

KATHOLIEKE UNIVERSITEIT LEUVEN

FACULTEIT PSYCHOLOGIE EN
PEDAGOGISCHE WETENSCHAPPEN

Centrum voor Motivatiepsychologie

Waarom wij de verkeersregels respecteren

Een motivationele analyse aan de hand van de zelf-determinatietheorie

Verhandeling aangeboden tot
het verkrijgen van de graad van
Licentiaat in de Psychologie
door

Hans Driesen

o.l.v. Prof. Dr. Willy Lens
en Prof. Dr. Maarten Vansteenkiste

2007

SAMENVATTING

Hans Driesen, Waarom wij de verkeersregels respecteren. Een motivationele analyse aan de hand van de zelf-determinatietheorie.

Verhandeling aangeboden tot het verkrijgen van de graad van Licentiaat in de Psychologie, juni 2007
Leiding: Prof. Dr. W. Lens en Prof. Dr. M. Vansteenkiste

Als antwoord op het “waarom” van het gedrag onderscheidt de zelf-determinatietheorie (ZDT; Deci & Ryan, 2000) kwalitatief verschillende types van extrinsieke motivatie volgens de mate waarin het gedrag autonoom is gereguleerd of geïnternaliseerd. In stijgende mate van zelfdeterminatie worden hierbij externe, geïntrojecteerde en geïdentificeerde regulatie erkend. Geïdentificeerde regulatie, als component van autonome motivatie, wordt verwacht te resulteren in een betere prestatie en een hogere persistentie. Externe en geïntrojecteerde regulatie, tezamen beschouwd als de component gecontroleerde motivatie, blijken samen te gaan met een verminderde inspanning en een zwakkere prestatie. Een autonomie-ondersteunende dan wel een controlerende context leiden respectievelijk tot een bevordering dan wel een bedreiging van de autonome motivatie.

Het algemene karakter van ZDT en het genuanceerde theoretische onderscheid tussen verschillende types van motivatie maken het mogelijk ZDT toe te spitsen op de vraag “waarom” wij de verkeersregels respecteren en deze te contrasteren met gangbare theorieën terzake. Betreffende de motieven tot het volgen van de verkeersregels zet Tyler (1990) een instrumentele zienswijze af tegen een normatief perspectief. Eerstgenoemde omvat de rationele keuzemodellen (Ajzen, 1985) en het afschrikingsmodel. Het normatieve perspectief behelst het proactief model van sociale regulatie en persoonlijke moraliteit (Tyler, 2001). In Hoofdstuk 1 en 2 worden deze theoretische visies gepresenteerd, in Hoofdstuk 3 komt ZDT aan bod en in Hoofdstuk 4 worden deze verschillende theoretische visies diepgaand vergeleken en gecontrasteerd.

In Hoofdstuk 5 worden de doelstellingen van het eigen empirische onderzoek dat gebaseerd is op ZDT uiteengezet, terwijl in Hoofdstuk 6 de resultaten van twee studies worden besproken. De doelstelling van het gevoerde onderzoek was driedelig. Ten eerste, de ontwikkeling van een zelfregulatievragenlijst die de aard van de motivatie tot het volgen van de verkeersregels nagaat. Ten tweede, de bespreking van de effecten van deze verschillende types van motivatie op gedragsmaten, zijnde het begaan van verkeersovertredingen en het krijgen van verkeersboetes. Tenslotte wordt de relatie onderzocht tussen een autonomie-ondersteunende dan wel een controlerende context, *in casu* het verkeersbeleid van de overheid en de invloed van de sociale omgeving, en de redenen of motieven waarom weggebruikers de wegcode volgen.

In Studie 1 (N = 173) werd initiële evidentie gevonden voor een vragenlijst omtrent verkeersmotivatie waarin drie factoren worden onderscheiden, zijnde geïdentificeerde, geïntrojecteerde en externe regulatie. Deze factorstructuur werd in Studie 2 (N = 163) gerepliceerd. Meervoudige lineaire regressieanalyse toonde een significante negatieve samenhang tussen geïdentificeerde regulatie en zowel het totaal aantal verkeersboetes als de mate waarin men verkeersovertredingen begaat, terwijl externe en geïntrojecteerde regulatie hiermee geen verband vertoonden. Deze resultaten werden globaal gerepliceerd in Studie 2. Studie 2 toonde verder nog aan dat zowel een autonomie-ondersteunende sociale omgeving inzake verkeer als een autonomie-ondersteunend verkeersbeleid vanwege de overheid een uniek positief effect hebben op de autonome motivatie om de verkeerscode te volgen, terwijl druk ervaren vanwege de sociale omgeving op positieve wijze een gecontroleerde motivatie om de verkeerscode te volgen voorspelt. Deze resultaten bieden globaal evidentie voor de drie doelstellingen van deze thesis en bieden initiële evidentie voor de waarde van ZDT als motivationele theorie in een verkeerscontext, zoals geconcludeerd in Hoofdstuk 7.

DANKWOORD

De aard van de motivatie tot het schrijven van een verhandeling is waarschijnlijk een thesisonderwerp op zich. De beloning van het diploma, het plichtsbesef als student, het persoonlijk zinvolle karakter van de activiteit of het genot van het beoefenen van de wetenschap, allemaal zijn het antwoorden op de vraag waarom ik deze thesis schreef. Bij deze dank ik mijn autonomie-ondersteunende omgeving voor het bevorderen van mijn internalisatie terzake.

In de eerste plaats dank ik Prof. Dr. Maarten Vansteenkiste voor het aanbrengen van het onderwerp van deze verhandeling, om mij binnen te loodsen in de wondere wereld van de zelf-determinatietheorie, voor de praktische, theoretische en aangename ondersteuning. Bedankt om mij kennis te laten maken met een nauwgezette manier van aan wetenschap doen, zonder oogkleppen, met een continue zin voor realiteit en maatschappelijke relevantie, dewelke aanstekelijk werkte.

Ik dank Prof. Dr. Willy Lens voor de erkenning van mijn interesse in de zelf-determinatietheorie, de zoektocht naar de juiste onderzoeksvraag, de kritische overpeinzingen, de aanmoedigende schouderklopjes en zijn inspanningen voor het welslagen van het onderzoek.

Mijn dank gaat verder uit naar alle deelnemers die het onderzoek hebben mogelijk gemaakt, evenals naar Prof. Dr. Erik Henderickx omdat hij zijn studenten ter beschikking stelde van de wetenschap en naar Prof. Dr. Luc Pelletier voor zijn belangstelling en het aanreiken van de meetinstrumenten.

Bedankt liefste Elke, mijn toeverlaat en persoonlijke klagmuur, voor je onvoorwaardelijke steun in alles wat ik doe. Mijn ouders en broers om mij mijn eigen weg te laten bewandelen, maar er te zijn indien nodig. Tenslotte gaat mijn oprechte dank uit naar mijn vriend Mathias voor zijn oprechte interesse in mijn werkzaamheden, de gezamenlijke zoektocht naar antwoorden op onduidelijkheden, al leverde het vaak enkel meer vragen op. Bedankt, vriend Joris, voor de pintjes waarmee je voor aangename afleiding zorgde. Aan de buurman die in het heetst van de strijd renovatiewerken begon, het is je vergeven.

Hans
Leuven, 2007

INHOUD

INHOUD	7
LIJST VAN DE TABELLEN	10
LIJST VAN DE FIGUREN.....	11
INLEIDING	13
Hoofdstuk 1: Het instrumentele perspectief	15
1.1 Inleiding	15
1.2 Rationele keuzemodellen	15
1.2.1 De theorie van het geplande gedrag	15
1.2.2 Het gezondheidsovertuigingmodel.....	16
1.3 Model van sociale controle en het afschrikkingsmodel	17
1.4 Het perspectief van de overheid: illustratie.....	19
1.4.1 Overdreven snelheid.....	19
1.4.2 Rijden onder invloed van alcohol en drugs	20
1.4.3 Het dragen van de veiligheidsgordel	20
1.5 De realiseerbaarheid van het afschrikkingsmodel.....	20
Hoofdstuk 2: Het normatieve perspectief	23
2.1 Inwilliging versus internalisatie van een attitude	23
2.2 Instrumentele versus normatieve perspectief	23
2.2.1 Legitimiteit: het proactief model van sociale regulatie.....	24
2.2.2 Persoonlijke moraliteit	26
2.3 Instrumentele versus normatieve motieven bij jong en oud.....	28
Hoofdstuk 3: De zelf-determinatie theorie	31
3.1 Meta-theoretische assumpties	31
3.2 Van intrinsieke versus extrinsieke naar autonome versus gecontroleerde motivatie.....	32
3.2.1 Intrinsieke versus extrinsieke motivatie	32
3.2.2 Het proces van internalisatie	33
3.2.3 Vier types van extrinsieke motivatie.....	34
3.2.4 Autonome versus gecontroleerde motivatie	37

3.2.5 Types extrinsieke motivatie en uitkomsten.....	38
3.3 Een autonomie-ondersteunende versus een controlerende omgeving.....	40
3.3.1 Een autonomie-ondersteunende context.....	40
3.3.2 Een autonomie-ondersteunend verkeersbeleid.....	41
3.3.3 Een controlerende verkeersbeleid.....	43
3.4 Toepassingsgebieden van ZDT: motivatie t.a.v. het milieu.....	45
3.4.1 Het stellen van milieuvriendelijk gedrag.....	45
3.4.2 De rol van de overheid.....	46
3.4.3 De invloed van het interpersoonlijk klimaat.....	46
Hoofdstuk 4: Bespreking van de perspectieven.....	49
4.1 Inleiding.....	49
4.2 Psychologische grondslag.....	50
4.3 Kijk op motivatie: kwalitatief versus kwantitatief.....	51
4.4 Onderscheid in types extrinsieke motivatie.....	52
4.5 Empirisch gefundeerde theorieën.....	54
4.6 De rol van de overheid.....	55
Hoofdstuk 5: Doelstelling van het eigen onderzoek.....	59
Hoofdstuk 6: Empirisch onderzoek.....	61
6.1 Studie 1.....	61
6.1.1.1 Procedure en deelnemers.....	62
6.1.1.2 Metingen.....	62
6.1.2 Resultaten.....	63
6.1.2.1 Preliminare analyse.....	63
6.1.2.2 Primaire analyse.....	66
6.1.3 Bespreking.....	69
6.2 Studie 2.....	71
6.2.1 Methode.....	71
6.2.1.1 Procedure en deelnemers.....	71
6.2.1.2 Metingen.....	72
6.2.2.1 Preliminare analyse.....	73
6.2.2.2 Primaire analyse.....	80
6.2.3 Bespreking.....	86
Hoofdstuk 7: Algemene bespreking.....	87
7.1 Een meetinstrument omtrent verkeersmotivatie.....	87

7.2 Het effect van types extrinsieke motivatie in het verkeer	88
7.3 Een autonomie-ondersteunende verkeerscontext	91
7.4 Beperkingen van het onderzoek en suggesties voor vervolgonderzoek.....	93
7.5 Conclusie.....	95
REFERENTIELIJST	97
BIJLAGEN.....	102

LIJST VAN DE TABELLEN

Tabel 1	Beschrijving van Stadia van Morele Ontwikkeling en Indeling van Typeantwoorden (Thielen & Polli, 2005).....	27
Tabel 2	Overzicht van Belangrijkste Overeenkomsten en Verschillen tussen het Instrumentele Perspectief, het Normatieve Perspectief en ZDT.....	49
Tabel 3	Factorstructuur van de Zelfregulatievragenlijst Verkeer (Studie 1).....	64
Tabel 4	Intercorrelaties tussen Gemeten Variabelen (Studie 1).....	65
Tabel 5	Bètawaarden van Stapsgewijze Lineaire Regressieanalyse met Achtergrondkenmerken en Motivationale Variabelen als Predictoren van Aantal Boetes en Gewone Overtredingen.....	67
Tabel 6	Bètawaarden van Stapsgewijze Lineaire Regressieanalyse met Achtergrondkenmerken en Autonome en Gecontroleerde Motivatie als Predictoren van Aantal Boetes en Gewone Overtredingen.....	68
Tabel 7	Factorstructuur van de Zelfregulatievragenlijst Verkeer (Studie 2).....	74
Tabel 8	Factorstructuur van de Vragenlijst over de Aard van de Invloed vanwege de Sociale Omgeving inzake het Verkeer.....	75
Tabel 9	Factorstructuur van de Vragenlijst over de Aard van de Rol van de Overheid inzake het Verkeer.....	77
Tabel 10	Intercorrelaties tussen Gemeten Variabelen (Studie 2).....	79
Tabel 11	Bètawaarden van Stapsgewijze Lineaire Regressieanalyse met Achtergrondkenmerken en Motivationale Variabelen als Predictoren van Aantal Boetes en Overtredingen.....	81
Tabel 12	Bètawaarden van Stapsgewijze Lineaire Regressieanalyse met Achtergrondkenmerken, Autonome en Gecontroleerde Motivatie als Predictoren van Aantal Boetes en Overtredingen.....	82
Tabel 13	Bètawaarden in Stapsgewijze Lineaire Regressieanalyse met Achtergrondkenmerken, Sociale omgeving, Rol van de Overheid en Interactietermen als Predictoren van Autonome en Gecontroleerde Motivatie.....	84

LIJST VAN DE FIGUREN

Figuur 1	Schematische Weergave van de Relatie tussen Verschillende Soorten van Gedragsregulatie en Motivatie volgens ZDT (Ryan & Deci, 2002).....	35
Figuur 2	Schematische Weergave van Relaties tussen Types Extrinsieke Motivatie.....	53

INLEIDING

“Minder verkeersdoden in België” kopte mijn krant die ochtend (“Minder dan,” 2007). De verkeersveiligheidsbarometer voor 2006 dook voor het eerst onder de psychologische grens van 1000 verkeersslachtoffers. Hiermee nestelt ons land zich in de top drie van Europese landen met de sterkste daling over de laatste vijf jaar. Deze evolutie wordt als bemoedigend omschreven. Wat verder in het artikel blijkt het beeld al minder optimistisch: “We mogen niet te hard juichen!”, aldus de Minister van Verkeer. Inderdaad, het verkeer in België is nog altijd dodelijker dan in de meeste andere Europese landen (Federale Commissie voor de Verkeersveiligheid, 2007). Met 98 verkeersdoden per miljoen inwoners, dubbel zoveel als in Nederland, komt België pas op de zeventiende plaats. De voornaamste risicofactoren zijn overdreven en onaangepaste snelheid, rijden onder invloed en het niet dragen van de veiligheidsgordel. Kortom, situaties waarin de automobilist beslist zich niet aan de verkeersregels te houden. Nochtans lijkt hij over voldoende redenen te beschikken om dit wel te doen: superboetes voor het negeren van het rode licht, onbemande camera’s tegen overdreven snelheid, alcoholcontroles, sensibiliseringscampagnes etc. Echter, zijn dit het soort van motieven waarop de autobestuurder zich daadwerkelijk baseert in zijn beslissing om de wegcode te respecteren? Welke van deze motieven dragen effectief bij tot een betere en persistente gehoorzaamheid aan de verkeerswet? Op welke wijze kan de onmiddellijke sociale omgeving van de chauffeur en het overheidsbeleid de juiste motivatie tot het volgen van de verkeersregels bewerkstelligen?

Tyler (1990) onderscheidt twee perspectieven m.b.t. bovenstaande vragen. Enerzijds het zogenaamde instrumentele perspectief, waarin de rationele keuzemodellen (Ajzen, 1985) en het afschrikkingsmodel centraal staan. De instrumentele zienswijze stelt dat een automobilist de verkeersregels zal negeren als de persoonlijke voordelen verbonden aan dit gedrag de nadelen overstijgen. Een consequent overheidsbeleid bestaat er in de kosten van de overtreding op te drijven en de baten te beperken. Vanuit het zogenaamde normatieve perspectief daarentegen respecteert de chauffeur de wegcode omdat hij zich hier persoonlijk en vrijwillig toe gebonden voelt, ongeacht de aanwezigheid van bestraffing. Hij baseert zijn gedrag op normatieve motieven zoals de legitimiteit van de autoriteiten en het morele karakter van de verkeerswet.

De zelf-determinatietheorie (ZDT; Deci & Ryan, 2000) hanteert een ander onderscheid in de aard van motieven tot het stellen van een bepaald gedrag. Zo kan ik als

autobestuurder bvb. het snelheidsgebod respecteren omdat ik anders beboet word, omdat ik me anders schuldig zou voelen of omdat ik het zelf persoonlijk zinvol vind om mijn verantwoordelijkheid op te nemen voor het leven van mijn medepassagiers en medeweggebruikers. In alle drie de gevallen betreft het een extrinsieke vorm van motivatie, maar tegelijkertijd zijn ze alle drie verschillend in de mate waarin het gedrag autonoom is gereguleerd of geïnternaliseerd. Deze drie verschillende types motieven worden omschreven als externe, geïntrojecteerde en geïdentificeerde regulatie. In tal van domeinen, zoals werk, onderwijs, sport en het ecologische domein toonde onderzoek in het kader van ZDT aan dat naarmate het gedrag meer geïnternaliseerd is, ook de persistentie ervan toeneemt (Deci & Ryan, 2002). Bovendien stelt ZDT dat een autonomie-ondersteunende omgeving in tegenstelling tot een controlerende context het internalisatieproces bevordert. Op deze manier bepaalt de aard van de invloed vanwege de sociale omgeving van de chauffeur alsook het overheidsbeleid inzake verkeer mogelijks het type motivatie tot het volgen van de verkeersregels.

Evidentie voor de waarde van ZDT in een verkeerscontext zou een belangrijke stap zijn in het begrijpen van de relatie tussen de motieven tot het gehoorzamen van de verkeersregels en de concrete gedragssuitkomsten (bvb. het aantal verkeersovertredingen en verkeersboetes). Tevens zou richting kunnen gegeven worden aan de rol die de overheid dient te spelen, wil deze de doelstelling om het aantal verkeersdoden in België te reduceren tot maximum 500 tegen 2015 waarmaken.

In Hoofdstuk 1 en 2 van deze verhandeling worden in navolging van Tyler (1990) twee verschillende perspectieven besproken m.b.t. de vraag waarom mensen de (verkeers)wet respecteren, namelijk het zogenaamde instrumentele en normatieve perspectief. Vervolgens wordt ZDT geïntroduceerd in Hoofdstuk 3, zowel in zijn algemeenheid als toegepast op het volgen van de verkeersregels. In Hoofdstuk 4 worden ZDT, de zogenaamde instrumentele en normatieve zienswijze diepgaand vergeleken en gecontrasteerd wat betreft psychologische grondslag, kijk op motivatie, het onderscheid in types extrinsieke motivatie, hun empirische onderbouw en de verschillende rol die zij toekennen aan de overheid. De doelstellingen van het eigen empirische luik, gebaseerd op ZDT, vormen het onderwerp van Hoofdstuk 5. De resultaten van de twee gevoerde studies worden besproken in Hoofdstuk 6. Hoofdstuk 7 tenslotte omvat de conclusies.

Hoofdstuk 1

Het instrumentele perspectief

1.1 Inleiding

In de veldtheorie beschouwt Kurt Lewin (1936) gedrag als het resultaat van het samenspel van (a) omgevingsfactoren of het geheel van krachten uitgeoefend op het individu door externe contingenties in de omgeving en (b) intra-persoonlijke factoren of de eigen motieven en percepties die het individu in een gegeven situatie hanteert. Historisch gezien hebben diegenen die betrokken waren op het doen naleven van regelgeving, zich voornamelijk gericht op de omgevingsfactoren als bron van menselijk gedrag. Tyler (1990) beschrijft een instrumentele zienswijze waarin het creëren van de juiste contingenties in de omgeving door het manipuleren van mogelijke kosten en baten van een bepaald gedrag centraal staat. Verder stelt deze benadering dat wijzigingen in het gedrag het resultaat zijn van de beoordeling van de persoonlijke voor- en nadelen die voortkomen uit de verschillende, in overweging genomen gedragingen. Het individu gaat zo over tot het meest voordelige gedrag, hij of zij handelt m.a.w. uit eigenbelang (Tyler, 2001). Dit principe beheerst tevens de rationele keuzemodellen.

1.2 Rationele keuzemodellen

De rationele keuzemodellen beschrijven het menselijk gedrag als de uitkomst van een rationeel, doelbewust denkproces waarbij de kosten en baten van het gedrag worden afgewogen. Rationele keuzetheorieën voorspellen dat de intentie tot het stellen van een bepaald gedrag evenredig is met het waargenomen voordeel en omgekeerd evenredig met de waargenomen kost van dat gedrag (Cornish & Clarke, 1986). De belangrijkste rationele keuzemodellen toegepast op het gebied van verkeersovertredingen zijn de theorie van het geplande gedrag (*“theory of planned behavior”*) en het gezondheidsovertuigingsmodel (*“health belief model”*).

1.2.1 De theorie van het geplande gedrag

De theorie van het geplande gedrag (Ajzen, 1985) stelt dat de uitvoering van een specifiek gedrag bepaald wordt door de intentie van het individu hiertoe. Intenties

weerspiegelen de persoonlijke motivatie in de vorm van een bewust opgesteld plan of de beslissing om het gedrag uit te voeren. Intenties, als determinant van het gedrag, zijn op hun beurt een functie van (a) de attitude van het individu t.a.v. het gedrag, uitgedrukt als de persoonlijke evaluatie van de mogelijke positieve en negatieve uitkomsten; (b) de perceptie van de sociale druk die het individu ondervindt vanwege belangrijke personen in de omgeving om een bepaald gedrag al dan niet te stellen, kortweg subjectieve norm genoemd en (c) de waargenomen controle over het eigen gedrag of de mate waarin het individu erin denkt te slagen de intentie daadwerkelijk om te zetten in effectief gedrag.

Volgens de theorie van het geplande gedrag zal een autobestuurder besluiten niet over te gaan tot het overtreden van de snelheidsbeperking (a) als dit gedrag leidt tot het vermijden van negatief geëvalueerde uitkomsten (bvb. het gevaar op een verkeersongeval, de kans om beboet te worden) en mogelijke positieve gevolgen als laag gewaardeerd worden (bvb. de tijdwinst door sneller te rijden dan toegestaan, het plezier of zelfs de kick van overdreven snelheid); (b) als mensen uit de omgeving van de autobestuurder, sneller rijden dan toegestaan zonder meer afkeuren en (c) wanneer de chauffeur ervaart in staat te zijn zich effectief aan de verkeersregels te houden (Fylan, Hempel, Grunfeld, Conner & Lawton, 2006).

1.2.2 Het gezondheidsovertuigingmodel

Het gezondheidsovertuigingmodel bevat twee componenten: (a) het ervaren van een bedreiging voor de gezondheid en (b) de evaluatie van de effectiviteit van mogelijke strategieën om deze bedreiging te reduceren. Beide componenten zullen bepalen of een individu overgaat tot gedrag dat de gezondheid bevordert. Hierbij komt de ervaring van een bedreiging voort uit de perceptie van de eigen vatbaarheid voor een ziekte of ongeval en de perceptie van de ernst van de mogelijke gevolgen van zo'n voorval. Niet enkel medische gevolgen, maar ook de eventuele consequenties naar het professioneel, familiaal of sociaal leven spelen in deze een rol. Zogenaamde actieprikkels, die zowel intern (bvb. fysieke symptomen) als extern (bvb. sensibiliseringscampagnes in de media, advies van een naaste,...) kunnen zijn, maken het individu bewust van de mogelijke kans en de ernst van de ziekte of het ongeval. Naarmate de bedreiging als groter ervaren wordt, zal men meer gemotiveerd zijn een gewenst gezond gedrag te stellen. Welke van optionele, gezonde gedragingen dan effectief gesteld wordt, is het resultaat van de evaluatie van hun gepercipieerde voordelen of effectiviteit (welk gedrag levert de meeste voordelen op voor de

gezondheid?) en de subjectief ervaren nadelen of hindernissen (wat zijn de kosten en neveneffecten?).

Vanuit het gezondheidsovertuigingmodel kan men besluiten dat een autobestuurder geneigd zal zijn zich aan de snelheidsbeperking te houden (a) indien hij of zij zich realiseert hierdoor vatbaar te zijn voor mogelijke nadelige gebeurtenissen zoals een ongeval of een bestraffing en zich rekenschap geeft van de ernst van de gevolgen hiervan (bvb. werkonbekwaam, intrekken van rijbewijs,...). Een chauffeur zal eveneens geneigd zijn zich te houden aan de aangegeven snelheid (b) indien voor hem of haar de effectiviteit verbonden aan het trager rijden de hindernissen (bvb. te laat komen op een afspraak) overstijgen (Fylan et al., 2006).

Kortom, deze beschrijving van zowel de theorie van het geplande gedrag als het gezondheidsovertuigingmodel laat toe te stellen dat beiden passen in het door Tyler (1990) geschetste instrumentele perspectief. Enerzijds wordt het gestelde gedrag beschouwd als het eindproduct van de afweging van verschillende alternatieven o.b.v. de bijhorende voor- en nadelen. Anderzijds lijkt bij de rationele keuzemodellen het gedrag voornamelijk van buitenaf, vanuit de omgeving gestuurd: goed gedrag wordt extern en positief bekrachtigd, wangedrag wordt bestraft. Het is dan ook in oorsprong een economisch model. Echter, door enkel externe kosten en baten in overweging te nemen wordt de werkelijkheid in zekere zin tekort gedaan. M.b.t. de theorie van het geplande gedrag erkent ook Ajzen (1991) dit argument: de theorie dient beschouwd te worden als een flexibel kader dat toelaat andere constructen in te sluiten die betekenisvol kunnen zijn voor de verklaring van het menselijk gedrag. Ter illustratie, volgens deze theorie beïnvloedt sociale druk (cf. supra) op belangrijke wijze de intentie tot het stellen van een bepaald gedrag. Ook het gezondheidsovertuigingmodel heeft een bredere kijk op persoonlijke voor- en nadelen van gedrag. Het stelt immers dat een individu moeilijker zal overgaan tot (sociaal) ongepast gedrag. Hij of zij zal in dat geval veeler een interne verplichting ervaren om een bepaalde handeling niet te stellen, eerder dan de mogelijkheid tot externe bestraffing (cf. infra).

1.3 Model van sociale controle en het afschrikkingsmodel

De filosofie achter de rationele keuzetheorieën beïnvloedt in grote mate de wetgeving en het door de overheden gehanteerde beleid m.b.t. het afdwingen van gehoorzaamheid aan rechtsregels. Dit vindt men terug in het model van sociale controle. Sociale controle wordt gedefinieerd als het veranderen van het gedrag van burgers door het manipuleren van de

toegang tot waardevolle sociale bronnen of door het geven van of dreigen met sancties (Tyler, 1990). De focus in dit model ligt op het stelselmatig verhogen van de strafmaat tot op het punt waarop ze de voordelen verbonden aan het breken van de regels, overstijgt. De meest voorkomende toepassing van het sociale controlemodel is het afschrikingsmodel (Klitzner & Sole-Brito, 2002).

In de enge betekenis van het woord is een persoon afgeschrikt tot het stellen van een bepaald gedrag als hij ervan afziet te handelen omwille van de angst voor de externe gevolgen van dit gedrag. Externe gevolgen zijn diegene die samenhangen met de specifieke achtergrondomstandigheden van de actie (bvb. een mogelijke gevangenisstraf) en onderscheiden zich van intrinsieke gevolgen zoals een schuldgevoel of het gevoel dat het gestelde gedrag immoreel is. In de brede betekenis gaat afschrikking over het preventieve effect van straf (Beyleveld, 1980). De theorie van de algemene afschrikking stelt immers dat de straf, toegepast op een specifieke overtreder, aan andere mogelijke overtreders het signaal geeft hetzelfde lot te zullen ondergaan. Op gelijkaardige wijze definieert Blumstein (vermeld in Beyleveld, 1980) afschrikking als het inhiberende effect van de sanctie op criminele activiteiten van andere personen dan de overtreder die wordt bestraft.

Beccaria en Bentham (vermeld in Gibbs, 1975) deden een poging tot het opstellen van een systematische theorie over afschrikking die stelde dat het aantal misdaden van een bepaald type omgekeerd evenredig evolueerde met (a) de zekerheid, (b) de strengheid en (c) de snelheid van bestraffing van dat soort overtredingen. Bijgevolg worden deze factoren beschouwd als belangrijke voorwaarden voor afschrikking (Ward, 1988): (a) De zekerheid van bestraffing suggereert aan de burger dat, na overtreding, de straf met grote waarschijnlijk zal worden opgelegd. Indien in de perceptie van de burger de verkeerswet niet strikt wordt toegepast (bvb. geen controle van parkeerbon of seponeren van boetes wegens administratieve overlast), zullen deze regels niet gerespecteerd worden. Het verhogen van de pakkans (bvb. meer onbemande camera's) echter kan het gevoel van zekerheid van bestraffing wel vergroten; (b) Afschrikking zal tevens minder snel optreden indien de strafmaat als onvoldoende streng beschouwd wordt. In dit opzicht kan de invoering van bvb. superboetes binnen dit model gezien worden als een effectieve strategie die aanzet tot gehoorzaamheid aan de wet; (c) Als burgers het gevoel hebben dat de straf, na overtreding, lang op zich laat wachten, zullen de onmiddellijke voordelen, verbonden aan de overtreding, in grote mate overheersen ten koste van de pijn van de straf. Bijgevolg zullen zij niet afgeschrikt worden door de sancties en meer overtredingen begaan (bvb. het onmiddellijke plezier bij het drinken

van alcohol in vergelijking met de mogelijke bestraffing van het rijden onder invloed later op de avond). Ward (1988) stelt dat zeker in combinatie, deze elementen mogelijk zorgen voor een synergetisch effect: als een individu het risico op vaststelling van de overtreding laag inschat en indien vastgesteld, de kans op bestraffing minimaal is, de snelheid van bestraffing klein en de uiteindelijke sanctie niet streng genoeg is, dan zal afschrikking met grote waarschijnlijkheid niet plaats vinden.

Het afschrikingsmodel is duidelijk gebaseerd op het cognitief behaviorisme, waarbij enerzijds wordt gesteld dat gedrag wetmatig is en onder controle staat van zijn gevolgen (bvb. de straf doet het gedrag in frequentie afnemen), maar waarin anderzijds ook de invloed van cognities zoals in het verleden verworven leerresultaten (bvb. perceptie van de pakkans), op nieuwe taken of situaties een belangrijke plaats krijgt (Lens, Van Avermaet & Eelen, 1996).

1.4 Het perspectief van de overheid: illustratie

Het belang toegeschreven aan deze voorwaarden vindt ook ingang in het door de overheid gevoerde beleid. Nemen we ter illustratie de geëxpliciteerde objectieven van de Staten-Generaal van de Verkeersveiligheid. Het begeleidingscomité van deze Staten-Generaal stelt attitudedoelstellingen voorop t. a. v. de drie grote verkeersthema's: overdreven snelheid, rijden onder invloed van alcohol en drugs en het dragen van de veiligheidsgordel (Silverans, Drevet & Vanlaar, 2005).

1.4.1 Overdreven snelheid

De attitude tegenover snelheid wordt gemeten aan de hand van drie stellingen. Zo eist de Staten-Generaal dat tegen 2008 minstens 80% van de respondenten akkoord gaat met de stelling: "*snel rijden is voor u je eigen leven en dat van anderen op het spel zetten*", hoogstens 8% met de bewering: "*snel rijden is voor u een manier om tijd te winnen*" en minimum 80% instemt met "*snel rijden is voor u sociaal onaanvaardbaar*". Opvallend is de eenzijdigheid van de opgenomen motieven om de snelheidsbeperking te respecteren. De klemtoon wordt uitsluitend gelegd op het vermijden van straf (bvb. het eigen leven of dat van anderen op het spel zetten) of het bekomen van beloning (bvb. tijdswinst). Ook het sociaal onaanvaardbare karakter van overdreven snelheid wijst op voldoen aan verwachtingen gestuurd vanuit de omgeving, zoals belangrijke anderen of de samenleving. Kortom, als mogelijke antwoorden op de vraag waarom men zich houdt aan de snelheidsbeperking, worden hoofdzakelijk die antwoorden weerhouden die passen in Tyler's instrumentele

perspectief. Men moedigt autobestuurders voornamelijk aan de externe nadelen van te snel rijden in te zien en de externe voordelen te minimaliseren.

1.4.2 Rijden onder invloed van alcohol en drugs

De Staten-Generaal stelde tot doel dat ten laatste tegen 2005 het niveau van de subjectieve pakkans van die omvang moest zijn dat minstens 90% van de Belgische bevolking met rijbewijs de kans om gecontroleerd te worden, wanneer men rijdt onder invloed van alcohol en/of illegale drugs, als zeer groot beschouwt. In de bevraging hieromtrent, werd ook de factor subjectieve kans op bestraffing opgenomen voor een betere interpretatie van de factor subjectieve pakkans. Onafhankelijk van de resultaten van dit onderzoek geeft de beperktheid van de vraagstelling aan dat men autobestuurders enkel benadert als rationele en calculerende wezens wiens rijgedrag louter bepaald wordt door het inschatten van de kans op bestraffing.

1.4.3 Het dragen van de veiligheidsgordel

Aangaande het verkeersthema dragen van de veiligheidsgordel stelt de Staten-Generaal geen enkele doelstelling over attitudes. Er worden echter wel objectieven geformuleerd op het niveau van de gedragsmetingen, met name het percentage gerapporteerde gordeldracht. In het onderzoek omtrent het al dan niet bereiken van de doelstellingen schenken Silverans et al. (2005) ook wat betreft deze gordeldracht, slechts aandacht aan de subjectieve pakkans en kans op bestraffing bij het niet dragen van die gordel.

1.5 De realiseerbaarheid van het afschrikkingsmodel

De studie van Silverans et al. (2005) vertoont matige scores wat betreft de subjectieve pakkans en de subjectieve kans op bestraffing. Slechts 48.8% van de respondenten vindt dat de kans om gecontroleerd te worden groot als het gaat over snelheidsovertredingen. Eenentwintig procent van de ondervraagden schat deze kans als klein of zelfs als zeer klein in. Indien gepakt op overdreven snelheid, beschouwt 70.9% van de respondenten de kans om daadwerkelijk ook bestraft te worden als groot of zeer groot. De subjectieve pakkans voor rijden onder invloed wordt door 18.3% van de ondervraagden als groot en slechts door 2.5% als zeer groot ingeschat. Toch geeft 21.7% van de respondent aan dat de subjectieve kans op bestraffing na een positieve alcoholcontrole heel klein of klein is. Wat betreft rijden onder invloed van illegale drugs is deze subjectieve kans op bestraffing nog kleiner dan bij alcohol.

Uit deze bevindingen mag blijken dat in een concrete verkeerscontext de voorwaarden van het afschrikkingsmodel zelden optimaal realiseerbaar zijn, indien ideologisch zelfs nog maar gewenst. Bijgevolg kan men dan ook besluiten dat het afschrikkingsmodel in de praktijk niet sluitend werkt. Nemen we als toepassing de pakkans voor verkeersovertredingen. Deze kan onmogelijk in alle omstandigheden en m.b.t. elk type overtreding gegarandeerd worden. Mogelijkerwijs is de optimale situatie in zekere mate realiseerbaar m.b.t. tot een beperkt gebied en een specifieke verkeersovertreding. De onbemande camera's op de ringweg rondom Leuven bvb. zorgden sinds de invoering voor een zeer hoge pakkans m.b.t. snelheidsovertredingen. Het aantal boetes daalde sinds het plaatsen van de flitspalen in 2002 van 50.000 tot 30.000 per jaar ("Leuven: van," 2006). Waarom daalde het aantal overtredingen echter niet tot nul? Ondanks de hoge zekerheid van bestraffing zijn de resultaten ook hier eerder matig. Ook Cook (1980) deelt de overtuiging dat voor vele overtredingen het effect van veranderingen in zekerheid en ernst van bestraffing marginaal is. Ross (1984) vindt, in tegenstelling tot intuïtieve aantrekkingskracht van het model, slechts tegenstrijdige resultaten over de effectiviteit van afschrikking. Tyler (2001) stelt dat in vele studies binnen de zogenaamde afschrikkingsliteratuur geen significante afschrikkingeffecten gevonden werden en als ze toch aanwezig waren, ze eerder beperkt bleken.

In conclusie, door slechts rekening te houden met de mogelijke (externe) gevolgen van het gedrag, geeft het door Tyler (1990) geschetste instrumentele perspectief een zeer eenzijdig beeld van de menselijke motivatie tot het gehoorzamen aan de verkeersregels. Bovendien geeft deze zienswijze onvoldoende houvast voor het voeren van een effectief verkeersbeleid omwille van de moeilijk invulbare voorwaarden en de tegenstrijdige empirische evidentie.

Hoofdstuk 2

Het normatieve perspectief

2.1 Inwilliging versus internalisatie van een attitude

Kelman (1961) beschrijft processen van sociale beïnvloeding die veranderingen in de attitude bewerkstelligen. Betreffende deze veranderingen wordt een onderscheid gemaakt tussen (a) inwilliging, een oppervlakkige attitudewijziging die volgt uit instrumentele motieven, zijnde het verlangen straf te ontwijken en beloning te bekomen en (b) de internalisatie van een attitude, waarbij de gevormde attitude beschouwd wordt als coherent met de algemene waarden en overtuigingen van het individu. Normatieve motieven zijn het resultaat van dit internalisatieproces en leiden tot meer persistent gedrag onafhankelijk van de aanwezigheid van autoriteiten. Het individu stelt het opgelegde gedrag omdat het een inherente maximalisatie van zijn waarden bevordert. Inwilliging daarentegen kan enkel bereikt worden door toezicht en zal ook alleen aangehouden worden in aanwezigheid van externe controlerende factoren (bvb. een politiepatrouille). Deze oppervlakkige attitudewijziging weerspiegelt zich in instrumentele motieven, wat enkel gedragsveranderingen op korte termijn impliceert (Yagil, 1998a).

2.2 Instrumentele versus normatieve perspectief

Betreffende het volgen van de (verkeers)regels, bouwt Tyler (1990) hierop verder en zet ook hij de instrumentele zienswijze af tegen het normatieve perspectief. De aandacht verschuift hierbij naar de tweede determinant in de veldtheorie (Lewin, 1936): de intrapersonlijke factoren en meerbepaald de set van interne waarden die de individuele gevoelens bepalen over wat ethisch en gepast gedrag is. De klemtoon ligt niet langer op het eigenbelang, maar op wat het individu als moreel en rechtvaardig beschouwt. Indien men aan de verkeersregels gehoorzaamt omwille van de eigen attitudes over hoe men zich in de maatschappij hoort te gedragen, dan neemt men vrijwillig de verplichting op om de regels te volgen. In dit geval is er sprake van een geïnternaliseerde verplichting, een maatstaf (“norm”) waarnaar men handelt en waarvoor de burger eigenhandig de verantwoordelijkheid neemt. Men voelt zich persoonlijk gebonden de wegcode te respecteren, onafhankelijk van de aanwezigheid van een straffende instantie. Veranderingen in het rijgedrag komen dan tot

stand met de toestemming en de samenwerking van diegene die gereguleerd wordt, er is sprake van zelfregulatie. De literatuur onderkent dat deze normatieve gebondenheid voortkomt uit twee belangrijke types van geïnternaliseerde verplichting: de legitimiteit en de persoonlijke moraliteit (Tyler, 1990).

2.2.1 Legitimiteit: het proactief model van sociale regulatie

Legitimiteit komt tot uiting in de interactie tussen twee individuen of tussen een individu en een systeem, waarbij de ene partij een bepaalde eis stelt, dewelke de andere partij kan aanvaarden of verwerpen. Legitimiteit dient beschouwd te worden op twee niveaus: enerzijds de legitimiteit van de eis zelf en anderzijds de legitimiteit van het individu of het systeem dat de eis vordert (Kelman, 2001). Bij normatieve gebondenheid omwille van legitimiteit gehoorzaamt het individu omdat hij of zij vindt dat de autoriteiten die de wetten doen naleven hiertoe het recht hebben (Tyler, 1990). Men gelooft dat het een deel van de persoonlijke plicht is om als burger de door de wetgever opgestelde regels te aanvaarden en te gehoorzamen aan de orders van de autoriteiten. Ter illustratie, als een autobestuurder door een politiepatrouille verplicht wordt zich aan de kant van de weg te plaatsen en te stoppen, zal deze normalerwijze gehoorzamen, onafhankelijk van het eigen oordeel dat hij of zij eerder een overtreding begaan heeft. In het geval van normatieve gebondenheid omwille van legitimiteit wordt gehoorzaamheid dus niet langer extern afgedwongen, maar komt naleving van de regels voort uit een innerlijk plichtsbesef. Het gestelde gedrag en het motief hiertoe zijn nu m.a.w. geïnternaliseerd. Uit eigen onderzoek concludeerde Tyler (2001) immers dat legitimiteit op directe wijze de bereidheid beïnvloedt om zich te voegen naar de autoriteiten. Autoriteiten die als meer legitiem worden aanzien, worden gemakkelijker gehoorzaamd. Men zal dus de beslissingen aanvaarden, niet omdat men anders bestraffing vreest, maar omdat men de acties van de autoriteiten als legitiem beschouwt. Het onderzoek gaf eveneens aan dat de mate waarin men de beslissingen van de autoriteiten aanvaardt evenzeer bepaald wordt door legitimiteit als door de gunstige uitkomst van die beslissing. Sunshine en Tyler (2003) vonden evidentie voor de impact van legitimiteit op het naleven van de wetten zelf.

In het proactief model van sociale regulatie voert Tyler (2001) aan dat de individuele visie op legitimiteit niet alleen het verloop van de persoonlijke ontmoeting met de autoriteiten bepaalt (bvb. het al dan niet aanvaarden van de beslissingen van de politie). Ook het gedrag van de autoriteiten in contact met de burger draagt in belangrijke mate bij tot het scheppen van vertrouwen in de legitimiteit van de autoriteiten. Doorheen deze persoonlijke

ontmoetingen vormt men immers een algemene oriëntatie t.a.v. de fairheid van procedures gehanteerd door autoriteiten in het nemen van beslissingen, met name een algemene visie t.a.v. procedurele rechtvaardigheid. Waar het zogenaamde instrumentele perspectief stelt dat burgers enkel begaan zijn met de gunstige uitkomst van de beslissing, benadrukt het door Tyler (1990) gehanteerde normatieve perspectief het belang van een faire behandeling. Procedurele rechtvaardigheid omvat aspecten zoals neutraliteit, afwezigheid van bevooroordeelning, eerlijkheid, inspanningen om fair te handelen en respect voor burgerrechten. Kortom, waarden die onafhankelijk zijn van mogelijke uitkomsten. Onderzoek (Tyler, 1990; Tyler & Huo, 2002; Sunshine & Tyler, 2003) gaf aan dat deze procedurele rechtvaardigheid in belangrijke mate de individuele perceptie op legitimiteit bepaalt. Rattner en Yagil (2004) vonden evidentie dat de persoonlijk ervaren procedurele rechtvaardigheid van politie en rechtbank positief gerelateerd is aan het gevoel zich verplicht te voelen de wet in alle omstandigheden te respecteren. M.b.t. de verkeersproblematiek toonden bevindingen van Xie en Parker (vermeld in Yagil, 2004) aan dat als Chinese bestuurders het beslissingsproces van autoriteiten als procedureel rechtvaardig beschouwen, ze dan minder overtredingen zullen begaan.

Naast procedurele rechtvaardigheid erkent het proactief model van sociale regulatie (Tyler, 2001) het belang van het vertrouwen in de motieven van de autoriteiten in de totstandkoming van hun legitimiteit. Het betreft hier vertrouwen in de welwillendheid van de bedoelingen en de intenties (bvb. rekening houden met de gevoelens en noden van de burger) van de gezaghebbende tijdens een persoonlijke ontmoeting (bvb. de politie om hulp vragen) (Tyler & Huo, 2002). Aangetoond werd (Tyler, 2001) dat vertrouwen in de motieven daadwerkelijk een invloed heeft op de individuele perceptie van het legitieme karakter van de autoriteiten.

Eveneens werd evidentie gevonden dat procedurele rechtvaardigheid en vertrouwen in de motieven van de autoriteiten mekaar versterken. Zo zal een individu dat de procedure als fair beschouwt, meer vertrouwen stellen in de bedoelingen van de gezaghebbende en vice versa. Bovendien werd vastgesteld dat het vertrouwen in de motieven van de autoriteiten veeleer bepaald wordt door de ervaren procedurele rechtvaardigheid (ook omgekeerd), dan door de gunstige uitkomst van de beslissing. Beide antecedenten van legitimiteit (procedurele rechtvaardigheid en vertrouwen in de motieven van de autoriteiten) oefenen ook een directe invloed uit op het aanvaarden van de beslissing van autoriteiten tijdens een persoonlijke ontmoeting (Tyler & Huo, 2002).

He concept legitimiteit manifesteert zich niet enkel op individueel niveau, het is tevens een facet van elke cultuur. Zo omvat het begrip *legal culture* de algemene attitude t.a.v. de legitimiteit die binnen een land aan de autoriteiten en de wetten wordt toegekend en die in sterke mate bepaald wordt door de algemene cultuur van dat land. Gibson en Caldeira (vermeld in Yagil, 2004) vonden significante crossnationale verschillen in de houding t.a.v. de wet. Met de bewering: “*indien je niet echt akkoord gaat met een wet, dan is het geoorloofd om deze te overtreden, zolang je maar niet betrapt wordt*”, ging 93% van de Britten niet akkoord. In België, Frankrijk en Luxemburg echter ging een kwart van de respondenten met deze uitspraak akkoord.

2.2.2 Persoonlijke moraliteit

Een tweede type van geïnternaliseerde verplichting vloeit voort uit het individueel verlangen om zich te gedragen op een wijze die overeenstemt met zijn of haar eigen gevoel van persoonlijke moraliteit (Tyler, 1990). Het is geen gevoel van verplichting t.o.v. een externe autoriteit, maar de geïnternaliseerde verplichting te volgen wat moreel juist is. Indien een autobestuurder zich bvb. houdt aan de snelheidsbeperking omdat hij of zij vindt dat regels nu eenmaal dienen gevolgd te worden, dan is het de legitimiteit van de autoriteiten die het gedrag beïnvloedt (cf. supra). Wanneer men zich echter niet waagt aan overdreven snelheid omdat dit niet strookt met de eigen overtuigingen, dan wordt het gedrag bepaald door de persoonlijke moraliteit. Kortom, er is sprake van een normatieve gebondenheid die voortkomt uit persoonlijke moraliteit als men zich aan de regels houdt omdat men persoonlijk het gevoel heeft dat de wet rechtvaardig is. Grasmick en Green (1980) toonden aan dat deze morele verbintenis tot het volgen van de wet een inhiberende invloed uitoefent op het stellen van illegaal gedrag.

Thielen en Polli (2005) onderzochten het verband tussen moraliteit en het respecteren van verkeersregels. Concreet analyseerden ze de antwoorden van subjecten op o.a. de vraag: “wat leidt ertoe dat je de maximumsnelheid overschrijdt?” De gegeven antwoorden werden ingedeeld volgens de stadia van morele ontwikkeling van Kohlberg (1969). Kohlberg definieert zes stadia van morele ontwikkeling, gegroepeerd in drie niveaus: het pre-conventionele, het conventionele en het post-conventionele niveau. De morele ontwikkeling gaat gepaard met een verandering in de wijze waarop het individu kijkt naar autoriteiten en regels en naar de plicht ze te gehoorzamen. (cf. Tabel 1).

Tabel 1

Beschrijving van Stadia van Morele Ontwikkeling en Indeling van Typeantwoorden (Thielen & Polli, 2005)

Stadium	Beschrijving	Typeantwoord
Pre-conventionele niveau		
Stadium 1	Men zal de wet gehoorzamen om persoonlijke schade, <i>in casu</i> de bestraffing vanwege de autoriteiten te vermijden.	"Ik wist niet dat er daar geflitst werd."
Stadium 2	De wet mag overtreden worden als dit een voordeel oplevert, meestal uit eigenbelang, in zeldzame gevallen voor iemand anders.	"Ik wou snel thuis zijn."
Conventionele niveau		
Stadium 3	Men volgt al dan niet de regels als het maar leidt tot sociale goedkeuring van anderen. Men laat zich beïnvloeden door wat anderen denken en zeggen over gehoorzamen aan de wet.	"Als je te traag rijdt, dan houd je het verkeer op, je moet snel rijden omwille van de druk van de bestuurders achter jou."
Stadium 4	Men houdt zich strikt aan de wet omdat men van mening is dat iedereen zijn steentje moet bijdragen opdat de samenleving goed zou draaien. Sociale normen spelen hierbij een belangrijke rol.	"Ik rijd nooit te snel, als de maximumsnelheid 60 km/u is dan is 65 km/u reeds te snel."
Post-conventionele niveau		
Stadium 5	Men beschouwt het als correct om rekening te houden met basisrechten en -waarden, ook al zijn deze in tegenspraak met sociale normen of wetten. Men stelt de juistheid van regels in vraag en men vraagt zich af of ze bijdragen tot het algemeen welzijn, zonder dit te gebruiken als excuus voor overtredingen.	"Ik reed op een zodanige manier dat ik de goede voortgang van het verkeer niet hinderde."
Stadium 6	Men handelt o.b.v. persoonlijke overtuigingen, gebaseerd op principes zoals gelijkheid wederkerigheid en rechtvaardigheid. Als de wet deze principes respecteert dan worden ze als fair beschouwd, zoniet dient de wet genegeerd en de ethische principes gevolgd te worden.	"Wat is te snel rijden? Het is aangetoond dat in sommige omstandigheden 30 km/u reeds snel en gevaarlijk kan zijn. In specifieke gevallen echter lijkt het dat je bij de aangegeven snelheid stilstaat. Hoge snelheden moet kunnen als de situatie het toelaat."

Uit de resultaten bleek dat 75,51% van de antwoorden toebehoorde aan het eerste stadium. Thielen en Polli (2005) besloten dat de dominantie van dit stadium gevaarlijk

gevolgen kan hebben. Personen die zich in de stadium bevinden zijn immers niet begaan met de veiligheid of het algemeen welzijn. Hun rijgedrag wordt in grote mate bepaald door de gevolgen in termen van bestraffing. Snelheidsborden dienen enkel opgevolgd worden als er controle aanwezig is.

Het toetsen van de verkeersregels o.b.v. hun correctheid en rechtvaardigheid (conform Kohlberg's post-conventionele niveau) en het vervolgens negeren van de wet indien deze niet strookt met de persoonlijke overtuigingen, wordt niet geduld door de autoriteiten. Verkeersregels dienen immers strikt gevolgd te worden, er is m.a.w. geen ruimte voor eigen interpretatie in de toepassing ervan. Lawton, Parker, Stradling en Manstead (1997) toonden desondanks aan dat de meeste autobestuurders een oordeel vormen over het type weg dat men berijdt en de snelheid die gepast is. De intentie om te snel te rijden is afhankelijk van dit oordeel. Hoewel te snel rijden altijd strafbaar is, blijkt uit deze benadering een hoog niveau van moreel redeneren. Ter illustratie, bij hevig regenweer is het op de Belgische autosnelweg nog steeds toegelaten om 120 km/u te rijden. Men zal in deze situatie nooit geflitst worden voor overdreven snelheid. Een individu wiens moreel redeneren geplaatst wordt op het eerst niveau van Kohlberg's model, vreest mogelijk geen bestraffing en zal minstens 120 km/u blijven rijden. Echter, een bestuurder wiens moreel denken overeenstemt met het derde niveau, zal geneigd zijn snelheid te minderen aangezien hij oordeelt dat gegeven de omstandigheden, de veiligheid van zichzelf en de anderen in gevaar wordt gebracht. In dergelijke gevallen laat de wet ruimte tot eigen inschatting en bijgevolg een hogere vorm van moreel redeneren. Deze redenering volgend, kan men de vraag stellen of de wetgevende macht de mogelijkheid moet laten om ook in omgekeerde richting verkeersregels te interpreteren, in casu onder bepaalde omstandigheden op de autosnelweg ook sneller dan 120 km/u te rijden, teneinde hogere niveaus van moreel redeneren aan te spreken.

2.3 Instrumentele versus normatieve motieven bij jong en oud

Ook Yagil (1998a) ondersteunt Kelman's onderscheid tussen instrumentele en normatieve motieven. Ze kwam daarbij tot de vaststelling dat zowel instrumentele (bvb. een hoge pakkans) als normatieve motieven (bvb. het ervaren van een gevoel van verplichting) tot het respecteren van de wegcode minder vaak voorkomen bij jonge bestuurders (18-24 jaar) in vergelijking met oudere chauffeurs (25-45 jaar). Eveneens werd aangetoond dat het volgen van de verkeersregels bij jongeren beter voorspeld wordt door de normatieve motieven dan door de instrumentele motieven, terwijl bij oudere chauffeurs het omgekeerde fenomeen werd

vastgesteld. Als mogelijke verklaring wijst de onderzoeker erop dat voor jongeren de wetten de overheid symboliseren. Of jonge chauffeurs al dan niet de verkeersregels zullen volgen hangt dan ook af van de attitude t.o.v. de overheid en de wetten in het algemeen. Voor deze verklaring wordt steun gezocht in de bevindingen dat jonge bestuurders die verkeersregels niet respecteren, ook geneigd zijn andere wetten te overtreden. Op oudere leeftijd daarentegen gaan attitudes t.a.v. de overheid en autoriteit een mindere belangrijke rol spelen in het determineren van het gedrag. Bijgevolg zal het respecteren van de wegcode bij oudere bestuurders meer bepaald worden door de praktische afweging van de mogelijke uitkomsten van dit gedrag. Ook Trankle, Gelau en Metker (1990) vonden evidentie voor een verminderde aanwezigheid van instrumentele motieven, zijnde externe contingenties in de omgeving, bij jongere mannen. Een vergelijkbaar patroon bij vrouwelijke bestuurders werd niet aangetoond. Onderzoek van Yagil (1998b) gaf aan dat zowel mannelijke als oudere chauffeurs een lager niveau van normatieve motivatie vertoonden in vergelijking met vrouwelijke en jongere bestuurders. Het mogelijke gevaar veroorzaakt door een verkeersovertreding (i.e. een instrumenteel motief) was dan weer een betere voorspeller voor het effectief begaan van de overtreding bij vrouwen dan bij mannen. Oudere bestuurders bleken, analoog aan eerdere bevindingen, meer belang te hechten aan de voordelen verbonden aan verkeersovertredingen dan jongere chauffeurs.

Analoog aan de geschetste studies zal in het onderzoeksgedeelte van deze verhandeling aandacht besteed worden aan de verbanden tussen enerzijds variabelen zoals leeftijd en geslacht, maar ook opleiding en rijervaring en anderzijds de aard van de motivatie tot het naleven van verkeersregels.

Hoofdstuk 3

De zelf-determinatie theorie

3.1 Meta-theoretische assumpties

Drie filosofische assumpties liggen ten grondslag aan de zelf-determinatie theorie (ZDT; Ryan & Deci, 2002). Vooreerst houdt ZDT een organismisch perspectief aan over de menselijke natuur. Deze visie beschouwt het individu als een actief, in plaats van een reactief organisme. De mens beschikt hierbij over de natuurlijke capaciteit en de neiging om pro-actief te handelen, zich in de richting van gewenste uitkomsten te bewegen eerder dan hiertoe gestuurd te worden onder invloed van de omgeving en bekrachtigers. Binnen dit perspectief wordt het individu in staat geacht het leven richting en betekenis te geven en de verantwoordelijkheid te dragen voor het eigen gedrag.

Ten tweede, als zelf-organiserend wezen beschikt het individu over een inherente neiging tot groei, ontwikkeling en een meer georganiseerd of geïntegreerd functioneren. Deze niet aflatende beweging naar groei en integratie toont zich in de continu aanwezige mogelijkheid om nieuwe niveaus van expressie en functioneren te bereiken. Hiertoe reguleert het individu zelf zijn of haar gedrag, identiteit, waarden en emoties in een poging deze samen te voegen en in harmonie te brengen met de reeds bestaande gedragsregulaties, identiteit, waarden en emoties (Vansteenkiste, 2005).

Hoewel ZDT, tenslotte, de algemene beweging tot integratie aanvaardt als een fundamenteel aspect van het menselijk leven, geeft de theorie eveneens aan dat deze neiging niet zonder meer als vanzelfsprekend kan beschouwd worden. ZDT poneert dat er duidelijke en specificeerbare sociaal-contextuele factoren zijn die de aangeboren neiging ondersteunen, net zoals er andere te onderscheiden elementen zijn die dit fundamenteel proces bedreigen of belemmeren. Drie fundamentele psychologische noden – de nood aan competentie, verbondenheid en autonomie - verschaffen de basis voor het beoordelen van aspecten uit de omgeving als zijnde ondersteunend dan wel bedreigend voor een geïntegreerd en vitaal menselijk functioneren (Ryan & Deci, 2002). ZDT stelt dat integratie, activiteit en welzijn worden ondersteund en gevoed door de bevrediging van de drie psychologische basisnoden, terwijl een sociale omgeving die niet tegemoetkomt aan deze behoeften resulteert in fragmentatie, passiviteit en een verminderd welzijn. De basisnoden worden beschouwd als de

basis voor energie tot beweging naar groei en de bevrediging ervan als de fundamentele input tot de bevordering van een geïntegreerd functioneren (Vansteenkiste, 2005).

Dit alles weerspiegelt zich in een dialectische visie op de interactie tussen een actieve, integrerende menselijke natuur en een sociale context die ofwel de actieve natuur van het organisme voedt ofwel tegenwerkt (Ryan & Deci, 2002). Samen vormen deze drie assumpties de zogenaamde organismisch-dialectische meta-theorie van ZDT.

3.2 Van intrinsieke versus extrinsieke naar autonome versus gecontroleerde motivatie

3.2.1 Intrinsieke versus extrinsieke motivatie

De natuurlijke tendens van een individu tot groei en zelfontwikkeling manifesteert zich op verschillende wijzen. Zo stelt ZDT dat mensen van nature geneigd zijn om zich spontaan in te zetten voor op nieuwsgierigheid gebaseerde en intrinsiek motiverende activiteiten, om op zoek te gaan naar optimale uitdagingen en om nieuwe perspectieven te ontdekken. Men is intrinsiek gemotiveerd voor een activiteit als men deze stelt omwille van de activiteit zelf, omdat men ervaart dat de activiteit op zich prettig is en voldoening geeft (Deci, 1975). Als men zich inzet voor een activiteit omwille van het plezier en het genot, dan zal men handelen met een gevoel van vrije wil. De handelingen worden dan als volledig autonoom en zelfbepaald ervaren.

Echter, het concept of het proces van intrinsieke motivatie kan onmogelijk in elk levensdomein even relevant zijn, aangezien een individu nu eenmaal niet voor elke activiteit interesse kan tonen. Toch is het vaak cruciaal dat een individu zich inzet voor activiteiten die op zich niet leuk of bevredigend zijn (bvb. stoppen met roken, sorteren van afval, geen alcohol drinken als je met de wagen bent,...). Bijgevolg is het in dergelijke gevallen noodzakelijk om te steunen op extrinsieke motieven. Extrinsiek gemotiveerd zijn voor een activiteit betekent dat men gemotiveerd is tot het stellen van een bepaald gedrag omdat het leidt tot beloningen of andere gewenste gevolgen, die niet inherent verbonden zijn met dat gedrag (Deci, 1975). Zo zijn de student die hard blokt voor zijn diploma omdat zijn vader hem dan een auto schenkt of de automobilist die zich voorbeeldig aan de snelheidsbeperking houdt om een verantwoordelijke indruk te maken bij zijn medepassagiers allebei extrinsiek gemotiveerd. deCharms (1968) opperde dat extrinsiek gemotiveerd gedrag steeds samengaat met het gevoel een pion te zijn gestuurd door andermans acties en bijgevolg gekenmerkt door een extern gepercipieerde causaliteitslocus of te wel de persoonlijke ervaring dat men het eigen gedrag onder druk of dwang stelt. Daartegenover plaatste hij dan intrinsiek gemotiveerd

gedrag, gekenmerkt door een intern gepercipieerde causaliteitslocus of te wel de persoonlijke ervaring dat men het gestelde gedrag zelf initieert en kiest. deCharms' tegenstelling is deels verantwoordelijk voor de langdurige dominantie van de dichotome conceptualisatie van motivatie (intrinsiek versus extrinsiek) in de theorievorming binnen de motivatiepsychologie (Vansteenkiste, 2005).

Het onderscheid tussen intrinsieke en extrinsieke motivatie legde wel de basis voor het onderzoek naar het effect van extrinsieke beloning op de intrinsieke motivatie voor een bepaalde, interessante activiteit. Anders gesteld, als een individu zich vrijwillig inzet voor een activiteit en deze als uitermate interessant en plezierig ervaart, is hij of zij duidelijk intrinsiek gemotiveerd. Indien dit individu vervolgens een extrinsieke beloning ontvangt voor het uitvoeren van de activiteit, wat zal er dan gebeuren met zijn of haar intrinsieke motivatie, als de beloning terug wegvult (Ryan & Deci, 2002)? Nemen we ter illustratie een jonge voetballer die elk weekend een wedstrijd speelt en bovendien meermaals per week gaat trainen, maar niets van dit alles lijkt hem te veel. Hij houdt van het spelletje, maakt plezier met zijn ploegmaats en staat genietend op het veld. Hij kan het zelfs niet laten om thuis nog een balletje te trappen. Op een dag komt de intrinsieke gemotiveerde spits terecht bij een ploeg uit een hogere reeks, waar het de gewoonte is de spelers een fors bedrag te betalen bij elke overwinning. Zal deze voetballer even hard blijven trainen en met evenveel genoegen de wedstrijd aanvatten, ook als de beloning uitblijft? In een meta-analyse van 128 experimenten vonden Deci, Koestner en Ryan (1999) evidentie voor een ondermijnend effect van de extrinsieke beloning op de intrinsieke motivatie voor een activiteit. Tastbare extrinsieke beloningen hebben een nadelige invloed op de intrinsieke motivatie en op de gerapporteerde interesse voor de taak.

3.2.2 Het proces van internalisatie

ZDT zet zich af tegen de dichotome conceptualisatie (extrinsiek versus intrinsiek) door te stellen dat het proces van intrinsieke motivatie niet de enige manifestatie is van de natuurlijke neiging van een individu tot groei en zelfontwikkeling. Empirisch onderzoek (bvb. Ryan, Mims & Koestner, vermeld in Vansteenkiste, 2005) toonde immers aan dat extrinsieke motivatie niet onveranderlijk als niet-autonoom kan beschouwd worden. Het stellen van extrinsiek gemotiveerd gedrag kan immers als autonoom ervaren worden in zoverre men de betekenis van de acties voor zichzelf volledig onderschrijft. Ook ZDT erkent dat een individu in staat is gedragingen te stellen omwille van extrinsieke redenen, maar tegelijk een gevoel

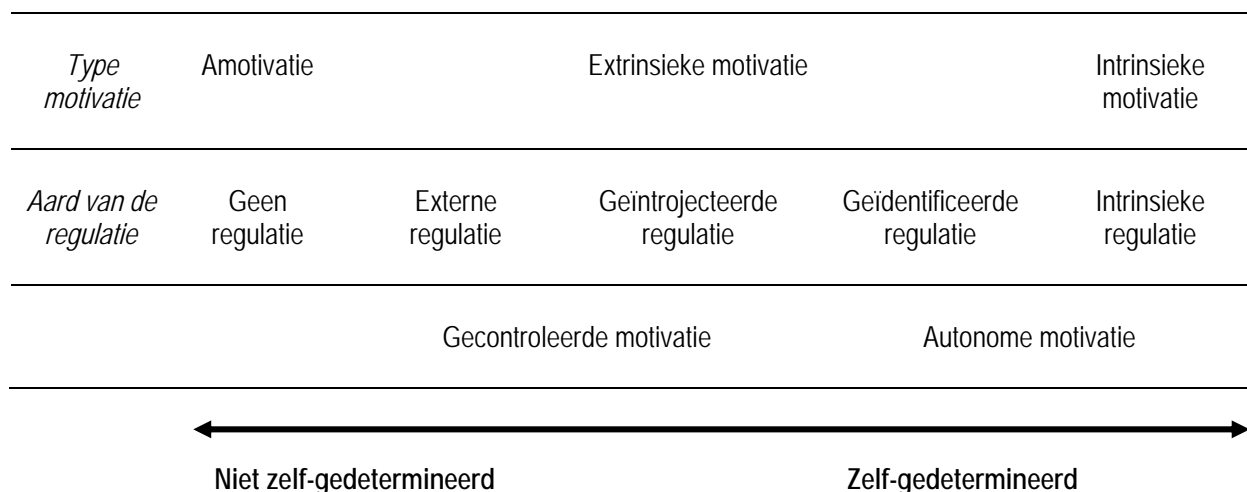
van keuze en vrijheid te ervaren, aangezien hij of zij de waarde en de reden voor het stellen van de activiteit op zich heeft aanvaard. Naast de natuurlijke oriëntatie op intrinsiek motiverende activiteiten, onderkent ZDT de natuurlijke neiging van een individu om extern ingegeven regulaties, waarden, emoties en identiteiten te integreren in zijn of haar waardenstructuur. Dit proces wordt internalisatie genoemd. Echter, de mate waarin het proces van internalisatie succesvol uitwerking vindt, kan aanzienlijk variëren. Hieraan tegemoetkomend, draagt ZDT een gedifferentieerde visie aan op extrinsieke motivatie waarbij ze onderscheid maakt tussen vier types van extrinsieke motivatie (Deci & Ryan, 1985; Ryan & Connell, 1989; Ryan & Deci, 2002).

3.2.3 Vier types van extrinsieke motivatie

De vier types van extrinsieke motivatie die hieronder besproken worden, bevinden zich op een continuüm van zelf-determinatie dat de mate weergeeft waarin het initieel extern gestuurde gedrag werd geïnternaliseerd (cf. Figuur 1).

Bij *externe regulatie* vat men de activiteit aan teneinde aan de verwachtingen van anderen te voldoen, een beloning te bekomen en straf te vermijden. In het geval van deze externe regulatie, wordt het gevraagde gedrag of de opgelegde waarde geenszins geïnternaliseerd. Externe gereguleerde activiteiten worden gekenmerkt door een extern gepercipieerde causaliteitslocus. Het bevindt zich dan ook eerder aan de linkerkant van het continuüm (cf. Figuur 1) (Vansteenkiste, 2005). Deze vorm van regulatie sluit aan bij het operant behaviorisme dat poneert dat gedrag enkel gesteld wordt indien het extern bekrachtigd wordt (bvb. het uitreiken van een beloning voor de beste van de klas teneinde de schoolprestatie te bevorderen of het verhogen van de prijs van een pakje sigaretten om het roken te ontmoedigen). Ook het gedrag van de autobestuurder wordt bij externe regulatie volledig van buitenaf gestuurd. De weggebruiker kiest er eigenlijk zelf niet voor op de verkeersregels na te leven. Het door het verkeersbeleid voorgeschreven controlesysteem (bvb. superboetes, verhoging van de pakkans, plaatsen van onbemande camera's,...) verplichten hem of haar hier in sterke mate toe. Bij afwezigheid of verminderde aanwezigheid van dergelijke contingenties worden de verkeersregels dan ook niet nageleefd (bvb. 's nachts sneller rijden omdat de pakkans kleiner is). Kortom, de bestuurder wordt extern gecontroleerd en gemotiveerd.

In het geval van *geïntrojecteerde regulatie* zal men de opgedragen regels of gedragingen gedeeltelijke internaliseren (cf. Figuur 1). Het stellen van een bepaald gedrag is hierbij gestoeld op gevoelens van schuld en schaamte of op de gevolgen voor de perceptie van de zelfwaarde. Het gedrag is niet langer afhankelijk van externe contingenties, in die zin bevindt de drijfveer zich ook in de innerlijke persoon. Het gedrag hangt echter nog steeds samen met partieel geïnternaliseerde contingenties die gescheiden zijn van, dus extern zijn aan de waardenstructuur van het individu zelf. De partieel geïnternaliseerde contingenties worden niet of nauwelijks door het individu zelf onderschreven. Men handelt vanuit een gevoel van interne druk en verplichting, men wordt als het ware door de geïntrojecteerde contingenties gedwongen om het gedrag uit te voeren (bvb. een werkloze man die verwoed op zoek gaat naar werk uit vrees dat hij anders als profiteur zal worden afgeschilderd). Net zoals bij externe regulatie, heeft het individu het gevoel geen enkele andere keuze te hebben dan een bepaald gedrag te stellen. Bijgevolg wordt ook geïntrojecteerde regulatie gekenmerkt door een externe gepercipieerde causaliteitslocus (Vansteenkiste, 2005). Zo is er sprake van een geïntrojecteerde regulatie als de verkeersregels worden nageleefd omdat men zich bvb. schuldig of beschaamd zou voelen om als doodrijder door het leven te gaan, men het als zijn maatschappelijke plicht ervaart om de wegcode te respecteren of omdat men handelt uit een gevoel van angst. Het volgen van de wegcode zal in zulke gevallen nog steeds gepaard gaan met een zekere druk en stress die nu vanuit de persoon zelf voortkomt.



Figuur 1. Schematische Weergave van de Relatie tussen Verschillende Soorten van Gedragsregulatie en Motivatie volgens ZDT (Ryan & Deci, 2002).

Bij relatief autonome extrinsieke motivatie, binnen ZDT *geïdentificeerde regulatie* genoemd, staat het onderschrijven van de eigen acties centraal. Als men zich identificeert met de waarde van een activiteit, dan is men op autonome wijze extrinsiek gemotiveerd om deze uit te voeren. Net zoals bij geïntrojecteerde regulatie wordt het gedrag gereguleerd vanuit de innerlijke persoon. Echter, waar in het geval van introjectie het gedrag geleid wordt door dwingende krachten, zijn het bij geïdentificeerde regulatie de persoonlijke waarden en verbintenissen die de motivationele basis vormen om te handelen (bvb. kiezen voor producten in een milieuvriendelijke verpakking omdat men veel belang hecht aan een gezond leefmilieu). Indien men de persoonlijke relevantie van het eigen gedrag begrijpt, is de regulatie ervan bijna ten volle geïnternaliseerd. Omdat men ageert met een gevoel van keuzevrijheid, gaat het gedrag gepaard met een intern gepercipieerde causaliteitslocus (Vansteenkiste, 2005). In geval van identificatie heeft de weggebruiker de verkeerswaarden en -normen binnen zijn persoonlijke waardenstructuur geïnternaliseerd. De bestuurder voert het opgelegde gedrag spontaan en welwillend uit omdat hij of zij er het persoonlijk en maatschappelijk nut en belang van inziet (bvb. de gezondheid en het leven van andere weggebruikers niet in gevaar brengen). In dit geval hoeft de weggebruiker zelfs niet van buitenaf onder druk gezet te worden, omdat hij of zij zelfs de wegcode zou volgen indien er geen controle of kans op boete aanwezig is (Vansteenkiste, 2003).

Als laatste stap naar volledige internalisatie poneert ZDT *geïntegreerde regulatie* of te wel het proces waarbij verschillende persoonlijke waarden samen worden gebracht en op betekenisvolle wijze verbonden worden. Voor dit proces is mogelijk een aanzienlijke inspanning en hoog niveau van reflectie en zelfbewustzijn vereist. Geïntegreerd gedrag wordt niet alleen naar waarde geschat of is enkel betekenisvol op zich, het is in overeenstemming gebracht met de andere aanwezige waarden en doelen. Geïdentificeerde regulatie kan dus niet gelijkgesteld worden aan geïntegreerde regulatie. Het is immers mogelijk dat men zich met het belang en de waarde van een bepaald gedrag identificeert, maar dat deze identificatie afgescheiden is van de rest van het geïntegreerde zelfbeeld. Uiteraard is het gedrag in het geval van geïntegreerde regulatie geassocieerd met een intern gepercipieerde causaliteitslocus. Over het belang van geïntegreerde regulatie heerst echter veel discussie: zo is het verschil tussen geïdentificeerde en geïntegreerde regulatie theoretisch wel aan te tonen, maar zeer moeilijk empirisch te staven. Geïntegreerde regulatie wordt bijgevolg in de verdere bespreking niet weerhouden als een vorm van extrinsieke motivatie en is tevens niet opgenomen in Figuur 1. Geïdentificeerde regulatie wordt in deze dan ook beschouwd als

meest zelfgedetermineerde vorm van extrinsieke motivatie (cf. Figuur 1) (Vansteenkiste, 2005).

Intrinsieke motivatie sluit het continuüm af als meest volmaakte vorm van autonome regulatie aangezien hierbij de regulatie van het gedrag spontaan voortkomt uit de persoonlijke interesses van het individu. Internalisatie is in deze overbodig. Aan het linkeruiteinde bevindt zich amotivatie of het ontbreken van elke intentie tot handelen (cf. Figuur 1).

3.2.4 Autonome versus gecontroleerde motivatie

Door het meer verfijnde onderscheid tussen de verschillende types van extrinsieke motivatie geeft ZDT weer dat bepaalde soorten van extrinsiek gemotiveerd gedrag gekenmerkt worden door relatieve autonomie en keuzevrijheid. Bovendien doorbreekt ZDT hiermee de dichotomie tussen intrinsieke en extrinsieke motivatie. Deze conceptualisatie werd vervangen door een onderscheid tussen autonome en gecontroleerde motivatie.

Indien men autonoom gemotiveerd is voor een activiteit zal men zich hiertoe inzetten met een gevoel van vrije wil, psychologische vrijheid en keuzevrijheid. Bij autonome motivatie wordt het gedrag gereguleerd door krachten die deel uitmaken van het “zelf”, met name zijn of haar persoonlijke interesse en waarden, kortweg zelfregulatie. Zulk gedrag wordt getypeerd door een intern gepercipieerde causaliteitslocus. Daartegenover duidt gecontroleerde motivatie op het gevoel gedwongen of verleid te worden om een bepaald gedrag te stellen. Het gedrag wordt gereguleerd door externe of interne druk, elke vorm van regulatie door het “zelf” ontbreekt hier. Aangezien zowel externe regulatie als geïntrojecteerde regulatie gewoonlijk samengaan met dit gevoel van spanning of druk en beide gekenmerkt worden door een extern gepercipieerde causaliteitslocus, bepalen zij de component gecontroleerde motivatie in empirisch onderzoek (Vansteenkiste, 2005). In deze traditie wordt in het onderzoeksgedeelte van deze thesis een schaal ontwikkelt die beoogt aan te geven in welke mate een individu op autonome dan wel op gecontroleerde wijze gemotiveerd is om de verkeersregels te respecteren.

Het nieuwe en empirisch interessante onderscheid dat ZDT maakt tussen autonome en gecontroleerde motivatie (cf. Figuur 1) is de weerspiegeling van de natuurlijke beweging van het individu naar groei en zelfontwikkeling die zich toont zowel in de oriëntatie op intrinsiek motiverende activiteiten, als in de neiging om extern geïnitieerde regulaties “in” zich op te nemen.

3.2.5 Types extrinsieke motivatie en uitkomsten

De vier types extrinsieke motivatie kunnen in verband gebracht worden met verschillende ervaringen en uitkomsten. Ter illustratie, onderzoek van Ryan en Connell (1989) bij studenten gaf aan dat hoe sterker zij blijf gaven van een *externe regulatie*, des te minder interesse, waarde en inspanning ze vertoonden m.b.t. een succesvolle prestatie en des te meer ze neigden de verantwoordelijkheid te verwerpen voor de negatieve uitkomsten van het eigen gedrag. Extern gereguleerd gedrag wordt slechts volgehouden zolang de externe contingenties operatief blijven. Om die reden valt het niet te verwachten dat bij het wegnemen van deze externe contingenties, het gedrag in de tijd zal aangehouden worden of ook in andere situaties zal gesteld worden (Vansteenkiste, 2005). *Geïntrojecteerde regulatie* hangt volgens het onderzoek van Ryan en Connel (1989) dan weer samen met het leveren van een grotere inspanning, maar kan ook in verband worden gebracht met meer gevoelens van angst en een slechtere omgang met falen. *Geïdentificeerde regulatie* daarentegen wordt gerelateerd aan een grotere interesse en een plezier t.a.v. het schoolgaan, evenals aan positievere copingstrategieën en het leveren van een grotere inspanning. Ander onderzoek op het vlak van onderwijs vulden deze bevindingen aan: een meer autonome vorm van extrinsieke motivatie werd bevonden samen te gaan met meer engagement (Connel & Wellborn, 1991), een betere prestatie (Miserando, 1996), een kleinere mate van dropout (Vallerand & Bissonnette, 1992) en een hogere kwaliteit van leren (Grolnick & Ryan, 1987).

Algemeen heeft onderzoek in het kader van ZDT een waaier aan voordelen aangetoond die toegeschreven kunnen worden aan autonome motivatie, relatief t.o.v. gecontroleerde motivatie, zoals daar zijn: een meer vrijwillige persistentie, betere relaties binnen de sociale omgeving, een effectievere prestatie, een betere gezondheid en welzijn (Ryan & Deci, 2002). Deze evidentie voor de gunstig uitkomsten geassocieerd met autonome motivatie werd enerzijds voornamelijk gevonden in tal van verschillende en uiterst belangrijke levensdomeinen zoals onderwijs, werk, sport en gezondheid. Anderzijds voerden zowel laboratorium-experimenten als veldstudies evidentie aan voor de invloed van autonome motivatie op een meer effectieve prestatie in relatief complexe taken die creativiteit en inzicht vereisen (Gagné & Deci, 2005). Zo toonden Vansteenkiste, Zhou, Lens en Soenens (2005) een samenhang aan tussen autonome motivatie en zowel een meer gepaste leerstrategie als een betere academische prestatie. Aangaande eenvoudige en saaie taken daarentegen werd vaak geen negatief verband blootgelegd tussen gecontroleerde motivatie en de geleverde prestatie. Benware en Deci (vermeld in Gagné & Deci, 2005) vonden een significant

gunstiger effect van autonome motivatie op het conceptueel begrijpen van tekstmateriaal, maar beide types van motivatie verschilden veel minder wat betreft het uit het hoofd leren van feiten (zie ook Vansteenkiste, Simons, Lens, Soenens, & Matos, 2005).

Hoewel er tot dusver binnen ZDT geen onderzoek werd gevoerd betreffende het naleven van (verkeers)regels maakt deze empirische evidentie uit andere domeinen het mogelijk om hypothesen te genereren m.b.t. het effect van de motivatie op het respecteren van de wegcode. Ter illustratie, de autobestuurder die de verkeersregels respecteert omdat hij dit persoonlijk belangrijk vindt, omdat het achterliggende nut en doel zich weerspiegelen in de waarden die hij hanteert, zal tijdens het rijden geen druk, spanning of onaangenaam gevoel ervaren. Hij respecteert de wegcode omdat hij dit zelf wil, zijn gedrag is zelfbepaald en vloekt op geen enkel moment met zijn zelfbeeld. De bestuurder is autonoom gemotiveerd. Het respecteren van de verkeersregels wordt op die manier in stand gehouden: vanuit ZDT wordt verwacht dat hij minder overtredingen zal maken, minder vaak bekeurd zal worden en minder stress ervaart. De chauffeur, daarentegen, die de verkeersregels volgt omdat dit hem onder dreiging van sanctie wordt opgelegd, onderschrijft geenszins het eigen gedrag. Hij ervaart geen keuzevrijheid of een gevoel van vrije wil. De motivatie van de bestuurder is gecontroleerd van aard en het gedrag wordt niet of moeilijk in stand gehouden. Zo zal deze chauffeur de snelheidsbeperking wel respecteren op een weg met onbemande camera's, maar later dan weer niet op een weg zonder controle. Er is m.a.w. geen transfer van het gedrag naar nieuwe situaties. In die zin zal de bestuurder mogelijkerwijs meer overtredingen maken en meer boetes behalen.

Echter, er zijn ook argumenten te bedenken waarom een gecontroleerde motivatie geen ongunstig effect zou hebben op maken van overtredingen. Zo kan gesteld worden dat het verkeersdomein geen deel uitmaakt van de cruciale levenscontext die bepalend is voor de vorming van het individu. Onder druk gezet worden binnen zo'n weinig belangrijke levenscontext zou daarom misschien niet dergelijke ongunstige uitkomsten kunnen hebben. Daarenboven is het volgen van de verkeersregels wellicht eerder een gewoonte dan een taak die een zekere mate van inzicht of creativiteit vereist. Voorgaand onderzoek heeft net aangetoond dat druk niet nefast is wanneer een taak geen diepgaande verwerking en concentratie vergt.

De specifieke aard van de context en de specifieke aard van activiteit laat bijgevolg niet toe bij voorbaat eenduidig te voorspellen dat gecontroleerde motivatie leidt tot meer verkeersovertredingen, meer verkeersboetes of een grotere stressbeleving achter het stuur. In

het eigen onderzoek zal ruim aandacht besteed worden aan de relaties tussen autonome dan wel gecontroleerde motivatie en deze gedragssuitkomsten. Algemeen zal gesteld worden dat naarmate de motivatie om de verkeersregels te volgen meer autonoom van aard is, de weggebruiker minder verkeersovertredingen begaat, minder verkeersboetes behaalt en minder stress beleeft in de wagen.

3.3 Een autonomie-ondersteunende versus een controlerende omgeving

3.3.1 Een autonomie-ondersteunende context

De derde meta-theoretische assumptie van ZDT (cf. supra) stelt dat door de bevrediging van de basisnoden tegemoetgekomen wordt aan de natuurlijke tendens tot groei, m.a.w. het voorzien in de basisbehoeften bevordert het internalisatieproces van het gedrag. De sociale omgeving speelt hierbij een belangrijke rol. De verschillende aspecten uit de omgeving van het individu kunnen immers ondersteuning bieden dan wel een bedreiging vormen voor de bevrediging van de basisnoden en dus de autonome regulatie van het gedrag. Ter illustratie, wanneer een individu bij het nemen van een beslissing keuzevrijheid wordt aangeboden, vergroot gewoonlijk het gevoel van vrije wilsuiting (cf. nood aan autonomie), bijgevolg is het individu geneigd een gedrag te stellen dat gestoeld is op persoonlijke interesses en waarden (cf. autonome motivatie). Zo is een arbeider waarschijnlijk meer geneigd de veiligheidsvoorschriften te respecteren, indien een mogelijkheid tot inspraak de invoering van de maatregel voorafging, eerder dan dat deze zonder meer werd opgelegd. Wat zijn de algemene kenmerken van zo'n omgeving waarbinnen autonome motivatie gepromoot wordt?

Onderzoek in het kader van ZDT onderscheidde minstens drie belangrijke componenten die de autonomie-ondersteunende houding van sociale actoren kenmerken (Vansteenkiste, 2005): (a) Autonomie-ondersteunende actoren trachten bij het individu eigen initiatief en exploratie aan te moedigen. Hiertoe bieden ze hem of haar de gepaste en gewenste hoeveelheid informatie over welke activiteit aan te gaan en hoe deze activiteit aan te pakken; (b) Autonomie-ondersteunende actoren proberen zich in te leven in het perspectief van de andere, hierbij erkenning tonend voor zijn of haar gevoelens. Ze doen een poging andermans perceptie van de situatie te begrijpen. Bijgevolg zal de persoon in kwestie ervaren dat zijn of haar gevoelens en overtuigingen begrepen en aanvaard worden, waardoor de kans stijgt dat een bepaalde, vereiste gedraging toch vrijwillig wordt uitgevoerd; (c) Autonomie-ondersteunende actoren verschaffen een betekenisvolle verantwoording als de activiteit op

zich niet interessant is. Door te wijzen op het persoonlijk relevante karakter van de activiteit, zal het individu meer geneigd zijn over te gaan tot identificatie met en het aanvaarden van het gestelde gedrag en de redenen ertoe. Bijgevolg zal de vereiste activiteit ook hier vrijwillig en autonoom gemotiveerd worden uitgevoerd.

3.3.2 Een autonomie-ondersteunend verkeersbeleid

M.b.t. het naleven van de verkeersregels speelt de overheid een vooraanstaande rol als sociale actor. Het belang van het gevoerde verkeersbeleid mag dan ook geenszins onderschat worden. Zoals reeds aangevoerd in Hoofdstuk 1 is het beleid van de overheid grotendeels gericht op permanente, externe controle (hogere boetes, verhoogde pakkans, onbemande camera's,...) en kan het bezwaarlijk als autonomie-ondersteunend omschreven worden.

Hoe zou een autonomie-ondersteunend verkeersbeleid, een beleid dat internalisatie bevordert, er dan kunnen uitzien? In de eerste plaats dient de overheid de bevolking zoveel mogelijk te voorzien in informatie. Zowel via de gevoerde verkeerscampagnes en het onderwijs, zou uitgelegd kunnen worden waarom bepaalde verkeerswetten in het leven zijn geroepen. Dit in tegenstelling tot de situatie waarin men uitsluitend benadrukt dat regels moeten nageleefd worden omdat men anders bestraft wordt of dat het gewoon ieders burgerplicht is. Bijvoorbeeld kan er duidelijk gemaakt worden hoe weinig tijd gewonnen wordt door aan een hogere snelheid te rijden, welke remafstand men nodig heeft bij overdreven snelheid, hoeveel procent hoger de kansen dan wel liggen op een dodelijk ongeval of op een ongeval met zwaargewonden, wat het verlies in reactietijd bedraagt bij rijden onder invloed, enz.. Dergelijke meer concrete informatie kan weggebruikers er ook van overtuigen om zich aan de verkeersregels te houden. Als een bestuurder weet dat zij slechts 3 minuten tijds winst maakt indien zij aan 140 km/uur in plaats van 120 km/uur van Hasselt naar Brussel rijdt, dan beseft ze misschien sneller dat ze nooit de tien minuten tijd, die ze te laat is vertrokken, zal kunnen inhalen. Ze zal dan ook meer vrijwillig afzien van het overtreden van de snelheidsbeperkingen op de autosnelweg.

Iemand trachten te overtuigen van de zinvolheid van een verkeersmaatregel is natuurlijk enkel mogelijk in de mate dat deze regel daadwerkelijk een betekenis en een functie heeft. Hiermee wordt opnieuw een controversieel punt aangehaald: namelijk de door heel wat bestuurders gedeelde ervaring dat de maximumsnelheid van 120 km/u op een bij nacht verlaten autosnelweg, eerder laag is. Vanuit het oogpunt van ZDT, zou het autonomie-ondersteunend kunnen zijn om in zulke omstandigheden de bestuurder zelf de

omstandigheden te laten inschatten en een gepaste snelheid te laten kiezen. Hoe kan men immers iemand overtuigen dat 120 km/u op een verlaten snelweg een gerechtvaardigde snelheid is, als dit ook de snelheidsbeperking is in de avondspits? Variabele snelheden hebben mogelijk een autonomie-stimulerende werking met een meer geïnternaliseerde motivatie tot gevolg. Deze invoering van variabele snelheden werd reeds aangevoerd als bevorderend voor het bereiken van een hoger niveau van moreel redeneren (cf. supra). Ook Ryan en Connell (1989) suggereerden een parallel tussen het onderschrijven van meer autonome motieven en meer ontwikkelde vormen van moreel redeneren. Zo werd er een significante positieve correlatie gevonden tussen geïdentificeerde regulatie en het hoogste niveau van moreel redeneren in het model van Kohlberg (1969). Uiteraard zijn er ook heel wat praktische en ethische redenen te bedenken die een dergelijke maatregel in de weg staan. Indien men het aan de verantwoordelijkheid van de bestuurder immers zelf overlaat om zijn snelheid bij nacht te bepalen, dan zal een bepaald percentage van de bevolking deze verantwoordelijkheid niet of onvoldoende kunnen dragen, met mogelijk dodelijke ongelukken tot gevolg.

Het is waarschijnlijk niet alleen van belang om verkeersregels begrijpbaar te maken nadat ze worden uitgevaardigd door de overheid, maar reeds in vroeger stadium. Volgens ZDT is het in een autonomie-ondersteunende omgeving belangrijk dat men zich inleeft in het perspectief van de andere, dat men een erkenning toont voor andermans mening. Mogelijk hebben burgers het gevoel dat politici sommige beslissingen, ook inzake verkeersveiligheid, boven hun hoofd nemen, dat er maatregelen worden afgekondigd die niet de mening van de publieke opinie reflecteren. Ook in dit opzicht is inspraak en duiding voor en na de besluitvorming van uiterst belang (bvb. via het buurtcomité krijgt men de kans zijn of haar mening te geven over de heraanleg van een kruispunt). ZDT stelt immers dat indien iemand zich beter begrepen en erkent voelt, dit, conform de basisbehoeften, het internalisatieproces ten goede komt.

Tenslotte is het niet alleen de overheid die een rol van betekenis kan spelen in de creatie van een autonomie-ondersteunende omgeving. De kern van deze ideeën kan immers ook en misschien vooral meegegeven worden in de opvoeding, door de ouders of andere belangrijke personen in de onmiddellijke sociale omgeving. Bovendien heeft dit niet enkel betrekking op jonge kinderen. Elke weggebruiker, ook volwassenen, ondervindt invloed van belangrijke anderen. Als deze invloed op de juiste autonomie-ondersteunende wijze wordt uitgeoefend, kan ook als dusdanig het internalisatieproces bevorderd worden.

3.3.3 Een controlerende verkeersbeleid

In tegenstelling tot een autonomie-ondersteunende context zet een controlerende omgeving mensen ertoe aan zich te gedragen, te denken en te voelen op specifieke en voorgeschreven manieren. Een controlerende omgeving tracht het gedrag van een individu te bepalen door te vertrouwen op strategieën die externe druk genereren zoals beloningen, deadlines, toezicht of competitie. Een dergelijke sociale omgeving dwarsboomt de bevrediging van de door de ZDT belangrijk geachte basisbehoeften en de autonome regulatie van het gedrag. Het gevolg is een nadelige invloed op de geleverde prestatie, persistentie en het welzijn. Indien het gedrag in het gedrag binnen een controlerende omgeving toch wordt volgehouden, gaat het mogelijk over een andere type van persistentie dan bij autonome regulatie, bevordert door een autonomie-ondersteunende context. Zo vonden Joussemet, Koestner, Lokes en Huilfort (2004) (a) geen verschil in prestatie tussen de conditie met beloning en de conditie zonder beloning bij het uitvoeren van een saaie taak; (b) eveneens geen verschil tussen beide condities m.b.t. de persistentie of te wel de duurtijd van het gedrag dat uit vrije wil gesteld werd na afloop van de eigenlijke taak; (c) de interessantste uitkomsten betroffen echter de binnencel-correlaties: zo bleek de correlatie tussen de persistentie en de ervaring van een positief gevoel in de conditie zonder beloning niet significant, wat wijst op een incongruentie tussen gedrag en affect. In de conditie zonder beloning echter, werd een positieve correlatie aangetoond tussen de persistentie en het ervaren van een positief gevoel tijdens de activiteit, wat evidentie geeft voor een congruentie tussen gedrag en affect. Hiermee beklemtoont dit onderzoek het belang van de kwaliteit van de persistentie (congruentie gedrag-affect) bovenop de kwantiteit ervan (duurtijd van gedrag). Ter illustratie van een controlerende omgeving zal een drugsverslaafde mogelijk minder kans hebben op een succesvolle afloop van een therapieprogramma, wanneer de rechter hem hier zonder meer toe verplicht en een beloning in het vooruitzicht stelt (bvb. geen gevangenisstraf), eerder dan wanneer hij hiertoe vrijwillig instemt nadat hem hiertoe de keuze werd aangeboden. Ook de trapsgewijze stijging van geldboetes bij het herhaaldelijk begaan van dezelfde (zware) verkeersovertreding, is gebaseerd op het opvoeren van druk om gehoorzaamheid af te dwingen.

Eenzelfde verklaring geldt ook voor het hoger beschreven nadelige effect van extrinsieke beloning op de intrinsieke motivatie van een individu voor een bepaalde activiteit (Deci et al., 1999). Het stellen van een intrinsiek gemotiveerd gedrag wordt spontaan geïnitieerd vanuit het individu, vanuit zijn of haar persoonlijke interesses, m.a.w. het gedrag is

volledig zelfbepaald. Wanneer het gedrag plotseling gevolgd wordt door een extrinsieke beloning, zal dit een controlerende invloed uitoefenen op het individu. Hij of zij zal de druk ervaren om het gedrag dat aan de prestatie verbonden wordt, te leveren. Het individu verliest het gevoel dat het gedrag uit zichzelf voortspuit, het gedrag is niet langer zelfbepaald maar wordt gecontroleerd door een externe kracht en verliest bijgevolg zijn autonoom karakter. Analoog zou men kunnen stellen dat het controlerende overheidsbeleid inzake verkeer (bvb. het opvoeren van de alcoholcontroles, de controle van rust- en rijtijden van vrachtwagenchauffeurs,...) een nadelige invloed heeft op het proces van internalisatie bij de autobestuurder.

Niet enkel deze extern controlerende factoren hebben een nadelige invloed op dit internalisatieproces. Een context die interne controle induceert, stimuleert de geïntrojecteerde regulatie van het gedrag (Vansteenkiste, 2005). Het induceren van schuldgevoelens bij een individu is een voorbeeld van een intern controlerend klimaat. Een intern controlerende context zal ertoe leiden dat het individu de activiteit initieel aanvat, maar deze slechts voor een beperkte tijd volhoudt, aangezien de motivatie tot het stellen van het gedrag voortkomt uit een geïntrojecteerde regulatie. Het effect op de persistentie van het gedrag bij het induceren van bvb. schuldgevoelens neemt af in de tijd. Een studie van Vansteenkiste, Simons, et al. (2005) over de impact van een autonomie-ondersteunende context versus interne controle op persistentie gaf hiervoor evidentie. Ook de overheid speelt, wat betreft haar verkeerscampagnes, veelvuldig in op het schuld- en schaamtegevoel van de automobilisten. Denk maar aan de reuzengrote affiches langs de Belgische wegen met foto's van kinderen en opschriften als "Thomas, zes jaar voor altijd", "Snel rijden doodt elk jaar meer dan 50 kinderen" of "Ik heb geen negen levens". Het induceren van dergelijke gevoelens is een voorbeeld van een intern controlerende factor die slechts de geïntrojecteerde regulatie bevordert. Kortom, het verkeersbeleid van de overheid lijkt hoofdzakelijk de gecontroleerde vorm van motivatie te promoten, tevens een aspect van het eigen onderzoek. Voor de volledigheid dient wel toegevoegd te worden dat een boodschap als "Snel rijden doodt elk jaar meer dan 50 kinderen" evenzeer informatie verstrekt en dus als autonomie-ondersteunend overkomt (cf. supra). Het precieze effect van een dergelijke campagne is moeilijk in te schatten. Echter, een boodschap zoals "Een aangepaste snelheid redt elk jaar x mensenlevens" zou schuldinductie mogelijks beter mijden en geeft belangrijke en autonomie-ondersteunende informatie. In elk geval is deze laatste slogan wellicht veel minder schuldinducerend dan bvb.

“U wil toch geen doodrijder worden?”. Kortom, het is belangrijk in te zien dat verschillende gradaties van schuldinductie mogelijk zijn.

3.4 Toepassingsgebieden van ZDT: motivatie t.a.v. het milieu

De kracht en de eenvoud van ZDT maakt het mogelijk dat deze theorie toepassing heeft in talrijke, uiteenlopende domeinen. Naast de reeds aangehaalde onderwijscontext, vond ZDT ingang in motivationeel onderzoek op het gebied van gezondheidszorg, religie, opvoeding, organisaties, sport en inzet voor het milieu (Deci & Ryan, 2002). Dit laatste domein wordt in deze sectie meer in detail besproken. Het onderzoek vertoont immers een zekere analogie met de verkeersproblematiek zoals besproken in deze verhandeling aangezien het eveneens gehoorzaamheid aan voorschriften (bvb. het sorteren van afval) omvat en aandacht schenkt aan de mogelijk ondersteunende rol van overheid en belangrijke anderen. Evenzeer betreft het een levensdomein van beperkt belang voor de ontwikkeling van het individu en is de nood aan inzicht en creativiteit gering.

3.4.1 Het stellen van milieuvriendelijk gedrag

Green-Demers, Pelletier en Ménard (vermeld in Pelletier, 2002) veronderstelden, in lijn met ZDT, dat het niveau van zelf-determinatie binnen de motieven om milieuvriendelijk gedrag te stellen op significante wijze de mate zou voorspellen waarin een individu recycleert, milieuvriendelijke producten koopt en zichzelf op de hoogte stelt van wat er voor het milieu kan gedaan worden. Het onderzoek bevestigde deze hypothese. Ook resultaten van andere onderzoek gaven aan dat zelfgedetermineerde motieven (intrinsieke motivatie, geïntegreerde regulatie en geïdentificeerde regulatie) de hoogste correlaties vertonen met de frequentie van verschillende milieuvriendelijke gedragingen. De grootte van de correlaties daalt gradueel en wordt progressief negatief naargelang het type motivatie afneemt in mate van internalisatie (geïntrojecteerde regulatie, externe regulatie en amotivatie).

Zoals besproken, stelt ZDT dat motivatie en zelf-determinatie verband houden met het subjectief gepercipieerde niveau van autonomie, competentie en verbondenheid. Aspecten uit de omgeving die deze natuurlijke behoeften stimuleren, zullen leiden tot een groeiende zelf-determinatie. Omgekeerd zal zelf-determinatie bedreigd worden door gebeurtenissen die de basisnoden ondermijnen (cf. derde meta-theoretische assumptie). Deze autonomie-ondersteunende dan wel controlerende houding komt mogelijk vanuit de sociale context van

het individu. Hierbij gaat het om de onmiddellijke sociale omgeving (ouders, kinderen, leerkrachten,...), maar net zo goed om de sociale context zoals gecreëerd door de overheid.

3.4.2 De rol van de overheid

Pelletier, Green-Demers en Béland (1999) onderzochten op welke manier de perceptie van de stijl waarop de overheid haar beleid voert de motivatie bij burgers om milieuvriendelijke gedragingen te stellen beïnvloedt. Hiertoe werd de Overheidsstijl-vragenlijst (OSV; “*Government Style Questionnaire*”) ontwikkeld met een focus op de door de overheid geïmplementeerde programma’s en maatregelen die gericht zijn op een beter leefmilieu. De OSV meet drie dimensies: (a) ondersteunen van autonomie bij burgers door de overheid (“ik heb het gevoel dat de overheid de publieke opinie omtrent de milieuproblematiek respecteert”), (b) het gebruik van druk of controle door de overheid aangaande de milieuproblematiek (“ik meen dat de overheid de bevolking en organisaties onder druk zet om beter zorg te dragen voor het milieu”) en (c) steun aan burgers d.m.v. info aangereikt door de overheid (“informatie over hoe ik zelf mijn steentje kan bijdragen tot een beter leefmilieu is makkelijk toegankelijk”). Onderzoek toonde aan dat de gemiddelden op de drie subschalen van de OSV eerder laag waren. Deelnemers gaven aan het beleid van de overheid niet echt als autonomie-ondersteunend of informerend te beschouwen. Het beleid werd echter ook niet als controlerend aanzien. Deze situatie kan omschreven worden als “laissez-faire” of onverschilligheid. Onderzoek toonde aan dat een dusdanig klimaat zeker geen positieve impact heeft op motivatie (Pelletier, 2002). De rol van het als autonomie-ondersteunend dan wel gecontroleerd ervaren verkeersbeleid van de overheid komt uitvoerig aan bod in het onderzoeksgedeelte van deze thesis.

3.4.3 De invloed van het interpersoonlijk klimaat

Pelletier, Legault en Green-Demers (1999) onderzochten de invloed van het subjectief gepercipieerde interpersoonlijk klimaat op milieuvriendelijke gedragingen. Hiertoe werd een Sociale Klimaatsschaal ontwikkeld (SKS; “*Social Climate Scale*”) met vijf dimensies aangaande mogelijke percepties: (1) autonomie-ondersteunend, (2) informatie, (3) druk, (4) betrokkenheid en (5) onverschilligheid. Deelnemers werden gevraagd in welke mate ze aangezet worden tot milieuvriendelijke gedragingen door personen uit verschillende categorieën (vrienden, leerkrachten, collega’s, kinderen, familieleden). De items van de schaal dienden verder beantwoord te worden met de invloedrijkste categorie in gedachte. Onderzoek

gaf evidentie voor bovenstaande factorstructuur en een voldoende hoog niveau van interne consistentie. De positieve dimensies aangaande het sociaal klimaat (betrokkenheid, informatie, autonomie-ondersteunend) vertoonden hoge correlaties met de types motivatie gekenmerkt door een hoge zelf-determinatie. De negatieve dimensies daarentegen waren in grote mate gecorreleerd met een eerder lage zelf-determinatie. Verder werden de deelnemers gevraagd aan te geven in welke mate men beïnvloed werd, wat betreft het milieu, door volgende categorieën van mensen uit de sociale omgeving: vrienden, partner, ouders, kinderen, professoren of collega's. Uit de resultaten bleek dat kinderen als meest invloedrijke bron van motivatie werden aangeduid (gevolgd door de partner en vrienden). Legault en Pelletier (vermeld in Pelletier, 2002) bouwden hier op verder en opperden dat kinderen en dan vooral zij die lessen volgen over milieugerelateerde onderwerpen, beter geïnformeerd zouden zijn, zich beter bewust zouden zijn van de huidige toestand van het milieu en zich meer betrokken voelen. Bijgevolg zouden ook de familieleden van deze leerlingen meer bewust moeten zijn van de milieuproblematiek. De resultaten ondersteunden deze hypothese. Ook vertoonden deze familieleden een hogere mate van zelfgedetermineerde motieven voor milieuvriendelijk gedrag. Het interpersoonlijke klimaat wordt tevens als variabele opgenomen in het eigen onderzoek zoals verder besproken in deze thesis.

Hoofdstuk 4

Bespreking van de perspectieven

4.1 Inleiding

Mensen houden er verschillende redenen of motieven op na om een bepaald gedrag te stellen, zo ook wat betreft het respecteren van de wegcode. In deze sectie bespreken en contrasteren we de verschillende antwoorden die de rationele keuzemodellen in het instrumentele perspectief (cf. Hoofdstuk 1), persoonlijke moraliteit en het proactief model van sociale regulatie (Tyler, 2001) in het normatieve perspectief (cf. Hoofdstuk 2) en ZDT (cf. Hoofdstuk 3) aanreiken op de vraag waarom mensen de verkeersregels volgen. Tabel 2 geeft een overzicht van de belangrijkste overeenkomsten en verschillen die in deze sectie behandeld worden.

Tabel 2

Overzicht van Belangrijkste Overeenkomsten en Verschillen tussen het Instrumentele Perspectief, het Normatieve Perspectief en ZDT

	Instrumentele Perspectief	Normatieve Perspectief	ZDT
Psychologische grondslag	Behavioristisch	Afzetten tegen behaviorisme	Niet-behavioristisch
Kijk op motivatie	Kwantitatief	Kwalitatief	Kwalitatief
Onderscheid in types extrinsieke motivatie	Geen	Beperkt	Genuanceerd
Empirisch onderbouwde theorie	Algemeen	Particulier	Algemeen
Rol van de overheid	Gewenst gedrag belonen, ongewenst gedrag bestrafen	Legitimiteit en persoonlijke moraliteit bevorderen	Autonomie- ondersteunende omgeving creëren

4.2 Psychologische grondslag

De rationele keuzemodellen in het zogenaamde instrumentele perspectief zijn eerder cognitief behavioristisch (cf. supra) van aard. Het gedrag wordt hoofdzakelijk bepaald door externe contingenties. Het individu wordt in staat geacht bewust te zijn van de mogelijke uitkomsten van zijn of haar gedrag en deze rationeel te evalueren. Het afschrikingsmodel gaat hier op voort omdat het stelt dat de voordelen verbonden aan bvb. het overtreden van de verkeersregels geminimaliseerd dienen te worden en de nadelen opgevoerd dienen te worden. Het gedrag van de autobestuurder wordt op die manier gestuurd door prikkels en bekrachtigers in de omgeving. Tyler (1990) plaatst tegenover het instrumentele perspectief een normatieve visie waarin de legitimiteit en persoonlijke moraliteit centraal staan als motieven tot het naleven van regels. Met dit pleidooi voor het normatieve perspectief en de ontwikkeling van het proactief model van sociale regulatie zet Tyler (2001) zich af tegen de enge visie van het (cognitief) behaviorisme en de rationele keuzemodellen (cf. instrumentele perspectief). Hij vraagt meer aandacht voor de intrapersonlijke factoren in het tot stand komen van gedrag, m.a.w. hij pleit voor een verschuiving van het instrumentele naar het normatieve perspectief. Deze tweedeling (instrumentele versus normatieve motieven) dient echter tegen het juiste licht gezien te worden. Hiertoe is het interessant om het concept van instrumentele of extrinsieke motivatie nogmaals duidelijk te stellen.

Het lijkt immers weinig waarschijnlijk te stellen dat mensen de verkeerswet gehoorzamen omwille van de activiteit zelf of omdat men ervaart dat de verkeersregels volgen op zich prettig is en voldoening geeft. Het moge dan ook duidelijk zijn dat het concept van intrinsieke motivatie op dit vlak niet aan de orde is (Vansteenkiste, 2003). Hierdoor komt de klemtoon volledig te liggen op extrinsieke motivatie. Immers, wie niet intrinsiek gemotiveerd is tot het stellen van een bepaald gedrag, dient op extrinsieke wijze gemotiveerd te zijn, tenzij elke vorm van motivatie volledig afwezig is. Extrinsieke motivatie (Deci, 1975) werd op haar beurt gedefinieerd als het stellen van een bepaald gedrag omdat het leidt tot beloningen of andere gewenste gevolgen, die niet inherent verbonden zijn met dat gedrag. M.a.w. het individu gaat over tot een handeling omdat deze een middel is om een bepaald doel te bereiken. De na te streven gevolgen kunnen van velerlei aard zijn. Ze hebben immers niet uitsluitend betrekking op het bekomen van (tastbare) beloningen of op het vermijden van straf, zoals op enge wijze gesteld in het instrumentele perspectief. Mensen kunnen eveneens geneigd zijn de verkeersregels te volgen omdat ze zich schuldig zouden voelen als ze een dodelijk ongeval zouden veroorzaken. Hij of zij kan het ook persoonlijk zinvol vinden de

verantwoordelijkheid op te nemen voor het leven van de medepassagiers en andere weggebruikers. In alle gevallen volgt de weggebruiker de verkeersregels, niet omdat hij of zij dit leuk vindt, maar om een uitkomst te bereiken die buiten de activiteit zelf gelegen is (Vansteenkiste, 2003). Kortom, men is in bredere zin instrumenteel gemotiveerd tot het naleven van de wegcode.

Vanuit deze optiek zou men het door Tyler (1990) gehanteerde onderscheid tussen het instrumentele en het normatieve perspectief t.a.v. het volgen van verkeersregels dan ook kunnen beschouwen als een onjuiste conceptualisatie. Het moge duidelijk zijn dat, tegen het licht van extrinsieke motivatie en instrumentaliteit zoals beschreven door Deci (1975), zowel de door Tyler op enge wijze gehanteerde instrumentele als de normatieve motieven in feite instrumenteel van aard zijn. Zowel in het geval van legitimiteit als bij persoonlijke moraliteit is er sprake van een geïnternaliseerde verplichting als motief voor het respecteren van de verkeersregels. Bij beide zogenaamde normatieve motieven is het gedrag een middel, dus instrumenteel om aan deze verplichting te voldoen. Het naleven van de verkeerswet is een tegemoetkoming aan de innerlijke verbondenheid tot het respecteren van de beslissingen en de regels van de autoriteiten. De autobestuurder grijpt de kans uitdrukking te geven van wat men persoonlijk en moreel juist vindt. Telkens weer ligt de uitkomst van het handelen buiten de activiteit zelf.

ZDT deelt Tyler's veroordeling van de rationele keuzemodellen, die een te éénzijdig beeld ophangen van de menselijke motivatie tot het naleven van regels. Enerzijds erkent ZDT wel de mogelijkheid dat het gedrag zuiver gestuurd wordt door de omgeving (cf. externe regulatie), anderzijds wordt het individu een veel actievere rol toebedeeld. Het internalisatieproces maakt het immers mogelijk om extrinsieke gemotiveerd gedrag als autonoom te ervaren. ZDT ondersteunt geenszins de tweedeling (instrumenteel versus normatief), maar beschouwt al deze motieven als extrinsiek en gelegen op een continuüm van zelf-determinatie.

4.3 Kijk op motivatie: kwalitatief versus kwantitatief

Rationele keuzemodellen houden er voornamelijk een kwantitatieve visie op na aangaande motivatie. De achterliggende kernidee luidt dat hoe meer men gemotiveerd is een bepaald gedrag te stellen, hoe groter de kans dat het gedrag zal gesteld worden en zal gehandhaafd blijven. De specifieke aard van de motieven speelt daarbij geen rol van betekenis. Deze kwantitatieve benadering staat in schril contrast met de kwalitatieve visie op

motivatie in ZDT en het normatieve perspectief (Tyler, 1990). Niet zozeer de hoeveelheid motivatie zal bepalen waarom een weggebruiker bvb. de voorrangsregels consequent toepast, wel de aard ervan. Zo kan een automobilist hiertoe een zekere verplichting voelen of kan hij dit persoonlijk belangrijk vinden. In beide gevallen zal hij voorrang verlenen, maar verwacht wordt dat de persistentie in toepassing zal verschillen.

4.4 Onderscheid in types extrinsieke motivatie

Deze kwalitatieve kijk op motivatie toont zich, wat betreft ZDT, in het onderscheiden van vier types van extrinsieke motivatie volgens de mate van internalisatie. Het zogenaamde normatieve perspectief erkent op zijn beurt het specifieke belang van persoonlijke moraliteit en het door het proactief model van sociale regulatie (Tyler, 2001) beschreven concept van legitimiteit, als motieven tot gehoorzaamheid aan regels. De rationele keuzemodellen erkennen in essentie uitsluitend de externe bekrachtiging van het gedrag en maken geen verder onderscheid in kwaliteit.

Hoe verhouden al deze verschillende motieven zich echter tot elkaar? De soort motieven die de basis vormen voor de extern gereguleerde gedragsregulatie binnen ZDT en die centraal staan binnen het instrumentele perspectief zijn van dezelfde aard. Het gestelde gedrag en bijhorende motieven worden in geen geval geïnternaliseerd. De motivatie tot het volgen van verkeersregels is gebaseerd op en moet bijgevolg op voortdurende wijze gehandhaafd worden door externe contingenties (cf. Figuur 2). Valt de gepercipieerde beloning weg (bvb. de mogelijkheid tot gratis parkeren door niet betalen van het parkeerticket wordt uitgesloten door meer controle), dan zal de verkeersmaatregel gerespecteerd worden.

Tyler (1990) stelde dat indien een bestuurder de wegcode respecteert omwille van zogenaamde normatieve motieven, hij of zij hierbij zal handelen volgens hoe men zich in de maatschappij dient te gedragen. Er is sprake van zelfregulatie, een set van geïnternaliseerde waarden bepaalt het gedrag van de weggebruiker. Tot zover vertonen legitimiteit en persoonlijke moraliteit, als twee belangrijke types van normatieve motieven, veel gelijkenis met wat binnen ZDT als geïdentificeerde extrinsieke motivatie wordt beschreven. De persoonlijke waarden lijken immers de motivationele basis te vormen tot het gehoorzamen aan de verkeerswet. Echter, zowel legitimiteit als persoonlijke moraliteit worden omschreven als geïnternaliseerde verplichtingen. Het individu neemt op die manier vrijwillig de verplichting op om regels te volgen. Als er überhaupt al iets bestaat als een vrijwillige verplichting, is er op z'n minst sprake van conceptuele verwarring. Als het volgen van de

verkeersregels als een verplichting wordt ervaren dan kan men deze, logisch gezien, immers onmogelijk vrijwillig naleven.

INSTRUMENTELE PERSPECTIEF	Externe bekrachtiging		
NORMATIEVE PERSPECTIEF		Legitimiteit	Persoonlijke moraliteit
ZDT	Extern regulatie	Geïntrojecteerde regulatie	Geïdentificeerde regulatie

Figuur 2. Schematische Weergave van Relaties tussen Types Extrinsieke Motivatie

Wellicht is er bij normatieve gebondenheid omwille van legitimiteit inderdaad sprake van een proces van internalisatie, maar misschien eerder partiële internalisatie. Het motief tot het volgen van de verkeersregels komt weliswaar voort uit het individu, maar is wellicht toch niet (helemaal) in overeenstemming gebracht met zijn of haar waardenstructuur. Men gelooft immers dat het eerder een deel van de persoonlijke plicht is om als burger de regels te respecteren eerder dan dat men het gedrag zelf vrijwillig onderschrijft. Kenmerkend zijn ook de aard van de items waarmee legitimiteit werd gemeten in onderzoek van Tyler en Huo (2002), zoals: “Mensen moeten de wet gehoorzamen zelfs als deze ingaat tegen wat ze zelf als juist beschouwen.” In vergelijking met ZDT, kunnen we dan ook stellen dat legitimiteit t.a.v. de autoriteiten een voorbeeld is van geïntrojecteerde regulatie (cf. Figuur 2).

De analyse van het concept persoonlijke moraliteit, de tweede component van de normatieve motieven, vanuit het ZDT-perspectief is misschien onduidelijker. Enerzijds zal een autobestuurder die gebonden is door persoonlijke moraliteit de verkeersregels volgen omdat dit niet strookt met zijn overtuiging over wat moreel juist is. De verkeerswet wordt gevolgd omdat men de wet op zich begrijpt en rechtvaardig vindt. Zo bekeken, lijkt het dat motief om de verkeerswet te volgen werd geïnternaliseerd, dwz., dat men zich heeft verzoend met de verkeerswet en zich er naar schikt omdat deze aansluit bij de persoonlijke overtuigingen. Anderzijds is er nog steeds het gegeven dat Tyler (1990) persoonlijke moraliteit omschrijft als een geïnternaliseerde verplichting. Deze ervaring van druk wijst op

een onvolledig internalisatieproces en maakt dat persoonlijke moraliteit eerder wijst op introjectie. Hier wordt geargumenteed dat als iemands gedrag inderdaad consistent is met de interne waarden die hem of haar als persoon definiëren, het internalisatieproces inderdaad geslaagd is, maar dat op een dergelijk ogenblik de activiteit wel niet langer wordt uitgevoerd met een gevoel van verplichting. Mogelijk kan persoonlijke moraliteit in dat geval toch beschouwd worden als een illustratie van geïdentificeerde regulatie (cf. Figuur 2). Er dient hier nogmaals bemerkt te worden dat ZDT de verschillende types extrinsieke motivatie op een continuüm van internalisatie plaatst. De stelling dat legitimiteit en persoonlijke moraliteit mogelijk eerder aanleunen bij respectievelijk geïntrojecteerde en geïdentificeerde regulatie dan er volledig mee samenvallen, is in deze cruciaal.

Kortom, het zogenaamde normatieve perspectief en het proactief model van sociale regulatie slaagt er niet in het onderscheid tussen de verschillende, gehanteerde motieven scherp te stellen: enerzijds door legitimiteit en persoonlijke moraliteit af te zetten t.o.v. instrumentele motieven, terwijl het in beide gevallen extrinsieke vormen van motivatie betreft (cf. supra) en anderzijds omwille van de onduidelijkheid over de mate van internalisatie van de zogenaamde normatieve motieven. ZDT komt hier beter aan tegemoet door een genuanceerd en empirisch onderbouwd onderscheid te maken tussen verschillende types van extrinsieke motivatie conform de mate van zelf-determinatie. Echter, net zoals het instrumentele en normatieve perspectief, komt het gebrek aan motivatie (d.i., amotivatie) om de verkeersregels te volgen binnen ZDT niet of nauwelijks aan bod.

4.5 Empirisch gefundeerde theorieën

Een helder onderscheid tussen de verschillende vormen van extrinsieke motivatie is echter van uiterst belang. Uitgebreid empirisch onderzoek in het kader van ZDT toonde immers aan dat de verschillende motieven leiden tot een ander soort gedrag, zowel kwantitatief als kwalitatief (cf. supra). Hiermee plukt ZDT de vruchten van de eenvoud en het universeel karakter van haar theorievorming, die het mogelijk maakt ZDT toe te passen op talrijke en uiteenlopende domeinen en de verworven kennis te integreren, zo ook m.b.t. een onontgonnen gebied als het verkeersbeleid. Dit staat in contrast met de particuliere aard van het proactief model van sociale regulatie (Tyler, 2001), dat enkel een verklaring tracht te geven voor de menselijke motivatie tot gehoorzaamheid aan de wetten en aan de autoriteiten die deze regels afdwingen. Hierdoor dreigt dit model in een empirisch vacuüm terecht te komen. Deze specificiteit kenmerkt ook de klemtoon binnen het onderzoek (bvb. Tyler,

1990). Deze benadrukt enerzijds de invloed van legitimiteit op het aanvaarden van de beslissingen van autoriteiten in contact met de burger (bvb. politiecontrole) en anderzijds de rol die procedurele rechtvaardigheid en het vertrouwen in de motieven van de autoriteiten hierin spelen (bvb. Tyler & Huo, 2002). Het verband tussen de individuele perceptie van legitimiteit en de mate waarin burgers de (verkeers)regels op zich naleven (en dus niet alleen de beslissingen van de autoriteiten in contact met de burger) werd empirisch ook gestaafd (bvb. Tyler, 1990; Sunshine & Tyler, 2003). Net zoals ZDT, maar in tegenstelling tot het proactief model van sociale regulatie, streven de rationele keuzemodellen naar een verklaring van het menselijk gedrag in het algemeen (cf. theorie van het geplande gedrag) of ietwat concreter, het stellen van gezond gedrag (cf. gezondheidsovertuigingsmodel). Deze beide modellen kunnen dan ook toegepast worden als verklarend mechanisme voor het al dan niet naleven van verkeersregels.

4.6 De rol van de overheid

De filosofie achter de rationele keuzemodellen weerspiegelt zich in het afschrikkingsmodel (cf. supra). Dit model raadt de overheid aan om de nadelige, externe gevolgen van het niet naleven van de verkeersregels op te voeren, teneinde mogelijke overtreders te ontmoedigen (bvb. recente verhoging van de boete op niet-handenvrij telefoneren in de wagen). Het invullen van de juiste voorwaarden (de zekerheid van bestraffing, voldoende hoge boetes en de snelheid van bestraffing) leidt volgens het afschrikkingsmodel tot gehoorzaamheid aan de verkeerswet. Echter, net zoals ZDT, argumenteert het proactief model van sociale regulatie dat het naleven van de wet, in het beste geval slechts zwak geassocieerd kan worden met de externe nadelen van een overtreding (Tyler, 2001). Het zogenaamde normatieve perspectief schuift legitimiteit en persoonlijke moraliteit naar voren als de twee hefbomen die gehoorzaamheid aan de beslissingen van autoriteiten en bij uitbreiding aan de door hen uitgevaardigde verkeersregels, bevorderen. Beide motieven vormen de basis voor het scheppen van een samenleving waarbinnen men zich houdt aan de verkeerscode. Dit gedrag komt voort uit het individu zelf en zal dus vaker gesteld worden, zelfs in afwezigheid van externe controle.

In vele gevallen zal deze perceptie van legitimiteit hand in hand gaan met de persoonlijke moraliteit. Het democratisch systeem zorgt ervoor dat politici legitiem verkozen worden en tegelijk de waarden en overtuigingen van de burger in wetten en regels vertalen (Tyler & Darley, 2000). De heisa rond bvb. de invoering van de superboetes, geeft echter

duidelijk aan dat deze convergentie niet altijd opgaat. In zo'n geval stelden Robinson en Darley (1995) voor om de automobilist bewust te maken van de ware natuur van deze wet en de wet zelf beter in overeenstemming te brengen met de morele waarden van de bevolking. De realiseerbaarheid van deze laatste suggestie dient echter in twijfel getrokken worden. Het is immers onmogelijk eenzelfde en eenduidige publieke moraliteit (bvb. omtrent wat een veilig verkeer is) vast te stellen. Slechts in uitzonderlijke gevallen zal een morele consensus bereikt worden. Campagnes met als opzet het creëren van een morele consensus (bvb. rijden onder invloed is ontoelaatbaar) ten voordele van de nieuwe wet, worden meer kans op slagen toegedicht, hoewel dit in een pluralistische samenleving eveneens moeilijk denkbaar is. Het correct uitleggen van de wet is dan weer een absolute noodzaak aangezien er vaak misvattingen bestaan over de ware inhoud van de wet. De overheid blijkt vaker te handelen conform de publieke moraliteit dan algemeen gedacht. In dat geval dient de wet zelf niet aangepast te worden (Tyler & Darley, 2000).

ZDT schetst niet alleen een duidelijk verband tussen het type extrinsieke motivatie en gedrag, er wordt bovendien ook aangegeven hoe een meer autonome vorm van motivatie dient bereikt te worden. De eenvoudige en universele aard van de basisbehoeften verschaft de kennis om het autonomie-ondersteunende karakter van talrijke maatregelen te toetsen (cf. supra). Zo is het vanuit de visie van ZDT beter de voorkeur te geven aan campagnes waarin informatie wordt verstrekt (bvb. in welke mate de zichtbaarheid afneemt en de remafstand toeneemt bij regenweer), dan de weggebruiker schuldgevoelens te geven (bvb. hardrijders zijn doodrijders) of te wijzen op het grote aantal verkeersslachtoffers elk jaar. Evenzeer kan de recente overheidsbeslissing om de zone 30 in de buurt van scholen enkel te doen gelden tijdens de schooluren (door de invoering van elektronische verkeersborden) als autonomie-ondersteunend opgevat worden. Eenzelfde snelheid, zowel overdag als 's nachts zou immers de werkelijke betekenis en waarde van de regel uithollen. Door de nieuwe maatregel stijgt de informatiewaarde van het gebod en geeft zo haar werkelijk nut weer (zone 30 is van kracht m.a.w. een moeilijke verkeerssituatie met kinderen die speciale aandacht vraagt). Vergelijk deze concrete voorbeelden met de moeilijker hanteerbare concepten van legitimiteit en persoonlijke moraliteit binnen het zogenaamde normatieve perspectief. Tegenover universele basisnoden staat immers het individuele karakter van moraliteit, waarvan de effectiviteit als hefboom door Tyler en Darley (2000) zelf reeds betwist werd. Legitimiteit tenslotte, wordt volgens het proactief model van sociale regulatie (Tyler, 2001) bevorderd in persoonlijke ervaringen met de autoriteiten (bvb. door een neutrale behandeling), wat het aantal mogelijke

interventies meteen beperkt. Het belang van een faire procedure en vertrouwen in de bedoelingen van de autoriteiten, in contact met de burger, mag echter niet onderschat worden.

Hoofdstuk 5

Doelstelling van het eigen onderzoek

De zelf-determinatietheorie (ZDT) onderscheidt verschillende types gedragregulaties o.b.v. de mate waarin ze gekenmerkt worden door een autonoom of vrijwillig functioneren (Ryan & Deci, 2002). Intrinsieke motivatie vormt het prototype van autonome activiteit. Echter, m.b.t. het thema van deze verhandeling is deze vorm van motivatie niet van toepassing aangezien het volgen van de verkeersregels zelden of nooit als intrinsiek boeiend zal ervaren worden (Vansteenkiste, 2003). Aangaande extrinsieke motivatie onderscheidt ZDT verschillende types volgens de mate waarin de activiteit is geïnternaliseerd m.a.w. in overeenstemming kan gebracht worden met de eigen waardenstructuur.

Binnen het eigen onderzoek werd een vragenlijst opgesteld om externe, geïntrojecteerde en geïdentificeerde regulatie m.b.t. het naleven van de verkeersregels te meten. De onderscheiden soorten van extrinsieke motivatie werden vervolgens in verband gebracht met verschillende gedragresultaten, zijnde het aantal behaalde boetes, de mate waarin men verkeersovertredingen begaat en de stressbeleving achter het stuur. Onderzoek in het kader van ZDT toonde reeds aan dat een meer autonome vorm van motivatie samenhangt met meer persistentie en engagement (Deci & Ryan, 2000). Een meer gecontroleerde vorm van motivatie gaat dan weer gepaard met het minder lang volhouden van het geïnitieerde gedrag en minder goed presteren, voornamelijk als de taken complex zijn en diepgaande verwerking of creativiteit vereisen. De omgeving van het individu speelt een belangrijke rol in de regulatie van het gedrag. Een autonomie-ondersteunende dan wel een controlerende context leidt respectievelijk tot een bevordering dan wel een bedreiging van een autonome vorm van motivatie. In die zin belicht het eigen onderzoek de rol van enerzijds het overheidsbeleid en anderzijds de sociale omgeving inzake verkeer. ZDT bewees reeds zijn waarde in motivationeel onderzoek op het gebied van onderwijs, gezondheidszorg, religie, opvoeding, organisaties, sport en inzet voor het milieu (Vansteenkiste, 2005). De overkoepelende doelstelling van het eigen onderzoek betreft de ingang van deze theorie in de verkeerscontext. Hiertoe werden twee studies uitgevoerd. Deze beide studies en de specifieke doelstellingen ervan worden uiteengezet in Hoofdstuk 6.

Hoofdstuk 6

Empirisch onderzoek

6.1 Studie 1

Een eerste doelstelling van Studie 1 is de ontwikkeling van een meetinstrument omtrent verkeersmotivatie, zijnde de motivatie om de verkeersregels te volgen. Hierbij wordt nagegaan of de reden van het individu tot het respecteren van de wegcode extern, geïntrojecteerd dan wel geïdentificeerd van aard is. Er wordt onderzocht of deze drie types motieven empirisch onderscheiden kunnen worden. Hiermee zou een dergelijke vragenlijst aanleunen bij een reeds bestaande familie van vragenlijsten in tal van specifieke domeinen, zoals initieel ontwikkeld door Ryan en Connell (1989).

Het nagaan van de effecten van deze verschillende types van motivatie op een aantal zelfgerapporteerde gedragsmaten vormt de tweede doelstelling van Studie 1. De volgende gedragsmaten, met name de mate waarin men verkeersovertredingen begaat en het aantal behaalde verkeersboetes worden gemeten. Concreet formuleren we de volgende twee hypothesen. Op basis van ZDT wordt voorspeld dat naargelang de motivatie om de verkeersregels te volgen meer autonoom van aard is (d.w.z. geïnternaliseerd), de weggebruiker minder verkeersovertredingen begaat en minder verkeersboetes zal krijgen. Deze hypothesen worden op drie wijzen getoetst. Ten eerste wordt het patroon van correlaties tussen de types van motivatie en de uitkomsten geobserveerd. Dit patroon van resultaten dient gradueel negatiever te zijn naargelang men opschuift op het continuüm van externe, via geïntrojecteerde naar geïdentificeerde regulatie. Ten tweede wordt gezocht naar een unieke bijdrage van externe, geïntrojecteerde en geïdentificeerde regulatie afzonderlijk tot de verklaring van enerzijds de mate waarin men verkeersovertredingen begaat en anderzijds het aantal verkeersboetes dat men behaalt. Tenslotte wordt nagegaan of gecontroleerde motivatie, d.w.z. de combinatie van externe en geïntrojecteerde regulatie, een uniek effect bevat op deze twee zelfgerapporteerde gedragsmaten in vergelijking met autonome motivatie, d.w.z. geïdentificeerde regulatie.

6.1.1 Methode

6.1.1.1 Procedure en deelnemers

De gerapporteerde data werden verzameld in een vragenlijstonderzoek bij de ouders (vader en moeder) van universiteitsstudenten uit de 1^{ste} Bachelor Pedagogische Wetenschappen. Studenten ontvingen elk twee exemplaren van de vragenlijst en werden uitgenodigd deze vrijwillig te laten invullen door hun ouders. Er werden 173 vragenlijsten terugbezorgd, goed voor een antwoordpercentage van 91%. De steekproef bestond uit 79 mannelijke en 94 vrouwelijke deelnemers met een gemiddelde leeftijd van 46 jaar ($SD = 1.08$). Zeven procent had een leeftijd tussen 18 en 25 jaar, 4% tussen 26 en 40 jaar, 87% tussen 41 en 60 jaar en 2% was ouder dan 60 jaar. Acht procent van de deelnemers gaf lager onderwijs aan als hoogste diploma, 28% middelbaar onderwijs en 64% rapporteerde een diploma hoger of universitair onderwijs. Deelnemers gaven aan gemiddeld 19510 km ($SD = 19138$) af te leggen per jaar. De gemiddelde rijervaring betrof 25 jaar ($SD = 8.44$). De deelnemers voldeden allen aan twee voorwaarden: ze waren in bezit van een rijbewijs B en hadden minstens één jaar rijervaring. De vragenlijst was anoniem, als garantie voor een vertrouwelijke behandeling van de gegevens.

6.1.1.2 Metingen

Zelfregulatie. Aan de deelnemers werd gevraagd om op een vijfpunt Likert-schaal, lopende van 1 (“*Helemaal niet akkoord*”) tot 5 (“*Helemaal akkoord*”) aan te duiden in welke mate ze de verkeersregels volgen omwille van externe redenen (8 items, bvb. “...omdat de wetgever me hiertoe dwingt”), geïntrojecteerde redenen (8 items, bvb. “...omdat ik me zou schamen als ik ze niet zou volgen”) of geïdentificeerde motieven (8 items, bvb. “...omdat ik dit persoonlijk zinvol vind”). De items werden opgesteld o.b.v. soortgelijke bevragingen (bvb. Ryan & Connell, 1989; Ryan, Rigby, & King, 1993) en aangepast aan de verkeerscontext (cf. Bijlage 1). Evidentie omtrent de validatie van deze vragenlijst wordt gerapporteerd in de resultatensectie van Studie 1.

Rijgedrag. Voor deze studie werd de uitgebreide Manchester’s Rijgedrag Vragenlijst (Lajunen, Parker & Summala, 2002) vertaald naar het Nederlands (cf. Bijlage 2). Deze vragenlijst omvat 27 items aangaande gedragingen in het verkeer, bestaande uit de categorieën: (a) verstrooidheden (8 items; bvb. “Bij het achteruit rijden tegen iets aanrijden dat u niet had gezien, omdat u vergat uw spiegels te gebruiken”); (b) het begaan van fouten (8 items; bvb. “De snelheid van een tegemoetkomende auto onderschatten, terwijl u aan het

inhalen bent”); (c) gewone overtredingen (8 items; bvb. “Opzettelijk harder rijden dan is toegestaan in de bebouwde kom”) en (d) agressieve overtredingen (3 items; bvb. “Zo kwaad worden over iemands rijgedrag, dat u deze persoon achterna gaat om hem eens goed te laten merken wat u er van vindt.”). Aan de deelnemers werd gevraagd aan te geven hoe vaak zij de gestipuleerde verstrooidheid, fout, gewone of agressieve overtredingen stellen in het verkeer. Hiertoe werd een zespuntenschaal aangeboden, gaande van 0 (“*Nooit*”) tot 5 (“*Bijna altijd*”).

Boetes. De deelnemers werden gevraagd het aantal gekregen verkeersboetes gedurende het afgelopen jaar te rapporteren (cf. Bijlage 3). De meting gebeurde aan de hand van een enkelvoudig item. De aandacht voor de vertrouwelijke verwerking van de gegevens werd hierbij herhaald. Ongeveer 32 % van de deelnemers gaven aan één of meer verkeersboetes behaald te hebben in het afgelopen jaar.

6.1.2 Resultaten

6.1.2.1 Preliminaire analyse

Factoranalyse. Een factoranalyse wordt uitgevoerd op de items van de zelfregulatievragenlijst (“Ik volg de verkeersregels omdat...”) die de reden voor het respecteren van de wegcode beoogt te meten. Na principale componentanalyse met promax-rotatie op de items worden op basis van theoretische aspecten en inspectie van de scree-plot, drie factoren weerhouden met een eigenwaarde hoger dan één. Deze drie factoren kunnen geïnterpreteerd worden als geïdentificeerde, externe en geïntrojecteerde regulatie (cf. Tabel 3). Hierbij wordt rekening gehouden met een lading van de items op de factoren vanaf .40. Crossladingen kleiner dan .30 worden in Tabel 3 niet gerapporteerd. Op deze manier worden 15 items, drie per type regulatie, weerhouden. De eigenwaarden bedragen respectievelijk 4.08, 3.29 en 1.57. Deze drie factoren verklaren samen 59,65% van de totale variantie. De interne consistentie, uitgedrukt in Cronbach’s Alpha, van deze schalen bedraagt respectievelijk .84, .81 en .79. Het correlatiepatroon tussen de subschalen blijkt als volgt: de grootste correlatie toont zich tussen geïdentificeerde en geïntrojecteerde regulatie, gevolgd door de correlatie tussen externe en geïntrojecteerde regulatie (cf. Tabel 4). Na het uitvoeren van Fisher’s transformatie, geeft een z-test echter aan dat dit verschil in grootte van correlatie niet significant is, $Z = .47$, *ns*. Geïdentificeerde en externe regulatie daarentegen zijn niet-gerelateerd.

Tabel 3

Factorstructuur van de Zelfregulatievragenlijst Verkeer (Studie 1)

	Ik volg de verkeersregels omdat...	Geïdentificeerde regulatie	Externe regulatie	Geïntrojecteerde regulatie
Item 1	... dit een keuze is waar ik me volledig kan achter scharen.	.82		
Item 2	... ik dit persoonlijk zinvol vind.	.78		
Item 3	... ik dit persoonlijk waardevol en belangrijk vind.	.78		
Item 4	... dit een uitdrukking is van mijn waarden.	.73		
Item 5	... dit voor mij een persoonlijk belangrijke keuze is.	.69		
Item 6	... de verkeerswet me hiertoe verplicht.		.81	
Item 7	... de wetgever me hiertoe dwingt.		.80	
Item 8	... ik anders veel geld kan verliezen.		.76	
Item 9	... ik anders een bekeuring krijg.		.75	
Item 10	... ik zo veel geld kan uitsparen.		.57	
Item 11	... ik anders als een slechte burger zou bekeken worden door anderen.			.80
Item 12	... ik me zou schamen als ik ze niet zou volgen.			.77
Item 13	... ik me anders slecht zou voelen.			.76
Item 14	... ik me schuldig zou voelen als ik aan deze plicht zou verzuimen.			.64
Item 15	... ik anderen wil bewijzen dat ik mij plichten nakom.			.57

Achtergrondkenmerken. Voorafgaand aan het testen van de hoofdhypotheses worden onafhankelijke t-tests verricht om te onderzoeken in welke mate de gemeten variabelen verschillen in functie van geslacht. Zo wordt er een significant verschil aangetoond tussen mannelijke ($M = .50$, $SD = .06$) en vrouwelijke bestuurders ($M = .44$, $SD = .04$) wat betreft de gerapporteerde gewone overtredingen, $t(171) = 3.26$, $p < .001$, zo ook wat betreft het aantal gerapporteerde verstrooidheden, $t(171) = -2.80$, $p < .01$. Vrouwen ($M = .88$, $SD = .04$) geven aan meer verstrooidheden te begaan in het verkeer dan mannen ($M = .36$, $SD = .04$). Daarentegen blijkt er geen verschil tussen mannen en vrouwen wat betreft het aantal gekregen verkeersboetes in het afgelopen jaar, $t(171) = .39$, *ns*. Tenslotte worden er evenmin verschillen blootgelegd tussen mannelijke en vrouwelijke chauffeurs wat betreft het type van motivatie tot het volgen van de verkeersregels.

Tabel 4

Intercorrelaties tussen Gemeten Variabelen (Studie 1)

	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12
1. Leeftijd	--											
2. Opleiding	.03	--										
3. Rijervaring	.37***	.02	--									
4. Km/jaar	-.10	-.04	-.08	--								
5. Geïdentificeerde regulatie	.00	.07	.18*	.04	--							
6. Geïntrojecteerde regulatie	.01	-.09	.09	-.03	.35***	--						
7. Externe regulatie	.13	-.26**	.03	.13	-.05	.30***	--					
8. Gecontroleerde motivatie	.08	-.21**	.07	.07	.18*	.80***	.81***	--				
9. Gewone overtredingen	-.08	.01	-.31***	.22**	-.26**	-.15	.02	-.08	--			
10. Agressieve overtredingen	-.12	-.10	-.18*	.02	-.08	.04	-.03	.00	.45***	--		
11. Fouten	.10	.00	-.12	-.06	-.09	.04	.05	.06	.36***	.25**	--	
12. Verstrooidheid	.06	.21**	-.12	-.03	.03	.04	.00	.02	.19*	.16*	.58***	--
13. Boetes	.03	.00	-.06	.14	-.30***	-.12	.09	-.01	.21**	.02	-.08	-.10

Nota: * $p < .05$; ** $p < .01$; *** $p < .001$

Ter voorbereiding van de hypothesetoetsing worden de verschillende gemeten variabelen met elkaar gecorreleerd. Zo blijkt leeftijd ongecorreleerd met de categorieën agressieve en gewone overtredingen, fouten en verstrooidheden alsook met de motivationele variabelen (cf. Tabel 4). Opleidingsniveau is negatief gecorreleerd met externe en gecontroleerde motivatie, wat betekent dat hoger opgeleide bestuurder de verkeerscode minder volgen omdat ze zich hiertoe verplicht voelen. Ook wordt er een significante negatieve correlatie gevonden tussen rijervaring en de categorie gewone overtredingen en tussen rijervaring en de mate waarin men aangeeft agressieve overtredingen te begaan (cf. Tabel 4). Meer ervaren bestuurders vertonen een significant hogere geïdentificeerde regulatie als motivatie tot het respecteren van de wegcode, wat blijkt uit een significante positieve correlatie. De afgelegde afstand per jaar is positief gecorreleerd met het aantal zelfgerapporteerde gewone overtredingen.

Motivationele variabelen. Een gepaarde sample t-test geeft aan dat bestuurders de verkeersregels eerder om geïdentificeerde ($M = 3.83$) dan omwille van externe redenen ($M = 3.56$), $t(171) = 3.09$, $p < .01$, en geïntrojecteerde redenen ($M = 2.49$), $t(171) = 19.43$, $p < .001$, volgen. Tevens blijken bestuurders de verkeersregels meer omwille van externe dan geïntrojecteerde redenen te volgen, $t(171) = 13.81$, $p < .001$.

6.1.2.2 Primaire analyse

Bij analyse van het correlatiepatroon tussen types motivatie en de uitkomstmaat gewone overtredingen wordt geen in absolute waarde stijgend correlatiepatroon gevonden, naargelang men zich verplaatst op het continuüm van externe, via geïntrojecteerde naar geïdentificeerde regulatie. Enkel blijkt een significante negatieve correlatie tussen geïdentificeerde regulatie en de mate waarin men aangeeft gewone verkeersovertredingen te begaan. Ook m.b.t. de uitkomstvariabele aantal boetes wordt een dergelijke vaststelling gedaan (cf. Tabel 4). Wat betreft de overige uitkomsten, met name agressieve overtredingen, begane fouten en verstrooidheden, kan geen enkele significante correlatie aangetoond worden met de types motivatie.

Om na te gaan of de drie types regulatie een effect hebben op de uitkomstmaten bovenop het effect van de achtergrondvariabelen werd een hiërarchische lineaire regressieanalyse uitgevoerd. De achtergrondvariabelen worden ingevoerd in Stap 1, terwijl de drie types regulatie werden toegevoegd in Stap 2. De resultaten voor het aantal verkeersboetes enerzijds en gewone overtredingen anderzijds worden gerapporteerd in Tabel 5. Aangezien de

motivationale variabelen ongecorrleerd blijken met de andere uitkomstvariabelen (nl. agressieve overtredingen, fouten en verstrooidheden) en daar zij geen bijkomende variantie verklaren in deze uitkomsten, worden zij niet opgenomen in een regressieanalyse. Deze sequentie aan analyses wordt herhaald met de predictoren gecontroleerde (de somscore van externe en geïntrojecteerde regulatie; $\alpha = .80$) en autonome motivatie (d.w.z. geïdentificeerde regulatie), daar dit het meest cruciale conceptuele onderscheid weerspiegelt binnen de ZDT (cf. Tabel 6).

Tabel 5

Bètawaarden van Stapsgewijze Lineaire Regressieanalyse met Achtergrondkenmerken en Motivationale Variabelen als Predictoren van Aantal Boetes en Gewone Overtredingen

	Aantal boetes		Gewone overtredingen	
	Stap 1	Stap 2	Stap 1	Stap 2
Achtergrondkenmerken				
Geslacht	-.01	.00	-.26**	-.26**
Leeftijd	.07	.02	.06	.04
Rijervaring	-.08	-.02	-.39***	-.34***
Km/Jaar	.14	.12	.12	.11
Opleidingsniveau	.00	.01	.00	.01
Regulatie				
Geïdentificeerde Regulatie		-.28**		-.18*
Geïntrojecteerde Regulatie		-.05		-.07
Externe Regulatie		.09		.03
Verklaarde variantie (R ²)	2.6%	12.1%**	20.6%***	24.8%***
Verschuiving in verklaarde variantie	2.6 %	9.5%**	20.6%***	4.2%*

Nota: * $p < .05$; ** $p < .01$, *** $p < .001$

Geen enkele van de achtergrondvariabelen blijkt een samenhang te vertonen met de boetemeting. Het toevoegen van de motivationele predictoren resulteert in een significante toename in verklaarde variantie. Geïdentificeerde regulatie blijkt een negatieve relatie te vertonen met het totaal aantal gerapporteerde boetes, behaald in het afgelopen jaar. Zowel

externe als geïntrojecteerde regulatie bleken hiermee ongerelateerd te zijn. De resultaten wat betreft het maken van gewone overtredingen zijn analoog. Rijervaring heeft een negatief effect op het maken van gewone overtredingen in Stap 1. Het toevoegen van de motivationele variabelen resulteert in een significante toename in verklaarde variantie en geïdentificeerde regulatie blijkt opnieuw de enige motivationele voorspeller te zijn die een significant negatief verband vertoont met het aantal gemaakte overtredingen.

Lineaire regressieanalyse geeft na controle voor geslacht, leeftijd, rijervaring, km/jaar en opleidingsniveau een significante samenhang aan tussen autonome motivatie en het totaal aantal gerapporteerde boetes behaald in het afgelopen jaar. Het toevoegen van gecontroleerde motivatie verklaart dan weer geen significante bijkomende variantie wat betreft het totaal aantal behaalde boetes in het afgelopen jaar (cf. Tabel 6).

Tabel 6

Bètawaarden van Stapsgewijze Lineaire Regressieanalyse met Achtergrondkenmerken, Autonome en Gecontroleerde motivatie als Predictoren van Aantal Boetes en Gewone Overtredingen

	Aantal boetes		Gewone overtredingen	
	Stap 1	Stap 2	Stap 1	Stap 2
Achtergrondkenmerken				
Geslacht	-.01	.01	-.27**	-.26**
Leeftijd	.07	.03	.06	.05
Rijervaring	-.08	-.02	-.39***	-.34***
Km/Jaar	.14	.13	.11	.12
Opleidingsniveau	.00	.02	.00	.01
Regulatie				
Autonome motivatie		-.31**		-.20**
Gecontroleerde motivatie		.03		-.03
Verklaarde variantie (R ²)	2.6%	11.5%**	20.6%***	24.5%***
Verschuiving in verklaarde variantie	2.6%	8.9%**	20.6%***	3.9%*

Nota: * $p < .05$; ** $p < .01$, *** $p < .001$

Uit lineaire regressieanalyse blijkt verder dat de verklaarde variantie betreffende de mate waarin men gewone overtredingen maakt, significant stijgt door het toevoegen van autonome motivatie als predictor bovenop de achtergrondkenmerken. Gecontroleerde motivatie draagt niet significant bij tot het verklaren van deze uitkomstmaat (cf. Tabel 6). De interactietermen tussen de verschillende types motivatie, ter vervollediging toegevoegd aan het model, leveren geen significante bètawaarden op.

6.1.3 Bespreking

De resultaten uit Studie 1 tonen aan dat drie types extrinsieke motieven tot het volgen van de verkeersregels zijnde externe, geïntrojecteerde en geïdentificeerde regulatie, empirisch onderscheiden kunnen worden. Het correlatiepatroon tussen deze drie types extrinsieke motivatie vertoont bovendien een simplex-patroon, waarbij types die verder van elkaar gelegen zijn op het internalisatiecontinuüm (nl. externe en geïdentificeerde regulatie) minder sterk met elkaar gecorreleerd zijn dan types die onmiddellijk naast elkaar liggen op het internalisatiecontinuüm (vb. externe en geïntrojecteerde regulatie). In de lijn van ZDT blijkt verder dat naargelang de motivatie om de verkeersregels te volgen meer geïnternaliseerd is en dus eerder autonoom van aard is, de weggebruiker minder verkeersovertredingen begaat en ook minder verkeersboetes behaalt. Hiertoe werd een significante correlatie aangetoond tussen geïdentificeerde regulatie en de mate waarin men verkeersovertredingen begaat, alsook met het aantal boetes men behaalt. Het in absolute waarde stijgend correlatiepatroon werd echter niet gevonden. Externe en geïntrojecteerde regulatie blijken immers ongecorreleerd met deze uitkomstvariabelen. Bovendien wijst Studie 1 op een unieke bijdrage van enerzijds autonome motivatie in vergelijking met gecontroleerde motivatie en anderzijds geïdentificeerde regulatie, t.a.v. externe en geïntrojecteerde regulatie, op zowel de mate waarin men verkeersovertredingen rapporteert als het aantal boetes men aangeeft te behalen. Gecontroleerde motivatie, noch externe en geïntrojecteerde regulatie afzonderlijk, vertonen een significante samenhang met deze uitkomstmaten na controle voor achtergrondkenmerken.

6.2 Studie 2

De doelstellingen van Studie 2 zijn deels overlappend aan deze van Studie 1. Het eerste doel is het bieden van verdere ondersteuning aan de ontwikkeling van een vragenlijst inzake verkeersmotivatie. Verwacht wordt de factorstructuur uit Studie 1 te repliceren.

Een tweede doelstelling betreft het effect van de verschillende types motivatie op de uitkomstmaten. Zo voorspelt ZDT dat naarmate de motivatie om de verkeersregels te volgen meer autonoom van aard is de weggebruiker minder verkeersovertredingen begaat, minder verkeersboetes behaalt en minder stress ervaart achter het stuur. Deze drie hypothesen worden wederom op drie wijzen getoetst. Ten eerste wordt het patroon van correlaties tussen de types van motivatie en de uitkomsten geobserveerd. Dit patroon dient gradueel negatiever te zijn naargelang men opschuift op het continuüm van externe, via geïntrojecteerde naar geïdentificeerde regulatie. Ten tweede wordt gezocht naar een unieke bijdrage van externe, geïntrojecteerde en geïdentificeerde regulatie afzonderlijk tot de verklaring van zowel de mate waarin men verkeersovertredingen begaat als van het aantal verkeersboetes dat men behaalt als van de mate waarin men stress ervaart achter het stuur. Tenslotte wordt nagegaan of gecontroleerde motivatie, in vergelijking met autonome motivatie, een uniek effect bevat op deze drie zelfgerapporteerde gedragsmaten.

Als derde doelstelling wordt het effect van de overheid en de directe sociale omgeving op het internalisatieproces nagegaan. De dubbele hypothese luidt dat de autonomie-ondersteunende en controlerende dimensies van de sociale omgeving en het overheidsbeleid respectievelijk de internalisatie zullen bevorderen of verhinderen.

6.2.1 Methode

6.2.1.1 Procedure en deelnemers

De besproken onderzoeksdata zijn deels afkomstig uit een vragenlijstonderzoek bij de ouders (vader en moeder) van universiteitsstudenten uit de 2^e Bachelor Psychologie waarbij de studenten vrijwillig verzocht werden elk twee exemplaren van de vragenlijst ingevuld terug te bezorgen. Op die manier werden 133 vragenlijsten verzameld. Eveneens werd de vragenlijst aangeboden aan 30 universiteitsstudenten uit de 3^e Bachelor Arbeidsociologie. In zijn geheel bestond de steekproef uit 163 deelnemers, waaronder 87 mannelijke en 76 vrouwelijke deelnemers met een gemiddelde leeftijd van 44 jaar ($SD = 10.38$). Dertien procent had een leeftijd tussen 18 en 25 jaar, 5% tussen 26 en 40 jaar, 79% tussen 41 en 60 jaar en 3% was ouder dan 60 jaar. Veertien procent van de deelnemers gaf lager onderwijs aan

als hoogste diploma, 30% middelbaar onderwijs en 56% rapporteerde een diploma hoger of universitair onderwijs. Deelnemers gaven aan gemiddeld 20946 km ($SD = 24795$) af te leggen per jaar. De gemiddelde rijervaring betrof 24 jaar ($SD = 10.03$). De vragenlijst was anoniem, als garantie voor een vertrouwelijke behandeling van de gegevens. De deelnemers voldeden allen aan twee voorwaarden: ze waren in bezit van een rijbewijs B en hadden minstens één jaar rijervaring.

6.2.1.2 Metingen

Zelfregulatie. De mate waarin de deelnemers de verschillende soorten van extrinsieke motivatie tot het volgen van de verkeersregels vertonen, werd bevraagd aan de hand van de zelfregulatievragenlijst zoals ontwikkeld in Studie 1 (cf. Bijlage 1). Deelnemers dienden op een vijfpunt Likert-schaal, lopende van 1 (“*Helemaal niet akkoord*”) tot 5 (“*Helemaal akkoord*”), aan te duiden in welke mate ze de verkeersregels volgen blijkens een externe (5 items, bvb. “...omdat ik anders door de politie beboet wordt”), een geïntrojecteerde (5 items, bvb. “...omdat ik anderen wil bewijzen dat ik mijn plicht nakom”) of een geïdentificeerde regulatie (5 items, bvb. “...omdat dit persoonlijk een belangrijke keuze is”).

Overtredingen. Voor deze studie werd gebruik gemaakt van acht items uit de categorie gewone overtredingen zoals beschreven in de Manchester’s Rijgedrag Vragenlijst (Lajunen et al., 2002) en die reeds in het kader van Studie 1 vertaald werden naar het Nederlands (cf. Bijlage 2). De interne consistentie van deze items, uitgedrukt in Cronbach’s Alpha, bedraagt .72. Aan de deelnemers werd gevraagd aan te geven hoe vaak zij de geponeerde overtredingen stellen in het verkeer. Hiertoe werd een zespuntenschaal aangeboden gaande van 0 (“*Nooit*”) tot 5 (“*Bijna altijd*”).

Boetes. De deelnemers werden gevraagd het aantal behaalde boetes gedurende het afgelopen jaar te rapporteren. De meting gebeurde aan de hand van een enkelvoudig item (cf. Bijlage 3). De aandacht voor de vertrouwelijke verwerking van de gegevens werd hierbij herhaald. Ongeveer 28% van de deelnemers gaven aan één of meer verkeersboetes behaald te hebben in het afgelopen jaar.

Stressbeleving. De algemene geneigdheid van de deelnemer tot het ervaren van stress achter het stuur werd bevraagd aan de hand van een variant van de Algemene Rijgedrag-inventaris (Hennessy & Wiesenthal, 1997). Deze vragenlijst werd in het kader van Studie 2 vertaald naar het Nederlands (cf. Bijlage 4). De deelnemers dienden aan de hand van een zespuntenschaal, gaande van 0 (“*Nooit*”) tot 5 (“*Bijna altijd*”), aan te geven hoe vaak ze elk

van de 11 gestipuleerde emoties of gevoelens ervaren in het verkeer (bvb. “Ik voel dat ik agressief ben als ik rijd”).

Rol van de overheid. De wijze waarop het overheidsbeleid inzake de verkeersproblematiek wordt ervaren, werd onderzocht met behulp van een 12 items tellende vragenlijst, gebaseerd op de Overheidsstijl-vragenlijst (Pelletier, Green-Demers, et al., 1999). De originele bevraging heeft betrekking op het stellen van milieuvriendelijk gedrag en meet drie dimensies: autonomie-ondersteuning, druk en informatie vanwege de overheid. Voor de huidige studie werd deze vragenlijst aangepast aan de verkeerscontext en vertaald naar het Nederlands (cf. Bijlage 5). Deelnemers werden verzocht deze items te scoren op een vijfpunt Likertschaal, gaande van 1 (“*Helemaal niet akkoord*”) tot 5 (“*Helemaal akkoord*”). In de resultatensectie wordt evidentie aangevoerd ter validatie van deze vragenlijst.

Invloed van de sociale omgeving. Zeventien items peilden naar de wijze waarop de invloed vanuit de sociale omgeving m.b.t. het rijgedrag en de verkeersproblematiek, beleefd wordt (cf. Bijlage 6). Hierbij werd uitgegaan van de Sociale Klimaatsschaal, zoals ontwikkeld door Pelletier, Legault, et al. (1999). Deze schaal spitst zich eveneens toe op het stellen van milieuvriendelijk gedrag en wordt bepaald door vijf dimensies: autonomie-ondersteuning, informatie, druk, betrokkenheid en onverschilligheid. Deelnemers werden uitgenodigd op een vijfpunt Likert-schaal aan te geven in welke mate ze met de geponeerde items akkoord gaan. Ook omtrent deze bevraging wordt evidentie tot validatie gerapporteerd in de resultatensectie. Voor aanvang van deze specifieke vragenlijst vroegen vijf items naar de mate waarin bepaalde personen (vrienden, ouders, kinderen, leerkrachten en collega’s) uit de sociale omgeving een invloed hebben op het rijgedrag. Eveneens diende men aan te duiden welke van deze personen het meeste invloed uitoefent. Dit als voorbereiding tot het invullen van deze vragenlijst.

6.2.2 Resultaten

6.2.2.1 Preliminair analyse

Factoranalyse. Het toetsen van de hypothesen wordt voorafgegaan door een factoranalyse (principale componentanalyse met promax-rotatie) op de items van de zelfregulatievragenlijst (“Ik volg de verkeersregels omdat...”), dewelke de mate waarin de extrinsieke motivatie tot het volgen van de verkeersregels voortkomt uit externe, geïntrojecteerde of geïdentificeerde regulatie meent weer te geven. Drie factoren worden weerhouden o.b.v. de scree-plot en de literatuur en geïnterpreteerd als geïdentificeerde,

externe en geïntrojecteerde regulatie. Hierbij wordt rekening gehouden met een lading van de items op de factoren vanaf .40 (cf. Tabel 7).

Tabel 7

Factorstructuur van de Zelfregulatievragenlijst Verkeer (Studie 2)

	Ik volg de verkeersregels omdat...	Geïdentificeerde regulatie	Externe regulatie	Geïntrojecteerde regulatie
Item 1	... dit een keuze is waar ik me volledig kan achter scharen.	.94		
Item 2	... ik dit persoonlijk zinvol vind.	.83		
Item 3	... ik dit persoonlijk waardevol en belangrijk vind.	.73		
Item 4	... dit een uitdrukking is van mijn waarden.	.72		
Item 5	... dit voor mij een persoonlijk belangrijke keuze is.	.52		.41
Item 6	... de verkeerswet me hiertoe verplicht.		.90	
Item 7	... de wetgever me hiertoe dwingt.		.84	
Item 8	... ik anders veel geld kan verliezen.		.80	
Item 9	... ik anders een bekeuring krijg.		.73	
Item 10	... ik zo veel geld kan uitsparen.		.68	
Item 11	... ik anders als een slechte burger zou bekeken worden door anderen.			.72
Item 12	... ik me zou schamen als ik ze niet zou volgen.			.71
Item 13	... ik me anders slecht zou voelen.			.71
Item 14	... ik me schuldig zou voelen als ik aan deze plicht zou verzuimen.			.70
Item 15	... ik anderen wil bewijzen dat ik mij plichten nakom.			.69

Crossladingen kleiner dan .30 worden buiten beschouwing gelaten. De eigenwaarden bedragen respectievelijk 4.68, 3.59 en 1,31. Samen verklaren deze drie factoren 63,82% van de totale variantie. De interne consistentie, uitgedrukt in Cronbach's Alpha, van deze items bedraagt respectievelijk .87, .86 en .80. Het correlatiepatroon tussen de subschalen kan als volgt beschreven worden: de grootste correlatie toont zich tussen geïntrojecteerde en

geïdentificeerde regulatie, gevolgd door de correlatie tussen geïntrojecteerde en externe regulatie (cf. Tabel 10). Beide correlaties verschillen ook significant in grootte, wat blijkt uit een z-test na Fisher's transformatie, $Z = 5.19$, $p < .001$. Geïdentificeerde en externe regulatie zijn ongecorrleerd (cf. Tabel 10).

Na factoranalyse (principale componentanalyse met promax-rotatie) op de items van de vragenlijst omtrent de aard van de invloed vanwege de sociale omgeving inzake verkeer worden vijf factoren weerhouden, geïnterpreteerd als zijnde feedback over het rijgedrag (F), betrokkenheid op de verkeersproblematiek (B), druk (D), autonomie-ondersteuning (A) en onverschilligheid (O) (cf. Tabel 8). Als argumentatie dienen zowel de eigenwaarden als theoretische gronden in overweging genomen te worden. Enkel met die ladingen van items op de factoren groter dan .40 wordt rekening gehouden. Crossladingen, kleiner dan .30 worden daarentegen verwaarloosd. De totale variantie verklaard door alle vijf de factoren, is 68.99%, met eigenwaarden van respectievelijk 5.15, 2.49, 1.37, 1.05 en 1.66. De interne consistentie, uitgedrukt in Cronbach's Alpha, van deze items bedraagt respectievelijk .84, .83, .77, .77 en .70.

Tabel 8

Factorstructuur van de Vragenlijst over de Aard van de Invloed vanwege de Sociale Omgeving inzake Verkeer

		F	B	D	A	O
Item 1	Mensen in mijn omgeving geven mij feedback over mijn rijgedrag die me zelfvertrouwen geeft.	.85				
Item 2	Als ik mezelf aanzet tot veilig en bewust rijden, geven mensen in mijn omgeving nuttige feedback over mijn rijgedrag.	.82				
Item 3	Mensen in mijn sociale omgeving geven mij constructieve feedback als ik veilig en bewust rijgedrag vertoon.	.81				
Item 4	Mensen in mijn omgeving geven mij goede suggesties over hoe ik veiliger en bewuster rijgedrag kan stellen.	.72				
Item 5	Ik denk dat mensen in mijn sociale omgeving verkeersgerelateerde problemen ter harte nemen.		.86			

		F	B	D	A	O
Item 6	Ik heb de indruk dat mensen in mijn sociale omgeving de verkeersproblematiek serieus nemen.		.82			
Item 7	Ik heb het gevoel dat de huidige verkeerssituatie de mensen in mijn sociale omgeving oprecht bezighoudt.		.77			
Item 8	Ik heb het gevoel dat mensen in mijn sociale omgeving vastberaden zijn een inspanning te doen voor een veiliger verkeer.		.74			
Item 9	Ik heb de indruk dat mensen in mijn sociale omgeving mij een gevoel van verplichting geven om bepaalde gedragingen te stellen in het verkeer.			.86		
Item 10	Ik heb het gevoel dat mijn sociale omgeving me dwingt bepaalde gedragingen te stellen in het verkeer.			.82		
Item 11	Ik heb het gevoel dat de mensen in mijn sociale omgeving hun meningen over de verkeersproblematiek aan mij opleggen.			.81		
Item 12	Ik heb het gevoel dat mensen in mijn omgeving de beslissingen die ik neem in het verkeer respecteren.				.81	
Item 13	Mensen in mijn omgeving respecteren mijn standpunten over het verkeer				.79	
Item 14	Ik heb de indruk dat mensen in mijn sociale omgeving mijn veilig en bewust rijgedrag ondersteunen.				.60	
Item 15	Mensen in mijn sociale omgeving bekommeren zich niet om mij wanneer we discussiëren over de verkeersproblematiek.					.82
Item 16	Mensen in mijn sociale omgeving staan onverschillig tegenover mij, wanneer we spreken over het verkeer.					.80
Item 17	Wanneer we spreken over verkeersgerelateerde vraagstukken, trekken de mensen in mijn omgeving zich niets van mij aan.					.73

De items van de vragenlijst omtrent de aard van de rol die overheid speelt inzake verkeer, worden onderworpen aan een principale componentanalyse met promax-rotatie. Omwille van theoretische argumenten enerzijds en inspectie van de scree-plot anderzijds worden drie factoren weerhouden en geïnterpreteerd als autonomie-ondersteuning (A), informatie (I) en druk (D) (cf. Tabel 9). Aanvaard worden enkel de ladingen van items op de

factoren vanaf .40. Crossladingen kleiner dan .30 worden buiten beschouwing gelaten. Met eigenwaarden van respectievelijk 3.38, 1.96 en 1.39 verklaren onderscheiden factoren samen 56.07% van de totale variantie. De interne consistentie, uitgedrukt in Cronbach's Alpha, van deze items bedraagt respectievelijk .80, .72 en .55.

Tabel 9

Factorstructuur van de Vragenlijst over de Aard van de Rol van de Overheid inzake het Verkeer

		A	I	D
Item 1	De overheid gaat te rade bij de bevolking alvorens verkeerswetten uit te vaardigen.	.81		
Item 2	De overheid neemt suggesties van de bevolking in overweging bij het behandelen van de verkeersproblematiek.	.80		
Item 3	Ik voel dat de overheid de publieke opinie aangaande de verkeersproblematiek respecteert.	.79		
Item 4	Ik heb het gevoel dat mijn meningen belangrijk zijn voor de regering.	.73		
Item 5	Informatie over wat ik kan doen om veiliger te rijden, is gemakkelijk toegankelijk via de campagnes van de overheid.		.84	
Item 6	Verkeerscampagnes geven mij de noodzakelijke informatie om bewust rijgedrag te stellen.		.83	
Item 7	De overheid geeft me constructieve feedback over mijn rijgedrag.		.62	
Item 8	Als ik in mijn rijgedrag rekening houd met de verkeerscampagnes, kom ik ook te weten hoe goed ik dit doe.		.56	
Item 9	De overheid dwingt mensen om de verkeersregels te respecteren.			.80
Item 10	De overheid eist veel van de bevolking als het gaat over de verkeersproblematiek.			.69
Item 11	De overheid dringt er bij de burgers sterk op aan om navolging te geven aan de verkeerscampagnes.			.66
Item 12	Ik heb de indruk dat de overheid de burgers onder druk zet om bewust en veilig rijgedrag te stellen.		.34	.42

Achtergrondkenmerken. Alvorens over te gaan tot het testen van de hypothesen, worden onafhankelijke t-tests uitgevoerd teneinde eventuele geslachtsverschillen bloot te leggen in de uitkomstmaten. Er wordt geen significant verschil aangetoond tussen mannelijke

en vrouwelijke autobestuurders wat betreft het aantal gerapporteerde boetes, $t(161) = 1.86$, *ns*. Vrouwelijke noch mannelijke automobilisten vertonen een significant hogere score zowel op de Algemene Rijgedrag-inventaris, $t(161) = .52$, *ns*, als wat betreft de mate waarin men aangeeft verkeersovertredingen te begaan $t(161) = .64$, *ns*. Vrouwen ($M = 3.92$) geven echter wel blijk van een significant hoger niveau van externe regulatie bij het respecteren van de verkeerscode in vergelijking met mannelijke autobestuurders ($M = 3.51$), $t(161) = -2.84$, $p < .01$. Vrouwelijke chauffeurs ($M = 2.52$) rapporteren een significant hogere graad van onverschilligheid in houding van de sociale omgeving dan mannelijke bestuurders ($M = 2.28$), $t(161) = -2.28$, $p < .05$. Bovendien wordt de rol van de overheid inzake het verkeersbeleid als meer controlerend beschreven door vrouwelijke chauffeurs ($M = 3.82$) dan door mannelijke automobilisten ($M = 3.53$), $t(161) = -2.93$, $p < .01$.

Ter voorbereiding van de hypothesetoetsing, wordt een analyse van de correlaties tussen de verschillende variabelen uitgevoerd. Analyse legde een significante negatieve correlatie, $r(163) = -.23$, $p < .01$, bloot tussen de leeftijd van de autobestuurder en de mate waarin men aangeeft de verkeersregels te overtreden. Er toont zich geen significant verband tussen leeftijd en de motivationele variabelen. Wel wordt een significante negatieve correlatie, $r(163) = -.25$, $p < .01$, vastgesteld tussen de leeftijd en de mate waarin men aangeeft feedback te ontvangen over het rijgedrag vanuit de sociale omgeving. Het opleidingsniveau blijkt ongerelateerd aan al de andere gemeten variabelen.

Een significante negatieve correlatie, $r(162) = -.20$, $p < .05$, kan worden gevonden tussen het aantal jaren rijervaring en de mate waarin men aangeeft de verkeersregels te overtreden. Meer ervaren chauffeurs scoren het overheidsbeleid als minder autonomie-ondersteunend, wat zich toont in een significante negatieve correlatie, $r(162) = -.17$, $p < .05$. Ook geven zij aan beduidend minder feedback te ontvangen over hun rijgedrag vanwege de sociale omgeving, $r(163) = -.28$, $p < .01$. Rijervaring en de motivationele variabelen blijken geen verband te houden.

Een significante positieve correlatie, $r(152) = .23$, $p < .01$, toont tussen het aantal afgelegde kilometers in het afgelopen jaar en de mate waarin men aangeeft de verkeerswet te overtreden. Een significant negatief verband wordt dan weer gevonden tussen de gereden afstand in het voorbije jaar en de mate waarin men gecontroleerd motivatie vertoont tot het volgen van de verkeersregels, $r(152) = -.24$, $p < .01$. Ook uit de relatie met de mate waarin men feedback ontvangt over het rijgedrag vanuit zijn omgeving blijkt een negatieve correlatie, $r(152) = -.18$, $p < .05$.

Tabel 10

Intercorrelaties tussen gemeten variabelen (Studie 2)

	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14
1. Omgeving: autonomie	--													
2. Omgeving: druk	.08	--												
3. Omgeving: onverschilligheid	-.38***	.05	--											
4. Omgeving: betrokkenheid	.44***	.19*	-.28***	--										
5. Omgeving: feedback	.47***	.37***	-.12	.38***	--									
6. Overheid: autonomie	.25**	.08	-.09	.28***	.32***	--								
7. Overheid: informatie	.17*	.23**	-.07	.31***	.34***	.37***	--							
8. Overheid: druk	-.01	.19*	.20*	.07	-.01	-.03	.18*	--						
9. Geïdentificeerde regulatie	.40***	.01	-.14	.34***	.17*	.27***	.19*	-.07	--					
10. Geïntrojecteerde regulatie	.27**	.10	-.11	.27**	.26**	.26**	.28***	-.09	.52***	--				
11. Externe regulatie	.08	.32***	.07	.02	.07	-.01	.01	.27**	-.13	.25**	--			
12. Gecontroleerde motivatie	.22**	.27**	-.02	.18*	.21**	.15	.18*	.12	.24**	.77***	.81***	--		
13. Overtredingen	-.22**	.04	.05	-.11*	-.03	-.02	-.04	.14	-.32***	-.29***	-.14	-.27**	--	
14. Boetes	.05	.03	-.07	-.17*	.08	.08	.01	-.03	-.21**	-.17*	-.03	-.12	.13	--
15. Stress	-.13	.16*	-.04	.08	.06	.05	-.01	.14	.01	.07	.06	.08	.46***	-.06

Nota: * $p < .05$; ** $p < .01$; *** $p < .001$

Motivationale variabelen. Een gepaarde sample t-test geeft aan dat zowel externe ($M = 3.71$) als geïdentificeerde regulatie ($M = 3.69$) de meest voorkomende vormen van motivatie tot gehoorzaamheid aan de wegcode zijn. Beide scores verschillen niet significant, $t(162) = .17$, *ns*. Geïntrojecteerde motivatie ($M = 2.59$) wordt minder gerapporteerd dan externe, $t(162) = 12.88$, $p < .001$, en geïdentificeerde regulatie, $t(162) = -16.78$, $p < .001$.

Contextvariabelen. Het overheidsbeleid inzake verkeer wordt vooral als drukgevend beschouwd ($M = 3.66$) en in minder mate als informatie-biedend ($M = 2.89$), $t(162) = -11.35$, $p < .001$, en autonomie-ondersteunend ($M = 2.31$), $t(162) = -17.75$, $p < .001$. Bestuurders geven aan dat ze het verkeersbeleid eerder als informatie-biedend dan als autonomie-ondersteunend ervaren, $t(162) = -8.96$, $p < .001$. Dit blijkt eveneens uit een gepaarde sample t-test. De invloed van de sociale omgeving m.b.t. het rijgedrag en de verkeersproblematiek wordt in grote mate gepercipieerd als autonomie-ondersteunend ($M = 3.49$) en betrokken ($M = 3.46$). Beide scores verschillen niet significant van elkaar, $t(162) = .42$, *ns*. Bovendien geeft de sociale omgeving van automobilisten minder blijk van feedback ($M = 2.64$) dan van autonomie-ondersteuning, $t(162) = 12.67$, $p < .001$, of betrokkenheid, $t(162) = 11.44$, $p < .001$. De scores op druk ($M = 2.46$) en onverschilligheid ($M = 2.39$) vanuit de omgeving verschillen onderling niet significant, $t(162) = .83$, *ns*, maar zijn beide wel lager dan de mate waarin men feedback ontvangt, respectievelijk $t(162) = -2.28$, $p < .05$ en $t(162) = -2.70$, $p < .01$.

6.2.2.2 Primaire analyse

De analyse van het correlatiepatroon tussen types motivatie en de uitkomstmaat overtredingen levert in absolute waarde geen stijgend patroon op, naarmate men zich verplaatst op het continuüm van externe, over geïntrojecteerde naar geïdentificeerde regulatie. Een significante negatieve correlatie wordt wel gevonden tussen de mate waarin men aangeeft overtredingen te maken en geïdentificeerde regulatie, evenals tussen het begaan van overtredingen en geïntrojecteerde regulatie. Een z-test na Fisher's transformatie, geeft aan dat beide significante correlaties echter niet verschillen in grootte, $Z = -.67$, *ns*. M.b.t. de uitkomstvariabele aantal behaalde boetes in het afgelopen jaar, wordt exact dezelfde vaststelling gedaan (cf. Tabel 10). Ook hier blijkt het verschil in grootte van beide correlaties niet significant, $Z = -.54$, *ns*. Wat betreft stressbeleving achter het stuur wordt geen significante verband aangetoond met de types motivatie.

Een hiërarchisch lineaire regressieanalyse wordt uitgevoerd om te onderzoeken of de drie types regulatie een effect vertonen op de uitkomstmaten (behaalde boetes in het afgelopen jaar en de mate waarin men verkeersovertredingen begaat), na controle voor achtergrondkenmerken. In Stap 1 worden deze achtergrondvariabelen ingevoegd, in Stap 2 de motivationele variabelen. De mate van stressbeleving achter het stuur is ongecorrigeerd gebleken met de motivationele variabelen. Aangezien de drie types motivatie bovendien geen bijkomende variantie verklaren in deze uitkomstmaat wordt stressbeleving niet verder opgenomen in de regressieanalyse. Deze sequentie aan analyses wordt een tweede maal herhaald waarbij ditmaal gecontroleerde (de somscore van externe en geïntrojecteerde regulatie; $\alpha = .82$) en autonome motivatie (d.w.z. geïdentificeerde regulatie) als predictoren in Stap 2 worden ingevoerd.

Tabel 11

Bètawaarden van Stapsgewijze Lineaire Regressieanalyse met Achtergrondkenmerken en Motivationele Variabelen als Predictoren van Aantal Boetes en Overtredingen

	Aantal boetes		Overtredingen	
	Stap 1	Stap 2	Stap 1	Stap 2
Achtergrondkenmerken				
Geslacht	-.15	-.17	-.09	-.09
Leeftijd	-.04	.00	-.26	-.19
Rijervaring	-.05	-.08	.04	-.02
Km/Jaar	.11	.09	.15**	.19*
Opleidingsniveau	.10	.10	.13	.11
Regulatie				
Geïdentificeerde regulatie		-.16		-.25**
Geïntrojecteerde regulatie		-.06		-.07
Externe regulatie		.01		-.10
Verklaarde variantie (R ²)	5.0%	9.0%	12.0%**	21.0%***
Verschuiving in verklaarde variantie	5.0%	4.0%	12.0%**	9.0%**

Nota: * $p < .05$; ** $p < .01$, *** $p < .001$

Geen enkele van de achtergrondvariabelen blijkt een verband te vertonen met de boetemeting. Lineaire regressieanalyse geeft na controle voor geslacht, leeftijd, rijervaring, km/jaar en opleidingsniveau, ook geen significante samenhang aan tussen geïdentificeerde regulatie en het aantal boetes behaald in het afgelopen jaar. Ook met externe en geïntrojecteerde regulatie blijkt uit deze analyse geen significant verband (cf. Tabel 11).

Verder toont lineaire regressieanalyse in Stap 1 een positief effect aan van de afgelegde afstand per jaar. Bij het invoeren van de motivationele variabelen blijkt dat geïdentificeerde regulatie significant bijdraagt in de voorspelling van de mate waarin men aangeeft verkeersovertredingen te begaan, bovenop de achtergrondvariabelen. Uit het toevoegen van externe noch van geïntrojecteerde regulatie in Stap 2 wordt een significante samenhang met de variabele overtredingen vastgesteld (cf. Tabel 11).

Tabel 12

Bètawaarden van Stapsgewijze Lineaire Regressieanalyse met Achtergrondkenmerken, Autonome en Gecontroleerde Motivatie als Predictoren van Aantal Boetes en Overtredingen

	Boete 1		Overtredingen	
	Stap 1	Stap 2	Stap 1	Stap 2
Achtergrondkenmerken				
Geslacht	-.15	-.16	-.09	-.09
Leeftijd	-.04	.00	-.26	-.19
Rijervaring	-.05	-.08	.04	-.17
Km/Jaar	.11	.09	.25**	.19*
Opleidingsniveau	.10	.10	.13	.11
Regulatie				
Autonome motivatie		-.19*		-.24**
Gecontroleerde motivatie		.03		-.14
Verklaarde variantie (R ²)	5.0%	8.9%*	12.0%**	21.0%***
Verschuiving in verklaarde variantie	5.0%	3.9%*	12.0%**	9.0%**

Nota: * $p < .05$; ** $p < .01$, *** $p < .001$

Lineaire regressieanalyse geeft aan dat de variabele autonome motivatie significant bijdraagt in de voorspelling van het aantal gerapporteerde boetes, behaald in het afgelopen

jaar, bovenop de achtergrondvariabelen (cf. Tabel 12). Het toevoegen van gecontroleerde motivatie in Stap 2 bepaalt de boetemeting niet. Na lineaire regressieanalyse met controle voor geslacht, leeftijd, rijervaring, km/jaar, en opleidingsniveau wordt een significante samenhang vastgesteld tussen autonome motivatie en de mate waarin men aangeeft verkeersovertredingen te begaan. Het toevoegen van gecontroleerde motivatie in Stap 2 van de analyse verklaart geen bijkomende variantie (cf. Tabel 12). Ter vervollediging werden de interactietermen tussen de verschillende types motivatie toegevoegd, de overeenkomstige bètawaarden blijken echter niet significant.

Teneinde het unieke effect van de sociale omgeving tot verklaring van het type motivatie (autonoom dan wel gecontroleerd) te onderzoeken, wordt een hiërarchisch lineaire regressieanalyse uitgevoerd. In de eerste stap worden de achtergrondvariabelen ingebracht, in de tweede stap de vijf categorieën van sociale invloed m.b.t. het rijgedrag en de verkeersproblematiek. In een derde stap van de analyse wordt nagegaan of de rol van de overheid bijkomende variantie verklaart, na controle voor achtergrondkenmerken en sociale invloed. Hiertoe worden de drie types percepties over het overheidsbeleid inzake verkeer (informatie, druk en autonomie-ondersteuning) opgenomen in het model. Ter vervollediging van de regressieanalyse worden in een laatste stap de interactietermen tussen de predictoren die in de tweede en de derde stap een significante bijdrage vertonen in de voorspelling van de criteria autonome en gecontroleerde motivatie, toegevoegd.

Na lineaire regressieanalyse met controle voor achtergrondkenmerken wordt een significante samenhang vastgesteld tussen een autonomie-ondersteunende omgeving inzake verkeer en autonome motivatie enerzijds en anderzijds tussen een omgeving die betrokkenheid toont op de verkeersproblematiek en autonome motivatie (cf. Tabel 13). Na controle voor dit model, blijkt in de volgende stap van de lineaire regressieanalyse een uniek effect van een autonomie-ondersteunend verkeersbeleid vanwege de overheid op autonome motivatie. Bij controle voor achtergrondkenmerken, invloed van de sociale omgeving en het verkeersbeleid van de overheid, verklaren de interactietermen geen bijkomende variantie wat betreft de variabele autonome motivatie (cf. Tabel 13).

Uit lineaire regressieanalyse blijkt dat het ervaren van druk vanuit de omgeving inzake verkeersgerelateerde onderwerpen en gedragingen op unieke wijze bijdraagt tot de verklaring van gecontroleerde motivatie, bovenop de predictoren: geslacht, leeftijd, rijervaring, km/jaar en opleidingsniveau (cf. Tabel 13). Bij controle voor dit model, in een volgende stap van de

Tabel 13

Bètawaarden in Stapsgewijze Lineaire Regressieanalyse met Achtergrondkenmerken, Sociale Omgeving, Rol van de Overheid en Interactietermen als Predictoren van Autonome en Gecontroleerde Motivatie

	Autonome Motivatie				Gecontroleerde Motivatie			
	Stap 1	Stap 2	Stap 3	Stap 4	Stap 1	Stap 2	Stap 3	Stap 4
Achtergrondkenmerken								
Geslacht	-.04	.00	.02	.02	.07	.07	.06	.09
Leeftijd	.21	.20	.14	.12	.09	.03	.01	.03
Rijervaring	-.14	-.09	-.03	-.01	-.15	-.08	-.06	-.07
Km/Jaar	-.11	-.06	-.05	-.03	-.22**	-.17*	-.17*	-.12
Opleidingsniveau	.03	-.01	-.01	-.02	-.14	-.17*	-.16*	-.19*
Sociale Omgeving								
Omgeving: autonomie		.33**	.32*	.29*	.17	.17	.15	.21
Omgeving: druk		-.03	-.01	.12	.26**	.26**	.25**	.11
Omgeving: onverschillig		.06	.07	.07	.09	.09	.08	.07
Omgeving: betrokkenheid		.22*	.20*	.14	.09	.09	.08	.05
Omgeving: feedback		-.03	-.08	-.04	-.05	-.05	-.07	-.02

Nota: * $p < .05$; ** $p < .01$; *** $p < .001$

Tabel 13 (vervolg)

Bètawaarden in Stapsgewijze Lineaire Regressieanalyse met Achtergrondkenmerken, Sociale Omgeving, Rol van de Overheid en Interactietermen als Predictoren van Autonome en Gecontroleerde Motivatie

	Autonome Motivatie				Gecontroleerde Motivatie			
	Stap 1	Stap 2	Stap 3	Stap 4	Stap 1	Stap 2	Stap 3	Stap 4
Rol van de overheid								
Overheid: autonomie			.18*	.19*			.07	.07
Overheid: informatie			.05	.08			.02	-.02
Overheid: druk			-.09	-.08			.01	.08
Interacties								
Omgeving Aut-Druk				-.07				-.20*
Omgeving Aut-Betrokkenheid				-.04				.28*
Omgeving Druk-Betrokkenheid				.15				-.17
Omgeving Aut-Overheid Aut				-.02				-.11
Omgeving Druk-Overheid Aut				.03				-.01
Omgeving Betr-Overheid Aut				-.10				-.11
Verklaarde variantie (R ²)	2.2%	20.9%***	24.9%***	27.2%***	8.6%	18.8%**	19.2%**	24.8%**
Verschuiving in verklaarde variantie	2.2%	18.7%***	4.0%*	2.3%	8.6%*	10.2%**	0.5%	5.5%

Nota: * $p < .05$; ** $p < .01$; *** $p < .001$

lineaire regressieanalyse wordt geen significante samenhang gedetecteerd tussen de wijze waarop het overheidsbeleid inzake verkeer wordt beleefd en gecontroleerde motivatie. Uit de vierde stap van de analyse bleek een significante interactie tussen autonomie-ondersteuning en druk vanwege de sociale omgeving, evenals tussen autonomie-ondersteuning en betrokkenheid vanuit de sociale context in de voorspelling van gecontroleerde motivatie.

6.2.3 Bespreking

De bevindingen uit Studie 2 geven wederom aan dat de drie types extrinsieke motivatie tot het gehoorzamen aan de wegcode empirisch kunnen onderscheiden worden. De onderliggende factorstructuur, zoals aangetoond in Studie 1, wordt daartoe gerepliceerd. Het correlatiepatroon tussen de verschillend types extrinsieke motivatie wijst op een simplexpatroon. Zoals voorspeld o.b.v. ZDT geven de resultaten verder aan dat de automobilist die meer autonoom gemotiveerd is tot het volgen van de verkeersregels, enerzijds minder verkeersovertredingen begaat en anderzijds ook minder verkeersboetes ontvangt. Hiertoe wordt een significante correlatie gevonden tussen geïdentificeerde regulatie en de mate waarin men overtredingen begaat en het aantal boetes dat men behaalt. Echter, de analyse van het correlatiepatroon tussen types motivatie en de uitkomstmaten overtredingen en aantal boetes levert in absolute waarde geen stijgend patroon op, naarmate men zich verplaatst op het continuüm van externe over geïntrojecteerde naar geïdentificeerde regulatie. Er wordt eveneens geen verband gedetecteerd tussen de motivationele variabelen en de ervaring van stress achter het stuur. Wel toont Studie 2 een unieke bijdrage aan van enerzijds autonome motivatie in vergelijking met gecontroleerde motivatie en anderzijds geïdentificeerde regulatie t.a.v. externe en geïntrojecteerde regulatie in verklaring van de uitkomstvariabele overtredingen. Eveneens werd een uniek effect vastgesteld van autonome motivatie bij het voorspellen van het totaal aantal boetes. Gecontroleerde motivatie, noch externe en geïntrojecteerde regulatie afzonderlijk dragen bij tot de verklaring van de criteria van Studie 2. Na controle voor achtergrondkenmerken, blijkt dat zowel een autonomie-ondersteunende omgeving als een omgeving die betrokken is op de verkeersproblematiek autonome motivatie bevordert, evenals een autonomie-ondersteunend overheidsbeleid inzake verkeer. De ervaring van druk vanwege de sociale omgeving omtrent het rijgedrag of de verkeersproblematiek draagt, na controle voor achtergrondkenmerken, op unieke wijze bij tot een gecontroleerde motivatie wat betreft het volgen van de verkeerswet.

Hoofdstuk 7

Algemene bespreking

Nadat ZDT reeds ingang vond in tal van domeinen zoals werk, onderwijs, gezondheid, religie, sport en het ecologische domein bestaat de overkoepelende doelstelling van het eigen empirisch onderzoek erin de waarde van ZDT aan te tonen in een verkeerscontext (Deci & Ryan, 2002). Drie concrete onderzoeksdoelstellingen dienen hiertoe bij te dragen.

7.1 Een meetinstrument omtrent verkeersmotivatie

Een eerste doelstelling van het eigen onderzoek betreft de ontwikkeling van een zelfregulatievragenlijst die de aard van de motivatie tot het volgen van de verkeersregels nagaat. Aangezien het zeer onwaarschijnlijk lijkt dat men zich aan een snelheidsbeperking houdt omdat deze activiteit op zich voldoening geeft of aangenaam is, werd een intrinsieke motivatie tot het respecteren van de verkeersregels van meet af aan buiten beschouwing gelaten (Vansteenkiste, 2003). De idee dat intrinsieke motivatie niet altijd gepast is, werd ook m.b.t. andere levensdomeinen (bvb. psychotherapie) en gedragingen (bvb. het invullen van het belastingsformulier) reeds geopperd (bvb. Vansteenkiste, Soenens & Vandereycken, 2005). Echter, als intrinsieke motivatie niet relevant blijkt, rest slechts een extrinsieke motivatie tot het volgen van de verkeersregels. ZDT onderscheidt drie kwalitatief verschillende types van extrinsieke motivatie volgens de mate waarin het initieel extern gestuurde gedrag geïnternaliseerd werd. Deze drie vormen van extrinsieke motivatie bevinden zich op een continuüm van internalisatie, met name externe, geïntrojecteerde en geïdentificeerde regulatie. Amotivatie, dat vooral een gebrek aan geloof in eigen kunnen om de verkeerswet te gehoorzamen weerspiegelt, werd evenmin gemeten omdat het onwaarschijnlijk lijkt dat veel mensen zich onbekwaam voelen om de verkeerswet te volgen en omdat ZDT hoofdzakelijk de kwaliteit i.p.v. de kwantiteit van motivatie benadrukt.

Verwacht wordt om deze drie types van extrinsieke motivatie empirisch te kunnen onderscheiden m.b.t. het volgen van de verkeersregels. De uitgevoerde factoranalyse zowel in Studie 1 als in Studie 2 geeft hiervoor evidentie. In Studie 1 worden drie factoren weerhouden die kunnen geïnterpreteerd worden als zijnde externe, geïntrojecteerde en geïdentificeerde regulatie. De uiteindelijke vragenlijst bestaat uit 15 items, vijf per type regulatie met telkens

een goede interne consistentie. Deze bevraging sluit aan bij een reeds bestaande familie van vragenlijsten zoals oorspronkelijk ontwikkeld door Ryan en Connell (1989). Een nieuwe factoranalyse op dezelfde 15 items maar dan in Studie 2 repliceert de eerdere bevindingen.

Daar de drie soorten extrinsieke motivatie zich op een continuüm van zelf-determinatie bevinden wordt eveneens verwacht dat types die dicht bij elkaar liggen (bvb. externe en geïntrojecteerde regulatie) sterker gecorreleerd zijn dan types die zich verder van elkaar bevinden (bvb. externe en geïdentificeerde regulatie). Zowel in Studie 1 als in Studie 2 blijkt dit het geval. De samenhang tussen externe en geïdentificeerde regulatie (dewelke verder van elkaar gelegen zijn op het continuüm) is telkens zwakker dan die tussen externe en geïntrojecteerde regulatie (dewelke naast elkaar gelegen zijn) en die tussen geïntrojecteerde en geïdentificeerde regulatie (dewelke eveneens naast elkaar gelegen zijn), wat evidentie biedt voor een simplexpatroon. In Studie 1 blijkt geïntrojecteerde regulatie op het continuüm het midden te houden tussen de twee andere types van motivatie, daar geïntrojecteerde regulatie even sterk positief gecorreleerd is met externe als met geïdentificeerde regulatie. Studie 2 toont echter aan dat introjectie sterker verbonden is met identificatie dan met externe regulatie. Globaal gezien draagt het aangetoonde correlatiepatroon bij tot de interne validiteit van de ontwikkelde vragenlijst.

De mate waarin de verschillende types motivatie daadwerkelijk ook de verwachte gedragsuitkomsten voorspellen zal een verdere validatie van de zelfregulatievragenlijst bewerkstelligen. Deze gedragsmaten komen aan bod in de volgende paragraaf.

7.2 Het effect van types extrinsieke motivatie in het verkeer

De tweede doelstelling van het eigen onderzoek omvat het effect van de verschillende types motivatie op gedragsmaten die centraal staan in een verkeerscontext, namelijk de mate waarin automobilisten aangeven verkeersovertredingen te begaan, het aantal verkeersboetes dat men behaalt en de mate waarin men aangeeft stress te ervaren achter het stuur. In Studie 1 resulteert dit in twee hypothesen. Algemeen wordt verwacht dat naarmate de motivatie tot het volgen van de verkeersregels meer autonoom is (dus meer geïnternaliseerd), men daadwerkelijk ook minder verkeersovertredingen begaat en dat tevens het aantal ontvangen boetes lager ligt. In het kader van Studie 2 werd aan deze hypothesen een derde toegevoegd. De bijhorende voorspelling luidt dat een meer autonome vorm van motivatie samenhangt met een verminderde stressbeleving achter het stuur.

Beide studies tonen een duidelijk en negatief verband aan tussen de geïdentificeerde regulatie en de mate waarin men rapporteert verkeersovertredingen te begaan. Enkel Studie 2 gaf aan dat ook naarmate men blijk geeft van een meer geïntrojecteerde regulatie, men minder vaak verkeersovertredingen maakt. Externe regulatie is niet-gerelateerd aan deze uitkomstmaat. Na controle voor achtergrondkenmerken blijft er in beide studies een uniek effect bestaan van geïdentificeerde regulatie, in vergelijking met externe en geïntrojecteerde regulatie, op de mate waarin men verkeersovertredingen begaat, alsook van autonome motivatie in vergelijking met gecontroleerde motivatie. De bijdrage van geïntrojecteerde regulatie noch van gecontroleerde motivatie in Studie 2 blijken echter uniek.

Beide studies reveleren verder een beduidende negatieve samenhang tussen geïdentificeerde regulatie als motivatie tot het volgen van de verkeersregels en het aantal behaalde boetes in het afgelopen jaar. Alleen Studie 2 gaf aan dat ook naarmate men een meer geïntrojecteerde regulatie vertoont, men minder vaak boetes behaalt. Externe regulatie bleek in beide studies ongerelateerd aan deze uitkomstmaten. Na controle voor achtergrondkenmerken blijft het unieke effect van geïdentificeerde regulatie, in vergelijking met externe en geïntrojecteerde regulatie, op het aantal boetes overeind in Studie 1. Een unieke bijdrage van autonome motivatie in vergelijking met gecontroleerde motivatie werd eveneens gevonden wat betreft het aantal boetes en ditmaal in beide studies. Het effect van geïntrojecteerde regulatie noch van gecontroleerde motivatie in Studie 2 bleken evenwel uniek.

Globaal genomen liggen de resultaten van beide studies in lijn met eerdere onderzoeksbevindingen binnen ZDT. Autonome, relatief t.o.v. gecontroleerde motivatie of geïdentificeerde relatief t.o.v. externe en geïntrojecteerde regulatie, konden in vorige studies vaak in verband worden gebracht met een resem positieve uitkomsten zoals een effectievere prestatie en een verhoogde persistentie van het gedrag (voor een overzicht zie o.a. Deci & Ryan, 2000). Het eigen onderzoek vult dit aan met een duidelijke en negatieve samenhang tussen een autonome motivatie tot het volgen van de verkeersregels en de mate waarin men verkeersovertredingen begaat, alsook het aantal verkeersboetes dat men behaalt. Er is dan ook evidentie om te stellen dat de automobilist die de verkeersregels respecteert omdat hij dit persoonlijk belangrijk of zinvol vindt en voor wie dit een uitdrukking van de eigen waarden betreft, minder verkeersovertredingen zal maken en minder boetes zal ontvangen. De chauffeur daarentegen die een gecontroleerde motivatie vertoont, hij gehoorzaamt bvb. aan de verkeerswet om verkeersboetes te ontlopen of omdat hij anders het gevoel heeft aan zijn

burgerplicht te verzuimen, zal niet meer verkeersovertredingen maken of boetes ontvangen, maar ook niet minder. Dit volgt uit de bevinding dat gecontroleerde motivatie, net als externe en geïntrojecteerde regulatie afzonderlijk, niet bijdraagt tot de mate waarin men overtredingen begaat en boetes behaalt.

Het is wel belangrijk om vast te stellen dat gecontroleerde motivatie ook niet negatief samenhangt met de uitkomstvariabelen in deze studies. Het weinige cruciale karakter van de verkeerscontext als levensdomein in de ontwikkeling van het individu evenals de beperkte nood aan inzicht en creativiteit bij het autorijden, dragen er mogelijk toe bij dat geen nefaste invloed wordt aangetoond van gecontroleerde motivatie op het rijgedrag. Een gecontroleerde vorm van motivatie tot het volgen van de verkeersregels schaadt het rijgedrag niet, maar blijkt anderzijds ook geen meerwaarde op te leveren. Het bewerkstelligen van een dergelijke vorm van motivatie lijkt op het eerste zicht dan ook weinig toe te voegen (cf. infra). Er dient bemerkt te worden dat het unieke effect van geïdentificeerde regulatie niet eenduidig kan gerepliceerd worden wat betreft het aantal boetes. Vervolgonderzoek is noodzakelijk om hier meer duidelijkheid te scheppen.

De voorspelling dat naarmate een autobestuurder een meer autonome vorm van motivatie vertoont tot het respecteren van de verkeersregels, hij minder stress achter het stuur zal ervaren, wordt niet ondersteund door de bevindingen. Geen enkel verband blijkt immers tussen de stresservaring bij het autorijden en de drie types motivatie. Nochtans geeft de literatuur aan dat externe en geïntrojecteerde regulatie, samen gecontroleerde motivatie, vaak gepaard gaan met het ervaren van druk en spanning (Deci & Ryan, 2000). Algemeen bevinden de scores op de Algemene Rijgedrag-inventaris, dewelke kunnen variëren tussen 0 en 5, maar in Studie 2 slechts variëren tussen 0 en 3.27, zich aan de lage kant ($M = .92$, $SD = .57$). Dit kan er op wijzen dat de gestelde gevoelens en emoties vrij extreem overkwamen en bijgevolg eerder zeldzaam zijn. Het betreft hier o.a. ervaringen van agressie, frustratie, ergernis en verlies van kalmte. Een genuanceerder palet aan belevingen (bvb. nervositeit, verveling, druk, ongerustheid, angst en een opgejaagd gevoel) zou mogelijk op een meer gedifferentieerde wijze het concept stress meten. De mate van stressbeleving zou bovendien bevraagd kunnen worden onafhankelijk van concrete situaties zoals dit het geval is in de Algemene Rijgedrag-inventaris (bvb. tijdens het inhalen en als andere chauffeurs gekke dingen doen).

7.3 Een autonomie-ondersteunende verkeerscontext

De derde doelstelling van het eigen onderzoek stelt het effect van de sociale omgeving van de autobestuurder enerzijds en de invloed van het overheidsbeleid inzake verkeer anderzijds op het internalisatieproces centraal. Onderzoek m.b.t. deze doelstelling vormt de toegevoegde waarde van Studie 2. Verwacht wordt dat de autonomie-ondersteunende en controlerende dimensies van de sociale omgeving en het overheidsbeleid respectievelijk de internalisatie bevorderen of verhinderen.

Studie 2 toont aan dat autonome motivatie positief voorspeld wordt door een autonomie-ondersteunende omgeving, een omgeving die betrokken is op de verkeersproblematiek en die feedback geeft over het rijgedrag. Na controle voor achtergrondkenmerken blijkt dat autonomie-ondersteuning en betrokkenheid op de verkeersproblematiek vanwege de sociale omgeving een unieke bijdrage heeft op een autonome vorm van motivatie. Een positieve samenhang wordt aangegeven van gecontroleerde motivatie met een autonomie-ondersteunende omgeving, een omgeving die betrokken is op de verkeersproblematiek, die feedback geeft over het rijgedrag en die de bestuurder onder druk zet. Na controle voor achtergrondkenmerken wordt gecontroleerde motivatie enkel voorspeld door druk vanuit de sociale context.

Bovenop de invloed van de sociale omgeving wordt ook de rol van de overheid in rekening gebracht. Studie 2 reveleert een positief verband tussen autonome motivatie en een autonomie-ondersteunende overheidsbeleid inzake verkeer, alsook met een overheid die informatie biedt. Na controle voor achtergrondkenmerken en de invloed van de sociale omgeving blijft enkel een unieke bijdrage van een autonomie-ondersteunende overheid bestaan. Een positief samenhang tussen gecontroleerde motivatie en een overheid die informatie aanbiedt inzake verkeer is niet langer significant na controle voor dezelfde variabelen.

De bevindingen ondersteunen hiermee gedeeltelijk de voorspelling die gedaan werd o.b.v. ZDT. Onderzoek in het kader van ZDT geeft immers niet enkel evidentie voor de relatie tussen autonome motivatie en een waaier aan positieve uitkomstmaten (cf. supra). ZDT duidt tevens de wijze waarop een meer autonome vorm van motivatie kan bewerkstelligen dan wel geschaad worden. Een autonomie-ondersteunende context speelt in op de universele basisnoden van de mens en bevordert daardoor de autonome regulatie van het gedrag. Strategieën zoals informatieverlening of feedback (cf. nood aan competentie), de ondersteuning van inspraak en initiatief (cf. nood aan autonomie) of betrokkenheid (cf. nood

aan verbondenheid) kunnen hiertoe aangewend worden (Ryan & Deci, 2002). De resultaten geven vooral evidentie voor de belangrijke rol van autonomie-ondersteuning zowel vanwege de overheid als vanuit de sociale omgeving. Een autobestuurder wiens rijgedrag en standpunten omtrent de verkeersproblematiek gerespecteerd worden, zal meer autonome motivatie tot het volgen van de verkeersregels vertonen. Analoog zal een overheid die de publieke opinie ter harte neemt en ten rade gaat bij de bevolking alvorens wetten uit te vaardigen eveneens bijdragen tot een autonome regulatie van het gedrag. De betrokkenheid van belangrijke naasten op de verkeersproblematiek blijkt eveneens autonome motivatie te stimuleren. Een chauffeur, ingebed in een sociale omgeving die pleit voor een veiliger verkeer, zal vrijwilliger de verkeerswet respecteren. In zijn gehoorzaamheid aan de wegcode zal hij zich immers begrepen en gesteund voelen door zijn omgeving, waardoor hij het juiste rijgedrag ongedwongen kan stellen.

Informatie vanwege de overheid of feedback vanwege de sociale omgeving omtrent het rijgedrag blijkt niet bevorderlijk voor de totstandkoming van een autonome motivatie tot het respecteren van de verkeersregels. Dit is in tegenspraak met wat verwacht werd o.b.v. ZDT. Mogelijk is dit te wijten aan de specifieke aard van het verkeersdomein. Feedback over het rijgedrag komt immers snel over als corrigerend en controlerend. Tips die dienen te leiden tot een beter toekomstig rijgedrag, impliceren gemakkelijk fouten in het huidige rijgedrag. Ter illustratie, een vader die zijn zoon aangeeft dat op het volgende kruispunt de voorrang van rechts geldt, geeft geen suggestie maar wijst op een gebod. Bovendien lijkt hij met deze aanwijzing geen vertrouwen te stellen in de competentie van zijn zoon. Ook de informatie vanwege de overheid blijkt soms controlerend. Eerder werd reeds aangehaald dat de boodschap in verkeerscampagnes als schuldinducerend kan overkomen. Meer objectieve informatie en een grondige verantwoording van verkeersregels komt mogelijk meer tegemoet aan de noden van de autobestuurder. Ook Ryan (1982) vond evidentie voor het positieve effect van feedback met informatiewaarde in vergelijking met een controlerende terugkoppeling. Uitspraken met een evaluerende connotatie bleken een zekere prestatiedruk te induceren, dewelke intrinsieke motivatie als meest autonome vorm van regulatie, ondermijnde.

Een controlerende omgeving zet mensen ertoe aan zich te gedragen, te denken en te voelen op specifieke en voorgeschreven manieren door o.a. gebruik te maken van druk, toezicht of schuldinductie. De autonome regulatie van het gedrag wordt op deze wijze gedwarsboomd. De bevindingen uit het eigen onderzoek geven evidentie voor de rol van druk

vanuit de sociale omgeving in de totstandkoming van gecontroleerde motivatie. Familie, vrienden, kennissen of collega's die het individu verplichten bepaalde gedragingen te stellen in het verkeer of hun meningen aangaande de verkeersproblematiek trachten op te leggen, dragen op die manier bij tot de gecontroleerde motivatie van de automobilist. Uit de bevindingen blijkt evenwel dat de sociale omgeving vooral als betrokken en autonomie-ondersteunend wordt ervaren en slechts in beperkte mate als drukgevend. In tegenstelling tot wat voorspeld wordt, bepaalt een onverschillige houding vanwege de sociale omgeving noch de ervaring van het repressieve overheidsbeleid een gecontroleerde vorm van motivatie tot het volgen van de verkeersregels. Onverwacht hangt gecontroleerde motivatie dan weer samen met enkele autonomie-ondersteunende dimensies van beide contexten. Vervolgonderzoek kan zich richten op de vraag in welke mate de sociale omgeving en de overheid afzonderlijk bijdragen tot een bepaald type motivatie, dan wel dat de variabele sociale omgeving als mediator optreedt tussen het overheidsbeleid en de aard van de motivatie. Mogelijk scheidt dit meer duidelijkheid over het uitblijven van verwachte verbanden. Ook de interactietermen, dewelke geen inhoudelijke meerwaarde bieden, kunnen op die manier wellicht beter geïnterpreteerd worden. Uit de bevindingen blijkt weldegelijk dat de bevolking het overheidsbeleid inzake verkeer in sterke mate als controlerend ervaart. Echter, druk vanuit de overheid lijkt op geen enkele wijze de verkeersmotivatie te bepalen. Onbemande camera's, alcoholcontroles, superboetes, zware straffen voor recidivisten, kortom allerlei strategieën waarmee de overheid de automobilisten dwingt de verkeerscode te respecteren, zullen mogelijk niet leiden tot de gewenste resultaten. Enkel autonomie-ondersteunende hefbomen (bvb. gespreksavonden waarop politici luisteren naar de bekommernissen van de bevolking inzake verkeer) lijken bij te dragen tot een autonome vorm van verkeersmotivatie. Een type motivatie dat bovendien verband houdt met positieve gedragsuitkomsten (cf. supra), essentieel in het verkeer.

7.4 Beperkingen van het onderzoek en suggesties voor vervolgonderzoek

Beide studies werpen naast antwoorden ook heel wat vragen op waaraan toekomstig onderzoek dient tegemoet te komen. De beperkingen van het eigen onderzoek zijn mogelijk eveneens stof voor vervolgonderzoek.

De zelfregulatievragenlijst die de aard van de motivatie tot het volgen van de verkeersregels nagaat, zou in bijkomende studies verder gevalideerd kunnen worden. Hoewel de gevonden factorstructuur gunstig was en bovendien gerepliceerd kon worden, is een

grotere steekproef wellicht aangewezen voor het vinden van additionele evidentie. De steekproeven in het eigen onderzoek waren van een voldoende maar toch eerder beperkte omvang voor het uitvoeren van een factoranalyse.

Ter verdere validatie van de zelfregulatievragenlijst dient de samenhang van de verschillende types motivatie met de uitkomstmaten verder onderzocht en uitgebreid te worden. In de eerste plaats verdient het niet aangetoonde verband tussen de motivationele variabelen en stressbeleving achter het stuur verdere aandacht. Nieuwe en mogelijk meer genuanceerde metingen van stress zouden voorwerp kunnen zijn van verder onderzoek om de verwachte relatie tussen gecontroleerde motivatie en de ervaring van stress te exploreren. Ten tweede kan vervolgonderzoek meer duidelijkheid en eenduidigheid scheppen over het verband tussen verkeersmotivatie en het aantal behaalde parkeerboetes. Het betrof hier een zelfgerapporteerde maat die mogelijk onderhevig was aan tendensen van sociale wenselijkheid. Een rechtstreekse meting van het aantal boetes schetst waarschijnlijk een meer accuraat beeld, maar is wellicht moeilijk realiseerbaar. Bij uitbreiding berusten al de metingen in beide studies op zelfrapportage, wat ertoe kan leiden dat gevonden effecten mogelijk (deels) te wijten zijn aan methodevariantie. Ten derde kan verkeersmotivatie in de toekomst in verband worden gebracht met andere uitkomstmaten zoals verkeersagressie of defensief rijden

De vragenlijsten die het autonomie-ondersteunde karakter van de sociale omgeving en de overheid inzake verkeer nagaan dienen verder ontwikkeld worden. Hoewel de factoranalyse bevredigende resultaten opleverde, is replicatie en validatie in de toekomst noodzakelijk wil men de waarde ervan aantonen.

Aangezien het eigen onderzoek correlatieel van aard was, is het niet mogelijk causale conclusies te trekken. Uitspraken over de richting van verbanden dienen met de grootste voorzichtigheid gedaan te worden. Nemen we ter illustratie de vooropgestelde interpretatie dat druk vanwege de omgeving een gecontroleerde motivatie bewerkstelligt. Mogelijk zijn autobestuurders met een externe of geïntrojecteerde regulatie tot het volgen van de verkeersregels, meer gevoelig voor de ervaring van druk en controle vanuit de omgeving en verklaart dit de samenhang tussen beide variabelen. Een eerste stap naar verdere conceptuele uitdieping is het opzetten van een structureel model dat de relaties nagaat tussen een autonomie-ondersteunende versus een controlerende context, autonome versus gecontroleerde motivatie en de uitkomstmaten. Een dergelijk model zou evidentie kunnen bieden voor de mediërende rol van verkeersmotivatie in de samenhang tussen de invloed van

overheid en sociale omgeving enerzijds en uitkomsten zoals het aantal verkeersboetes of verkeersovertredingen anderzijds. In die zin toonde onderzoek binnen ZDT de waarde van autonome en gecontroleerde motivatie als mediator reeds aan (bvb. Vansteenkiste, Zhou, et al., 2005). Ook de vraag in welke mate de sociale omgeving fungeert als mediator tussen het overheidsbeleid inzake verkeer en het type motivatie kan op deze wijze verder nagegaan worden.

Tenslotte nodigen de bevindingen uit om de focus van het onderzoek uit te breiden of te verleggen. Waar Tyler (2001) in het proactief model van sociale regulatie een algemeen kader schept omtrent het respecteren van wetten en dat toepasbaar is op verkeersregels in het bijzonder, kan hier mogelijk de omgekeerde weg bewandeld worden. Toekomstig onderzoek zou mogelijk kunnen inspelen op het naleven van schoolreglementen of gedragscodes op het werk teneinde op die manier waarde van ZDT aan te tonen wat betreft het naleven van wetten en regels in het algemeen.

7.5 Conclusie

Het algemene karakter van ZDT (Deci & Ryan, 2000) en het genuanceerde theoretische onderscheid tussen verschillende types van motivatie maakten het mogelijk ZDT toe te spitsen op de vraag “waarom” wij de verkeersregels respecteren en deze te contrasteren met gangbare theorieën terzake. De zogenaamde instrumentele en normatieve zienswijze, zoals onderscheiden door Tyler (1990) en ZDT werden daartoe onderling vergeleken wat betreft psychologische grondslag, kijk op motivatie, het onderscheid in types extrinsieke motivatie, hun empirische onderbouw en de verschillende rol die zij toekennen aan de overheid. Het eigen onderzoek bood initiële evidentie voor de waarde van ZDT in het verkeersdomein. Globale ondersteuning werd immers gevonden voor de drie doelstellingen. Ten eerste werd een zelfregulatievragenlijst die de aard van de motivatie tot het volgen van de verkeersregels meet, ontwikkeld en gevalideerd. Ten tweede rapporteren automobilisten die een autonome motivatie vertonen tot het respecteren van de wegcode, én minder boetes te behalen én minder verkeersovertredingen te maken. Een gecontroleerde motivatie heeft hierop geen impact. Tenslotte blijkt dat een autonomie-ondersteunende en betrokken sociale omgeving inzake verkeer bijdragen tot een autonome vorm van verkeersmotivatie, evenals een autonomie-ondersteunend verkeersbeleid vanwege de overheid. Het huidige verkeersbeleid dat volgens eigen onderzoek als controlerend wordt ervaren speelt geen rol in

de totstandkoming van verkeersmotivatie. De nadruk dient dan ook gelegd te worden op autonomie-ondersteunende hefboomen in het streven naar een veilig verkeer.

REFERENTIELIJST

- Ajzen, I. (1985). From intentions to actions: A theory of planned behavior. In J. Kuhl & J. Beckmann (Eds.), *Action control: From cognition to behavior* (pp. 11-39). Berlin: Springer-Verlag
- Ajzen, I. (1991). The theory of planned behavior. *Organizational Behavior and Human Decision Processes*, 50, 179–211.
- Beyleveld, D. (1980). *A bibliography on general deterrence research*. Farnborough: Saxon House.
- Connell, J. P., & Wellborn, J. G. (1991). Competence, autonomy and relatedness: A motivational analysis of self-system processes. In M. R. Gunnar & L. A. Sroufe (Eds.), *Minnesota Symposium on Child Psychology: Vol. 22* (pp. 43-77). Hillsdale: Erlbaum.
- Cornish, D. B., & Clarke, R. V. (1986). *The reasoning criminal: Rational choice perspectives on offending*. New York: Springer-Verlag.
- Cook, P. J. (1980). Research in criminal deterrence: Laying the groundwork for the second decade. In N. Morris and M. Tonry (Eds.), *Crime and justice: An annual review of research: Vol. 2* (pp. 211-268). Chicago: University of Chicago Press.
- deCharms, R. (1968). *Personal causation: The internal affective determinants of behaviour*. New York: Academic Press.
- Deci, E. L. (1975). *Intrinsic motivation*. New York: Plenum.
- Deci, E. L., Koestner, R., & Ryan, R. M. (1999). A meta-analytic review of experiments examining the effects of extrinsic rewards on intrinsic motivation. *Psychological Bulletin*, 25, 627-668.
- Deci, E. L., & Ryan, R. M., (1985). *Intrinsic motivation and self-determination in human behaviour*. New York: Plenum Press.
- Deci, E. L., & Ryan, R. M. (2000). The "what" and "why" of goal pursuits: Human needs and the self-determination of behavior. *Psychological Inquiry*, 11, 227-268.
- Deci, E. L., & Ryan, R. M. (2002). *Handbook of self-determination research*. Rochester: University of Rochester Press.

- Federale Commissie voor de Verkeersveiligheid (2007). *Verslag Staten-Generaal van de verkeersveiligheid*. Afgehaald van het WWW op 29 april 2007:
<http://www.fcvv.be/Docs/FCVV2007.pdf>
- Fylan, F., Hempel, S., Grunfeld, B., Conner, M., & Lawton, R. (2006). Effective interventions for speeding motorists. *Road safety research report No. 66*. Niet-gepubliceerd onderzoeksrapport, Department for Transport, London. Afgehaald van het WWW op 29 april 2007:
<http://www.dft.gov.uk/pgr/roadsafety/research/rsrr/theme2/effectiveinterventionsforspe4748>
- Gagné, M., & Deci, E. L. (2005). Self-determination theory and work motivation. *Journal of Organizational Behavior*, 26, 331-362.
- Gibbs, J. P. (1975). *Crime, punishment, and deterrence*. New York: Elsevier.
- Grasmick, H. G., & Green, D. E. (1980). Legal punishment, social disapproval and internalization as inhibitors of illegal behaviour. *The Journal of Criminal Law & Criminology*, 71, 325-335.
- Grolnick, W. S., & Ryan, R. M. (1987). Autonomy in children's learning: An experimental and individual difference investigation. *Journal of Personality and Social Psychology*, 52, 890-898.
- Hennessy, D. A., & Wiesenthal, D. L. (1997). The relationship between traffic congestion, driver stress and direct versus indirect coping behaviours. *Ergonomics*, 40, 348-361.
- Joussemet, M., Koestner, R., Lekes, N., & Houliort, N. (2004). Introducing uninteresting tasks to children: A comparison of the effects of rewards and autonomy support. *Journal of personality*, 72, 139-166.
- Kelman, H. C. (1961). Process of opinion change. *Public Opinion Quarterly*, 25, 57-78. Afgehaald van het WWW op 23 maart 2006:
<http://www.jstor.org/view/00333362x/dm991628/99p0489o/0>
- Kelman, H. C. (2001). Reflections on social and psychological processes of legitimization and delegitimization. In J. T. Jost & B. Major (eds.), *The psychology of legitimacy: Emerging perspectives on ideology, justice, and intergroup relations* (pp. 54-73). Cambridge: Cambridge University Press.
- Klitzner, M., & Sole-Brito, C. (2002). *A sociological and criminological framework for enforcement and compliance measures as applied to alcohol-related problems*. Niet-gepubliceerd onderzoeksrapport, National Institute on Alcohol Abuse and Alcoholism,

- National Institutes of Health, U.S. Department of Health and Human Services. Afgehaald van het WWW op 20 maart 2006: <http://www.apis.niaaa.nih.gov>
- Kohlberg, L. (1969). Stage and sequence: The cognitive-developmental approach to socialization. In D. A. Goslin (Ed.), *Handbook of socialization theory and research* (pp. 347-480). Chicago: Rand McNally
- Lajunen, T., Parker, D., & Summala, H. (2004). The Manchester Driver Behaviour Questionnaire: a cross-cultural study. *Accident Analysis & Prevention*, 36, 231-238.
- Lawton, R., Parker, D., Stradling, S. G., & Manstead, A. S. R. (1997). Self-reported attitude towards speeding and its possible consequences in five different road contexts. *Journal of Community and Applied Social Psychology*, 7, 153-165.
- Lens, W., Van Avermaet, E., & Eelen, P. (1996): *Inleiding tot de psychologie*. Leuven: Universitaire Pers Leuven.
- Leuven : van 70 naar 50 met resultaat (2006, januari). *Mobiliteitsbrief Ministerie van de Vlaamse Gemeenschap*, p. 3.
- Lewin, K. (1936). *Principles of Topological Psychology*. New York: McGraw-Hill.
- Minder dan duizend verkeersdoden (2007, 5 maart). *De Standaard*, p. 9.
- Miserando, M. (1996). Children who do well in school: Individual differences in perceived competence and autonomy in above-average children. *Journal of Educational Psychology*, 88, 203-214.
- Pelletier, L.G. (2002). A motivational analysis of self-determination for pro-environmental behaviors. In E. L. Deci & R. M. Ryan (Eds.), *Handbook of self-determination research* (pp. 205-232). Rochester: University of Rochester Press.
- Pelletier L. G., Green-Demers, I, & Béland, A. (1999). *Government style, citizens' motivation, and pro-environmental behaviors*. Niet-gepubliceerd onderzoeksrapport, University of Ottawa.
- Pelletier L. G., Legault, L. & Green-Demers, I. (1999). *Interpersonal climate, motivation, and pro-environmental behaviors*. Niet-gepubliceerd onderzoeksrapport, University of Ottawa.
- Rattner, A. & Yagil, D. (2004). Taking the law into one's own hands on ideological grounds. *International Journal of the Sociology of Law*, 32, 85-102.
- Ryan, R. M. (1982). Control and information in the intrapersonal sphere: An extension of cognitive evaluation theory. *Journal of Personality and Social Psychology*, 43, 450-461.

- Ryan, R. M., & Connell, J. P. (1989). Perceived locus of causality and internalization: Examining reasons for acting in two domains. *Journal of Personality and Social Psychology*, *57*, 749-761.
- Ryan, R. M., & Deci, E. L. (2002). Overview of self-determination theory: An organismic dialectical perspective. In E. L. Deci & R. M. Ryan (Eds.), *Handbook of Self-Determination Research* (pp. 3-36). Rochester: University of Rochester Press.
- Ryan, R. M., Rigby, S., & King, K. (1993). Two types of religious internalization and their relations to religious orientations and mental health. *Journal of Personality and Social Psychology*, *65*, 586-596.
- Robinson, P. H., & Darley, J. M. (1995). *Justice, liability, and blame: Community views and the criminal law*. Boulder, CO: Westview Press.
- Ross, H. L. (1984). Social control through deterrence: Drinking-and-driving laws. *Annual Review of Sociology*, *10*, 21-35.
- Silverans, P., Drevet, M., & Vanlaar, W. (2005). *Attitudemeting verkeersveiligheid 2003-2004*. Niet-gepubliceerd onderzoeksrapport, Afdeling Gedrag en Beleid, BIVV. Afgehaald van het WWW op 1 augustus 2006: <http://www.bivv.be/dispatch.wcs?uri=717556362&action=viewStream&language=nl>
- Sunshine, J., & Tyler, T.R. (2003). The role of procedural justice and legitimacy in shaping public support for policing. *Law and Society Review*, *37*, 555-589.
- Thielen, I. P., & Polli, G. M. (2005). *Moral development and speeding*. Niet-gepubliceerd onderzoeksrapport, Traffic Psychology Laboratory, Department of Psychology, University of Parana. Afgehaald van het WWW op 15 augustus 2006: http://www.ictct.org/workshops/05-CampoGrande/P1_Thielen2.pdf
- Trankle, U., Gelau, C., & Metker, T. (1990). Risk perception and age-specific accidents of young drivers. *Accident, Analysis and Prevention*, *22*, 119-125.
- Tyler, T. R. (1990). *Why people obey the law*. New Haven en Londen: Yale University Press.
- Tyler, T. R. (2001). *Trust and law-abidingness: A proactive model of social regulation*. Niet-gepubliceerd onderzoeksrapport, Centre for Tax System Integrity, Research School of Social Sciences, Australian National University. Afgehaald van het WWW op 1 september 2005: <http://ctsi.anu.edu.au/publications/WP/16.pdf>
- Tyler, T. R., & Darley, J. M. (2000). Building a law-abiding society: Taking public views about morality and the legitimacy of legal authorities into account when formulating substantive law. *Hofstra Law Review*, *28*, 707-739.

- Tyler, T. R., & Huo, Y. J. (2002). *Trust in the law : Encouraging public cooperation with the police and courts*. New York: Russell Sage Foundation.
- Vallerand, R. J., & Bissonnette, R. (1992). Intrinsic, extrinsic, and amotivational styles as predictors of behavior: A prospective study. *Journal of Personality*, *60*, 599-620.
- Vansteenkiste, M. (2003). Straffen, belonen, Big Brother of aanleren?: Het controlerend verkeersbeleid in vraag gesteld vanuit een motivationele analyse. *Verkeersspecialist*, *94*, 15-18.
- Vansteenkiste, M. (2005). *Intrinsic versus extrinsic goal promotion and autonomy support versus control*. Niet-gepubliceerd doctoraatsproefschrift Katholieke Universiteit Leuven, Faculteit Psychologie en Pedagogische wetenschappen, Leuven.
- Vansteenkiste, M., Simons, J., Lens, W., Soenens, B., & Matos, L. (2005). Examining the impact of extrinsic versus intrinsic goal framing and internally controlling versus autonomy-supportive communication style upon early adolescents' academic achievement. *Child Development*, *76*, 483-501.
- Vansteenkiste, M., Soenens, B., & Vandereycken, W. (2005). Motivation to change in eating disorder patients: A conceptual clarification on the basis of self-determination theory. *International Journal of Eating Disorders*, *37*, 207-219.
- Vansteenkiste, M., Zhou, M., Lens, W., & Soenens, B. (2005). Experiences of autonomy and control among Chinese learners: Vitalizing or immobilizing? *Journal of Educational Psychology*, *97*, 468-483.
- Ward, G. E. (1988). *Parking violations: A study of sanctions, compliance and deterrence*. Ann Arbor: University microfilms international.
- Yagil, D. (1998a). Instrumental and normative motives for compliance with traffic laws among young and older drivers. *Accident; analysis and prevention*, *30*, 417-424.
- Yagil, D. (1998b). Gender and age-related differences in attitudes toward traffic laws and traffic violations. *Transportation Research Part F*, *1*, 123-135.
- Yagil, D. (2004, september). *Drivers and the traffic law: review of theories and empirical research*. Lezing op het Internationaal Congres over Verkeers- en Transportpsychologie, Nottingham, Verenigd Koninkrijk.

BIJLAGEN

Bijlage 1: Zelfregulatievragenlijst Verkeer

Ik volg de verkeersregels omdat...

Geïdentificeerde regulatie

1. ... dit een keuze is waar ik me volledig kan achter scharen.
2. ... ik dit persoonlijk zinvol vind.
3. ... ik dit persoonlijk waardevol en belangrijk vind.
4. ... dit een uitdrukking is van mijn waarden.
5. ... dit voor mij een persoonlijk belangrijke keuze is.

Externe regulatie

6. ... de verkeerswet me hiertoe verplicht.
7. ... de wetgever me hiertoe dwingt.
8. ... ik anders veel geld kan verliezen.
9. ... ik anders een bekeuring krijg.
10. ... ik zo veel geld kan uitsparen.

Geïntrojecteerde regulatie

11. ... ik anders als een slechte burger zou bekeken worden door anderen.
 12. ... ik me zou schamen als ik ze niet zou volgen.
 13. ... ik me anders slecht zou voelen.
 14. ... ik me schuldig zou voelen als ik aan deze plicht zou verzuimen.
 15. ... ik anderen wil bewijzen dat ik mij plichten nakom.
-

Bijlage 2: Manchester's Rijgedrag Vragenlijst (Nederlandstalig)

Gewone overtredingen

1. Er genoeg van krijgen om achter een langzaam rijdende automobilist op de linker baan te zitten en deze rechts inhalen.
2. Zo dicht achter de wagen voor u rijden, zodat het moeilijk wordt te stoppen in geval van nood.
3. Een kruispunt oversteken, terwijl u weet dat het verkeerslicht net op rood is gesprongen.
4. Betrokken raken bij een wedstrijdje om wie het hardst kan rijden met andere automobilisten.
5. Opzettelijk nét voor een aankomende auto een hoofdweg op rijden, terwijl er geen ander verkeer aankomt, zodat deze moet remmen.
6. Tot op het laatste moment in een rijvak blijven, waarvan je weet dat het stopt om dan pas in een ander rijvak in te voegen.
7. Opzettelijk harder rijden dan is toegestaan in de bebouwde kom.
8. Opzettelijk harder rijden dan is toegestaan op de autosnelweg.

Agressieve overtredingen

9. Zo kwaad worden over iemands rijgedrag, dat u deze persoon achterna gaat om hem / haar eens goed te laten merken wat u ervan vindt.
 10. Een uitgesproken hekel hebben aan een bepaald type weggebruiker en dit op elke mogelijke manier laten blijken.
 11. De claxon van uw wagen gebruiken om uw ergernis tegenover een andere weggebruiker te uiten.
-

Bijlage 2 (vervolg): Manchester's Rijgedrag Vragenlijst (Nederlandstalig)

Fouten

12. Iemand proberen in te halen waarvan u niet in de gaten had, dat hij aangaf links af te slaan.
13. Niet in de gaten hebben dat er voetgangers aan het oversteken zijn, wanneer u rechts af wilt slaan van een hoofdweg naar een zijweg.
14. Terwijl u rechts afslaat, bijna een fietser aanrijden die rechts van u reed.
15. Terwijl u in de rij staat om rechts af te slaan naar de hoofdweg, zo sterk op het aankomende verkeer letten, dat u bijna op de voorligger botst.
16. De snelheid van een tegemoetkomende auto onderschatten, terwijl u aan het inhalen bent.
17. Een verkeersbord, dat aangeeft dat u voorrang moet verlenen, over het hoofd zien en daardoor bijna in botsing komen met verkeer dat voorrang heeft.
18. Vergeten om in de spiegels te kijken voordat u wegrijdt, inhaalt en dergelijke.
19. Te hard remmen op een gladde weg of verkeerd sturen, zodat u slipt.

Verstrooidheden

20. Bij een verkeerslicht proberen om in de verkeerde versnelling weg te rijden, omdat u vergeten bent om naar de eerste versnelling te schakelen.
 21. Vergeten waar u de auto heeft geparkeerd in een parkeergarage.
 22. Iets aanzetten (bijv. de richtingaanwijzer) terwijl u iets anders aan wilde zetten (bijv. de ruitenwissers).
 23. Tot de ontdekking komen, dat u geen duidelijke herinnering heeft van het stuk weg dat u net gereden heeft.
 24. Een verkeersbord verkeerd lezen en daardoor op een rotonde een verkeerde afslag nemen.
 25. Bij het achteruit rijden tegen iets aan rijden dat u niet had gezien, omdat u vergat uw spiegels te gebruiken.
 26. U bent op weg en betrapt u zelf erop, dat u de verkeerde route volgt, waarschijnlijk omdat u gewend bent deze route te rijden.
 27. Verkeerd voorsorteren als u een kruispunt of een rotonde nadert.
-

Bijlage 3: Boeterapportering

1. Hoeveel verkeersboetes kreeg u het afgelopen jaar?

.....

Bijlage 4: Vragenlijst omtrent stresservaring achter het stuur

1. Ik voel dat ik agressief ben als ik rijd.
 2. Ik voel dat ik mijn kalmte verlies als andere chauffeurs gekke dingen doen.
 3. Als ik probeer in te halen maar het lukt mij niet, stoort me dat.
 4. Ik raak geërgerd wanneer ik achter andere auto's rijd.
 5. Ik voel me voldaan als ik andere wagens inhaal.
 6. Ik voel me gespannen als ik andere wagens inhaal.
 7. Ik trek het me weldegelijk aan als ik ingehaald word.
 8. Ik word ongeduldig tijdens de spitsuren.
 9. Als ik probeer in te halen maar het lukt mij niet, frustreert me dat.
 10. Ik voel me gefrustreerd als ik met de auto rijd.
 11. Als ik geïrriteerd ben, rijd ik agressief.
-

Bijlage 5: Vragenlijst over de aard van de rol van de overheid inzake verkeer

Autonomie-ondersteuning

1. De overheid gaat te rade bij de bevolking alvorens verkeerswetten uit te vaardigen.
2. De overheid neemt suggesties van de bevolking in overweging bij het behandelen van de verkeersproblematiek.
3. Ik voel dat de overheid de publieke opinie aangaande de verkeersproblematiek respecteert.
4. Ik heb het gevoel dat mijn meningen belangrijk zijn voor de regering.

Informatie

5. Informatie over wat ik kan doen om veiliger te rijden, is gemakkelijk toegankelijk via de campagnes van de overheid.
6. Verkeerscampagnes geven mij de noodzakelijke informatie om bewust rijgedrag te stellen.
7. De overheid geeft me constructieve feedback over mijn rijgedrag.
8. Als ik in mijn rijgedrag rekening houd met de verkeerscampagnes, kom ik ook te weten hoe goed ik dit doe.

Druk

9. De overheid dwingt mensen om de verkeersregels te respecteren.
 10. De overheid eist veel van de bevolking als het gaat over de verkeersproblematiek.
 11. De overheid dringt er bij de burgers sterk op aan om navolging te geven aan de verkeerscampagnes.
 12. Ik heb de indruk dat de overheid de burgers onder druk zet om bewust en veilig rijgedrag te stellen.
-

Bijlage 6: Vragenlijst over de aard van de invloed vanwege de sociale omgeving m.b.t. de verkeerscontext

Feedback over het rijgedrag

1. Mensen in mijn omgeving geven mij feedback over mijn rijgedrag die me zelfvertrouwen geeft.
2. Als ik mezelf aanzet tot veilig en bewust rijden, geven mensen in mijn omgeving nuttige feedback over mijn rijgedrag.
3. Mensen in mijn sociale omgeving geven mij constructieve feedback als ik veilig en bewust rijgedrag vertoon.
4. Mensen in mijn omgeving geven mij goede suggesties over hoe ik veiliger en bewuster rijgedrag kan stellen.

Betrokkenheid op de verkeersproblematiek

5. Ik denk dat mensen in mijn sociale omgeving verkeersgerelateerde problemen ter harte nemen.
6. Ik heb de indruk dat mensen in mijn sociale omgeving de verkeersproblematiek serieus nemen.
7. Ik heb het gevoel dat de huidige verkeerssituatie de mensen in mijn sociale omgeving oprecht bezighoudt.
8. Ik heb het gevoel dat mensen in mijn sociale omgeving vastberaden zijn een inspanning te doen voor een veiliger verkeer.

Druk

9. Ik heb de indruk dat mensen in mijn sociale omgeving mij een gevoel van verplichting geven om bepaalde gedragingen te stellen in het verkeer.
 10. Ik heb het gevoel dat mijn sociale omgeving me dwingt bepaalde gedragingen te stellen in het verkeer.
 11. Ik heb het gevoel dat de mensen in mijn sociale omgeving hun meningen over de verkeersproblematiek aan mij opleggen.
-

Bijlage 6 (vervolg): Vragenlijst over de aard van de invloed vanwege de sociale omgeving m.b.t. de verkeerscontext

Autonomie-ondersteuning

12. Ik heb het gevoel dat mensen in mijn omgeving de beslissingen die ik neem in het verkeer respecteren.
13. Mensen in mijn omgeving respecteren mijn standpunten over het verkeer.
14. Ik heb de indruk dat mensen in mijn sociale omgeving mijn veilig en bewust rijgedrag ondersteunen.

Onverschilligheid

15. Mensen in mijn sociale omgeving bekommeren zich niet om mij wanneer we discussiëren over de verkeersproblematiek.
 16. Mensen in mijn sociale omgeving staan onverschillig tegenover mij, wanneer we spreken over het verkeer.
 17. Wanneer we spreken over verkeersgerelateerde vraagstukken, trekken de mensen in mijn omgeving zich niets van mij aan.
-