie terecht komt?

Laat daarna ook andere jongeren reflecteren op de situatie. Bespreek eventueel, indien er genoeg tijd beschikbaar is, ook de situaties die de andere jongeren hebben genoteerd in hun paspoort.

Laat nu alle jongeren in hun paspoort reflecteren op de situatie die zij eerder hebben opgeschreven.

Stap 3: Implementatie-intenties oefenen

Tijdens deze stap worden de implementatie-intenties geïntroduceerd. Dit zijn ‘als-dan’ plannen die vooraf worden bedacht en helpen om in stressvolle situaties automatisch te handelen en zo een veilige keuze te maken. Bijvoorbeeld: “Als ik haast heb en ik kom bij een rood verkeerslicht, dan herinner ik mijzelf eraan dat wachten veiliger is”.

Begin met de jongeren uit te leggen wat implementatie-intenties zijn. Hiervoor kan de volgende tekst gebruikt worden:

“Soms nemen we in het verkeer risico’s zonder dat we dat vooraf van plan waren, bijvoorbeeld als we haast hebben. Een manier om dit te voorkomen is met implementatie-intenties. Dit zijn korte ‘als-dan’ plannen. Deze plannen bedenkt je vooraf, zodat je in het moment van tijdsdruk automatisch een veilige keuze kan maken. Bijvoorbeeld: “Als ik haast heb en ik kom bij een rood verkeerslicht, dan herinner ik mijzelf eraan dat wachten veiliger is”. Door dit vooraf al geformuleerd te hebben hoef je op het moment zelf niet meer te bedenken wat je gaat doen, maar heb je de juiste keuze al klaarliggen.”

Als er voldoende tijd is kunnen met de groep een aantal implementatie-intenties worden geformuleerd om zo te oefenen. Belangrijk: zorg ervoor dat ook de stille jongeren aan het woord komen tijdens deze opdracht!

Voorbeelden waarmee geoefend kan worden zijn:

1. Als ik merk dat ik opgejaagd ben in het verkeer en mij hierdoor onveilig gedraag, dan...
 - a. *Voorbeeld antwoord: [dan haal ik diep adem en focus ik mij op mij veilig te gedragen]*
2. Als ik tijd wil winnen door een verkeersregel te negeren, dan ...
 - a. *Voorbeeld antwoord: [dan herinner ik mijzelf eraan dat mijn veiligheid belangrijker is dan op tijd komen en houd ik mij aan de regels]*
3. Als ik zie dat ik te laat kom, dan ...
 - a. *Voorbeeld antwoord: [dan accepteer ik dat en blijf ik mij aan de verkeersregels houden]*

Stap 4: Implementatie-intenties introduceren

Nu de jongeren weten wat implementatie-intenties zijn is het tijd om dit toe te passen. Laat de jongeren in hun paspoort een eigen implementatie-intentie formuleren.

DE SPOEDEISENDE HULP

Hoe reageer jij bij tijdsdruk?

Noem een situatie waarbij jij tijdsdruk in het verkeer ervaarde:

.....
.....

Reflecteer op de situatie die je hierboven genoemd hebt, door de volgende vragen te beantwoorden:

1. Welke invloed had tijdsdruk in deze situatie op je gedrag in het verkeer?

.....
.....

2. Hoe voelde je je tijdens dat moment? Ervaarde je stress? Voelde je je onveilig?

.....
.....

3. Wat kan je de volgende keer anders doen, zodat je niet weer in deze situatie terecht komt?

.....
.....

Vul de volgende zin aan:

Als ik merk dat ik mij onveilig gedraag in het verkeer omdat ik haast heb, dan:

.....
.....

Onderdeel 5c: Operatiekamer – Wat is wenselijk?

Doel

Via identificatie met prototypes de risicoperceptie en willingness tot veilig verkeersgedrag versterken.

Leerdoelen

- **Kennis:**
 - Jongeren weten welke voor- en nadelen het heeft om op korte- en lange termijn wensen, grenzen en behoeften aan te geven
 - Jongeren weten dat zij gevoelig zijn voor beloningen op korte termijn
 - Jongeren weten dat het weerbaar zijn voor tijds- en groepsdruk op de lange termijn meer positieve gevolgen heeft dan kiezen voor snel genot
- **Risicoperceptie:**
 - Jongeren zijn zich bewust van de nadelige gevolgen van tijds- en groepsdruk op de korte termijn
 - Jongeren zijn zich bewust van de nadelige gevolgen van tijds- en groepsdruk op de lange termijn
- **Sociale norm:**
 - Jongeren vinden dat risicozoekend gedrag niet acceptabel is
- **Prototypes:**
 - Jongeren kunnen zich beelden vormen van risicovolle personen
 - Jongeren kunnen zich beelden vormen van risicomijdende personen
- **Willingness:**
 - Jongeren hebben de bereidheid om zich te identificeren met risicomijdende personen

Tijdsindicatie

15 minuten

Benodigdheden

- Medisch paspoort
- Een projectiescherm
- Whiteboard

Methode en stappen

De jongeren worden zich bewust van wat de voor- en nadelen zijn van het wel en niet nemen van risico's onder invloed van tijds- en groepsdruk. De deelnemers wordt gevraagd om bij elk filmpje te noteren hoe wenselijk het gedrag van de vertoonde persoon (het prototype) is en waarom. Hierbij wordt wederom gebruik gemaakt van het gedragsmechanisme self-persuasion. De vier verschillende prototypes zijn:

- Risicomijdend onder invloed van tijdsdruk
- Risicozoekend onder invloed van tijdsdruk
- Risicomijdend onder invloed van groepsdruk
- Risicozoekend onder invloed van groepsdruk

De begeleider van het spel noteert de gegeven redenen nadien op het whiteboard. Zo wordt bovendien de risicoperceptie getraind. Door het verschil in wenselijkheid tussen de gedragingen te vergelijken wordt duidelijk met welke risicobeelden de jongeren zich het best zouden identificeren.

Gebaseerd op de psychologische interventies, de functieanalyse en betekenisanalyse, wordt vervolgens door de begeleider gevraagd of de wenselijkheid anders is op lange termijn. De jongeren leren hierdoor dat mensen gevoeliger zijn voor snel genot en beloningen op de korte termijn, maar dat dit op lange termijn nadelig kan zijn. Ten slotte wordt gevraagd om aan te geven met welke personen uit de filmpjes de jongeren zich het liefst zouden identificeren.

Stap 1: Situatieschets, uitleg oefening en tonen filmpjes

Keer terug naar de verhaallijn van het gehele programma: vertel de jongeren dat ze nog steeds in het ziekenhuis zitten en dat ze door het doorlopen van een aantal trainingen sneller 'ontslagen' kunnen worden. Inmiddels zijn ze aanbeland in de operatiekamer om naar een aantal hartfilmpjes te kijken om te zien wat daaruit te leren is. Leg alvorens de vier video's af te spelen uit dat de jongeren bij elk filmpje moeten noteren of het gedrag van de persoon in het betreffende filmpje wenselijk is en waarom wel of niet.

Stap 2: Identificatie en verschil tussen korte en lange termijn

Schrijf als begeleider alle argumenten op het bord. Als dat gedaan is, vraag je aan de groep of ze denken dat de wenselijkheid op lange termijn anders zou zijn. Afhankelijk van de respons van de groep werk je zelf eventueel naar de duiding toe dat ieder mens zoekt naar snel geluk en beloningen op de korte termijn. Vraag of geef voorbeelden waarom het op de lange termijn echter juist nadelen kan hebben om altijd maar risico's te nemen onder invloed van tijds- en groepsdruk. Refereer daarbij aan de werking van prototypes door aan te geven of ze zich zouden willen identificeren met:

- Iemand die voortdurend zijn eigen wensen aan het wegschuiven is (groepsdruk)
- Iemand die geen eigen mening heeft (groepsdruk)
- Iemand die een onrustige levensstijl heeft omdat hij went aan haast (tijdsdruk)
- Iemand waarmee diens vrienden niet meer willen meereizen omdat hij te laat komt of wild is in het verkeer (tijdsdruk)

Stap 3: Afronding

Vraag de jongeren om in hun paspoort aan te geven met welk van de prototypes ze zich het liefst zouden identificeren.

FILMPJES

Filmpje 1: Iemand wordt wakker en schrikt omdat hij binnen vijf minuten op de fiets naar school moet. In het filmpje zien we hoe hij zich haast en zonder te douchen op de fiets springt. Dat doet hij zonder een fluovestje aan te trekken en ondanks dat zijn lampen stuk blijken te zijn gaat hij niet terug naar binnen om nieuwe verlichting te halen. Onderweg zien we de persoon bijna aangereden worden door een auto die hem niet kon zien. Daarbij de focus op de geschrokken gezichten van de automobilist. Tot slot zien we de persoon te laat binnenkomen in de klas met meewarige blik van de rest van de klas omdat het de zoveelste keer is.

Filmpje 2: Iemand wordt rustig wakker omdat hij de tijd neemt om zich voor te bereiden op de schooldag. Hij is relaxt en gaat zich verfrissen en rustig ontbijten. Vervolgens fietst hij op het gemak richting school, nadat hij eerst zijn kapotte licht heeft vervangen. Immers, hij heeft alle tijd. Onderweg laat hij ook nog eens galant medeweggebruikers voor. Daarbij de focus op de dankbare lachende gezichten van de mensen die hij voorrang geeft. Tot slot zien we de persoon op school arriveren en rustig plaats nemend in de klas, al lachend en pratend met zijn vrienden.

Filmpje 3: Iemand fietst met klasgenoten naar school. De school ligt aan de andere kant van de weg, dus je vrienden gaan al vanaf het begin van de straat aan de verkeerde kant van de weg fietsen, terwijl het fietspad smal is. De persoon die we volgen in het filmpje wil dit eigenlijk niet en fietst aan de goede kant. Als zijn vrienden roepen dat hij ongezellig en braaf is, steekt hij toch over en gaat hij voor zijn klasgenoten fietsen. Net na een bocht komt de persoon echter net de klasgeno(o)t(e) tegen waar hij/zij gevoelens voor heeft (die uit de tegengestelde richting komt op het smalle fietspad). Die moet uitwijken in de berm en valt en kijkt erg boos naar de persoon. Die baalt omdat het sprookje nu wel van de baan lijkt, terwijl dit niet nodig was geweest als hij niet bezweken was onder groepsdruk.

Filmpje 4: Iemand fietst met klasgenoten naar school. De school ligt aan de andere kant van de weg, dus je vrienden gaan al vanaf het begin van de straat aan de verkeerde kant van de weg fietsen, terwijl het fietspad smal is. De persoon die we volgen in het filmpje wil dit eigenlijk niet en fietst aan de goede kant. Als zijn vrienden roepen dat hij ongezellig en braaf is, blijft hij toch aan de goede kant van de weg fietsen. Net na een bocht ziet de persoon echter net de klasgeno(o)t(e) tegen waar hij/zij gevoelens voor heeft (die uit de tegengestelde richting komt op het smalle fietspad). Die moet uitwijken in de berm en valt en kijkt erg boos naar de klasgenoten. Hij/zij wijst naar de persoon die we volgen in het filmpje en geeft aan dat die tenminste wel snapt wat regels zijn en niet mensen onwillig in gevaar brengt.

DE OPERATIEKAMER

Wat is wenselijk?

Geef bij elk filmpje aan wat de voor- en nadelen zijn van dit gedrag.

Filmpje 1:

Is het gedrag dat je in het filmpje zag wenselijk? Ja / nee

Leg uit waarom je dat vindt:

.....
.....

Filmpje 2:

Is het gedrag dat je in het filmpje zag wenselijk? Ja / nee

Leg uit waarom je dat vindt:

.....
.....

Filmpje 3:

Is het gedrag dat je in het filmpje zag wenselijk? Ja / nee

Leg uit waarom je dat vindt:

.....
.....

Filmpje 4:

Is het gedrag dat je in het filmpje zag wenselijk? Ja / nee

Leg uit waarom je dat vindt:

.....
.....

Onderdeel 6: Afsluiting

Doel

Het combineren van alle opgedane kennis en samenbrengen tot een set geleerde lessen welke als tastbare herinnering kan dienen om op terug te vallen in de toekomst als er weerbaar gehandeld moet worden.

Leerdoelen

Herhaling van leerdoelen uit vorige de vorige blokken gericht op kennis, risicoperceptie en eigen-effectiviteit.

Tijdsindicatie

10 minuten

Benodigheden

- Medisch paspoort

Methode en stappen

Aan de pubers zelf wordt gevraagd om aan te geven wat zij hebben geleerd tijdens het programma. Daarna worden ze gestimuleerd om op te schrijven wat de belangrijkste les is die ze geleerd hebben tijdens het programma. Op deze manier kan deze dienen als fysieke houvast in de toekomst.

Stap 1: Herhalen leerstof

Vraag aan de pubers wat ze geleerd hebben en hoe zij zich nu meer weerbaar gaan opstellen. Bij weinig reactie, vraag wat zij hebben geleerd uit de oefeningen. Hoe gaan ze dit toepassen in het verkeer?

Stap 2: Belangrijkste les formuleren

Laat de pubers hun belangrijkste geleerde les formuleren en opschrijven in het medisch dossier.

Stap 3: Einde

Controleer of iedereen iets heeft opgeschreven en geef aan dat ze hiermee 'ontslagen' worden uit het ziekenhuis. Bedank de deelnemers voor hun tijd.

BEWIJS VAN ZIEKENHUISONTSLAG

Wat is het belangrijkste dat je uit deze training hebt geleerd?

.....
.....
.....
.....

Via dit formulier wordt officieel vastgelegd dat:

.....

Ontslagen is uit het ziekenhuis op:

...../...../.....

Handtekening patiënt:

Handtekening behandelend arts:

Bijlage: Paspoort

MEDISCH PASPOORT



Dit paspoort is van:

.....

MIJN MEDISCH DOSSIER

Deze positieve eigenschappen heb ik:

- | | | |
|--------------------------------------|--------------------------------------|-----------------------------------|
| ☐ Zelfstandig | ☐ Grappig | ☐ Zorgzaam |
| ☐ Rustig | ☐ Vriendelijk | ☐ Creatief |
| ☐ Sociaal | ☐ Ondernemend | ☐ Sportief |

Hier ben ik goed in:

- 1.....
- 2.....
- 3.....

Omdat ik de volgende interesses heb ben ik een veelzijdig persoon:

- 1.....
- 2.....
- 3.....

Ik ben trots op mijzelf, omdat:

- 1.....
- 2.....
- 3.....

- ☐ Ik verklaar hierbij dat ik mijn medisch paspoort naar waarheid invul.

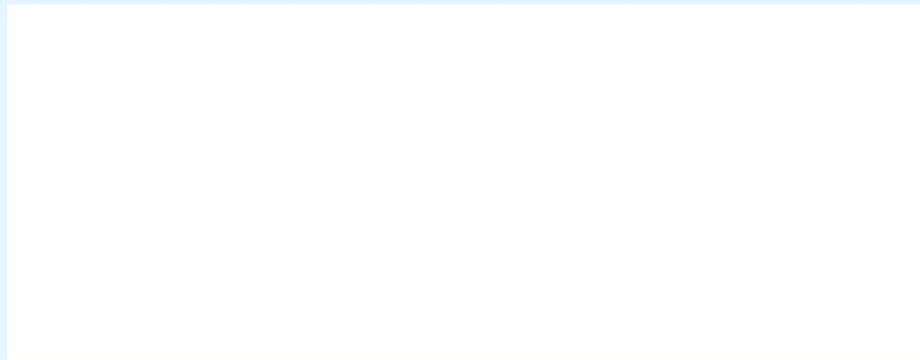
Handtekening:

A blank rectangular box with a light beige background, intended for a signature.

DE SLAAPZAAL

Welke houding neem jij aan in een conflict?

Teken hieronder de houding die jij het fijnst vond om 'nee' te zeggen:



Waarom vond je deze houding zo fijn? Geef minimaal 2 redenen.

1.
2.

Als je straks uit het ziekenhuis bent zal je vaak genoeg in een situatie komen dat je 'nee' moet zeggen. Hoe zorg je ervoor dat je de houding die je hierboven getekend hebt dan niet zult vergeten?

Als ik een conflict heb en 'nee' wil zeggen, dan neem ik de bovenstaande houding aan door te denken aan:

.....

.....

.....

DE SPOEDEISENDE HULP

Hoe reageer jij bij tijdsdruk?

Noem een situatie waarbij jij tijdsdruk in het verkeer ervaarde:

.....

.....

Reflecteer op de situatie die je hierboven genoemd hebt, door de volgende vragen te beantwoorden:

1. Welke invloed had tijdsdruk in deze situatie op je gedrag in het verkeer?

.....

.....

2. Hoe voelde je je tijdens dat moment? Ervaarde je stress? Voelde je je onveilig?

.....

.....

3. Wat kan je de volgende keer anders doen, zodat je niet weer in deze situatie terecht komt?

.....

.....

Vul de volgende zin aan:

Als ik merk dat ik mij onveilig gedraag in het verkeer omdat ik haast heb, dan:

.....

.....

DE OPERATIEKAMER

Wat is wenselijk?

Geef bij elk filmpje aan wat de voor- en nadelen zijn van dit gedrag.

Filmpje 1:

Is het gedrag dat je in het filmpje zag wenselijk? Ja / nee

Leg uit waarom je dat vindt:

.....
.....

Filmpje 2:

Is het gedrag dat je in het filmpje zag wenselijk? Ja / nee

Leg uit waarom je dat vindt:

.....
.....

Filmpje 3:

Is het gedrag dat je in het filmpje zag wenselijk? Ja / nee

Leg uit waarom je dat vindt:

.....
.....

Filmpje 4:

Is het gedrag dat je in het filmpje zag wenselijk? Ja / nee

Leg uit waarom je dat vindt:

.....
.....

BEWIJS VAN ZIEKENHUISONTSLAG

Wat is het belangrijkste dat je uit deze training hebt geleerd?

.....
.....
.....
.....

Via dit formulier wordt officieel vastgelegd dat:

.....

Ontslagen is uit het ziekenhuis op:

...../...../.....

Handtekening patiënt:

Handtekening behandelend arts:

Bijlage: Affiches

Slaapzaal

Welke houding neem jij aan in een conflict?



Spoedeisende hulp



Hoe reageer jij bij tijdsdruk?



Operatiekamer

Wat is wenselijk?



Ja

Nee

Bijlage 5: Interviewgids experts

Algemene vragen

1. Denkt u dat deze interventie effectief zal zijn om Vlaamse pubers weerbaarder te maken tegen groepsdruk?
2. Denkt u dat deze interventie effectief zal zijn om Vlaamse pubers weerbaarder te maken tegen tijdsdruk?
3. Welke zwakke punten ziet u bij deze uitwerking?
4. Zijn er zaken die volgens u ontbreken in deze uitwerking?
5. Is de handleiding duidelijk genoeg voor een instantie om deze interventie uit te voeren?
6. Sluit de 'sfeer' en invulling van de interventie aan bij de leefwereld van de doelgroep?
 - a. Hoe kunnen we dit verbeteren?
 - b. Hoe kunnen we zorgen voor een blijvend effect, en niet alleen een gedragsverandering op korte termijn?

Vragen Helmut Paris – verkeerspsycholoog bij de Vlaamse Overheid:

1. Hoe kunnen we ervoor zorgen dat pubers zich bewust worden van de invloed van groepsdruk op hun eigen verkeersgedrag?
2. Welke strategieën zijn effectief gebleken om jongeren te helpen weerstand te bieden tegen de negatieve effecten van groepsdruk in het verkeer?
3. Hoe kunnen we zorgen voor een blijvend effect van de interventie, en niet alleen een gedragsverandering op korte termijn?

Vragen Stijn Dhondt – Gedragsonderzoeker bij VSV:

1. Hoe kunnen we ervoor zorgen dat de interventie effectief is bij verschillende typen jongeren? (bijv. leeftijd, opleidingsniveau, leefomgeving)
2. Hoe kunnen we ervoor zorgen dat jongeren de geleerde inzichten ook in de echte verkeerssituaties gaan herinneren en toepassen?
3. Hoe kunnen we zorgen voor een blijvend effect van de interventie, en niet alleen een gedragsverandering op korte termijn?

Vragen Joris Brijs – Docent middelbare school:

1. Welke werkvormen (bijvoorbeeld discussies, rollenspellen, video's) werken volgens u het beste om leerlingen bewust te maken van groeps- en tijdsdruk en die er ook voor zorgen dat zij gedurende de interventie geconcentreerd blijven?
 - a. Hoe kunnen we voorkomen dat de leerlingen de interventie als saai of nutteloos gaan ervaren?
2. Hoe kunnen we ervoor zorgen dat de interventie effectief is bij verschillende typen jongeren? (bijv. leeftijd, opleidingsniveau, leefomgeving)

Vragen Florien Huizinga – Gedragsonderzoeker en -ontwerper & betrokken bij de toetsing van Muurvast:

1. Welke aspecten bleken effectief bij het project Muurvast?
2. Welke aspecten bleken minder effectief bij het project Muurvast?
 - a. Welke problemen zijn jullie tegengekomen bij Muurvast?
 - b. Zijn er punten die verbeterd kunnen worden aan Muurvast? Zo ja, welke zijn dat?
 - c. Zijn er effectmetingen gedaan voor Muurvast? Zo ja, hoe heeft deze meting eruitgezien?
3. TeamAlert heeft meerdere trainingen ontwikkeld. Zijn er in andere trainingen van TeamAlert nog aspecten/onderdelen die mogelijk relevant kunnen zijn voor onze interventie?

Vragen Kim van Dun – Rijschoolmanager bij rijschool OTTO:

1. In welke mate zitten lessen over tijds- en groepsdruk vervat in de rijopleidingen in Vlaanderen?
 - a. Welke bestaande initiatieven binnen de rijopleiding lijken aan te slaan om leerlingen dingen aan te leren, mogelijk ook in andere domeinen?
2. Merkt u dat tijds- en groepsdruk een rol spelen tijdens de rijlessen?
 - a. Zo ja:
 - i. Welke fouten of risicovol gedrag ziet u bij de leerlingen?
 - ii. Zijn er specifieke situaties waarin leerlingen extra gevoelig voor tijds- en groepsdruk lijken?
 - iii. Welke technieken gebruiken instructeurs om leerlingen om te leren gaan met tijds- en groepsdruk?
3. Op welke wijze kan een interventie tegen tijds- en groepsdruk opgenomen worden in de rijopleiding? Hoe moeten wij onze interventie vormgeven om dit mogelijk te maken?
4. Hoe kunnen we ervoor zorgen dat jonge bestuurders de geleerde lessen blijven toepassen, ook nadat ze hun rijbewijs hebben gehaald?

Vragen Bert de Meyer – Opleidingsadviseur bij Edulogia:

1. In hoeverre denkt u dat de instructeurs van deze interventie specifieke eigenschappen of kennis nodig hebben om het programma goed over te kunnen brengen?
 - a. Welke eigenschappen zouden er nodig zijn?
2. Rijopleidingen worden doorgaans individueel gegeven. Welke sterktes en zwaktes hebben groepstrainingen?
3. Welke instructie zouden instructeurs van een dergelijke training nodig moeten hebben om hun taak goed uit te kunnen voeren?

Vragen Dirkje van der Ven - Eigenaar, spreker en adviseur gedragsbeïnvloeding bij Wavy:

1. Hebben wij in deze interventie effectief de elementen van het Prototype Willingness Model toegepast?
2. Zou deze interventie een blijvende gedragsverandering kunnen realiseren?
 - a. Zo niet, wat zouden wij nog kunnen toevoegen om het programma effectiever te maken?
3. Heeft u nog inzichten vanuit theorieën die wij niet beschouwd hebben die een wezenlijke toevoeging zouden kunnen zijn voor ons programma?

Vragen Ine Bosmans - Projectmedewerker educatie bij Mobiel21

1. Welke werkvormen (bijvoorbeeld discussies, rollenspellen, video's) werken volgens u het beste om leerlingen bewust te maken van groeps- en tijdsdruk en die er ook voor zorgen dat zij gedurende de interventie geconcentreerd blijven?
 - a. Hoe kunnen we voorkomen dat de leerlingen de interventie als saai of nutteloos gaan ervaren?
2. Hoe kunnen we ervoor zorgen dat de interventie effectief is bij verschillende typen jongeren? (bijv. leeftijd, opleidingsniveau, leefomgeving)
3. Ziet u binnen dit programma valkuilen voor deelnemers aan het programma die anderstalig zijn?

Bijlage 6: Vragenlijst experiment

Sectie 1: Leerdoelen

Zowel in de voor- als in de nameting worden een aantal stellingen voorgelegd aan de jongeren. De jongeren moeten de stellingen beantwoorden aan de hand van een 5-punts Likertschaal, die loopt van helemaal mee oneens tot helemaal mee eens. De stellingen zijn opgesteld aan de hand van de leerdoelen van de interventie. Enkele stellingen over groepsdruk zijn afkomstig uit of een variant op de Peer Pressure Questionnaire. Met de stellingen kan beoordeeld worden of met de interventie de gewenste leerdoelen zijn behaald en de jongeren dus weerbaarder zijn geworden tegen tijds- en groepsdruk. Deze sectie wordt begonnen met twee situatieschetsen, waarbij concreet naar het gedrag wordt gevraagd als de jongeren onder tijds- of groepsdruk staan.

Aan de jongeren worden de volgende stellingen voorgelegd:

Situaties:

- 1. Stel, je gaat met je vrienden op stap. De broer van een van je vrienden komt plots met een auto aanrijden en vraagt of jullie met hem meegaan. Hij heeft alleen geen rijbewijs. De rest van de groep besluit in te stappen. Wat doe je?**
 - ☐ Ik stap ook in
 - ☐ Ik stap niet in en ga niet mee
 - ☐ Ik stap niet in en probeer de anderen te overtuigen om ook niet in te stappen
- 2. Stel, je gaat met een groep vrienden fietsen in het donker. Eén van je vrienden zegt dat hij geen fluohesje wil dragen omdat dat niet 'cool' is. De rest van de groep besluit ook om geen fluohesje te dragen. Wat zou jij doen?**
 - ☐ Ik doe ook mijn fluohesje uit
 - ☐ Ik blijf mijn fluohesje dragen, maar zeg verder niets tegen mijn vrienden
 - ☐ Ik blijf mijn fluohesje dragen en probeer de anderen te overtuigen dat ze dat ook zouden moeten doen
 - ☐ Ik ga niet meer meefietsen
- 3. Stel, je gaat naar school en je bent al laat. Het is nog donker buiten. Als je snel bent kan je misschien nog op tijd komen, maar je fietslicht doet het plots niet meer. Wat doe je?**
 - ☐ Ik fiets toch weg zonder licht, want ik wil op tijd komen
 - ☐ Ik ga vervangend licht halen en accepteer dat ik te laat kom
- 4. Stel, je loopt naar je bushalte en ziet de bus al aan komen rijden. Als je hard rent zou je de bus nog kunnen halen, maar je moet wel een drukke weg oversteken. Wat doe je?**
 - ☐ Ik ga rennen en let niet goed op bij het oversteken, zodat ik mijn bus nog kan halen
 - ☐ Ik neem voldoende tijd om te kijken of ik veilig kan oversteken. Als ik daardoor de bus mis is dat jammer.

Algemeen:

5. **Ik kijk positief naar mijzelf.**
5-punts Likertschaal (helemaal mee) oneens – neutraal – (helemaal mee) eens
6. **Ik denk goed na over de gevolgen van risicovol gedrag in het verkeer.**
5-punts Likertschaal (helemaal mee) oneens – neutraal – (helemaal mee) eens
7. **Ik voel mij verantwoordelijk voor mijn eigen veiligheid in het verkeer.**
5-punts Likertschaal (helemaal mee) oneens – neutraal – (helemaal mee) eens

Tijdsdruk:

8. **Als ik ergens te laat dreig te komen, neem ik meer risico's in het verkeer.**
5-punts Likertschaal (helemaal mee) oneens – neutraal – (helemaal mee) eens
9. **Ik kan rustig blijven in het verkeer, ook als ik haast heb.**
5-punts Likertschaal (helemaal mee) oneens – neutraal – (helemaal mee) eens
10. **Ik weet hoe tijdsdruk in het verkeer kan zorgen voor risico's.**
5-punts Likertschaal (helemaal mee) oneens – neutraal – (helemaal mee) eens
11. **Ik weet wat ik kan doen als ik tijdsdruk in het verkeer ervaar.**
5-punts Likertschaal (helemaal mee) oneens – neutraal – (helemaal mee) eens

Groepsdruk:

12. **Het is normaal om conflicten te hebben met anderen.**
5-punts Likertschaal (helemaal mee) oneens – neutraal – (helemaal mee) eens
13. **Soms moet ik groepsdruk ondergaan om aardig gevonden te worden in een groep.**
5-punts Likertschaal (helemaal mee) oneens – neutraal – (helemaal mee) eens
14. **Ik vind het moeilijk om te ontsnappen aan groepsdruk.**
5-punts Likertschaal (helemaal mee) oneens – neutraal – (helemaal mee) eens
15. **Ik weet hoe groepsdruk in het verkeer kan zorgen voor risico's.**
5-punts Likertschaal (helemaal mee) oneens – neutraal – (helemaal mee) eens
16. **Ik ken mijn grenzen als ik bij mijn vrienden ben.**
5-punts Likertschaal (helemaal mee) oneens – neutraal – (helemaal mee) eens
17. **Ik vind het goed om mijn eigen keuzes te maken als anderen iets van mij vragen wat ik niet wil.**
5-punts Likertschaal (helemaal mee) oneens – neutraal – (helemaal mee) eens
18. **Ik weet hoe ik op een goede manier 'nee' kan zeggen als anderen iets van mij willen dat ik zelf niet wil.**
5-punts Likertschaal (helemaal mee) oneens – neutraal – (helemaal mee) eens
19. **Ik weet wat ik kan doen als ik groepsdruk in het verkeer ervaar.**
5-punts Likertschaal (helemaal mee) oneens – neutraal – (helemaal mee) eens

Sectie 2: Ervaring interventie

In de nameting worden, naast de bovengenoemde stellingen, ook een aantal vragen gesteld over de interventie zelf. Op deze manier kan achterhaald worden of de interventie aansluit bij de belevingswereld van de jongeren. Hiervoor wordt een semantisch differentiaal toegepast, om de vraagstelling zo objectief mogelijk te kunnen houden.

20. Ik vond deze les...

Helemaal niet leerzaam ☐ ☐ ☐ ☐ ☐ Heel leerzaam

21. Ik vond het doorlopende verhaal met het ziekenhuis...

Helemaal niet beangstigend ☐ ☐ ☐ ☐ ☐ Heel beangstigend

22. Ik vond de opmaak van het paspoort...

Helemaal niet kinderachtig ☐ ☐ ☐ ☐ ☐ Heel kinderachtig

23. De onderwerpen van de les (groepsdruk en tijdsdruk) waren voor mij...

Helemaal niet herkenbaar ☐ ☐ ☐ ☐ ☐ Heel herkenbaar

24. Ik vond de opdrachten...

Helemaal niet begrijpelijk ☐ ☐ ☐ ☐ ☐ Heel begrijpelijk

☐ **Welke opdrachten waren lastig te begrijpen?**

☐ [invulveld]

☐ Ik begreep alle opdrachten

25. Ik vond het deelnemen aan deze les...

Helemaal niet leuk ☐ ☐ ☐ ☐ ☐ Heel leuk

26. Ik vond de tijdsduur van de les...

☐ Veel te lang

☐ Iets te lang

☐ Precies goed

☐ Iets te kort

☐ Veel te kort

27. Hoe zouden wij de les nog kunnen verbeteren?

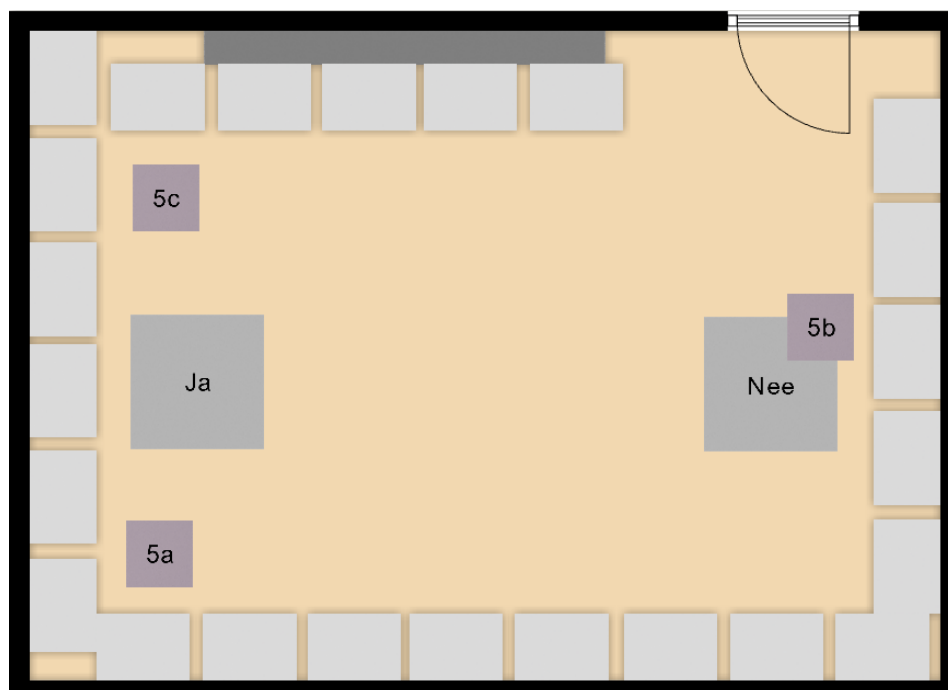
[open vraag]

Bijlage 7: Operationele opzet experiment

Controlegroep	Docent 1	Experimentele groep	Jet	Maurice	Docent 2	Joris
13:35	Uitleg	13:35	Ombouw			
13:40	Voortest	13:40	Voortest			
13:45	Pano	13:45	Intro			
14:25	Discussie	13:50	Klassikale opdracht 1			
14:25	Klaar	14:00	Klassikale opdracht 2			
		14:10	Groep verdelen in drieën			
		14:15	5b - 1	5a - 2	5c - 3	
		14:30	5b - 3	5a - 1	5c - 2	
		14:45	5b - 2	5a - 3	5c - 1	
		15:00	Afsluiting			
		15:10	Klaar			

Groepen:

- **Controlegroep:**
 - **Lokaal:** normale opstelling, docent toont reportage Pano aan leerlingen
 - **Klas:** 4^{de} middelbaar
- **Experimentele groep:**
 - **Indeling lokaal:** Alle banken tegen de muren aanschuiven voor aanvang. Verschillende opdrachten aanduiden met papier met bijbehorende teksten (zie Figuur 17)
 - **Klas:** 5^{de} middelbaar



Figuur 17: Indeling klaslokaal experimentele groep

Bijlage 8: Resultaten analyse experiment

Tabel 36: Antwoorden situatieschetsen groeps- en tijdsdruk

	Frequentie voormeting experimentele groep (%)	Frequentie nameting experimentele groep (%)	Frequentie voormeting controlegroep (%)	Frequentie nameting controlegroep (%)
Stel, je gaat met je vrienden op stap. De broer van een van je vrienden komt plots met een auto aanrijden en vraagt of jullie met hem meegaan. Hij heeft alleen geen rijbewijs. De rest van de groep besluit in te stappen. Wat doe je?				
Ik stap ook in	6 (37,5%)	4 (26,7%)	11 (61,1%)	7 (41,2%)
Ik stap niet in en ga niet mee	3 (18,8%)	3 (20,0%)	2 (11,1%)	5 (29,4%)
Ik stap niet in en probeer de anderen te overtuigen om ook niet in te stappen	7 (43,8%)	8 (53,3%)	5 (27,8%)	5 (29,4%)
Stel, je gaat met een groep vrienden fietsen in het donker. Eén van je vrienden zegt dat hij geen fluohesje wil dragen omdat dat niet 'cool' is. De rest van de groep besluit ook om geen fluohesje te dragen. Wat zou jij doen?				
Ik doe ook mijn fluohesje uit	9 (56,3%)	6 (40,0%)	10 (55,6%)	8 (47,1%)
Ik blijf mijn fluohesje dragen, maar zeg verder niets tegen mijn vrienden	3 (18,8%)	3 (20,0%)	7 (38,9%)	6 (35,3%)
Ik blijf mijn fluohesje dragen en probeer de anderen te overtuigen dat ze dat ook zouden moeten doen	3 (18,8%)	4 (26,7%)	1 (5,6%)	3 (17,6%)
Ik ga niet meer meefietsen	1 (6,3%)	2 (13,3%)	0 (0,0%)	0 (0,0%)
Stel, je gaat naar school en je bent al laat. Het is nog donker buiten. Als je snel bent kan je misschien nog op tijd komen, maar je fietslicht doet het plots niet meer. Wat doe je?				
Ik fiets toch weg zonder licht, want ik wil op tijd komen	8 (50,0%)	7 (46,7%)	14 (77,8%)	11 (64,7%)
Ik ga vervangend licht halen en accepteer dat ik te laat kom	8 (50,0%)	8 (53,3%)	4 (22,2%)	6 (35,3%)
Stel, je loopt naar je bushalte en ziet de bus al aan komen rijden. Als je hard rent zou je de bus nog kunnen halen, maar je moet wel een drukke weg oversteken. Wat doe je?				
Ik ga rennen en let niet goed op bij het oversteken, zodat ik mijn bus nog kan halen	1 (6,7%)	4 (26,7%)	5 (29,4%)	10 (58,5%)
Ik neem voldoende tijd om te kijken of ik veilig kan oversteken. Als ik daardoor de bus is dat jammer	14 (93,3%)	11 (73,3%)	12 (70,6%)	7 (41,2%)

Tabel 37: Gemiddelde en standaarddeviatie per stelling experimentele groep

Stelling	Gemiddelde voormeting	Std. Deviatie voormeting	Gemiddelde nameting	Std. Deviatie nameting
Algemeen				
1. Ik kijk positief naar mijzelf	3,38	0,957	3,47	1,246
2. Ik denk goed na over de gevolgen van risicovol gedrag in het verkeer	3,81	0,834	3,67	0,900
3. Ik voel mij verantwoordelijk voor mijn eigen veiligheid in het verkeer	4,06	0,929	3,80	0,941
Tijdsdruk				
4. Als ik ergens te laat dreig te komen, neem ik meer risico's in het verkeer	2,69	0,946	2,50	0,941
5. Ik kan rustig blijven in het verkeer, ook als ik haast heb	3,69	0,793	3,40	0,910
6. Ik weet hoe tijdsdruk in het verkeer kan zorgen voor risico's	4,19	0,655	3,73	0,884
7. Ik weet wat ik kan doen als ik tijdsdruk in het verkeer ervaar	3,63	0,619	3,86	0,363
Groepsdruk				
8. Het is normaal om conflicten te hebben met anderen	3,63	0,957	3,79	0,579
9. Soms moet ik groepsdruk ondergaan om aardig gevonden te worden in een groep	2,63	0,957	2,93	1,163
10. Ik vind het moeilijk om te ontsnappen aan groepsdruk	2,50	0,816	2,53	0,834
11. Ik weet hoe groepsdruk in het verkeer kan zorgen voor risico's	3,88	0,619	3,60	0,828
12. Ik ken mijn grenzen als ik bij mijn vrienden ben	3,69	1,014	3,87	0,743
13. Ik vind het goed om mijn eigen keuzes te maken als anderen iets van mij vragen wat ik niet wil	3,81	0,655	3,87	0,516
14. Ik weet hoe ik op een goede manier 'nee' kan zeggen als anderen iets van mij willen dat ik zelf niet wil	3,69	0,873	3,80	0,862
15. Ik weet wat ik kan doen als ik groepsdruk in het verkeer ervaar	3,53	0,640	3,67	0,617

Tabel 38: Gemiddelde en standaarddeviatie per stelling controlegroep

Stelling	Gemiddelde voormeting	Std. Deviatie voormeting	Gemiddelde nameting	Std. Deviatie nameting
Algemeen				
1. Ik kijk positief naar mijzelf	3,61	1,037	3,76	1,091
2. Ik denk goed na over de gevolgen van risicovol gedrag in het verkeer	3,00	1,283	3,47	0,800
3. Ik voel mij verantwoordelijk voor mijn eigen veiligheid in het verkeer	3,33	0,907	4,06	0,659
Tijdsdruk				
4. Als ik ergens te laat dreig te komen, neem ik meer risico's in het verkeer	3,56	1,042	3,41	0,939
5. Ik kan rustig blijven in het verkeer, ook als ik haast heb	3,06	1,056	3,00	0,866
6. Ik weet hoe tijdsdruk in het verkeer kan zorgen voor risico's	3,94	0,873	4,06	0,556
7. Ik weet wat ik kan doen als ik tijdsdruk in het verkeer ervaar	3,61	0,850	3,76	0,664
Groepsdruk				
8. Het is normaal om conflicten te hebben met anderen	3,72	0,752	3,71	0,772
9. Soms moet ik groepsdruk ondergaan om aardig gevonden te worden in een groep	3,11	1,023	2,29	0,920
10. Ik vind het moeilijk om te ontsnappen aan groepsdruk	3,00	1,000	2,29	0,920
11. Ik weet hoe groepsdruk in het verkeer kan zorgen voor risico's	3,82	0,809	3,94	0,680
12. Ik ken mijn grenzen als ik bij mijn vrienden ben	3,72	0,826	3,76	0,437
13. Ik vind het goed om mijn eigen keuzes te maken als anderen iets van mij vragen wat ik niet wil	3,78	0,732	3,82	0,636
14. Ik weet hoe ik op een goede manier 'nee' kan zeggen als anderen iets van mij willen dat ik zelf niet wil	3,72	0,752	4,12	0,485
15. Ik weet wat ik kan doen als ik groepsdruk in het verkeer ervaar	3,83	0,786	3,65	0,996