

## Begeleid rijden

### Samenvatting

Begeleid rijden houdt in dat een beginnende automobilist alleen onder begeleiding van een ervaren bestuurder mag rijden. Deze maatregel is in verschillende landen al ingevoerd. Bij de meest toegepaste variant mag een jongere vanaf 16 jaar rijles nemen en zijn rijbewijs halen, maar mag hij tot aan zijn 18<sup>e</sup> jaar alleen begeleid rijden. Onderzoek heeft uitgewezen dat deze jongeren, als ze eenmaal zelfstandig aan het verkeer deelnemen, minder vaak bij ongevallen betrokken raken. De effectiviteit van begeleid rijden hangt wel af van het aantal uren of kilometers dat begeleid wordt gereden, de variatie in de ritten en de kwaliteit van de begeleider. In Nederland zal begeleid rijden naar verwachting vanaf begin 2011 mogelijk worden.

### Achtergrond en inhoud

Begeleid rijden houdt in dat een beginnende bestuurder alleen onder begeleiding van een ervaren bestuurder auto mag rijden. Er is een groot aantal varianten van begeleid rijden. Binnen Europa zijn twee hoofdvarianten te onderscheiden: begeleid rijden als vervolg op het halen van een rijbewijs (een 'ervaringsmodule'), en begeleid rijden *zonder* dat het rijbewijs is gehaald.

Eind 2008 heeft de minister van Verkeer en Waterstaat in een brief aan de Tweede Kamer aangekondigd begeleid rijden in Nederland mogelijk te willen maken (VenW, 2008). Volgens dit voorstel mogen jongeren al vanaf hun 17<sup>e</sup> verjaardag hun rijbewijs halen door een standaardrijexamen af te leggen. Daarna volgt tot de 18<sup>e</sup> verjaardag de periode waarin alleen onder begeleiding van een ervaren bestuurder gereden mag worden. Aan deze bestuurder wordt een aantal eisen gesteld, onder meer ten aanzien van het aantal jaren rijervaring en het rijgedrag. Overigens blijft het in Nederland mogelijk om direct zelfstandig te rijden na het behalen van het rijbewijs vanaf het 18<sup>e</sup> jaar.

Deze factsheet gaat vooral in op de ervaringen met begeleid rijden in andere landen, de effectiviteit in het terugdringen van ongevallen en de verwachte effectiviteit in Nederland. Aan bod komt ook de veiligheid tijdens de periode van begeleid rijden en de benodigde kwalificaties van de begeleider.

### Wat is het nut van begeleid rijden?

Door hun geringe rijervaring raken beginners vaak bij ongevallen betrokken. Bij ongeveer 20% van alle ernstige ongevallen zijn jonge, beginnende automobilisten betrokken, terwijl zij slechts 8% van de rijbewijsbezitters uitmaken. Bovendien is hun betrokkenheid bij ernstige ongevallen per afgelegde kilometer veel hoger dan die van een ervaren bestuurder. Begeleid rijden zorgt ervoor dat beginners onder relatief veilige omstandigheden rijervaring kunnen opdoen voordat ze zelfstandig de weg opgaan. Daardoor zullen zij – zo is de verwachting – minder ongevallen krijgen. Overigens is gebrek aan ervaring niet de enige oorzaak voor het hoge risico. Zie de factsheet [Jonge beginnende automobilisten](#) voor een gedetailleerd overzicht van deze oorzaken.

### Wordt begeleid rijden veel toegepast?

De maatregel wordt in een groot aantal landen toegepast. In Australië, de Verenigde Staten en in Nieuw-Zeeland is het vaak een onderdeel van een getrap rijbewijs (zie ook de factsheet [Getrap rijbewijs](#)). In Europa is begeleid rijden meestal een rijopleidingsvariant naast de traditionele opleidingen vanaf 18 jaar. *Tabel 1* geeft een overzicht van Europese landen waarin begeleid rijden mogelijk is. Nederland volgt naar verwachting begin 2011: vanaf hun 17<sup>e</sup> verjaardag mogen jongeren hun rijbewijs halen, waarna ze tot hun 18<sup>e</sup> verjaardag alleen onder begeleiding van een ervaren bestuurder aan het verkeer mogen deelnemen.

Land	% van beginners dat begeleid rijdt	Gemiddeld aantal uren of kilometers dat begeleid gereden wordt per persoon
Spanje	Minder dan 1	
Estland	5	
Luxemburg	10	
Oostenrijk	15	3.000 km
Duitsland	20	
Finland	20	1.000 km
Frankrijk	30	3.000 km
Noord-Ierland	34	10 uur
België	55	
Groot-Brittannië	60	15 uur
Letland	80	
Noorwegen	82	2.000 km
Zweden	90	80 uur (= 4.000 km)

Tabel 1. Populariteit van begeleid rijden en de gemiddelde hoeveelheid begeleid rijden in kilometers of uren in Europese landen in 2006 (Bron: CIECA, 2006, in Twisk & Stacey 2007). Een lege cel betekent dat de informatie niet beschikbaar is.

### Hoe effectief is de maatregel?

Voordat we ingaan op de effectiviteit van begeleid rijden moet gezegd worden dat het erg lastig is om een dergelijke maatregel te evalueren. Dit komt onder andere door het effect van *zelfselectie*; een verschijnsel dat optreedt wanneer personen zelf kunnen kiezen of ze 'meedoen' aan een maatregel of niet. Mocht er een verschil gevonden worden tussen deelnemers aan de maatregel en een *referentiegroep*, dan heeft dit misschien niet zozeer te maken met de effectiviteit van de maatregel als wel met de kenmerken van de groep zelf.

Om inzicht te krijgen in het effect van zelfselectie is een *voormeting* noodzakelijk. Helaas is het bij begeleid rijden niet mogelijk een voor- en nameting op ongevalsbetrokkenheid te doen met dezelfde deelnemers. Immers, het zijn beginners die als automobilist nog geen voorgeschiedenis hebben. Daarom wordt in dit soort studies de ontwikkeling van de ongevalsbetrokkenheid van de groep die meedeed met begeleid rijden, in de eerste jaren na het behalen van het rijbewijs vergeleken met die van beginners in de periode voordat de maatregel is ingevoerd, een *referentiegroep*. Een andere mogelijkheid om te controleren op zelfselectie is door achtergrondinformatie te verzamelen over de deelnemers. Mocht daaruit blijken dat de groep sterk afwijkt van de totale groep, dan weet je dat de resultaten niet generaliseerbaar zijn naar alle jonge bestuurders.

Naast de aanwezigheid van de referentiegroep en een voormeting is de waarde van de resultaten uit de evaluatiestudies ook afhankelijk van het aandeel beginners dat voor begeleid rijden kiest.

Naarmate een groter aandeel voor de maatregel kiest (bijvoorbeeld 90%), is er meer zekerheid over de totale effectiviteit van de maatregel. Een uitgebreidere beschrijving van het evalueren van dit soort maatregelen wordt gegeven in de factsheet [Inhoud en evaluatie van verkeerseducatieprogramma's](#).

### Positieve resultaten

In Zweden kunnen jongeren kiezen voor begeleid rijden ter voorbereiding op het rijexamen. Hier werd in 1993 de minimumleeftijd voor begeleid rijden verlaagd van 17,5 naar 16 jaar, waarbij de leeftijd waarop zelfstandig aan het verkeer mocht worden deelgenomen 18 jaar bleef. Daardoor steeg het aantal uren dat begeleid gereden werd van gemiddeld 47,9 uur naar gemiddeld 117,6 uur per persoon. Van de jongeren gebruikte 45-50% de mogelijkheid om op jongere leeftijd dan 17,5 met begeleid rijden te beginnen. Onderzocht is of deze toegenomen oefeningen geleid hebben tot minder ongevallen nadat men zelfstandig mocht gaan rijden met 18 jaar. Omdat veel beginners kiezen voor deze variant, zijn de resultaten van toepassing op een relatief grote groep beginners. Het onderzoek toonde aan dat over een periode van twee jaar het ongevalrisico van de groep die begeleid reed, daalde met 40% (Gregersen et al., 2000). Het effect van zelfselectie kan een rol spelen omdat de jonge starters over het algemeen uit een hogere sociaaleconomische klasse kwamen. Na hiervoor gecorrigeerd te hebben was de ongevalreductie nog steeds groot (35%). Dit is een zeer groot

effect, veel groter dan effecten die bereikt zijn met bijvoorbeeld het veranderen van de rijinstructie of het invoeren van een puntenstelsel. Des te opmerkelijker is het dat dit grote effect in Zweden bereikt werd, omdat Zweden al een van de meest verkeersveilige landen in Europa is. In een land waar het al erg veilig is doordat er veel maatregelen genomen zijn, is het immers lastiger nog veiligheidswinst te boeken.

Oostenrijk heeft in 1999 de mogelijkheid geïntroduceerd om op een leeftijd van 17 jaar een volledig rijbewijs te verwerven, onder de voorwaarden dat men een opleiding volgde bestaande uit 26 theorielessen en twaalf praktijklessen, en minstens 3.000 kilometers begeleid reed. De evaluatie toonde aan dat het programma vooral effectief was tijdens de eerste 2.500 kilometer. Hoewel deze resultaten veelbelovend zijn, kan niet uitgesloten worden dat zelfselectie een (te) grote rol heeft gespeeld omdat de conclusie gebaseerd is op een kleine fractie (8%) van de beginnerspopulatie. Verder dient in de effectmeting verdisconteerd te worden dat door de verlaging van de leeftijd waarop zelfstandig gereden mag worden naar 17 jaar, de beginner eerder blootgesteld wordt aan de gevaren van het verkeer. Daardoor zal de ongevalsbetrokkenheid waarschijnlijk stijgen in plaats van dalen (Twisk & Stacey, 2007). Verderop wordt hier dieper op ingegaan.

In Duitsland is in 2005 begeleid rijden ingevoerd, waarbij jongeren van 16,5 jaar kunnen beginnen aan hun rijopleiding. Zij mogen vanaf hun 17<sup>e</sup> verjaardag het rijbewijs halen door een standaardrijexamen af te leggen; daarna volgt tot de 18<sup>e</sup> verjaardag de periode waarin ze alleen onder begeleiding van een ervaren bestuurder mogen rijden. De eerste cijfers uit Duitsland laten zien dat deze bestuurders, wanneer ze zelfstandig gaan rijden, circa 20% minder overtredingen begaan en circa 30% minder ongevallen veroorzaken, in vergelijking met bestuurders zonder een periode van begeleid rijden. Deze positieve resultaten worden genoemd in een tussenrapportage (Feddersen & Heinzman, 2007) en een presentatie (Bressensdorf, 2008). Omdat de eindevaluatie vooralsnog ontbreekt, kan niets gezegd worden over mogelijk versturende factoren zoals zelfselectie.

Tot slot kunnen aanwijzingen voor de werkzaamheid van begeleid rijden worden gevonden in de effecten van de Amerikaanse systemen voor een 'getrapt rijbewijs', waarvan begeleid rijden een onderdeel is (zie ook de factsheet [Getrapt rijbewijs](#)). Evaluatiestudies van die systemen laten een positief effect op de ongevalsbetrokkenheid zien (Shope, 2007). Aangenomen wordt dat begeleid rijden verantwoordelijk is voor een deel van dat effect. De precieze omvang daarvan kan echter niet worden vastgesteld omdat de invloed van begeleid rijden niet geïsoleerd van de andere onderdelen van de getrapte rijbewijssystemen kan worden onderzocht.

#### *Negatieve resultaten*

De ervaringen in Noorwegen en Frankrijk zijn minder positief. Net als in Zweden verlaagde Noorwegen de minimumleeftijd om met een rijopleiding te mogen beginnen van 17 naar 16 jaar, onder voorwaarde van begeleid rijden tot het 18<sup>e</sup> jaar. Deze verlenging van de periode van begeleid rijden bleek nagenoeg geen effect te hebben, omdat dit er niet toe heeft geleid dat er ook daadwerkelijk meer onder begeleiding werd gereden (Sagberg, 2000; in OECD & ECMT, 2006). Wel bleek dat degenen die *veel* onder begeleiding hadden gereden, een lager ongevalsrisico hadden (Sagberg, 2002; in OECD & ECMT, 2006). Deze conclusie noopt tot voorzichtigheid omdat ook hier zelfselectie een rol kan spelen: voorzichtige beginners rijden misschien meer kilometers onder begeleiding.

Hoewel men aanvankelijk uit evaluatiestudies concludeerde dat begeleid rijden in Frankrijk een positief effect had op de verkeersveiligheid, rapporteert het meest recente onderzoek negatieve effecten (Page, Ouimet & Cuny, 2004). In deze optionele opleidingsvariant volgen 16-jarigen eerst een twintigjarige professionele rijopleiding, waarna totdat zij 18 jaar zijn ten minste 3.000 kilometers begeleid wordt gereden. Page, Ouimet & Cuny gebruikten verzekeringsgegevens over letsel-ongevallen van bestuurders die op 16-jarige leeftijd begeleid hadden gereden, en vergeleken deze met gegevens van beginners die traditioneel vanaf 18 waren opgeleid. Tegen de verwachtingen in was de groep die begeleid had gereden, vaker bij ongevallen betrokken dan de traditioneel opgeleide groep. De auteurs voeren een aantal mogelijke verklaringen aan. Zo zouden de gereden trajecten onvoldoende leermomenten bevatten, zou de beginner te veel afhankelijk zijn van de begeleider, en zou er te weinig uren begeleid gereden zijn. Een belangrijke factor zouden de 'slechte' rijgewoonten van de begeleiders kunnen zijn.

#### *Wat bepaalt de effectiviteit?*

Uit de evaluatiestudies blijkt dat de effecten van begeleid rijden sterk afhangen van:

- het aantal uren dat begeleid wordt gereden;

- de variatie in de ritten en de omstandigheden;
- de kwaliteiten van de begeleider.

Daarnaast is de absolute effectiviteit in een land natuurlijk ook afhankelijk van het percentage beginners dat kiest voor begeleid rijden.

### **Hoeveel uren begeleid rijden is minimaal nodig?**

Nu uit onderzoek blijkt dat de effectiviteit van de maatregel sterk afhangt van het aantal uren dat begeleid wordt gereden, is de vraag hoeveel uren minimaal nodig zijn. Sagberg (2000; in OECD & ECMT, 2006) concludeert op basis van een vergelijking tussen de Noorse en Zweedse cijfers dat er ten minste tussen de 5.000 en 7.000 kilometer onder begeleiding moet worden gereden. In Australië wordt in diverse staten nagestreefd dat beginners meer dan 120 uur begeleid rijden (Vicroads, 2005; Western Australia, 2005). Het is de vraag of dit soort richtlijnen, zelfs wanneer ze opgenomen worden in wetgeving, ook feitelijk opgevolgd zullen worden. Het is immers niet goed mogelijk om dit te controleren.

### **Hoe (on)veilig is de periode van begeleid rijden?**

De omstandigheden tijdens het begeleid rijden zijn anders dan die tijdens de rijles: de begeleider is geen professioneel opgeleide instructeur, en de auto heeft geen dubbele bediening. Is dit wel veilig? Alleen uit Zweden zijn officiële cijfers bekend over de gevaren tijdens de periode van begeleid rijden. Uit die cijfers blijkt dat het aantal ongevallen 'per persoon' tijdens de periode van begeleid rijden 33 keer zo klein is als wanneer men zelfstandig rijdt na het behalen van het rijbewijs (Gregersen, Nyberg & Berg, 2003). Omdat er ongeveer drie keer zoveel zelfstandig wordt gereden dan onder begeleiding, is het risico op een ongeval *per kilometer* ongeveer 10 keer zo laag voor begeleid rijden in vergelijking met zelfstandig rijden. In Zweden zijn hiermee jaarlijks gemiddeld drie verkeersdoden te betreuren (op een populatie van negen miljoen mensen) door ongevallen tijdens het begeleid rijden. Een belangrijk verschil tussen Nederland en Zweden is dat Nederlandse beginners vóór het begeleid rijden eerst een volledige basisrijopleiding zullen krijgen. In Zweden is een basisrijopleiding niet vereist.

### **Wat is de rol van de begeleider?**

De begeleider geeft *geen* instructie. De rol van de begeleider is om te adviseren, toe te zien op de uitvoering van de rijtaak, en in te schatten wanneer de complexiteit van het verkeer op een gegeven moment de vaardigheden van de beginner te boven gaat. In een aantal landen wordt ondersteuning gegeven aan begeleiders in de vorm van cursussen en handboeken. In Engeland zijn gidsen geschreven zoals de *Driving Standards Agency's Official Guide to Accompanying L-drivers*, om ervoor te zorgen dat de begeleiding voortbouwt op de professionele instructie. De *Helping L Drivers*-website ([www.helpingldrivers.com](http://www.helpingldrivers.com)) geeft gratis informatie voor begeleiders.

Niet elke ervaren automobilist zal echter een goede begeleider zijn. Voorkomen moet worden dat slechte gewoonten overgedragen worden. Zo liet een Canadees onderzoek zien dat ouders van jongeren die bij ernstige ongevallen betrokken waren, zelf ook een slechte veiligheidshistorie hadden (Mayhew et al., 2006). Terecht worden er in de meeste landen dan ook eisen gesteld aan de begeleiders. Zo moeten ze van onbesproken gedrag zijn, en tijdens de ritten mogen ze niet onder de invloed van psychotxische stoffen zijn.

### **Wat zal het veiligheidseffect in Nederland zijn?**

Uit het voorgaande blijkt wel dat de effectiviteit afhankelijk is van een groot aantal factoren, waarvan op dit moment voor Nederland nog niet bekend is hoe deze precies uit zullen werken. Naast de eerder genoemde hoeveelheid kilometers, de kwaliteit van de begeleiding, de variatie in de ritten, en het aantal jongeren dat kiest voor begeleid rijden, zijn juist in Nederland ook twee andere effecten van belang, namelijk het effect van *de leeftijdsverlaging* en het effect van een *verschuiving tussen vervoerswijzen*.

#### *Effect van de leeftijdsverlaging*

Om begeleid rijden mogelijk te maken heeft een groot aantal landen ervoor gekozen de leeftijd te verlagen waarop aan een rijopleiding begonnen mag worden. Daarbij blijft de leeftijd om zelfstandig te mogen rijden onveranderd. Ook in Nederland is hiervoor gekozen. De vraag is wat het effect daarvan zal zijn op de verkeersveiligheid. Immers, ongevallenstudies laten ook zien dat naarmate de bestuurder jonger is, zijn ongevalsrisico groter is. In theorie kan begeleid rijden ertoe leiden dat de gemiddelde leeftijd waarop voor het eerst zelfstandig wordt gereden, daalt. Jongeren kunnen dan voor hun 18<sup>e</sup> verjaardag beginnen met de rijopleiding en zodra ze 18 jaar zijn zelfstandig de weg op.

Op dit moment beschikken we alleen over Zweedse gegevens, waaruit blijkt dat het positieve effect van meer ervaring groter is dan mogelijke negatieve leeftijdseffecten (Gregersen et al., 2000).

#### *Effect van verschuiving van vervoerswijzen*

De genoemde verlaging van de leeftijd om aan een *rijopleiding te mogen beginnen*, bijvoorbeeld naar 16 of 17 jaar, kan een extra positief effect opleveren wanneer dit ertoe leidt dat de bromfiets een minder aantrekkelijk vervoermiddel wordt voor deze leeftijdsgroep. Immers, een afgelegde kilometer met een bromfiets kent voor deze leeftijdsgroep een duidelijk hoger risico dan een fietskilometer of een autokilometer.

#### *Verwacht effect en noodzaak van evaluatie*

Op grond van een aantal aannames, zoals over het aantal jongeren dat zal kiezen voor begeleid rijden, over het effect op het aantal bromfietskilometers en over de toegenomen rijervaring, schat de SWOV dat de maatregel in Nederland kan leiden tot *16 minder doden op jaarbasis* (zie Wesemann (2007) voor gedetailleerde informatie over aannames en berekeningswijzen). Echter, alleen goed uitgevoerd evaluatieonderzoek kan aantonen hoe groot de effecten in Nederland feitelijk zijn. Het is de bedoeling dat de SWOV een dergelijke evaluatiestudie zal uitvoeren.

#### **Welke maatregelen zijn nog meer nodig?**

Begeleid rijden zorgt ervoor dat beginners meer ervaring hebben als ze eenmaal zelfstandig aan het verkeer deelnemen. Toch zal het nodig zijn om in de eerste periode van zelfstandig rijden, blootstelling aan de gevaarlijkste verkeerssituatie te beperken. Dit kan door beschermende maatregelen toe te passen zoals bijvoorbeeld een verbod op het gebruik van alcohol, het vervoeren van passagiers en het rijden tijdens de weekendnachten. Naarmate de rijervaring toeneemt, kunnen deze maatregelen dan stuk voor stuk opgeheven worden. Op deze manier wordt het rijbewijs een getrappt rijbewijs, waarin de bestuurder getraptd toegang krijgt tot complexere en gevaarlijkere verkeerssituaties – zie de factsheet [Getraptd rijbewijs](#) voor meer informatie.

#### **Conclusie**

In aanvulling op een professionele rijopleiding kunnen beginners hun rijervaring op een veilige manier vergroten door begeleid te rijden. De effecten op de toekomstige ongevalsbetrokkenheid zijn sterk afhankelijk van de hoeveelheid kilometers die onder begeleiding worden gereden, de variatie in de ritten en van de kwaliteit van de begeleiding. Begeleid rijden lijkt een effectieve maatregel te zijn om de ongevalsrisico's van beginners te verlagen.

#### **Publicaties en bronnen**

Bressensdorf, G. von (2008). [BF 17 - Accompanied Driving in Germany](#). Paper gepresenteerd op BOVAG Minisymposium Begeleid Rijden, 27 november 2008, Bunnik.

Feddersen, S. & Heinzmann, H.-J. (2007). [Summative Evaluation des Begleiteten Fahrens ab 17. Zwischenevaluation](#). Bundesanstalt für Straßenwesen BASt, Bergisch Gladbach.

Gregersen, N.P., et al. (2000). [Sixteen years age limit for learner drivers in Sweden - an evaluation of safety effects](#). In: Accident Analysis and Prevention, vol. 32, nr. 1, p. 25-35.

Gregersen, N.P., Nyberg, A. & Berg, H.-Y. (2003). [Accident Involvement among Learner Drivers -- an Analysis of the Consequences of Supervised Practice](#). In: Accident Analysis & Prevention, vol. 35, nr. 5, p. 725-730

Mayhew, D.R., et al. (2006). [Reducing the crash risk for young drivers](#). American Automobile Association AAA, Foundation for Traffic Safety, Washington D.C.

OECD & ECMT (2006). [Young drivers: the road to safety](#). Joint OECD/ECMT Transport Research Centre, Paris.

Page, Y., Ouimet, M.C. & Cuny, S. (2004). [An evaluation of the effectiveness of the supervised driver-training system in France](#). In: Proceedings of the 48th Annual Conference of the Association for the Advancement of Automotive Medicine AAAM, 13-15 September 2004, Key Biscayne, Florida. p. 131-145.

Shope, J.T. (2007). *Graduated licensing: Review of evaluation results since 2002*. In: Journal of Safety Research, vol. 38, nr. 2, p. 165-175.

Twisk, D.A.M. & Stacey, C. (2007). [Trends in young driver risk and countermeasures in European countries](#). In: Journal of Safety Research, vol. 38, nr. 2, p. 245-257.

VenW (2008). [Begeleid rijden](#). VenW/DGMO-2008/4893. Brief aan de Tweede Kamer 24 december 2008, Ministerie van Verkeer en Waterstaat, 's-Gravenhage.

VicRoads (2005). [Young driver safety and graduated licensing discussion paper. Have your say!](#) VicRoads Melbourne, Victoria, Australia.

Wesemann, P. (red.) (2007). [De verkeersveiligheid in 2020: Verkenning van ontwikkelingen in mobiliteit, ongevallen en beleid](#). R-2006-27. Stichting Wetenschappelijk Onderzoek Verkeersveiligheid SWOV, Leidschendam.

Western Australia (2005). [Helping keep our kids safe on Western Australia's roads; Novice driver review public discussion paper](#). State Government of Western Australia, Perth.