

Begeleid rijden in de praktijk

Vragenlijstonderzoek onder 2toDrivers en hun coaches

R-2014-15A



Begeleid rijden in de praktijk

Vragenlijstonderzoek onder 2toDrivers en hun coaches

Documentbeschrijving

Rapportnummer:	R-2014-15A
Titel:	Begeleid rijden in de praktijk
Ondertitel:	Vragenlijstonderzoek onder 2toDrivers en hun coaches
Auteur(s):	Drs. I.N.L.G. van Schagen & dr. S. de Craen
Projectleider:	Dr. S. de Craen
Projectnummer SWOV:	C07.02
Trefwoord(en):	Adolescent; driver training; evaluation (assessment); accident prevention; education; recently qualified driver; driving licence; accident; risk; behaviour; motivation; Netherlands; SWOV.
Projectinhoud:	Op 1 november 2011 is in Nederland, onder de naam 2toDrive, een zesjarige proef met begeleid rijden van start gegaan. De SWOV evalueert het effect op ongevallen en overtreedingen in een aantal stappen. Dit rapport doet verslag van de tweede stap: Wat gebeurt er in de praktijk tijdens de begeleid rijden-fase? De gegevens zijn verzameld met een online vragenlijst. Op basis van dit onderzoek zijn uitspraken over de effectiviteit en de effecten van 2toDrive op de verkeersveiligheid niet mogelijk. Deze worden in een volgend deel van de evaluatie onderzocht.
Aantal pagina's:	38+20
Prijs:	€ 11,25
Uitgave:	SWOV, Den Haag, 2014

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

Stichting Wetenschappelijk Onderzoek Verkeersveiligheid SWOV
Postbus 93113
2509 AC Den Haag
Telefoon 070 317 33 33
Telefax 070 320 12 61
E-mail info@swov.nl
Internet www.swov.nl

Samenvatting

Op 1 november 2011 is in Nederland, onder de naam 2toDrive, een zesjarige proef met begeleid rijden van start gegaan. Tijdens de proef kunnen jongeren vanaf 17 jaar een rijbewijs halen en met een coach ervaring opdoen tot ze vanaf hun 18^{de} zelfstandig de weg op mogen. De SWOV evalueert het effect op ongevallen en overtredingen. Dit gebeurt in een aantal stappen. Dit rapport doet verslag van de 2^{de} stap: Wat gebeurt er in de praktijk tijdens de begeleid rijden-fase? De gegevens zijn verzameld met een online vragenlijst onder 2001 jongeren die bezig zijn met de begeleid rijden-fase, de 2toDrivers, en 1635 coaches.

De resultaten laten zien dat verreweg de meeste 2toDrivers gecoacht worden door hun ouders. Er wordt regelmatig geoefend; de meesten een of meerdere keren per week. Over het algemeen nemen jongeren zelf het initiatief om te gaan oefenen. Naar schatting rijdt de gemiddelde 2toDriver tijdens de begeleid rijden-fase in totaal zo'n 1.700 km. Er is een grote variëteit van situaties waarin begeleid rijden plaatsvindt: binnen de kom, buiten de kom; in de spits, buiten de spits, met licht, in het donker en met regen. Verreweg de meeste ritten zijn ritten die toch al gemaakt worden: familiebezoek, iemand wegbrengen of ophalen, boodschappen, etc.

Zowel 2toDrivers als coaches ervaren het oefenen en coachen als positief. De 2toDrivers vinden het nuttig en leuk, het leidt ze niet af, en het maakt ze ook niet zenuwachtig. Volgens veel jongeren geven de coaches weinig commentaar of adviezen; volgens de coaches is dat vaker. Verder vinden coaches het oefenen een verantwoordelijke taak, maar niet belastend of moeilijk. Ook zij vinden het nuttig. Ze geven aan dat de kwaliteit van rijden van hun pupil in de loop van het coachingstraject verbetert.

Er zijn aanwijzingen dat 2toDrive tijdens de begeleid rijden-fase leidt tot iets meer mobiliteit: ongeveer 10% van de begeleidingsritten zijn ritten die anders niet gemaakt zouden zijn en kunnen dus beschouwd worden als extra mobiliteit. Met het rijbewijs B krijgen jongeren automatisch ook een bromfietsrijbewijs. 2toDrive lijkt in beperkte mate tot meer gebruik van de naar verhouding gevaarlijke bromfiets te leiden. Het aantal 2toDrivers dat tijdens het begeleid rijden een bekeuring of een aanrijding heeft gehad is klein. Bijna 10% van de jongeren geeft aan wel eens 'de Bob' te zijn als ze met hun coach rijden. Het is niet duidelijk of in die gevallen de coach zelf heeft gedronken en evenmin hoeveel. Ruim 15% van de 2toDrivers zegt wel eens zonder coach te hebben gereden; de meesten hiervan zeggen dit 'vrijwel nooit' te doen.

De studie leidt tot de conclusie dat zowel jongeren als coaches de begeleid rijden-fase serieus nemen. Er wordt regelmatig geoefend en bovendien in verschillende situaties (op de snelweg, in de grote stad) en omstandigheden (met regen, mist, in het donker). Daarmee is in principe het doel van begeleid rijden, in relatief veilige omstandigheden ervaring opdoen voordat een jonge automobilist alleen de weg opgaat, bereikt. In de loop van 2016 is bekend of zich dit ook vertaalt in het aantal ongevallen en overtredingen.

Summary

Accompanied driving put into practice; Survey among 2toDrivers and their coaches

On 1 November 2011, 2toDrive, a six-year pilot with accompanied driving was started in the Netherlands. During the pilot youths can take their driving test from the age of 17 and gain experience while driving accompanied by a coach until they can drive independently when they are 18 years old. SWOV is evaluating the effect on crashes and offences in a number of steps. This report presents the second step: "How is the accompanied driving phase put into practice?" The data has been gathered with an online questionnaire among 2,001 youths who were participating in the accompanied driving phase, the 2toDrivers, and 1,635 coaches.

The results indicate that the vast majority of 2toDrivers are coached by their parents. Most of them practice regularly; once or several times a week. In general the youths themselves take the initiative to practice. It is estimated that the average 2toDrive participant drives a total of 1,700 km during the accompanied driving phase. Accompanied driving takes place in a wide variety of situations: in urban as well as rural environments, during as well as outside rush hour, during daylight as well as in the dark, and when it rains. By far the majority of trips are trips that would have been made anyway: family visit, dropping off or picking up someone, getting in the groceries, etc.

Both 2toDrivers and their coaches experience practicing and coaching as positive. The 2toDrivers find it useful and fun, the presence of the coach does not distract them or make them nervous. Many youths say that the coaches do not give comments or express opinions very often; the coaches themselves report to do this more frequently. Furthermore, coaches find accompanied driving a responsible task, but do not think it is taxing or difficult. They also find it useful. They indicate that their pupil's quality of driving improves during the course of the coaching phase.

There is evidence that the accompanied driving phase of 2toDrive leads to slightly higher mobility: about 10% of the accompanied driving trips would otherwise not have been made and can therefore be considered as extra mobility. Together with the driving licence B youths also automatically get a moped license. However, the extra use of the relatively dangerous moped seems to be only limited. Very few 2toDrivers have had a speeding ticket or were involved in a crash during the accompanied driving phase. Almost 10% of youths indicate they have on occasion been 'a designated driver' while driving with their coach. It is not clear whether in those cases the coach himself had been drinking, nor how much. More than 15% of the 2toDrivers admit to having driven without their coach; most of them say they 'virtually never' do this.

The study leads to the conclusion that youths as well as coaches take the accompanied driving phase seriously. Practice is frequent and takes place in different situations (on the motorway, in the city) and conditions (rain, fog, in darkness). Basically this means that the goal of accompanied driving,

gaining experience in relatively safe conditions before a driving independently, has been achieved. In the course of 2016 it will be established whether this also translates into the numbers of crashes and offences.

Inhoud

1. Inleiding	9
1.1. Evaluatie van 2toDrive, de proef met begeleid rijden	9
1.2. De achtergrond van begeleid rijden	10
1.3. Deze studie en dit rapport	10
2. Methode	12
2.1. Procedure	12
2.2. De vragenlijst	13
2.2.1. De vragenlijst voor de jongeren	13
2.2.2. De vragenlijst voor de coaches	14
2.3. Analyses	14
3. Steekproef	15
3.1. Wie zijn de jongeren-respondenten?	15
3.1.1. Leeftijd, sekse en provincie	15
3.1.2. Rijbewijsbezit	16
3.1.3. Opleiding en werk	18
3.1.4. Rijopleiding en praktijkexamen	18
3.2. Wie zijn de coach-respondenten?	19
3.2.1. Sekse en leeftijd	19
3.2.2. Relatie tot de 2toDrivers	20
3.2.3. Ervaring als autobestuurder en coach	20
4. Resultaten	21
4.1. Hoe vindt begeleid rijden in de praktijk plaats?	21
4.1.1. De coaches	21
4.1.2. Frequentie	21
4.1.3. Aantal verschillende auto's	24
4.1.4. Doel van de ritten	25
4.1.5. Omstandigheden	25
4.2. Wat vinden 2toDrivers van rijden onder begeleiding?	26
4.3. Hoe vullen de coaches hun rol in en hoe ervaren zij die?	28
4.4. Leidt 2toDrive tot extra mobiliteit of tot gevaarlijkere mobiliteit?	29
4.5. Leidt de begeleid rijden-fase zelf tot gevaarlijke situaties?	29
5. Conclusies en discussie	31
5.1. De belangrijkste bevindingen	31
5.1.1. Hoe vindt begeleid rijden in de praktijk plaats?	31
5.1.2. Wat vinden 2toDrivers van het rijden onder begeleiding van een coach?	32
5.1.3. Hoe vullen de coaches hun rol in en hoe ervaren zij die?	32
5.1.4. Leidt 2toDrive tot extra mobiliteit of tot gevaarlijkere mobiliteit?	32
5.1.5. Leidt de begeleid rijden-fase zelf tot gevaarlijke situaties?	32
5.2. Vergelijking met Duitsland	33
5.3. Discussie en consequenties voor de verdere evaluatie	35
Literatuur	37
Bijlage I: Uitnodigingsbrief	39

Bijlage II: Herinneringsbrief	40
Bijlage III: Vragenlijst voor jongeren en antwoordpercentages	41
Bijlage IV: Vragenlijst voor coaches en antwoordpercentages	52

1. Inleiding

1.1. Evaluatie van 2toDrive, de proef met begeleid rijden

Op 1 november 2011 is in Nederland, onder de naam 2toDrive, een zesjarige proef met begeleid rijden van start gegaan. Dat betekent dat jongeren vanaf 16,5 jaar kunnen beginnen met een rijopleiding en het theorie-examen kunnen afleggen. Vervolgens kunnen zij vanaf 17 jaar rijexamen doen. Nadat ze het rijbewijs hebben gehaald, mogen ze tot hun 18de verjaardag alleen de weg op onder begeleiding van een ervaren bestuurder: de coach.

Ervaringen in het buitenland laten zien dat begeleid rijden een effectieve maatregel kan zijn om het ongevalsrisico van beginnende bestuurders te verlagen (zie *Paragraaf 1.2*). Om na te gaan in welke mate de maatregel ook in Nederland effect heeft, voert SWOV een evaluatiestudie uit. Deze studie richt zich op het effect op ongevalsbetrokkenheid en op het aantal overtredingen. De evaluatie vindt stapsgewijs plaats. De hier gerapporteerde studie is de tweede stap in deze evaluatie en heeft tot doel meer inzicht te verkrijgen hoe de fase van begeleid rijden in de praktijk wordt ingevuld: hoe vaak gaat iemand oefenen, met wie, in welke situaties? Hoe ervaart de jongere dat en hoe de coach?

Voorafgaand aan de huidige studie hebben we als eerste stap gekeken naar de redenen om wel of niet deel te nemen aan 2toDrive (Van Schagen, Wijlhuizen & De Craen, 2013). Voor de deelnemers bleken de twee belangrijkste redenen om mee te doen dat je via 2toDrive direct na je 18de verjaardag zelfstandig kunt gaan autorijden en dat het leuk is om ook al vóór die tijd een auto te mogen besturen. Voor de niet-deelnemers waren de twee belangrijkste redenen om niet mee te doen dat er na hun 18de nog tijd genoeg is om een rijbewijs te halen en ze nu nog geen behoefte hebben om al auto te gaan rijden.

In deze eerste stap is ook gekeken of 2toDrivers een ander type jongeren zijn dan niet-deelnemers op aspecten die relevant zijn voor de verkeersveiligheid. Het kan zijn dat 2toDrivers juist die jongeren zijn die zich al erg bewust zijn van verkeersveiligheid of, andersom, juist van risico's houden. Een dergelijk vorm van 'zelfselectie' kan leiden tot een onderschatting of juist een overschatting van de effecten van 2toDrive. Dit bleek echter nauwelijks het geval. De 2toDrivers zijn niet meer of minder gericht op veiligheid, en ook niet meer of minder gericht op snelheid of op zoek naar spannende zaken dan jongeren die niet meedoen met 2toDrive, maar wel zo snel mogelijk na hun 18de hun rijbewijs willen halen.

In stap 3 gaan we kijken of er een effect is op het aantal zelfgerapporteerde ongevallen en overtredingen. De resultaten daarvan worden in de loop van 2015 verwacht en dienen ter voorbereiding van de beleidsbeslissing begeleid rijden al dan niet in de wet op te nemen. In de laatste stap gaan we na of er een effect is op het geregistreerde aantal ongevallen en overtredingen. Deze eindfase wordt in 2016 afgerond.

1.2. De achtergrond van begeleid rijden

Begeleid rijden is bedoeld om jonge bestuurders onder veilige omstandigheden, namelijk onder begeleiding van een ervaren bestuurder, ervaring op te laten doen, zodat ze beter beslagen ten ijs komen op het moment dat ze zelfstandig de weg opgaan. Gebrek aan rijervaring is een van de belangrijkste redenen dat jonge, beginnende bestuurders een hoog ongevalsrisico hebben (OECD-ECMT, 2006; De Craen, 2010; zie ook de SWOV-factsheet [Jonge beginnende automobilisten](#)). Bij de traditionele opleiding, met praktijklessen van een rijinstructeur, blijft die ervaring noodgedwongen beperkt. Dat geldt niet alleen voor het aantal uren dat jongeren daadwerkelijk achter het stuur zitten, maar evenzeer voor de verkeerssituaties en verkeersomstandigheden die ze tijdens de rijlessen tegenkomen. Het is zeker niet ondenkbaar dat iemand een rijbewijs haalt zonder ooit in het donker, in de spits of met gladheid te hebben gereden.

Begeleid rijden biedt de mogelijkheid om meer, en meer gevarieerd, ervaring op te doen voordat een jongere zelfstandig de weg opgaat. Zoals aangegeven laten ervaringen in het buitenland zien dat begeleid rijden inderdaad het ongevalsrisico van beginnende bestuurders kan verlagen. Positieve effecten zijn bijvoorbeeld gevonden in Zweden (Gregersen et al., 2000). Over een periode van twee jaar daalde daar het ongevalsrisico van de begeleid rijden-groep met zo'n 40%. Ook in Duitsland was er een positief effect van begeleid rijden (Schade & Heinzmann, 2011): naar schatting daalde het aantal ongevallen onder jongeren daar met 17% tot 36% en het aantal overtredingen met 15% tot 26%.

Maar niet overal worden positieve effecten gevonden (zie bijvoorbeeld Sagberg, 2000; in OECD-ECMT, 2006 en Page, Ouimet & Cuny, 2004). Een gebrek aan effect wordt veelal geweten aan de invulling van het begeleid rijden in de praktijk, bijvoorbeeld aan het feit dat er onvoldoende kilometers onder begeleiding worden gereden, dat de variatie in de ritten te beperkt is (te weinig leermomenten) of dat de kwaliteit van de begeleiding onvoldoende is (zie ook de SWOV-factsheet [Begeleid rijden](#)).

1.3. Deze studie en dit rapport

Zoals aangegeven doet dit rapport verslag van de tweede stap van de evaluatie. Hierin hebben we gekeken hoe de fase van begeleid rijden in de praktijk wordt ingevuld en hoe de betrokkenen het begeleid rijden ervaren. Deze informatie is nodig om straks het effect of juist het gebrek aan effect beter te kunnen duiden; we verwachten immers dat de hoeveelheid en variatie in ervaringsritten van invloed zijn op ongevalsrisico.

De belangrijkste onderzoeksvragen waren:

1. Hoe vindt begeleid rijden in de praktijk plaats: door wie, wanneer en waar?
2. Wat vinden 2toDrivers van het rijden onder begeleiding van een coach?
3. Hoe vullen de coaches hun rol in en hoe ervaren zij die?

4. Leidt 2toDrive tot extra mobiliteit (meer autokilometers) of tot gevaarlijkere mobiliteit (meer gebruik van de bromfiets doordat automatisch rijbewijs AM is verkregen)?
5. Leidt de begeleid rijden-fase zelf tot gevaarlijke situaties?

De informatie is verzameld via een online vragenlijst onder 2toDrivers en hun coaches.

Het rapport is als volgt opgebouwd:

Hoofdstuk 2 gaat kort in op de onderzoeksmethode: hoe de onderzoeksprocedure is geweest, hoe de vragenlijst eruit zag en hoe de resultaten zijn geanalyseerd.

Hoofdstuk 3 beschrijft diverse achtergrondinformatie over de jongeren en de coaches die aan het onderzoek hebben deelgenomen, deels uitgesplitst voor jongens en meisjes. Bij de jongeren gaat het dan om zaken als leeftijd, sekse en opleiding, maar ook kenmerken van de rijopleiding zoals aantal lessen, de tijdsduur, de rijinstructeur en het aantal praktijkexamens. Bij de coaches gaat het ook om leeftijd en sekse en daarnaast om ervaring als automobilist en als 2toDrive-coach.

Hoofdstuk 4 beschrijft vervolgens de resultaten voor elk van de vijf onderscheiden onderzoeksvragen. Waar we het hebben over de invulling van het begeleid rijden in de praktijk en de ervaringen van de 2toDrivers hebben we ook gekeken of er verschillen waren tussen jongens en meisjes.

Hoofdstuk 5, de conclusies en discussie, vat de belangrijkste bevindingen samen, maakt een vergelijking met de resultaten van de Duitse evaluatie van Schade & Heinzmann (2011) en gaat in op enkele consequenties van de bevindingen, onder andere voor de volgende stappen in de evaluatie.

2. Methode

2.1. Procedure

Eind januari 2014 is een steekproef getrokken uit alle bij de Dienst voor het Wegverkeer (RDW) bekende 2toDrivers, dat wil zeggen alle op dat moment 17-jarige jongeren die minimaal 2 weken in het bezit waren van een rijbewijs B. In totaal ging het om 10.700 2toDrivers, van wie er 4.000 random zijn geselecteerd en een uitnodiging hebben gekregen om mee te doen met het onderzoek.

De uitnodiging is per brief verstuurd door en op briefpapier van de RDW en, namens de directie van de RDW, ondertekend door de unitmanager Rijbewijzen. De brief (zie *Bijlage I*) was gericht aan de jongere. De jongeren en hun coach werden uitgenodigd om een korte online vragenlijst van 5 tot 10 minuten in te vullen, over de ervaringen tijdens het rijden met de coach. In de brief werd aangegeven dat onder de deelnemers 100 cadeaubonnen van 25 euro zouden worden verloot. Voor deelname werden de jongeren verwezen naar de website van de SWOV, waar zij en hun coaches met de toegekende persoonlijke inlogcode bij de vragenlijst konden (*Afbeelding 2.1*).

Welkom op de SWOV-pagina over 2toDrive

2toDrive is een experiment waarbij 17-jarigen onder begeleiding van een coach extra rijervaring opdoen nadat ze het rijbewijs hebben behaald. Het is bedoeld om de verkeersveiligheid te verbeteren. In Duitsland heeft een soortgelijke maatregel geleid tot minder boetes en ongevallen onder jongeren.

In Nederland is nog niet bewezen dat 2toDrive het verkeer veiliger maakt. Pas wanneer dit is aangetoond, kan 2toDrive structureel ingevoerd worden. Daarom is het belangrijk om te weten wat de ervaringen van jongeren en hun coaches zijn met het 2toDrive-experiment.

Als je een uitnodiging van de RDW hebt ontvangen om aan te nemen aan het 2toDrive-onderzoek van de SWOV mee te doen, kunnen jij en je coach via de buttons hieronder de vragenlijst invullen.

Meer informatie over 2toDrive en de evaluatie vind je bij: [veelgestelde vragen](#)
Vragen of opmerkingen kun je mailen naar 2toDrive@swov.nl

VRAGENLIJST

17-jarige deelnemers



VRAGENLIJST

coaches



Afbeelding 2.1. De SWOV-pagina leidend naar 2toDrive de vragenlijst voor jongeren en hun coaches.

Na drie weken heeft de RDW een herinneringsbrief gestuurd aan de jongeren die nog niet gereageerd hadden (zie *Bijlage II*).

In totaal hebben 2001 2toDrivers en 1635 coaches de vragenlijst ingevuld. Dit zijn responsepercentages van respectievelijk 50% en 40,8%. Van de 2001 2toDrivers heeft in 1526 gevallen ook hun coach de vragenlijst ingevuld; bij 475 2toDrivers heeft hun coach de vragenlijst niet ingevuld. Er waren ook 109 coaches die de vragenlijst hebben ingevuld zonder dat hun pupil dat had gedaan.

In *Hoofdstuk 3* gaan we in op de kenmerken van de respondenten.

2.2. De vragenlijst

Er is een aparte vragenlijst ontwikkeld voor de 2toDrivers en voor hun coaches. Een deel van de vragen was identiek om de betrouwbaarheid van de antwoorden te kunnen beoordelen. Een deel van de vragen is bovendien afgestemd op een Duitse vragenlijststudie over de invulling van het begeleid rijden. Op die manier kunnen we een vergelijking maken met de ervaringen daar.

2.2.1. De vragenlijst voor de jongeren

De vragenlijst voor de jongeren bestond uit 39 vragen (*Bijlage III*). Drie van die vragen betroffen vragen over de informatievoorziening over 2toDrive. De antwoorden op deze vragen zijn doorgestuurd naar het ministerie van IenM ten behoeve van de procesevaluatie en worden hier verder niet behandeld. De overige vragen waren bedoeld voor de effectevaluatie.

Het eerste deel van de vragenlijst bestond uit vijf achtergrondvragen: leeftijd, sekse, woonplaats, opleiding, werk. Vervolgens waren er enkele vragen over de rijlessen en het rijexamen: hoe veel lessen, in hoeveel tijd, de rijinstructeur, en het aantal praktijkexamenpogingen. Vervolgens werd gevraagd of ze wel eens met hun coach hadden gereden. Als dit niet het geval was werd de serie vragen over de ervaringen tijdens het rijden met een coach, overgeslagen. Vier jongeren gaven aan nooit met een coach te hebben gereden.

De serie vragen over het rijden met een coach ging over wie de coach(es) was/waren, hoeveel er met een coach is gereden, op welk soort ritten en op welk soort wegen en in welke omstandigheden. Ook is gevraagd of de jongeren tijdens het begeleid rijden wel eens een bekeuring of een aanrijding/ongeval hebben gekregen.

Voor het effect op de veiligheid is het van belang te weten of het begeleid rijden tot meer of andere mobiliteit leidt. Dit kan onder andere omdat met het rijbewijs B tegelijkertijd ook een rijbewijs AM (bromfiets) wordt verkregen waarvoor anders apart rijexamen moet worden gedaan. Om die reden is ook gevraagd of het behalen van rijbewijs B van invloed is geweest op het bromfietsgebruik.

Aan het eind van de vragenlijst werd de jongere gevraagd na te gaan of hun coach de vragenlijst al had ingevuld. Ook konden zij aangeven of zij kans wilden maken op de cadeaubon. In dat geval moesten zij hun emailadres invullen.

2.2.2. De vragenlijst voor de coaches

De vragenlijst voor de coaches bestond uit 25 vragen (*Bijlage IV*). Ook hier waren er eerst enkele achtergrondvragen: leeftijd, woonplaats, sekse, duur rijbewijs B-bezit, kilometrage, en het aantal jongeren dat ze begeleiden. De volgende serie vragen ging over de rol als coach bij de jongere die was uitgenodigd mee te doen, onder andere over de familiale relatie, de hoeveelheid oefenen, welk soort ritten, welke type wegen en welke omstandigheden. Deze vragen waren identiek aan die voor de jongeren, zodat een vergelijking mogelijk was. Vervolgens werd gevraagd naar de ervaringen als coach en hun rol. Tot slot is gevraagd of de coach met zijn/haar pupil achter het stuur een ongeval of bijna ongeval heeft gehad of een bekeuring heeft gekregen, eveneens ter vergelijking met de antwoorden van de jongeren op deze vragen.

Aan het einde van de vragenlijst werd de coach bedankt voor de medewerking en gevraagd na te gaan of de jongere de vragenlijst al had ingevuld.

2.3. Analyses

Over het algemeen worden resultaten als percentages gerapporteerd. Voor sommige variabelen worden (proportionele) verschillen tussen twee of meer subgroepen statistisch getoetst, bijvoorbeeld tussen jongens en meisjes. In die gevallen wordt gebruik gemaakt van chi-kwadraat toetsen. Een chi-kwadraattoets (Siegel & Castellan, 1988) gaat na of de waargenomen aantallen binnen een subgroep systematisch afwijken van de verwachte (of gemiddelde) aantallen en berekent daartoe het totaal van de gewogen kwadratische afwijkingen tussen deze aantallen (χ^2).

Omdat de steekproef (jongeren $N = 2001$) erg groot is, worden ook zeer kleine verschillen significant met een chi-kwadraat toets. Daarom is besloten alleen verschillen die statistisch significant zijn op 0,01-niveau of lager ($p \leq 0,01$) hier te vermelden. Dat wil zeggen dat er hooguit 1% kans is dat een gevonden verschil geen echt verschil is, maar gebaseerd is op toeval. Daarnaast vermelden we bij een statistische significant verschil ook de waarde van Cramer's V , een indicatie van de grootte van het effect:

$V = .10$ = klein effect

$V = .30$ = matig groot effect

$V = .50$ = groot effect

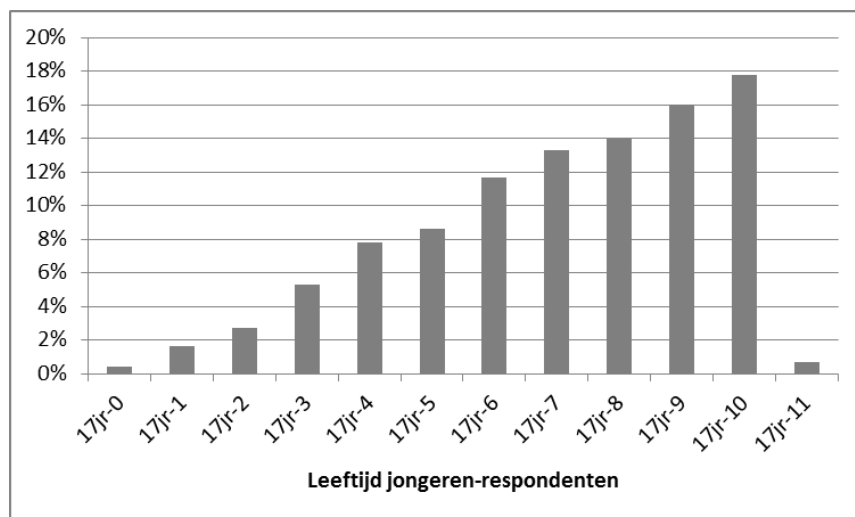
Ook is een enkele ANOVA (Analysis of Variance) gebruikt. De ANOVA vergelijkt gemiddelden tussen twee of meer onafhankelijke groepen.

3. Steekproef

3.1. Wie zijn de jongeren-respondenten?

3.1.1. Leeftijd, sekse en provincie

In totaal zijn 2001 vragenlijsten binnengekomen; een responsepercentage van 50%. Dit responsepercentage is hoog te noemen. Nu verschillen responsepercentages erg, afhankelijk van de afzender, onderwerp van de studie, lengte van de vragenlijst, interesses van de doelgroep, enzovoort. Een studie naar zelfgerapporteerde ongevallen in Zweden (Tivesten et al., 2012), die qua opzet redelijk vergelijkbaar is met onze studie, laat zien dat de jongste groep automobilisten (18-24 jaar) de laagste responsepercentage had (23%), bij de categorie 70-74 jaar was dit percentage 69%. De gemiddelde leeftijd van de respondenten was 17 jaar en 7 maanden met een standaarddeviatie van 2,4 maanden. *Afbeelding 3.1* laat de percentuele verdeling zien. De verdeling wijkt niet af van de jongeren die wel zijn uitgenodigd maar de vragenlijst niet hebben ingevuld. Er is dus geen sprake van een response bias¹.



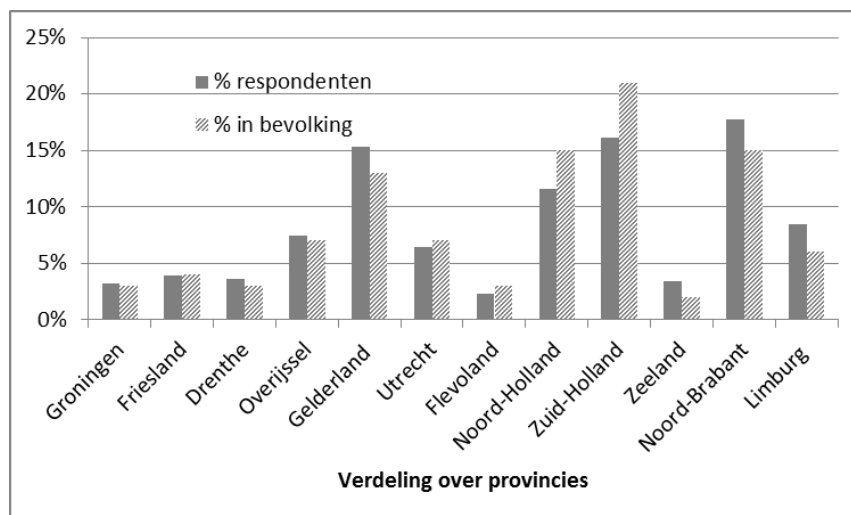
Afbeelding 3.1. Percentuele verdeling van de leeftijd (jaar en aantal maanden) van de respondenten bij start onderzoek.

De steekproef bestond uit 57,6% jongens en 42,4% meisjes. Dit weer spiegelt het feit dat er naar verhouding meer jongens met 2toDrive meedoen dan meisjes (Van Schagen, Wijlhuizen & De Craen, 2013). Ook op het gebied van sekse is er geen response bias.

Afbeelding 3.2 geeft aan uit welke provincies de respondenten kwamen in vergelijking met het aandeel 17-jarigen in elk van de provincies. Er is een lichte oververtegenwoordiging van respondenten uit de provincies

¹ De gegevens van één non-respondent zijn verloren gegaan; om die reden zijn de response bias analyses uitgevoerd op in totaal 3999 personen in plaats van de 4000 oorspronkelijk geadresseerden.

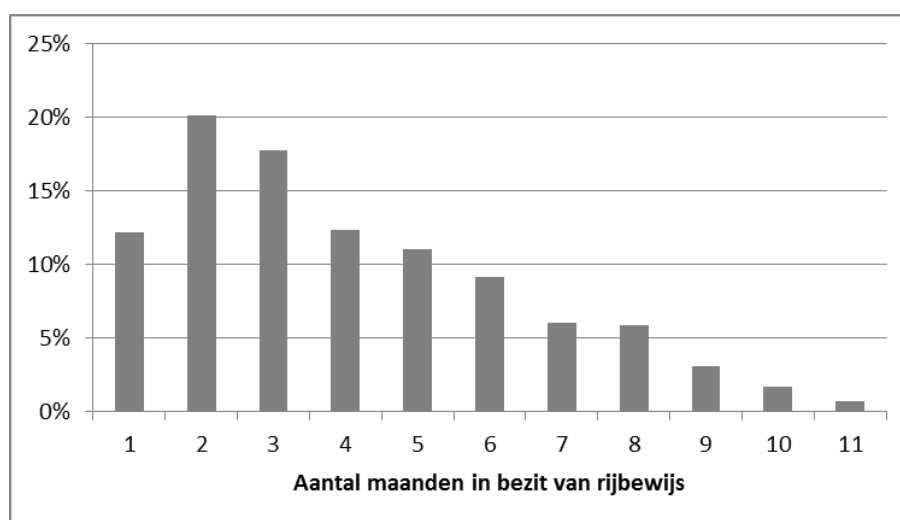
Gelderland, Noord Brabant en Limburg en een licht ondervertegenwoordiging van de provincies Noord- en Zuid-Holland. Dit heeft te maken met de deelname aan 2toDrive in zijn algemeenheid (zie ook Van Schagen, Wijlhuizen & De Craen, 2013) en niet met deelname aan het onderzoek. Ook hierbij is geen response bias: er zijn geen verschillen in woonprovincie tussen de respondenten en de non-respondenten.



Afbeelding 3.2. Verdeling over de provincies van respondenten en de 17-jarigen in de Nederlandse bevolking (Bron gegevens Nederlandse bevolking: CBS).

3.1.2. Rijbewijsbezit

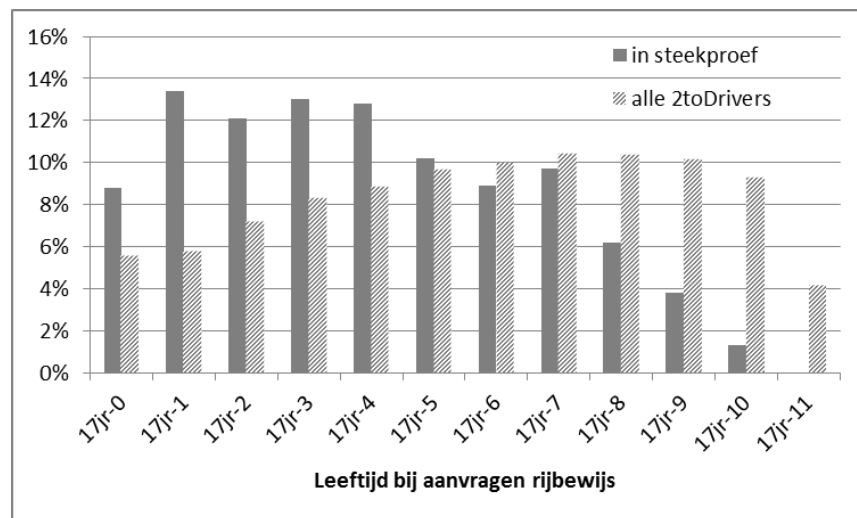
Afbeelding 3.3 laat het aantal maanden zien dat de respondenten het rijbewijs B hadden bij de start van het onderzoek. Gemiddeld was dat 4,1 maanden met een standaarddeviatie van 2,4 maanden. Voor 50% is dat drie maanden of minder; voor net iets meer dan 10% was dat 8 tot en met 11 maanden.



Afbeelding 3.3. Het aantal maanden dat de respondenten in het bezit waren van een rijbewijs B bij start onderzoek.

Afbeelding 3.4 laat zien hoe oud de respondenten waren op het moment dat ze hun rijbewijs aanvroegen binnen onze steekproef en landelijk van alle 2toDrivers². Binnen de steekproef was de gemiddelde leeftijd 17 jaar en 4 maanden met een standaarddeviatie van 2,6 maanden. Jongens waren hierbij iets jonger dan meisjes (χ^2 (10, N=2001) = 35,9, $p < 0,00$; Cramer's $V = 0,13$). Er zijn geen gegevens beschikbaar over de leeftijd bij aanvragen rijbewijs van de 4000 jongeren die een uitnodiging voor onderzoek hebben ontvangen. Het is dus niet mogelijk op deze manier vast te stellen of er sprake is van een response bias.

Wel is de leeftijd bij aanvragen rijbewijs van alle 2toDrivers vanaf de start in 2011 bekend, dat wil zeggen van alle jongeren die voor hun 18^{de} geslaagd zijn voor hun rijbewijs en dat rijbewijs ook voor hun 18^{de} hebben aangevraagd. In totaal gaan het daarbij om 53.810 jongeren. Vergelijking laat zien dat de jongeren in de steekproef op relatief jonge leeftijd hun rijbewijs hebben gehaald. Bij alle 2toDrivers was dat gemiddeld namelijk twee maanden later, namelijk met 17 jaar en 6 maanden. Dit verschil zou kunnen duiden op een non-response bias, in die zin dat vooral jongeren die vroeg hun rijbewijs haalden, hebben meegedaan met het onderzoek. Het kan echter ook zijn dat dit een weerspiegeling is van een tendens dat 2toDrivers in de loop der tijd op jongere leeftijd zijn gestart.

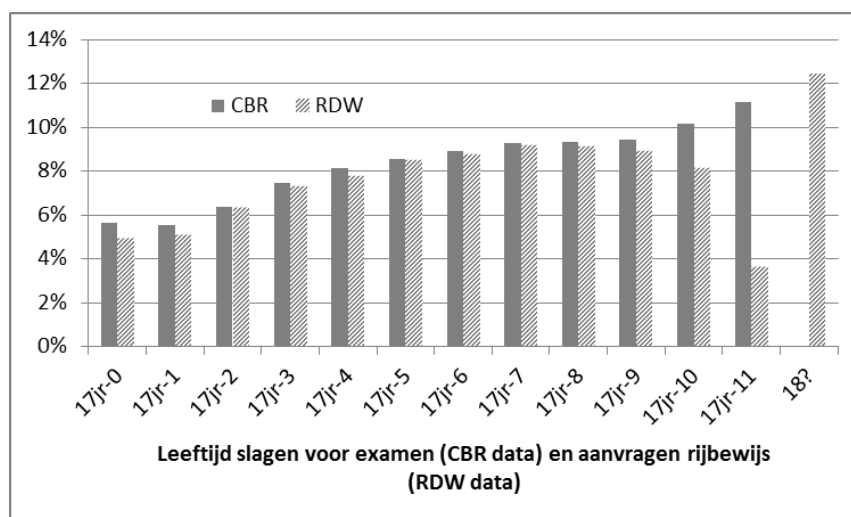


Afbeelding 3.4. Leeftijd bij aanvragen rijbewijs binnen de steekproef en landelijk, van alle 2toDrivers (Bron landelijke gegevens: RDW).

Afbeelding 3.4 laat zien dat naar verhouding het percentage 2toDrivers afneemt naarmate men dichterbij de 18^{de} verjaardag komt. In Afbeelding 3.5 is dat ook te zien. Daar gaat het om de lichtgrijze staven die het percentage jongeren aangeven die op een bepaalde leeftijd hun rijbewijs hebben aangevraagd. De donkergrijze staven geven het percentage jongeren aan die op een bepaalde leeftijd geslaagd zijn voor hun rijbewijs. Tot 17 jaar en 9 maanden liggen beide op vrijwel gelijk niveau. Met andere woorden, vrijwel alle jongeren die slagen voor hun rijbewijs, vragen dat rijbewijs ook aan zodat ze, onder begeleiding, kunnen gaan rijden. Echter, vanaf 17 jaar en 10

² Het gaat hier om de leeftijd van het afhalen van het rijbewijs op het gemeentehuis. Dit is niet perse dezelfde leeftijd waarop men is geslaagd voor het rijbewijs.

maand is het aandeel geslaagden duidelijk groter dan het aandeel dat zijn rijbewijs ook daadwerkelijk aanvraagt. Dit leidt er toe dat ruim 12% van alle jongeren die voor hun 18^{de} verjaardag slaagt voor zijn rijbewijs, pas na hun 18^{de} dat rijbewijs ook aanvraagt en dus geen gebruik maken van de begeleid rijden-fase.



Afbeelding 3.5. Percentuele verdeling van de leeftijd waarop de 2toDrive-jongeren zijn geslaagd voor het rijbewijs (gebaseerd op data van het CBR t/m 31 maart 2014) en van de leeftijd waarop het rijbewijs wordt aangevraagd (gebaseerd op data van de RDW t/m 16-04-2014).

3.1.3. Opleiding en werk

Van de respondenten volgde 41,6% op moment van invullen een lagere opleiding (VMBO of MBO) en 55,5% een hogere opleiding (HAVO, VWO, HBO of universitaire opleiding). De rest volgde geen opleiding of had een andere opleiding ingevuld. Ook in de vorige studie (Van Schagen, Wijlhuizen & De Craen, 2013) bleek dat er onder de deelnemers van 2toDrive een lichte oververtegenwoordiging is van hoger opgeleiden. In die studie bleek 54,7% van de jongeren die deelnamen aan 2toDrive of wilden gaan deelnemen een hogere opleiding te volgen. Er bleken verschillen te zijn tussen jongens en meisjes ($\chi^2(7, N=2001) = 46,9, p < 0,00$; Cramer's $V = 0,15$) waarbij meisjes vaker een hogere opleiding volgden dan jongens.

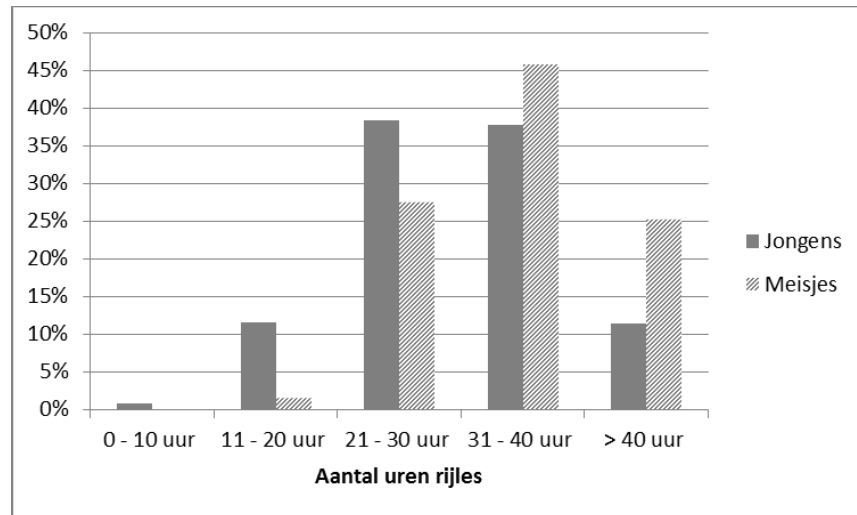
Ongeveer een derde van de respondenten (31,3%) had geen betaald werk; ongeveer 4 op de 10 (41,3%) had betaald werk voor maximaal 8 uur per week en ruim een kwart (27,4%) voor meer dan 8 uur per week. Ook hier waren er verschillen tussen jongens en meisjes ($\chi^2(2, N=2001) = 23,3, p < 0,00$; Cramer's $V = 0,11$): er zijn meer jongens die werken en ze werken vaker meer dan 8 uur.

3.1.4. Rijopleiding en praktijkexamen

Ongeveer een vijfde (20,3%) van de respondenten had gedurende een tot drie maanden rijlessen gevolgd. Bij bijna de helft (46,6%) was dat vier tot zes maanden en bij bijna een kwart (23,1%) zeven tot negen maanden.

Meisjes volgden over het algemeen langer rijlessen dan jongens (χ^2 (5, N=2001) = 61,9, $p < 0,00$; Cramer's V = 0,18).

Afbeelding 3.6 geeft een overzicht van het aantal uren praktijklessen dat de respondenten hadden gevolgd. Gemiddeld genomen hebben jongens minder uren rijles gehad dan meisjes (χ^2 (4, N=2001) = 150,0, $p < 0,00$; Cramer's V = 0,27). Verreweg de grootste groep (71,8%) slaagde in een keer; ongeveer een vijfde (20,8%) slaagde de tweede keer en 5,8% slaagde in drie keer. Hierin verschilden jongens niet van meisjes.



Afbeelding 3.6. Het aantal uren rijles dat de jongeren respondenten hebben gevolgd.

Het overgrote deel van de respondenten was positief over zijn/haar rijinstructeur. De meesten waren het (helemaal) eens met de stelling dat deze vriendelijk was (96,9%), een goede leraar (95,2%) en geduldig (87,4%). De meesten waren het (helemaal) oneens met de stelling dat de rijinstructeur agressief was (95,9%) of opdringerig (87,4%). Desgewenst konden de respondenten nog andere opmerkingen over hun rijinstructeur kwijt. Ook hier was het overgrote deel van de reacties (zeer) positief. Een enkeling merkte op dat de instructeur regelmatig met andere dingen bezig was, zoals telefoneren. Geen van de jongeren gaf aan zich ongemakkelijk te hebben gevoeld bij de rijinstructeur.

3.2. Wie zijn de coach-respondenten?

3.2.1. Sekse en leeftijd

Er zijn 1635 ingevulde vragenlijsten van de coaches binnengekomen. Dit is een responsepercentage van 40,8%. De coach-respondenten waren over het algemeen, maar niet uitsluitend coaches van de jongeren-respondenten: 6,7% van de coach-respondenten heeft de vragenlijst ingevuld terwijl zijn/haar 'pupil' dat niet had gedaan.

Van de coach-respondenten was 40,4% man en 59,6% vrouw. De gemiddelde leeftijd was 49 jaar (standaarddeviatie 4,6 jaar); de jongste was 27 jaar en de oudste 67 jaar.

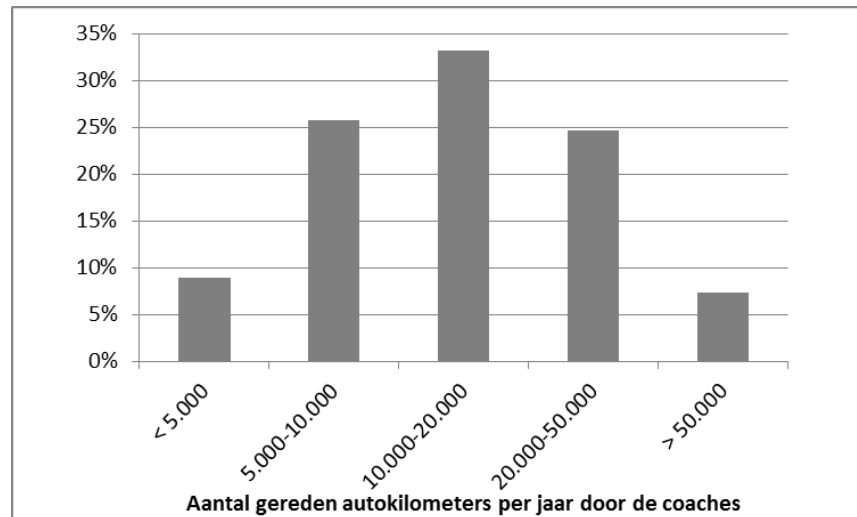
Voor deze groep was het niet mogelijk na te gaan of er een response bias was. Wel zijn er aanwijzingen dat er een lichte oververtegenwoordiging van vrouwen is. De groep respondenten bestond voor bijna 60% uit vrouwen, terwijl 52% van de 2toDrivers had aangegeven meestal door een vrouw gecoacht te worden.

3.2.2. Relatie tot de 2toDrivers

Verreweg de meeste coach-respondenten (98,0%) waren de (pleeg/stief)ouder van de jongere. Dat komt overeen met het feit dat vaders en moeders ook meestal (bij 96,7% van de jongeren) de coach zijn met wie het vaakst wordt gereden (zie ook *Paragraaf 4.1.1*).

3.2.3. Ervaring als autobestuurder en coach

De coaches waren over het algemeen ervaren bestuurders. Bijna alle coaches (95,4%) waren 20 jaar of langer in het bezit van een rijbewijs B. Een half procent had het rijbewijs tussen de 5 en 10 jaar. Ook reed bijna iedereen meer dan 5.000 km per jaar (*Afbeelding 3.7*).



Afbeelding 3.7. Jaarlijks aantal autokilometers van coaches

Verreweg de meeste coaches hadden één 2toDriver (96,9%) onder hun hoede; vijftig coaches hadden er twee (3,1%). Eén coach gaf aan vijf 2toDrivers te begeleiden (0,1%).

4. Resultaten

4.1. Hoe vindt begeleid rijden in de praktijk plaats?

4.1.1. De coaches

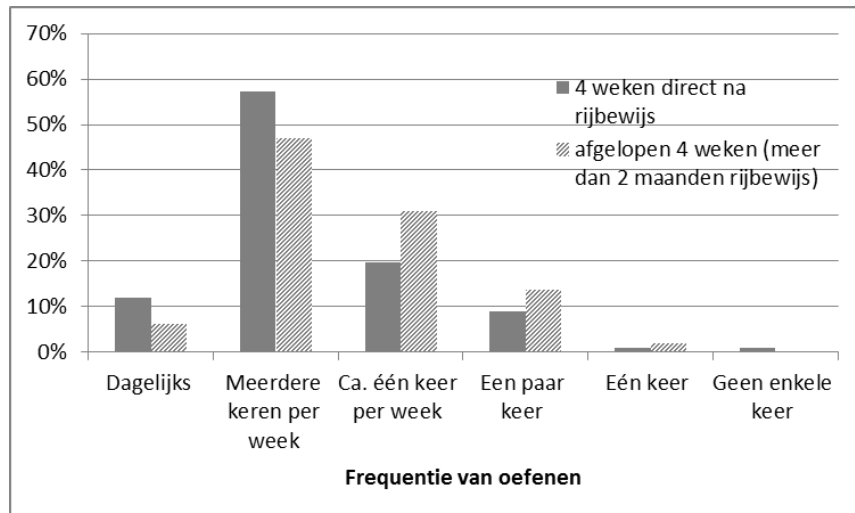
2toDrivers kunnen maximaal vijf coaches aanwijzen. Bijna alle jongeren hebben hun (pleeg/stief)vader en (pleeg/stief)moeder als coach aangewezen (respectievelijk 94,4% en 95,1%). Ook opa en oma behoren vaak tot de mogelijke coaches (respectievelijk 16,3% en 11,9%). Een ander mannelijk familielid is een van de coaches bij 9,9% van de jongeren; een ander vrouwelijk familielid bij 8,9%. Broer/zus en vriend/vriendin zijn zelden coach.

(Pleeg/stief)moeder en (pleeg/stief)vader zijn de coaches waarmee het vaakst wordt gereden. Ongeveer de helft van de jongeren-respondenten (51,4%) geeft aan het vaakst te rijden met moeder als coach; net iets minder (45,5%) geeft aan het vaakst met vader als coach te rijden. Bij minder dan 4% van de jongeren is iemand anders de belangrijkste coach. Er zijn op dit punt verschillen tussen jongens en meisjes (χ^2 (11, N=1997) = 88,8 $p < 0,00$; Cramer's V = 0,21): Jongens rijden vaker met hun (pleeg/stief)vader; meisjes vaker met hun (pleeg/stief)moeder.

De coach met wie het vaakst wordt gereden is over het algemeen tussen de 40 en 49 jaar (in 58,3% van de gevallen) of tussen de 50 en 59 jaar oud (in 37,3% van de gevallen).

4.1.2. Frequentie

Afbeelding 4.1. laat zien dat bijna 10% van de jongeren aangeeft dagelijks te oefenen. Ongeveer 50% van de jongeren zegt meerdere keren per week te oefenen en nog eens 25% zegt dat ongeveer een keer per week te doen. Direct na het behalen van het rijbewijs ligt de frequentie hoger dan na verloop van tijd. Er waren op dit punt geen verschillen tussen jongens en meisjes. De coaches is dezelfde vraag gesteld en de antwoorden zijn zeer vergelijkbaar met die van de jongeren.

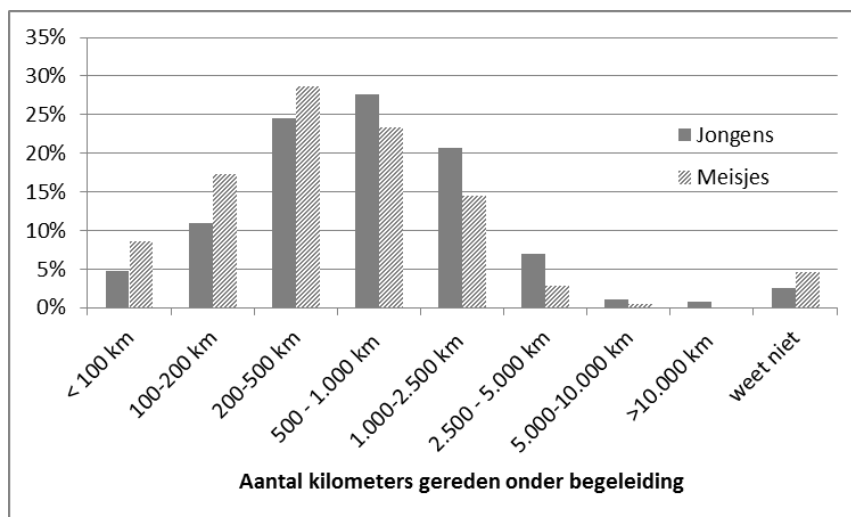


Afbeelding 4.1. Frequentie van begeleid rijden in de vier weken volgend op het behalen van het rijbewijs en de afgelopen vier weken (alleen van jongeren die langer dan 2 maanden hun rijbewijs hadden ($n=1351$)).

Het initiatief om te gaan oefenen komt over het algemeen van de jongeren en veel minder vaak van de coaches. Volgens ruim acht op de tien jongeren (80,8%) nemen zij meestal het initiatief om te gaan oefenen; volgens 16,0% is dat over het algemeen de coach. Volgens de coaches nemen de jongeren iets minder vaak het initiatief en zichzelf iets vaker. Iets minder dan driekwart van de coaches (74,0%) zegt dat het initiatief meestal uitgaat van de jongeren en ongeveer een vijfde (22,0%) zegt dat het initiatief meest van henzelf uitgaat.

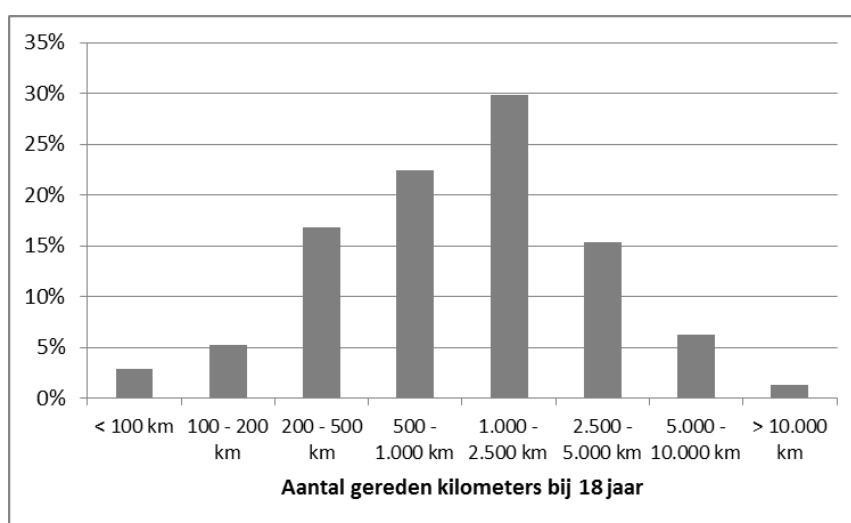
Ruim driekwart van de jongeren (79,1%) en ruim acht op de tien coaches (83,8%) vindt de hoeveelheid oefenen ongeveer goed. Daarentegen vindt 18,0% van de jongeren en 15,5% van de coaches dat er (veel) te weinig wordt geoefend. Deze laatste twee groepen geven meestal aan dat gebrek aan tijd hier debet aan is, zowel van de jongere als van de coach. Daarnaast is ook het feit dat het in de praktijk vaak lastig te regelen is een reden dat minder dan gewenst wordt geoefend.

Ongeveer de helft van de 2toDrivers (52,1%) heeft tot dan toe tijdens de begeleid rijden-fase tussen de 200 en 1000 km gereden. Ongeveer 20% rijdt minder dan 200 km en ongeveer 25% meer dan 1000 km. De schattingen van de jongeren en de coaches lopen nauwelijks uiteen. Jongens maken meer kilometers dan meisjes zoals ook te zien is in Afbeelding 4.2 ($\chi^2(8, N=1997) = 72,5, p < 0,00; \text{Cramer's } V = 0,19$).



Afbeelding 4.2. Het aantal kilometers tot nu toe gereden onder begeleiding door jongens en meisjes.

Verreweg de meeste van de respondenten waren nog niet aan het eind van de begeleid rijden-fase. Het totaal aantal kilometers dat gereden is op het moment dat ze zelfstandig mogen gaan rijden is dus groter dan wat in *Afbeelding 4.2* staat aangegeven. Met behulp van enkele aannames is via een aantal stappen een ruwe schatting gemaakt van het totaal aantal kilometers dat 2toDrivers onder begeleiding hebben gereden wanneer ze 18 worden. Eerst is daartoe het aantal dagen berekend tussen het verkrijgen van het rijbewijs en het invullen van de vragenlijst. Vervolgens is voor elk van de acht afstandsklassen in *Afbeelding 4.2* het klassenmidden bepaald. Aangenomen is dat dat midden de gemiddelde afstand weergeeft van alle respondenten in die klasse³. Vervolgens is dit omgerekend naar de gemiddelde afstand per dag per respondent. Ten slotte is het aantal kilometers per dag vermenigvuldigd met het aantal dagen tot de respondent 18 jaar wordt en opgeteld bij de kilometrage tot nu toe. In *Afbeelding 4.3* zijn de uitkomsten weer teruggebracht naar de oorspronkelijke acht klassen.



³ Bijv.: Bij de klasse 500-1.000 km is 750km als gemiddeld voor alle respondenten in die klasse beschouwd. Voor de klasse >10.000 km is 12.500 als klassenmidden aangehouden.

Afbeelding 4.3. *Geschat aantal kilometers dat onder begeleiding gereden is op het moment dat de jongere 18 jaar wordt en zelfstandig mag rijden.*

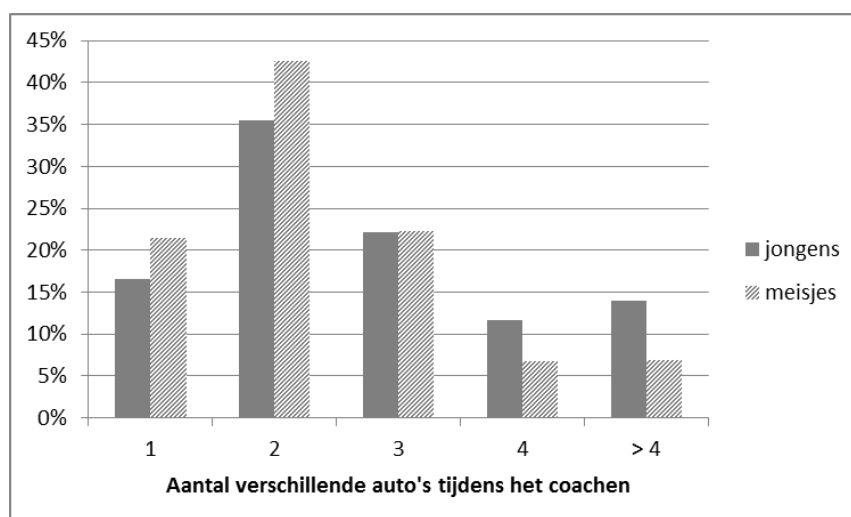
Iets minder dan een derde van de 2toDrivers heeft naar schatting tussen de 1000 en 2500 km onder begeleiding gereden op het moment dat hij/zij 18 jaar wordt en zelfstandig de weg op mag; net iets minder dan een kwart heeft meer dan 2500 km gereden. Bijna de helft rijdt minder dan 1000 km tijdens de begeleid rijden-fase. Maar het merendeel daarvan wel weer meer dan 200 km.

Wanneer we kijken naar de geschatte absolute totaal kilometrage en we de ene jongere met een geschat kilometrage van meer dan 40.000 buiten beschouwing laten, dan blijkt dat de gemiddelde 2toDriver tijdens de begeleid rijden fase ongeveer 1.800 km rijdt. Jongens rijden gemiddeld meer kilometer dan meisjes, nl. respectievelijk 2.200 km en 1.400 km ($F(1,1926) = 59,1, p < 0,00$).

Ongeveer een kwart van de jongeren (27,0%) zegt nooit een rit gereden te hebben die langer was dan 50 km. Voor drie op de tien (30,1%) was de langste rit tussen de 50 en 100 km en voor eveneens drie op de tien (30,1%) was dat tussen de 100 en 200 km. Voor 2,1% van de jongeren was de langste rit langer dan 300 km. Ook hier was er weer een verschil tussen jongens en meisjes ($\chi^2(4, N=1997) = 67,6, p < 0,00$; Cramer's $V = 0,18$) waarbij jongens over het algemeen langere ritten maken.

4.1.3. Aantal verschillende auto's

Veel jongeren rijden in verschillende auto's bij het coachen. Ongeveer een op de zes jongeren (18,7%) oefent altijd in dezelfde auto. Ruim een op de vijf (20,6%) oefent in vier of meer verschillende auto's. Jongens rijden vaker in meer verschillende auto's dan meisjes ($\chi^2(4, N=1997) = 47,4, p < 0,00$; Cramer's $V = 0,15$; Afbeelding 4.4).



Afbeelding 4.4. *Het aantal verschillende auto's waarin jongeren rijden tijdens het coachen.*

4.1.4. Doel van de ritten

Het coachen gebeurt meestal (90,3%) tijdens ritten die toch al gemaakt worden. Familiebezoek (72,7%), iemand ophalen of wegbrengen (68.8%), en boodschappen doen (63,7%) zijn daarbij volgens de jongeren de meest voorkomende type ritten. Maar ook het rijden naar school of werk, of recreatieve/sociale ritten overdag of 's avonds zijn met elk ruim 45% belangrijke type ritten. Deze antwoordpercentages zijn zeer vergelijkbaar met die van de coaches.

Ruim de helft van de jongeren (51,4%) geeft aan soms met passagiers te rijden, anders dan de coach; bijna een derde (32,1%) geeft aan vaak met passagiers te rijden en 6,9% heel vaak.

4.1.5. Omstandigheden

Tabel 4.1 geeft aan in welke omstandigheden en situaties geoefend wordt volgens de jongeren en volgens de coaches. Jongeren geven iets vaker aan dan hun coaches dat ze regelmatig in bepaalde omstandigheden rijden, maar de algemene lijn is vergelijkbaar.

Omstandigheid		Nog nooit	Een enkele keer	Regelmatig
In het donker	Jongeren	0,9%	29,1%	70,1%
	Coaches	1,7%	42,1%	56,2%
In de regen	Jongeren	1,0%	43,4%	55,6%
	Coaches	2,0%	51,6%	46,4%
Met gladheid	Jongeren	59,8%	33,9%	6,3%
	Coaches	78,3%	19,2%	2,5%
In de mist	Jongeren	49,4%	45,2%	5,4%
	Coaches	67,0%	30,5%	2,5%
Tijdens de spits	Jongeren	16,1%	52,0%	31,9%
	Coaches	15,3%	54,4%	29,3%
Overdag buiten de spits	Jongeren	2,5%	18,4%	79,1%
	Coaches	1,5%	25,4%	73,1%
Op autosnelwegen	Jongeren	4,0%	23,1%	72,9%
	Coaches	5,2%	32,2%	62,7%
Op provinciale wegen	Jongeren	1,4%	14,4%	84,3%
	Coaches	1,2%	18,8%	80,1%
In de (grote) stad	Jongeren	10,3%	45,7%	44,0%
	Coaches	13,2%	45,6%	41,2%

Tabel 4.1. *Frequentie waarmee jongeren in verschillende omstandigheden in verschillende situaties rijden volgens henzelf en volgens hun coaches.*

Gladheid en mist zijn omstandigheden waarin jongeren weinig (kunnen) oefenen. Ook zijn er naar verhouding veel jongeren die nog nooit tijdens de spits hebben geoefend en nog nooit in de (grote) stad. Het meest wordt

geoefend op provinciale wegen, overdag, buiten de spits. Maar ook wordt er door veel van de jongeren regelmatig op de autosnelweg gereden, en bij regen en in het donker. Ook hier waren enkele significante verschillen, zij het niet erg groot, tussen jongens en meisjes (zie *Tabel 4.2*). Meisjes oefenen iets minder vaak dan jongens:

1. In het donker (χ^2 (2, N=1997) = 9,4, $p < 0,01$; Cramer's V = 0,07)
2. Met regen (χ^2 (2, N=1997) = 14,4, $p < 0,01$; Cramer's V = 0,09)
3. Bij gladheid (χ^2 (2, N=1997) = 31,4, $p < 0,00$; Cramer's V = 0,12)
4. Bij mist (χ^2 (2, N=1997) = 10,6, $p < 0,01$; Cramer's V = 0,15)
5. Op autosnelwegen (χ^2 (2, N=1997) = 15,0, $p < 0,01$; Cramer's V = 0,09)
6. In de (grote) stad (χ^2 (2, N=1997) = 11,8, $p < 0,01$; Cramer's V = 0,08)

Omstandigheid		Nog nooit	Een enkele keer	Regelmatig
In het donker	Jongens	0,7%	26,6%	72,7%
	Meisjes	1,1%	32,5%	66,4%
In de regen	Jongens	0,9%	39,9%	59,3%
	Meisjes	1,1%	48,2%	50,7%
Met gladheid	Jongens	55,3%	36,3%	8,3%
	Meisjes	65,8%	30,6%	3,5%
In de mist	Jongens	48,0%	45,3%	6,8%
	Meisjes	51,4%	45%	3,5%
Tijdens de spits	Jongens	16,1%	50,1%	33,8%
	Meisjes	16,4%	54,5%	29,4%
Overdag buiten de spits	Jongens	2,4%	20,2%	77,4%
	Meisjes	2,6%	16,1%	81,3%
Op autosnelwegen	Jongens	2,9%	21,5%	75,7%
	Meisjes	5,6%	25,4%	69,0%
Op provinciale wegen	Jongens	1,0%	12,9%	86,2%
	Meisjes	1,9%	16,4%	81,7%
In de (grote) stad	Jongens	9,0%	44,0%	47,0%
	Meisjes	12,1%	48,1%	39,8%

Tabel 4.2. *Frequentie waarmee jongens en meisjes in verschillende omstandigheden in verschillende situaties rijden volgens henzelf.*

4.2. Wat vinden 2toDrivers van rijden onder begeleiding?

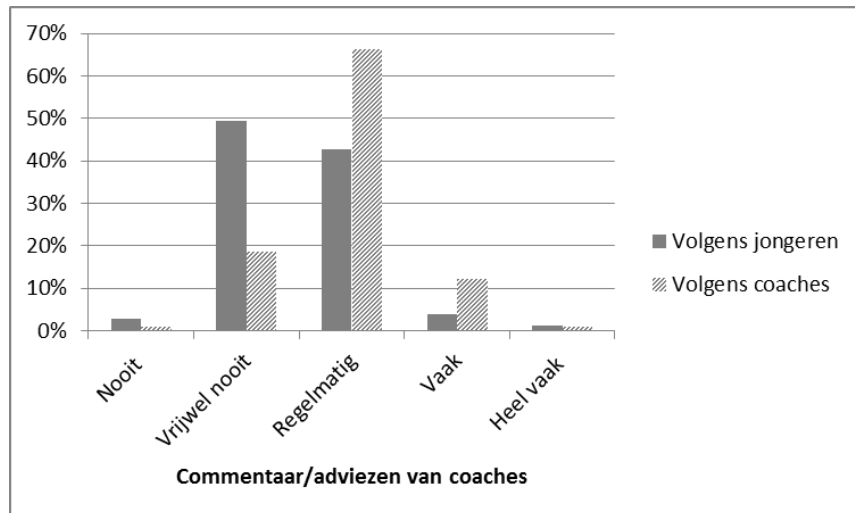
Over het algemeen zijn de 2toDrivers erg positief over het begeleid rijden met hun coach. Een ruime meerderheid is het (helemaal) eens met de stelling dat het rijden met hun coach leuk/gezellig is (87,2%) en nuttig (75,7%). Eveneens een ruime meerderheid is het (helemaal) oneens met de stelling dat het rijden met hun coach hen afleidt (83,2%), hen zenuwachtig maakt (74,3%), of irritant is (68,9%). Over de stelling 'ik merk er nauwelijks iets van' zijn de meningen meer verdeeld. Net iets minder dan de helft (49,0%) is het daar (helemaal) mee eens, drie van de tien (29,9%) is het niet eens en niet oneens met de stelling, en een vijfde (21,0%) is het er (helemaal) mee oneens.

Er blijken (kleine) verschillen tussen jongens en meisjes in de wijze waarop ze het rijden met hun coach ervaren (zie *Tabel 4.3*). Jongens zijn het meer dan meisjes eens met de stelling dat ze er niks van merken (χ^2 (4, N=1997) = 27,3, $p < 0,00$; Cramer's V = 0,12) en vaker oneens met de stelling dat het ze zenuwachtig maakt (χ^2 (4, N=1997) = 48,4, $p < 0,00$; Cramer's V = 0,16). Meisjes zijn het vaker eens met de stelling dat het nuttig is (χ^2 (4, N=1997) = 14,9, $p < 0,00$; Cramer's V = 0,09) en dat het irritant is (χ^2 (4, N=1997) = 18,8, $p < 0,00$; Cramer's V = 0,10).

Wat vind je van het rijden met een coach?		Helemaal eens	Eens	Niet eens / Niet oneens	Niet eens	Helemaal niet eens
Maakt me zenuwachtig	Jongens	0,8%	5,0%	15,6%	35,8%	42,8%
	Meisjes	1,4%	11,3%	19,0%	36,9%	31,3%
Leuk / gezellig	Jongens	27,3%	59,0%	11,6%	1,4%	0,7%
	Meisjes	32,7%	55,8%	10,2%	0,9%	0,4%
Leidt mij af	Jongens	0,7%	3,5%	11,4%	44,4%	40,1%
	Meisjes	0,8%	3,9%	13,8%	42,4%	39,0%
Nuttig	Jongens	30,4%	44,4%	14,4%	7,3%	3,5%
	Meisjes	35,5%	41,9%	15,7%	3,9%	3,3%
Irritant	Jongens	2,3%	7,5%	18,4%	35,5%	36,3%
	Meisjes	1,5%	10,3%	23,4%	35,5%	29,3%
Ik merk er nauwelijks iets van	Jongens	19,5%	33,8%	26,4%	16,2%	4,1%
	Meisjes	12,9%	30,4%	34,8%	18,2%	3,8%

Tabel 4.3. *Antwoordfrequenties van de wijze waarop jongens en meisjes het rijden met hun coach ervaren.*

Volgens ongeveer de helft van de jongeren (49,3%) geeft hun coach vrijwel nooit commentaar op of adviseert voor hun rijden; volgens 2,7% gebeurt dat nooit, volgens 42,7% regelmatig en volgens 5,3% (heel) vaak. Jongens geven iets vaker aan dan meisjes dat hun coach nooit of vrijwel nooit commentaar levert (χ^2 (4, N=1997) = 14,2, $p < 0,00$; Cramer's V = 0,08). De coaches hebben hier een iets andere kijk op. Volgens hen geven ze vaker commentaar: 1% zegt nooit commentaar te leveren of adviezen te geven; 18,7% zegt dat vrijwel nooit te doen; 66,3% regelmatig en 12,2% (heel) vaak. *Afbeelding 4.5* laat dit zien.



Afbeelding 4.5. Frequentie van commentaar op/adviezen over het rijden van de jongere volgens de jongeren zelf en volgens de coaches.

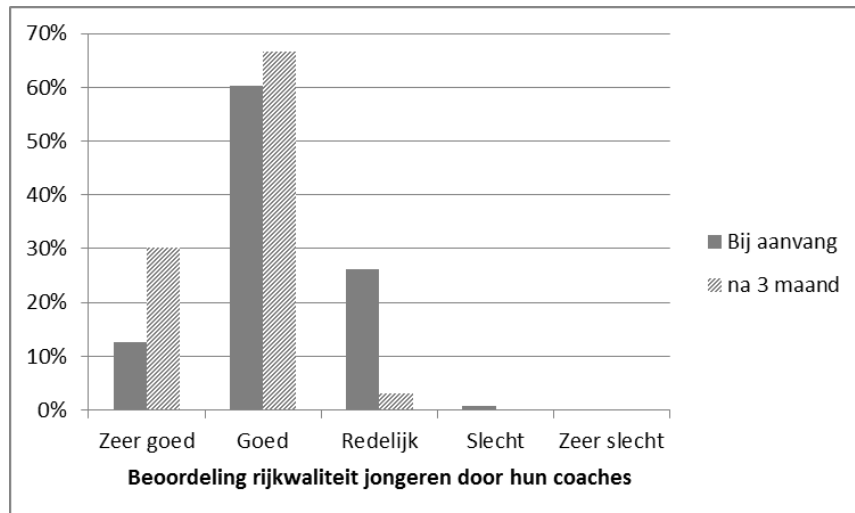
4.3. Hoe vullen de coaches hun rol in en hoe ervaren zij die?

Ook de coaches zijn over het algemeen positief over hun rol. Verreweg de meesten zijn het (helemaal) eens met de stelling dat de rol als coach nuttig (94,1%) en leuk/gezellig (91,2%) is. Ruim acht op de tien coaches (82,5%) is het (helemaal) eens met de stelling dat het een verantwoordelijke taak is.

Een ruime meerderheid is het (helemaal) oneens met de stelling dat de rol als coach gevaarlijk is (93,3%), belastend (89,1%), onduidelijk (86,8%) of moeilijk (84,0%).

Over de stelling dat het handig is om een chauffeur te hebben zijn de meningen verdeeld. Bijna een derde (31,5%) zegt het daar (helemaal) mee eens te zijn; iets minder is het hiermee niet eens, maar ook niet oneens (28,8%) en iets meer (39,8%) zegt juist het er (helemaal) oneens mee te zijn.

De meeste coaches beoordeelden de rijkwaliteit van hun pupil bij aanvang van het begeleid rijden als redelijk tot goed; na 3 maanden of meer coachen beoordeelden de meeste coaches de rijkwaliteit als goed tot zeer goed (Afbeelding 4.6). Volgens net iets minder dan de helft van de coaches (47,8%) draagt hij/zij veel bij aan de rijkwaliteit van hun pupil. Een bijna even groot deel van de coaches (42,7%) is van mening hieraan weinig bij te dragen.



Afbeelding 4.6. De rijkwaliteit van de jongeren bij aanvang van het coachen (N=1635) en na minimaal 3 maanden (N=923), zoals beoordeeld door hun coaches.

4.4. Leidt 2toDrive tot extra mobiliteit of tot gevaarlijkere mobiliteit?

Extra mobiliteit of verschuiving naar een vorm van mobiliteit met een hoger risico is vanuit verkeersveiligheidsoogpunt een ongewenste ontwikkeling. De vraag is of dit een ongewenst bijeffect is van 2toDrive.

Het blijkt dat de ritten die in het kader van 2toDrive worden gemaakt voor het overgrote deel ritten zijn die toch al gemaakt zouden worden. Volgens 90,3% van de jongeren gaat het bij het oefenen om ritten die toch al gemaakt worden (zie ook *Paragraaf 4.1.4*); 9,7% zegt dat het bij het oefenen meestal gaat om extra ritten. Dit is zo goed als identiek aan wat de coaches aangeven: volgens 90,2% gaat het vooral om ritten die toch al gemaakt zouden worden; volgens 9,8% vooral om extra ritten.

Het behalen van het rijbewijs B geeft automatisch toegang tot de bromfiets (rijbewijs AM). Van de jongeren gaf 14,9% aan dat zij al een bromfietsrijbewijs hadden toen ze hun rijbewijs B haalden. Van hen geven acht van de tien (79,3%) aan dat het rijbewijs B geen invloed heeft gehad op hun bromfietsgebruik; een op de vijf (20,1%) zegt na het behalen van het rijbewijs B minder vaak bromfiets te zijn gaan rijden.

De overige jongeren (85,1%) hadden nog geen bromfietsrijbewijs op het moment dat ze hun rijbewijs B haalden. Van deze groep zegt twee derde (65,5%) ook nu nooit op een bromfiets te rijden; 13,2% zegt nu een enkele keer op een bromfiets te rijden en 21,3% zegt dit nu regelmatig te doen.

4.5. Leidt de begeleid rijden-fase zelf tot gevaarlijke situaties?

Slechts een enkele jongere (0,9%) geeft aan wel eens een bekeuring te hebben gehad toen zij achter het stuur zaten, vrijwel uitsluitend voor een snelheidsovertreding; eenmaal voor door rood rijden. Dit is vrijwel identiek aan wat de coaches hierover melden. Geen van de jongeren heeft al een strafpunt op het puntenrijbewijs opgelopen.

Op de vraag of de jongere wel eens bij een aanrijding of ongeval betrokken is geweest toen hij/zij achter het stuur zat antwoorden 33 jongeren (1,7%) bevestigend. In alle gevallen ging het om aanrijdingen met uitsluitend materiële schade. Net iets meer dan de helft (18) zegt dat hij/zij zelf het meest schuldig was aan de aanrijding; de rest zegt dat de tegenpartij het meest schuldig was (12) of een derde partij (3). Van de coaches zeggen er 14 dat zij wel eens bij een aanrijding of ongeval betrokken zijn geweest met hun pupil achter het stuur. Dat is beduidend minder dan de 33 jongeren die een ongeval melden. Wanneer we alleen kijken naar het bestand waarin de gegevens van jongere en coach zijn gekoppeld (N=1511), blijft dit verschil bestaan: 24 jongeren melden een ongeval en 12 van hun coaches. In alle gevallen ging het wel weer om aanrijdingen met uitsluitend materiële schade. De meeste coaches (85,1%) melden nooit een 'bijna-ongeval' te hebben gehad met hun pupil achter het stuur; de rest op drie na (14,7%) zeggen bijna nooit een bijna-ongeval te hebben gehad. De resterende drie zeggen regelmatig (2) of vaak (1) een bijna-ongeval te hebben gehad. Het is niet mogelijk deze ongevallen af te zetten tegen landelijke gegevens. De meeste 'ongevallen' die de jongeren en hun coach rapporteren komen niet in de landelijke registraties terecht (en worden mogelijk zelfs niet bij de verzekering doorgegeven).

Verreweg de meeste jongeren (82,9%) zeggen nog nooit zonder een coach een auto te hebben bestuurd. De meesten van degenen die wel eens zonder coach gereden hebben doen dit naar eigen zeggen vrijwel nooit (11,3%); 4,3% zegt dit soms te doen, 0,9% vaak en 0,6% heel vaak.

Iets meer dan 8% van de jongeren geeft aan wel eens 'de Bob' te zijn van de coach: 0,5% (heel) vaak, 3,2% soms en 4,8% vrijwel nooit. Het is niet bekend of de coach op dat moment ook meer had gedronken dan wettelijk toegestaan voor bestuurders.

5. Conclusies en discussie

5.1. De belangrijkste bevindingen

5.1.1. Hoe vindt begeleid rijden in de praktijk plaats?

De coach

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

De frequentie

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

Het aantal kilometers

Naar schatting rijdt de gemiddelde 2toDriver tijdens de begeleid rijden-fase in totaal zo'n 1.800 km. In Nederland rijden jongens duidelijk meer kilometers dan meisjes: gemiddeld respectievelijk 1.400 km en 2.200 km. In vergelijking met schattingen uit andere Europese landen met begeleid rijden (CIECA, 2006; in Twisk & Stacey, 2007) is het gemiddelde van 1.800 km vergelijkbaar, zij het eerder aan de onderkant dan de bovenkant van de range (Finland: 1.000 km; Noorwegen en Frankrijk 2.000; Oostenrijk 3.000, Zweden 4.000). In Duitsland wordt tijdens de begeleid rijden-fase naar schatting 1.800 – 2.800 km gereden (zie ook *Paragraaf 5.2*).

Is gemiddeld 1.800 ervaringskilometers genoeg? Sagberg (2000; in OECD & ECMT, 2006) concludeert op basis van een vergelijking tussen de Noorse en Zweedse cijfers dat er ten minste tussen de 5.000 en 7.000 kilometer onder begeleiding moet worden gereden. Aan de andere kant wordt in Duitsland zo'n 1.800 tot 2.800 kilometer gereden en bleek begeleid rijden een duidelijk positief effect op ongevallen en overtredingen te hebben. De volgende fasen van de evaluatie 2toDrive zal meer duidelijkheid geven over de effecten in Nederland.

Situaties en omstandigheden

Er is een grote variëteit van situaties waarin begeleid rijden plaatsvindt: binnen de kom, buiten de kom; in de spits, buiten de spits, met licht en in het donker. De meeste begeleid rijden-ritten lijken overdag plaats te vinden, buiten de spits op provinciale weg of autosnelweg. De meeste 2toDrivers rijden ook regelmatig in het donker en in de regen. Naar verhouding doen ze weinig ervaring op met het rijden in mist of met gladheid. Dit soort omstandigheden doen zich natuurlijk ook niet zo vaak voor en al helemaal niet tijdens de zachte winter van 2013-2014 waarin de respondenten in onze steekproef met name gereden hebben.

Type ritten

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

5.1.2. *Wat vinden 2toDrivers van het rijden onder begeleiding van een coach?*

2toDrivers ervaren het oefenen en coachen als positief. Ze vinden het nuttig (meisje iets vaker dan jongens) en leuk; het leidt ze niet af, en het maakt ze niet zenuwachtig en ze vinden het ook niet irritant (meisjes wel iets vaker dan jongens). Jongeren zeggen vaak (jongens iets vaker dan meisjes) dat ze bijna nooit commentaar of adviezen krijgen.

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

Ook coaches ervaren het oefenen en het begeleiden als positief. Ze vinden het niet alleen nuttig, maar ook leuk en gezellig. Het is volgens de coaches een verantwoordelijke taak, maar ze beschouwen het niet als belastend of moeilijk. Coaches zeggen vaker dan de jongeren commentaar op of adviezen over het rijden van hun pupil te geven.

Coaches vinden bovendien dat de kwaliteit van rijden van hun pupil in de loop van het coachen verbetert. Over hun eigen rol daarbij zijn ze tamelijk bescheiden: bijna de helft vindt dat ze daar veel hebben bijgedragen; maar net iets minder vindt dat ze daar weinig aan hebben bijgedragen.

5.1.4. *Leidt 2toDrive tot extra mobiliteit of tot gevaarlijkere mobiliteit?*

Er zijn aanwijzingen dat 2toDrive tijdens de begeleid rijden-fase leidt tot iets meer mobiliteit: ongeveer 10% van de begeleidingsritten zijn ritten die anders niet gemaakt zouden zijn en kunnen dus beschouwd worden als extra mobiliteit. Overigens wijst onderzoek uit Zweden er op dat het aantal ongevallen 'per persoon' tijdens de periode van begeleid rijden 33 keer zo klein is als wanneer men zelfstandig rijdt na het behalen van het rijbewijs (Gregersen, Nyberg & Berg, 2003). De 10% extra mobiliteit lijkt dus geen extra risicovolle mobiliteit.

Met het rijbewijs B krijgen jongeren automatisch ook een rijbewijs AM en dus toegang tot de bromfiets. Vanwege het relatieve hoge ongevalsrisico, is de bromfiets vanuit veiligheidsoverwegingen een minder gewenste vervoerswijze. 2toDrive lijkt in beperkte mate tot meer gebruik van de bromfiets te leiden. Van de jongeren die nog geen bromfietsrijbewijs hadden, rijdt nu 13% een enkele keer en 21% regelmatig op een bromfiets. Uiteraard is niet uit te sluiten dat een deel van deze jongeren, als 2toDrive niet had bestaan, ook een rijbewijs AM hadden gehaald. Bij de jongeren die al wel een bromfietsrijbewijs hadden, heeft het behalen van het rijbewijs B geen invloed gehad op het gebruik van de bromfiets (79%) of juist geleid tot minder gebruik van de bromfiets (20%).

5.1.5. *Leidt de begeleid rijden-fase zelf tot gevaarlijke situaties?*

Het rijden onder begeleiding van een coach lijkt zelf niet tot gevaarlijke situaties te leiden. Het aantal 2toDrivers dat tijdens het begeleid rijden een

bekeuring heeft gehad is met minder dan 1% te verwaarlozen. In totaal meldt 1,7% van de 2toDrivers een ongeval te hebben gehad. Deze ongevallen hadden uitsluitend tot (lichte) materiële schade geleid en gebeurden ook zeker niet altijd door toedoen van de 2toDriver.

Terwijl bij het aantal bekeuringen de antwoorden van de coaches vrijwel identiek zijn aan die van de 2toDrivers, is er bij het aantal ongevallen een opvallend verschil. Coaches rapporteren ongeveer de helft minder ongevallen dan hun pupil. Een mogelijke verklaring is dat de andere aanrijdingen hebben plaatsgevonden met een andere coach. Ook is het mogelijk dat jongeren een gebeurtenis vaker als een ongeval of aanrijding kwalificeren dan meer ervaren bestuurders.

Op twee punten geeft een deel van de jongeren aan zich niet altijd aan de regels te houden. In de eerste plaats geeft bijna 10% van de jongeren aan dat ze wel eens 'de Bob' zijn als ze met hun coach rijden. Het is niet helemaal duidelijk of dit betekent dat de coach zelf heeft gedronken of een andere passagier en als dat al het geval was of het ging om een bloed-alcoholconcentratie (BAC) van boven de limiet die voor bestuurders geldt. Het is evenmin duidelijk in hoeverre dit samenhangt met het feit dat bijna een derde van de coaches aangeeft het handig te vinden om een chauffeur te hebben. Er is op basis van onze gegevens onvoldoende reden aan te nemen dat coaches regelmatig onder invloed van alcohol hun pupil begeleiden, maar het is een aspect dat mogelijk bij de definitieve invoering van de maatregel nog aandacht verdient.

In de tweede plaats zegt ruim 15% van de 2toDrivers wel eens zonder coach te hebben gereden. Weliswaar zeggen de meesten hiervan dit 'vrijwel nooit' te doen, en ook is niet bekend hoe en waar dat gebeurt. Misschien gaat het bijvoorbeeld wel om het verplaatsen van de auto op het erf. Daarbij zouden we deze cijfers eigenlijk moeten vergelijken met een 'voorsituatie': hoe vaak werd voor de invoering van 2toDrive al af en toe een stukje gereden voor het officiële rijbewijs werd gehaald. Toch is 15% niet onaanzienlijk en verdient het aanbeveling ouders en jongeren goed te (blijven) informeren over de consequenties mocht de politie ze betrappen⁴ of, nog erger, mochten ze betrokken raken bij een ongeval.

5.2. Vergelijking met Duitsland

Er zijn in Europa⁵ slechts weinig studies die gekeken hebben naar de concrete invulling van de begeleid rijden-fase in de praktijk. Ons zijn alleen een studie uit Zweden (Gregersen & Nyberg, 2002) en een studie uit Duitsland bekend (Schade & Heinzmann, 2011). In Zweden is de invulling van begeleid rijden anders dan in Nederland. Daar gaan jongeren eerst onder begeleiding rijden en pas daarna volgens ze rijlessen en doen ze rijexamen. Begeleid rijden kan al vanaf 16 jaar; zelfstandig rijden vanaf 18. Directe vergelijking is daarom slechts beperkt zinvol.

De Nederlandse invulling van het begeleid rijden is daarentegen in hoge mate gebaseerd op die in Duitsland. Ook in Duitsland bestaat de

⁵ Ook in Noord Amerika en Australië vindt begeleid rijden plaats maar dan als onderdeel van een getrapd rijbewijs (zie SWOV-factsheet [Getrapd rijbewijs / Graduated driver licensing](#)) wat vergelijking met de Europese aanpak minder zinvol maakt.

mogelijkheid van begeleid rijden vanaf 17 jaar nadat met succes het rijexamen is behaald: *Begleitete Fahren ab 17 (BF17)*. Dit is tussen april 2004 en januari 2008 geïntroduceerd in alle zestien Duitse deelstaten. In 2011 zijn de resultaten van een grootschalige effectevaluatie gepubliceerd, uitgevoerd door de Bundesanstalt für Strassenwesen BASt (Schade & Heinzmann, 2011).

Voor de Duitse evaluatie hebben in totaal bijna 19.000 jonge automobilisten een vragenlijst ingevuld; ongeveer de helft daarvan had het rijbewijs verkregen via begeleid rijden, de andere helft na hun 18^{de} op de conventionele manier. De respondenten moesten onder ander rapporteren over het eerste jaar zelfstandig rijden en de overtredingen en ongevallen in die periode. De jongeren uit de begeleid rijden-groep kregen daarnaast ook enkele vragen over de begeleid rijden-fase. Deze zijn deels vergelijkbaar met de vragen in onze studie. *Tabel 5.1* geeft een overzicht.

Als we kijken naar wie de belangrijkste coaches zijn, dan blijkt dat ook in Duitsland de ouders te zijn: in totaal in 95% van de gevallen; in Nederland was dat 97%. Dit is overigens ook het geval in Zweden. In Duitsland is de moeder (59%) naar verhouding iets vaker coach dan in Nederland (51%). Net als in Nederland is in Duitsland vader vaker de coach bij de jongens en moeder vaker bij de meisjes. In Duitsland zijn de coaches iets jonger dan in Nederland. In Duitsland is 70% tussen de 40 en 49 jaar en 22% tussen de 50 en 59; in Nederland is dat respectievelijk 58% en 37%. In Zweden is de gemiddelde leeftijd van de coach 48 jaar.

	D	NL
Ouders als belangrijkste coach , van wie	95%	97%
Moeder	59%	51%
Vader	36%	45%
Leeftijd coach		
40-49 jaar	70%	58%
50-59 jaar	22%	37%
Gemiddeld aantal kilometers onder begeleiding (geschat o.b.v. zelfrapportage en extrapolatie)	1.800 - 2.770 km	1.800 km
Aandeel begeleid rijders met		
Een bekeuring	3,4%	0,9%
Een ongeval met materiële schade	10,2%	1,7%
Een ongeval met letsel	0,5%	0,0%

Tabel 5.1. *Vergelijking tussen Duitsland en Nederland op enkele kenmerken van de begeleid rijden-fase. Bron voor de Duitse gegevens: Schade & Heinzmann (2011).*

Het gemiddeld aantal kilometers dat gereden is onder begeleiding, gebaseerd op een inschatting van de jongeren zelf, is 1.800 km. Dit getal moet volgens de Duitse onderzoekers met de nodige korrels zout genomen worden, omdat jongeren het erg lastig vonden dit in te schatten. Een andere berekening, gebaseerd op het gemiddeld aantal kilometers per week en het gemiddeld aantal weken dat beschikbaar is om te oefenen, komt

aanmerkelijk hoger uit: 2.770 km. Het gemiddelde in Nederland is ook gebaseerd op een schatting en bovendien is de schatting van jongeren die de begeleid rijden-fase nog niet hadden afgerond, geëxtrapoléerd om tot een schatting van de gehele begeleid rijden-fase te komen. Het resultaat, gemiddeld 1.800 km, is derhalve minstens even onbetrouwbaar.

De Duitse studie bevat erg weinig informatie over het type ritten tijdens het begeleid rijden en de omstandigheden. Er is alleen gevraagd naar het aandeel ritten binnen de bebouwde kom, op niet-autosnelwegen buiten de bebouwde kom en op autosnelwegen. Dit was gemiddeld genomen respectievelijk 46%, 36% en 17%. In onze studie gaf 84% van de respondenten aan regelmatig op provinciale wegen te rijden, 73% regelmatig op autosnelwegen en 44% regelmatig in de (grote) stad. Vanwege de verschillende manier van bevragen is dit nauwelijks vergelijkbaar, maar mogelijk geeft het een aanwijzing dat in Nederland vaker op een autosnelweg wordt gereden. Voor Zweden zijn geen exacte percentages bekend maar er wordt geconcludeerd dat oefenen meestal plaatsvindt onder gunstige omstandigheden met weinig verkeer, goed weer en met daglicht, maar dat toch ook regelmatig in het donker en met regen wordt gereden en dat weinig oefenritten plaatsvinden bij gladheid en sneeuw. Dit komt sterk overeen met wat we in Nederland hebben gevonden.

Het percentage begeleid rijders dat een bekeuring of een ongeval rapporteert is in Duitsland beduidend hoger dan in Nederland. Een deel van de verklaring voor dit verschil ligt waarschijnlijk in het feit dat alle Duitse respondenten de volledige periode van begeleid rijden hadden afgerond op het moment dat hun dat gevraagd werd. De Nederlandse respondenten bevonden zich allemaal nog in de begeleid rijden-fase, sommige zelfs nog helemaal in het begin, en hebben dus minder 'expositie' gehad.

5.3. Discussie en consequenties voor de verdere evaluatie

Er is geen reden om aan te nemen dat de resultaten van onze studie een vertekend beeld geven. De steekproef is random getrokken uit de totale populatie van 17-jarige 2toDrivers en had een omvang van meer dan een derde van deze totale populatie. Het percentage jongeren dat de vragenlijst heeft ingevuld is 50% en dat is heel behoorlijk te noemen (Tivesten et al., 2012). Daarmee hebben we gegevens van bijna een op de vijf 2toDrivers die op moment van onderzoek bezig waren met de begeleid rijden-fase. Er zijn bovendien geen aanwijzingen dat er sprake is van een response bias. Op een aantal kenmerken, zoals sekse, leeftijd en provincie weken de jongeren die de vragenlijst hebben ingevuld, niet af van die van de jongeren die wel uitgenodigd waren om deel te nemen aan het onderzoek, maar dat niet gedaan hebben.

Mogelijk dat naar verhouding meer jongeren hebben meegedaan die jong hun rijbewijs hebben aangevraagd. Gemiddeld hadden de deelnemers op jongere leeftijd hun rijbewijs gekregen dan wanneer we kijken naar alle 2toDrivers vanaf de start van de proef in 2011. Het is echter ook mogelijk dat het verschil een tendens weerspiegelt om sneller na je 17^{de} het rijbewijs te halen. Deze vergelijking betreft overigens alleen die jongeren die voor hun 18de een rijbewijs hebben aangevraagd en dus ook onder begeleiding kunnen gaan rijden. Vergelijking van de leeftijd waarop jongeren slagen en de leeftijd waarop zij hun rijbewijs daadwerkelijk aanvragen laat zien dat

ruim 12% voor zijn 18^{de} verjaardag slaagt, maar pas na zijn 18^{de} verjaardag het rijbewijs aanvraagt en dan dus zonder de extra ervaring door begeleid rijden zelfstandig de weg op mag. Het is onbekend of het hier gaat om kandidaten die bijvoorbeeld een paar keer zijn gezakt, waardoor het halen van het rijbewijs langer heeft geduurd dan gepland of dat het gaat om jongeren die nooit van plan zijn geweest onder begeleiding te gaan rijden, maar 2toDrive alleen hebben gezien als mogelijkheid om direct vanaf hun 18e te kunnen gaan rijden. Dat laatste zal zeker voorkomen. Onze eerdere vragenlijststudie liet zien dat de belangrijkste reden om mee te doen met 2toDrive is dat men dan zo snel mogelijk na de 18^{de} verjaardag zelfstandig de weg op kan (Van Schagen, Wijlhuizen & De Craen, 2013).

Daar waar vergelijking mogelijk was, was er een grote overeenkomst tussen de antwoorden van de jongeren en die van de coaches. Dit wijst op betrouwbare antwoorden. Overigens moeten we hierbij wel opmerken dat de overeenkomst waarschijnlijk deels komt omdat veel jongeren en hun coaches de vragenlijst gezamenlijk hebben ingevuld. Dit bleek uit informele email-reacties van jongeren en/of hun coaches.

In het algemeen kunnen we op basis van deze studie concluderen dat de begeleid rijden-fase in Nederland serieus wordt genomen. Er wordt daadwerkelijk geoefend en door de meesten ook regelmatig en in verschillende situaties en omstandigheden. Daarmee is in principe het doel van begeleid rijden, in relatief veilige omstandigheden ervaring opdoen voordat een jonge automobilist alleen de weg opgaat, bereikt.

In de volgende fasen van de evaluatie gaan we onderzoeken of deze ervaring ook voldoende is om straks, als ze op hun 18^{de} zelfstandig gaan rijden, een meetbaar effect te hebben op hun ongevalsbetrokkenheid en hun overtredingsgedrag. In eerste instantie kijken we daarvoor naar zelfgerapporteerd gedrag en ongevallen (2015/2016). In tweede instantie (2016) kijken we naar de werkelijke, geregistreerde ongevallen en overtredingen. Pas dan is de groep 'ex-2toDrivers' groot genoeg om voldoende grote aantallen ongevallen en overtredingen te mogen verwachten en statistisch verantwoorde vergelijkingen te kunnen maken.

In de huidige studie vonden we een tamelijk groot verschil tussen het aantal ongevallen dat enerzijds de jongeren en anderzijds hun coaches rapporteerden. Dit is iets waarmee we rekening moeten houden bij de volgende fase waarin we gaan kijken naar het effect op zelfgerapporteerde ongevallen. In elk geval is het zaak heel eenduidig te definiëren wat we voor onze studie als ongeval beschouwen en wat niet.

Literatuur

OECD-ECMT (2006). *Young drivers: the road to safety*. Parijs, OECD - Organisation for Economic Co-operation and Development & ECMT - European Conference of Ministers of Transport; Joint OECD/ECMT Transport Research Centre.

Craen, S. de (2010). *The X-factor: a longitudinal study of calibration in young novice drivers*. Proefschrift Technische Universiteit Delft TUD. SWOV-dissertatiereeks. Leidschendam, Stichting Wetenschappelijk Onderzoek Verkeersveiligheid SWOV.

Gregersen, N.P., Berg, H.-Y., Engström, I., Nolén, S., et al. (2000). *Sixteen years age limit for learner drivers in Sweden - an evaluation of safety effects*. In: *Accident Analysis & Prevention*, vol. 32, nr. 1, p. 25-35.

Gregersen, N.P. & Nyberg, A. (2002). *Lay instruction during driver training – a study how it is carried out and its impact on road safety*. Linköping, Swedish National Road and Transport Research Institute (VTI). [in het Zweeds met een Engelstalige samenvatting].

Gregersen, N.P., Nyberg, A. & Berg, H.-Y. (2003). *Accident involvement among learner drivers -- An analysis of the consequences of supervised practice*. In: *Accident Analysis & Prevention*, vol. 35, nr. 5, p. 725-730

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

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

Schade, F.-D. & Heinzmann, H.-J. (2011). *Summative Evaluation des Begleiteten Fahrens ab 17*. Forschungsprojekt FE 82.0316/2006 der Bundesanstalt für Strassenwesen BAST. Bergisch Gladbach, Bundesanstalt für Strassenwesen BAST/Flensburg, Kraftfahrt-Bundesamt KBA.

Schagen, I.N.L.G. van, Wijlhuizen, G.J. & Craen, S. de (2013) *Begeleid rijden: wie doet mee met 2toDrive en waarom? Een vragenlijstonderzoek onder 16- en 17-jarigen in Nederland*. R-2013-9. Leidschendam, Stichting Wetenschappelijk Onderzoek Verkeersveiligheid SWOV

Siegel, S. & Castellan, Jr. N.J., (1988). *Nonparametric statistics for the behavioral sciences (2nd ed.)*. New York, NY, England: McGraw-Hill Book Company.

Tivesten, E., Jonsson, S., Jakobsson, L., Norin, H., 2012. *Nonresponse analysis and adjustment in a mail survey on car accidents*. In: *Accident Analysis & Prevention*, vol. 48, p. 401-415.

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

Bijlage I: Uitnodigingsbrief



De heer B. Bestuurder
Autoweg 75
1234 GM Amsterdam

Uw kenmerk	Ons kenmerk	Datum	Bijlage(n)
-	<viv-nummer>	15-01-2014	-
Contactpersoon	E-mail		
Dr. Saskia de Craen	2todrive@swov.nl		
Onderwerp	Evaluatie 2toDrive		

Beste B. Bestuurder,

Je doet mee aan 2toDrive; het project waarbij je met 17 jaar je rijbewijs mag halen en tot je 18^{de} onder begeleiding van een coach mag autorijden. Het Ministerie van Infrastructuur en Milieu evalueert op dit moment de effecten van 2toDrive. Jij en je coach zijn ingeloot voor deelname aan dit onderzoek. We vragen jullie allebei een korte onlinevragenlijst van 5 tot 10 minuten in te vullen over jullie ervaringen tijdens het rijden/coachen.

Het onderzoek wordt uitgevoerd door de Stichting Wetenschappelijk Onderzoek Verkeersveiligheid SWOV. Op swov.nl/2toDrive vind je meer informatie en kunnen jij en je coach de vragenlijst invullen. Log hiervoor in met de toegangscode **BE S1234** (je coach logt in met dezelfde toegangscode, maar vult een aparte vragenlijst in).

We hopen dat je meedoet aan het onderzoek en zo een bijdrage levert aan de verkeersveiligheid in Nederland. Als dank maak je kans op een van de 100 cadeaubonnen ter waarde van 25 euro.

Met vriendelijke groet,
De directie van de RDW
namens deze,
de unitmanager Rijbewijzen

De heer A. Uuldriks

Bijlage II: Herinneringsbrief



De heer B. Bestuurder
Autoweg 75
1234 GM Amsterdam

Uw kenmerk	Ons kenmerk	Datum	Bijlage(n)
-	<viv-nummer>	20-02-2014	-
Contactpersoon	E-mail		
Dr. Saskia de Craen	2toDrive@swov.nl		
Onderwerp	Evaluatie 2toDrive		

Beste B. Bestuurder,

Twee weken geleden hebben we je uitgenodigd om deel te nemen aan het onderzoek over 2toDrive van het ministerie van Infrastructuur en Milieu. Volgens onze gegevens had je op 19 februari de online vragenlijst nog niet (volledig) ingevuld. We willen je vragen dit toch nog te doen. Jouw deelname is voor ons heel belangrijk. Het helpt ons beter te begrijpen hoe 2toDrive in de praktijk werkt en of het effect op de verkeersveiligheid heeft. Als dank maak je bij deelname kans op een van de 100 cadeaubonnen ter waarde van 25 euro.

Het onderzoek wordt uitgevoerd door de SWOV. Op www.swov.nl/2toDrive vind je meer informatie en kunnen jij en je coach de vragenlijst invullen. Het invullen van de vragenlijst duurt 5 tot 10 minuten en gaat over jullie ervaringen tijdens het rijden/coachen. Je kunt inloggen met de toegangscode **BES1234** (je coach logt in met dezelfde toegangscode). Voor hulp bij het inloggen of invullen van de vragenlijst kun je mailen naar: 2toDrive@swov.nl.

Alvast bedankt voor je deelname.
Met vriendelijke groet,

De directie van de RDW
namens deze,
de unitmanager Rijbewijzen

De heer A. Uuldriks

7. Hoeveel uren rijles heb je ongeveer gehad voor je slaagde voor je praktijkexamen? (N=2001)

a. 0 - 10 uur	10	0,5%
b. 11 - 20 uur	147	7,3%
c. 21 - 30 uur	674	33,7%
d. 31 - 40 uur	824	41,2%
e. meer dan 40 uur	346	17,3%

8. Hoelang was de periode waarin je rijlessen hebt gevolgd? (N=2001)

a. Minder dan een maand	45	2,2%
b. 1 - 3 maanden	407	20,3%
c. 4 - 6 maanden	933	46,6%
d. 7 - 9 maanden	463	23,1%
e. 10 - 12 maanden	139	6,9%
f. Meer dan een jaar, nl.:	14	0,7%

9. Wat vond je van je rijinstructeur tijdens de rijlessen? (N=2001)
check

a. Vriendelijk

<i>Helemaal eens</i>	<i>eens</i>	<i>Niet eens / niet oneens</i>	<i>Oneens</i>	<i>Helemaal oneens</i>
1367 (68,3%)	573 (28,6%)	46 (2,3%)	11 (0,5%)	4 (0,2%)

b. Agressief

<i>Helemaal eens</i>	<i>eens</i>	<i>Niet eens / niet oneens</i>	<i>Oneens</i>	<i>Helemaal oneens</i>
8 (0,4%)	19 (0,9%)	56 (2,8%)	450 (22,5%)	1468 (73,4%)

c. Opdringerig

<i>Helemaal eens</i>	<i>eens</i>	<i>Niet eens / niet oneens</i>	<i>Oneens</i>	<i>Helemaal oneens</i>
21 (1,0%)	62 (3,1%)	169 (8,4%)	640 (32,0%)	1109 (55,4%)

d. Geduldig

<i>Helemaal eens</i>	<i>eens</i>	<i>Niet eens / niet oneens</i>	<i>Oneens</i>	<i>Helemaal oneens</i>
843 (42,1%)	914 (45,7%)	156 (7,8%)	70 (3,5%)	18 (0,9%)

e. Een goede 'leraar'

<i>Helemaal eens</i>	<i>eens</i>	<i>Niet eens / niet oneens</i>	<i>Oneens</i>	<i>Helemaal oneens</i>
1179 (58,9%)	727 (36,3%)	71 (3,5%)	18 (0,9%)	6 (0,3%)

10. Is er nog iets anders (positief of negatief) wat je over je rijinstructeur kwijt wil?

11. Hoe vaak heb je praktijkexamen gedaan (N=2001)?

a. Eenmaal	1437	71,8%
b. Tweemaal	416	20,8%
c. Driemaal	117	5,8%
d. Meer dan driemaal	31	1,5%

De volgende drie vragen waren bedoeld voor de procesevaluatie en worden hier verder niet behandeld

- Is informatie over 2toDrive makkelijk te vinden?
 - Is informatie over 2toDrive goed te begrijpen?
 - Is het gemakkelijk om een begeleiderspas aan te vragen?
-

12. Heb je een begeleiderspas aangevraagd? (N=2001)

a. Ja	1989	99,4%
b. Nee	12	0,6%

Nu volgen de vragen over het rijden met een coach

13. Heb je wel eens met je coach gereden? (N=2001)

a. Ja	1997	99,8%
b. Nee	4	0,2%

Indien b, ga naar vraag 31

14. Kruis aan wie je coach is/coaches zijn (meer antwoorden mogelijk).
(N=1997)

opa	326 (16,3%)
oma	238 (11,9%)
(pleeg/stief) vader	1886 (94,4%)
(pleeg/stief) moeder	1900 (95,1%)
Broer	25 (1,3%)
zus	19 (1,0%)
Ander familielid - man	198 (9,9%)
Ander familielid - vrouw	177 (8,9%)
vriend	33 (1,7%)
vriendin	18 (0,9%)
andere man	123 (6,2%)
andere vrouw	94 (4,7%)

15. Wie neemt over het algemeen het initiatief om te gaan rijden?
(N=1997)

a. Mijn coach(es)	319	16,0%
b. Ikzelf (A2)	1612	80,8%
c. Beiden	65	3,3%

16. Hoe vaak heb je de afgelopen vier weken met je coach(es) gereden? (N=1997)

a. Dagelijks	130	6,5%
b. Meerdere keren per week	970	48,6%
c. Ongeveer een keer per week	612	30,6%
d. Een paar keer	248	12,4%
e. Eén keer	29	1,5%
f. Geen enkele keer	8	0,4%

17. Hoe vaak heb je in de eerste vier weken na het behalen van het rijexamen met je coach(es) gereden? (N=1997)

1. Dagelijks	238	11,9%
2. Meerdere keren per week	1146	57,3%
3. Ongeveer een keer per week	395	19,7%
4. Een paar keer	180	9,0%
5. Eén keer	18	0,9%
6. Geen enkele keer	20	1,0%

18. In hoeveel verschillende auto's heb je tot nu toe tijdens het coachen gereden? (N=1997)

a. Altijd dezelfde auto	373	18,7%
b. Twee verschillende auto's	769	38,5%
c. Drie verschillende auto's	445	22,3%
d. Vier verschillende auto's	191	9,6%
e. Meer dan vier verschillende auto's	219	11,0%

19. Met welke coach rijd je het vaakst? (N=1997)

opa	10	(0,5%)
oma	5	(0,3%)
(pleeg/stief) vader	908	(45,5%)
(pleeg/stief) moeder	1027	(51,4%)
broer	1	(0,1%)
zus	2	(0,1%)
Ander familielid - man	12	(0,6%)
Ander familielid - vrouw	11	(0,6%)
vriend	6	(0,3%)
vriendin	2	(0,1%)
andere man	8	(0,4%)
andere vrouw	5	(0,3%)

De volgende vragen gaan over je coach/begeleider met wie je het vaakst rijdt. Als je even vaak met verschillende coaches rijdt, houd bij de volgende vragen dan steeds dezelfde in gedachte.

20. Hoe oud is de coach met wie je het meest rijdt? (N=1997)

a. 27 - 29 jaar	7	0,4%
b. 30 - 39 jaar	41	2,1%
c. 40 - 49 jaar	1165	58,3%
d. 50 - 59 jaar	745	37,3%
e. 60 - 69 jaar	30	1,5%
f. Ouder dan 70 jaar	9	0,5%

21. Wat vind je van het rijden met je coach? (N=1997)

d. Maakt me zenuwachtig

<i>Helemaal eens</i>	<i>eens</i>	<i>Niet eens / niet oneens</i>	<i>Oneens</i>	<i>Helemaal oneens</i>
21 (1,1%)	153 (7,7%)	341 (17,1%)	724 (36,3%)	758 (38,0%)

e. Leuk /gezellig

<i>Helemaal eens</i>	<i>eens</i>	<i>Niet eens / niet oneens</i>	<i>Oneens</i>	<i>Helemaal oneens</i>
591 (29,6%)	1151 (57,6%)	220 (11,0%)	24 (1,2%)	11 (0,6%)

f. Leidt me af

<i>Helemaal eens</i>	<i>eens</i>	<i>Niet eens / niet oneens</i>	<i>Oneens</i>	<i>Helemaal oneens</i>
15 (0,8%)	73 (3,7%)	248 (12,4%)	870 (43,6%)	791 (39,6%)

g. Nuttig

<i>Helemaal eens</i>	<i>eens</i>	<i>Niet eens / niet oneens</i>	<i>Oneens</i>	<i>Helemaal oneens</i>
650 (32,5%)	863 (43,2%)	299 (15,0%)	117 (5,9%)	68 (3,4%)

h. Irritant

<i>Helemaal eens</i>	<i>eens</i>	<i>Niet eens / niet oneens</i>	<i>Oneens</i>	<i>Helemaal oneens</i>
39 (2,0%)	173 (8,7%)	410 (20,5%)	709 (35,5%)	666 (33,4%)

i. Ik merk er nauwelijks iets van

<i>Helemaal eens</i>	<i>eens</i>	<i>Niet eens / niet oneens</i>	<i>Oneens</i>	<i>Helemaal oneens</i>
334 (16,7%)	646 (32,3%)	598 (29,9%)	340 (17,0%)	79 (4,0%)

22. Hoe vaak geeft je coach commentaar op/adviezen voor je rijden?
(N=1997)

a. Nooit	54	2,7%
b. Vrijwel nooit	985	49,3%
c. Regelmatig	853	42,7%
d. Vaak	79	4,0%
e. Heel vaak	26	1,3%

23. Welk soort ritten maak je vooral? (N=1997)

- | | | |
|--|------|-------|
| a. Meestal gaan we extra rijden om ervaring op te doen | 193 | 9,7% |
| b. Meestal rijd ik op ritten die toch al gemaakt worden
(bijvoorbeeld: boodschappen, iemand wegbrengen/halen) | 1804 | 90,3% |

Indien b,

Kruis aan welke ritten dit zijn (meer antwoorden mogelijk)

(N=1804):

- | | | |
|--|------|-------|
| <input type="radio"/> Boodschappen | 1274 | 63,7% |
| <input type="radio"/> Familiebezoek | 1454 | 72,7% |
| <input type="radio"/> School of werk | 919 | 45,9% |
| <input type="radio"/> Iemand wegbrengen/ophalen | 1376 | 68,8% |
| <input type="radio"/> Recreatief/sociaal overdag | 928 | 46,4% |
| <input type="radio"/> Recreatief/sociaal 's-avonds | 959 | 47,9% |
| <input type="radio"/> Andere | 102 | 5,1% |

24. Ben je wel eens 'de Bob' als je rijdt met je coach? (N=1997)

- | | | |
|------------------|------|-------|
| a. Nooit | 1814 | 90,8% |
| b. Vrijwel nooit | 96 | 4,8% |
| c. Soms | 64 | 3,2% |
| d. Vaak | 7 | 0,4% |
| e. Heel vaak | 2 | 0,1% |
| f. Weet ik niet | 14 | 0,7% |

25. Heb je behalve je coach wel eens passagiers? (N=1997)

- | | | |
|------------------|------|-------|
| a. Nooit | 51 | 2,6% |
| b. Vrijwel nooit | 140 | 7,0% |
| c. Soms | 1026 | 51,4% |
| d. Vaak | 642 | 32,1% |
| e. Heel vaak | 138 | 6,9% |

26. Hoeveel kilometer heb je tot nu toe ongeveer gereden denk je?
(N=1997)

a. Minder dan 100 km	128	6,4%
b. 100 - 200 km	273	13,7%
c. 200 - 500 km	525	26,3%
d. 500 - 1.000 km	516	25,8%
e. 1.000 - 2.500 km	360	18,0%
f. 2.500 - 5.000 km	103	5,1%
g. 5.000 - 10.000 km	14	0,7%
h. Meer dan 10.000 km	9	0,5%
i. Weet ik niet	69	3,5%

27. Ongeveer hoeveel kilometer was je langste rit tot nu toe? (N=1995)

a. Minder dan 50 km	538	27,0%
b. 50 - 100 km	605	30,1%
c. 100 - 200 km	600	30,1%
d. 200 - 300 km	210	10,5%
e. Meer dan 300 km	42	2,1%

28. Wat vind je van de hoeveelheid oefenen? (N=1997)

a. Veel te veel	13	0,6%
b. Te veel	46	2,3%
c. Ongeveer goed	1579	79,1%
d. Te weinig	319	16,0%
e. Veel te weinig	40	2,0%

Indien a, b of c, ga naar vraag 33

Indien d of e, ga naar vraag 32

29. Wat is/zijn de belangrijkste reden(en) dat je minder vaak autorijdt dan je zou willen? (meer antwoorden mogelijk) (N=359)

a. Ik heb te weinig tijd	185	9,2%
b. Mijn coach heeft/coaches hebben te weinig tijd	144	7,2%
c. Er is vaak geen auto beschikbaar	21	1,0%
d. Het is in de praktijk vaak lastig te regelen	102	5,1%

30. Geef aan in welke omstandigheden je tot nu toe hebt gereden.
(N=1997; 99,80%).

	Nog nooit	Een enkele keer	Regelmatig
In het donker	17 (0,9%)	581 (29,1%)	1399 (70,1%)
In de regen	19 (1,0%)	867 (43,4%)	1111 (55,6%)
Met gladheid	1194 (59,8%)	677 (33,9%)	126 (6,3%)
In de mist	987 (49,4%)	902 (45,2%)	108 (5,4%)
Tijdens de spits	321 (16,1%)	1038 (52,0%)	638 (31,9%)
Overdag buiten de spits	50 (2,5%)	368 (18,4%)	1579 (79,1%)
Op autosnelwegen	80 (4,0%)	462 (23,1%)	1455 (72,9%)
Op provinciale wegen	27 (1,4%)	287 (14,4%)	1683 (84,3%)
In de (grote) stad	206 (10,3%)	913 (45,7%)	878 (44,0%)

31. Had je al een bromfietsrijbewijs, voordat je je autorijbewijs haalde?
(N=2001)

- a. Ja 299 14,9%
b. Nee 1702 85,1%
Indien a, ga naar vraag 35, Indien b ga naar vraag 36

32. Heeft het behalen van het autorijbewijs invloed gehad op je bromfietsgebruik? (N=299)

- a. Nee 237 79,3%
b. Ja, vaker bromfiets gaan rijden 2 0,7%
c. Ja, minder vaak bromfiets gaan rijden 60 20,1%

Door naar vraag 37

33. Met je rijbewijs B mag je ook een bromfiets besturen. Maak je van die mogelijkheid gebruik? (N=1702)

- a. Nee, ik rijd nooit op een bromfiets 1115 65,5%
b. Ja, ik rijd nu een enkele keer op een bromfiets 225 13,2%
c. Ja, ik rijd nu regelmatig op een bromfiets 362 21,3%

34. Heb je wel eens zonder een coach een auto bestuurd? (N=2001)

a. Nooit	1658	82,9%
b. Vrijwel nooit	227	11,3%
c. Soms	87	4,3%
d. Vaak	18	0,9%
e. Heel vaak	11	0,5%

35. Heb je al eens een bekeuring gekregen toen jij achter het stuur zat? (N=1998)

j. Nee	1980	99,1%
k. Ja	18	0,9%
Ja, nl. voor (kruis aan; meer antwoorden mogelijk)		
o Snelheid	17	
o Door rood rijden	1	
o Fout parkeren	0	
o Geen gordel aan	0	
o Bumper kleven	0	
o Alcohol/drugs	0	
o Anders, nl.	1	

36. Heb je al eens een aanrijding/ongeval gehad toen jij achter het stuur zat? (N=1998)

a. Nee	1965	98,3%
b. Ja, met alleen materiële schade	33	1,7%
c. Ja, met lichamelijk letsel voor een van de betrokkenen	0	0,00%

Indien a, ga naar vraag 39; Indien b of c, ga naar vraag 37

37. Wie was volgens jou het meest schuldig aan de aanrijding of het ongeval? (N=33)

a. Ik	18
b. De tegenpartij	12
c. Iemand anders	3

38. Als je wilt, kun je hier een korte beschrijving geven van de aanrijding/het ongeval:

39. Heb je tot nu toe al een strafpunt op je puntenrijbewijs gekregen?
(N=51)

- | | |
|--------|----|
| a. Ja | 0 |
| b. Nee | 51 |

Dit is het einde van de vragenlijst. Heel hartelijk dank voor je medewerking. Wil je nog even nagaan of je coach zijn/haar vragenlijst ook al heeft ingevuld?

Onder de deelnemers verloten we 100 cadeaubonnen ter waarde van 25 euro. Wil je een kans maken, vul dan hieronder je email-adres in. Uiteraard worden je antwoorden op geen enkele wijze gekoppeld aan dat adres. Verwerking gebeurt volledig anoniem.

Ja, ik wil graag een kans maken op een van de cadeaubonnen. Mocht ik in de prijzen vallen, dan kan de cadeaubon verstuurd worden naar het volgende email-adres:

.....

Bijlage IV: Vragenlijst voor coaches en antwoordpercentages

Eerst enkele achtergrondvragen:

1. Wanneer bent u geboren?	Niet gevraagd?	
a. Gemiddelde leeftijd		
b. Range		
c. Standdaarddeviatie		
2. Wat zijn de vier cijfers van uw postcode?	
3. Bent u een man of een vrouw?(N=1635)		
a. Vrouw	975	59,6%
b. Man	660	40,4%
4. Hoe lang bent u al in het bezit van een rijbewijs B? (N=1635)		
a. 5 - 10 jaar	8	0,5%
b. 10 - 15 jaar	17	1,0%
c. 15 - 20 jaar	51	3,1%
d. Langer dan 20 jaar	1559	95,4%
5. Hoeveel kilometer rijdt u zelf ongeveer per jaar ? (N=1635)		
a. Minder dan 5.000 km	146	8,9%
b. 5.000 - 10.000 km	422	25,8%
c. 10.000 - 20.000 km	542	33,2%
d. 20.000 - 50.000 km	404	24,7%
e. Meer dan 50.000 km	121	7,3%
6. Hoeveel jongeren coacht/begeleidt u in het kader van 2toDrive? (N=1634)		
a. 1	1584	96,9%
b. 2	50	3,1%

De volgende vragen gaan over uw rol als coach van de jongere die is uitgenodigd voor het onderzoek. Deze persoon noemen we hieronder steeds de 'pupil'.

7. Wat is uw relatie tot uw pupil? Het is een (N=1634):

a. Kleinkind	6	0,4%
b. (Pleeg/stief)kind	1602	98,0%
c. Broer/zus	3	0,2%
d. Ander familielid	20	1,2%
e. Vriend(in)	3	0,2%

8. Hoe lang bent u al de coach van deze pupil? (N=1635)

a. Minder dan 1 maand	49	3,0%
b. 1 - 3 maanden	653	39,9%
c. 4 - 6 maanden	595	36,4%
d. 7 - 9 maanden	275	16,8%
e. 10 - 12 maanden	63	3,9%

9. Bent u al eens met uw pupil gaan rijden om het hem/haar ervaring op te laten doen? (N=1635)

a. Ja	1620	99,1%
b. Nee	15	0,9%

Indien ja, ga naar volgende vraag

Indien nee, ga naar einde vragenlijst

10. Wie neemt over het algemeen het initiatief om samen te gaan rijden? (N=1620; 99,08%)

a. Mijn pupil	1198	74,0%
b. Ikzelf	356	22,0%
c. Beiden	59	3,6%
d. Hangt van omstandigheden af	6	0,4%

11. Hoe vaak heeft u de afgelopen vier weken met uw pupil gereden? (N=1620)

a. Dagelijks	65	4,0%
b. Meerdere keren per week	830	51,2%
c. Ongeveer een keer per week	520	32,1%
d. Een paar keer	180	11,1%
e. Eén keer	16	1,0%
f. Geen enkele keer	9	0,6%

12. Hoe vaak heeft u in de eerste vier weken na het behalen van het rijexamen met uw pupil gereden? (N=1620)

a. Dagelijks	159	9,8%
b. Meerdere keren per week	1050	64,8%
c. Ongeveer een keer per week	275	17,0%
d. Een paar keer	112	6,9%
e. Eén keer	10	0,6%
f. Geen enkele keer	14	0,9%

13. Welk soort ritten maakt u vooral met uw pupil? (N=1620)

a. Meestal gaan we extra rijden om ervaring op te doen.	159	9,8%
b. Meestal coach ik op ritten die toch al gemaakt worden (bijvoorbeeld: boodschappen, iemand wegbrengen/halen).	1461	90,2%
namelijk (meer antwoorden mogelijk) (N=1461):		
o Boodschappen	1092	66,8%
o Familiebezoek	1202	73,5%
o School of werk	752	46,0%
o Iemand wegbrengen/ophalen	1133	69,3%
o Recreatief/sociaal overdag	771	47,2%
o Recreatief/sociaal 's-avonds	839	51,3%

14. Wat vindt u van de hoeveelheid tijd die u besteedt aan het rijden met uw pupil? (N=1620)

a. Veel te veel	3	0,2%
b. Te veel	7	0,4%
c. Ongeveer goed	1358	83,8%
d. Te weinig	245	15,1%
e. Veel te weinig	7	0,4%

Indien a, b of c, ga naar vraag 16

Indien d of e ga naar vraag 15

15. Wat is/zijn de belangrijkste reden(en) dat u minder vaak met uw pupil rijdt dan u zou willen? (meer antwoorden mogelijk) (N=252)

a. Ik heb te weinig tijd	93	5,7%
b. Mijn pupil heeft te weinig tijd	113	6,9%
c. Er is vaak geen auto beschikbaar	9	0,6%
d. Het is in de praktijk vaak lastig te regelen	95	5,8%
e. Anders, nl.	28	1,7%

16. Wat vindt u van uw rol als coach? (N=1620)

a. Belastend

<i>Helemaal eens</i>	<i>eens</i>	<i>Niet eens / niet oneens</i>	<i>Oneens</i>	<i>Helemaal oneens</i>
9 0,6%	30 1,9%	131 8,1%	599 37,0%	851 52,1%

b. Gevaarlijk

<i>Helemaal eens</i>	<i>eens</i>	<i>Niet eens / niet oneens</i>	<i>Oneens</i>	<i>Helemaal oneens</i>
2 0,1%	12 0,7%	95 5,9%	612 37,8%	899 55,5%

c. Leuk/gezellig

<i>Helemaal eens</i>	<i>eens</i>	<i>Niet eens / niet oneens</i>	<i>Oneens</i>	<i>Helemaal oneens</i>
623 38,5%	853 52,7%	112 6,9%	20 1,2%	12 0,7%

d. Moeilijk

<i>Helemaal eens</i>	<i>eens</i>	<i>Niet eens / niet oneens</i>	<i>Oneens</i>	<i>Helemaal oneens</i>
3 0,2%	55 3,4%	201 12,4%	734 45,3%	627 38,7%

e. Nuttig

<i>Helemaal eens</i>	<i>eens</i>	<i>Niet eens / niet oneens</i>	<i>Oneens</i>	<i>Helemaal oneens</i>
1035 63,9%	490 30,2%	54 3,3%	20 1,2%	21 1,3%

f. Handig om chauffeur te hebben

<i>Helemaal eens</i>	<i>eens</i>	<i>Niet eens / niet oneens</i>	<i>Oneens</i>	<i>Helemaal oneens</i>
205 12,7%	305 18,8%	466 28,8%	324 20,0%	320 19,8%

g. Onduidelijk

<i>Helemaal eens</i>	<i>eens</i>	<i>Niet eens / niet oneens</i>	<i>Oneens</i>	<i>Helemaal oneens</i>
7 0,4%	19 1,2%	188 11,6%	629 38,8%	777 48,0%

a. Verantwoordelijk

<i>Helemaal eens</i>	<i>eens</i>	<i>Niet eens / niet oneens</i>	<i>Oneens</i>	<i>Helemaal oneens</i>
539 33,3%	797 49,2%	204 12,6%	56 3,4%	24 1,5%

17. Wat vond u van de kwaliteit van rijden van uw pupil toen u net begon met coachen? (N=1620)

a. Zeer goed	205	12,7%
b. Goed	977	60,3%
c. Redelijk	425	26,2%
d. Slecht	13	0,8%
e. Zeer slecht	0	0,0%

18. Wat vindt u nu van de kwaliteit van rijden van uw pupil? (N=1620)

a. Zeer goed	450	27,8%
b. Goed	1109	68,5%
c. Redelijk	58	3,6%
d. Slecht	3	0,2%
e. Zeer slecht	0	0,0%

19. Hoe vaak geeft u commentaar op/adviezen voor het rijden van uw pupil? (N=1620)

a. Nooit	16	1,0%
b. Vrijwel nooit	303	18,7%
c. Soms	1090	66,3%
d. Vaak	198	12,2%
e. Heel vaak	13	0,8%

20. In welke mate draagt u als coach bij aan de rijkwaliteit van uw pupil (N=1620)?

a. Heel veel	43	2,7%
b. Veel	774	47,8%
c. Weinig	691	42,7%
d. Erg weinig	93	5,7%
e. Helemaal niet	19	1,2%

21. Hoeveel kilometer heeft u tot nu toe ongeveer met uw pupil gereden denkt u? (N=1620; 99,08%)

a. Minder dan 100 km	94	5,8%
b. 100 - 200 km	243	15,0%
c. 200 - 500 km	492	30,4%
d. 500 - 1.000 km	422	26,0%
e. 1.000 - 2.500 km	271	16,7%
f. 2.500 - 5.000 km	58	3,6%
g. 5.000 - 10.000 km	13	0,8%
h. Meer dan 10.000 km	3	0,2%
i. Weet ik niet	24	1,5%

22. Geef aan in welke omstandigheden u tot nu toe met uw pupil heeft gereden. (N=1620)

	Nog nooit	Een enkele keer	Regelmatig
In het donker	28 1,7%	682 42,1%	910 56,2%
In de regen	33 2,0%	836 51,6%	751 46,4%
Met gladheid	1268 78,3%	311 19,2%	41 2,5%
In de mist	1086 67,0%	494 30,5%	40 2,5%
Tijdens de spits	248 15,3%	897 54,4%	475 29,3%
Overdag buiten de spits	24 1,5%	412 25,4%	1184 73,1%
Op autosnelwegen	84 5,2%	521 32,2%	1015 62,7%
Op provinciale wegen	19 1,2%	304 18,8%	1297 80,1%
In de (grote) stad	214 13,2%	738 45,6%	668 41,2%

23. Heeft u al eens een aanrijding/ongeval gehad toen uw pupil achter het stuur zat? (N=1620)

a. Nee	1606	99,1%
b. Ja, met alleen materiële schade	14	0,9%
c. Ja, met lichamelijk letsel voor een van de betrokkenen	0	0,0%

24. Hoe vaak heeft u een 'bijna-ongeval' gehad met uw pupil achter het stuur? (N=1620)

a. Nooit	1379	85,1%
b. Vrijwel nooit	238	14,7%
c. Regelmatig	2	0,1%
d. Vaak	1	0,1%
e. Heel vaak	0	0,0%

25. Heeft uw pupil al eens een bekeuring gekregen als bestuurder van een auto? (N=1620)

a. Nee, niet dat ik weet	1605	99,1%
b. Ja	15	0,9%

nl. voor (kruis aan; meer antwoorden mogelijk)

<input type="radio"/> Snelheid	14
<input type="radio"/> Door rood rijden	2
<input type="radio"/> Fout parkeren	
<input type="radio"/> Geen gordel aan	
<input type="radio"/> Bumper kleven	
<input type="radio"/> Alcohol/drugs	
<input type="radio"/> Anders, nl.	1

Dit is het einde van de vragenlijst. Heel hartelijk dank voor uw medewerking. Wilt u nog even bij uw pupil navragen of hij/zij de vragenlijst ook al heeft ingevuld?