

tabula rasa

GEDRAG EN COMMUNICATIE
CONSULTANTS

Effectmeting voorlichting Zereen

In opdracht van stichting Zereen bij verlies

Den Haag, 9 april 2020

Dr. Bert Pol
Nicky Boot, MSc
Robin Siemann, MSc
Ellen Zonneveld, MSc

Inhoudsopgave

1	Inleiding	3
1.1	De voorlichting	3
1.2	Vraag aan Tabula Rasa.....	3
2	De effectmeting.....	4
3	Belangrijke bevindingen	6
3.1	Conclusie	6
3.2	Kennis is toegenomen	7
3.3	Attitude ten aanzien van middelengebruik in verkeer negatiever.....	8
3.4	Gedragsintentie om onder invloed aan verkeer deel te nemen verminderd ..	9
3.5	Feedback op de voorlichting is positief	10
4	Analyse	13
4.1	Kennis	13
4.2	Attitude.....	16
4.3	Gedragsintentie.....	19
4.4	Feedback op de voorlichting	21
5	Onderzoeksverantwoording.....	26

1 Inleiding

1.1 De voorlichting

- Stichting Zereen geeft voorlichting op middelbare scholen van alle niveaus. Het doel van deze voorlichting is om verkeersveiligheidsbewustzijn en uiteindelijk verkeersveilig gedrag van jongeren te verhogen. Daarnaast maken jongeren in deze voorlichting kennis met (het gevoel van) een verlieservaring en krijgen zij handvatten om hier in het echte leven mee om te kunnen gaan.
- Deze voorlichting bestaat uit drie onderdelen.
 - Het eerste uur krijgen de respondenten voorlichting van bureau Halt. Hier komen de feiten en de wetten over alcohol en drugs in het verkeer aan bod. Ook ervaren de leerlingen zelf hoe het voelt om onder invloed te zijn, met behulp van een alcoholbril. Dit deel is gericht op het verhogen van de kennis van de respondenten.
 - In het tweede deel van de les delen de respondenten persoonlijke ervaringen en wordt het verhaal van Ysabelle verteld. Hiermee wordt getracht de emoties en de attitude tegenover drank en drugs in het verkeer te beïnvloeden.
 - Tijdens het laatste onderdeel staan de respondenten stil bij de relaties in hun leven en wat zij belangrijk vinden in het leven. De respondenten voeren een verliesoefening uit, waarbij ze beleven hoe een verlieservaring voelt.

1.2 Vraag aan Tabula Rasa

- Stichting Zereen wil de voorlichting graag aanbieden aan meer scholen. Om scholen hiervoor te enthousiasmeren is het van belang de effectiviteit van de voorlichting aan te tonen. Zereen heeft de ambitie de meest effectieve voorlichting van Nederland te ontwikkelen.
- Stichting Zereen heeft Tabula Rasa gevraagd een effectmeting uit te voeren. Hiermee wordt duidelijk welke resultaten de voorlichting heeft bereikt en of vooraf gestelde doelen zijn behaald:
 - Zijn respondenten die de voorlichting hebben gevolgd zich meer bewust van het belang van verkeersveiligheid? En van de gevaren van drank en drugs in het verkeer? En hebben ze de intentie zich veiliger in het verkeer te gedragen?
- In 2019 is een nieuwe ronde voorlichtingen van start gegaan. Tabula Rasa heeft de opzet en uitvoering van de effectmeting op zich genomen.

2 De effectmeting

- Het meten van daadwerkelijk risicovolgedrag in het verkeer is erg lastig. In plaats daarvan zijn factoren gemeten die voorspellers zijn van en/of samenhangen met dat gedrag¹: kennis, attitude en gedragsintenties in het kader van drank en drugs in het verkeer.

Beoogde uitkomst van de voorlichting

- De voorlichting doorbreekt het automatisme om niet of nauwelijks over verkeersveilig gedrag na te denken. Hierdoor wordt gedrag hopelijk bewuster, het kennisniveau hoger en de attitude tegenover veilig gedrag positiever. Attitude en kennis dragen bij aan het vormen van een gedragsintentie. Op zijn beurt heeft gedragsintentie weer invloed op daadwerkelijk gedrag¹.
- Om te beoordelen of deze uitkomst bereikt is, wordt in dit rapport antwoord gegeven op de vraag: 'Wat is het effect van de voorlichting op kennis, attitude en gedragsintenties omtrent risicovol gedrag in het verkeer?'

Aanpak: interviews

- Door middel van interviews konden kennis, attitudes en gedragsintenties met betrekking tot alcohol- en drugsgebruik in het verkeer achterhaald worden.
- De interviews waren (semi-)gestructureerd, wat betekent dat een topiclist gebruikt werd. Dit is een lijst met onderwerpen die tijdens het gesprek aan bod komen, al dan niet in chronologische volgorde. Het was van belang de antwoorden tussen de verschillende meetmomenten en de groepen te kunnen vergelijken, waardoor een zeker aantal vragen als vaststaand gegeven aan bod kwamen. Er was ook ruimte voor de respondenten om zelf onderwerpen aan te dragen, hoewel zij hier uiteindelijk weinig gebruik van hebben gemaakt.

Respondenten

- Er zijn twee groepen met elkaar vergeleken: de groep die de voorlichting wél ontving (ook wel de *experimentele groep* genoemd) en een groep die de voorlichting niet kreeg (de *controlegroep*). Om te zien of een verandering in kennis, attitudes en gedragsintenties veroorzaakt is door de voorlichting, is het gebruiken van zo'n controlegroep noodzakelijk.
- De experimentele groep bestond uit middelbare scholieren van het Zuid West Hoek College te Ossendrecht. In totaal werden 16 verschillende scholieren geïnterviewd: acht vóór de voorlichting (november 2019) en acht anderen na de voorlichting (december 2019). Alle scholieren zaten in de derde klas, waarbij het niveau varieerde van VMBO basis tot en met mavo.
- De controlegroep bestond uit middelbare scholieren van het Curio Prinsentuin van Cooth te Breda. Ook deze groep bestond uit 16 verschillende scholieren, waarbij de eerste acht werden geïnterviewd in december 2019 en de tweede groep van acht

anderen in februari 2020. Drie scholieren zaten in de vierde klas en de overige 13 in de derde klas, waarbij het niveau varieerde van VMBO basis tot en met kader.

Metingen

- Om de experimentele groep en de controlegroep te kunnen vergelijken, zijn er in totaal vier metingen uitgevoerd:
 - Eén meting bij de experimentele groep diende als nulmeting en werd afgenomen ongeveer twee weken vóór de voorlichting. Twee weken nadat de scholieren de voorlichting hebben gekregen is de tweede lichting interviews afgenomen, die diende als nameting.
 - Om te controleren of er bij aanvang geen grote verschillen bestonden tussen de experimentele en de controlegroep én om met enige zekerheid te kunnen aantonen dat de gevonden verschillen bij de nameting daadwerkelijk een gevolg zijn van de voorlichting, is ook bij de controlegroep op twee momenten interviews afgenomen.
- Zoals al beschreven werd, hebben de metingen van de experimentele en de controlegroep niet rond dezelfde periode plaatsgevonden. Zie hoofdstuk 5 voor een toelichting hierop, inclusief waarom het in dit geval niet problematisch was.

Analyse van de resultaten

- De interviews zijn kwalitatief geanalyseerd. Dit betekent dat door veelvuldig lezen en herlezen van het materiaal door meerdere individuen wordt nagegaan welke thema's doorklinken in de tekst. De uitkomsten van de experimentele en de controlegroep zijn met elkaar vergeleken.
- Door het kwalitatief analyseren van de antwoorden die de respondenten hadden gegeven, was het mogelijk antwoordcategorieën te vormen. Vervolgens kon geteld worden hoeveel respondenten een bepaald antwoord gaven. Zo werd een kwantificerend element toegevoegd, waardoor vergelijking van de groepen en meetmomenten nog eenduidiger was – te zien in hoofdstuk 4.

3 Belangrijke bevindingen

- In dit hoofdstuk zijn de belangrijke bevindingen uit de effectmeting genoteerd. Zijn er als gevolg van de voorlichting de gewenste veranderingen waargenomen? Dit wordt besproken aan het begin van dit hoofdstuk.
- Welke belangrijke veranderingen precies naar voren zijn gekomen, bespreken we daarna. Hier is een uitsplitsing gemaakt naar de factoren die gedrag beïnvloeden: kennis, attitude en gedragsintentie. Ten slotte is ook de feedback die de respondenten zelf gaven op de voorlichting kort uiteengezet.
- De uitgebreide analyse van de effectmeting is beschreven in hoofdstuk 4.

3.1 Conclusie

- Uit de belangrijkste bevindingen die later in dit hoofdstuk beschreven zijn, blijkt dat er sterke aanwijzingen zijn voor een verbetering in kennis, attitude en gedragsintentie met betrekking tot de effecten van alcohol- en drugsgebruik in het verkeer.
- De leerlingen wisten na de voorlichting beter wat alcohol met je kan doen, wat de effecten kunnen zijn van alcohol- en drugsgebruik in het verkeer, ze keurden dit sterker af en de gedragsintentie is verschoven richting veiliger gedrag. Zo gaven leerlingen aan dat ze zelf niet willen drinken in het verkeer en dat ze niet bij iemand in de auto moeten stappen die gedronken heeft.
- De voorlichting werd positief beoordeeld. Zo vonden de leerlingen het interessant om te horen over alcohol- en drugsgebruik en over wat de voorlichters van Zereen hebben meegemaakt.
- Op een aantal leerlingen heeft de voorlichting indruk gemaakt. Hierin speelden de praktijkoefeningen – zoals de alcoholbril en de verlieservaringsoefening – een belangrijke rol. Het zorgde ervoor dat de theorie en het verhaal beter begrepen werden en de informatie goed bleef hangen.
- Hoewel het huidige onderzoek een betrouwbaar en valide beeld geeft van de effectiviteit van de voorlichting, moet voor de generaliseerbaarheid van de resultaten natuurlijk het voorbehoud gemaakt worden dat de situatie in andere delen van het land anders zou kunnen zijn. Het ligt niet voor de hand, maar niet uit te sluiten valt dat jongeren zich elders anders gedragen. Om met zekerheid over generaliseerbaarheid te kunnen spreken, zouden deze voorlichtingen ook elders in het land gehouden moeten worden en op effecten onderzocht.

3.2 Kennis is toegenomen

- In de experimentele groep heeft een toename in kennis over de nadelige gevolgen van alcoholgebruik plaatsgevonden. Binnen de controlegroep was een dergelijke toename niet zichtbaar.
- Respondenten uit de experimentele groep hadden zowel bij het woord ‘verkeer’ als ‘verkeersveiligheid’ relatief vaker een *associatie met alcohol en/of drugsgebruik* tijdens de nameting dan binnen de controlegroep en tijdens de voormeting. Bovendien werd als reden voor deze associatie genoemd dat alcohol en/of drugsgebruik voor *veel ongelukken* zorgen.
- Binnen de experimentele groep werd tijdens de nameting door de meeste respondenten aangegeven dat men niet onder invloed moet rijden. Tijdens de voormeting was dit aantal beduidend lager. Wanneer gevraagd werd aan de controlegroep wat men *niet zou moeten doen in het verkeer*, is het niet onder invloed mogen rijden tijdens beide meetmomenten nooit genoemd.
- Hoewel er geen toename na de voorlichting was, werd onder invloed zijn van alcohol en/of drugs relatief vaker als *risicofactor voor verminderde verkeersveiligheid* genoemd binnen de experimentele groep dan binnen de controlegroep. Bij het *ontstaan van gevaarlijke situaties* was daarentegen wél een toename te zien in hoe vaak dit bij de nameting genoemd werd door de experimentele groep in vergelijking tot de voormeting en in vergelijking tot de controlegroep.
- Wanneer gevraagd werd naar *effecten van alcohol*, noemden respondenten uit de experimentele groep tijdens de nameting relatief vaker gevolgen die te maken hebben met verkeersgedrag dan respondenten uit de controlegroep en dan tijdens de voormeting. Tevens konden bijna alle respondenten, zowel in de experimentele als in de controlegroep, effecten noemen die alcohol heeft op het rijgedrag.
- Opvallend is dat binnen de experimentele groep tijdens de nameting door 4 respondenten gevaar en ongelukken genoemd worden. Dit is beduidend meer dan tijdens de voormeting en controlegroep. Wanneer gevraagd werd naar de *consequenties van alcohol in het verkeer*, werden gevaar, ongelukken, aanrijdingen en gewonden het meest en door bijna iedere respondent genoemd in beide groepen en op beide tijdstippen.
- Ook wanneer gekeken wordt naar de gevolgen voor respondenten wanneer zij (voordat zij 18 jaar zijn) betrapt zouden worden met alcohol, kwam een toename in kennis naar voren binnen de experimentele groep ten opzichte van de voormeting en in vergelijking tot de controlegroep.
- Respondenten binnen de experimentele groep wisten tijdens de nameting twee keer zo vaak over Bureau Halt dan tijdens de voormeting en respondenten binnen

de controlegroep. Bovendien konden zij meer toelichting geven over wat er bij Bureau Halt gebeurt. Ook waren respondenten uit de experimentele groep zich tijdens de nameting meer bewust van de kans op een taakstraf en het informeren van de ouders.

- De toename in kennis lijkt veroorzaakt door de voorlichting die de respondenten uit de experimentele groep hebben gekregen. Bijna alle respondenten noemden deze voorlichting als kennisbron. Daarnaast was er vaak een toename in kennis te zien ten opzichte van de voormeting van de experimentele groep én in verhouding tot de voor- en nameting bij de controlegroep.

3.3 Attitude ten aanzien van middelengebruik in verkeer negatiever

- Uit de antwoorden van de respondenten bleek dat de experimentele groep na de voorlichting een negatievere attitude had ten aanzien van middelengebruik in het verkeer, dan tijdens de voormeting en vergeleken met de controlegroep. Dit houdt in dat de experimentele groep middelengebruik in het verkeer sterker afkeurde na de voorlichting. Deze uitkomst sluit aan bij het doel van de voorlichting om de deelnemers duidelijk te maken dat het niet goed is om middelen te gebruiken in het verkeer.
- Vergeleken met de voormeting en met de controlegroep, vond de experimentele groep bij de nameting dat iemand *minder glazen alcohol mag drinken* wanneer die persoon daarna nog gaat fietsen, scooter rijden of autorijden. Ook noemden zij vaker *ongelukken* en *onveilige situaties* als belangrijke reden voor het afkeuren van alcoholgebruik in het verkeer.
- Wanneer gevraagd werd *of/hoeveel alcohol* men zou kunnen drinken voorafgaand aan het fietsen, kwam bij beide groepen een attitudeverandering naar voren. Tijdens de voormeting waren meer respondenten in de controlegroep van mening dat 2 of minder glazen (of nul glazen) acceptabel waren dan respondenten in de experimentele groep. Dit veranderde bij de nameting, waar relatief meer respondenten uit de experimentele groep deze mening hadden.
- Beide groepen vonden op beide tijdstippen dat het erger was om met alcohol op in de auto of op de scooter te stappen, dan te gaan fietsen. Respondenten vonden dat er minder gedronken kon worden bij deze vervoersmiddelen vanwege de hogere snelheid.
- Bij de nameting gaven minder respondenten uit de controlegroep aan 2 of minder glazen alcohol acceptabel te vinden bij scooter- en autorijden. Dit indiceert dat de controlegroep tijdens de nameting inname van meer alcohol geaccepteerd vond dan tijdens de voormeting.

- Tijdens de interviews werd ook direct aan de respondenten gevraagd naar hun attitude ten aanzien van *alcoholgebruik in het verkeer* ('Hoe sta je tegenover alcoholgebruik in het verkeer?'). Hieruit bleek dat de meeste respondenten van beide groepen zowel tijdens de voor- als nameting een negatieve attitude te hebben.
- Meerdere respondenten gaven aan dat hun attitude ten aanzien van *alcoholgebruik in het verkeer* afhankelijk was van het vervoersmiddel. Hierbij gold dat bij snellere voertuigen de gevolgen groter werden ingeschat, waardoor de attitude negatiever was.
- Tussen de groepen werd een verschil gevonden in de redenen die aangedragen werden voor hun negatieve attitude. Tijdens de nameting werd binnen de experimentele groep relatief vaker specifiek *het risico op ongelukken/onveilige situaties* genoemd als reden voor de negatieve attitude dan tijdens de voormeting en dan binnen de controlegroep.
- Het merendeel van beide groepen gaf tijdens beide metingen aan niet aan het verkeer deel te nemen met alcohol op vanwege de *veiligheid/gevaar*. Toch werden ook redenen/situaties genoemd waarin met wél aan het verkeer deel zou nemen met alcohol op. Deze situaties werden tijdens de voormeting het meest gegeven door respondenten binnen de experimentele groep. Tijdens de nameting was dit aantal respondenten binnen de experimentele groep gedaald en binnen de controlegroep licht gestegen.

3.4 Gedragsintentie om onder invloed aan verkeer deel te nemen verminderd

- Het wel of niet willen uitvoeren van een gedraging wordt ook wel de gedragsintentie genoemd. Hoewel het geen één-op-één relatie betreft, is gedragsintentie wel een belangrijke voorspeller voor het daadwerkelijk uitvoeren van gedrag². Indien de voorlichting de gewenste verandering in gedragsintentie tweebreedt, zou dit dus als gevolg kunnen hebben dat ook daadwerkelijk gedrag verandert.
- Aan de hand van de metingen werd onderzocht of respondenten uit de experimentele groep als gevolg van de voorlichting een sterkere gedragsintentie hadden om *niet* onder invloed aan het verkeer deel te nemen. Uit de effectmeting bleek dit inderdaad het geval te zijn. Ook bleken de respondenten uit de experimentele groep hun huidige gedrag bij de nameting anders te omschrijven dan tijdens de voormeting en in vergelijking tot de controlegroep.

- Bijna de gehele experimentele groep gaf bij de nameting aan dat het eigen verkeersgedrag niet beïnvloed wordt door de mensen met wie zij aan het verkeer deelnemen. Minder dan de helft had deze perceptie bij de voormeting. Het lijkt er dus op dat zij hun eigen gedrag als onafhankelijker zien van de omgeving dan de groep van de voormeting.
- De controlegroep liet geen verschillen zien tussen de voor- en nameting op dit gebied, waardoor het mogelijk is dat het verschil bij de experimentele groep veroorzaakt wordt door de voorlichting.
- Er leken geen verschillen te zijn tussen de voor- en nameting, en tussen de experimentele en controlegroep, op het gebied van *wel/niet beschonken op de fiets stappen*: vrijwel iedereen zou dit doen.
- Er werd echter een aantal voorwaarden genoemd voor het wel of niet op de fiets stappen met alcohol op. Hierbij was er wél een verschil te zien tijdens de nameting bij de experimentele groep: geen van hen noemde de aanwezigheid van vrienden als reden om met alcohol op de fiets te stappen, terwijl iets minder dan de helft van de respondenten dit wel aangaf bij de voormeting. Bij de controlegroep werd zowel bij de voor- als de nameting aangegeven dat dit een reden was om met alcohol op te gaan fietsen.
- Ten slotte lijkt er een duidelijk verschil te zijn na de voorlichting op het gebied van het *bij iemand in de auto stappen die alcohol op heeft*. Bij de controlegroep gaven – vergeleken met de voormeting – meer mensen aan wel in te stappen bij iemand die alcohol op had. Bij de experimentele groep zeiden juist minder respondenten dit te gaan doen.
- Alle respondenten die in zouden stappen bij iemand die middelen gebruikt heeft, vulden aan dat het instappen afhankelijk is van een aantal factoren. Hierbij werden zichtbaarheid van dronkenschap van de bestuurder, aantal glazen dat door de bestuurder gedronken is, bekendheid met de bestuurder (bij een bekende wordt eerder ingestapt dan bij een onbekende) en aanwezigheid van alternatieven om naar huis te komen als voorbeelden genoemd.

3.5 Feedback op de voorlichting is positief

- Na de vragen die het mogelijk maakten de veranderingen in kennis, attitude en gedragsintentie te identificeren, werd de respondenten uit de experimentele groep tijdens de nameting gevraagd wat zij vonden van de voorlichting (goed/niet goed, waarom dan) en wat zij vinden dat ze geleerd hebben.
- De voorlichting in het geheel – dus de combinatie van Halt en Zereen – is goed beoordeeld door alle respondenten. Zij vonden de voorlichting interessant en meerdere respondenten gaven aan geraakt te zijn door de verhalen die verteld zijn

(met name tijdens het gedeelte van Zereen). Ook was de manier van uitleggen duidelijk voor alle leerlingen en werd de informatie op een leuke manier gebracht.


- De respondenten opperden bijna geen verbeterpunten voor zowel het gedeelte van Halt als van Zereen, afgezien van een enkele respondent die aangaf behoefte te hebben aan wat meer praktijk bij het gedeelte van Halt.

Alcoholbril tijdens voorlichting door Halt werd gewaardeerd

- Specifieke leerervaringen die respondenten noemden met betrekking tot het gedeelte van Halt, waren wat de gevolgen zijn van alcoholgebruik in het verkeer, de algemene effecten van alcohol (bijvoorbeeld niet meer recht kunnen lopen – ervaren door de alcoholbril) en dat alcohol meer doet dan je denkt. Ook vond een respondent naar aanleiding van de voorlichting dat je er zelf voor verantwoordelijk bent – het je eigen keuze is – als je dronken op straat gevonden wordt. Ten slotte gaven een aantal respondenten aan geleerd te hebben zelf niet te moeten drinken als ze gaan autorijden, omdat er dan ongelukken kunnen gebeuren.
- De alcoholbril kwam veelvuldig terug tijdens het nabespreken van de voorlichting. Zowel wanneer de respondenten zelf als wanneer een klasgenoot deze had gedragen, gaf het duidelijk het effect van alcohol weer. Ook was het gemakkelijk om naar klasgenoten te kijken die de bril op hadden.
- Onderdelen die specifiek gewaardeerd werden door de respondenten, waren de uitleg dat het niet goed is om te drinken wanneer men aan het verkeer moet deelnemen vanwege de consequenties hiervan, de informatie over met hoeveel glazen men nog mag autorijden, de leeftijd waarop je mag drinken en wat alcohol met je doet (mede door de alcoholbril).

Verlieservaringsoefening van Zereen maakte op sommigen indruk

- De respondenten noemden het vaakst van Zereen te hebben geleerd dat ze niet moeten instappen bij iemand die gedronken heeft. Ook leerden ze dat het niet altijd zichtbaar is als iemand gedronken heeft, wat de gevolgen zijn van alcoholgebruik in het verkeer, dat je niet moet drinken in het verkeer en dat je ervoor moet zorgen dat je niet meegesleept wordt in groepsdruk.
- Een aantal respondenten gaf aan dat de verlieservaringsoefening een goed idee gaf van hoe het is om iemand te verliezen. Het maakte indruk op hen. Bij een aantal andere respondenten bleef het papiertje toch nog echt het papiertje. Het voelde voor hen niet écht alsof ze iemand verloren. Hierdoor maakte deze oefening op hen minder indruk.
- Wat veelvuldig terugkwam tijdens de vraag naar wat de respondenten van het gedeelte van Zereen vonden, is dat ze veel respect hadden voor de voorlichters van Zereen. Men had respect voor hun openheid en eerlijkheid terwijl het een



persoonlijk en zwaar onderwerp betreft. Ook werd de persoonlijke aandacht voor de deelnemers aan de voorlichting gewaardeerd, bijvoorbeeld wanneer de voorlichter mee de klas uit liep als het te veel werd voor een respondent. Ten slotte werd genoemd dat het goed is dat ze het over het omgaan met groepsdruk hadden. Een respondent vertelde dat er op school ook veel groepsdruk voorkomt.

4 Analyse

- Ten behoeve van de effectiviteitsbeoordeling van de voorlichting, zijn alle interviews uitgewerkt, geanalyseerd en met elkaar vergeleken. In dit hoofdstuk bieden we een overzicht met de resultaten van deze analyses. Aangezien het doel is een verandering te bereiken in kennis, attitude en gedragsintentie, worden de resultaten per onderdeel uitgelicht.
- Aan de experimentele groep is bij de nameting gevraagd wat zij vonden van de voorlichting, zowel van Halt als van Zereen. Wat vonden ze goed gaan, welke verbeterpunten hebben ze gezien, wat is ze het meest bijgebleven en wat hebben ze geleerd? De resultaten hiervan zijn aan het einde van dit hoofdstuk uitgelicht.
- Het is van belang in het achterhoofd te houden dat de huidige bevindingen duidelijke aanwijzingen bieden voor de effectiviteit van de voorlichting. Vanwege de kleine steekproef kunnen deze resultaten echter nog niet doorgetrokken worden naar alle middelbare scholieren (toekomstige deelnemers) in Nederland. Voor meer generaliseerbare resultaten is grootschaliger onderzoek nodig.

4.1 Kennis

- Kennis is meestal niet direct van invloed op gedrag, behalve wanneer kennis die noodzakelijk is voor het uitvoeren van het gedrag echt volkomen afwezig is. Dat is hier niet geval: de kennis van het effect van alcohol en drugs op gedrag is er wel, maar de gevolgen worden bij een deel van jongeren sterk onderschat. Kennis is wel een factor die bij kan dragen aan de overtuigingen en attitudes ten opzichte van alcohol- en drugsgebruik op verkeersgedrag^{1,2}. Het is daarom van belang om te onderzoeken of de voorlichting effect heeft gehad op het kennisniveau met betrekking tot de effecten van alcohol (in het verkeer). Om dit te onderzoeken, zijn meerdere vragen gesteld. De relevante uitkomsten hiervan worden in onderstaande secties beschreven.

Toename van associaties met alcohol bij gedachte aan verkeer

- Allereerst is bij de respondenten uitgevraagd wat hun associaties waren met het woord 'verkeer'. Hierbij heeft een opvallende verandering in de associaties plaatsgevonden bij respondenten in de experimentele groep. Tijdens de nameting dachten ze bij het woord 'verkeer' namelijk relatief vaker aan alcohol en/of drugs (3 keer) dan tijdens de voormeting (0 keer) en in vergelijking tot (de voor- en nameting bij) de controlegroep (0 keer). Ditzelfde gold wanneer zij dachten aan het woord 'verkeersveiligheid' (2 keer versus 0 tot 1 keer). Bovendien werd als reden voor deze associatie door deze respondenten genoemd dat door alcohol- en/of drugsgebruik veel ongelukken ontstaan.

Alcohol als risicofactor voor verminderde verkeersveiligheid

- De kennis over gewenst en ongewenst gedrag in het verkeer en het ontstaan van gevaarlijke verkeerssituaties is uitgevraagd.
- Bij de vraag wat men zou moeten doen in het verkeer, werd tijdens de voormeting opletten en aan de regels houden het meest genoemd door de experimentele (7 keer opletten en 6 keer aan regels houden) en door de controlegroep (4 keer opletten en 5 keer aan regels houden). Ditzelfde gold voor de nameting, waarbij zowel opletten als aan de regels houden door beide groepen 4 keer genoemd werd.
- Wanneer gevraagd werd wat men niet zou moeten doen in het verkeer, werd vooral het tegenovergestelde van wat men wél zou moeten doen aangegeven (niet opletten en niet aan de regels houden). Een opvallend verschil is dat 2 respondenten in de experimentele groep tijdens de voormeting aangaven dat men niet onder invloed moet rijden, terwijl 7 respondenten dit noemden tijdens de nameting. Bij de controlegroep werd dit bij zowel de voor- als de nameting niet genoemd.
- Ook wanneer gevraagd werd naar risicofactoren voor verminderde verkeersveiligheid, kwamen opnieuw het niet opletten (bijvoorbeeld door bezig te zijn met je telefoon) en niet houden aan de verkeersregels het vaakst naar voren – schommelend tussen de 3 en 5 respondenten, onafhankelijk van de groep en het meetmoment.
- Opvallend is dat onder invloed zijn van alcohol en/of drugs relatief vaker als risicofactor voor verminderde verkeersveiligheid naar voren kwam binnen de experimentele groep. Hoewel er geen toename was binnen de experimentele groep (tijdens beide metingen werd dit door 5 respondenten aangehaald), was het verschil tussen de experimentele en controlegroep tijdens de nameting wel groter (in de controlegroep noemden 3 respondenten dit als risicofactor tijdens de voormeting, tegenover 1 respondent tijdens de nameting).
- Bij de vraag hoe gevaarlijke situaties ontstaan, werd opnieuw het niet opletten/afgeleid zijn vaak genoemd. Tijdens de voormeting werd dit door 7 respondenten uit de experimentele groep genoemd en door 4 binnen de controlegroep. Tijdens de nameting werd dit in beide groepen 3 keer genoemd. Het niet houden aan de verkeersregels werd tijdens de voormeting het meest genoemd door de controlegroep (6 respondenten), terwijl dit niet door de experimentele groep werd genoemd. Tijdens de nameting werd dit in beide groepen 3 keer genoemd.
- Ook bij het ontstaan van gevaarlijke situaties was er bij de experimentele groep vaker een associatie met alcohol en/of drugs tijdens de nameting (3 respondenten) dan tijdens de voormeting (2 respondenten) en in vergelijking tot de controlegroep (2 respondenten tijdens de voormeting en 0 tijdens de nameting).

Toename van kennis over negatieve gevolgen van alcohol in verkeer

- Aan de respondenten is gevraagd wat de effecten van alcohol zijn (in het algemeen). Je gek/anders gedragen en niet meer weten wat je doet/gedaan hebt

werd hierbij door 4 respondenten genoemd tijdens de voormeting. Bij de nameting werd dit opnieuw door 4 respondenten in de controlegroep genoemd. Binnen de experimentele groep werd dit bij de nameting nog 2 keer genoemd. Binnen de experimentele groep werden tijdens de nameting relatief veel effecten op het verkeersgedrag genoemd, zoals 'slingeren in het verkeer' en 'niet opletten/concentreren'.

- Zowel tijdens de voor- als de nameting noemden respondenten uit zichzelf gevolgen die in hoge mate (bijv. slingeren en wankelend lopen, en trager reageren in het verkeer) of minder hoge mate (bijv. niet goed/wazig zien en minder goed concentreren) te maken hebben met gedrag in het verkeer. Tijdens de voormeting werd dit binnen de experimentele groep door 5 respondenten genoemd en binnen de controlegroep door 4 respondenten. Bij de nameting werd dit door 6 respondenten in de experimentele groep en 2 in de controlegroep genoemd. Het verschil is dus relatief groter geworden.
- Om meer te weten te komen over de kennis van de effecten van alcoholgebruik op het rijgedrag, is hier ook nog specifiek naar gevraagd. Hierbij kwam naar voren dat alle respondenten (uitgezonderd van 1 respondent binnen de experimentele groep) effecten van alcohol op het rijgedrag konden noemen. Voorbeelden hiervan zijn slingeren, trager reageren en niet opletten/concentreren. Opvallend is dat 4 respondenten binnen de experimentele groep tijdens de nameting gevaar en ongelukken noemt. Dit is meer dan tijdens de voormeting (0 respondenten) en controlegroep (1 respondent tijdens de voormeting en 2 tijdens de nameting).
- Wanneer gevraagd werd naar de consequenties van alcohol in het verkeer, werden gevaar, ongelukken, aanrijdingen en gewonden het meest en door bijna iedere respondent genoemd. Binnen zowel de experimentele groep (van 7 naar 8) als controlegroep (van 6 naar 7) was er een toename in aantal respondenten die dit noemde.

Meer bekendheid over gevolgen van alcoholconsumptie onder de 18 jaar

- Tijdens de voormeting waren er nauwelijks verschillen tussen de experimentele en controlegroep met betrekking tot de kennis van gevolgen van gesnapt worden met alcohol wanneer je onder de 18 jaar bent. Het krijgen van een boete werd hier door de meeste respondenten genoemd (4 en 5 respectievelijk), gevolgd door Bureau Halt (3 respondenten in elke groep) en het informeren van ouders/naar huis gebracht worden (2 en 3 respondenten respectievelijk).
- Tijdens de nameting werden verschillen gevonden tussen de groepen en tussen de voor- en nameting:
 - Een boete werd nog steeds door een groot deel van de respondenten uit de experimentele en controlegroep genoemd (6 en 5 respectievelijk). Hierbij was een toename van 4 naar 6 te zien bij de experimentele groep.
 - Respondenten binnen de experimentele groep wisten twee keer zo vaak over Bureau Halt dan binnen de controlegroep en dan tijdens de voormeting (6 versus 3). Bovendien konden respondenten uit de experimentele groep meer toelichting geven over wat er bij Bureau Halt gebeurt.

- Respondenten binnen de experimentele groep noemden 5 keer de kans op een taakstraf, terwijl dit binnen de controlegroep slechts 1 keer werd genoemd. Tijdens de voormeting werd dit slechts 1 en 2 keer genoemd, respectievelijk.
- Tevens waren respondenten uit de experimentele groep zich meer bewust van informeren van de ouders dan de controlegroep (3 versus 1).
- Twee respondenten uit de controlegroep dachten dat alleen hun bier afgepakt zou worden wanneer zij gesnapt zouden worden met alcohol.

Bronnen van kennis

- Tijdens de voormeting gaven 7 respondenten uit de experimentele groep en 4 uit de controlegroep aan kennis voornamelijk verkregen te hebben door ervaringen en verhalen vanuit zichzelf of hun omgeving (bijvoorbeeld vrienden of ouders). Ook het internet/tv/nieuws was binnen beide groepen een belangrijke bron van kennis (4 en 7 respondenten, respectievelijk).
- Een verandering heeft plaatsgevonden tussen de voormeting en nameting. Waar binnen de experimentele groep tijdens de voormeting school/voorlichting slechts in 3 gevallen genoemd is, was dit bij de nameting de voornaamste bron van kennis (7 keer genoemd). Bij de controlegroep is dit zowel tijdens de voormeting als nameting minder vaak genoemd (4 en 3 keer, respectievelijk). Bovendien was de informatie die respondenten uit de controlegroep hebben gekregen mogelijk minder diepgaand, omdat het met het lesmateriaal van andere vakken (bijvoorbeeld Engels) verweven was.

4.2 Attitude

- De overtuigingen die men heeft ten aanzien van bepaald gedrag zijn van invloed op de attitudes die men heeft. Attitudes zijn belangrijke determinanten van gedragsintenties en zijn daarmee een belangrijke (indirecte) voorspeller van gedrag¹. Er zijn diverse vragen gesteld aan de respondenten die betrekking hadden op hun overtuigingen en attitudes ten aanzien van alcohol- en drugsgebruik en ander onveilig gedrag in het verkeer. De belangrijkste uitkomsten hiervan worden hieronder toegelicht.

Attitudes t.a.v. gevaarlijk gedrag negatiever binnen experimentele groep

- Allereerst is de respondenten gevraagd naar hun emotie en attitudes ten aanzien van gevaarlijk gedrag door leeftijdsgenoten. Voorbeelden van gevaarlijke gedragingen die de respondenten noemden zijn: oversteken zonder uit te kijken, slingeren en wheelies doen, te hard rijden en door rood rijden.
- De emoties die respondenten hierbij noemden, waren over het algemeen negatief (bijvoorbeeld bezorgd, geschrokken, boos/geïrriteerd of verdrietig).
- Respondenten uit de controlegroep gaven relatief vaker aan geen emotie te ervaren wanneer leeftijdsgenoten gevaarlijk gedrag vertonen in het verkeer dan

respondenten uit de experimentele groep. Dit gold voor zowel de voormeting als de nameting.

- De attitudes ten aanzien van het onveilige gedrag door leeftijdsgenoten waren tijdens de voormeting relatief minder vaak uitgesproken negatief binnen de controlegroep (2 van de 5 attitudes) dan binnen de experimentele groep (3 van de 4 attitudes). Respondenten binnen de experimentele groep noemden bijvoorbeeld: 'sukkels' en 'je weet dat het niet mag, maar doet het toch en brengt zo anderen in gevaar'. Binnen de controlegroep werd daarentegen ook gezegd: 'mensen moeten het zelf weten' en 'ik bemoei me er niet mee'.
- Ook tijdens de nameting waren de attitudes relatief negatiever binnen de experimentele groep (3 van de 4) dan binnen de controlegroep (2 van de 6).

Fietsen na alcoholinname minder erg dan scooter rijden of autorijden

- De attitude ten aanzien van onder invloed van alcohol deelnemen aan het verkeer is op twee manieren onderzocht. De eerste manier was door te vragen met hoeveel glazen men het geoorloofd vindt om deel te nemen aan het verkeer. Dit is gevraagd voor zowel de fiets, scooter als auto. Een lager aantal glazen alcohol reflecteert hierbij een negatievere attitude.
- De attitude ten aanzien van kunnen fietsen met alcohol op verschilde tussen de groepen en veranderde tussen de voor- en nameting.
- Bij de voormeting was het maximale aantal glazen dat men dacht te kunnen drinken voor het fietsen hoger binnen de experimentele groep dan de controlegroep. Waar binnen de controlegroep 5 respondenten aangaven twee of minder glazen (of helemaal niets) te kunnen drinken, was dit slechts bij 2 van de 8 respondenten het geval in de experimentele groep.
- Er is een verandering in attitude te zien bij de nameting. 4 respondenten van de experimentele groep gaven nu aan maximaal twee glazen te kunnen drinken voorafgaand aan het fietsen. Binnen de controlegroep was juist een toename te zien in het aantal glazen dat respondenten van mening waren te kunnen drinken voor het fietsen (2 van de 8 respondenten gaven een maximum van twee glazen aan).
- De attitude ten aanzien van scooter rijden met alcohol op was in beide groepen en op beide tijdstippen negatiever dan de attitude ten aanzien van het fietsen. Men vond dat er minder gedronken kon worden op de scooter vanwege de hogere snelheid.
- Tijdens de voormeting waren 6 respondenten binnen de experimentele groep van mening dat twee glazen of minder gedronken kon worden, terwijl dit voor alle respondenten in de controlegroep gold. Waar bij de nameting het aantal gelijk bleef bij de experimentele groep – namelijk 6 respondenten die vonden dat je met twee of minder glazen op de scooter mag rijden – was er een afname te zien bij de controlegroep. Bij deze groep gaven 5 respondenten tijdens de nameting aan twee of minder glazen acceptabel te vinden.
- Ook de attitude tegenover autorijden met alcohol op was in beide groepen en op beide tijdstippen negatiever dan de attitude ten aanzien van fietsen. Het aantal

glazen dat men acceptabel vond was over het algemeen ongeveer gelijk aan het aantal glazen dat bij de scooter gedronken zou kunnen worden. Een enkeling gaf aan dat er met de auto minder gedronken zou kunnen worden dan met de scooter (bijvoorbeeld vanwege de hogere snelheid van de auto).

- Tijdens de voormeting werd door 6 van de respondenten uit de experimentele groep aangegeven dat twee of minder glazen zou kunnen. Binnen de controlegroep gaf iedereen dit aan. Bovendien gaf de helft van de controlegroep aan dat men helemaal niets zou moeten/kunnen drinken voor het autorijden.
- Er heeft een verandering in de attitude plaatsgevonden bij de nameting. Binnen de experimentele groep waren hierbij nog steeds 6 respondenten van mening dat men twee of minder glazen zou moeten drinken. Bij de controlegroep is dit ten opzichte van de voormeting gedaald van 8 naar 6 respondenten.

Toename van associatie met ongelukken bij gedachte aan middelengebruik

- De attitude ten aanzien van alcoholgebruik in het verkeer is tevens meer direct uitgevraagd. Zo is de respondenten gevraagd wat zij vinden van alcoholgebruik in het verkeer en welke gevoelens dit bij hen oproept.
- Zowel tijdens de voor- als de nameting stonden respondenten uit beide groepen negatief tegenover alcoholgebruik in het verkeer (7 tot 8 respondenten). Het merendeel van beide groepen noemde het dom, niet slim, onverstandig of gevaarlijk. Wel gaf een deel van de respondenten aan dat het vervoersmiddel van invloed is op hun attitude. Hoe sneller het voertuig, hoe groter de gevolgen werden ingeschat en hoe negatiever de attitude. De invloed van het soort vervoersmiddel werd tijdens de voormeting door 1 tot 2 respondenten genoemd en tijdens de nameting door 3 tot 4 respondenten. Hierbij was de attitude ten aanzien van snellere voertuigen negatiever dan ten aanzien van langzamere voertuigen vanwege de inschatting van de gevolgen.
- Hoewel de attitudes binnen beide groepen op beide tijdstippen negatief waren, waren er verschillen in redenen voor deze negatieve attitude. Tijdens de nameting is binnen de experimentele groep relatief vaker specifiek het risico op ongelukken/onveilige situaties genoemd als reden voor de negatieve attitude dan binnen de controlegroep en de voormeting het geval was.
- De respondenten die een emotie konden verbinden aan het deelnemen aan verkeer met alcohol op, gaven allemaal negatieve emoties aan (bijvoorbeeld bezorgd, boos of angstig).
- De attitudes ten aanzien van drugsgebruik in het verkeer waren over het algemeen even negatief of negatiever dan de attitudes ten aanzien van alcoholgebruik (bijvoorbeeld 'helemaal kansloos' of 'vind ik helemaal slecht'). Vrijwel alle respondenten hadden negatieve attitudes ten aanzien van drugsgebruik. Dit gold zowel voor de voormeting als de nameting.
- Bij de experimentele groep is tijdens de nameting relatief vaker 'gevaarlijk' genoemd dan bij de controlegroep en tijdens de voormeting.

Weinig redenen om aan het verkeer deel te nemen met alcohol op

- Het merendeel (6 tot 8 respondenten) van beide groepen gaf zowel tijdens de voormeting als de nameting aan niet aan het verkeer deel te nemen met alcohol op vanwege de veiligheid/gevaar.
- Toch werden ook redenen/situaties genoemd waarin men wél aan het verkeer deel zou nemen met alcohol op, waaronder het naar huis moeten rijden na een feestje en 'weinig' gedronken hebben. Redenen en situaties als deze werden tijdens de voormeting relatief het meest gegeven door respondenten binnen de experimentele groep (6 respondenten versus 3 respondenten). Tijdens de nameting gaf de helft van beide groepen aan geen reden/situatie te kunnen bedenken.

4.3 Gedragsintentie

- Ten slotte hebben we gekeken naar hoe gedragsintenties van de respondenten veranderd zijn naar aanleiding van de voorlichting. Gedragsintentie is een belangrijke beïnvloeder van daadwerkelijk gedrag, tenminste als het om gedrag gaat waar men zich bewust van is (geworden)². Dat laatste is het oogmerk van de voorlichting en heeft ook dat effect. Een kanttekening is dat bij jongeren de kick van beloningen sterker kan zijn dan de intentie.

Meer (zelfgerapporteerd) verkeersveilig gedrag en minder invloed van omgeving

- Om een context te creëren voor de gedragsintenties die de respondenten hebben, is eerst gevraagd naar hun huidige gedrag in het verkeer. Hoewel het zelfrapportage betreft – en de respondenten louter konden benoemen welk gedrag zij *denken* te hebben – kan dit desalniettemin een indicatie geven van hun huidige gedrag.
- Zowel tijdens de voor- als de nameting gaven vrijwel alle respondenten aan zich goed of netjes te gedragen in het verkeer. Veel van hen hadden het over het houden aan verkeersregels en respect hebben voor elkaar. Er waren hierin geen opvallende verschillen aanwezig tussen de experimentele en de controlegroep. In de experimentele groep heeft 1 respondent tijdens de nameting aangegeven geen alcohol te drinken, terwijl dit tijdens de voormeting en bij de controlegroep in zijn geheel niet genoemd werd.
- De controlegroep gaf tijdens de voor- en nameting in vrijwel gelijke getale aan dat zij zich wel (3) of niet (5) anders gedroegen wanneer ze met verschillende mensen samen zijn in het verkeer. Zo gaven ze aan samen met vrienden asociaal te rijden en minder goed de verkeersregels na te leven, en juist netter te rijden met hun ouders. Bij de experimentele groep was er daarentegen een duidelijk verschil tussen de voor- en nameting, waarbij de respondenten bij de nameting veel vaker (7 keer) aangaven niet beïnvloed te worden door de mensen om hen heen dan bij de voormeting (3 keer).

- Bij het zelf in gevaar brengen van de verkeersveiligheid, was er ook een verschil op te merken tussen de experimentele en de controlegroep. Bijna de gehele experimentele groep (7 respondenten) gaf bij de voormeting aan de verkeersveiligheid (wel eens) in gevaar te brengen. Bij de nameting was er geen enkele respondent die overtuigd aangaf de verkeersveiligheid in gevaar te brengen, en waren er maar 3 respondenten die dit soms deden. Bij de controlegroep gaf ongeveer de helft bij zowel de voor- als de nameting aan de verkeersveiligheid nooit in gevaar te brengen (bij de voormeting deden 3 respondenten dit nooit, bij de nameting 4 respondenten).

Vrienden zijn geen reden meer om beschonken op de fiets te stappen en men stapt minder snel in de auto bij een dronken bestuurder

- Naast het gedrag dat de respondenten op dit moment vertonen of in het verleden vertoond hebben, is hen gevraagd wat ze in de toekomst zouden doen met betrekking tot alcohol- en drugsgebruik in het verkeer.
- Zowel tijdens de voor- als de nameting, en bij zowel de experimentele als de controlegroep, gaf vrijwel iedere respondent aan dat hij/zij wel op de fiets zou stappen na alcohol gedronken te hebben. Veel respondenten (5 tot 6) vulden hierbij wel aan dat dit afhankelijk is van de hoeveelheid die ze gedronken hebben, of dat ze alleen zouden fietsen als ze zich nog niet aanschoten voelen. Opvallend is dat tijdens de voormeting zowel de experimentele groep (3 respondenten) als de controlegroep (2 respondenten) aangaf dat samenzijn met vrienden een reden zou kunnen zijn om met alcohol op te gaan fietsen, terwijl bij de nameting alleen respondenten uit de controlegroep (3) dit noemden.
- Aan alle respondenten werd gevraagd of ze bij iemand in de auto zouden stappen die alcohol gedronken heeft. Tijdens de voormeting gaven bij zowel de experimentele als de controlegroep 5 respondenten aan dit te doen, maar dat de situatie daarin wel bepalend is. Zo kan het afhankelijk zijn van wie rijdt (bij bekenden wordt sneller ingestapt dan bij minder bekenden of onbekenden), hoeveel alcohol iemand op heeft, hoe iemand zich gedraagt (zichtbaarheid dat iemand aangeschoten of dronken is) en of er een alternatief is om naar huis te komen. Bij de nameting gaven alle respondenten uit de controlegroep aan wel in te stappen bij iemand die gedronken heeft, afhankelijk van dezelfde factoren die tijdens de voormeting genoemd werden. Terwijl bij de controlegroep dus een groter aantal respondenten zou instappen, was er bij de experimentele groep juist een kleiner aantal respondenten die dit zouden doen: 3 respondenten gaven aan dit wel te doen, maar wederom afhankelijk van de eerder genoemde factoren.

4.4 Feedback op de voorlichting

Gehele voorlichting

Positieve eerste indruk

- De gehele voorlichting, dus de combinatie van het gedeelte van Halt en van Zereen, is positief beoordeeld. 6 respondenten gaven aan de voorlichting goed en/of interessant te vinden en de twee andere respondenten gaven aan dat de voorlichting hen geraakt heeft.
- Zonder dat er al specifiek naar gevraagd werd, noemden respondenten een aantal dingen die behandeld waren tijdens de voorlichting. Dit kan een indicatie zijn van wat is blijven hangen.
 - 4 respondenten gaven aan het verhaal van Ysabelle gehoord te hebben.
 - 2 noemden onderdelen van de voorlichting door Halt.
 - 5 respondenten gaven aan dat de voorlichting ging over alcohol in het verkeer, wat het met je doet en wat gevolgen hiervan kunnen zijn.
- Opvallend was dat 4 respondenten bewoordingen gebruikten die de indruk wekken dat de voorlichting goed is voor *anderen*, bijvoorbeeld voor leeftijdsgenoten. Mogelijk zien zij zichzelf niet als doelgroep voor de voorlichting, zien zij anderen gedrag vertonen dat gevaarlijk is (bijvoorbeeld drinken op jonge leeftijd) terwijl zij dit zelf niet doen, of verwachten zij zelf niet geraakt te worden door alcohol (in het verkeer), een soortgelijk ongeval of groepsdruk.

Wat is bijgebleven?

- Nadat de respondenten vertelden over hun algemene indruk van de voorlichting, werd hen gevraagd wat ze gedaan hebben tijdens de voorlichting. Hierbij noemden 7 respondenten onderdelen uit de voorlichting van Halt, waarnaast 5 respondenten hiervan ook refereerden aan de voorlichting van Zereen.
- 1 respondent kon alleen benoemen dat hij naar een presentatie geluisterd had van een man. Bij iedere vraag was deze respondent zeer beperkt in staat informatie terug te halen van de voorlichting – zowel van Halt als van Zereen. Dit wijkt af van de andere respondenten, welke vaak veel uitgebreider antwoordden en veel informatie konden terughalen.
- Met betrekking tot de voorlichting van Halt, konden respondenten voornamelijk herinneren dat er informatie gegeven is over wat alcohol met je doet en wat de consequenties hiervan kunnen zijn. Ook kwam de alcoholbril 3 keer terug. Door de bril ervaarden ze dat de coördinatie tijdens het lopen moeilijker gaat en dat je de omgeving anders waarneemt. De bril maakte ook indruk wanneer de respondent deze niet zelf droeg: aan anderen was goed te zien wat het effect van de bril was.
- Een aantal andere onderdelen van de voorlichting van Halt werden genoemd, zij het in minder grote aantallen (één- of tweemaal):
 - Een ambulance moet kiezen naar welke melding ze gaat en kiest dan eerder voor een hartstilstand dan voor een dronken persoon.
 - Gevolgen van alcoholgebruik in het verkeer.

- Gevolgen van drinken wanneer je jonger bent dan 18 jaar. Je moet dan naar Halt en soms krijg je een taakstraf.
- Ervaringsverhalen van ambulancemedewerkers.
- Met betrekking tot de voorlichting van Zereen, gaven 3 respondenten uit zichzelf aan de verlieservaringsoefening gedaan te hebben (N.B. van de 8 respondenten hebben 5 deze oefening gedaan tijdens de voorlichting). 2 respondenten noemden dat Ysabelle – de dochter van de voorlichters – was omgekomen bij een ongeluk, waarbij 1 respondent toelichtte dat dit kwam doordat ze was ingestapt bij iemand die drank en drugs op had.

Mening over de voorlichting is positief

- 4 respondenten noemden expliciet dat het goed was om deze voorlichting te krijgen. Daarnaast vertelden 3 respondenten dat zij geraakt waren door het verhaal over Ysabelle, of dat ze het heftig vonden.
- 2 respondenten gaven aan dat de voorlichting informatief was en 2 anderen vonden dat de uitleg goed en boeiend gegeven werd.
- Dingen die eenmaal genoemd werden, waren dat een respondent het knap vond van de voorlichters van Zereen dat zij het verhaal vertelden over hun dochter en het zielig was dat ze hun dochter verloren zijn. Daarnaast gaf een respondent aan dat het goed is om te weten wat Halt doet en waarom ze dat doen.
- Opvallend was dat 1 respondent vond dat er niets mis kan gaan wanneer 'je jezelf goed onder controle kunt houden'. De voorlichting zou 'interessant zijn voor de jongeren van tegenwoordig', waarbij de indruk ontstaat dat de respondent hiermee niet op zichzelf doelde.
- De respondenten konden vrijwel geen verbeterpunten bedenken voor de gehele voorlichting. Er bestond consensus over dat het al goed in elkaar zat en duidelijk was. 1 respondent gaf echter aan zich beter te kunnen inleven bij het gedeelte van Zereen, omdat het indrukwekkender was. Inleven bij het gedeelte van Halt was echter ook wel mogelijk – zij het in mindere mate – omdat de alcoholbril gebruikt werd.

Halt

Leerlingen geven aan iets geleerd te hebben

- Los van de vragen die gesteld zijn door de interviewer met betrekking tot kennis, attitude en gedragsintentie gericht op alcohol- en drugsgebruik in het verkeer, hebben de respondenten ook zelf aangegeven wat zij geleerd hebben van de voorlichting.
- De meeste respondenten gaven aan meer kennis te hebben, bijvoorbeeld van wat er gebeurt wanneer je als minderjarige drinkt en gesnapt wordt. Ook noemden 2 respondenten dat ze hebben geleerd wat de gevolgen van alcoholgebruik zijn in het verkeer, zoals de fietser die overleden was en dat je in je eigen braaksel op straat kan komen te liggen. Andere dingen die een enkele keer genoemd werden, waren dat men iets geleerd had over de algemene effecten van alcohol, dat je niets verkeerd mag doen (bijvoorbeeld stelen, overvallen plegen, iets illegaals doen),

dat je niet meer recht kunt lopen door alcohol (ervaren door de alcoholbril) en dat alcohol meer doet dan je denkt.

- 1 respondent gaf aan daarnaast geleerd te hebben dat het je eigen keuze is om alcohol te drinken. De attitude was ontstaan dat het je eigen schuld is als je dronken op straat gevonden wordt.
- Bij 2 respondenten was er een verandering in de gedragsintentie. Zij gaven namelijk aan dat ze geleerd hadden zelf niet te moeten drinken als je gaat autorijden, omdat er dan ongelukken kunnen gebeuren.

Wat is het meest bijgebleven?

- Opvallend was dat bij de voorlichting van Halt het meest werd genoemd dat de oefening met de alcoholbril bijbleef. Deze bril liet de respondenten ervaren wat alcohol doet. Een respondent vulde aan dat deze ervaring meer indruk maakte dan wanneer hen alleen verteld zou zijn over het effect van alcohol.
- Andere onderdelen die bij een enkele respondent het meest waren bijgebleven, waren het verhaal van de ambulance (wat zij meemaken en voor welke keuzes ze komen te staan), het verhaal van de overleden fietser, de boodschap dat met alcohol op achter het stuur kruipen gevaarlijk was, de informatie wat alcohol met je doet (hoewel de respondent aangaf te denken dat iedereen dit al wist), dat iemand verongelukt is door alcohol en dat je boetes kunt krijgen en naar Halt moet door alcoholgebruik.

Meningen over de voorlichting van Halt zijn positief

- 6 respondenten gaven aan de voorlichting van Halt goed te vinden. 2 van hen noemden het informatief en 2 andere respondenten vonden de uitleg duidelijk.
- Een belangrijke reden die de respondenten gaven voor hun positieve beoordeling van de voorlichting, was dat ze uitleg kregen dat het niet goed is om te drinken in het verkeer vanwege de consequenties ervan (genoemd door 3 respondenten), zoals ongelukken. Ook vonden ze het goed dat ze uitleg ontvingen over met hoeveel glazen alcohol je nog mag autorijden, de leeftijd waarop je mag drinken en wat alcohol met je doet. 1 respondent noemde dat de voorlichting relevant voor hen is, omdat veel kinderen van hun leeftijd (15 jaar) al drinken. Ook konden ze door de alcoholbril beter begrijpen wat het gevolg is van deelnemen aan het verkeer met alcohol op.
- Het belang van de alcoholbril werd later nogmaals genoemd door 3 respondenten, omdat deze goed liet zien hoe het is om dronken te zijn. Ook gaven 2 respondenten aan dat de oefening met de bril grappig was om naar te kijken.
- Los van de inhoud van dit deel van de voorlichting, vonden 2 respondenten dat er goed uitgelegd werd. De gehele klas snapte alles en het verhaal werd op een leuke manier verteld. Ook werd eenmaal genoemd dat de klas goed meedeed vanwege het interessante onderwerp.
- Vrijwel alle respondenten hadden geen verbeterpunten voor de voorlichting van Halt. 1 respondent gaf aan meer in de praktijk te willen doen, omdat er nu vooral veel informatie gegeven werd en één praktijkoefening te weinig was.

Zereen

De voorlichting werd leerzaam gevonden

- Alle respondenten vonden de voorlichting van Zereen leerzaam.
- Een belangrijke gedragsintentie die bij 4 respondenten terugkwam in hun antwoord, is dat zij geleerd hebben niet te moeten instappen bij iemand die gedronken heeft.
- Andere dingen die respondenten aangeven geleerd te hebben zijn dat je niet altijd kunt zien dat iemand dronken is, wat de gevolgen zijn wanneer je bij iemand instapt die alcohol op heeft, dat je iemand kunt kwijtraken door alcohol in het verkeer, dat je niet moet drinken in het verkeer, wat over het algemeen én in het verkeer de gevaren zijn van alcohol- en drugsgebruik en dat je je niet mee moet laten slepen in groepsdruk.

Verlieservaringsoefening: voor sommigen indrukwekkend, voor anderen minder

- Van de 8 respondenten, hebben 3 respondenten de verlieservaringsoefening vanwege tijdsgebrek niet uitgevoerd. De resultaten met betrekking tot deze oefening komen dus voort uit de antwoorden van 5 respondenten. Zie de onderzoeksverantwoording (hoofdstuk 5) hoe we hiermee omgegaan zijn.
- 3 van de 5 respondenten gaf aan dat de oefening hen liet inzien hoe erg het is om iemand te verliezen. 2 respondenten vulden aan dat ze de oefening heftig vonden. 1 respondent is even de klas uitgelopen omdat het overlijden van een familielid naar boven kwam en ze besepte dat het ineens over kan zijn. Op deze groep heeft de verlieservaringsoefening indruk gemaakt.
- Bij de 2 andere respondenten voelde het niet alsof je écht iemand verliest: het bleef voor hen een papiertje. Bij hen heeft de oefening geen emoties losgemaakt.

Wat is het meest bijgebleven?

- Over het algemeen werden veel verschillende dingen genoemd die bijgebleven zijn van de voorlichting van Zereen. Het enige wat tweemaal genoemd is, is dat je nooit bij iemand moet instappen die te veel gedronken heeft.
- Andere dingen die bijgebleven zijn, zijn dat het niet opviel dat de persoon dronken was, dat Ysabelle toch in de auto is gestapt terwijl haar ouders hadden gezegd dat ze niet bij dronken mensen moest instappen en dat je niemand van je familie zou willen missen. Daarnaast werd genoemd dat het mooi was dat de voorlichters zo open en eerlijk waren en dat het bijgebleven is dat de voorlichter naar Italië of Rome gelopen was. Er was tot slot 1 respondent waarbij alles van deze voorlichting bijgebleven was: de verlieservaringsoefening, het verhaal over de overleden dochter en wat de voorlichters besloten hebben verder met hun leven te doen.

Mening over de voorlichting van Zereen is in hoge mate positief

- Toen aan de respondenten gevraagd werd wat zij van de voorlichting van Zereen vonden, gaven 5 van hen aan dat ze respect hebben voor het verhaal van de voorlichters en dat ze hier zo open over zijn. 1 respondent vulde aan het knap en mooi te vinden dat de ouders verder zijn gegaan met hun leven en een ander sprak

uit de goede uitleg te kunnen waarderen, ondanks dat deze een zware lading had. 3 andere respondenten gaven ook aan de uitleg duidelijk te vinden.

- Meerdere respondenten (3) vonden het zielig voor de dochter en de ouders dat Ysabelle overleden was en 2 respondenten gaven aan door het verhaal van Ysabelle geraakt te zijn.
- Waar 1 respondent het confronterend vond om te horen dat de voorlichters hun dochter zijn kwijtgeraakt door een dronken man, vond een ander dat het dom was van de dochter om in te stappen bij deze man. Een derde respondent vond het goed dat de voorlichters lieten zien wat er kan gebeuren met alcohol op.
- Andere positieve dingen die eenmalig genoemd zijn, waren dat de voorlichters je niet alleen lieten wanneer je uit de klas liep – ze hielpen de respondenten rustig te worden – en dat het verhaal verteld werd door iemand die het echt zelf had meegemaakt, waardoor het meer binnen kwam. Ten slotte noemde 1 respondent dat het goed was uitleg te krijgen over groepsdruk en hoe hiermee om te gaan, aangezien groepsdruk veel voorkomt op school.
- Geen van alle respondenten kon verbeterpunten bedenken voor de voorlichting van Zereen.

5 Onderzoeksverantwoording

- Wanneer een onderzoek afgenomen wordt op een externe locatie, die maar gedeeltelijk te controleren is door de onderzoekers, is het extra van belang goed te evalueren aan welke onvoorziene omstandigheden het onderzoek onderhevig is geweest die mogelijk onbedoeld effect hadden op de resultaten. Aangezien de interviews zijn afgenomen op de middelbare school van de respondenten, zij het in een afgesloten ruimte waar men ongestoord de vragen kon stellen en beantwoorden, is zo'n evaluatie ook hier belangrijk.

De experimentele groep kreeg andere achtergrondinformatie dan de controlegroep

- Bij het selecteren van de jongeren (respondenten), moest hen kort verteld worden waarom zij uit de klas gehaald werden.
- Om duidelijkheid te scheppen voor de jongeren en om de juiste jongeren te selecteren, haalden niet de onderzoekers hen uit de klas, maar werd dit gedaan door een schoolmedewerker (docent). Hierdoor was door de onderzoekers niet te controleren welke informatie de docent gaf wanneer de jongere uit de klas werd gehaald.
- De docent die de jongeren van de experimentele groep uit de klas haalde, gaf zowel bij de voor- als de nameting altijd aan dat het interview zou gaan over alcohol- en drugsgebruik in het verkeer. De docent van de controlegroep heeft dit zowel bij de voor- als de nameting *niet* gedaan.
- Door dit verschil in achtergrondinformatie over het interview, werd in de experimentele groep soms al in vroegere stadia van het interview (wanneer het onderwerp alcohol nog niet aangesneden was door de onderzoeker) alcohol- en drugsgebruik genoemd als gevaar voor het verkeer, zowel tijdens de voor- als de nameting. In de controlegroep was dit niet het geval.
- Aangezien de gegeven achtergrondinformatie bij beide groepen gelijk bleef over de voor- en nameting – de experimentele groep wist altijd dat het interview ging over alcohol- en drugsgebruik in het verkeer en de controlegroep wist dit in geen enkel geval – is dit geen directe bedreiging voor de juistheid van de resultaten van de effectmeting. Nog steeds is er in beide groepen mogelijk het verschil te bekijken in kennis, attitudes en gedragsintenties tussen de voor- en nameting.
- Wel was het bij de analyse van belang het bestaande verschil tussen de experimentele en controlegroep in acht te nemen. De resultaten zijn daarom gebaseerd op of de verbetering in kennis, attitude en gedragsintentie groter was in de experimentele groep dan in de controlegroep.

Niet iedereen maakte de verlieservaringsoefening mee

- De experimentele groep ontving de voorlichting, waarna de onderzoekers (met een tussentijd van een aantal weken) bij de nameting opnieuw interviews afnamen. Bij deze interviews kwam naar voren dat drie van de acht jongeren bij een voorlichting aanwezig waren geweest waarin geen tijd meer was voor de

verlieservaringsoefening. Het overige gedeelte van de voorlichting – het onderdeel dat door Halt verzorgd werd en het verhaal dat de voorlichters van Zereen vertelden – hebben zij wél meegemaakt.

- Hoewel de resultaten van interviews idealiter voortkomen uit acht respondenten, waren de antwoorden van de vijf respondenten die wél de verlieservaringsoefening hadden uitgevoerd uitgebreid genoeg om toch er een algemene conclusie uit te halen.

Een langere tijd tussen meetmomenten bij de controlegroep

- Zoals naar voren kwam in hoofdstuk 2, zat er één maand tussen de twee metingen bij de experimentele groep, terwijl er een langere tijd zat tussen de meetmomenten bij de controlegroep (2 maanden). Ook werden de interviews bij de experimentele en de controlegroep niet in geheel dezelfde periode afgenomen.
- Idealiter worden metingen bij een experimentele en controlegroep op hetzelfde moment afgenomen. Zo is de kans zo klein mogelijk dat tussen de metingen van beide groepen gebeurtenissen plaatsvinden die de antwoorden van één van beide groepen kunnen beïnvloeden. Een voorbeeld van zo'n gebeurtenis kan de kerstperiode zijn, waarin de jongeren mogelijk meer blootgesteld worden aan drankgebruik door ouders, kennissen en eventueel vrienden.
- Daar het om veldonderzoek gaat en we afhankelijk waren van de planning op de betrokken school (onder andere stage- en proefwerkweken), was het niet mogelijk de metingen bij de controlegroep al op een eerder moment uit te voeren.
- De controlegroep liet tijdens de nameting weinig verschillen zien met de voormeting, die zouden kunnen wijzen op een beïnvloeding door de latere tijdsperiode van afname. Ook zijn er tussen de periode van eind 2019 en begin 2020 geen grote (bijvoorbeeld landelijke) gebeurtenissen voorgekomen waarbij alcohol- en drugsgebruik in het verkeer dusdanig naar voren kwam. Zodoende is aan te nemen dat de verlate afname van de interviews bij de controlegroep ten opzichte van de experimentele groep, geen invloed heeft gehad op de resultaten.

De nameting werd bij de controlegroep afgenomen op de dag vóór start carnaval

- De nameting bij de controlegroep werd afgenomen aan het einde van februari – op de dag voordat carnaval zou beginnen. Aangezien de school zich bevond in Breda (Noord-Brabant) en carnaval vaak geassocieerd is met alcoholgebruik, is het mogelijk dat dit een invloed gehad heeft op de antwoorden van deze respondenten.
- Er werd door de respondenten van de controlegroep tijdens de nameting relatief veel aan carnaval gerefereerd tijdens de interviews. Wanneer de leerlingen verwachtten bepaald gedrag te vertonen met betrekking tot alcohol en/of drugs tijdens carnaval, kan dit van invloed zijn geweest op hun antwoorden tijdens de interviews. Zo kan er bijvoorbeeld cognitieve dissonantie optreden, waarbij de eigen attitudes aangepast worden aan het gedrag om spanning tussen gedrag en attitudes weg te nemen¹. Als dit het geval is, kunnen de attitudes die leerlingen

genoemd hebben negatiever naar voren komen dan wanneer het interview op een ander tijdstip was afgenomen.

- Uit de antwoorden van de respondenten binnen de controlegroep leek er een gedeeltelijk positievere attitude te zijn ten aanzien van alcoholgebruik in het verkeer op de scooter en auto tijdens de nameting dan tijdens de voormeting. Men was tijdens de nameting van mening dat men met meer glazen alcohol nog kon scooter rijden of autorijden. Tevens konden respondenten tijdens de nameting meer redenen noemen om aan het verkeer deel te nemen met alcohol op dan tijdens de voormeting. Ten slotte kwam naar voren dat er een toename was in het aantal leerlingen dat bij iemand in de auto zou stappen die gedronken heeft. Hoewel dit niet te testen is op basis van onze interviews, is het mogelijk dat de gedachte aan carnaval hier een rol bij heeft gespeeld.
- Met betrekking tot het in gevaar brengen van de verkeersveiligheid, was er echter nagenoeg geen verschil binnen de controlegroep en ook de attitude is op veel punten gelijk gebleven tussen de voor- en nameting binnen de controlegroep. De nabijheid van carnaval heeft daarom de algemene resultaten van de effectmeting niet beïnvloed.

Bijlage 1: Topiclist voormetingen en nameting controlegroep

Zereen vragenlijst - voormeting

Topiclist

- Het doel van de interviews is om te achterhalen hoe effectief de voorlichtingsactiviteiten van Halt en Zereen zijn voor respondenten. De intentie van de voorlichting is om verkeersveiligheidsbewustzijn en uiteindelijk verkeersveilig gedrag van jongeren te verhogen. Met het onderzoek willen we het kennisniveau, de attitude, de emoties en de gedragsintenties ten aanzien van het gebruik van verdovende middelen van de respondenten die hebben deelgenomen aan de voorlichtingsbijeenkomsten tijdens verkeersdeelname achterhalen.

Verkeer (algemeen):

- Als je aan verkeer denkt, waar denk je dan aan?
 - *Doorvragen:* waarom denk je hieraan?
- Hoe gedraag jij je in het verkeer?
- Wat is de invloed van mensen in je omgeving op jouw verkeersgedrag? (ouders/vrienden)

Kennisniveau:

- Wat zijn voor jou de do's en don'ts in het verkeer? Leg uit waarom.
- Ken je de verkeersregels?
 - Waar heb je deze kennis vandaan?

Verkeersveiligheid:

- Als je aan verkeersveiligheid denkt, waar denk je dan aan?
 - *Doorvragen:* waarom denk je hieraan?
- Vertonen leeftijdsgenoten (broers, zussen, vrienden, enz.) wel eens gedrag dat de verkeersveiligheid in gevaar brengt?
 - Wat voor emotie roept dit bij je op? (angst, bezorgdheid, kwaadheid, etc.)
- Komt het wel eens voor of is het wel eens voorgekomen dat je zelf de verkeersveiligheid in gevaar brengt? Leg uit.
- Wat zijn volgens jou risicofactoren waarmee verkeersveiligheid in het gedrang komt?
- Hoe ontstaan volgens jou gevaarlijke situaties in het verkeer?

Verdovende middelen in het verkeer:

Houding/attitude:

- Vind je dat je nog kan fietsen, scooter rijden of autorijden met een paar glazen alcohol op?
 - Met hoeveel glazen dan?
- (Hoe sta je tegenover alcohol gebruik in het verkeer? En waarom?) alleen vragen als het niet aan bod is gekomen.
 - Maakt het soort vervoersmiddel hierbij uit (fiets, scooter, auto)? Zo ja, legt uit waarom.
- Hoe sta je tegenover het gebruik van drugs in het verkeer?
 - Maak je hierbij dan nog onderscheid in het soort drugs (wiet, xtc, lachgas, ect.)

Emoties:

- Wat voor gevoelens roept het onderwerp 'met alcohol op deelnemen aan het verkeer' bij jou op? En waarom?

Intenties:

- Wat zou voor jou een reden zijn om geen/wel alcohol te gebruiken in het verkeer?
- Zou je zelf onder invloed op de fiets stappen?
 - Zou dit per situatie verschillen?
- Zou je bij iemand in de auto stappen die alcohol op heeft?
 - Wanneer wel en wanneer niet?

Kennis:

- Wat is het effect van alcohol?
- Wat gebeurt er als je wordt gesnapt met alcohol en je bent onder de 18?
- Wat voor effect heeft alcohol op het rijgedrag?
- Wat kunnen de consequenties zijn van deelnemen aan het verkeer met alcohol op?
- Waar heb je deze kennis vandaan?

Bijlage 2: Topiclist nameting experimentele groep

Zereen vragenlijst - nameting

Topiclist

- Het doel van de interviews is om te achterhalen hoe effectief de voorlichtingsactiviteiten van Halt en Zereen zijn voor respondenten. De intentie van de voorlichting is om verkeersveiligheidsbewustzijn en uiteindelijk verkeersveilig gedrag van jongeren te verhogen. Met het onderzoek willen we het kennisniveau, de attitude, de emoties en de gedragsintenties ten aanzien van het gebruik van verdovende middelen van de respondenten die hebben deelgenomen aan de voorlichtingsbijeenkomsten tijdens verkeersdeelname achterhalen.

Verkeer (algemeen):

- Als je aan verkeer denkt, waar denk je dan aan?
 - *Doorvragen:* waarom denk je hieraan?
- Hoe gedraag jij je in het verkeer?
- Wat is de invloed van mensen in je omgeving op jouw verkeersgedrag? (ouders/vrienden)

Kennisniveau:

- Wat zijn voor jou de do's en don'ts in het verkeer? Leg uit waarom.
- Ken je de verkeersregels?
 - Waar heb je deze kennis vandaan?

Verkeersveiligheid:

- Als je aan verkeersveiligheid denkt, waar denk je dan aan?
 - *Doorvragen:* waarom denk je hieraan?
- Vertonen leeftijdsgenoten (broers, zussen, vrienden, enz.) wel eens gedrag dat de verkeersveiligheid in gevaar brengt?
 - Wat voor emotie roept dit bij je op? (angst, bezorgdheid, kwaadheid, etc.)
- Komt het wel eens voor of is het wel eens voorgekomen dat je zelf de verkeersveiligheid in gevaar brengt? Leg uit.
- Wat zijn volgens jou risicofactoren waarmee verkeersveiligheid in het gedrang komt?
- Hoe ontstaan volgens jou gevaarlijke situaties in het verkeer?

Verdovende middelen in het verkeer:

Houding/attitude:

- Vind je dat je nog kan fietsen, scooter rijden of autorijden met een paar glazen alcohol op?
 - Met hoeveel glazen dan?
- (Hoe sta je tegenover alcohol gebruik in het verkeer? En waarom?) alleen vragen als het niet aan bod is gekomen.
 - Maakt het soort vervoersmiddel hierbij uit (fiets, scooter, auto)? Zo ja, legt uit waarom.
- Hoe sta je tegenover het gebruik van drugs in het verkeer?
 - Maak je hierbij dan nog onderscheid in het soort drugs (wiet, xtc, lachgas, ect.)

Emoties:

- Wat voor gevoelens roept het onderwerp 'met alcohol op deelnemen aan het verkeer' bij jou op? En waarom?

Intenties:

- Wat zou voor jou een reden zijn om geen/wel alcohol te gebruiken in het verkeer?
- Zou je zelf onder invloed op de fiets stappen?
 - Zou dit per situatie verschillen?
- Zou je bij iemand in de auto stappen die alcohol op heeft?
 - Wanneer wel en wanneer niet?

Kennis:

- Wat is het effect van alcohol?
- Wat gebeurt er als je wordt gesnapt met alcohol en je bent onder de 18?
- Wat voor effect heeft alcohol op het rijgedrag?
- Wat kunnen de consequenties zijn van deelnemen aan het verkeer met alcohol op?
- Waar heb je deze kennis vandaan?

Nameting:

Combinatie van Halt en Zereen:

- Wat vond je van de voorlichting?
- Wat hebben jullie gedaan?
- Wat vond je ervan?
- Wat kon beter?

Voorlichting Halt:

- Wat vond je van de voorlichting van Halt?
- Wat heb je hier geleerd?
- Wat blijft je het meest bij van deze les?
- Wat ging er goed?
- Heb je verbeterpunten?

Voorlichting Zereen:

- Wat vond je van de voorlichting van Zereen?
- Vond je de voorlichting leerzaam?
 - Wat heb je er van geleerd?
- Wat vond je van de verlieservaringsoefening?
- Wat blijft je het meest bij van deze les?
- Wat vond je goed aan deze les?
- Wat kon er beter?

Bijlage 3: Onderzoeksopzet

- In deze bijlage wordt de onderzoeksopzet in wat meer detail toegelicht. Dit wordt gedaan, zodat stap 10 van de Checklist verkeerseducatie³ beoordeeld kan worden. Deze checklist is ontwikkeld door CROW-KpVV en bedoeld om op een gestructureerde manier de opzet, inhoud en effectiviteit van verkeerseducatie te toetsen.

Wetenschappelijk onderzoeksdesign van de effectmeting

- De effectmeting betrof een onderzoek door middel van afname van interviews bij een experimentele en een controlegroep. Bij beide groepen werden zowel een voor- als een nameting uitgevoerd.
- Door te kijken naar het verschil tussen de voor- en de nameting is in kaart gebracht wat het effect van de voorlichting op de respondenten was. Wanneer de kennis, attitude en gedragsintentie bij de experimentele groep sterker verbeterd is dan bij de controlegroep, heeft de voorlichting waarschijnlijk een positief effect op de betreffende drie factoren gehad.
- De voormeting diende ook om te controleren of er geen verschil tussen de groepen bestaat voor de voorlichting. Het kan bijvoorbeeld zo zijn dat de respondenten ooit een ongeluk hebben meegemaakt in hun omgeving, waarbij alcohol en/of drugs in het spel was. Wellicht zijn deze respondenten voor de voorlichting al meer bewust van de gevaren van alcohol en drugs. Als alleen een nameting uitgevoerd zou zijn, zou dit verschil tussen de scholen gemeten worden, in plaats van het effect van de voorlichting.

Het meetinstrument is betrouwbaar en valide

- Om de effectiviteit van de voorlichting betrouwbaar te meten, is het belangrijk een goede gedragsmaat te hebben. De betrouwbaarheid van de meting is hoger wanneer het werkelijke gedrag wordt gemeten (bijvoorbeeld via observaties). Het meten van risicovol gedrag in het verkeer is echter erg lastig. De respondenten zouden jarenlang gevolgd moeten worden om het uiteindelijke gedrag in kaart te brengen. In plaats daarvan zijn kennis, attitude en gedragsintenties gemeten.
- De vraag of en hoe de voorlichting effect heeft op kennis, attitude en gedragsintenties in het kader van drank en drugs in het verkeer, kan niet op een valide manier worden beantwoord met een vragenlijst: attitudes, emoties en gedragsintenties kunnen hiermee niet betrouwbaar worden weergegeven. In plaats daarvan zijn interviews afgenomen, omdat hieruit belangrijke informatie naar voren kan komen waar niet direct naar gevraagd werd, de interviewer ook informatie kan ophalen uit het non-verbale gedrag van de respondent, er doorgevraagd kan worden, je als onderzoeker niet te sturend bent en er over het algemeen een hoge respons is (weinig uitval van respondenten). Ook zijn interviews geschikt om dieper liggende beleving en motivaties te achterhalen.
- De vragen die tijdens de interviews gesteld zijn, gaven vanuit meerdere invalshoeken een breed beeld van de kennis, attitudes en gedragsintenties die de

respondenten hadden met betrekking tot verkeersveilig gedrag en alcohol- en drugsgebruik in het verkeer. Het plaatje wat zo gevormd kon worden van de te meten factoren was voldoende duidelijk om de effectmeting op te baseren.

De meting is uitgevoerd door een onafhankelijke partij

- Tabula Rasa, een onderzoeks- en adviesbureau dat sinds 1997 wetenschappelijke inzichten over gedrag en communicatie vertaalt naar de praktijk, heeft de effectmeting uitgevoerd. Zowel het selecteren als opzetten van de juiste meetmethode, het afnemen van de interviews, het analyseren hiervan en de eindrapportage viel onder de werkzaamheden van Tabula Rasa.
- Stichting Zereen was niet op de hoogte van de precieze vragen die gesteld werden (deze heeft alleen een meer globale topic list ontvangen) om te voorkomen dat de voorlichting onbedoeld tussentijds zou veranderen.
- Stichting Zereen neemt pas bij oplevering van het huidige rapport kennis van de resultaten van de effectmeting. Tabula Rasa en stichting Zereen zijn dus geheel onafhankelijk gebleven gedurende het proces van de effectmeting.
- Tabula Rasa heeft het onderzoek uitgevoerd als maatschappelijk project. Dat wil zeggen: zonder daarvoor een vergoeding te vragen. Er is dus ook geen sprake van een opdrachtgever – opdrachtnemerrelatie.

Randvoorwaarden

- In de Checklist verkeerseducatie worden een aantal randvoorwaarden genoemd waaraan de effectmeting moet voldoen om beoordeeld te kunnen worden. Hieronder wordt aanvullende informatie geleverd om een beoordeling te kunnen maken van deze randvoorwaarden.
- De meting is uitgevoerd in dezelfde periode (november 2019 tot en met maart 2020) als de checklisttoetsing.
- De afgenomen interviews hadden betrekking op de gehele voorlichting: zowel het gedeelte van Halt als dat van Zereen. Ook werd op alle beoogde uitkomsten getoetst: kennis, attitude en gedragsintentie.
- De meting is uitgevoerd in de periode van november 2019 tot en met maart 2020. Het rapport is begin april 2020 opgeleverd. De effectmeting voldoet dus aan de laatste randvoorwaarde tot april 2025.

Referentielijst

-
- ¹ Pol, B., & Swankhuisen, C. (2020). *Overheidscommunicatie: Een gedragswetenschappelijke aanpak*. Uitgeverij Coutinho.
- ² Ajzen, I., Joyce, N., Sheikh, S., & Cote, N. G. (2011). Knowledge and the prediction of behavior: the role of information accuracy in the theory of planned behavior. *Basic and Applied Social Psychology, 33*(2), 101-117. doi: 10.1080/01973533.2011.568834
- ³ CROW-KpVV (2019). Checklist verkeerseducatie. 10 stappen, substappen, toelichting en voorbeelden. Verkregen van <https://www.crow.nl/getmedia/6f9d445a-ea9a-47ad-97bb-3be99a761d6b/Handleiding-Checklist-Verkeerseducatie-december-2019.pdf.aspx?ext=.pdf>