

# Draagvlak voor maatregelen rond het rijbewijs voor beginnende bestuurders

*Meningen van jongeren en hun ouders*

# Documentbeschrijving

Rapportnummer: R-99-12  
Titel: Draagvlak voor maatregelen rond het rijbewijs voor beginnende bestuurders  
Ondertitel: Mening van jongeren en hun ouders  
Auteur(s): Drs. J. Heidstra  
Onderzoeksmanager: Drs. D.A.M. Twisk  
Projectnummer SWOV: 52.176  
Projectcode opdrachtgever: PRDVL 98.047  
Opdrachtgever: De inhoud van dit rapport berust op gegevens verkregen in het kader van een project, dat is uitgevoerd in opdracht van de Adviesdienst Verkeer en Vervoer van Rijkswaterstaat.

Trefwoord(en): Recently qualified driver, driving experience, driving licence, temporary, driver training, experience (human), accident proneness, education, blood alcohol content, public participation, Netherlands.

Projectinhoud: Jonge, beginnende automobilisten zijn onevenredig vaak betrokken bij verkeersongevallen. Daarom wordt overwogen om speciaal voor deze groep een aantal beperkende maatregelen rond het rijbewijs in te voeren. Dit rapport doet verslag van een onderzoek naar de mening van jongeren en hun ouders over een vijftal van deze maatregelen. De gegevens zijn op drie verschillende manieren verzameld: met een vragenlijst en een groepsdiscussie voor jongeren, en met een telefonisch interview van de ouders. De grootte van het draagvlak voor de verschillende maatregelen zijn vervolgens met elkaar vergeleken.

Aantal pagina's: 56 + 19 blz.  
Prijs: f 25,-  
Uitgave: SWOV, Leidschendam, 1999

Stichting Wetenschappelijk Onderzoek Verkeersveiligheid SWOV  
Postbus 1090  
2260 BB Leidschendam  
Telefoon 070-3209323  
Telefax 070-3201261

## Samenvatting

Vanwege de onevenredig grote betrokkenheid van jonge, beginnende automobilisten bij verkeersongevallen wordt overwogen om speciaal voor deze groep een aantal beperkende maatregelen rond het rijbewijs in te voeren.

Na onderzoek, overleg met betrokken partijen en zorgvuldige afweging worden de volgende maatregelen als kansrijk beschouwd:

- Meer (betere) verkeerseducatie in het voortgezet onderwijs;
- Verlaagde (of nul-promille-)alcohollimiet (restrictie met een looptijd van twee jaar beginnend na het behalen van het rijbewijs);
- Een Educatieve Maatregel Alcohol voor jonge bestuurders
- Een voorlopig rijbewijs met een tweede examen na 2 jaar (of een educatief traject na het behalen van het rijbewijs);
- Een getrapd rijbewijs (met begeleid rijden).

In dit rapport worden de resultaten beschreven van een onderzoek naar de verdeling van het draagvlak voor deze vijf verschillende maatregelen onder jongeren zelf en onder hun ouders.

Voor het onderzoek zijn op drie verschillende manieren gegevens verzameld. Tijdens het CBR-theorie-examen is bij een representatieve steekproef van ruim 1100 jongeren een vragenlijst afgenomen. In de vragenlijst werd jongeren naar hun mening over de voorgestelde maatregelen gevraagd. Met een in de vragenlijst opgenomen antwoordformulier konden de jongeren zich aanmelden voor een groepsdiscussie over het onderwerp. Verspreid over het land zijn vier discussiebijeenkomsten met in totaal 25 jongeren gehouden waarbij de gegevens uit de vragenlijst verder zijn uitgediept. Tot slot zijn telefonische interviews gehouden met 23 ouders van jongeren die het antwoordformulier hadden ingevuld.

In de analyse van de vragenlijsten is de grootte van het draagvlak voor de verschillende maatregelen tegen elkaar afgezet. In vergelijking met de andere genoemde maatregelen bestaat er bij de jongeren het minste draagvlak voor de invoering van een voorlopig rijbewijs met een tweede examen na twee jaar. Dit geldt voor alle jongeren, ongeacht leeftijd, geslacht, opleiding en woonomgeving. Meer draagvlak is er voor de invoering van een nul-promille alcohollimiet (die dan wel voor iedereen moet gelden) en voor meer en betere verkeerseducatie in het voortgezet onderwijs. De aparte Educatieve Maatregel Alcohol voor jongeren neemt een tussenpositie in.

In de groepsdiscussies en de telefonische interviews met ouders werden de belangrijkste achtergronden voor de gevonden verschillen duidelijk. Hoewel ouders in algemene zin wel positiever waren over de maatregelen, liep de aard van de belangrijkste bezwaren tussen jongeren en ouders weinig uiteen. Er kwamen twee duidelijke motieven voor de mening over een maatregel naar voren: een maatregel die uitsluitend negatieve consequenties heeft voor overtreeders kan op meer steun rekenen dan een maatregel die discrimineert op grond van lidmaatschap van een leeftijdgerelateerde risicogroep. De belangrijkste bedreiging voor draagvlak bleek de verwachte mate waarin de invoering van de maatregel zal leiden tot een toename van de toch al zo hoge kosten van het rijbewijs. Volgens zowel jongeren als ouders behoort het rijbewijs het eindpunt in de rijopleiding, en dus ook in de kosten daarvan te markeren. Aan die status mag volgens hen niet worden getornd.

# Summary

## **Support for measures concerning driving licences for novice drivers**

The disproportionately high involvement of young, novice drivers in road accidents has led to considering introducing a special, limited driving licence for novices.

After research, consultation of all parties involved, and a careful consideration of alternatives, the following measures are regarded as promising:

- More (better) traffic education in secondary schools;
- Lowering (or a zero-level) of the alcohol limit (restriction for a period of two years beginning after passing the driving test);
- An Alcohol Education Measure for novice drivers;
- A temporary driving licence with a second exam after 2 years (or following a course after passing the driving test);
- A graduated driving licence (with accompanied driving).

In this report, the results are presented of a study of the distribution of the support for these five different measures, among the learner-drivers themselves as well as their parents.

Data was gathered for this study in three different ways. During the theoretical part of the driving test, a questionnaire was put to a representative sample of more than 1100 young learner-drivers. They were asked about their opinion of the measures proposed. They could further volunteer to take part in a group discussion about this subject by means of a reply card in the questionnaire. Four discussion groups were held throughout the country with a total of 25 young learner-drivers. Here, the questionnaire data was covered in greater depth. Finally, telephone interviews were held with 23 parents of those who had filled in the reply card.

In analysing the questionnaires, the extent of the support for the different measures were weighed against each other. The least support, in comparison with the other measures mentioned, was for the temporary driving licence involving a second exam after two years. This applied to all, irrespective of age, sex, or living conditions. There was more support for the introduction of a zero-level alcohol limit (which would have to apply to all) and for more and a better traffic education in secondary schools. The popularity of the separate Alcohol Education Measure for novice drivers, lay somewhere in between.

The most important backgrounds for explaining the differences found, became clear in the group discussions and telephone interviews. Although, in general, parents were more positive about the measures, the nature of the most important objections did not differ much from their children (the learner-drivers). There were two clear motives for the opinion about a measure: a measure with only negative consequences for the offender gets more support than a measure that discriminates for belonging to a high-risk age group. The most important threat to support appeared to be the expected extent in which introduction of the measure would lead to an increase in the already high costs of getting a driving licence. Both the learner-drivers and their parents regard the driving licence as the clear end of driver-training and its costs. Nothing should change this.

# Inhoud

1.	<i>Inleiding</i>	7
1.1.	Beschrijving van het probleemgebied	7
1.2.	Eerder uitgevoerde delen van het onderzoek	7
1.3.	Doel van dit deelonderzoek	9
1.4.	Opbouw van het rapport	9
2.	<i>Onderdeel I: de maatregelen vergeleken; vragenlijstonderzoek</i>	10
2.1.	Inleiding	10
2.2.	Uitkomsten van eerder draagvlakonderzoek	10
2.3.	Doel van de afname van vragenlijsten	11
2.4.	De vragenlijst	11
2.5.	Werving van respondenten	12
2.6.	Responspercentage	13
2.7.	Kwaliteit van de respons	13
2.8.	Beperkingen van de methode	14
2.9.	Resultaten	14
2.9.1.	Kenmerken van de steekproef	14
2.9.2.	Achtergrondvariabelen	16
2.9.2.1.	Autobezit en oefenen	16
2.9.2.2.	Alcoholconsumptie en uitgaan	16
2.9.2.3.	Belangrijkste reden voor het behalen van het rijbewijs	17
2.9.3.	Draagvlak	17
2.9.3.1.	Belang van verkeersonveiligheid	17
2.9.3.2.	Keuze van operationalisatie	18
2.9.3.3.	Draagvlak voor de verschillende maatregelen	18
2.9.3.4.	Verschillen in draagvlak binnen de populatie	21
2.9.3.5.	Determinanten van draagvlak; effect en last	22
2.9.3.6.	De voorspellende waarde van het draagvlak voor gedrag	24
2.10.	Samenvatting en discussie	24
3.	<i>Onderdeel II: uitdieping van de gegevens; groepsdiscussies</i>	27
3.1.	Inleiding	27
3.2.	Doel, mogelijkheden en beperkingen van de groepsdiscussie	27
3.3.	Werving van respondenten	28
3.4.	Opzet van de groepsdiscussie	28
3.5.	Resultaten van de groepsdiscussies	30
3.5.1.	Meer en betere verkeerseducatie in het voortgezet onderwijs	30
3.5.1.1.	Overwegingen van voor- en tegenstanders	30
3.5.1.2.	Verwacht gedrag	30
3.5.1.3.	Suggesties voor draagvlakvergroting	30
3.5.1.4.	Conclusie	31
3.5.2.	Nul-promille-alcohollimiet voor jonge, beginnende bestuurders	31
3.5.2.1.	Overwegingen van voor- en tegenstanders	31
3.5.2.2.	Verwacht gedrag	32
3.5.2.3.	Suggesties voor draagvlakvergroting	33
3.5.2.4.	Conclusie	34
3.5.3.	Educatieve Maatregel Alcohol speciaal voor jonge, beginnende bestuurders	34
3.5.3.1.	Overwegingen van voor- en tegenstanders	34
3.5.3.2.	Suggesties voor draagvlakvergroting	35

3.5.3.3.	Conclusie	35
3.5.4.	Voorlopig rijbewijs met een tweede examen na twee jaar of aanvullende cursussen	35
3.5.4.1.	Een tweede examen; overwegingen van voor- en tegenstanders	35
3.5.4.2.	Aanvullende cursussen; overwegingen van voor- en tegenstanders	36
3.5.4.3.	Verwacht gedrag	37
3.5.4.4.	Suggesties voor draagvlakvergroting	37
3.5.4.5.	Conclusie	37
3.5.5.	Getrapt rijbewijs met begeleid rijden	38
3.5.5.1.	Overwegingen van voor- en tegenstanders	38
3.5.5.2.	Verwacht gedrag	39
3.5.5.3.	Conclusie	39
3.6.	Samenvatting en discussie	40
4.	<i>Onderdeel III: draagvlak onder ouders</i>	42
4.1.	Inleiding	42
4.2.	Werving van respondenten	42
4.3.	De interviewmethode	42
4.3.1.	Beperkingen van de methode	42
4.3.2.	Opzet van het interview	43
4.4.	Resultaten	43
4.4.1.	Beleving van de verkeersveiligheid	44
4.4.2.	Meer en betere verkeerseducatie in het voortgezet onderwijs	44
4.4.3.	Nul-promille-alcohollimiet voor jonge, beginnende bestuurders	44
4.4.4.	Educatieve Maatregel Alcohol speciaal voor jonge, beginnende bestuurders	45
4.4.5.	Voorlopig rijbewijs; een tweede examen of aanvullende cursussen	45
4.4.6.	Getrapt rijbewijs met begeleid rijden	47
4.5.	Samenvatting	49
5.	<i>Conclusies en aanbevelingen</i>	51
5.1.	Meer en betere verkeerseducatie	51
5.2.	Nul-promille-alcohollimiet	52
5.3.	Een Educatieve Maatregel Alcohol speciaal voor jonge, beginnende bestuurders	53
5.4.	Voorlopig rijbewijs met een tweede examen na twee jaar of aanvullende cursussen.	53
5.5.	Een getrapt rijbewijs met begeleid rijden	55
	<i>Literatuur</i>	56
	<i>Bijlage 1 Beschrijving van de voorgestelde maatregelen</i>	57
	<i>Bijlage 2 De vragenlijst</i>	61
	<i>Bijlage 3 Interviewprotocol</i>	73

# 1. Inleiding

## 1.1. Beschrijving van het probleemgebied

De ongevalsbetrokkenheid van jonge, beginnende automobilisten is in Nederland nog steeds onevenredig hoog (Davidse, 1997; 1999). Hoewel inspanningen om de verkeersveiligheid te vergroten weliswaar effect te lijken hebben gesorteerd, blijken ze tot nu toe vrijwel geen directe meerwaarde voor deze meest kwetsbare groep verkeersdeelnemers te hebben gehad (Brouwer et al., 1996; Davidse, 1997; 1999). Het Ministerie van Verkeer en Waterstaat (V&W) overweegt daarom de invoering van een aantal aan het rijbewijs gekoppelde beperkende maatregelen speciaal voor beginnende bestuurders, om zo de ongevalsbetrokkenheid onder deze groep te verlagen. Een van de voorwaarden voor het slagen van dit soort maatregelen is dat er bij alle betrokken partijen een zeker draagvlak voor de invoering ervan aanwezig is. Een belangrijke partij wordt in dit verband gevormd door jongeren en hun ouders. Om een beeld te krijgen van hun houding ten opzichte van de invoering van beperkende maatregelen heeft de Adviesdienst Verkeer en Vervoer onder deze belanghebbende groep een draagvlakstudie laten uitvoeren. In dit rapport worden de uitkomsten van deze studie beschreven. Naast het in kaart brengen van het draagvlak is inzicht verworven in de factoren die aan dit draagvlak ten grondslag liggen, waardoor de mogelijkheid is ontstaan aanbevelingen te formuleren over hoe het draagvlak onder de onderzochte groep vergroot zou kunnen worden.

## 1.2. Eerder uitgevoerde delen van het onderzoek

Het draagvlakonderzoek maakt deel uit van een breder onderzoeksprogramma dat in opdracht van het Ministerie van V&W is uitgevoerd. Dit programma is gericht op het selecteren van kansrijke maatregelen ter bestrijding van het probleem van de hoge ongevalsbetrokkenheid onder jonge beginnende bestuurders. Hierbij is kansrijk gedefinieerd als:

1. effectief met betrekking tot het probleem van beginnende bestuurders;
2. breed gedragen door betrokken organisaties;
3. acceptabel voor beginnende bestuurders.

De uiteindelijke selectie van maatregelen diende aan de hand van deze criteria onderbouwd te zijn. Drie delen van bovenstaand onderzoeksprogramma zijn reeds uitgevoerd.

Het eerste deel omvatte een *inventarisatie* van welke maatregelen er in de sfeer van rijopleiding en regelgeving rond het rijbewijs mogelijk zijn om de verkeersveiligheid van beginnende, jonge automobilisten te verbeteren. In werkgroepen en workshops is een samenspraak georganiseerd met diverse belanghebbende partijen:

- jongeren zelf;
- organisaties op gebied van opleiding en examinering;
- deskundigen op gebied van onderricht aan jongeren;
- onderzoekers / wetenschappers;
- deskundigen op verschillende beleidsterreinen werkzaam bij het ministerie van V&W.

De inventarisatie genereerde een aantal mogelijke maatregelen en leverde ook de indicatie op dat jongeren onder bepaalde condities bereid zijn om bepaalde aanvullende maatregelen -ten opzichte van de maatregelen die nu al gelden- te accepteren. Hierna werden op hoofdlijnen de uitgangspunten en randvoorwaarden voor een aanpak in Nederland beschreven en een uitwerking hiervan in concrete maatregelen gepresenteerd (Twisk, 1999a).

Het tweede deel van het onderzoeksprogramma bevatte een *haalbaarheidsanalyse*; de betrokken instanties hebben ieder vanuit het eigen perspectief nader onderzoek uitgevoerd naar de haalbaarheid van de voorgestelde maatregelen. Hierbij was vooral de verdeling van taken en verantwoordelijkheden bij de voorgestelde maatregelen een discussiepunt (Twisk, 1999b). Aan de hand van dit onderzoek is een nadere uitwerking gegeven van de voorgestelde maatregelen in het eerste deelonderzoek. De uitgewerkte maatregelen zijn verdeeld over drie onderwerpen:

- opleiding, examineren en vervolgtraject;
- educatie voor 12-18 jarigen;
- wettelijke maatregelen.

Het derde onderzoeksdeel bevatte een *afweging*. Per onderwerp is een voorstel voor kansrijke maatregelen opgesteld waarbij steeds een gefundeerde afweging is gemaakt tussen de (te verwachten) effectiviteit en de te verwachten haalbaarheid van de maatregel (Twisk, 1999c). Op grond van deze gefundeerde en zorgvuldige afwegingen is in dit deel van het onderzoek een aantal maatregelen geformuleerd die als kansrijk voor de aanpak van probleem van beginnende automobilisten in de Nederlandse situatie overblijven. Deze maatregelen zijn:

- Meer (betere) verkeerseducatie in het voortgezet onderwijs;
- Verlaagde (of nul-promille-)alcohollimiet (restrictie met een looptijd van 2 jaar beginnend na het behalen van het rijbewijs);
- Een Educatieve Maatregel Alcohol voor jonge bestuurders (evt. met een verlaagde drempel);
- Een voorlopig rijbewijs met een tweede examen na 2 jaar (of een educatief traject na het behalen van het rijbewijs bestaande uit deelcertificaten);
- Een getrapd rijbewijs (met begeleid rijden);

Een ruimere beschrijving van iedere maatregel is opgenomen in *Bijlage 1*. Zoals vermeld is deze selectie tot stand gekomen in zorgvuldige samenspraak met de belanghebbende partijen (uitgebreide denktank). Er mag daarom verondersteld worden dat deze maatregelen in ieder geval *voldoen aan twee van de drie criteria* die het ministerie van V&W voor 'kansrijk' hanteert, namelijk effectief met betrekking tot het probleem van beginnende bestuurders en breed gedragen door betrokken organisaties.

Met dit als uitgangspunt was het moment gekomen om te onderzoeken of de voorgestelde maatregelen voldoen aan het derde criterium van 'kansrijk': acceptabel voor beginnende bestuurders. In het eerste deel van het onderzoek bleek bij jongeren een initiële bereidheid te bestaan om onder bepaalde condities beperkende maatregelen te accepteren (Twisk, 1999a). Nu was het van belang te bepalen in hoeverre er voor de verder uitgewerkte, kansrijk geachte maatregelen draagvlak bestaat onder jongeren zelf en hoe dit eventuele draagvlak vergroot zou kunnen worden.



### 1.3. Doel van dit deelonderzoek

De doelstellingen van het onderhavige deel van het onderzoek zijn:

- Antwoord geven op de vraag wat het draagvlak voor de verschillende voorgestelde kansrijk geachte maatregelen onder jongeren en hun ouders is. Hoe denken deze groepen te zullen reageren wanneer deze maatregelen worden ingevoerd.
- Antwoord geven op de vraag onder welke condities het gevonden draagvlak bij jongeren (en ouders) vergroot kan worden. Uit eerdere onderzoeken bleek dat verschillende benaderingswijzen kunnen leiden tot verschillende reacties. Wat zijn de factoren, voorwaarden en condities die van invloed zijn op de acceptatiebereidheid van betrokkenen en welke strategie kan het best worden gevolgd om het draagvlak voor maatregelen te vergroten.
- Antwoord geven op de vraag welke onbedoelde (en wellicht ongewenste) effecten de invoering van beperkende maatregelen op het verkeer in het algemeen en het verkeersgedrag van jongeren in het bijzonder zou kunnen hebben. Met andere woorden: welke verschuivingen naar andere gedragingen zouden bij de invoering van de voorgestelde maatregelen kunnen optreden.

Om de doelstellingen te realiseren is het onderzoek opgedeeld in drie verschillende onderdelen, waarin op verschillende wijzen data zijn verzameld.

Onderdeel I: het afnemen van vragenlijsten. Belangrijkste doel: het bepalen van de initiële draagvlakgrootte voor de genoemde beperkende maatregelen onder een representatieve groep jongeren. Daarnaast het verkrijgen van inzicht in de factoren die de draagvlakgrootte bepalen.

Onderdeel II: het voeren van groepsdiscussies met een aantal op basis van de vragenlijsten geselecteerde jongeren. Belangrijkste doel: het uitdiepen van het in het eerste onderdeel verkregen inzicht. Inventarisatie van hoe het draagvlak voor beperkende maatregelen onder jongeren vergroot zou kunnen worden. Exploratieve analyse van mogelijke gedragsverschuivingen naar aanleiding van de invoering van beperkende maatregelen.

Onderdeel III: het houden van telefonische interviews met ouders van de voor de groepsdiscussie uitgenodigde jongeren. Het doel van dit onderdeel was een indicatie te krijgen van de grootte van het draagvlak voor de verschillende beperkende maatregelen bij ouders.

### 1.4. Opbouw van het rapport

In het volgende hoofdstuk zal het eerste onderdeel aan bod komen. Eerst wordt de opzet van het vragenlijstonderzoek besproken, daarna worden de resultaten gerapporteerd. In het derde hoofdstuk wordt het tweede onderdeel behandeld. Eerst wordt aangegeven hoe de groepsdiscussies zijn uitgevoerd, daarna worden de resultaten per maatregel besproken. In het vierde hoofdstuk wordt verslag gedaan van de telefonische interviews met ouders. In het laatste hoofdstuk worden de belangrijkste conclusies van het onderzoek gegeven en worden aanbevelingen gedaan.

## 2. Onderdeel I: de maatregelen vergeleken; vragenlijstonderzoek

### 2.1. Inleiding

Het doel van de invoering van beperkende maatregelen voor jonge, beginnende bestuurders is dat het zal leiden tot een vermindering van de ongevalsbetrokkenheid van deze groep. De belangrijkste voorwaarde voor een effect van een maatregel is dat de groep voor wie zij bedoeld is, zich er ook daadwerkelijk aan houdt. Wanneer een maatregel massaal ontdoken wordt zal het beoogde doel immers niet bereikt worden. Daarnaast zal het ontduiken weer moeten worden tegengegaan door politiecapaciteit op te offeren aan toezicht op de naleving van de maatregel. Het inzicht in dit soort mogelijke ongewenste effecten heeft geleid tot de opvatting dat de invoering van een maatregel alleen haalbaar en zinvol is wanneer al van tevoren een zekere mate van acceptatiebereidheid bestaat bij de groep voor wie de maatregel bedoeld is. Het is daarom van belang om alvorens een maatregel in te voeren te inventariseren in hoeverre er draagvlak bij de doelgroep voor bestaat. In dit onderzoek gaat het om het bepalen van de draagvlakgrootte bij jongeren voor verschillende beperkende maatregelen rond het door hen nog te behalen B-rijbewijs. De maatregelen waar het om gaat zijn in de inleiding genoemd en in *Bijlage 1* nader beschreven.

### 2.2. Uitkomsten van eerder draagvlakonderzoek

In de afgelopen jaren zijn eerder twee diepte-analyses uitgevoerd naar het probleembewustzijn en de acceptatie van beperkende maatregelen onder jongeren. Het eerste onderzoek is uitgevoerd door Code Name Future (CNF, 1997), het tweede door Traffic Test (Vissers, 1995). De bevindingen in de twee onderzoeken zijn tamelijk tegenstrijdig te noemen. Waar jongeren zich in het onderzoek van Vissers overwegend negatief uitlieten over beperkende maatregelen na het behalen van het rijbewijs, meenden jongeren in het onderzoek van CNF dat bijvoorbeeld het verhogen van de rijgerechtigde leeftijd en het invoeren van een weekendrijverbod voor beginnende bestuurders het overwegen waard was.

Een mogelijke verklaring voor het verschil is dat in het CNF-onderzoek jongeren benaderd zijn vanuit het perspectief van maatschappelijke betrokkenheid en verantwoordelijkheid en zich de maatregelen vanuit die positie hebben voorgesteld, terwijl in het onderzoek van Vissers de benadering meer vanuit het perspectief van de eigen ervaring als automobilist was. Een andere verklaring is dat de onderzochte groepen door de verschillende wijzen van steekproeftrekking te zeer van elkaar verschilden om een vergelijking te kunnen maken (ongevalsbetrokkenheid, rijervaring, etc.).

De bevinding dat, althans bij benadering vanuit het perspectief van maatschappelijke betrokkenheid, jongeren zich bewust zijn van de problemen en zelfs bereid lijken om opofferingen te doen, is hoopgevend. Uiteraard kent deze bereidheid begrenzingsen. Jongeren gaven aan dat maatregelen:

- overtuigend moeten zijn in effectiviteit;
- niet onnodig beperkend mogen zijn;

- perspectief moeten bieden om op termijn een meer volledig recht op verkeersdeelname te krijgen.

Toch leek het draagvlak voor veiligheidsmaatregelen groter dan verwacht. Daar waar jongeren zelf inzien of ervaren dat ze te maken hebben met verantwoordelijkheden die groter zijn dan hun vaardigheid aankan, zullen ze beperkende maatregelen misschien (onder protest) accepteren. Als kanttekening kan worden opgemerkt dat in de studie van CNF zeer vrijblijvend een groot aantal maatregelen ter beoordeling aan jongeren is voorgelegd, terwijl in het Traffic Test onderzoek de meting van draagvlak voor verkeersveiligheidsmaatregelen onder jongeren slechts een klein onderdeel van een uitgebreider diepteonderzoek vormde. Verder waren beide onderzoeken gericht op bestuurders die *reeds enige tijd* in het bezit van een rijbewijs waren. Het is niet ondenkbaar dat het draagvlak voor beperkende maatregelen bij deze groep bestuurders verschilt van dat bij toekomstige bestuurders. Het kan zijn dat van vragen over dit soort onderwerpen, zeker bij ongevalsbetrokken jonge bestuurders, een bedreigende functie uitgaat, die iedere acceptatiebereidheid wegneemt. Bij implementatie van nieuwe maatregelen zal echter juist het draagvlak bij de primair betrokkenen, toekomstige bestuurders, het meest cruciaal zijn.

Bij deze groep jongeren is daarnaast ook het draagvlak voor de voorgestelde maatregelen bij de ouders relevant, omdat zij in de eerste jaren dat hun kind automobilist is vaak een belangrijke rol spelen. Dit komt bijvoorbeeld doordat het kind nog thuis woont, door de financiële hulp bij het behalen van het rijbewijs of door de zeggenschap over de condities waaronder de gezinsauto gebruikt mag worden. Ook is voor bepaalde delen van de voorgestelde maatregelen (bv. begeleid rijden) medewerking van en dus draagvlak bij ouders nodig. Om deze redenen is in het huidige onderzoek ook het draagvlak voor de voorgestelde maatregelen onder ouders onderzocht.

### 2.3. Doel van de afname van vragenlijsten

Het belangrijkste doel van het afnemen van vragenlijsten was het bepalen van de initiële draagvlakgrootte voor de genoemde beperkende maatregelen onder een representatieve groep jongeren. Daarnaast werden in de vragenlijst achtergrondvariabelen opgenomen om meer inzicht te krijgen in de factoren die de grootte van het draagvlak bepalen.

### 2.4. De vragenlijst

De vragenlijst bestond uit de volgende onderdelen:

- 7 vragen die betrekkingen hebben op achtergrondvariabelen, zoals leeftijd en geslacht;
- 9 vragen over relevante gedragingen, bijvoorbeeld het huidige uitgaanspatroon en de huidige alcoholconsumptie op uitgaansavonden;
- 14 vragen over relevante verkeersveiligheidsattitudes, bijvoorbeeld de bereidheid om een deel van de eigen vrijheid in te leveren ter verbetering van de verkeersveiligheid;
- 18 vragen over draagvlak.

Het meten van achtergrondvariabelen is van belang om te kunnen bepalen of er ten aanzien van de draagvlakgrootte binnen de groep van beginnende

bestuurders belangrijke subgroepen te onderscheiden zijn. Wanneer dit het geval is zal hier bij invoering van de maatregel rekening mee gehouden moeten worden in termen van de gekozen benaderings- en communicatiewijze. Hetzelfde geldt voor verkeersveiligheidsattitudes en -gedragingen. Wanneer bekend is welke factoren het meest bepalend zijn voor de draagvlakgrootte, kan bij de invoering van de maatregel de te volgen communicatiestrategie juist op deze factoren worden afgestemd.

Voor het invullen van de gehele vragenlijst was slechts vijftien minuten beschikbaar. Om in deze korte tijd zoveel mogelijk relevante gegevens van deelnemers te kunnen verzamelen zijn de vragen in de vier verschillende onderdelen van de vragenlijst eerst beoordeeld door diverse experts. Daarna is de vragenlijst getest bij 40 proefpersonen uit de doelpopulatie tijdens een pilot op een examenlocatie van het Centraal Bureau Rijvaardigheidsbewijzen (CBR). Op basis van deze pilot is de vragenlijst op een aantal punten aangepast, zodanig dat de meeste respondenten in staat moesten worden geacht om de vragenlijst binnen de beschikbare tijd volledig in te vullen. Van de respondenten in de uiteindelijke analyses heeft 94% de vragenlijst tot en met de laatste vraag ingevuld. Ongeveer de helft van de uitvallers haakte na de gedragsvragen af, daarna verliep de uitval naar het einde toe geleidelijk. De volledige vragenlijst is opgenomen in *Bijlage 2*.

## 2.5. Werving van respondenten

Respondenten werden geworven tijdens het theorie-examen voor het B-rijbewijs van het CBR. In de tijd tussen het einde van het examen en het bekend worden van de examenuitslag kregen alle examenkandidaten een vragenlijst uitgereikt. Deze vragenlijst moest binnen de beschikbare tijd van 15 minuten worden ingevuld. De kandidaten kregen van de examenbegeleider van het CBR de volgende instructie: “[...] *het duurt ongeveer 15 minuten voordat de resultaten van het examen bekend zijn [...] Ik wil jullie vragen om in de tussentijd een enquête in te vullen. De enquête wordt gehouden in opdracht van de minister van Verkeer en Waterstaat. Jullie kunnen er in aangeven hoe jullie als toekomstige bestuurders denken over het verkeer en met name de verkeersveiligheid in Nederland.[...]*”. De keuze voor deze wijze van steekproeftrekking lag voor de hand: het CBR vormt de sluis waar iedere toekomstige bestuurder van een motorvoertuig doorheen moet. Er is voor het theorie-examen gekozen omdat daar grote groepen toekomstige bestuurders tegelijkertijd konden worden bereikt.

De laatste pagina van de vragenlijst bevatte een aanmeldingsformulier waarop respondenten konden aangeven of zij interesse hadden om deel te nemen aan een groepsdiscussie over het onderwerp. Van degenen die zich aanmeldden werd op basis van de vragenlijstgegevens per regio een aantal respondenten geselecteerd en telefonisch uitgenodigd voor de groepsdiscussie. Hierbij werd gestreefd naar een zo heterogeen mogelijke samenstelling van de discussiegroep op relevante kenmerken. Tijdens de telefonische uitnodiging van jongeren voor de groepsdiscussie werden ook de ouders van deze jongeren voor deelname aan het onderzoek geworven.

De vragenlijsten werden in de weken 43 en 44 van 1998 afgenomen op acht verschillende examenlocaties van het CBR. De acht examenlocaties lagen verspreid over de vijf verschillende regio's die het CBR hanteert. Voor zover mogelijk werd in elke regio een stedelijk gelegen en een ruraal gelegen

examencentrum gekozen. Met het oog op de later te houden groepsdiscussies werden deze paren examencentra zodanig gekozen dat de onderlinge afstand niet meer dan een uur reistijd met het openbaar vervoer bedroeg. De uiteindelijke verdeling van de vragenlijsten over de examenlocaties is weergegeven in *Tabel 1*.

CBR regio	Plaats	Aantal vragenlijsten
West-Noord	Alkmaar	120
West-Noord	Amsterdam	120
West-Zuid	Rijswijk	240
Zuid	Eindhoven	240
Oost	Arnhem	120
Oost	Doetinchem	120
Noord	Assen	120
Noord	Groningen	120
		Totaal 1.200

Tabel 1. *Spreiding van de vragenlijsten over CBR-examencentra.*

## 2.6. Responspercentage

In totaal is door het CBR aan 1191 kandidaten een vragenlijst uitgedeeld. Van de examenkandidaten die de vragenlijst kregen voorgelegd heeft 95% deze ingevuld en weer ingeleverd (N = 1132). Dit hoge responspercentage zal met name te danken zijn aan de wijze van steekproeftrekking. De kandidaten dienden de uitslag van het examen af te wachten en kregen de vragenlijst aan hun examentafel voorgelegd. Doordat het examen juist was afgelegd, was het onderwerp voor de kandidaten zeer saillant en de betrokkenheid daardoor waarschijnlijk groot. Daarnaast gaf de vragenlijst de examenkandidaten de mogelijkheid om de spanning voor de examenuitslag te verminderen of wat 'stoom af te blazen'.

## 2.7. Kwaliteit van de respons

De beperkende maatregelen waar het onderzoek betrekking op heeft zijn bedoeld voor jonge, beginnende bestuurders. De leeftijdsgrens die voor 'jong' gehanteerd wordt, ligt hierbij nog niet vast. De vragenlijst is voorgelegd aan *alle* examenkandidaten, ongeacht hun leeftijd. De oudste respondent in de steekproef is 63 jaar oud. Omdat het onderzoek erop gericht is het draagvlak onder jongeren te onderzoeken zijn de gegevens van ouderen buiten de analyses gelaten. De leeftijdsgrens voor toelating in de analyses is gesteld op 26 jaar. Op grond van dit criterium werden 169 respondenten uit de analyses verwijderd. Hiermee valt 85 procent van alle respondenten binnen de uiteindelijk geanalyseerde groep.

Om de betrouwbaarheid van de onderzoeksresultaten te verhogen zijn inconsistent of op onjuiste wijze ingevulde vragen buiten de analyses gelaten. Een voorbeeld van een inconsistent ingevulde vraag is het zowel aangeven nooit alcohol te drinken als aangeven per uitgaansavond een aantal glazen alcoholische drank hoger dan nul te drinken. Een voorbeeld van een op

onjuiste wijze ingevulde vraag is het aankruisen van meerdere antwoorden wanneer er maar één antwoord mag worden aangekruist.

## 2.8. Beperkingen van de methode

Naast de genoemde voordelen brengt de gekozen onderzoeksmethode een aantal beperkingen met zich mee, die van invloed kunnen zijn op de kwaliteit van de gevonden gegevens. De belangrijkste hiervan is de geringe beschikbare tijd om de vragenlijst in te vullen. Om voldoende informatie te verkrijgen moesten respondenten in de beperkte tijd een aanzienlijk aantal vragen beantwoorden. Dit had als belangrijke consequentie dat voor een goede uitleg van de voorgestelde maatregelen weinig tijd en ruimte was. De maatregel begeleid rijden werd om deze reden zelfs helemaal buiten de vragenlijst gelaten. Respondenten moesten in de vragenlijst hun oordeel over iedere maatregel derhalve baseren op een summiere uitleg. Het gebrek aan grondige (achtergrond)kennis van de verschillende maatregelen kan van invloed op de onderlinge (verschillen in de) beoordelingen zijn geweest. In de latere groepsdiscussies, waarin wel een volledige uitleg van de maatregelen werd gegeven, kwamen overigens geen opvallende verschillen met de gegevens uit de vragenlijsten naar boven.

## 2.9. Resultaten

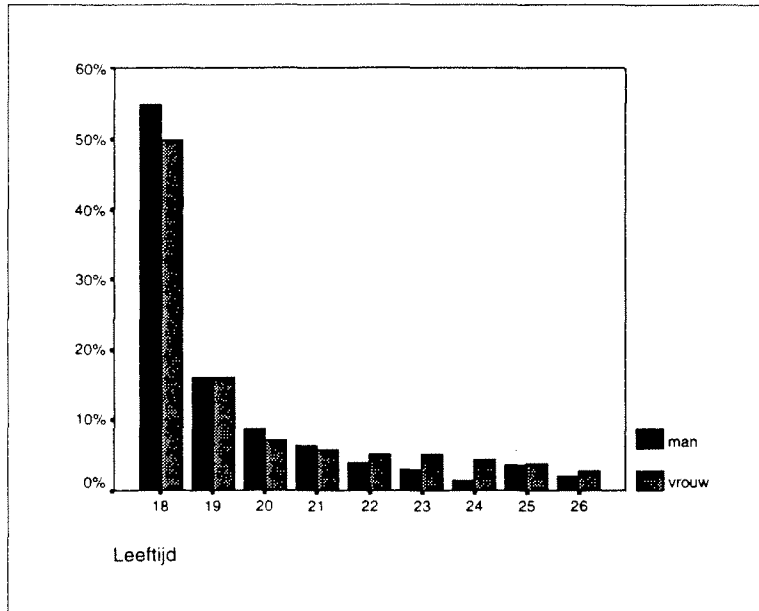
In de volgende paragrafen zullen de resultaten van het vragenlijstonderzoek beschreven worden. Achtereenvolgens worden de kenmerken van de steekproef, achtergrondvariabelen, draagvlakscores beschreven. In sommige gevallen worden kruistabellen gegeven. Wanneer er in de tekst sprake is van 'verschillen' tussen groepen, dan betekent dit dat deze verschillen statistisch significant zijn. Om dit te bepalen zijn verschillende statistische toetsen uitgevoerd. Daarbij is een overschrijdingskans van  $p = 0,05$  als grens gehanteerd. Dit betekent dat de kans dat op basis van het toeval eenzelfde verschil wordt gevonden kleiner is dan vijf procent.

### 2.9.1. Kenmerken van de steekproef

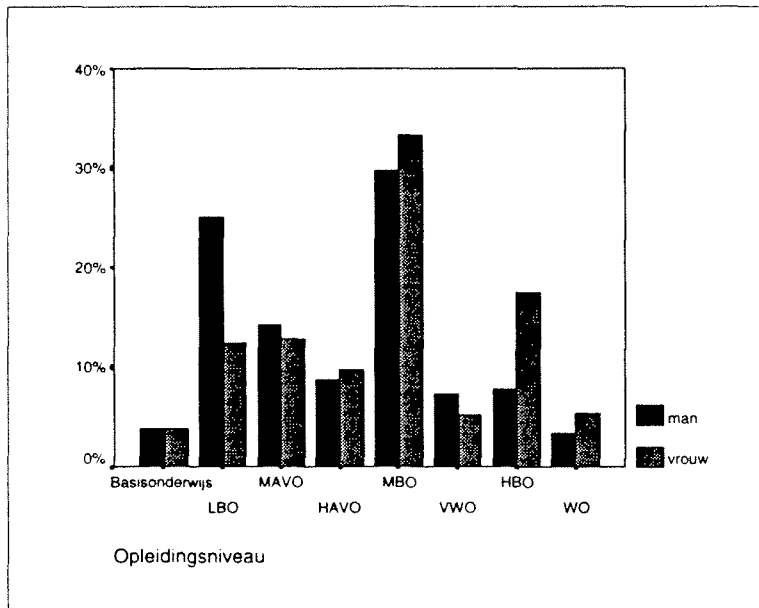
Van de 963 respondenten van wie de gegevens geanalyseerd zijn is nagenoeg precies de helft man en de helft vrouw. De mannen in de steekproef waren gemiddeld iets jonger dan de vrouwen, respectievelijk 19.3 en 19.6 jaar oud. De meeste respondenten waren achttien jaar oud. De verdeling van mannen en vrouwen naar leeftijd is grafisch weergegeven in *Afbeelding 1*.

*Afbeelding 2* laat de verdeling van de respondenten naar geslacht en schoolopleiding zien. Hierbij is een aantal opvallende verschillen. Ruim 31% van de respondenten heeft een opleiding op MBO niveau. Meer mannen (25%) dan vrouwen (12%) hebben een opleiding op LBO niveau, terwijl meer vrouwen dan mannen een opleiding op HBO niveau hebben (respectievelijk 17 en 8%).

Op basis van een vergelijking van de gevonden kenmerken met die van de gehele populatie mag worden verondersteld dat de steekproef een representatieve afspiegeling van groep de beginnende bestuurders vormt (CBS, 1999).



Afbeelding 1. Mannen en vrouwen verdeeld naar leeftijd.



Afbeelding 2. Mannen en vrouwen verdeeld naar opleiding.

## 2.9.2. Achtergrondvariabelen

### 2.9.2.1. Autobezit en oefenen

Van de respondenten heeft elf procent al een auto. Nog eens 38% is van plan om er op korte termijn een aan te schaffen. Dit zijn meer mannen dan vrouwen. Dit hangt samen met het doel waarvoor de auto gebruikt gaat worden. Een groot deel geeft aan de auto voor het werk nodig te hebben. De overige 51% geeft aan niet van plan te zijn om op korte termijn een auto aan te schaffen. Tot deze categorie behoren vooral respondenten die naar school gaan of studeren.

Van degenen die zelf niet in het bezit van een auto zijn mag 81% de auto van z'n ouders lenen. Slechts 3% weet zeker dat de auto van de ouders niet mag worden geleend. Van degenen die een auto mogen lenen zijn aan het lenen bij slechts 3 respondenten restricties verbonden. Ruim 56% zegt de auto zonder restricties te mogen gebruiken. De rest heeft er nog niet met de ouders over gesproken.

In *Tabel 2* is te zien dat er voordat het rijbewijs in bezit is al wel in de auto geoefend wordt.

		Niet	Alleen	Ouders	Vriend	Ander
Man	(n = 481)	179	101	142	87	68
Vrouw	(n = 477)	224	11	118	139	29
Totaal	(n = 958)	42,1%	11,7%	27,1%	23,6%	10,1%

*Tabel 2. Aantallen en percentages respondenten dat al eens geoefend heeft.*

Ruim 42% van de respondenten geeft aan nog nooit met de auto te hebben geoefend. De overige 58% heeft op diverse manieren geoefend. Het vaakst is geoefend onder begeleiding van (een van) de ouders (27%) of een vriend(in) (24%). Mannen hebben vaker geoefend dan vrouwen. Bijna 12% van de respondenten zegt wel eens in z'n eentje in de auto te hebben geoefend. Dit zijn voor het overgrote deel mannen. Onbekend is in welke mate respondenten geoefend hebben.

### 2.9.2.2. Alcoholconsumptie en uitgaan

Van de respondenten zegt 14% nooit alcohol te drinken. Voor degenen die wel drinken verschillen de gemiddelden tussen mannen en vrouwen sterk. Mannen drinken op een uitgaansavond gemiddeld twaalf alcoholhoudende dranken, vrouwen gemiddeld vijf.

De belangrijkste vervoerswijzen zijn: met anderen in de auto meerijden (door 40% van de respondenten genoemd), met het openbaar vervoer of taxi (46%) en met de fiets (45%). Interessant gegeven is dat de geprefereerde vervoerswijzen na het behalen van het rijbewijs sterk veranderen, zelfs wanneer er een nul-promille-alcohollimiet zou zijn ingevoerd. Nog maar 32% rijdt met iemand mee, gaat met het openbaar vervoer (38%), of met de fiets (28%). Door het merendeel van de respondenten (66%) wordt het geen alcohol



drinken en zelf gaan rijden als waarschijnlijke optie aangegeven. Ongeveer vier procent zegt wel te gaan drinken en te zelf te gaan rijden.

### 2.9.2.3. Belangrijkste reden voor het behalen van het rijbewijs

De jongeren geven veel verschillende (vooraf gegeven) redenen om hun rijbewijs te gaan halen (zie Tabel 3). Vooral de onafhankelijkheid van anderen en het openbaar vervoer worden vaak als belangrijke redenen aangevoerd. De reden dat het bezit van een rijbewijs makkelijk is bij het uitgaan wordt relatief weinig genoemd.

Redenen om het rijbewijs te gaan halen	Aantal keren genoemd	Percentage	
		Antwoorden	Respondenten
Meer vrijheid	294	13,0%	36,8%
Nodig voor werk	240	10,7%	30,1%
Woon-werk	262	11,6%	32,8%
Makkelijker met uitgaan	143	6,3%	17,9%
Onafhankelijk van OV	376	16,7%	47,1%
Onafhankelijk anderen	384	17,0%	48,1%
Auto is sneller	272	12,1%	34,1%
Comfortabeler dan OV	282	12,5%	35,3%
Totaal 798 respondenten	2253	100 %	282,3 %

Tabel 3. De belangrijkste redenen om het rijbewijs te gaan halen.

### 2.9.3. Draagvlak

#### 2.9.3.1. Belang van verkeersonveiligheid

In een rangordening die respondenten maakten van de mate waarin ze verschillende maatschappelijke problemen aandacht zouden willen geven krijgt verkeersonveiligheid ten opzichte van zes andere maatschappelijke problemen gemiddeld de derde plaats (Tabel 4). Deze rangschikking is vergeleken met andere studies tamelijk hoog (SARTRE, 1998).

	Aantal (n) =	Gemiddelde rangorde (1-7)
Criminaliteit	915	2,77
Geweld op straat	914	3,19
Verkeersonveiligheid	914	3,88
Milieuvervuiling	916	4,06
Gezondheidszorg	915	4,22
Werkloosheid	915	4,25
Files op de wegen	914	5,5

Tabel 4. Rangordening van belang van maatschappelijke problemen.

### 2.9.3.2. Keuze van operationalisatie

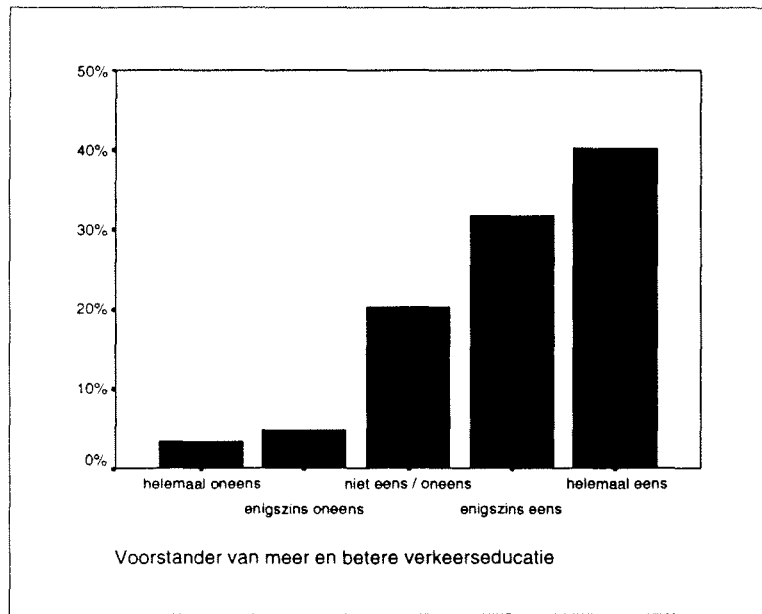
Het ligt niet voor de hand dat iemand tegen verkeersveiligheid is. In die zin kun je zeggen dat verkeersveiligheid een zondagsbegrip is. Iedereen wil graag dat het aantal ongevallen vermindert en begrijpt dat daar regels en restricties voor nodig zijn. In algemene zin is het daarom te verwachten dat er 'draagvlak' voor verkeersveiligheidsbeleid is. A priori is er bij het meten van draagvlak voor maatregelen om de verkeersveiligheid te vergroten dan ook een positief resultaat te verwachten. De uitkomsten van een studie hiernaar moeten in dit licht worden gezien.

Klaarblijkelijk betekent draagvlak voor een bepaald beleid echter nog niet dat iedereen het gedrag dat met het beleid beoogd wordt ook daadwerkelijk uitvoert. Vooral wanneer een bepaalde maatregel ongewenste consequenties voor de persoon zelf heeft kan het gedrag afwijken van wat op grond van het oorspronkelijke 'draagvlak' verwacht zou worden. Een probleem dat hiermee samenhangt is de kwantificatie van draagvlak. In hoeverre is het zinvol om een waarde aan een gemeten construct toe te kennen waarvan niet vaststaat wat deze waarde betekent.

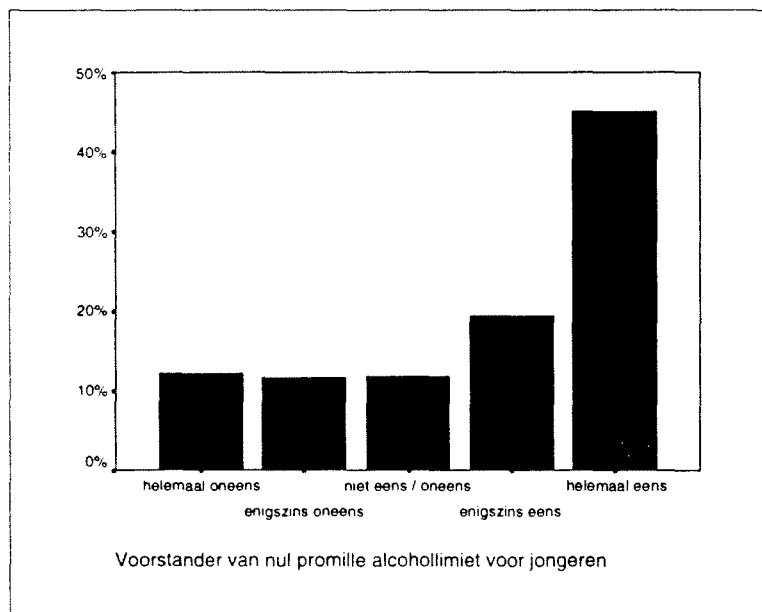
Er is daarom voor gekozen om de nadruk in het onderzoek te leggen op de verschillen in draagvlak voor de voorgestelde maatregelen. Hoe verhoudt de mate van gerapporteerd draagvlak zich tussen de verschillende maatregelen. De aanname die hierbij gedaan is, is dat respondenten de antwoordschaal die voor iedere maatregel gelijk was, ook steeds op dezelfde wijze gebruikt hebben. Door draagvlakscores voor de verschillende maatregelen met elkaar te kruisen kunnen de verhoudingen hiertussen in beeld worden gebracht. De keuze voor het hanteren van meerpuntsschalen is gemaakt om, gebaseerd op de voornoemde aanname, een idee te krijgen van de verdeling van de grootte van het draagvlak tussen de maatregelen. Draagvlak is in de gehanteerde vragenlijst geoperationaliseerd als de mate waarin iemand het eens is met de uitspraak "ik ben voorstander van de bewuste maatregel".

### 2.9.3.3 Draagvlak voor de verschillende maatregelen

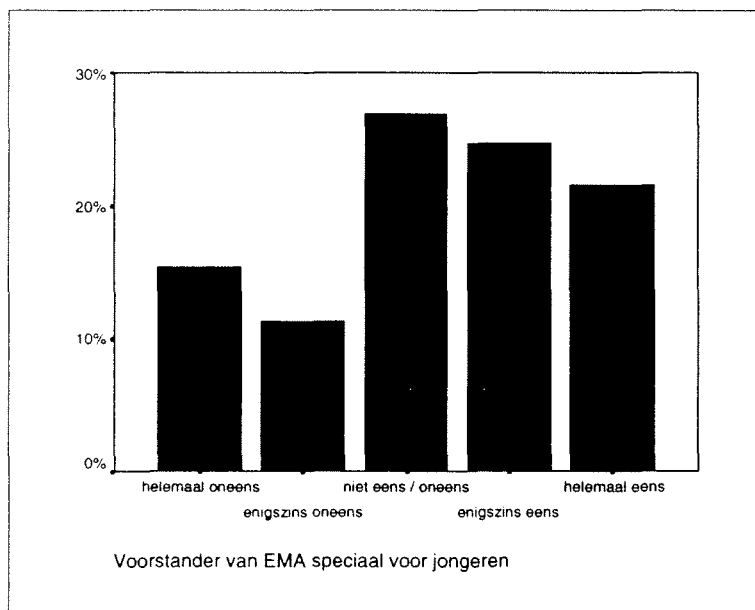
In de onderstaande *Afbeeldingen 3 t/m 6* is de verdeling van de draagvlakgrootte per maatregel voor de gehele populatie weergegeven. De afbeeldingen laten een zeer duidelijk verschil in draagvlak tussen de verschillende maatregelen zien. Het kruisen van de maatregelen laat daarbij een onderlinge samenhang tussen 3 van de 4 variabelen zien. Met andere woorden, wanneer de respondent weinig draagvlak voor ene maatregel laat zien is hij geneigd om ook weinig draagvlak voor de andere maatregel te laten zien. Uitzondering hierop vormt de maatregel invoering van een voorlopig rijbewijs voor jongeren. Het draagvlakpatroon van deze maatregel wijkt af van die van de andere maatregelen.



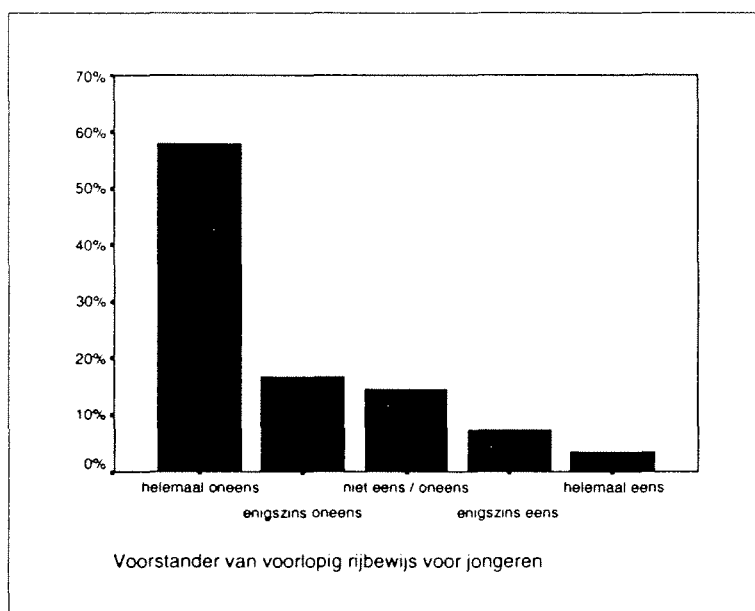
Afbeelding 3. Verdeling van draagvlak voor verkeerseducatie.



Afbeelding 4. Verdeling van draagvlak voor nul-promille-alcohollimiet.



Afbeelding 5. *Verdeling van draagvlak voor een aparte Educatieve Maatregel Alcohol voor jongeren.*



Afbeelding 6. *Verdeling van draagvlak voor een voorlopig rijbewijs voor jongeren.*

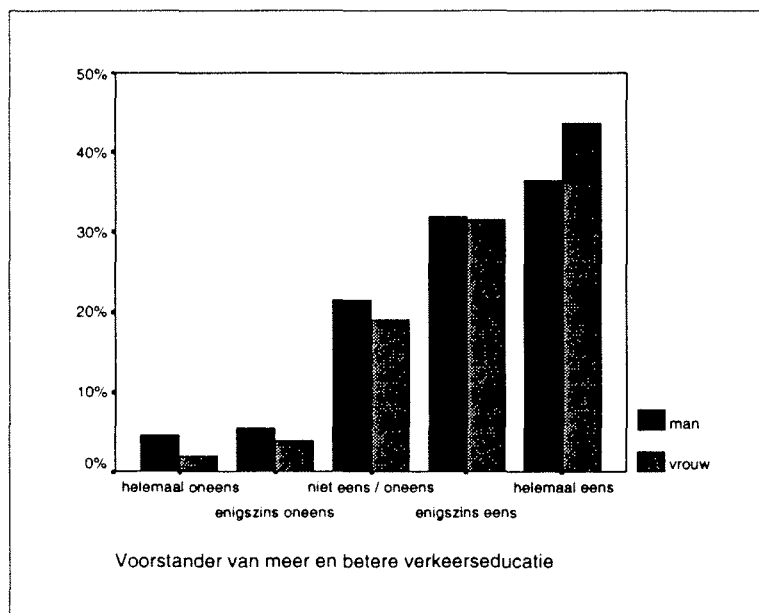
De invoering van een voorlopig rijbewijs met een tweede examen voordat het rijbewijs definitief wordt, heeft van de vier voorgestelde maatregelen bij jongeren overduidelijk het minste draagvlak. Meer draagvlak is er voor de invoering van een nul-promille-alcohollimiet voor jongeren. Dit verandert niet

wanneer de respondenten die aangeven nooit alcohol te drinken uit de analyses worden weggelaten. Ook meer draagvlak is er voor meer en betere verkeerseducatie in het onderwijs. De draagvlakscores met betrekking tot een Educatieve Maatregel Alcohol (EMA) speciaal voor jongeren concentreert zich rond het midden, wat geïnterpreteerd kan worden als indifferentie ten opzichte van de andere maatregelen.

#### 2.9.3.4. Verschillen in draagvlak binnen de populatie

Er is een verschil in draagvlakscore voor meer en betere verkeerseducatie tussen mannen en vrouwen, weergegeven in *Afbeelding 7*. Bij vrouwen is hiervoor meer draagvlak. Los van het geslacht neemt daarnaast het draagvlak voor deze maatregel toe naarmate men ouder en hoger opgeleid is. Dit zou echter kunnen worden veroorzaakt door het feit dat oudere en hoger opgeleide respondenten zowel het basisonderwijs als het voortgezet onderwijs al hebben doorlopen. Zij zullen van een dergelijke maatregel dus waarschijnlijk weinig last ondervinden.

Voor de invoering van een nul-promille-alcohollimiet is er een effect van opleiding op het draagvlak. Bij hoger opgeleiden is het draagvlak hiervoor gemiddeld groter dan bij lager opgeleiden. Ook is er een effect van leeftijd op het draagvlak voor deze maatregel. Bij wat oudere respondenten is het draagvlak groter dan bij jongere. Verder bestaat er een verschil in draagvlak tussen de provincies. Van de vijf provincies waarin gezamenlijk bijna negentig procent van de respondenten woonde, is in de provincie Groningen het draagvlak voor de invoering van 'nul promille' groter dan in de andere provincies. In Noord-Brabant en Gelderland is het draagvlak het minst groot.

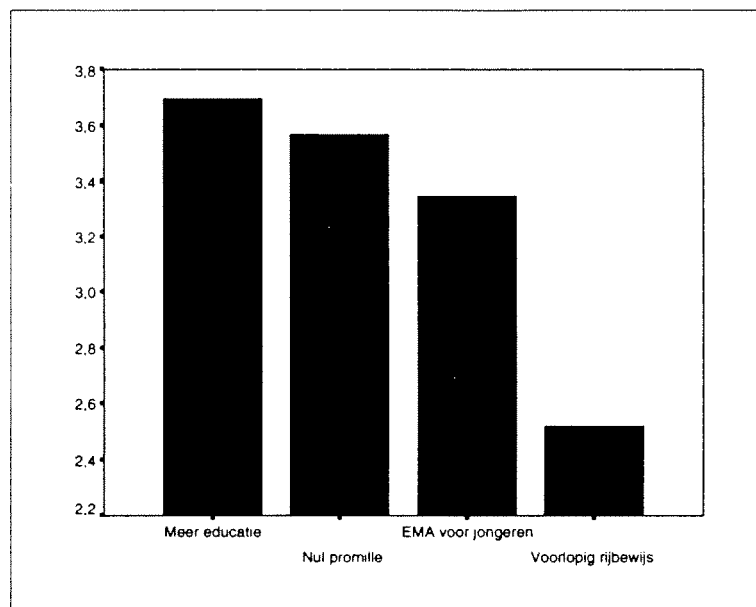


Afbeelding 7. Verdeling van draagvlak voor verkeerseducatie naar geslacht.

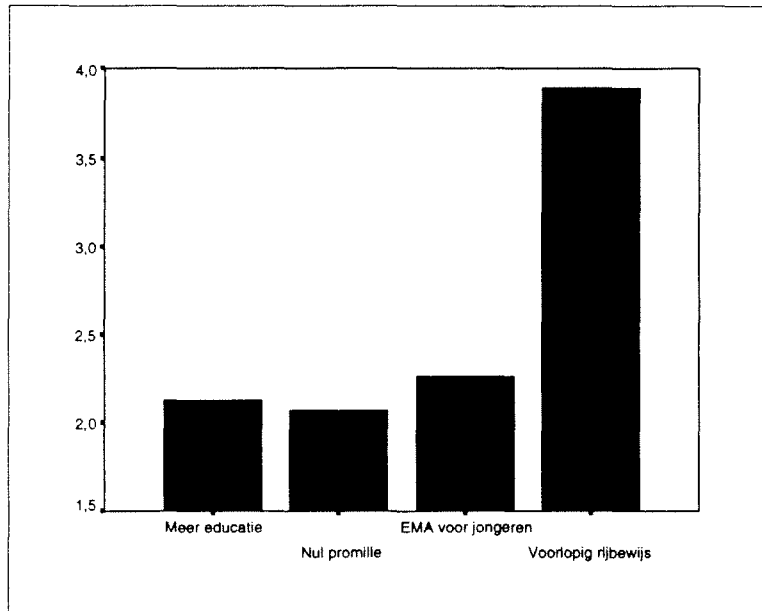
### 2.9.3.5. Determinanten van draagvlak; effect en last

De respondenten is gevraagd om op een vijfpuntsschaal lopend van 1 (niet effectief) tot 5 (zeer effectief), aan te geven hoeveel effect de maatregel volgens hen heeft op het verminderen van het aantal ongevallen. Op dezelfde wijze konden respondenten aangeven hoeveel last ze van de maatregel dachten te zullen ondervinden (1=geen last, 5=veel last). De gemiddelde verwachte effect- en lastscores voor de maatregelen meer educatie, 'nul promille', educatieve maatregel alcohol en voorlopig rijbewijs zijn in de *Afbeeldingen 8 en 9* weergegeven. Van de invoering van een voorlopig rijbewijs wordt beduidend minder effect verwacht dan van de andere 3 maatregelen. Vrouwen geven aan meer effect te verwachten van verkeerseducatie dan mannen. Voor de andere 3 maatregelen verschillen de twee geslachten niet in de mate waarin ze er effect van verwachten.

De mate van last die respondenten denken te zullen ondervinden van de invoering van een voorlopig rijbewijs is beduidend groter dan die van de andere maatregelen. Daarmee ontstaat voor de twee afbeeldingen een nagenoeg omgekeerd beeld. Een toets laat zien dat de variabelen verwachte last en het verwachte effect inderdaad niet onafhankelijk van elkaar zijn. Het lijkt erop dat jongeren bij de inschatting van het verwachte effect de verwachte last al in hun antwoord laten meewegen.

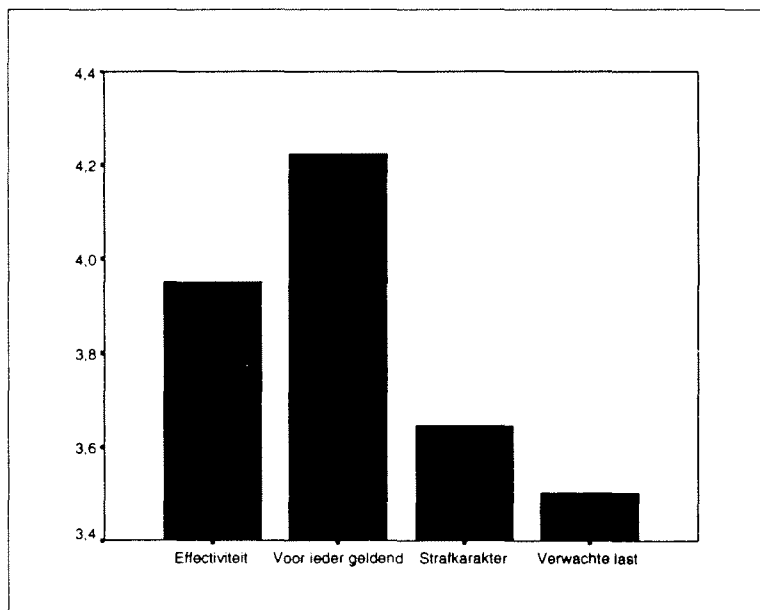


Afbeelding 8. Het verwachte effect van de verschillende maatregelen (gemiddelde scores).



Afbeelding 9. De verwachte last van de verschillende maatregelen (gemiddelde scores).

Afbeelding 10 geeft een indruk van de -vooraf gegeven- overwegingen die jongeren zelf zeggen het meest belangrijk te vinden bij de bepaling van de mate waarin ze voorstander van een maatregel zijn. De gebruikte antwoord-schaal loopt van 1 (volledig onbelangrijk) tot en met 5 (heel belangrijk).



Afbeelding 10. Het belang van overwegingen die het draagvlak bepalen (gemiddelde scores).

De belangrijkste overweging is dat de maatregel generiek is, dus dat hij voor iedereen geldt. Het belang dat de maatregel een strafkarakter heeft, dus dat hij slechts consequenties heeft voor degenen die een overtreding begaan neemt een bescheiden positie in. In de volgende groepsdiscussies werd hier door jongeren echter wel veel waarde aan gehecht. Dit zou er op kunnen wijzen dat dit motief in de vragenlijst niet duidelijk genoeg is toegelicht. Effectiviteit wordt genoemd als de op-één-na belangrijkste overweging, terwijl de verwachte last als het minst belangrijk van de vier wordt gerapporteerd. Eerder bleek echter dat de verwachte last en effectiviteit samenhangen en gezamenlijk een aanzienlijke invloed op de draagvlakgrootte hebben.

#### 2.9.3.6. De voorspellende waarde van het draagvlak voor gedrag

Om een indicatie te krijgen van de mate waarin de geoperationaliseerde draagvlakvariabele een voorspeller is van het uiteindelijke gewenste gedrag is voor een van de voorgestelde maatregelen exploratief gekeken hoe de draagvlakvariabele samenhangt met het verwachte eigen gedrag. Aan respondenten is gevraagd of ze zich, wanneer er een nul-promille-limiet zou zijn, zich hier ook aan zouden houden. In *Tabel 5* is de kruisverdeling van antwoorden (in aantallen) op de twee verschillende variabelen te zien. De antwoorden op beide variabelen laten een sterke samenhang zien (de diagonaal van linksboven naar rechtsonder). Dit wijst er op dat het gemeten draagvlak een redelijke voorspeller van de intentie tot gedrag is. De voorspellende waarde van het draagvlak wordt vooral verminderd door respondenten die weliswaar tegenstander zijn maar die aangeven zich wel aan de maatregel te gaan houden. Toch zijn er ook individuen die ondanks dat zij voorstander van de maatregel 'nul promille' zeggen te zijn, niet van plan zijn zich er aan te houden (cellen linksonder in de tabel). Hun aandeel is klein, zo'n twee procent.

Ik ben voorstander van 'nul promille'	Ik zou me zeker aan nul-promille-limiet houden				
	Helemaal oneens	Enigszins oneens	Niet eens / niet oneens	Enigszins eens	Helemaal eens
Helemaal oneens	27	14	13	19	39
Enigszins oneens	7	14	14	36	36
Niet eens / oneens	2	7	28	28	43
Enigszins eens	3	5	14	48	109
Helemaal eens	4	2	5	17	389

Tabel 6. *Samenhang tussen draagvlak en het voorspelde gedrag.*

## 2.10. Samenvatting en discussie

In dit hoofdstuk is eerst een overzicht gegeven van eigenschappen van de steekproef en een aantal relevante gedragingen van jongeren. Daarna is het draagvlak voor de verschillende maatregelen geïnventariseerd. Van alle jongeren in de steekproef blijkt bijna veertig procent al eens met de auto geoefend te hebben. Elf procent is ten tijde van het afleggen van het CBR-



theorie-examen al in het bezit van een auto. Nog eens bijna veertig procent is van plan om op korte termijn een auto aan te schaffen. Van degenen die geen auto hebben denkt het overgrote deel vrij gemakkelijk en vrijwel altijd zonder beperkingen de auto van (een van) de ouders te mogen lenen. De onderzochte groep jongeren is dus al op korte termijn mobiel.

De belangrijkste redenen die jongeren aanvoeren om hun rijbewijs te gaan halen zijn de onafhankelijkheid van anderen en van het openbaar vervoer die het halen van het rijbewijs geeft. Het gemak van de auto bij het 's avonds uitgaan wordt door minder jongeren genoemd.

De draagvlakgrootte is voor de vier kansrijk geachte voorgestelde maatregelen tegen elkaar afgezet. Gebleken is dat er, in vergelijking met de andere drie maatregelen, zeer weinig draagvlak onder jongeren bestaat voor de invoering van een voorlopig rijbewijs met een examen na twee jaar. Dit geldt voor alle jongeren, ongeacht alle meegewogen variabelen zoals leeftijd, geslacht, opleiding en woonomgeving.

De precieze oorzaken van dit geringe draagvlak blijven vooralsnog enigszins onduidelijk. Wanneer jongeren gevraagd wordt het belang van verschillende overwegingen om een maatregel wel of niet te accepteren aan te geven worden het feit dat de maatregel voor iedereen moet gelden en een aangetoonde effectiviteit als belangrijkste overwegingen genoemd. De last die men er zelf van heeft wordt als minder belangrijk gerangschikt. Die rangschikking komt echter niet overeen met de overige gevonden gegevens. Het verwachte effect lijkt sterk negatief te worden beïnvloed door de verwachte last, vooral in de beoordeling van het voorlopig rijbewijs.

Wanneer een maatregel voor iedereen geldig is wordt daar ook door iedereen last van ondervonden. Het belang dat jongeren zeggen te hechten aan een maatregel die generiek is, hangt inderdaad samen met de draagvlakgrootte voor het voorlopig rijbewijs. De overweging hangt echter niet samen met het draagvlak voor de andere voorgestelde maatregelen die ook alleen voor jongeren zullen gelden.

In tegenstelling tot wat ze zelf rapporteren, lijkt juist de last die jongeren van een voorlopig rijbewijs denken te zullen ondervinden doorslaggevend te zijn voor het kleinere draagvlak voor deze maatregel ten opzichte van de andere maatregelen. In de groepsdiscussies met jongeren is hierop nader ingegaan.

Meer draagvlak dan voor de invoering van een voorlopig rijbewijs is er voor de andere drie voorgestelde maatregelen. Nogmaals geven de in het vragenlijst gevonden data geen nominale waarde voor de draagvlakgrootte voor de afzonderlijke maatregelen, maar over de verhouding in de draagvlakgrootte tussen de verschillende maatregelen. De draagvlakwaarden voor de drie overige maatregelen hangen met elkaar samen. Voorstanders van de ene maatregel zijn ook vaak voorstander van de andere maatregel. Uit de analyses komen ook geen helder onderscheidbare groepen voorstanders en tegenstanders naar voren. Wel zijn vrouwen in algemene zin meer geneigd een maatregel te accepteren dan mannen. Het meeste draagvlak is er voor verkeerseducatie in het voortgezet onderwijs en de invoering van een alcohollimiet van nul promille. Een aparte Educatieve Maatregel Alcohol voor jongeren neemt een tussenpositie in.

De gegevens van de twee maatregelen waarvoor het meeste draagvlak bestaat roepen dezelfde vraag op die al eerder is besproken. De hoeveelheid last die men van de maatregel denkt te ondervinden lijkt doorslaggevend voor de grootte van het draagvlak. Gezien de gemiddelde leeftijd van respondenten in de steekproef hebben de meesten het voortgezet onderwijs inmiddels doorlopen. Zij zullen van verkeersonderwijs zelf dus weinig last meer hebben.

Bij de maatregel voor een nul-promille-alcohollimiet voor jongeren ontstaat eenzelfde beeld. Het draagvlak hiervoor lijkt in alle te onderscheiden groepen aanzienlijk. Waarschijnlijk heeft de verwachte last hier ook een belangrijke rol gespeeld. Het is niet ondenkbaar dat niet zozeer het draagvlak voor een nullimiet alleen voor jongeren, alswel het draagvlak voor een nullimiet voor iedereen is gemeten. Dit zou betekenen dat het gemeten draagvlak voornamelijk is gebaseerd op de mening van jongeren die er zelf geen last van denken te ondervinden, omdat ze zelf al niet de intentie hadden te gaan drinken en rijden. Vanwege het door jongeren zelf aangegeven belang dat ze hechten aan het feit dat een maatregel generiek moet zijn (d.w.z. dat hij voor iedereen geldt), zou de in de vragenlijst gevonden draagvlakgrootte dan ook wel eens te rooskleurig kunnen zijn.

Alle jongeren in de steekproef zijn sterk betrokken bij het onderwerp verkeer. Verkeersveiligheid wordt als een redelijk belangrijk maatschappelijk probleem gezien en jongeren geven aan best wat van de eigen vrijheid te willen inleveren voor een verbetering van de verkeersveiligheid. De belangrijkste voorwaarden om een maatregel te accepteren is volgens hen dat hij *voor alle bestuurders geldt* en dat hij *effectief* is.

De rest van de gegevens wijst er echter op dat de last die jongeren verwachten zelf van een maatregel te ondervinden juist de belangrijkste voorspeller van draagvlak is. Van een voorlopig rijbewijs denken jongeren de meeste last te ondervinden en het draagvlak voor deze maatregel lijkt van de vier dan ook verreweg het minst. Voor een nul-promille-alcohollimiet voor jongeren en meer verkeerseducatie blijkt meer draagvlak te bestaan, waarbij opnieuw de verwachte last allesbeslissend lijkt. De gekozen methode kan de gevonden verdeling enigszins in de kaart hebben gespeeld. De beperkte mogelijkheid om de maatregelen toe te lichten kan bij respondenten immers tot een wat scheef, vertekend of anderszins onjuist beeld van de bij de verschillende maatregelen te verwachten last hebben geleid.

De gegevens lijken erop te wijzen dat jongeren in theorie wel bereid zijn om opofferingen te brengen, maar dat in de praktijk het eigen belang toch prevaleert. In de groepsdiscussies is geprobeerd te achterhalen in hoeverre de verwachte last ook leidt tot weer- of tegenstand en welke componenten de verwachte last voor de verschillende maatregelen bepalen.

### 3. Onderdeel II: uitdieping van de gegevens; groepsdiscussies

#### 3.1. Inleiding

De resultaten uit de vragenlijsten geven een beeld van de draagvlakgrootte voor de verschillende maatregelen en de wijze waarop dat draagvlak binnen de populatie verdeeld is. Verder geven ze enig inzicht in de factoren die van invloed zijn op de draagvlakgrootte. Zoals gezegd konden de voorgestelde maatregelen in de vragenlijst om praktische redenen slechts beknopt worden weergegeven. Respondenten dienden zich op basis van een zeer beperkte hoeveelheid informatie een beeld te vormen van de maatregel en moesten hierop vervolgens hun oordeel baseren. De maatregel begeleid rijden kon vanwege de beperkte mogelijkheid om uitleg over de maatregel te geven helemaal niet in de vragenlijst worden opgenomen. De vragenlijst bestond voornamelijk uit gesloten vragen waarbij respondenten een van de van tevoren bepaalde antwoordcategorieën dienden te kiezen. De verkregen gegevens geven dan ook geen inzicht in de overwegingen die respondenten maken bij het bepalen van hun houding ten aanzien van de voorgestelde maatregel. Om de gegevens verder uit te diepen is na het afnemen van de vragenlijsten een aantal groepsdiscussies gehouden met jongeren die op het in de vragenlijst opgenomen antwoordformulier hadden aangegeven hieraan mee te willen doen.

#### 3.2. Doel, mogelijkheden en beperkingen van de groepsdiscussie

Het houden van groepsdiscussies gaf de mogelijkheid om een aantal respondenten duidelijker uitleg over de maatregelen te geven en ze in een meer uitgewerkte vorm te laten beoordelen. Daarnaast konden deelnemers in de groepsdiscussie zelf aangeven welke factoren zij vonden dat hun mening het meest bepaalden en wanneer zij een maatregel nog wel en wanneer zij een maatregel niet meer zouden accepteren. Ook werd geïnventariseerd welke mogelijkheden jongeren zelf aangeven om het draagvlak voor de voorgestelde beperkende maatregelen onder hun eigen groep te vergroten. Tot slot konden in de groepsdiscussies mogelijke gedragsverschuivingen naar aanleiding van de invoering van beperkende maatregelen in beeld worden gebracht.

Het doel was om door het houden van groepsdiscussies de gegevens uit de vragenlijst verder uit te diepen. Inzicht in de (ordinale) verdeling van draagvlak voor verschillende maatregelen over de respondenten is op zichzelf immers niet voldoende om een adequate keuze tussen maatregelen te kunnen maken, of om een strategie te bepalen. Door het houden van groepsdiscussies is geprobeerd om meer inzicht te verkrijgen in de redenen die aan de gevonden verdeling ten grondslag liggen. Dit moet leiden tot een beter en vollediger beeld van de houding van jongeren ten opzichte van de verschillende maatregelen. De groepsdiscussie als onderzoeksmethodiek moet ook in dat licht worden beschouwd. Zij vormt een aanvulling op de gegevens uit de vragenlijst. Van de groep respondenten in de discussiegroep wordt niet verondersteld dat zij representatief is voor de populatie. Het gaat slechts om het in beeld brengen van de overwegingen die voor- en tegenstanders bij hun oordeelsvorming maken.

### 3.3. Werving van respondenten

Respondenten die de vragenlijst invulden konden op de laatste pagina aangeven of ze interesse hadden om deel te nemen aan een groepsdiscussie over het onderwerp. Als beloning voor deelname aan deze twee uur durende discussie werd de respondenten een cadeaubon van fl 50,- in het vooruitzicht gesteld. Van de 1132 jongeren die de vragenlijst hebben ingevuld hebben er 196 aangegeven mee te willen doen aan de groepsdiscussie. Dit betekent een percentage van iets meer dan zeventien procent.

Geprobeerd is om binnen de groepsdiscussies een zo groot mogelijke diversiteit in gezichtspunten te krijgen. Daarom zijn de jongeren naast demografische variabelen geselecteerd op basis van hun antwoorden in de vragenlijst. De uiteindelijke bedoeling was om in vier CBR regio's verspreid over het land met ongeveer acht jongeren een groepsdiscussie te houden. Omdat verondersteld werd dat een aantal jongeren op het laatste moment zou afhaken, is er telefonisch geworven totdat veertig jongeren, gelijkmatig verdeeld over de vier regio's, mondeling hadden toegezegd aan de groepsdiscussie mee te zullen doen. Hiervoor zijn 75 jongeren telefonisch benaderd. Van hen hadden er 21 geen tijd vanwege andere verplichtingen. Negen waren op de avond van de discussie op vakantie. Vijf jongeren gaven aan bij nader inzien geen interesse te hebben om deel te nemen. Uiteindelijk hebben 25 jongeren daadwerkelijk aan de groepsdiscussies deelgenomen. De verdeling van de deelnemers over de discussiegroepen is weergegeven in *Tabel 6*.

CBR-regio	Plaats	Omgeving	Verdeling M / V
West-Zuid	Leidschendam	Stedelijk	3 M / 6 V
West-Noord	Amsterdam	Stedelijk/Ruraal	2 M / 3 V
Zuid	Eindhoven	Ruraal	3 M / 2 V
Oost	Rozendaal	Ruraal	3 M / 3 V

Tabel 6. *Verdeling van deelnemers over de groepsdiscussies.*

Bij het telefonisch uitnodigen van jongeren werden ook de ouders van de benaderde jongeren gevraagd mee te werken aan het onderzoek in de vorm van een telefonisch interview. In hoofdstuk vier wordt van deze telefonische interviews verslag gedaan.

### 3.4. Opzet van de groepsdiscussie

Het meten van draagvlak wordt bemoeilijkt omdat individuen vaak niet goed in staat blijken om te voorspellen wat hun eigen gedrag (of reactie) ten aanzien van een bepaalde gebeurtenis in de toekomst zal zijn. Om de best mogelijke benadering van de feitelijke reactie te bereiken is er daarom voor gekozen om deelnemers in de overtuiging te brengen dat alle besproken maatregelen ook daadwerkelijk per 1 januari 1999, dus binnen twee weken, zouden worden geïmplementeerd. De bedoeling hiervan was dat zij zich als toekomstige jonge automobilisten zeer direct bij de maatregelen betrokken

zouden voelen, zich met een fait accompli geconfronteerd zouden zien en dan ook vanuit die hoedanigheid zouden reageren. Pas aan het einde van de discussie werd uitgelegd dat het nog slechts om plannen gaat en werd het doel van de groepsdiscussie aan de deelnemers meegedeeld. Afgaand op de reacties van de deelnemers aan het einde van de discussie kan worden aangenomen dat deze opzet geslaagd is: slechts een deelnemer gaf aan tijdens de discussie te hebben betwijfeld of de maatregelen op zo'n korte termijn werden ingevoerd.

De discussiebijeenkomsten vonden plaats op weekdays van 19.00 tot 21.00 uur 's avonds. Nadat de discussieleider zichzelf en de deelnemers aan elkaar had voorgesteld werden alle onderwerpen door de discussieleider in een min of meer vooraf gestructureerde volgorde, aan bod gebracht. De belangrijkste reden hiervoor was dat een aantal maatregelen elkaar overlapt of op andere wijze samenhangt, waardoor een logische volgorde van behandeling gewenst was. Ten opzichte van de vragenlijst werd de maatregel getrap rijbewijs met begeleid rijden toegevoegd. De discussie over een maatregel werd steeds als volgt opgebouwd:

- Eerst werd jongeren gevraagd wat ze van de maatregel vinden en werd geprobeerd een goed beeld te krijgen van de redenen waarom jongeren de betreffende maatregel goed- of juist afkeuren. De in de vragenlijst gevonden gegevens werden per maatregel verder uitgediept. Jongeren geven bijvoorbeeld aan dat de hoeveelheid last hen niet zoveel uitmaakt, maar is dat ook zo? Voor welke argumenten en voorwaarden zijn ze wel gevoelig en voor welke niet?
- Hierna werd -indien van toepassing- jongeren gevraagd wat voor gedrag ze denken te zullen gaan vertonen als de maatregel wordt ingevoerd. Houden ze zich er aan of zijn ze van plan de maatregel te gaan ontduiken?
- Tot slot werd geïnventariseerd onder welke condities jongeren bereid zouden zijn om de maatregel te accepteren. Hoe kan er, met het uitgangspunt dat de verkeersveiligheid onder hun groep verbeterd moet worden en dat daar de aangekondigde maatregelen rond het rijbewijs voor nodig zijn, voor gezorgd worden dat het draagvlak voor de maatregelen binnen hun eigen groep vergroot wordt? Hoe kan dit volgens jongeren zelf het best worden aangepakt?

De discussieleider zorgde er voor dat alle aanwezige deelnemers in voldoende mate bij de discussie betrokken werden. De gehele discussie werd op audio-band vastgelegd. De belangrijkste resultaten van de groepsdiscussies worden vanaf de volgende paragraaf besproken. Per maatregel zullen de bevindingen worden gerapporteerd. Eerst worden overwegingen van voor- en tegenstanders besproken, daarna wordt, indien van toepassing, het verwachte gedrag gerapporteerd en worden suggesties van jongeren zelf voor draagvlakvergroting gegeven. Tot slot wordt per maatregel een korte conclusie weergegeven. De resultaten worden voor alle verschillende discussiegroepen samengenomen. Wanneer uitkomsten tussen de verschillende discussiegroepen verschillen, worden deze verschillen apart vermeld.

### 3.5. Resultaten van de groepsdiscussies

#### 3.5.1. *Meer en betere verkeerseducatie in het voortgezet onderwijs*

Geen van de deelnemers aan de groepsdiscussie heeft in het voortgezet onderwijs verkeerseducatie gevolgd. Slechts een klein aantal deelnemers zegt dit als een gemis te hebben ervaren. Bij geen van de discussiegroepen zijn er deelnemers die sterk tegen invoering van de maatregel zijn. Desondanks kan niet worden geconcludeerd dat iedereen zonder meer erg positief staat tegenover invoering van de maatregel. Een aanzienlijk deel van de deelnemers is sceptisch over het te verwachten resultaat.

##### 3.5.1.1. *Overwegingen van voor- en tegenstanders*

De belangrijkste redenen die voor invoering van de maatregel worden aangedragen zijn:

- Het zal je zeker van pas komen bij het halen van het theorie-examen, wat je waarschijnlijk een hoop geld scheelt.
- Er zal altijd wel iets van de lessen blijven hangen, wat er hoe dan ook toe bijdraagt dat het veiliger wordt.
- Het zal misschien leiden tot veiliger verkeersgedrag van fietsers en bromfietzers.

De belangrijkste bezwaren die deelnemers zien bij de invoering van de maatregel zijn:

- Het is zeer twijfelachtig of de invoering effect zal sorteren op de veiligheid van jonge, beginnende bestuurders. Het probleem zit hem in de mentaliteit en het bravouregedrag van jonge bestuurders na het behalen van het rijbewijs en die verander je met educatie in het VO toch niet.
- Het zal alleen effect hebben op de 'studiepikkies' in de klas. Waarschijnlijk zullen weinig leerlingen, vooral in de bovenbouw en op de lagere schooltypen, de lessen serieus nemen. Dan zal dus wellicht juist de groep die het het meest nodig heeft niet bereikt worden.

##### 3.5.1.2. *Verwacht gedrag*

Alle deelnemers geven aan de lessen verkeerseducatie in eerste instantie wel te gaan volgen. Een aantal zegt het in het begin even aan te kijken en de lessen alleen te blijven volgen als ze interessant genoeg zijn. Voor de meesten is het verplichte karakter weliswaar reden genoeg om te blijven, maar om daadwerkelijk iets op te steken zal de inhoud wel aantrekkelijk moeten zijn. Volgens hen vinden de meeste jongeren verkeersveiligheid namelijk, hoewel ze zeggen het belangrijk te vinden, geen interessant onderwerp. Vooral in de bovenbouw en bij de lagere schooltypes zal het volgens de deelnemers moeilijk worden om leerlingen te interesseren.

##### 3.5.1.3. *Suggesties voor draagvlakvergroting*

De belangrijkste suggesties die door de deelnemers worden gedaan om de invoering van verkeerseducatie in het voortgezet onderwijs tot een succes te maken zijn:

- geen droge stof, maar -met name in de bovenbouw- een creatief aanbod van zaken die echt relevant zijn voor het halen van het rijbewijs. Het moet je iets opleveren (bijvoorbeeld financieel) met betrekking tot het halen van je rijbewijs (theorieexamen).
- niet alleen maar theorie, maar ook praktijkoefeningen (met de auto) zoals naar Amerikaans model.
- niet teveel werkstukken, dat is meestal niet interessant en kost jongeren teveel werk en tijd.
- dezelfde stof (niveau) voor de verschillende schooltypen omdat iedereen hetzelfde rijexamen moet doen. Wel verschillende lesmethoden voor de diverse schooltypen.

#### 3.5.1.4. *Conclusie*

De effectiviteit van de invoering van educatie op het ongevalsrisico van beginnende bestuurders wordt door veel deelnemers aan de discussie in twijfel getrokken. Toch is het merendeel eerder voor- dan tegenstander van invoering de maatregel. De meest logische verklaring hiervoor is dat deelnemers een soort 'baat het niet dan schaadt het niet' opvatting over de maatregel hebben. Er zal misschien wel wat van de stof blijven hangen, misschien dat er een aantal mensen bij gebaat zal zijn, maar er moeten vooral geen wonderen van de maatregel worden verwacht. Het verplichte karakter en de invloed die de lessen op bijvoorbeeld de aardrijkskunderesultaten kunnen hebben worden niet als bedreigend ervaren: niemand verwacht moeite met de stof te zullen hebben. De meeste kans op succes heeft de maatregel volgens de jongeren wanneer de lessen ook daadwerkelijk voordeel bij het behalen van het rijbewijs opleveren. Bij de interpretatie van deze uitkomsten moet overigens rekening worden gehouden met het feit dat vrijwel alle deelnemers aan de discussie het voortgezet onderwijs al doorlopen hadden. Zij zullen zelf dus geen hinder meer van de maatregel ondervinden.

#### 3.5.2. *Nul-promille-alcohollimiet voor jonge, beginnende bestuurders*

Een klein aantal deelnemers vindt dat een bestuurder, of hij nou jong of oud is, best een of twee biertjes moeten kunnen drinken, voordat hij gaat rijden. De meesten van de deelnemers zijn echter voorstander van de invoering van een nul-promille-alcohollimiet. Ze vinden alcohol een bedreiging voor de verkeersveiligheid en vinden dat daar iets aan gedaan moet worden: er moet meer gecontroleerd worden en de straffen mogen volgens sommigen nog best zwaarder. De maatregel moet echter wel voor iedereen gelden en niet alleen voor jongeren.

##### 3.5.2.1. *Overwegingen van voor- en tegenstanders*

De belangrijkste argumenten die deelnemers geven voor de invoering van een nul-promille-alcohollimiet voor jongeren zijn:

- Iedereen weet dat alcohol een gevaar vormt in het verkeer. Het is daarom terecht dat er een nul-promille-alcohollimiet wordt ingesteld. Dat maakt het meteen voor iedereen duidelijk: nul biertjes is de limiet.
- De maatregel zal misschien wel enig effect hebben. Toch moet ook van deze maatregel niet teveel worden verwacht. Jongeren die van plan zijn om te veel te gaan drinken, blijven dat volgens de meesten toch wel doen. Jongeren die niet drinken, die doen dat vanuit een bepaald principe, waarin

opvoeding een belangrijke rol speelt. Die hebben die maatregel dus eigenlijk toch al niet nodig. De maatregel zal vooral helpen voor een middengroep, die nu twee of drie biertjes drinkt. Van die groep zal een deel straks geen alcohol meer drinken.

- Als de eerste twee glazen alcohol inderdaad al zoveel gevaar opleveren voor jongeren dan is het begrijpelijk dat voor jongeren een andere limiet geldt. (slechts een klein aantal deelnemers vindt dit).

De jongeren genereren minstens evenveel argumenten die tegen de invoering van een alcohollimiet van nul promille speciaal voor jongeren pleiten. De belangrijkste redenen van afkeer tegen de maatregel speciaal voor jongeren zijn:

- Het is discriminerend ten opzichte van een (hun) leeftijdsgroep en dat is, welk argument ook ten spijt, absoluut onaanvaardbaar. Daarbij betwijfelen veel jongeren het idee dat het probleem van alcohol in het verkeer bij de jonge generatie groter is dan bij de oudere generaties. Ingegeven door wat ze in hun omgeving zien denken ze dat het eerder omgekeerd is.
- Het argument dat de maatregel ten behoeve van de verbetering van de verkeersveiligheid zou zijn wordt zeer ongeloofwaardig omdat: 1) de maatregel dan ook voor ouderen zou moeten gelden. Deze bestuurders vormen met alcohol op immers ook een gevaar voor de veiligheid en 2) de restrictie dan niet maar voor twee jaar en tot de leeftijd van 24, maar voor altijd zou moeten gelden.
- Het voorstel is praktisch onhaalbaar. Een deelnemer hierover: *“Zie het even voor je: De agent vraagt: zou jij je even willen legitimeren? Ooh, ben jij zo oud, dan zit jij fout, die meneer voor je had wel meer gedronken, maar ja [...] Die agenten gaan dus echt een enorm gescheld over zich heen krijgen”*

De algehele tegenstanders van de invoering van een verlaging van de alcohollimiet naar nul promille hebben hiervoor als belangrijkste argumenten:

- De in hun ogen volstreekte onhaalbaarheid van het voorstel. Het lichaam maakt zelf alcohol aan dus 0,0 is niet meetbaar. Ook het eten van een kersenbonbon wordt in dit verband een aantal keren als illustratie genoemd.
- Het verschil tussen twee biertjes en nul biertjes wordt als zo minimaal beschouwd dat het niet geloofwaardig is dat het een verschil in ongevals-kans teweeg brengt.
- Je ontnemt mensen iedere vorm van vrijheid. Mensen, ook jongeren, zijn zelf goed in staat om te beoordelen wanneer ze nog wel, en wanneer ze niet meer in staat zijn om goed en veilig een auto te besturen.

### 3.5.2.2. *Verwacht gedrag*

De meeste deelnemers verwachten dat er na de invoering van een nul-promille-alcohollimiet iets minder jongeren met alcohol op achter het stuur zullen zitten. Er zullen volgens hen drie groepen ontstaan: 1) de groep bestuurders die nu al niets drinkt. Deze zullen ook straks niets drinken. 2) de groep bestuurders die nu al te veel drinkt. Deze zal dat straks ook blijven doen en 3) de groep die nu een paar glazen drinkt zal zich verdelen in een groep die dat blijft doen, en een groep die voortaan niet meer drinkt voor het rijden. De schattingen die deelnemers geven van het totale percentage



jongeren dat zich aan de nul-promille-alcohollimiet zal houden lopen uiteen van minder dan de helft tot tachtig procent.

De meeste deelnemers verwachten niet dat de maatregel zal leiden tot een massale toename van het aantal jongeren dat onder invloed van alcohol op de fiets of brommer stapt. Dit hangt samen met uitkomst van de hierboven beschreven verwachte driedeling. Een eventuele verschuiving is alleen te verwachten bij een deel van de derde groep, degenen die zeggen na invoering van de maatregel op te houden met drinken wanneer ze nog moeten rijden. Hun uitgaansgedrag wordt dan vergelijkbaar met dat van de jongeren die nu al niets drinken wanneer ze nog moeten rijden. Deze jongeren maken steeds eerst een keuze of ze wel of niet willen drinken en laten hun vervoerswijze daar vanaf hangen. Wanneer ze een avond willen drinken gaan ze niet met de auto maar zoeken een alternatieve vervoerswijze. Deze zal in de regel hetzelfde zijn als in de periode voordat ze in het bezit van een rijbewijs waren. Dit kan dus het meerijden met anderen of het openbaar vervoer zijn, maar ook het met de fiets of brommer gaan. Vooral wanneer de uitgaansgelegenheid niet al te ver weg gelegen is, wordt de fiets of brommer gekozen. Het is niet aannemelijk om te verwachten dat jongeren die eerst twee biertjes dronken omdat ze nog moesten rijden, er na invoering van de nul-promille-limiet voor kiezen om voortaan elke uitgaansavond wel te gaan drinken en daarom met de fiets of brommer te gaan. Daarom wordt verondersteld dat de groep jongeren voor wie de invoering van de maatregel wezenlijk iets in het gedrag verandert relatief niet zo groot is. De verwachting is dan ook dat de mate waarin fietsers en bromfietsers onder invloed aan het verkeer deelnemen per saldo weinig zal veranderen ten opzichte van de huidige situatie. Opvallend is natuurlijk dat jongeren in relatie tot de invoering van een nul-promille-alcohollimiet over de brommer spreken als een vervoersalternatief, terwijl een aanscherping van de alcohollimiet ook voor de brommer zou gelden. Omdat het onderzoek primair betrekking had op beginnende automobilisten en het aandragen van de brommer als alternatief in die zin dus informatief was, is in de discussies niet verder op het paradoxale aspect ingegaan.

### 3.5.2.3. *Suggesties voor draagvlakvergroting*

De meeste deelnemers geven een poging om jongeren ervan te overtuigen dat het begrijpelijk is dat de maatregel slechts voor hen geldt weinig kans van slagen. De belangrijkste suggesties die worden gegeven om het draagvlak voor de invoering van de nul-promille-alcohollimiet voor jongeren enigszins te vergroten zijn:

- ruimschoots van tevoren beginnen met het geven van een duidelijke uitleg en argumentatie waarom de maatregel wordt ingevoerd en waarom hij alleen voor jongeren geldt.
- nadruk leggen op het (grote) verschil in rijvaardigheid tussen twee alcoholische drankjes en geen alcohol.
- aanbieden van meer, betere en vooral goedkopere vervoersalternatieven bij uitgaanscentra. Vooral jongeren buiten de stedelijke gebieden ervaren het gebrek aan betaalbare alternatieven als een gemis.
- de boodschap overbrengen op een aangrijpende manier via op jongeren gerichte kanalen. Goed bekeken soapseries en bekende Nederlanders worden in dit verband vaak genoemd.

### 3.5.2.4. *Conclusie*

Uit het vragenlijstonderzoek kwam een betrekkelijk groot draagvlak voor de invoering van een nul-promille-alcohollimiet onder jongeren naar voren. De resultaten van de groepsdiscussie plaatsen deze resultaten echter in een ander perspectief. Het lijkt er op dat de vragenlijstresultaten voornamelijk de houding ten aanzien van de betreffende maatregel in algemene zin weergeven. Het feit dat de maatregel alleen op jongeren van toepassing is stuit bij het merendeel van de jongeren op grote bezwaren. Ze voelen zich door deze maatregel gestigmatiseerd en gediscrimineerd. Er is in de ogen van de tegenstanders geen argument te bedenken dat invoering van zo'n maatregel rechtvaardigt. Overigens leidt het grote draagvlak voor de invoering van de maatregel geldend voor alle bestuurders wel tot de verwachting dat een groot deel van de jongeren zich er aan zal houden. Voorwaarde hiervoor is wel dat er veelvuldige en consequente handhaving plaatsvindt.

### 3.5.3. *Educatieve Maatregel Alcohol speciaal voor jonge, beginnende bestuurders*

Weinig deelnemers zijn tegenstander van de invoering van een speciaal op jongeren toegesneden Educatieve Maatregel Alcohol (EMA). Toch twijfelt een deel aan de effectiviteit ervan. Een 'baat-het-niet-dan-schaadt-het-niet-houding' lijkt de beste interpretatie van de opvatting van de deelnemers aan de discussie.

#### 3.5.3.1. *Overwegingen van voor- en tegenstanders*

Belangrijkste redenen die voorstanders van de maatregel aandragen voor invoering ervan zijn:

- De cursus zal effectiever zijn dan het opleggen van een boete alleen. Je steekt er altijd iets van op en het is goed om de straf duidelijk te koppelen aan de overtreding.
- Er zal een preventieve werking van de maatregel uitgaan. De belangrijkste factoren hierbij zijn de angst om het rijbewijs te verliezen en het kostenplaatje dat het gehele pakket met zich meebrengt: een boete, een ingenomen rijbewijs, een cursus volgen (dus vrij nemen van je werk) en de cursus nog zelf moeten betalen ook, schrikt al met al behoorlijk af.
- De maatregel treft alleen degenen die de regel hebben overtreden.

De belangrijkste argumenten die volgens deelnemers aan de discussie tegen invoering van de maatregel pleiten zijn:

- De meeste jongeren zullen ongemotiveerd naar zo'n cursus toegaan. Het zal wel weer van dat softe gedoe zijn waar juist degenen die er naar toe moeten zich toch niets van aantrekken. Het is dan ook te betwijfelen of het effect heeft. Wacht eerst de evaluatie van de EMA-cursus af.
- Het totale pakket is veel te zwaar. Je kunt mensen niet voor het drinken van twee biertjes hun rijbewijs afnemen. Ook zijn de kosten van de maatregel te hoog. Het gehele pakket van maatregelen kost de overtreder zo meer dan duizend gulden. Voor minder draagkrachtigen wordt het op die manier ook een zwaardere straf dan voor de degenen die ruimer in het geld zitten, of wiens ouders het betalen.
- De groep die je met de maatregel bereikt is te klein omdat de pakkans zo gering is. Er glijpen daarom teveel bestuurders doorheen. Beter zou zijn

om iedereen, bijvoorbeeld als onderdeel van de rijopleiding, zo'n cursus te laten volgen.

### 3.5.3.2. *Suggesties voor draagvlakvergroting*

De belangrijkste voorwaarden waaraan de invoering van een aparte educatieve maatregel voor jongeren volgens de deelnemers moet voldoen zijn:

- De kosten moeten voor iedereen op te brengen zijn.
- De tijd tussen de inname van het rijbewijs en de mogelijkheid om de cursus te volgen mag niet te lang zijn omdat dan 1) de jongere het rijbewijs te lang moet missen en 2) de cursus minder effectief zal zijn.
- De grens voor deelname aan de cursus moet niet al bij nul promille liggen, maar bijvoorbeeld bij de huidige grens, 0,5 promille.
- De invoering van de maatregel moet ruim van tevoren worden aangekondigd.

### 3.5.3.3. *Conclusie*

De reacties op de maatregel zijn vergelijkbaar met die ten aanzien van de invoering van verkeerseducatie in het voortgezet onderwijs. Geen van de deelnemers aan de discussie is uitgesproken tegen invoering van de maatregel. Ook hier lijkt een 'baat-het-niet-dan-schaadt-het-niet-opvatting' de belangrijkste reden. Voorstanders zijn van mening dat je van de cursus wellicht iets opsteekt en dat vooral van de dreiging om je rijbewijs kwijt te raken een redelijke dreiging en preventieve werking uitgaat. Anderen denken echter dat de echte drinkers zich er niet door zullen laten afschrikken.

Het feit dat de maatregel niet uitsluitend tegen jongeren in het algemeen gericht is -de 'normale' EMA bestaat immers al en zal blijven bestaan- maar tegen overtreders van de regels, maakt de maatregel voor jongeren meer aanvaardbaar. Wel vinden de meesten dat het promillage waarbij je deelname aan de cursus krijgt opgelegd hoger moet liggen dan de wettelijk toegestane limiet (onafhankelijk van de hoogte van die limiet). Er moet een soort 'waarschuwingzone' zijn, voordat je het 'totaalpakket' krijgt. Veel deelnemers vinden bovendien de kosten van dat voorgestelde totaalpakket te hoog.

### 3.5.4. *Voorlopig rijbewijs met een tweede examen na twee jaar of aanvullende cursussen*

De meest voorkomende reacties van deelnemers aan de groepsdiscussie op de voorgestelde maatregel voorlopig rijbewijs zijn 'belachelijk' en 'schandalig'. Een aantal deelnemers heeft na uitleg van het idee achter de maatregel wel het idee dat het iets zal helpen. Het grootste bezwaar dat bij alle deelnemers blijft bestaan en dat de geloofwaardigheid van het doel van de maatregel bedreigt, zijn de hoge kosten die voor rekening van de jongere komen.

#### 3.5.4.1. *Een tweede examen; overwegingen van voor- en tegenstanders*

De belangrijkste argumenten die deelnemers aandragen tegen de invoering van een tweede examen zijn:

- Het wordt zo veel te duur. Je hebt al zo verschrikkelijk veel geld voor je rijbewijs betaald. Het heeft er alles van weg dat het rijbewijs onder het mom van verkeersveiligheid een soort melkkoe van de regering of het CBR wordt. Je maakt het rijbewijs zo voor een grote groep mensen onbetaal-

baar. Als het om veiligheid te doen is, dan moet de overheid het maar uit de algemene middelen betalen.

- De veronderstelling dat je je twee jaar lang voorbeeldig zou gedragen is niet reëel. Je krijgt toch je eigen rijstijl en gaat uitproberen wat je zelf kunt en wat een auto kan, ook als je na twee jaar weer examen moet doen. Het zal dan ook geen enkel positief effect op de verkeersveiligheid hebben.
- De maatregel is discriminerend. De rijopleiding van jongeren is toch al veel beter dan die ouderen ooit gehad hebben. Jongeren die zich twee jaar lang voorbeeldig hebben gedragen zijn slachtoffer, terwijl bijvoorbeeld oudere bestuurders die zich misdragen nergens last van hebben.
- De maatregel is ongeloofwaardig. Wat is nog de waarde van het examen? Waarom moet je twee keer en niet drie keer examen doen, of 36 keer? Hoe betrouwbaar is een examen van 35 minuten nou eigenlijk?
- De maatregel is niet haalbaar. Een voorbeeldscenario: je haalt het rijbewijs en rijdt twee jaar lang zonder schade. Vervolgens zak je voor het tweede examen en moet je het rijbewijs weer inleveren. Dat is niet te verkopen.
- Je dwingt jongeren om na het behalen van hun rijbewijs regelmatig auto te blijven rijden om het niet te verliezen. Sommige jongeren hebben hier echter de mogelijkheden niet voor.

Uitgesproken voorstanders van de invoering van het voorlopig rijbewijs zijn er in de groepsdiscussies niet. Er worden door de deelnemers dan ook geen noemenswaardige argumenten gegenereerd die voor de invoering van de maatregel pleiten. Toch is er een klein aantal deelnemers die het idee achter de maatregel niet echt slecht vinden. Zij sluiten niet uit dat de maatregel inderdaad het veronderstelde effect op hun eigen rijgedrag en dat van jongeren in het algemeen zal hebben. Het belangrijkste bezwaar, de hoge kosten die het voor de jongere met zich meebrengt blijft echter ook in deze groep onverminderd bestaan.

#### 3.5.4.2. *Aanvullende cursussen; overwegingen van voor- en tegenstanders*

Het oordeel van de jongeren is iets milder over het alternatief voor een tweede examen: het behalen van een aantal verschillende deelcertificaten verspreid over twee jaar. Een groot deel van de jongeren denkt dat de cursussen nuttig en leerzaam kunnen zijn. Voorwaarde is wel dat er zaken aan bod komen die nog niet in de rijles zijn geleerd. Jongeren verwachten van de cursussen ook een groter effect op de verkeersveiligheid dan van een tweede examen. Van een examen leer je immers niets nieuws.

Het grootste en onoverkomelijke bezwaar dat vrijwel alle deelnemers tegen het alternatief hebben is echter ook hier de hoge kosten die de cursussen met zich meebrengen. Ook deze maatregel doet vermoeden dat het er slechts om te doen is jongeren onder het mom van verkeersveiligheid geld uit de zak te kloppen. Beter zou zijn wanneer de cursussen door de staat of het CBR betaald worden. Het wordt voor jongeren dan veel geloofwaardiger dat het inderdaad om een verbetering van de verkeersveiligheid te doen is.

Het merendeel van de deelnemers denkt dat wanneer er een keuze moet worden gemaakt tussen een tweede examen of het volgen van extra cursussen, het gros van de jongeren voor de cursussen zal kiezen. De belangrijkste reden daarvoor is de angst dat men voor het examen zakt, waardoor het rijbewijsbezit in gevaar komt. Een bijkomstig voordeel is dat men het idee heeft van de

cursussen iets op te steken. De kosten van de alternatieven mogen elkaar ook niet teveel ontlopen.

#### 3.5.4.3. *Verwacht gedrag*

De meeste deelnemers verwachten dat er door een goede registratie nauwelijks aan de gevolgen van een voorlopig rijbewijs te ontkomen zal zijn. In die zin is er dan ook effect te verwachten. Er wordt echter sterk aan getwijfeld of bestuurders als gevolg van de maatregel het gedrag zullen aanpassen. Een mannelijke deelnemer over het tweede examen: "dat boeit me echt niets, zo'n tweede examen. In die twee jaar is het toch lang leve de lol in de auto. Voor het examen neem je even een paar lesjes, geslaagd, haha, bedankt en dan kun je weer sjezen".

Volgens een aantal mannelijke deelnemers is er echter wel een reële kans dat jongeren die zakken voor het tweede examen zonder een geldig rijbewijs door zullen blijven rijden omdat ze zelf vinden in de voorgaande twee jaar te hebben aangetoond voldoende rijvaardig te zijn.

Een ander deel van de jongeren zal waarschijnlijk langer wachten met het behalen van het rijbewijs. Veel jongeren hebben het rijbewijs niet direct nodig maar beginnen met rijlessen omdat het "er nou eenmaal bij hoort als je achttien wordt" of "omdat je het dan alvast hebt". Wanneer het rijbewijs tot een bepaalde leeftijd voorlopig, beperkt of duurder wordt, zal een deel van deze jongeren afwachten tot de leeftijd waarop deze maatregelen niet meer van kracht zijn.

#### 3.5.4.4. *Suggesties voor draagvlakvergroting*

De belangrijkste suggestie die jongeren aandragen om het draagvlak voor een voorlopig rijbewijs te vergroten hangt direct samen met het belangrijkste bezwaar: de enorme stijging van de kosten van de toch al zo dure rijopleiding. Volgens de jongeren zou de steun voor dit type maatregelen al sterk toenemen wanneer het geen extra kosten met zich mee zou brengen. Een compromis, bijvoorbeeld in de vorm van een deling van de kosten tussen jongeren zelf en de overheid wordt ook door veel jongeren als een mogelijke oplossing aangedragen.

Dit zou ook ten goede komen aan de geloofwaardigheid van het doel van de maatregel. Ook bij deze maatregel krijgen jongeren het idee dat zij verantwoordelijk worden gehouden voor de totale verkeersonveiligheid, terwijl dat in hun eigen beleving niet terecht is. De maatregel draagt een te sterk strafkarakter: jongeren die zelf nog nooit een meter hebben gereden worden bij voorbaat al beschouwd als brokkenmakers die extra cursussen en maatregelen nodig hebben. In werkelijkheid zijn die brokken natuurlijk veroorzaakt door bestuurders die nu al een stuk ouder zijn en voor wie de regel juist weer niet geldt. Dat is moeilijk te begrijpen en slecht verteerbaar. Beter is het daarom om de maatregel voor iedereen in te voeren en te laten afhangen van het vertoonde rijgedrag.

#### 3.5.4.5. *Conclusie*

In overeenstemming met de resultaten uit de vragenlijst spreken vrijwel alle deelnemers aan de groepsdiscussie zich duidelijk uit tegen de invoering van een voorlopig rijbewijs voor jonge, beginnende bestuurders. De belangrijkste

reden die ze daarvoor geven is de verwachte toename van de totale kosten van het rijbewijs. Ze vinden dat het rijbewijs niet nog duurder mag worden. Ook het feit dat de maatregel alleen voor beginnende bestuurders in een bepaalde leeftijdscategorie geldt wordt afgekeurd. De gronden waarop dit wordt gebaseerd worden ervaren als dubieus en niet gericht op een verbetering van de verkeersveiligheid.

Slechts een klein deel vermoedt dat de invoering van een voorlopig rijbewijs het veronderstelde effect zal hebben. De meesten twijfelen hieraan. Van aanvullende cursussen wordt meer verwacht dan van een tweede examen. Ook is de weerstand tegen cursussen kleiner. Het merendeel denkt dat jongeren toch gewoon zullen blijven rijden zoals ze dat nu doen. Een mannelijke deelnemer merkt daarover op: *“als je jong bent dan ga je toch gewoon jagen en als je ouder wordt ga je vanzelf langzamer rijden, zo werkt dat nou eenmaal”*.

De reacties op het voorstel lijkt te illustreren op welke manier er tegen het rijbewijs wordt aangekeken. Het rijbewijsbezit lijkt min of meer te worden beschouwd als een verworven recht van iedereen die minimaal achttien jaar oud is en een flink bedrag op tafel heeft gelegd. Wanneer aan die verplichtingen voldaan is moet de overheid de jongere met rust laten en zich niet nog eens twee jaar met het rijbewijs blijven bemoeien. Veiligheid of niet, ze hebben er immers al genoeg voor gedaan.

### 3.5.5. *Getrapt rijbewijs met begeleid rijden*

Met het oog op de tamelijk complexe aard van de maatregel getrapt rijbewijs met begeleid rijden was deze niet opgenomen in de vragenlijst. In de groepsdiscussies is geprobeerd om een indicatie te krijgen van hoe jongeren zelf tegenover de invoering van een dergelijke maatregel staan en wat de belangrijkste overwegingen hierbij zijn. Tegen de verwachting in bleken lang niet alle jongeren voorstander van de maatregel. Vooral vrouwen zagen veel bezwaren tegen invoering van de maatregel. Ook leek er bij jongeren uit stedelijke gebieden iets meer weerstand dan in rurale gebieden. Zelfs voorstanders van invoering betwijfelen of de maatregel wel voordeel op zal leveren, zowel voor jongeren zelf als voor de verkeersveiligheid. Geen van de jongeren beschouwt de invoering van het begeleid rijden als een redelijke compensatie van de beperkingen die de andere voorgestelde maatregelen met zich meebrengen.

#### 3.5.5.1. *Overwegingen van voor- en tegenstanders*

Jongeren zien een aantal grote bezwaren, ondanks het feit dat de maatregel hen de kans geeft om al op lagere leeftijd te gaan autorijden en ook om zonder officiële rijles te oefenen:

- Het is onveilig. Jongeren die nog niet rijvaardig zijn gaan de openbare weg op in een auto zonder dubbele bediening. Ten eerste kan de begeleider niet ingrijpen en ten tweede is de begeleider niet gekwalificeerd. De gedachte is dat jongeren in verschillende situaties ervaring opdoen, maar er is een grote kans dat die situaties verkeerd aflopen. Het wordt dan ook onveilig op de weg.
- De begeleider leert je de verkeerde dingen aan. De begeleider is zelf niet gekwalificeerd en zal dus waarschijnlijk het verkeerde voorbeeld geven.

Sommige begeleiders zullen hun taak misschien niet serieus genoeg nemen. Ook de auto waarin wordt gereden verschilt met de lesauto. Naast het gevaar dat het oplevert is het daarom te verwachten dat het je eerder nadeel dan voordeel voor het rijexamen oplevert.

- Het werkt 'joyriding' in de hand. Doordat het rijden zonder echt rijbewijs 'normaler' wordt zal onder jongeren de verleiding groeien en de drempel juist verlaagd worden om -met of zonder medeweten van de begeleider- zonder begeleider te gaan oefenen.
- Het is helemaal niet leuk om te rijden onder begeleiding van de ouders. De bemoeizucht van sommige ouders is hiervoor te groot.
- Het maatregelpakket is tegenstrijdig. Aan de ene kant worden 18- tot 24-jarigen niet verantwoordelijk genoeg geacht om zelfstandig te rijden nadat ze het rijbewijs hebben gehaald (voorlopig rijbewijs) en aan de andere kant wordt de leeftijdgrens om te gaan rijden verlaagd. Het rijbewijs verliest hiermee aan geloofwaardigheid. De leeftijdgrens van achttien jaar moet blijven, vinden de meesten.
- Jongeren met ouders zonder auto hebben door invoering van de maatregel ongelijke kansen.

De voordelen die voorstanders van invoering van het begeleid rijden opnoemen liggen voor de hand:

- Je kunt ervaring opdoen en dingen oefenen die nog niet zo goed gaan. Dat bespaart je waarschijnlijk een hoop geld voor rijlessen.
- Je mag al eerder beginnen met oefenen, waardoor je eerder in het bezit van een rijbewijs zult zijn.

Met het eerder in bezit van het rijbewijs zijn werd door de deelnemers de vervroeging van het tijdstip bedoeld, waarop men theoretisch gezien in het bezit van het rijbewijs kan komen. Dat zou namelijk de dag zijn waarop men achttien jaar oud wordt. Door de discussieleider werd ook als voordeel naar voren gebracht dat het begeleid rijden ertoe zou leiden dat jongeren gemakkelijker voor het examen zouden slagen. Opvallend was dat slechts een enkeling het met deze veronderstelling eens was.

### 3.5.5.2. *Verwacht gedrag*

Ondanks de bezwaren die aan de maatregel kleven vermoeden veel deelnemers dat de meeste jongeren de maatregel zullen waarderen. Hoe vroeger je immers mag beginnen met rijles, hoe beter. Ze verwachten ook dat veel ouders zich door hun kinderen zullen laten overhalen om inderdaad met hen te gaan oefenen. Mannelijke deelnemers zien het meeste voordeel in het plan. Toch denken de meeste deelnemers dat het begeleid rijden, vooral in de stedelijke gebieden, geen echt succes zal worden. Zowel ouders als jongeren zelf zullen zich realiseren dat het gevaarlijk is en bedenken dat het weinig zal opleveren. Daarnaast bestaat het gevaar dat jongeren na enige tijd onder begeleiding te hebben gereden, zelfstandig op de openbare weg gaan oefenen.

### 3.5.5.3. *Conclusie*

Slechts een deel van de jongeren in de discussie is zelf enthousiast over het voorstel om begeleid rijden in te voeren. Dit zijn vooral mannelijke deelnemers. Ook voorstanders vermoeden echter dat er van de maatregel weinig positieve effecten op de verkeersveiligheid te verwachten zijn.

Volgens de deelnemers zal het rijden onder begeleiding door de jongeren vooral worden beschouwd als een leuk tijdverdrijf, maar niet als een serieuze en nuttige stap in het verkrijgen van het rijbewijs. Ze denken daarom dat het begeleid rijden beperkt zal blijven tot het af en toe oefenen van wat bijzondere verrichtingen of het rijden op stille weggetjes. Kortom, eigenlijk niet veel meer dan wat nu al gebeurt.

### 3.6. Samenvatting en discussie

Als aanvulling op het vragenlijstonderzoek hebben vijftientig jongeren, verspreid over vier verschillende regio's, deelgenomen aan een groepsdiscussie over maatregelen rond het rijbewijs van jonge, beginnende bestuurders. Geprobeerd is om te achterhalen welke argumenten en overwegingen bij jongeren een rol spelen om de verschillende voorgestelde maatregelen positief of juist negatief te beoordelen. De bedoeling hiervan was om meer inzicht te krijgen in de factoren die aan de in het vragenlijstonderzoek gevonden resultaten ten grondslag liggen.

Uit het vragenlijstonderzoek bleek dat het draagvlak voor een voorlopig rijbewijs beduidend lager was dan dat voor de overige drie voorgestelde maatregelen. Jongeren gaven aan dat vooral het feit dat de maatregelen alleen voor hun groep geldt het belangrijkste bezwaar vormt. De verwachte last werd als minder bezwaarlijk ervaren.

In de groepsdiscussie werd bevestigd dat het gevoel van discriminatie die maatregelen die alleen voor jongeren gelden oproepen inderdaad een belangrijk bezwaar vormt. Vooral bij de acceptatie van een nul-promille-alcohollimiet voor jongeren doet dit probleem zich voor: hoewel veel jongeren voorstander van de invoering een nul-promille-limiet zijn, wordt de invoering ervan voor jongeren alleen door bijna iedereen afgekeurd.

Bij de invoering van meer en betere educatie in het voortgezet onderwijs en een aparte Educatieve Maatregel Alcohol voor jongeren wordt het bezwaar van discriminatie nauwelijks genoemd. Bij de eerste maatregel omdat het een onderdeel uitmaakt van het onderwijs dat sowieso alleen door jongeren gevolgd wordt. De algemene houding is ten aanzien van deze maatregel is 'baat het niet dan schaadt het niet'. Voor de tweede maatregel geldt eigenlijk hetzelfde. Niemand zal er slechter van worden en bovendien is er ook een reguliere EMA, niet speciaal voor jongeren.

In de groepsdiscussies kwam echter naar voren dat de omschrijving van last in de vragenlijst wellicht iets te beperkt is geweest. Hoewel verwachte last in de zin van inperking van de vrijheid in de groepsdiscussies nauwelijks werd genoemd, vormde de verwachte financiële last een prominente rol. Bij de maatregel waarvoor het minste draagvlak is, de invoering van een voorlopig rijbewijs, blijken de financiële consequenties die jongeren ervan verwachten verreweg het meest bepalend voor de weerstand ertegen te zijn. Jongeren vinden het rijbewijs al duur genoeg. Ze zijn daarom sterk geneigd om maatregelen die een verhoging van de kosten met zich meebrengen eerder te beschouwen als een manier van de overheid om het rijbewijs als melkkoe te gebruiken dan als een manier om de verkeersveiligheid te vergroten.



Het alternatief om cursussen te volgen vond bij jongeren meer sympathie dan het afleggen van een tweede examen. Ook hier was echter het meest en luidst gehoorde argument dat de kosten hiervan niet door de jongere zelf, maar (in elk geval gedeeltelijk) door de overheid gedragen moeten worden.

De resultaten lijken erop te wijzen dat de betrokkenheid bij het onderwerp verkeersveiligheid zich voor de meeste jongeren lijkt te beperken tot het betalen van de noodzakelijke kosten van het rijbewijs. Wanneer die eenmaal voldaan zijn lijkt de jongere te vinden zijn aandeel aan de veiligheid te hebben geleverd. Zelfgerapporteerde betrokkenheid is dan ook geen garantie voor de acceptatie van maatregelen die geacht worden de verkeersveiligheid te vergroten. Toch is deze conclusie misschien wat voorbarig. Het kan als hoopgevend worden geïnterpreteerd dat in de bezwaren die jongeren tegen de maatregelen inbrengen beperking van hun vrijheid geen belangrijke plaats inneemt. Dit zou kunnen betekenen dat beperkende maatregelen die geen of minder financiële nadelen met zich meebrengen eerder geaccepteerd zullen worden.

Over begeleid rijden zijn bij jongeren de meningen enigszins verdeeld. Een meerderheid van de ondervraagden is tegen. Vooral in stedelijke gebieden zien jongeren weinig in het idee om jongeren, zelfs zeventienjarigen, de mogelijkheid te geven de openbare weg op te gaan. De weerstand wordt voornamelijk veroorzaakt door de verwachte negatieve effecten die de maatregel op de verkeersveiligheid zal hebben. Ook voorstanders hebben hun twijfels over de consequenties voor de veiligheid. Ondanks de negatieve houding tegenover de maatregel denken veel jongeren dat van de geboden mogelijkheid wel veel gebruik gemaakt zal worden omdat jongeren hun ouders zullen overhalen te gaan rijden. Of ouders van plan zijn om aan dat verzoek gehoor zullen geven is een vraag die het laatste onderdeel van het onderzoek moet worden beantwoord.

## 4. Onderdeel III: draagvlak onder ouders

### 4.1. Inleiding

De rol van ouders is in de eerste jaren dat jongeren in het bezit zijn van een rijbewijs vaak erg belangrijk. Het zijn niet zelden de ouders die het behalen van het rijbewijs financieel mogelijk maken. Ook bleek dat een groot aantal jongeren direct na het behalen van hun rijbewijs zelf nog niet in het bezit is van een auto en ook niet van plan is om er snel een aan te schaffen. Zij zijn daarom vaak afhankelijk van de gezinsauto. De zeggenschap hierover ligt doorgaans bij (een van) de ouders. Een van de voorgestelde maatregelen betreft de invoering van begeleid rijden. Het ligt voor de hand dat de begeleiding van de jongere waar in dit verband over gesproken wordt in veel gevallen bij de ouders zal liggen. Om begeleid rijden ook werkelijk mogelijk en tot een succes te maken is dan ook bereidheid bij ouders nodig om hun kind te begeleiden. Om het draagvlak voor begeleid rijden en de overige voorgestelde beperkende maatregelen bij ouders in kaart te brengen zijn onder hen telefonische interviews gehouden.

### 4.2. Werving van respondenten

Jongeren die in de vragenlijst hadden aangegeven mee te willen doen aan een groepsdiscussie over het onderwerp werden 's avonds telefonisch uitgenodigd voor deelname aan de groepsdiscussies. Nadat met de jongere telefonisch een afspraak over de deelname was gemaakt werd hij of zij gevraagd om een van de ouders nog even aan de lijn te geven. Gevraagd werd naar degene die min of meer zeggenschap had over de 'gezinsauto'. Ook van jongeren die niet konden of wilden deelnemen werden de ouders aan de telefoon gevraagd. Aan de ouder werd gevraagd of hij of zij bereid was om mee te werken aan een telefonisch interview van een kwartier. Voor het tijdstip van het interview kon de ouder kiezen tussen drie verschillende data tussen 16.00 en 21.30 uur. Omdat het de bedoeling was om in totaal 20 ouders te interviewen en rekening werd gehouden met enige uitval op het laatste moment is er geworven totdat 27 ouders medewerking aan het interview hadden toegezegd. Hoewel de precieze non-respons niet is geregistreerd leek de bereidheid om mee te werken groot. Van de 27 ouders die medewerking hadden toegezegd hebben er uiteindelijk 23 daadwerkelijk aan het onderzoek deelgenomen. Twee personen waren op het afgesproken tijdstip telefonisch niet bereikbaar en twee personen wensten ondanks hun toezegging bij nader inzien toch niet mee te werken. De groep geïnterviewden bestond uit veertien mannen en negen vrouwen.

### 4.3. De interviewmethode

#### 4.3.1. *Beperkingen van de methode*

Het telefonisch interview duurde in de praktijk ongeveer dertig minuten. Het voordeel van het houden van telefonische interviews is dat in korte tijd betrekkelijk veel informatie van een persoon kan worden verzameld. Doordat

ouders eerste telefonisch om medewerking was gevraagd en de interviews plaatsvonden nadat de groepsdiscussies met jongeren waren gehouden, hadden ouders de gelegenheid om vast over het onderwerp na te denken. De gekozen methode heeft echter ook nadelen. De groep geïnterviewden is klein (23 personen) en bovendien niet aselekt gekozen. Van degenen die aan het onderzoek hebben meegewerkt kan worden verondersteld dat zij nogal betrokken zijn bij het onderwerp verkeersveiligheid. Er mag dan ook niet worden aangenomen dat de groep representatief is voor de gehele populatie van ouders van jongeren. De resultaten van de onderzoeksgegevens moet binnen dit kader worden geïnterpreteerd. Dit deel van het onderzoek pretendeert dan ook niet de verdeling van de mate draagvlak van ouders voor de verschillende maatregelen vast te stellen. De resultaten geven een indicatie van hoe ouders van jongeren tegenover invoering voorgestelde maatregelen vormen een inventarisatie van de redenen die zij daarvoor aanvoeren.

#### 4.3.2. *Opzet van het interview*

Om in de beperkte tijd die voor het interview beschikbaar was zoveel mogelijk informatie over de mening ten aanzien van de verschillende maatregelen te verkrijgen werd bij de ouders een gestructureerd interview afgenomen. Alle vragen werden in een min of meer vaststaande volgorde behandeld. Deze volgorde was dezelfde als in de vragenlijst en in de groepsdiscussies. Het zwaartepunt van het interview lag echter bij de mening van de ouder over de maatregel begeleid rijden. Bij deze maatregel wordt de opvatting van de ouders immers het meest relevant geacht.

Aan de ouder werd toestemming gevraagd om het interview op een audioband vast te leggen. Alle ouders stemden hierin toe.

De opbouw van het interview was als volgt: Eerst werd de ouder gevraagd naar zijn houding tegenover de verkeersveiligheid in Nederland. Vervolgens werd de mening ten aanzien van de vier in de vragenlijst behandelde maatregelen geïnventariseerd. Achtereenvolgens kwamen meer verkeerseducatie, een nul-promille-alcohollimiet, een EMA voor jongeren en een voorlopig rijbewijs aan bod. Als laatste werd het voorstel van begeleid rijden uitgelegd en werd ouders naar hun mening hierover gevraagd. Tot slot werd de ouder gevraagd of hij zelf zijn kind zou gaan begeleiden bij het rijden wanneer dat toegestaan zou zijn. Het protocol voor de telefonische interviews is opgenomen in *Bijlage 3*. Vanaf de volgende paragraaf worden de resultaten van de telefonische interviews besproken.

#### 4.4. **Resultaten**

In deze paragraaf worden de resultaten van de telefonische interviews gerapporteerd. Per maatregel zal worden besproken welke meningen er bij ouders leven en welke redenen ze hiervoor aangeven. Hoewel het onder de gekozen onderzoeksmethode niet mogelijk is binnen de onderzoeksgroep subgroepen te onderscheiden, is ervoor gekozen om enige geografische spreiding binnen de onderzoeksgroep te brengen. Wanneer er op deze variabele duidelijke verschillen optraden wordt dit in de rapportage vermeld.

#### 4.4.1. *Beleving van de verkeersveiligheid*

Iets minder dan de helft van de geïnterviewde ouders geeft aan zich zorgen te maken over de verkeersveiligheid in Nederland. De belangrijkste reden daarvoor is de toenemende drukte op de wegen en de verwachting dat dit zal leiden tot een toename van de verkeersonveiligheid. Andere belangrijke redenen zijn de toename van de agressiviteit van weggebruikers en de afname van respect tegenover de verkeersregels en andere weggebruikers. De minder pessimistische ouders wijzen op de verbeterde infrastructuur en verkeerscontroles waardoor de veiligheid toeneemt. Ook vinden ze dat Nederland het in vergelijking met andere landen juist goed doet. Twee van de ouders zeggen dat ze sinds hun kind bezig is met het behalen van het rijbewijs anders en meer over veiligheid zijn gaan nadenken. Op de vraag of het aanvaardbaar is dat er speciaal voor jongeren, omdat ze een risicogroep in het verkeer vormen, algemene beperkende maatregelen rond het rijbewijs worden ingevoerd reageren de ouders verdeeld. Een deel is er voorstander van omdat de groep immers problemen veroorzaakt. Een ander deel is echter tegen omdat het discriminerend zou zijn en de goede onder de kwaden zouden moeten leiden. Veel ouders keuren het niet direct goed of af. Ze zien er wel het voordeel van in, maar vinden ook dat er veel bezwaren aan kleven.

#### 4.4.2. *Meer en betere verkeerseducatie in het voortgezet onderwijs*

Het overgrote deel van de ouders vindt de invoering van meer en betere verkeerseducatie in het onderwijs een goed idee. De belangrijkste redenen hiervoor zijn:

- waarschijnlijk zal door de bewustwording van jongeren de educatie wel enig effect op het verkeersgedrag, dus ook op het latere rijgedrag hebben.
- het gat tussen de basisschool en het rijbewijs wordt zo goed opgevuld. De maatregel zal daarom ook het gedrag van brommerrijders positief beïnvloeden.

Desalniettemin verwachten de meeste ouders geen wonderen van de maatregel. Velen betwijfelen of jongeren wel in de stof geïnteresseerd zullen zijn. *“De kans bestaat dat jongeren het snel flauwekul zullen vinden”*. Er moet volgens de ouders dan ook geen droge theoretische stof aan bod komen, maar praktische dingen en misschien wel harde, confronterende beelden. Een aantal ouders merkt op dat de hoge ongevalsbetrokkenheid van jongeren een mentaliteitskwestie is waar je met educatie in het onderwijs weinig aan zult veranderen. Zij denken dat het eerder de ouders zelf zijn die hierbij invloed op hun kinderen kunnen uitoefenen.

Een ouder die zelf werkzaam is in het onderwijs is ronduit sceptisch: *“Nee, het is geen goed idee. Het is moeilijk om dit onderwerp zo te brengen dat het jongeren in die leeftijdscategorie aanspreekt. Negenenegentig procent kans dat er niemand luistert”*

#### 4.4.3. *Nul-promille-alcohollimiet voor jonge, beginnende bestuurders*

De ouders zijn tamelijk unaniem in hun oordeel dat alcohol en het verkeer niet samengaan. Zij zijn het er dan ook mee eens dat het geen slecht idee is om een nul-promille-alcohollimiet in te voeren. Twee ouders waren hier tegen, zij vinden dat het beter zou zijn de 0,5-promille-limiet te handhaven en meer controles uit te voeren. De voorstanders vinden wel dat de nul-promille-limiet

dan voor iedereen moet gelden en niet alleen voor jongeren. De redenen hiervoor zijn:

- Het is discriminerend voor jongeren en dat zal op verzet van jongeren stuiten  
Het geeft aan zowel jonge als oudere bestuurders een tweeslachtig signaal af: alcohol in het verkeer is gevaarlijk, maar slechts tot je 24e, daarna kun je er tegen.
- Veel jongeren zijn plichtsgetrouwer dan ouderen. Er rijden meer ouderen dan jongeren met drank op.

Dat alcohol bij jongere bestuurders sneller en meer effect op het rijgedrag heeft dan bij oudere bestuurders wisten de meeste ouders niet. Toch is dit volgens het merendeel niet voldoende reden om de limiet alleen voor jongeren te verlagen. Meer dan de helft van de ondervraagden vindt toch dat wanneer een nul-promille-alcohollimiet voor alle bestuurders onhaalbaar is, de maatregel wel alleen voor jongeren moet worden ingevoerd. De overigen vinden dat hij of voor iedereen, of voor niemand moet gelden.

Ondanks de positieve houding ten opzichte van de nul-promille-maatregel voorzien ouders ook problemen bij de invoering ervan:

- Nul promille is niet te controleren omdat het niet meetbaar is.
- Bij alcoholcontroles moet op leeftijd onderscheiden worden. Dit zal de politie teveel problemen opleveren.

#### 4.4.4. *Educatieve Maatregel Alcohol speciaal voor jonge, beginnende bestuurders*

Ook over de EMA zijn de ondervraagde ouders het op hoofdlijnen eens. Het verplicht stellen van een cursus kan volgens hen alleen maar positief werken. Geen van de ouders heeft dan ook een bezwaar tegen de invoering ervan. Of de cursus ook daadwerkelijk het gewenste effect sorteert valt volgens sommigen te bezien. Wellicht zal een aantal jongeren er uitsluitend heengaan om de tijd uit te zitten. In ieder geval verdient het aanbeveling om de cursus door een jonge en aansprekende persoon te laten presenteren.

Het totaalpakket van de maatregel is volgens een aantal ouders wel erg zwaar. Vooral de kosten van boete en cursus die bovenop elkaar komen, vinden sommigen te hoog. Overigens is er volgens een ouder een grote kans dat ouders voor de kosten op zullen draaien.

Wel moet het minimum promillage waarbij men verplicht wordt om de cursus te volgen volgens een flink aantal ouders, ook gezien de kosten, hoger liggen dan nul promille. Jongeren zouden eerst een soort waarschuwing moeten krijgen. Pas bij de tweede keer of bijvoorbeeld een promillage boven de 0,5 promille zouden ze naar de cursus moeten. Een ander voorstel is om de kosten van de cursus pas bij recidive in rekening te brengen. Een andere belangrijke voorwaarde die wordt genoemd is dat de periode tussen de aanhouding en de cursus niet te lang mag zijn.

#### 4.4.5. *Voorlopig rijbewijs; een tweede examen of aanvullende cursussen*

Minder dan de helft van de ondervraagde ouders vindt de invoering van een voorlopig rijbewijs voor jongeren een goed idee. Het merendeel is zich bewust van het feit dat jongeren een gevaarlijke groep in het verkeer vormen maar vinden een tweede examen niet de juiste manier om daarin verandering te brengen. De belangrijkste redenen zijn:

- De hoge kosten die het tweede examen met zich meebrengt. Voor zowel ouders die bijdragen in de kosten van het rijbewijs van hun kind, als voor de ouders die dat niet doen vormt de toename van de kosten verreweg het belangrijkste bezwaar.
- De goeden lijden onder de kwaden. Het is onjuist om te veronderstellen dat alle jongeren zich in het verkeer misdragen. Een betere oplossing zou daarom een maatregel zijn die daadwerkelijk afhangt van het in die twee jaar vertoonde rijgedrag (schades en overtredingen).
- Het is zeer te betwijfelen of het veronderstelde effect zal optreden. Jongeren zijn volgens een aantal ouders buitengewoon handig. De kans is aanzienlijk dat ze hun rijgedrag niet zullen aanpassen maar even voor het tweede examen wat lessen gaan volgen.
- De waarde van het rijbewijs devalueert. Gehaald is gehaald. Je hebt er al zoveel voor moeten doen.

Toch vindt een aantal ouders het idee wel de moeite waard. Volgens hen beseffen jongeren zich door de maatregel beter dat ze nog veel moeten leren, wat een positief effect op hun gedrag zal hebben. Ook voor deze ouders blijven de hoge kosten van een tweede examen een groot bezwaar.

Het alternatief, het volgen van cursussen, wordt door vrijwel alle ouders beter gewaardeerd dan het verplichte tweede examen. De belangrijkste redenen die hiervoor worden aangedragen zijn:

- Hier leren jongeren echt iets van. Wanneer er zaken aan bod komen die tijdens de rijles niet behandeld zijn zal dit zeker iets toevoegen aan de rijvaardigheid van jongeren. Het zal dan ook meer effect hebben dan een tweede examen.
- Er zit zo continuïteit in het programma. Het wordt een traject dat voor iedereen, misschien zelfs voor jongeren, begrijpelijk wordt.

De betere waardering van aanvullende cursussen moet wel in vergelijking met het tweede examen worden beschouwd. In grote lijnen blijven de belangrijkste bezwaren tegen het voorlopig rijbewijs ook bij dit alternatief namelijk overeind:

- De kosten zullen voor veel mensen een onoverkomelijk probleem vormen waardoor het gevaar bestaat dat een minder draagkrachtige groep buitenspel komt te staan.
- Het rijbewijssysteem is in Nederland goed geregeld. Met dit plan wordt er aan de poten van het rijbewijs gezaagd. Dat dreigt daardoor haar status van rijvaardigheidsbewijs te verliezen, waardoor een hellend vlak gecreëerd wordt.

Een van de ouders, een voormalig rij-instructeur heeft voor de plannen van een voorlopig rijbewijs geen goed woord over: *“Het is werkelijk waardeloos. Hoe durven ze. Wie deze plannen heeft verzonnen is een grappenmaker.”*

Een betere oplossing zou volgens een aantal respondenten dan ook zijn om in plaats van de cursussen de rijopleiding uit te breiden.

Suggesties om het draagvlak voor een voorlopig rijbewijs te vergroten hebben vooral betrekking op de kosten. Het subsidiëren hiervan wordt als een belangrijke mogelijkheid gezien. Ook wordt een voorlopige betaling die men door goed rijgedrag kan terugverdienen genoemd. Veel ouders vinden dat de

kosten van de twee alternatieven gelijk moeten zijn om bijvoorbeeld mensen met examenvrees niet te benadelen.

#### 4.4.6. *Getrapt rijbewijs met begeleid rijden*

Bijna alle ouders geven aan dat hun kind, wanneer het rijbewijs gehaald is, gebruik mag maken van de 'gezinsauto'. Een klein deel wil in het begin wel even zelf meerijden om te zien hoe het gaat. Een aantal ouders zegt geen voorwaarden aan het lenen te verbinden. De meerderheid spreekt wel duidelijke voorwaarden voor het lenen af: de belangrijkste voorwaarde is dat de jongere geen alcohol drinkt. Ook mogen sommigen er niet mee uitgaan en mag de auto alleen worden gebruikt als het 'echt nodig is'.

Ongeveer de helft van de ouders heeft met kind in de auto geoefend. In verreweg de meeste gevallen was dat slechts een of een paar keer, vlak voor of tijdens de periode dat het kind rijlessen volgde. Er werd geoefend op een parkeerterrein of een rustig, afgelegen weggetje. Meestal ging het om oefenen van de basisvaardigheden (versnelling en koppeling) of de bijzondere verrichtingen. Het totaal aantal kilometers dat gemiddeld gereden werd lag tussen de vijf en de veertig. Slechts een respondent had met het kind ongeveer vijfhonderd kilometer gereden. De ouders die niet met hun kind hadden geoefend gaven daarvoor als belangrijkste redenen dat ze het gevaarlijk vonden, dat het een taak was waar ze niet geschikt voor waren.

Het begeleid rijden invoeren als maatregel om de verkeersveiligheid van jonge automobilisten te vergroten wordt door de meeste ouders geen goed idee gevonden. Sommige ouders geven zelfs te kennen zeer fel tegen de maatregel gekant te zijn: *"Het is levensgevaarlijk. Het verkeer is toch absoluut niet de plek om te oefenen? Gebruik daar extra lessen of een simulator voor!"* Ongeveer driekwart van de ondervraagden zegt tegen invoering te zijn. Opvallend is dat ook een aantal ouders die zelf met hun kind geoefend hebben tegenstander zijn. De belangrijkste redenen voor hun weerstand tegen de maatregel zijn:

- Het is gevaarlijk (volgens sommigen zelfs dus levensgevaarlijk). Als ouders met hun kinderen van de weg op mogen wordt het een 'jungle' in het verkeer. Vooral in de weekenden zullen er veel onervaren en slechte bestuurders op de weg zitten. Deze mening wordt beargumenteerd met de onderstaande punten.
- De auto heeft geen dubbele bediening. De ouder kan onmogelijk ingrijpen als er iets gebeurt. Dat er af en toe ingegrepen moet worden is waarschijnlijk, de jongere heeft immers geen rijbewijs. Dat betekent veel meer ongelukken. Tenzij er geoefend wordt op rustige wegen, maar dat is juist niet de bedoeling.
- Er wordt onterecht op vertrouwd dat alle ouders hun taak serieus zullen nemen en de verantwoording op een goede manier zullen dragen. Als zelfs met de meest elementaire opvoedingszaken al zo veel problemen zijn, is met in het verkeer het ergste te verwachten.
- De ouders zijn niet opgeleid om jongeren op te leiden. Daardoor bestaat het gevaar dat ze hun kind de verkeerde rijstijl zullen aanleren, waardoor het halen van het rij-examen eerder moeilijker dan gemakkelijker zal worden. Ze beschouwen het opleiden als een apart vak en hebben een groot vertrouwen in de rij-instructeur.

Van degenen die positief tegenover het plan staan denkt er slechts een deel dat de maatregel zal leiden tot een verbetering van de verkeersveiligheid. De overigen vinden het belangrijkste voordeel dat de rij-opleiding minder kostbaar zal worden. Overigens merken de voorstanders op dat er wel extra regels nodig zijn als het begeleid rijden wordt ingevoerd. Zo zouden begeleiders een opleiding met aansluitend een examen moeten volgen, alvorens ze mogen begeleiden. Ook moet de auto tijdens 'begeleide ritten' als zodanig herkenbaar moeten zijn, door bijvoorbeeld een zichtbare markering aan te brengen. Een van de voorstanders neemt zelfs aan dat de auto wel voorzien moet zijn van dubbele bediening.

De mening van de ouders over de maatregel loopt niet geheel synchroon met hun verwachting of ze hun kind wel of niet zullen (of zouden) gaan begeleiden bij het rijden als de maatregel zou zijn ingevoerd. De meeste tegenstanders van de maatregel geven aan ook daadwerkelijk niet van plan zijn te gaan oefenen wanneer de maatregel wordt ingevoerd. De meeste van de redenen die daarvoor worden gegeven zijn hierboven reeds genoemd. Twee ouders geven aan dat ze geen tijd hebben om met hun kind te gaan rijden. De overige respondenten zeggen er wel tijd voor te hebben of er tijd voor vrij te maken. Er zijn er ook ouders die ondanks hun afkeur van de maatregel aangeven wel van plan zijn om te gaan oefenen. In totaal is ruim de helft van de onder-vraagden van plan om met het kind te gaan rijden. De bereidheid hiervoor lijkt bij mannen iets groter dan bij vrouwen.

Hoewel er niet expliciet naar is gevraagd heeft het er de schijn van dat de bereidheid om met het kind te gaan oefenen vooral wordt ingegeven doordat verwacht wordt dat dat de wens van het kind zal zijn. Waarschijnlijk zijn veel ouders hier gevoelig voor omdat ze geen spelbreker willen zijn. Veel van de ouders die zeggen van plan te zijn om het kind te begeleiden verbinden hieraan wel een aantal beperkingen. Een aantal zal uitsluitend op parkeerplaatsen en in de buurt de bijzondere verrichtingen (blijven) oefenen. Het feit dat de jongere al een toets heeft afgelegd doet hier niets aan af: *“als je nog geen rijbewijs hebt hoor je eigenlijk nog niet op de openbare weg”*. Ook de stad (bebouwde kom) en de autosnelweg worden, zeker in het begin, door veel ouders gemeden. Hoewel de gevolgde onderzoeksmethode een goede vergelijking niet toestaat en voorzichtigheid daarom geboden is, lijkt het er op dat de bereidheid om te gaan oefenen bij ouders uit landelijk gelegen dorpen groter is dan bij ouders die in een stad wonen.

Op de vraag wie de jongere bij invoering van de maatregel zou mogen begeleiden blijft een kwart van de respondenten uitgesproken tegenstander en antwoord resoluut met 'niemand'. Een evengroot deel vindt dat alleen de ouders of verzorgers in aanmerking zouden moeten komen. Ongeveer de helft vindt dat vijf jaar rijbewijs (en geen lid meer van de risicogroep) een afdoende criterium is om een jongere zonder rijbewijs te mogen begeleiden.

De meeste respondenten denken dat de invoering van begeleid rijden zal leiden tot een toename van het autoverkeer. Vooral in het weekend zal het drukker worden. Het zou volgens een aantal van hen geen slecht idee zijn om begeleid rijden alleen op bepaalde tijden toe te staan. Ongeveer de helft van de respondenten denkt het begeleid rijden er op de langere termijn toe zal leiden dat jongeren eerder en meer afhankelijk van de auto zullen worden en ook vaker en meer zullen gaan rijden. De andere helft denkt dat het zo'n vaart niet



zal lopen. De kosten van autorijden blijven immers hoog. Door die hoge kosten zal er volgens hen dan ook nauwelijks iets veranderen in de automobilititeit van jongeren.

#### 4.5. Samenvatting

Ouders spelen in de fase dat jongeren bezig zijn het rijbewijs te behalen en in de eerste periode nadat zij het rijbewijs hebben gehaald een belangrijke rol. Vooral voor het lenen van een auto en het oefenen met autorijden zijn veel jongeren op hun ouders aangewezen. Om een indruk te krijgen van wat ouders van de voorgestelde maatregelen vinden is met een aantal ouders een telefonisch interview gehouden.

De meeste ouders zijn niet uitgesproken bezorgd over de verkeersveiligheid in Nederland. Slechts een deel maakt zich zorgen over de verkeersveiligheid in het algemeen of die van hun kind in het bijzonder. Hoewel alle ouders voor een verbetering van de veiligheid onder jongeren zijn, heeft een groot deel twijfels of moet worden geprobeerd die verbetering te bewerkstelligen door alleen voor de groep jongeren beperkende maatregelen in te voeren.

Ook bij ouders krijgen invoering van verkeerseducatie in het voortgezet onderwijs en de invoering van een educatieve maatregel alcohol bijval. Het verwachte effect moet niet worden overschat, maar krachtige tegenargumenten blijven bij de meeste ouders achterwege. Ook zegt een groot deel voorstander te zijn van de invoering van een nul-promille-alcohollimiet voor jongeren. Toch vinden ook bijna alle ouders dat de verlaging voor alle bestuurders moet gelden. De belangrijkste reden is dat het, welk argument ook ten spijt, niet correct is om op leeftijd te discrimineren met betrekking tot iets dat voor iedereen gevaarlijk is, zoals alcohol in het verkeer.

Over het voorlopig rijbewijs denken ouders in grote lijnen hetzelfde als jongeren. De hoge kosten van de maatregel worden hierbij als verreweg het belangrijkste bezwaar aangevoerd. Dit is onafhankelijk van feit of ouders wel of niet bijdragen in de kosten van het rijbewijs. Ook ouders vinden het alternatief, aanvullende cursussen, beter dan het afleggen van een tweede examen, maar vinden ook hiervan de kosten te hoog. Daarbij ligt volgens veel ouders het probleem in een onaangepaste verkeersmentaliteit van een aantal jongeren. Het is beter om een maatregel alleen op juist deze groep te richten.

Het voorstel om begeleid rijden voor jongeren die bezig zijn met het behalen van een rijbewijs toe te staan wordt door de meeste ouders niet gewaardeerd. Een verlaging van de leeftijdsgrens naar 16 of 17 jaar wordt al evenmin op prijs gesteld. De belangrijkste reden is de verwachte bedreiging die de maatregel voor de veiligheid vormt. Ouders beschouwen het verzorgen van de rijopleiding van hun kinderen als een taak voor de rij scholen en -instructeurs. Deze zijn door de juiste opleiding en uitrusting veel beter op deze voorbereid dan de ouders zelf. Ouders verlangen ook dat de overheid controle op de kwaliteit van de rijopleiding uitoefent en vrezen dat door het begeleid rijden een wildgroei zal ontstaan. Een behaald rijexamen behoort volgens de ouders de norm voor verkeersdeelname te zijn. Vooral in de stedelijke gebieden lijkt de weerstand groot. Overigens geven ook veel tegenstanders van de maatregel aan te verwachten dat zij, wanneer de maatregel wordt ingevoerd, hun kind waarschijnlijk wel zullen gaan begeleiden. De redenen hiervoor zijn dat de

jongere zelf waarschijnlijk aan zal geven graag te willen oefenen en dat door de legalisering eventuele schade verzekerd is. Toch zal het begeleid rijden bij hen beperkt blijven tot het, zo'n uurtje per week, uitvoeren van basisoefeningen en oefenen op rustige wegen.

## 5. Conclusies en aanbevelingen

In de voorgaande hoofdstukken is het draagvlak onder jongeren en hun ouders ten aanzien van een vijftal voorgestelde beperkende maatregelen rond het rijbewijs geïnterviewd. De bedoeling van de maatregelen is dat zij de ongevalsbetrokkenheid onder jongeren verminderen. Om dit te kunnen bereiken is bij de groep die de maatregel moeten 'ondergaan' in ieder geval een zekere draagvlakgrootte nodig. De onderzochte maatregelen zijn:

- invoering van meer en betere verkeerseducatie in het voortgezet onderwijs;
- invoering van een nul-promille-alcohollimiet voor jongeren;
- invoering van een educatieve maatregel speciaal voor jongeren;
- invoering van een voorlopig rijbewijs met een tweede examen na twee jaar of aanvullende cursussen;
- een getrappt rijbewijs met begeleid rijden.

Eerst zijn de verschillen in draagvlak tussen de verschillende voorgestelde maatregelen bij een representatieve steekproef bepaald. Vervolgens is in groepsdiscussies met jongeren uit die steekproef verder uitgediept welke opvattingen, overwegingen en argumenten aan die verschillen in draagvlakgrootte ten grondslag liggen. Tot slot is ouders van jongeren gevraagd naar hun mening over de voorgestelde maatregelen.

In dit hoofdstuk worden de belangrijkste bevindingen en conclusies op een rij gezet, worden overwegingen voor de invoering gegeven en worden eventueel aanbevelingen gedaan om het draagvlak onder jongeren en hun ouders te vergroten.

### 5.1. Meer en betere verkeerseducatie

De draagvlakgrootte voor meer en betere verkeerseducatie neemt ten opzichte van de overige voorgestelde maatregelen een middenpositie in. Voor zowel jongeren als ouders geldt: niemand is sterk tegen en niemand is sterk voor invoering. Hoewel bij de interpretatie van de mening van jongeren rekening gehouden moet worden met het feit dat de meeste respondenten in zowel het vragenlijstonderzoek als de groepsdiscussies het voortgezet onderwijs al achter de rug hadden en zij dus geen last meer hadden van de maatregel geven de resultaten uit de groepsdiscussies een plausibele verklaring voor de bevinding: zowel jongeren als ouders denken dat de maatregel wel enigszins zal bijdragen aan de verbetering van de verkeersveiligheid. Het effect dat zij ervan verwachten is weliswaar beperkt, maar in ieder geval positief. Het gevaar schuilt hem er vooral in dat de lessen juist door degenen die ze het meest nodig zouden hebben niet serieus wordt genomen. De beste manier om dat probleem tegemoet te treden is volgens de jongeren het aanbieden van een aantrekkelijk en gevarieerd lesprogramma. Dit programma moet, vooral in de bovenbouw direct gerelateerd zijn aan het behalen van het rijbewijs. Jongeren moeten als het ware het idee krijgen dat ze bij het halen van dat rijbewijs zelf voordeel zullen hebben wanneer ze de lessen hebben gevolgd.

Uit de bevindingen van het onderzoek kunnen ten aanzien van het draagvlak voor meer en betere verkeerseducatie in het voortgezet onderwijs de volgende aanbevelingen worden gedaan:

- Bij mannen en op de lagere schooltypen is de interesse/ draagvlak het laagst. Verricht voor deze groepen daarom extra inspanning.
- Zorg dat het lesprogramma gevarieerd en aantrekkelijk is met, vooral bij de bovenbouw, onderwerpen die relevant voor het behalen van het rijbewijs zijn. ‘Echte’ theorie- en praktijkoefeningen zijn aantrekkelijker en interessanter dan werkstukken maken.

## 5.2. Nul-promille-alcohollimiet

Uit de resultaten van de vragenlijst kwam duidelijk naar voren dat het draagvlak voor de invoering van een nul-promille-alcohollimiet voor jonge, beginnende bestuurders vergeleken met de andere maatregelen duidelijk het grootst was. Na analyse van de resultaten van de groepsdiscussies en de gesprekken met ouders bleek dat bij deze conclusie wel een belangrijke kanttekening geplaatst moet worden. De vragenlijst blijkt vooral het draagvlak voor een nul-promille-limiet die voor iedereen geldt te hebben gemeten.

Jongeren gaven in de vragenlijst al aan dat zij veel belang hechten aan de opvatting dat een verkeersveiligheidsmaatregel voor iedereen moet gelden. Deze opvatting is ook bepalend voor het draagvlak voor de nul-promille-alcohollimiet. Invoering alleen voor jongeren wordt zowel door jongeren als door hun ouders massaal afgekeurd. Ook over de effectiviteit en de uitvoerbaarheid van de maatregel hebben jongeren grote twijfel. De verwachting is dat verlaging van de limiet slechts een kleine verbetering in de veiligheid zal opleveren, omdat zij verwachten dat de enigen die hun gedrag zullen aanpassen slechts een deel van de jongeren zal zijn die zich nu precies aan de maximaal toegestane limiet houden. Overigens mag worden verondersteld dat de meeste jongeren die voorstander van een algemene nul-promille limiet zijn, zich ook aan die limiet zullen houden wanneer die alleen voor jongeren geldt. Alle respondenten zien een consequente handhaving als een noodzakelijke voorwaarde om de maatregel te laten slagen. Om de groep te bereiken waar het grootste gevaar schuilt, de dronken rijders, is volgens de meesten een erg zware opgave.

De verwachting is niet dat de invoering van de nul-promille-alcohollimiet zal leiden tot een stijging van het aantal jongeren dat onder invloed van alcohol op de fiets of de brommer zit ten opzichte van de huidige situatie.

Uit de bevindingen van het onderzoek kunnen ten aanzien van het draagvlak voor een nul-promille-alcohollimiet voor jonge, beginnende bestuurders de volgende *aanbevelingen* worden gedaan:

- Het draagvlak voor een algemene nul-promille-alcohollimiet is beduidend groter dan dat voor een limiet alleen voor jongeren. Het is daarom zinvol om veel aandacht te blijven besteden aan het gevaar van alcohol in het algemeen. De nadruk leggen op het verschil in rijvaardigheid tussen rijden zonder alcohol en na het drinken van twee glazen alcoholische drank.
- Duidelijk beargumenteren waarom de maatregel alleen voor jongeren geldt. Bewezen effectiviteit kan voor sommige jongeren een overtuigend argument zijn. Voor jongeren die hiervoor minder gevoelig zijn is het raadzaam om gebruik te maken van zogenaamde ‘perifere cues’:
- De boodschap en argumentatie (ruim van tevoren) aanbieden via op jongeren gerichte kanalen door voor hen aantrekkelijke rolmodellen (‘perifere cues’). Bij lager opgeleiden is het draagvlak voor de maatregel het kleinst. Het is dus vooral belangrijk om deze groep te bereiken.

- De ouders aanspreken op de medeverantwoordelijkheid voor het rij- en drinkgedrag van hun kind in de eerste jaren van het rijbewijsbezit.
- Het gewenste gedrag moet gemakkelijker worden gemaakt. Daarom moeten meer, betere en goedkopere vervoersalternatieven bij uitgaanscentra worden aangeboden.
- De limiet moet zichtbaar en consequent worden gehandhaafd.

### 5.3. Een Educatieve Maatregel Alcohol speciaal voor jonge, beginnende bestuurders

Ook de manier waarop jongeren en hun ouders tegen de invoering van een aparte Educatieve Maatregel Alcohol voor jonge, beginnende bestuurders aankijken is vergelijkbaar met de houding ten opzichte van meer verkeers-educatie. Zowel de meeste jongeren als de meeste ouders zijn voorstander van de maatregel. Er zijn geen uitgesproken tegenstanders. De belangrijkste reden is dat er van de maatregel hoe dan ook meer effect wordt verwacht dan van een boete alleen. Ook het principe dat alleen overtreeders door de maatregel getroffen worden, en dat jongeren een nagenoeg gelijke, maar op maat gesneden, 'behandeling' krijgen als oudere overtreeders, spreekt zowel jongeren als ouders aan. Er zijn twee belangrijke bezwaren. Het eerste bezwaar wordt gevormd door de verwachte totale kosten. Deze mogen niet te hoog zijn. Het tweede bezwaar vormt het ontbreken van een 'waarschuwingszone' in het plan. Zowel jongeren als ouders stellen voor de grens voor verplichte deelname aan de cursus enkele promillepunten boven het wettelijk toegestane maximum promillage te stellen.

Uit de bevindingen van het onderzoek kunnen ten aanzien van het draagvlak voor een aparte educatieve maatregel voor jonge, beginnende bestuurders de volgende *aanbevelingen* worden gedaan:

- Het moet benadrukt worden dat de maatregel niet alleen voor jongeren geldt maar dat het een aanpassing speciaal voor jongeren van een bestaande maatregel betreft.
- De totale kosten van de maatregel moeten voor jongeren op te brengen zijn en mogen die van de kosten van de 'gewone EMA' niet overstijgen.
- De grens (in alcoholpromillage) voor verplichte deelname aan de cursus moet iets hoger worden gesteld dan de maximaal toegestane limiet (voor jongeren) waardoor een soort 'waarschuwingszone' gecreëerd wordt.
- Het vertrouwen in de effectiviteit van de maatregel moet indien mogelijk worden vergroot met de evaluatiegegevens van de EMA.

### 5.4. Voorlopig rijbewijs met een tweede examen na twee jaar of aanvullende cursussen.

Uit het vragenlijstonderzoek bleek dat het draagvlak voor een voorlopig rijbewijs beduidend lager was dan dat voor de overige drie voorgestelde maatregelen. Jongeren gaven aan dat de last die ze daarvan dachten te zullen ondervinden geen belangrijke rol speelde. In het vervolg van het onderzoek bleek een aan last gerelateerde factor echter van doorslaggevende betekenis te zijn. De kosten die jongeren en ouders verwachten dat de invoering van een voorlopig rijbewijs voor hen met zich mee zal brengen roepen veel weerstand op. Hoewel een aantal jongeren en ouders wel in het effect van de maatregel gelooft, wordt zij door de grote meerderheid vooral gezien als een manier van de overheid en het CBR om gemakkelijk geld aan jongeren te verdienen en van het rijbewijs een melkkoe te maken. Bovendien gelooft de meerderheid niet dat een tweede examen zal leiden tot een verbetering van de veiligheid.

Het feit dat de maatregel weer alleen voor jongeren tot een bepaalde leeftijd geldt stuit ook bij deze maatregel op onbegrip en weerstand.

Een voorlopig rijbewijs dat pas definitief geldig wordt na het volgen van aanvullende cursussen wordt zowel door jongeren als door ouders iets sympathieker ontvangen. Deze cursussen kunnen daadwerkelijk een meerwaarde voor de rijvaardigheid van de jongere hebben, vinden ze. Ook bij deze variant blijft de sterke toename van de totale kosten van het rijbewijs echter een groot bezwaar. Ouders vinden bovendien dat de status van de rij school en het rijbewijs erg onduidelijk wordt. Wanneer is een jongere nou wel en wanneer is hij niet in staat om een auto te besturen? De kans is groot dat de jongere, ook wanneer hij voor het tweede examen zakt of niet alle cursussen heeft gevolgd zijn eigen rijvaardigheid voldoende vindt om zonder geldig rijbewijs door te blijven rijden. Beter is dan ook om de cursussen onderdeel van de rijopleiding te maken.

De resultaten lijken erop te wijzen dat de betrokkenheid bij het onderwerp verkeersveiligheid zich voor de meeste jongeren beperkt tot het betalen van de noodzakelijke kosten van het rijbewijs. Wanneer die eenmaal voldaan zijn lijkt de jongere te vinden zijn aandeel aan de veiligheid te hebben geleverd. Zelfs ouders lijken de neiging te vertonen op deze manier te redeneren. Zelfgerapporteerde betrokkenheid is dan ook geen garantie voor de acceptatie van maatregelen die geacht worden de verkeersveiligheid vergroten. Toch is deze conclusie misschien wat voorbarig. Het kan als hoopgevend worden geïnterpreteerd dat in de bezwaren die jongeren tegen de maatregel inbrengen beperking van hun vrijheid geen echt belangrijke plaats inneemt. Dit zou kunnen betekenen dat beperkende maatregelen die geen of minder financiële nadelen met zich meebrengen eerder geaccepteerd zullen worden.

Uit de bevindingen van het onderzoek kunnen ten aanzien van het draagvlak voor een voorlopig rijbewijs voor jonge, beginnende bestuurders de volgende *aanbevelingen* worden gedaan:

- De invoering van een voorlopig rijbewijs met een tweede examen na twee jaar moet worden heroverwogen. Hiervoor bestaat vooralsnog onvoldoende draagvlak bij zowel jongeren als hun ouders.
- De angst om te zakken vormt een groot bezwaar tegen het examen. Ter vergroting van het draagvlak kan worden benadrukt dat het tweede examen wanneer twee jaar lang netjes is gereden, zeer wel haalbaar is.
- Aanvullende cursussen als alternatief voor een tweede examen maken de totale kosten van het rijbewijs te hoog. Er zal moeten worden gezocht naar een (door de jongeren en ouders als zodanig gepercipieerd) compromis in de kosten. Dit zal ook het geloof in het effect doen toenemen.
- Verplichte aanvullende cursussen na het behalen van het rijbewijs maken status van de rij school en het rijbewijs onduidelijk. Het verlengen van de rijopleiding naar 2 jaar, waarbinnen de cursussen moeten worden gevolgd, geeft meer duidelijkheid en heeft derhalve de voorkeur.
- Boven alles geven jongeren en ouders de voorkeur aan een beperkende maatregel waarvan de werking gerelateerd is aan overtredingsgedrag en ongevalsbetrokkenheid. Het is raadzaam om bij voorlichting over de in te voeren maatregelen hieraan te refereren en eventueel te beargumenteren waarom aan dit criterium voorbij is gegaan.

## 5.5. Een getrappt rijbewijs met begeleid rijden

Over de maatregel getrappt rijbewijs met begeleid rijden waren geen vragen in de vragenlijst opgenomen. Er kan aan de hand van dit onderzoek dus geen representatief beeld geschetst worden van het draagvlak voor deze maatregel binnen de populatie. In de groepsdiscussies met jongeren en de telefonische interviews met ouders is geprobeerd een idee te krijgen van welke opvattingen er over de maatregel spelen. Zowel bij ouders als bij jongeren zijn de meningen enigszins verdeeld. Een meerderheid van de ondervraagden is tegen. Vooral in stedelijke gebieden zien ouder en jongeren weinig in het idee om jongeren, zelfs zeventienjarigen, de mogelijkheid te geven de openbare weg op te gaan. Sowieso wordt een verlaging van de leeftijdsgrens naar 16 of 17 jaar door bijna niemand op prijs gesteld. De weerstand wordt voornamelijk veroorzaakt door de verwachte negatieve effecten die de maatregel op de verkeersveiligheid zal hebben. Daarnaast beschouwen ouders het verzorgen van de rijopleiding van hun kinderen een taak voor de rij scholen en rij-instructeurs. Deze zijn door de juiste opleiding en uitrusting veel beter op deze taak voorbereid dan de ouders zelf en genieten van de ouders daardoor vertrouwen. Ouders verlangen daarbij dat de overheid controle op de kwaliteit van de rijopleiding uitoefent en vrezen dat door het begeleid rijden een wildgroei zal ontstaan. Al met al zijn de meeste ouders (en jongeren) tevreden met het huidige rijbewijssysteem en vinden ze dat het zo moet blijven.

Ook voorstanders hebben hun twijfels over de consequenties voor de veiligheid. Ondanks de negatieve houding tegenover de maatregel is het opvallend dat zowel veel jongeren als een aantal ouders denken dat van de geboden mogelijkheid wel veel gebruik gemaakt zal worden. De reden hiervoor is dat jongeren hun ouders zullen overhalen met hen te gaan rijden. Toch zal het begeleid rijden volgens velen beperkt blijven tot een uurtje per week uitvoeren van basisoefeningen en oefenen op rustige wegen.

Uit de bevindingen van het onderzoek kunnen ten aanzien van het draagvlak voor de invoering van een getrappt rijbewijs met begeleid rijden de volgende *aanbevelingen* worden gedaan:

- Er dient een aantal voorzorgsmaatregelen te worden genomen die de veiligheid van het begeleid rijden vergroten.
- Er moet benadrukt worden dat het rijden onder begeleiding de slagingskans aanzienlijk kan vergroten
- Er moet een cursus worden ontwikkeld die ouders/begeleiders al dan niet verplicht volgen alvorens zij mogen begeleiden.

Ten aanzien van alle voorgestelde maatregelen verdient het aanbeveling om:

- Invoering van de maatregel bij zowel jongeren als hun ouders vroegtijdig aan te kondigen.

## Literatuur

Brouwer, M. et al. (1996). *Recente ontwikkelingen in de verkeersonveiligheid. Beschouwing naar aanleiding van de verkeersongevallencijfers 1994 en 1995*. Stichting Wetenschappelijk Onderzoek Verkeersveiligheid. SWOV, Leidschendam.

CBS (1999). *Statistisch jaarboek 1999*. Centraal Bureau voor de Statistiek, Voorburg/Heerlen.

Code Name Future (1997). *Kansrijke maatregelen om het verkeersgedrag en verkeersveiligheid van de beginnende automobilist te verbeteren. Vier jongeren expert-meetings uitgevoerd in opdracht van de SWOV*. Jongerenbureau Code Name Future, Den Haag.

Davidse, R.J. (1997). *De verkeersonveiligheid in Nederland in de periode 1985-1996. Analyse van de ontwikkelingen*. D-97-16. Stichting Wetenschappelijk Onderzoek Verkeersveiligheid SWOV, Leidschendam.

Davidse, R.J. (1999). *De verkeersonveiligheid in Nederland tot en met 1997. Analyse van aard, omvang en ontwikkelingen in de periode 1985-1997*. D-98-12. Stichting Wetenschappelijk Onderzoek Verkeersveiligheid SWOV, Leidschendam.

SARTRE group (1998). *The attitude and behaviour of European car drivers to road safety; SARTRE 2 reports part 1. Report on principal results*. SWOV Institute for Road Safety Research, Leidschendam, the Netherlands.

Twisk, D.A.M. (1999a). *Kansrijke maatregelen voor beginnende bestuurders, bijlage I; Inventarisatie, gebaseerd op expertmeetings*. R-98-63A. Stichting Wetenschappelijk Onderzoek Verkeersveiligheid SWOV, Leidschendam.

Twisk, D.A.M. (1999b). *Kansrijke maatregelen voor beginnende bestuurders, bijlage II; Haalbaarheidsanalyse: verslaglegging over proces, uitkomsten en producten*. R-98-63B. Stichting Wetenschappelijk Onderzoek Verkeersveiligheid SWOV, Leidschendam.

Twisk, D.A.M. (1999c). *Kansrijke maatregelen voor beginnende bestuurders; Eindrapport: uitgangspunten, effectiviteit en uitvoerbaarheid*. R-98-63. Stichting Wetenschappelijk Onderzoek Verkeersveiligheid SWOV, Leidschendam.

Vissers, J.A.M.M. (1995). *Verkeersongevallen van jonge automobilisten. Een diepte-onderzoek onder Gelderse jongeren*. TT95-32. Traffic Test, Veenendaal.



### **Meer en betere verkeerseducatie in het voortgezet onderwijs**

#### *Verandering*

Verkeer wordt een vast en herkenbaar onderdeel van het vak aardrijkskunde. In dit vak leren leerlingen dan over de verkeersregels, het verkeerssysteem, de gevaren en hoe die voorkomen kunnen worden.

Het betekent dat jongeren zeker eens per jaar een proefwerk zullen hebben over verkeer. Verkeer zal ook een onderdeel worden van het eindexamen. Het is niet zo dat je op het vak kunt blijven zitten of zakken voor je eindexamen. Het is wel zo dat het slecht maken van een eindexamen over verkeer het cijfer voor aardrijkskunde naar beneden haalt.

#### *De inhoud van het vak*

Het gaat over verkeersregels maar ook over de dagelijkse praktijk. De dingen die je bijvoorbeeld tegen komt op weg tussen school en thuis. Ook leer je over technische zaken zoals bijvoorbeeld het remvermogen van een auto en frictie. Soms zit je op de stoel van de ontwerper en probeer je vragen te beantwoorden als 'hoe zorg ik er voor dat dit een veilig kruispunt wordt? Kan het beter dan het nu is? Is het wel zo gevaarlijk als het lijkt en wat kan er aan gedaan worden?'

De verwachting is dat zo'n 10 lessen per jaar over verkeer zullen gaan. De bedoeling is dat die lessen niet alleen in de klas worden doorgebracht maar dat er ook huiswerk wordt gemaakt. Ook moeten er werkstukken, bijvoorbeeld over een gevaarlijke situatie bij de school in de buurt, of over de (veiligheids)eigenschappen van bromfietsen worden gemaakt.

De informatie over de onderwerpen zal in leerboeken staan, maar de meeste informatie zal via de computer en via internet moeten worden opgevraagd.

### **Nul-promille-alcohollimiet en EMA voor jongeren**

#### *Achtergrond*

Geen alcohol omdat onervaren bestuurders er meer last van hebben en daardoor eerder gevaar lopen om in ernstige ongevallen terecht te komen; Waarom speciaal voor jongeren: zij zijn minder gewend aan alcohol, reageren sterker en onderkennen de effecten nog niet zo goed.

#### *Werkt het?*

Ja, andere landen hebben positieve ervaringen. Dat betekent dat er minder mensen gewond of gedood zullen worden door alcohol in het verkeer. Wel is het dan nodig dat jongeren weten van de beperking en dat ze zich er aan houden (bijv. door inzet van politie, maar ook door invloed van ouders of de eigenaar van de auto)

#### *Wat houdt het in?*

Als je onder de 20 jaar bent en je wilt auto, bromfiets of motor rijden dan mag je *helemaal geen* alcohol drinken voordat je gaat rijden. Nu is het nog zo

dat je ongeveer 2 glazen mag dringen. In de toekomst wordt het zo dat je niets meer mag drinken en een fikse boete krijgt als je wel drinkt en aangehouden wordt. Bovendien wordt je naar een cursus gestuurd. Deze cursus is speciaal voor jongeren die onder invloed hebben gereden.

Die cursus is belangrijk omdat je zo beter gaat begrijpen:

- waarom alcohol en verkeer niet samengaan;
- welke ellende het aanrijden van iemand kan aanrichten wanneer je onder invloed van alcohol bent, zowel bij de slachtoffers als bij jezelf.

*Wat betekenen de veranderingen?*

Je kunt niet meer drinken en rijden. Dat is een grote verandering vooral als je uitgaat. Dit betekent dat je wanneer je zelf rijdt je de alcohol moet laten staan. Als je wilt drinken moet je er voor zorgen dat je op een andere manier naar huis gaat, bijv. met anderen meerijden, met het openbaar vervoer of met de taxi.

### **Voorlopig rijbewijs met een tweede examen na twee jaar of het behalen van deelcertificaten.**

*Wat verandert er?*

Nu krijgen 18 jarige na het rij-examen hun rijbewijs. Dat zal zo blijven. Wat er verandert is dat na twee jaar opnieuw examen gedaan moet worden. Dat is precies het zelfde examen als het eerste examen. De bedoeling is dat je op dat tweede examen net zo 'netjes' rijdt als op het eerste examen.

*Hoe kun je je er op voorbereiden?*

Dat kan op dezelfde manier als voor het eerste examen. Je kunt bijvoorbeeld bij een rijsschool een paar lessen nemen. Het beste is om zo 'netjes' mogelijk te blijven rijden in die twee jaar. Het idee erachter is namelijk dat je slechte gewoontes gemakkelijk aanleert, maar heel moeilijk weer afleert.

*Het kan ook anders*

Natuurlijk is examen doen geen pretje. Zo'n tweede examen zal bovendien de nodige zenuwen kosten. Daarom is er ook een alternatief. Wanneer je in de periode van 2 jaar extra cursussen over verkeer volgt, hoef je geen tweede examen te doen. Deze extra cursussen gaan over:

- alcohol en drugs in het verkeer;
- noodmanoeuvres en hoe gevaarlijke situaties te vermijden (praktijk);
- rijstijl-analyse en verwachtingen van anderen: hoe rijd je zelf, hoe rijdt een ander;
- rijden van lange afstanden, bij duisternis en vermoeidheid (praktijk).

Deze onderwerpen worden opgenomen in een 5-tal cursussen. De kosten voor deze cursussen zijn in totaal ongeveer vierhonderd gulden.

### **Getrapt rijbewijs met begeleid rijden**

*Wat gaat er veranderen?*

Nu krijgen jongeren in een keer het rijbewijs en mogen daar gelijk alles mee wat andere, meer ervaren bestuurders ook mogen. Dat gaat veranderen. In de toekomst zullen jongeren stap voor stap meer mogen in het verkeer, maar wel

zo, dat ze niet in te gevaarlijke situaties terecht komen. Om dat te voorkomen mogen ze bijvoorbeeld de eerste twee jaar helemaal niets drinken. Nadat er voor de tweede keer examen is gedaan of extra cursussen zijn gevolgd, krijgen ze dezelfde rechten als meer ervaren bestuurders.

Wel zou je eigenlijk meer moeten kunnen oefenen voordat je je definitieve rijbewijs krijgt. Op een manier dat je niet in gevaarlijke situaties terecht komt. Daarom zal het zo worden dat je in de toekomst al voor het rij-examen mag rijden. Dit mag alleen dan, wanneer er een begeleider naast zit. Dat kan een van de ouders zijn, maar ook bijvoorbeeld een buurman. Wel moet van tevoren vast staan welke twee personen de begeleiding op zich zullen nemen. De jongere mag beginnen met het rijden onder begeleiding als hij/zij voldoende rijlessen heeft gehad en na een tussenexamen heeft afgelegd.

Het zal niet zo zijn dat door de oefenvergunning het aantal benodigde rijlessen zal dalen. Wel is de verwachting dat door het oefenen de leerling gemakkelijker voor het rijexamen zal slagen. Er moet natuurlijk wel voldoende tijd zijn om te oefenen. Daarom moet de leeftijd waarop leerlingen aan de rij-opleiding mogen beginnen verlaagd worden van achttien naar zeventien. Wat niet verandert is dat pas op achttienjarige leeftijd examen mag worden gedaan.







## Enquête over jongeren en verkeersveiligheid

De minister van Verkeer en Waterstaat wil graag weten hoe jongeren die hun rijbewijs nog moeten halen denken over de verkeersveiligheid in Nederland. Daarom heeft ze de Stichting Wetenschappelijk Onderzoek Verkeersveiligheid (SWOV) gevraagd om deze enquête te houden. Hierin kun jij je mening over het onderwerp geven.

In het begin van de enquête kun je de vragen beantwoorden door het hokje dat voor het juiste antwoord staat aan te kruisen. Het is de bedoeling dat je steeds één antwoord per vraag aankruist, behalve als er staat: **Je mag hier meerdere antwoorden aankruisen**. Daarna komt een aantal vragen waarbij je een getal van 1 t/m 5 moet omcirkelen om je mening te geven. Belangrijk is dat er geen goede of slechte antwoorden zijn: het gaat steeds om **jouw mening**. Probeer dus gewoon zo eerlijk en vlot mogelijk te antwoorden.

Uiteraard zullen de gegevens uit deze enquête helemaal anoniem en vertrouwelijk worden behandeld.

Alvast hartelijk bedankt voor je medewerking aan het onderzoek.

Jelle Heidstra

Stichting Wetenschappelijk Onderzoek Verkeersveiligheid  
Postbus 1090  
2260 BB Leidschendam  
Telefoon 070-3209323  
Telefax 070-3201261





1. Hoe oud ben je? .....Jaar
  
2. Wat is je geslacht?
  1.  man
  2.  vrouw
  
3. In welke provincie woon je?
 

1. <input type="checkbox"/> Drenthe	7. <input type="checkbox"/> Noord-Brabant
2. <input type="checkbox"/> Flevoland	8. <input type="checkbox"/> Noord-Holland
3. <input type="checkbox"/> Friesland	9. <input type="checkbox"/> Overijssel
4. <input type="checkbox"/> Gelderland	10. <input type="checkbox"/> Utrecht
5. <input type="checkbox"/> Groningen	11. <input type="checkbox"/> Zeeland
6. <input type="checkbox"/> Limburg	12. <input type="checkbox"/> Zuid-Holland
  
4. In wat voor omgeving woon je?
  1.  dorp
  2.  kleine stad
  3.  middelgrote stad
  4.  centrum van een grote stad
  5.  buitenwijk van een grote stad
  6.  anders, nl .....
  
5. Wat is de hoogste opleiding die je hebt afgerond of die je op dit moment nog volgt? (**kruis alleen de hoogste opleiding aan**)
  1.  lager onderwijs, basisonderwijs
  2.  lagere beroepsopleiding (b.v. VBO, LTS, LEAO, LHNO)
  3.  MAVO
  4.  HAVO
  5.  middelbare beroepsopleiding (b.v. MTS, MEAO, handelsschool)
  6.  VWO (atheneum, gymnasium)
  7.  hogere beroepsopleiding (b.v. HTS, HEAO)
  8.  universitaire opleiding
  9.  anders, nl .....
  
6. Wat doe je op het moment?
  1.  ik heb betaald werk
  2.  ik heb geen betaald werk
  3.  ik zit op school
  4.  ik studeer
  5.  anders, nl .....

7. Heb je op school al eens verkeersles gehad?
1.  nee, nog nooit
  2.  ja, alleen in het basisonderwijs
  3.  ja, alleen in het voortgezet onderwijs
  4.  ja, zowel in het basis- als in het voortgezet onderwijs
  5.  anders, nl .....
8. Heb je, buiten rijles via een officiële rijsschool, al eens geoefend met autorijden? **(Je mag hier meerdere antwoorden aankruisen)**
- nee, ik heb nog nooit geoefend
  - ja, in m'n eentje in de auto
  - ja, onder begeleiding van (een van) mijn ouders
  - ja, onder begeleiding van een vriend/vriendin
  - ja, onder begeleiding van iemand anders, nl .....
9. Heb je al een auto of ben je van plan om er na het halen van je rijbewijs snel een aan te schaffen?
1.  ja, ik heb al een auto → Ga door naar vraag 12
  2.  ja, ik ben van plan er op korte termijn een aan te schaffen → Ga door naar vraag 12
  3.  nee
10. Mag je, als je straks je rijbewijs hebt, de auto van je ouders lenen?
1.  ja, ik mag de auto van m'n ouders lenen
  2.  nee, ik mag de auto van mijn ouders niet lenen → Ga door naar vraag 12
  3.  dat weet ik niet, want daar heb ik het (nog) niet over gehad → Ga door naar vraag 12
  4.  mijn ouders hebben geen auto → Ga door naar vraag 12
  5.  anders, nl .....
11. Zijn er voorwaarden afgesproken waaronder je de auto van je ouders mag lenen? **(Je mag hier meerdere antwoorden aankruisen)**
- nee, ik mag de auto als die beschikbaar is altijd lenen
  - ik mag alleen in de auto rijden onder begeleiding
  - ik mag de auto alleen overdag lenen
  - ik mag geen vrienden meenemen in de auto
  - er is (nog) niets afgesproken.
  - anders, nl .....

12. Waar denk je dat je na het behalen van je rijbewijs de auto het meest voor gaat gebruiken? (**Je mag hier meerdere antwoorden aankruisen**)
- voor woon-werk verkeer
  - voor m'n werk
  - voor vrije tijd besteding (familie/vriendenbezoek, rijden voor m'n plezier, enz.)
  - om uit te gaan
  - anders, nl .....
13. Als je 's avonds uitgaat, hoe ga je dan meestal? (**Je mag meerdere antwoorden aankruisen**)
- ik rijd met anderen mee met de auto
  - met het openbaar vervoer / taxi
  - lopend
  - op de fiets
  - op de snorfiets / brommer
  - anders, nl .....
14. Als je 's avonds uitgaat, hoeveel glazen alcoholische drank drink je dan meestal? ongeveer ..... glazen
15. Probeer je voor te stellen: je hebt net je rijbewijs en er geldt voor beginnende bestuurders een nul promille alcohollimiet (dit betekent dat je helemaal geen alcohol mag drinken voordat je gaat rijden). Hoe zou je dat dan doen als je uitgaat? (**Je mag meerdere antwoorden aankruisen**)
- wel alcohol drinken en zelf auto gaan rijden
  - weinig alcohol drinken (een paar glazen) en zelf auto gaan rijden
  - geen alcohol drinken en zelf auto gaan rijden
  - wel drinken en zorgen dat je met iemand mee kunt rijden
  - wel drinken en met het openbaar vervoer / taxi
  - wel drinken en met de fiets
  - wel drinken en met de snorfiets / brommer
  - ik drink nooit alcohol
  - anders, nl .....
16. Kun je aangeven wat voor jou de belangrijkste reden is om je rijbewijs te gaan halen? (**Je mag hier meerdere antwoorden aankruisen**)
- je hebt veel meer vrijheid
  - ik heb het rijbewijs nodig voor m'n werk
  - het is makkelijker om naar je werk/school te gaan
  - het is makkelijker met uitgaan
  - je bent niet meer afhankelijk van het openbaar vervoer
  - je bent niet meer afhankelijk van andere mensen
  - je bent met de auto overal een stuk sneller
  - de auto is veel comfortabeler dan b.v. de fiets of het openbaar vervoer
  - anders, nl .....

17. In welke **volgorde** zou jij de onderstaande onderwerpen aandacht willen geven? Zet de onderwerpen in volgorde van belangrijkheid door in de rechterkolom een cijfer te zetten van 1 (komt op de eerste plaats) t/m 7 = (komt op de laatste plaats). Let op! het gaat om een **volgorde**, dus je mag ieder cijfer maar 1 keer noemen.

In welke volgorde zou jij deze problemen aandacht willen geven?	Volgorde
a. criminaliteit	
b. milieuvervuiling	
c. verkeersonveiligheid	
d. het niveau van de gezondheidszorg	
e. files op de wegen	
f. werkloosheid	
g. geweld op straat	

**Vanaf hier is de manier van antwoorden ietsje anders. Er wordt nu steeds een uitspraak gedaan. Achter iedere uitspraak staan de getallen 1 tot en met 5. De bedoeling is dat je het cijfer omcirkelt dat jouw mening het beste weergeeft. De getallen hebben de volgende betekenis:**

- 1= helemaal mee oneens  
 2= enigszins mee oneens  
 3= niet mee eens, maar ook niet mee oneens  
 4= enigszins mee eens  
 5= helemaal mee eens

Als je het met de uitspraak helemaal eens bent, omcirkel je dus de 5, ben je het met de uitspraak enigszins oneens dan omcirkel je de 2. Bijvoorbeeld: de uitspraak is:

“Amsterdam is een leuke stad”. Stel je bent het hiermee enigszins eens, dan zou je antwoord er dus zo uitzien:

1    2    3    4    5

Dit was een voorbeeld. Hieronder volgt de rest van de enquête.

- |  | helemaal<br>oneens | enigszins<br>oneens | niet eens,<br>niet oneens | enigszins<br>eens | helemaal<br>eens |
|--|--------------------|---------------------|---------------------------|-------------------|------------------|
| 18. Jonge automobilisten hebben van alle verkeersdeelnemers de grootste kans om bij een ongeval betrokken te raken               | 1                  | 2                   | 3                         | 4                 | 5                |
| 19. Ik ben best bereid om iets van mijn vrijheid als automobilist in te leveren als daarmee de verkeersveiligheid vergroot wordt | 1                  | 2                   | 3                         | 4                 | 5                |
| 20. Het ongevalsrisico dat beginnende bestuurders in het verkeer lopen valt wel mee  | 1                  | 2                   | 3                         | 4                 | 5                |

	helemaal oneens	enigszins oneens	niet eens, niet oneens	enigszins eens	helemaal eens
21. De overheid kan haar tijd/geld beter aan andere zaken besteden dan aan verkeersveiligheid	1	2	3	4	5
22. Beginnende automobilisten hebben na hun rijexamen nog te weinig rijervaring om veilig aan het verkeer te kunnen deelnemen	1	2	3	4	5
23. Als er beperkende maatregelen voor beginnende automobilisten zouden worden ingevoerd zou ik me daar zonder problemen aan houden	1	2	3	4	5
24. De overheid moet zich niet bemoeien met het rijbewijs van jongeren	1	2	3	4	5
25. Ik houd me alleen aan beperkende maatregelen als ik er zelf het nut van inzie	1	2	3	4	5
26. In het algemeen vind ik autorijden gevaarlijk	1	2	3	4	5
27. Als jongeren veel ongevallen veroorzaken dan is het aan de overheid om daar iets aan te doen	1	2	3	4	5
28. Ik voel me in het verkeer vaak onveilig	1	2	3	4	5
29. Ik houd me alleen aan beperkende maatregelen als de kans om gepakt te worden groot is	1	2	3	4	5
30. Als je het CBR rijexamen (praktijkexamen) hebt gehaald betekent dit dat je goed kunt rijden	1	2	3	4	5

**De minister van Verkeer en Waterstaat heeft een aantal maatregelen bedacht waarvan ze denkt dat die het aantal ongevallen onder jonge, beginnende bestuurders zouden kunnen verminderen. Die maatregelen staan hieronder:**

- Meer en betere verkeerseducatie (verkeerslessen) in het voortgezet onderwijs.
- Een nul promille alcohollimiet voor jonge, beginnende bestuurders. (Dit betekent dat jongeren de eerste 2 jaar vanaf het behalen van het rijbewijs helemaal geen alcohol mogen drinken voordat ze gaan rijden.)
- Een educatieve maatregel alcohol (een soort opvoedende cursus) speciaal voor beginnende bestuurders die met teveel drank op achter het stuur “gepakt” zijn.
- Een voorlopig rijbewijs voor jonge, beginnende bestuurders. (Dit betekent dat alle jongeren die voor het CBR praktijkexamen geslaagd zijn na 2 jaar nog een keer examen moeten doen. Als ze hiervoor slagen wordt het rijbewijs pas definitief.)

Je kunt de volgende vragen op dezelfde manier beantwoorden als je eerder hebt gedaan, dus de "1" omcirkelen als je het met de uitspraak helemaal oneens bent en de "5" als je het met de uitspraak helemaal eens bent.

	helemaal oneens	enigszins oneens	niet eens, niet oneens	enigszins eens	helemaal eens
31. Ik ben een voorstander van de invoering van een nul promille alcohollimiet voor beginnende bestuurders	1	2	3	4	5
32. Als er een nul procent alcohollimiet voor beginnende bestuurders ingevoerd zou worden zou ik me daar zeker aan houden	1	2	3	4	5
33. Ik ben een voorstander van de invoering van een voorlopig rijbewijs voor beginnende bestuurders met een tweede examen na 2 jaar	1	2	3	4	5
34. Ik ben een voorstander van de invoering van een educatieve maatregel alcohol speciaal voor beginnende bestuurders	1	2	3	4	5
35. Ik ben een voorstander van meer en betere verkeerseducatie in het voortgezet onderwijs	1	2	3	4	5
36. Als er in het voortgezet onderwijs verkeersles gegeven zou worden zou ik zeker naar deze lessen toe (zijn ge)gaan	1	2	3	4	5

Probeer je eens goed voor te stellen dat de genoemde beperkende maatregelen echt worden ingevoerd. Hoeveel **last of hinder** denk je dan dat je er **zelf** van zult hebben (of zou hebben gehad)? Omcirkel opnieuw het getal dat jouw mening het beste weergeeft.

	geen last	weinig last	geen mening	enige last	veel last
37. meer en betere verkeerseducatie in het voortgezet onderwijs	1	2	3	4	5
38. een nul promille alcohollimiet voor beginnende bestuurders	1	2	3	4	5
39. educatieve maatregel alcohol speciaal voor beginnende bestuurders	1	2	3	4	5
40. voorlopig rijbewijs met een 2e examen, waarna het rijbewijs pas definitief wordt	1	2	3	4	5

Het is nu de bedoeling dat je aangeeft of je denkt dat de genoemde maatregelen **effectief** zullen zijn in het verminderen van het aantal ongevallen onder beginnende bestuurders. Oftewel: **denk je dat de maatregel helpt?** Omcirkel opnieuw het getal dat je mening het best weergeeft.

	niet effectief	nauwelijks effectief	geen mening	redelijk effectief	zeer effectief
41. meer en betere verkeerseducatie in het voortgezet onderwijs	1	2	3	4	5
42. een nul promille alcohollimiet voor beginnende bestuurders	1	2	3	4	5
43. een educatieve maatregel alcohol speciaal voor jonge automobilisten	1	2	3	4	5
44. een voorlopig rijbewijs met een 2e examen, waarna het rijbewijs pas definitief wordt	1	2	3	4	5

Hieronder staan 4 voorwaarden waarvan we weten dat ze belangrijk zijn voor de mening van automobilisten over nieuwe verkeersveiligheidsmaatregelen. Hoe belangrijk vind jij deze verschillende voorwaarden?

	volledig onbelangrijk	enigszins onbelangrijk	neutraal	enigszins belangrijk	heel belangrijk
45. het moet aangetoond zijn dat de maatregel het aantal ongevallen vermindert	1	2	3	4	5
46. de maatregel moet voor iedereen gelden en niet alleen voor jonge, beginnende bestuurders	1	2	3	4	5
47. de maatregel mag alleen gevolgen hebben voor bestuurders die de regels hebben overtreden	1	2	3	4	5
48. de maatregel moet me weinig last of hinder opleveren	1	2	3	4	5
49. Als jij minister van Verkeer en Waterstaat zou zijn, zou jij dan een goede maatregel weten om het aantal ongevallen onder jonge, beginnende bestuurders te verminderen? De maatregel moet wel speciaal voor deze groep zijn en nog niet in deze enquête genoemd zijn.					
.....					
.....					
.....					
.....					
.....					

## Wil je fl 50,- verdienen?

We willen met een aantal jongeren nog een groepsdiscussie over het onderwerp houden. Deelnemers krijgen hiervoor **fl 50,-** (in cadeaubonnen). De discussie wordt hier in de omgeving gehouden en duurt ongeveer twee uur. Eventuele reiskosten worden natuurlijk vergoed. **Als je mee wilt doen** moeten we je wel kunnen bereiken, dus **dan moet je je gegevens hieronder even invullen**. Die gegevens hebben we alleen nodig om contact met je op te kunnen nemen en worden na het onderzoek direct vernietigd. Als je geen fl 50,- wil verdienen hoef je je gegevens dus niet in te vullen.

Wij zullen uit de ingevulde formulieren een aantal personen selecteren. Als jij geselecteerd bent neemt een medewerker van de SWOV zo snel mogelijk contact met je op om een afspraak te maken.

Als je vragen hebt over deze enquête of over deelname aan de groepsdiscussie dan kun je bellen met de SWOV (070-3209323). Je kunt vragen naar Jelle Heidstra. Voor het telefoonnummer van de SWOV kun je de eerste pagina van de enquête (voorzichtig!) afscheuren en meenemen.

Naam: .....

Adres: .....

Postcode en Woonplaats: .....

Telefoonnummer: (werk) ..... (privé) .....

Geboortedatum: .....

**Dit is het einde van de vragenlijst. Hartelijk bedankt voor je medewerking en veel succes met het behalen van je rijbewijs !!!**



# Interviewprotocol

De belangrijkste vragen die in het telefonische interview beantwoord moeten worden zijn:

- In hoeverre beschouwen ouders de verkeersonveiligheid als een probleem?
- Wat is het draagvlak bij ouders voor de invoering van de verschillende beperkende maatregelen rond het rijbewijs van hun kinderen?
- Wat zijn de belangrijkste redenen voor de draagvlakgrootte?
- Hoe zou dit draagvlak bij hen te beïnvloeden zijn? (wat moet de overheid doen?)
- Laten de ouders hun kind al oefenen achter het stuur? Waarom wel / waarom niet?
- Zouden de ouders bereid zijn om zelf tijd te investeren begeleid rijden en menen zij dat dit de veiligheid van hun kinderen vergroot? Waarom wel / waarom niet?
- Welke ideeën voor maatregelen hebben ouders zelf?

### 1. Introductie van het interview

Doel:

De ondervraagde weet wie hij of zij aan de telefoon heeft, weet globaal wat het doel van het interview is, wie de opdrachtgever van het onderzoek is, wat er met de onderzoeksgegevens gebeurt en hoe lang het interview zal duren. De interviewer weet dat hij te maken heeft met degene die (in elk geval in enige mate) zeggenschap heeft over de 'gezinsauto'.

Methode:

De interviewer stelt zich voor en geeft aan op welke manier hij aan het telefoonnummer gekomen is. Hij geeft aan wat het doel van het onderzoek is en wie de opdracht voor het onderzoek heeft gegeven. Hij vraagt met welk gezinslid hij te maken heeft, of er in het gezin een auto is en of de ondervraagde enige zeggenschap heeft over de gezinsauto. Als dit niet zo is vraagt hij naar degene die dat wel heeft. Hij legt uit wat er met de gegevens van de ondervraagde gebeurt. Hij vertelt hoeveel tijd het interview in beslag zal gaan nemen. De interviewer vraagt of de ondervraagde er bezwaar tegen heeft als het interview op audioband wordt opgenomen om de antwoorden eventueel later nog terug te kunnen luisteren. De interviewer legt uit dat de banden na de rapportage gewist zullen worden en dat hun namen nergens aan antwoorden gekoppeld zullen worden.

Aan het eind van de introductie geeft de interviewer de ondervraagde de gelegenheid om vragen te stellen.

### 2. Beschouwen ouders de verkeersonveiligheid als een probleem? Waarom wel / waarom niet?

Doel:

De interviewer weet in welke mate de ouder zich in het algemeen zorgen maakt over verkeersonveiligheid en de reden hiervan.

Methode:

De interviewer vraagt respondenten of zij verkeersonveiligheid als een probleem ervaren en in hoeverre zij zich er zorgen over maken. De interviewer vraagt wat de reden van het gegeven antwoord is.

Concrete vragen:

- Maakt u zich in het algemeen zorgen om de verkeersveiligheid in Nederland? Waarom wel /niet?
- Kunt u aangeven om welke aspecten u zich het meest zorgen maakt?
- Is uw gevoel over verkeersveiligheid veranderd nu uw kind bezig is met het behalen van het rijbewijs? In welke zin?

### **3. Draagvlak voor de invoering van de verschillende beperkende maatregelen rond het rijbewijs van jongeren**

Doel:

De interviewer krijgt een idee in hoeverre de respondent in beginsel voorstander is van de invoering van de verschillende beperkende maatregelen rond het rijbewijs van hun kind(eren).

Methode:

De interviewer legt in algemene bewoordingen uit dat om de verkeersveiligheid onder beginnende bestuurders te vergroten, wordt overwogen om een aantal beperkende maatregelen rond het rijbewijs van jongeren in te voeren. Hij vraagt de respondenten naar hun mening hierover. Vervolgens geeft de interviewer per maatregel (4) nadere uitleg en vraagt per maatregel aan ouders of zij voor- of tegenstander van de genoemde maatregel zijn en wat hun argumenten daarvoor zijn. Ook vraagt hij onder welke voorwaarden ze de maatregel wel en niet zouden accepteren. Welke gevolgen denken zij dat de maatregel voor henzelf en voor hun kinderen zal hebben? Hoe zou het draagvlak voor de maatregelen bij henzelf en bij hun kinderen vergroot kunnen worden?

Concrete vragen:

- Jonge, beginnende bestuurders zijn relatief gezien nog steeds veel vaker betrokken bij verkeersongevallen dan oudere, meer ervaren bestuurders. De minister wil hier graag iets aan doen. Zij overweegt daarom om aan het rijbewijs van jongeren een aantal beperkende maatregelen te koppelen. Bent u een voorstander of juist tegenstander van dit soort maatregelen? Waarom?
- De eerste maatregel die de minister in gedachten heeft is meer en betere verkeerseducatie in het voortgezet onderwijs. Bent u hier een voorstander van? Waarom?
- De tweede maatregel is een verlaagde of zelfs nul-promille alcohollimiet (alleen) voor jonge beginnende bestuurders, de eerste twee jaar dat ze in bezit van een rijbewijs zijn. Bent u hier een voorstander of tegenstander van?
- De derde maatregel is een educatieve maatregel alcohol (een soort cursus voor bestuurders die gepakt zijn met teveel alcohol op) speciaal gericht op jongeren. Bent u hier een voorstander of tegenstander van? Waarom?

- De vierde maatregel is een educatief traject na het behalen van het rijbewijs (bestaand uit deelcertificaten of een tweede examen na 2 jaar rijbewijsbezit). Bent u hier een voorstander of tegenstander van? Waarom?

#### **4. Inventarisatie van de mate waarin ‘begeleid rijden’ plaatsvindt en de slagingskans van een wettelijke maatregel.**

Doel:

de interviewer weet in welke mate ouders hun kinderen op dit moment al laten oefenen met rijden op de openbare weg. De interviewer krijgt een idee van de overwegingen en argumenten hiervoor en van de mogelijkheid en bereidheid van ouders om tijd te investeren in het begeleiden van hun kind(eren) bij het leren autorijden.

Methode:

de interviewer vraagt ouders of ze op de openbare weg wel eens oefenen / hebben geoefend met hun kind(eren) achter het stuur van de auto. Waarom wel/niet? Hij vraagt of ze denken dat begeleid rijden een geschikte methode is om rijervaring op te doen.

Concrete vragen:

- Mag uw kind straks wanneer hij/zij in bezit is van het rijbewijs van de gezinsauto gebruik maken?
- Zijn hier voorwaarden aan verbonden en zo ja, welke?
- Heeft uw kind, voor zover u weet, het autorijden wel eens geoefend op de openbare weg?
- Wie heeft hem/haar toen begeleid? Waarom deze persoon?
- Waar, wanneer, hoe vaak en hoe lang heeft dat oefenen plaatsgevonden? Steeds met dezelfde begeleider?
- Denkt u dat het oefenen helpt om rijervaring op te doen? Denkt u dat dit een positief effect op de veiligheid van uw kind heeft? Waarom wel/niet?
- Zou het een goed idee zijn om het begeleid rijden verplicht in te voeren? Waarom wel/niet? Wat is de belangrijkste reden hiervoor?
- Mag het u financieel gezien iets kosten? Moet het u financieel iets opleveren?
- Zou u tijd vrij kunnen maken om uw kind te begeleiden? Hoeveel tijd zou u beschikbaar hebben?
- Vanaf welke leeftijd zou begeleid rijden moeten gebeuren? Waarom?
- Wie zou er naast mogen zitten? Alleen ouders, of ook vrienden, broers, zussen? Hoe lang moet de begeleider in het bezit zijn van een rijbewijs?

De interviews met de ouders zijn, met hun toestemming op audioband vastgelegd. Wanneer nodig zijn zij na het interview teruggeluisterd. Tijdens het telefonische interview noteert de interviewer antwoorden en aantekeningen op een vooraf gestructureerd formulier.