

Begeleid rijden in Nederland

Hoe wordt ztoDrive
in de praktijk ingevuld?

R-2014-15



Hoe wordt ztoDrive in de praktijk ingevuld?

ztoDrive is een zesjarige proef met begeleid rijden. SWOV voert de effectevaluatie uit en heeft als onderdeel daarvan gekeken hoe jongeren en hun coaches de fase van begeleid rijden in de praktijk invullen. Daaruit blijkt dat de begeleid rijden-fase serieus wordt genomen en dat er daadwerkelijk wordt geoefend. De meeste ztoDrivers doen dat ook regelmatig en in verschillende situaties (op de snelweg, in de grote stad) en omstandigheden (met regen, mist, in het donker). Daarmee is het doel van begeleid rijden, in relatief veilige omstandigheden ervaring opdoen voordat een jonge automobilist alleen de weg opgaat, bereikt. Of zich dit ook vertaalt in minder ongevallen gaan we in de volgende fasen van de evaluatie onderzoeken.



1. Inleiding

2toDrive

Op 1 november 2011 is in Nederland, onder de naam 2toDrive, een zesjarige proef met begeleid rijden van start gegaan. Jongeren kunnen vanaf 16,5 jaar beginnen met de opleiding voor het rijbewijs B en het theorie-examen afleggen. Vervolgens kunnen zij vanaf 17 jaar praktijkexamen doen. Nadat ze het rijbewijs hebben gehaald, mogen ze tot hun 18de verjaardag de weg op, mits onder begeleiding van een ervaren bestuurder: de coach. Voor meer informatie over de voorwaarden voor een coach zie 2toDrive.nl Hierdoor hebben jongeren op het moment dat ze zelfstandig gaan rijden meer ervaring die onder meer verschillende omstandigheden is opgedaan dan in de reguliere rijopleiding.

Evaluatie

Om na te gaan wat het verkeersveiligheidseffect is van begeleid rijden voert SWOV een evaluatiestudie uit. Deze evaluatie vindt stapsgewijs plaats; dit rapport beschrijft de eerste twee stappen. Einddoel is een effect-schatting in termen van ongevallen en overtredingen die in 2016 gerapporteerd zal worden.

Ervaringen in het buitenland laten zien dat begeleid rijden vaak een effectieve maatregel is om het ongevalsrisico van beginnende bestuurders te verlagen. Echter, niet in alle landen blijkt een begeleid rijden-fase positieve effecten op de verkeersveiligheid te hebben. De effecten van begeleid rijden blijken onder andere af te hangen van:

- het aantal uren dat begeleid wordt gereden: hoe meer hoe beter;
- de variatie in de ritten en de omstandigheden: hoe meer variatie, hoe beter;
- de kwaliteiten van de begeleider(s): leert deze het juiste gedrag aan?

Naast de kenmerken van de ervaringsritten is het bij de evaluatie zaak rekening te houden met de mogelijkheid van 'zelfselectie'. Het kan namelijk zo zijn dat de jongeren die meedoen met 2toDrive juist jongeren zijn die zich al erg bewust zijn van verkeersveiligheid of juist het tegenovergestelde, jongeren die van spanning en risico's houden. Dat zou dan leiden tot respectievelijk een overschatting of onderschatting van de effecten van 2toDrive. Beide factoren, hoe het begeleid rijden in de praktijk plaatsvindt en wie er meedoen met 2toDrive, zijn onderzocht om straks beter te kunnen verklaren waarom de maatregel al dan niet werkt.

Onderzoeksvragen

De volgende vragen stonden centraal in de eerste twee stappen van de evaluatiestudie:

Stap 1: Wie doen er mee met 2toDrive?

- Verschillen jongeren die met 2toDrive meedoen van jongeren die na hun 18de verjaardag hun rijbewijs op de conventionele manier willen halen?
- Wat zijn de redenen om al dan niet mee te (willen) doen met 2toDrive?

Stap 2: Hoe vindt begeleid rijden in de praktijk plaats?

- Hoe vaak, met wie, wanneer en waar wordt er gereden?
- Wat vinden 2toDrivers van het rijden onder begeleiding van een coach?
- Hoe vullen de coaches hun rol in en hoe ervaren zij die rol?
- Leidt 2toDrive tot een verschuiving in mobiliteit of tot extra mobiliteit?
- Leidt het begeleid rijden zelf tot gevaarlijke situaties?



Aanpak

Bij zowel stap 1 als stap 2 is gewerkt met een online vragenlijst.

Vragenlijststudie 1

De vragenlijst voor stap 1 is verspreid onder jongeren van 16 t/m 17,5 jaar. Dit is gebeurd via een internetpanel van een marktonderzoeksbureau, aangevuld met een oproep onder jonge abonnees van de digitale nieuwsbrief over 2toDrive van TeamAlert. In totaal waren er 1.474 respondenten; 731 jongens en 743 meisjes.

Vragenlijststudie 2

Voor stap 2 zijn vragenlijsten verspreid onder jongeren (en hun coaches) die op dit moment in de begeleid rijden-fase zitten: 17-jarigen die minimaal 2 weken in het bezit waren van een rijbewijs B. De Rijksdienst voor het Wegverkeer (RDW) heeft 4.000 willekeurig gekozen jongeren en hun coaches via een brief uitgenodigd mee te doen met het onderzoek. In totaal hebben 2.001 jongeren en 1.635 coaches de vragenlijst ingevuld. Dat is respectievelijk 50% en 40,8% van het aantal mensen dat benaderd is.

2. Resultaten stap 1

Stap 1 van de evaluatiestudie beantwoordt twee vragen:

1. Verschillen jongeren die met 2toDrive meedoen van jongeren die na hun 18de verjaardag hun rijbewijs willen halen op de conventionele manier?

Hierbij gaat het om zaken die van belang zijn voor de verkeersveiligheid. Het kan zijn dat 2toDrivers juist die jongeren zijn die zich al erg bewust zijn van verkeersveiligheid of, andersom, juist van risico's houden. Een dergelijke vorm van 'zelfselectie' kan leiden tot een onderschatting of juist een overschatting van de effecten van 2toDrive. De resultaten laten echter zien dat dit nauwelijks het geval is. De 2toDrivers zijn niet meer of minder gericht op veiligheid, en ook niet meer of minder gericht op snelheid of op zoek naar spannende zaken dan jongeren die niet meedoen met 2toDrive, maar die wel zo snel mogelijk na hun 18de verjaardag hun rijbewijs willen halen.

Wel blijkt dat jongens meer geneigd zijn mee te doen met 2toDrive dan meisjes. Aangezien jonge mannen als beginnend automobilist een hoger ongevalsrisico hebben dan jonge vrouwen zou dit de effecten van 2toDrive op ongevalsbetrokkenheid kunnen vertekenen. Bij de evaluatie zal dus apart gekeken moeten worden naar het effect bij jonge mannen en bij jonge vrouwen. Verder volgen 2toDrive-deelnemers vaker een hogere opleiding dan niet-deelnemers. De verschillen zijn echter klein en bovendien is er niet een eenduidig verband tussen opleidingsniveau en ongevalsrisico. Voor de evaluatie is dit verschil dus minder van belang.

2. Wat zijn redenen om mee te (willen) doen met 2toDrive of juist niet?

Tabel 1 en *Tabel 2* laten zien welke redenen belangrijk of onbelangrijk werden gevonden.

Voor de deelnemers waren de twee belangrijkste redenen voor deelname dat je via 2toDrive direct na je 18de verjaardag zelfstandig kunt gaan autorijden en dat het leuk is dat je ook al vóór die tijd een auto mag besturen. Dat het je een veiliger bestuurder maakt staat op de vierde plaats. Voor de niet-deelnemers waren de belangrijkste redenen dat ze later nog tijd genoeg hebben om een rijbewijs te halen, dat het nu te duur is en dat ze er nog geen behoefte aan hebben om al auto te gaan rijden. Het niet mee doen kent dus vooral praktische redenen, en niet zozeer dat men niet gelooft in de meerwaarde.



Tabel 1: Belangrijke en minder belangrijke redenen van deelnemers om met ztoDrive mee te doen (N=519).

Redenen van deelnemers om met ztoDrive mee te doen	(Heel) belangrijk (%)	(Heel) onbelangrijk (%)
Dan kan ik direct na mijn 18de zelfstandig met een auto de weg op	79,9	1,4
Ik vind het leuk om nu al een auto te mogen besturen	70,9	2,7
Het maakt mij straks, als ik zelfstandig rijd, zelfverzekerder	56,1	7,3
Het maakt mij straks, als ik zelfstandig rijd, een veiliger bestuurder	54,0	6,3
Ik kan veel leren van mijn begeleider	45,1	8,5
Als ik op mijn 17de het rijbewijs B haal, heb ik ook gelijk een rijbewijs AM	35,9	36,4
Ik vind het leuk om regelmatig met mijn begeleider op pad te gaan	34,1	14,9
Mijn ouders/verzorgers willen graag dat ik meedoe	30,1	27,2
Met alleen rijlessen doe ik onvoldoende ervaring op	25,6	20,1
Het maakt mij straks, als ik zelfstandig rijd, een milieuvriendelijker bestuurder	18,5	32,3
Veel van mijn vrienden doen ook mee	9,1	54,3

Tabel 2: Belangrijke en minder belangrijke redenen van niet-deelnemers om niet met ztoDrive mee te doen (N=410).

Redenen van niet-deelnemers om niet met ztoDrive mee te doen	(Heel) belangrijk (%)	(Heel) onbelangrijk (%)
Na mijn 18de heb ik nog alle tijd om mijn rijbewijs te halen	54,9	9,7
Het is op dit moment te duur voor mij en mijn ouders/verzorgers	51,7	23,2
Ik heb nog helemaal geen behoefte om al auto te rijden	43,7	19,3
Ik doe straks voldoende ervaring op in gewone rijlessen met een echte rijinstructeur	34,1	20,7
Ik heb er nu geen tijd voor	29,3	28,3
Je leert toch het meeste door straks zelfstandig ervaring op te doen	27,5	23,9
Ik moet er niet aan denken om telkens met een begeleider op pad te moeten	24,4	35,9
Mijn ouders/verzorgers willen niet dat ik meedoe	14,4	56,8
Er is bijna nooit een auto beschikbaar om te oefenen	13,4	46,8
De meeste van mijn vrienden doen ook niet mee	12,9	52,0
Ik zou niet weten wie mijn begeleider moet worden	9,6	49,0
Als je straks zelfstandig rijdt, ben je alle adviezen van je begeleider toch weer vergeten	9,3	54,4
Ik heb niemand nodig om te vertellen hoe ik me veilig in het verkeer moet gedragen	5,4	58,0

3. Resultaten stap 2

Hoe gaat begeleid rijden in de praktijk?

Leeftijd

Gemiddeld zijn 2toDrivers 17 jaar en 6 maanden als ze hun rijbewijs aanvragen. De jongeren in onze steekproef waren gemiddeld echter 17 jaar en 4 maanden bij het aanvragen van het rijbewijs. Vergelijking van de leeftijd waarop jongeren slagen voor het rijexamen en de leeftijd waarop zij hun rijbewijs daadwerkelijk aanvragen (→ *Afbeelding 1*) laat zien dat ruim 12% voor de 18de verjaardag slaagt, maar pas na de 18de verjaardag het rijbewijs aanvraagt. Deze groep kan dus direct na hun 18de verjaardag zelfstandig met de auto de weg op, maar heeft geen extra ervaring opgedaan in de vorm van begeleid rijden. Deze groep viel overigens buiten onze studie.

Coaches

2toDrivers worden over het algemeen gecoacht door hun ouders. Jongens worden naar verhouding vaker gecoacht door hun vader; meisjes door hun moeder.

Frequentie

De 2toDrivers oefenen regelmatig; de meeste een of meerdere keren per week. Na verloop van tijd wordt het iets minder frequent, maar het overgrote deel blijft ten minste eenmaal per week rijden (→ *Afbeelding 2*). Over het algemeen nemen de jongeren zelf het initiatief te gaan oefenen. De meeste coaches en de meeste jongeren beoordelen die frequentie als goed. Ongeveer een op de vijf zegt dat het te weinig is; gebrek aan tijd van de jongeren en/of de coach is daar dan debet aan.

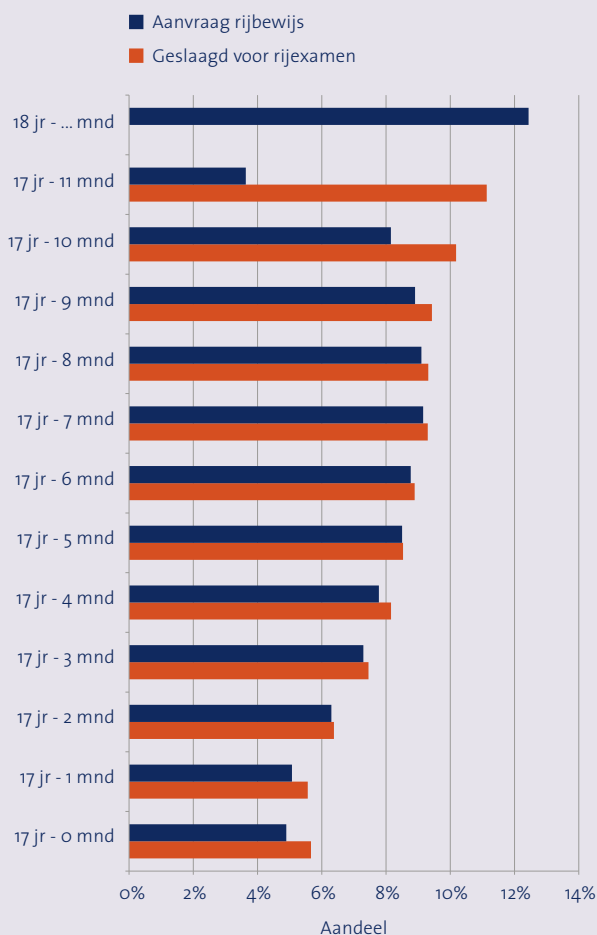
Aantal kilometers

Op het moment dat de 2toDriver 18 jaar wordt en zelfstandig de weg op mag, heeft naar schatting een derde van de 2toDrivers tussen de 1.000 en 2.500 km onder begeleiding gereden en ongeveer een kwart heeft meer dan 2.500 km gereden. Bijna de helft rijdt minder dan 1.000 km tijdens de begeleid rijden-fase. Maar het merendeel daarvan rijdt wel weer meer dan 200 km. *Afbeelding 3* laat dat zien.

Situaties

Er is een grote variëteit aan situaties waarin begeleid rijden plaatsvindt: binnen de kom, buiten de kom; in de spits, buiten de spits, met licht en in het donker. De meeste begeleid rijden-ritten lijken overdag plaats te vinden, buiten de spits op provinciale weg of autosnelweg. De meeste 2toDrivers rijden ook regelmatig in het donker en

Leeftijd slagen rijexamen vs. leeftijd aanvraag rijbewijs



Afbeelding 1: Percentuele verdeling van de leeftijd waarop de 2toDrive-jongeren zijn geslaagd voor het rijexamen (gebaseerd op data van het CBR t/m 31 maart 2014) en van de leeftijd waarop het rijbewijs wordt aanvraagd (gebaseerd op data van de RDW t/m 16-04-2014).

in de regen. Naar verhouding doen ze weinig ervaring op met het rijden in mist of met gladheid. Dit soort omstandigheden doen zich natuurlijk ook niet zo vaak voor en al helemaal niet tijdens de zachte winter van 2013-2014 waarin de respondenten uit onze steekproef met name gereden hebben.

Type ritten

Verreweg de meeste ritten zijn ritten die toch al gemaakt worden: familiebezoek, iemand wegbrengen of ophalen, boodschappen, etc. De meeste 2toDrivers rijden af en toe met extra passagiers buiten de coach. Een minderheid doet dat regelmatig.

Hoe vinden 2toDrivers het rijden met een coach?

2toDrivers ervaren het oefenen en gecoacht worden als positief. Ze vinden het nuttig (meisjes iets vaker dan jongens) en leuk; het leidt ze niet af, en het maakt ze niet zenuwachtig en ze vinden het ook niet irritant (meisjes wel iets vaker dan jongens). Ongeveer de helft van de jongeren (jongens iets vaker dan meisjes) zegt dat ze (vrijwel) nooit commentaar of adviezen krijgen (→ Afbeelding 4).

Hoe vullen de coaches hun rol in en hoe ervaren zij die?

Ook coaches ervaren het oefenen en het begeleiden als positief. Ze vinden het nuttig, maar ook leuk en gezellig. Het is volgens de coaches een verantwoordelijke taak, maar ze beschouwen het niet als belastend of moeilijk. Coaches zeggen vaker dan de jongeren commentaar op of adviezen over het rijden van hun pupil te geven (→ Afbeelding 4). Coaches vinden bovendien dat de kwaliteit van rijden van hun pupil in de loop van het coachen verbetert (→ Afbeelding 5). Over hun eigen rol daarbij zijn de coaches tamelijk bescheiden: bijna de helft vindt dat ze daar veel aan hebben bijgedragen; maar een net iets kleinere groep vindt dat ze daar weinig aan hebben bijdragen.

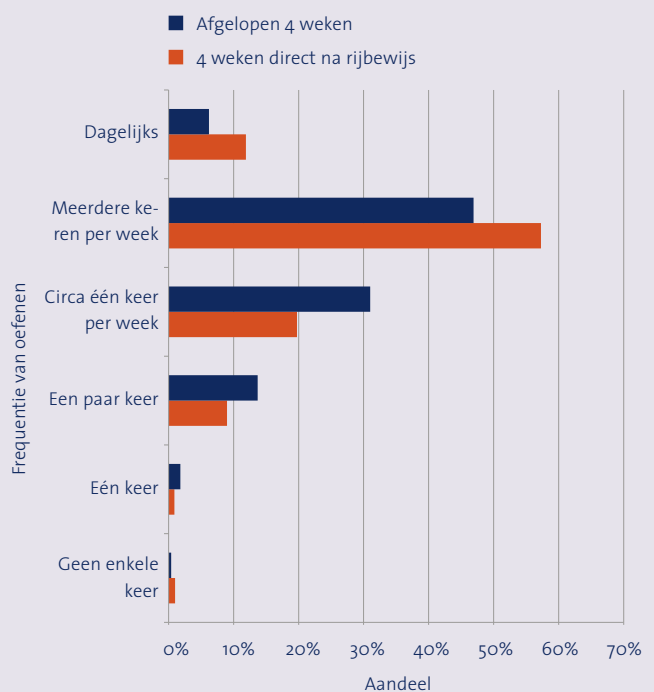
Leidt 2toDrive tot extra of gevaarlijkere mobiliteit?

Er zijn aanwijzingen dat 2toDrive tijdens de begeleid rijden-fase leidt tot enige extra mobiliteit: ongeveer 10% van de begeleidingsritten zijn ritten die anders niet gemaakt zouden zijn. Het rijbewijs B geeft jongeren automatisch ook het bromfietsrijbewijs. 2toDrive lijkt in beperkte mate tot meer gebruik van de naar verhouding gevaarlijke bromfiets te leiden. Van de jongeren die nog geen bromfietsrijbewijs hadden, rijdt nu 13% een enkele keer en 21% regelmatig op een bromfiets. Bij de jongeren die al wel een bromfietsrijbewijs hadden, heeft het behalen van het rijbewijs B geen invloed gehad op het gebruik van de bromfiets (79%) of juist geleid tot minder gebruik van de bromfiets (20%).

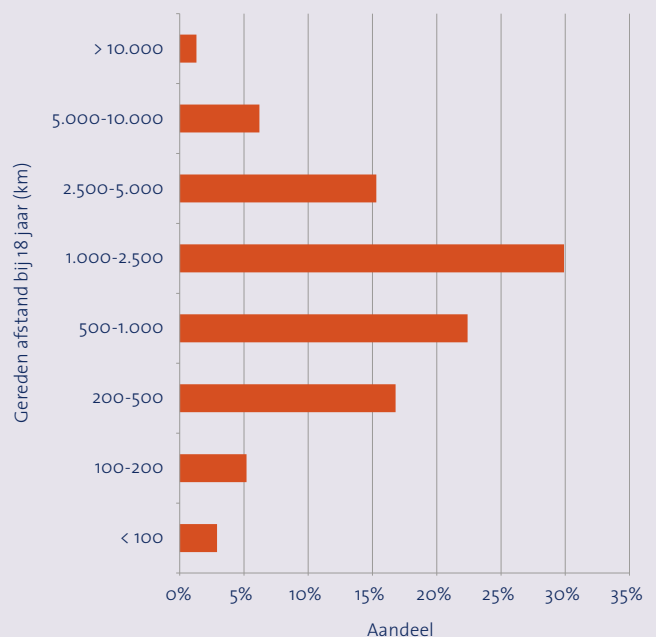
Leidt de begeleid rijden-fase zelf tot gevaarlijke situaties?

Het rijden onder begeleiding van een coach lijkt niet tot gevaarlijke situaties te leiden. Het aantal 2toDrivers dat zegt tijdens het begeleid rijden een bekeuring te hebben gehad is met minder dan 1% klein. In totaal meldt 1,7% van de 2toDrivers een ongeval te hebben gehad. De ongevallen die ze melden, hebben echter uitsluitend tot (lichte) materiële schade geleid en gebeurden ook zeker niet altijd door toedoen van de 2toDriver. Volgens de coaches is het aantal ongevallen dat hun pupil heeft

Hoe veel en vaak onder begeleiding gereden?



Afbeelding 2: Frequentie van begeleid rijden in de vier weken volgend op het behalen van het rijbewijs en de afgelopen vier weken (alleen van jongeren die langer dan 2 maanden hun rijbewijs hadden (n=1.351).

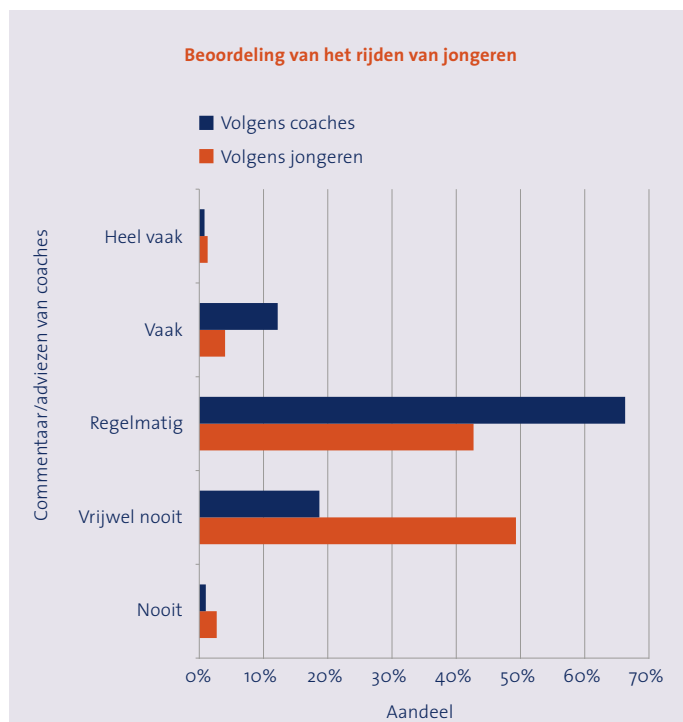


Afbeelding 3: Geschat aantal kilometers dat onder begeleiding gereden is op het moment dat de jongere 18 jaar wordt en zelfstandig mag rijden.

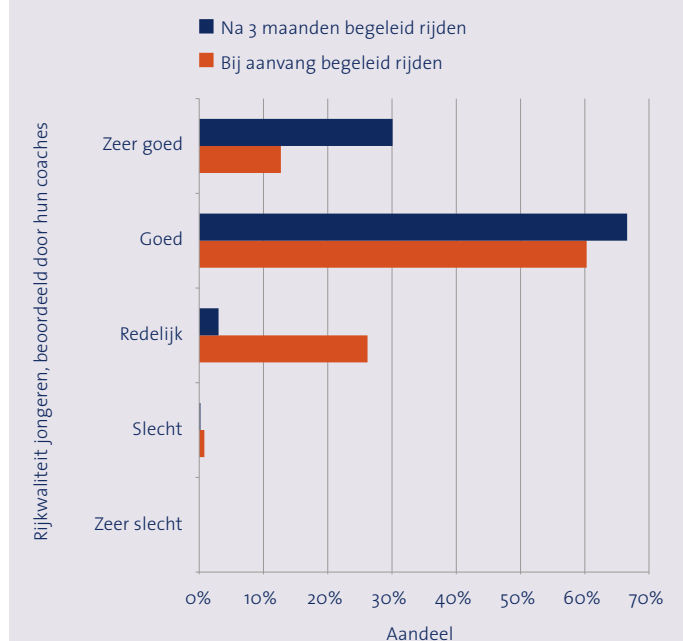
gehad zelfs de helft minder. Een mogelijke reden is dat de andere aanrijdingen hebben plaatsgevonden met een andere van de vijf mogelijke coaches, maar het is ook mogelijk dat jongeren een gebeurtenis eerder als een ongeval of aanrijding kwalificeren dan meer ervaren bestuurders (denk bijvoorbeeld aan het net schampen van een paaltje). Het is niet mogelijk deze ongevallen af te zetten tegen landelijke gegevens. De meeste 'ongevallen' die de jongeren rapporteren komen niet in de landelijke registraties terecht (en worden mogelijk zelfs niet aan de verzekering doorgegeven).

Op twee punten geeft een deel van de jongeren aan zich niet altijd aan de regels te houden. In de eerste plaats geeft bijna 10% van de jongeren aan dat ze wel eens 'de Bob' zijn als ze met hun coach rijden. Het is hier overigens niet duidelijk of de coach in die gevallen had gedronken of een andere passagier en, als het de coach betrof, of het alcoholpromillage boven de wettelijke limiet voor bestuurders lag. Anderzijds zou het feit dat bijna een derde van de coaches aangeeft het handig te vinden om een chauffeur te hebben erop kunnen wijzen dat het mogelijk is om een BOB-situatie gaat. Er is op basis van onze gegevens onvoldoende reden aan te nemen dat coaches regelmatig onder invloed van alcohol hun pupil begeleiden, maar dit aspect verdient wellicht aandacht bij de definitieve invoering van de maatregel.

In de tweede plaats zegt ruim 15% van de 2toDrivers wel eens zonder coach te hebben gereden. Weliswaar zeggen de meesten dit 'vrijwel nooit' te doen, en ook is niet bekend hoe en waar dat gebeurt. Toch is 15% niet onaanzienlijk en dit zal in de volgende stap van de evaluatie verder onderzocht worden. Zo zal dit percentage onder meer worden afgezet tegen het percentage jongeren dat het rijbewijs via de reguliere weg haalt en rapporteert wel eens zonder rijbewijs te hebben gereden.



Afbeelding 4: Frequentie van commentaar op/adviezen over het rijden van de jongere volgens de jongeren zelf en volgens de coaches.



Afbeelding 5: De rijkwaliteit van de jongeren bij aanvang van het coachen en na minimaal 3 maanden, zoals beoordeeld door hun coaches.

4. Conclusie

De eerste twee stappen van de evaluatie tonen aan dat de begeleid rijden-fase in Nederland serieus wordt genomen. Er wordt daadwerkelijk geoefend en de meeste 2toDrivers doen dit ook regelmatig en in verschillende situaties en omstandigheden. Daarmee is in principe het doel van begeleid rijden bereikt: in relatief veilige omstandigheden ervaring opdoen voordat een jonge automobilist alleen de weg opgaat.

Of de hoeveelheid ervaring ook voldoende is om straks, als ze op hun 18de zelfstandig gaan rijden, een meetbaar effect te hebben op hun ongevalsbetrokkenheid en hun overtredingsgedrag wordt in de volgende fasen van de evaluatie onderzocht.



5. Meer informatie

Website 2toDrive

<http://www.2toDrive.nl>

Achterliggende onderzoeksrapporten

Schagen, I.N.L.G. van, Wijlhuizen, G.J. & Craen, S. de (2013)

Begeleid rijden: wie doet mee met 2toDrive en waarom? R-2013-9. SWOV, Leidschendam.

Schagen, I.N.L.G. van & Craen, S. de (2014)

Begeleid rijden in de praktijk; Vragenlijstonderzoek onder 2toDrivers en hun coaches. R-2014-15A. SWOV, Den Haag.

Eerdere publicaties over dit onderwerp

Craen, S. de (2012)

De evaluatie van 2toDrive: Wat kunnen we leren van begeleid rijden in het buitenland? Paper gepresenteerd op het Nationaal Verkeersveiligheidscongres 2012, Rotterdam.

SWOV (2012)


Begeleid rijden. SWOV-Factsheet, november 2012. SWOV, Leidschendam.

Heidstra, J. (1999)

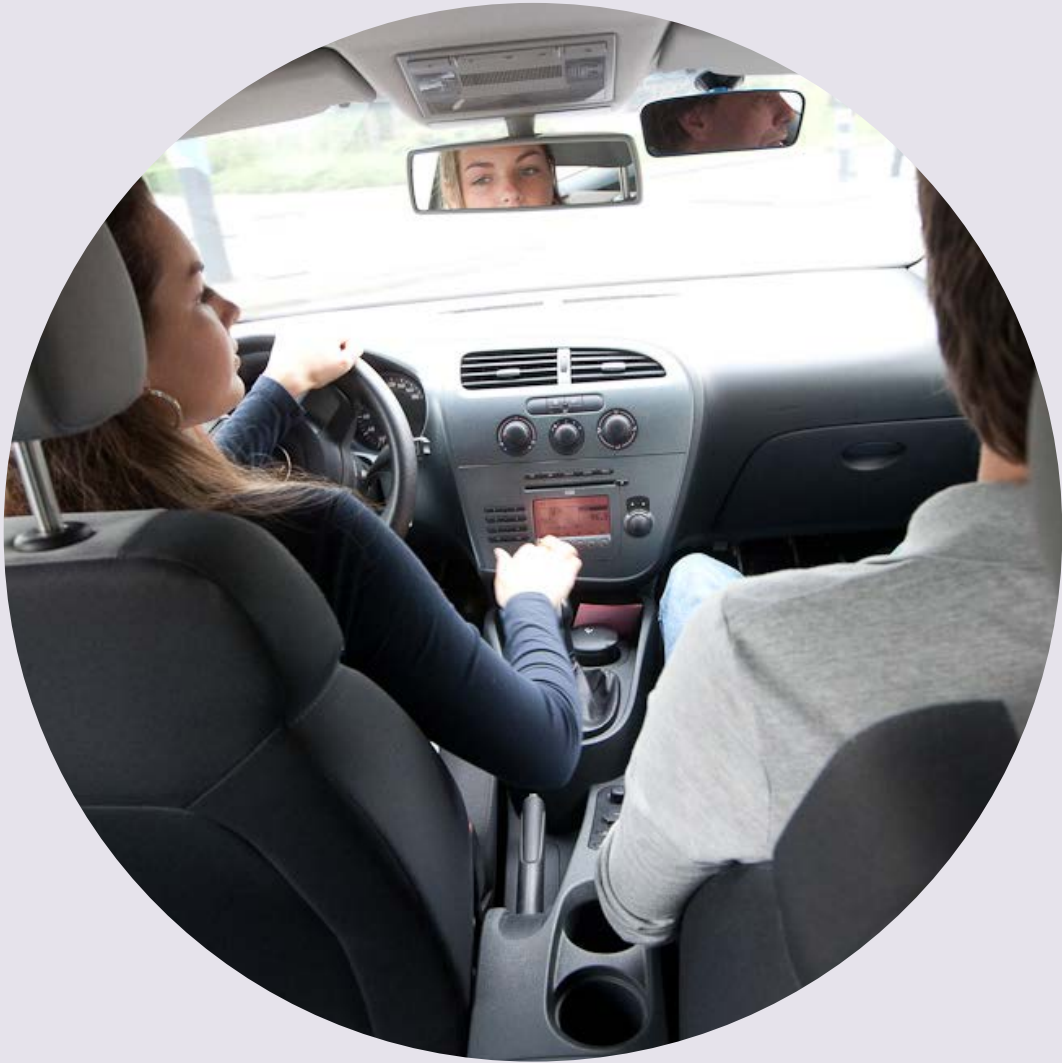
Draagvlak voor maatregelen rond het rijbewijs voor beginnende bestuurders. Meningingen van jongeren en hun ouders. R-99-12. SWOV, Leidschendam.

Twisk, D.A.M. (red.) (1998)

De werkzame elementen van begeleid rijden; resultaten van een studiedag over begeleid rijden. R-98-66. SWOV, Leidschendam.



SWOV-publicaties zijn te downloaden van swov.nl, via het Kennisportaal.



Colofon

Auteurs



drs. Ingrid van Schagen



dr. Saskia de Craen

Fotografen

Paul Voorham, Voorburg
Peter de Graaff, Den Haag

© 2014

Stichting Wetenschappelijk

Onderzoek Verkeersveiligheid SWOV

Postbus 93113, 2509 AC Den Haag

Bezuidenhoutseweg 62, 2594 AW Den Haag

T +31 70 3173 333

E info@swov.nl

I www.swov.nl

E @swov_nl / @swov

I linkedin.com/company/swov

Dit onderzoek is gefinancierd door het ministerie van Infrastructuur en Milieu.

De informatie in deze publicatie is openbaar.
Overname is toegestaan met bronvermelding.

SWOV verricht onafhankelijk onderzoek naar verkeersveiligheid om bij te dragen aan beleid en praktijk. Kenmerkend is dat SWOV-onderzoek vele facetten beslaat: verkeersdeelnemers, verkeersgedrag, infrastructuur, handhaving en voertuigen. SWOV-onderzoek vindt plaats binnen het eigen onderzoeksprogramma of in opdracht van overheden, bedrijfsleven of maatschappelijke organisaties.
Meer informatie?
swov.nl