



Evaluatie Wet Begeleid Rijden (2toDrive)

Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat

17 april 2023 - AS2-Internal



 **ARCADIS**

TeamAlert

Berenschot



Contactpersoon

PATRICK KALDERS

Arcadis Nederland B.V.
Postbus 220
3800 AE Amersfoort
Nederland

Inhoudsopgave

Managementsamenvatting	6
1 Inleiding	10
1.1 Achtergrond	10
1.2 Onderzoeksvragen en scope	10
1.3 Verantwoording onderzoek	10
1.4 Leeswijzer	12
2 Begeleid Rijden: totstandkoming, beleidstheorie en inrichting	13
2.1 Pilot Begeleid Rijden	13
2.1.1 Resultaten evaluaties Pilot Begeleid Rijden	13
2.1.1.1 Procesevaluatie SIRA Consulting (2014)	13
2.1.1.2 Evaluatie SWOV (2015)	13
2.2 Beleidstheorie begeleid rijden	14
2.2.1 Inleiding	14
2.2.2 Beleidsprobleem en doel	14
2.2.3 Veronderstellingen onder beleid	14
2.3 Inrichting van begeleid rijden en beginnersregeling	15
3 Ervaringen jongere deelnemers	17
3.1 Kenmerken jongeren	17
3.1.1 Persoonskenmerken	17
3.1.2 Kenmerken van deelname aan begeleid rijden	17
3.1.3 Aantal begeleide ritten en aantal kilometers	18
3.2 Ervaringen deelnemers 2toDrive	19
3.2.1 Motivatie om deel te nemen	19
3.2.2 Informatie over 2toDrive	19
3.2.3 Overkoepelende ervaring begeleid rijden	20
3.2.4 Ervaringen met begeleiders	21
3.2.5 Veiligheid	21
3.2.6 Ontvangen tips en adviezen	21
3.2.7 Rijden na begeleid rijden	23

4	Ervaringen coaches	24
4.1	Kenmerken coaches	24
4.2	Ervaringen coaches	25
4.2.1	Motivatie om deel te nemen	25
4.2.2	Informatie over 2toDrive	25
4.2.3	Overkoepelende ervaring begeleid rijden	26
4.2.4	Ervaringen met jongere deelnemer	26
4.2.5	Veiligheid	27
4.2.6	Gegeven tips en adviezen	27
5	Ervaringen van deelnemers en coaches vergeleken	30
5.1.1	Overeenkomsten in ervaringen	30
5.1.2	Verschillen in ervaringen	30
6	Ervaringen niet-deelnemers 2toDrive	31
6.1.1	Informatie over 2toDrive	31
6.1.2	Overwegingen om niet deel te nemen	31
6.1.3	Opvattingen over 2toDrive	31
7	Verbeterpunten van jongeren, coaches en stakeholders	32
7.1	Verbeterpunten genoemd door deelnemers, coaches en niet-deelnemers	32
7.2	Top-5 verbeterpunten volgens deelnemers en coaches	32
7.2.1	Draagvlak voor overige verbeterpunten bij deelnemers en coaches	33
7.3	Verbeterpunten beoordeeld door stakeholders	34
7.3.1	Ervaringen stakeholders	34
7.3.2	Verbeterpunten door stakeholders beoordeeld	34
7.4	Uitvoerbaarheid van verbeterpunten volgens stakeholders	35
8	Aanvullende data over beginnende bestuurders en deelnemers begeleid rijden	36
8.1	Aantal beginnende bestuurders en deelnemers begeleid rijden	36
8.1.1	Rijbewijsbezit 17-jarigen en 18-24-jarigen	36
8.1.2	Aantal examens en geslaagden 17-jarigen en 18-20-jarigen	37
8.1.3	Aantal deelnemers begeleid rijden	39
8.2	Aantal ongevallen en overtredingen van 18-24-jarigen: vergelijking tussen oud-deelnemers begeleid rijden en niet-deelnemers	42
8.2.1	Betrokkenheid bij ongevallen	43
8.2.2	Betrokkenheid bij zware verkeersovertredingen	44
8.2.3	Bekeuringen voor lichte verkeersovertredingen	44

8.2.4 Effect op betrokkenheid bij ongevallen en overtredingen

45

Colofon

48



Managementsamenvatting

Hoofdconclusie en aanbevelingen:

Begeleid rijden (2toDrive) wordt door deelnemers in hoge mate gewaardeerd en er is gedegen bewijs dat begeleid rijden een positief effect heeft op de verkeersveiligheid.

Uit deze evaluatie blijkt dat deelnemers en coaches van begeleid rijden in hoge mate tevreden zijn met het doorlopen traject. Zij ervaren een duidelijke progressie in de subjectieve veiligheid, met name in de eerste maanden van begeleid rijden. Tijdens het begeleid rijden leren de jongeren veel over onder meer basisrijvaardigheden en rijstijl en wordt rijervaring opgedaan in verschillende omstandigheden. Redenen voor niet-deelname aan begeleid rijden hebben in belangrijke mate te maken met de persoonlijke financiële situatie, geen noodzaak hebben om het rijbewijs te halen of het niet kunnen vinden van geschikte coaches. Ondanks de hoge tevredenheid, zien deelnemers, coaches en stakeholders ook mogelijke verbeteringen in doelbereik en uitvoering.

Op basis van aanvullende data-analyse concluderen wij dat bijna een kwart (23%) van de jongeren van 17 jaar het rijbewijs B haalt, maar het overgrote deel niet. Het aantal jongeren dat het rijbewijs B haalt, groeit in de loop van het 17^e levensjaar. Hoe later jongeren hun rijbewijs halen, hoe minder ze van begeleid rijden kunnen profiteren. Vrijwel alle jongeren van 17 jaar die het rijbewijs B halen, vragen een begeleiderspas aan. Dit aandeel is licht gestegen in de jaren voor corona. Er is een klein deel (7%) van de jongeren dat geen begeleiderspas aanvraagt.

Op basis van analyse van verkregen data van de politie over ongevallen en overtredingen van 18 t/m 24-jarigen concluderen wij dat oud-deelnemers aan begeleid rijden na hun 18^e verjaardag veiliger zijn in het verkeer dan niet-deelnemers. Deze cijfers zijn gerelateerd aan het aantal rijbewijzen en niet aan het aantal gereden kilometers. Deelnemers aan begeleid rijden zijn in vergelijking met niet-deelnemers na hun achttiende ongeveer 16% minder vaak betrokken bij ongevallen (alle ongevallen: dodelijke afloop, letsel en uitsluitend materiële schade). Als verdachte zijn ze bijna een kwart (24%) minder vaak betrokken bij ongevallen (alle ongevallen) en 40% minder vaak betrokken bij ongevallen met dodelijke afloop. Dit is een meerjarig en groeiend verkeersveiligheidseffect. Bij deelnemers aan begeleid rijden is van hun 18^e t/m 24^e levensjaar een continue daling te zien in het aantal ongevallen, in tegenstelling tot niet-deelnemers, waarbij in de eerste jaren na hun achttiende het aantal ongevallen stijgt.

Gezien de positieve ervaringen van deelnemers en de positieve effecten op de verkeersveiligheid bevelen wij aan om begeleid rijden uit te breiden. De bekendheid van begeleid rijden is te vergroten zodat jongeren vaker en tijdiger deelnemen aan begeleid rijden. Daarnaast bevelen wij aan om begeleid rijden ook mogelijk te maken voor beginnende bestuurders van 18 jaar en ouder. Tot slot bevelen wij aan om een aantal regels en procedures van begeleid rijden te versoepelen, actiever informatie te verstrekken aan deelnemers en coaches van begeleid rijden en om een monitor met heldere indicatoren op te stellen om de effectiviteit van begeleid rijden te kunnen volgen.

Aanleiding evaluatie

Jonge automobilisten (18 t/m 24 jaar) raken vaker betrokken bij een ongeval dan andere automobilisten, met vaak een meer ernstige afloop. Het risico per gereden afstand om bij een dodelijk ongeval betrokken te raken, ligt voor jonge automobilisten 4,5 keer hoger dan voor meer ervaren automobilisten (SWOV, Jonge automobilisten, 2021). Het risico is het hoogst in het eerste jaar na het behalen van het rijbewijs en daalt vervolgens snel met het opbouwen van rijervaring. Een middel om jonge automobilisten veiliger en meer vaardig aan het verkeer deel te laten nemen, is begeleid rijden. Sinds 15 maart 2018 maakt de zogenoemde Wet Begeleid Rijden (2toDrive) het jongeren mogelijk het rijbewijs vroegtijdig te behalen. Met begeleid rijden c.q. 2toDrive kunnen jongeren van 17 jaar onder begeleiding van een coach extra rijervaring opdoen nadat zij hun rijbewijs hebben behaald. Zo kunnen zij onder relatief veilige omstandigheden rijervaring opdoen en kan uiteindelijk het aantal ongelukken waar jongeren bij zijn betrokken worden verminderd. In 2023, vijf jaar na invoering, wordt de wet geëvalueerd.

Doel, onderzoeksvraag en verantwoording

Het doel van de evaluatie is om een beter inzicht te krijgen of nog steeds de goede dingen worden gedaan, om te bezien wat eventueel beter kan en om te onderzoeken of het beoogde doel, een vermindering van het aantal ongevallen met jonge bestuurders, beter binnen bereik kan worden gebracht. Mede omdat sinds enkele jaren de ongevallenstatistieken minder goed gevuld en daardoor minder betrouwbaar zijn, is de evaluatie primair vormgegeven als een kwalitatief onderzoek. De evaluatie is uitgevoerd door Arcadis, Berenschot en TeamAlert.

De onderzoeksvraag van de evaluatie luidt: *Hoe is begeleid rijden (2toDrive) ervaren door jongeren en coaches die het traject hebben doorlopen en welke verbeteringen in doelbereik en uitvoering zijn mogelijk?*

In de evaluatie is in totaal met 33 jongeren, 30 coaches en 10 niet-deelnemers (jongeren die wel hebben overwogen om deel te nemen aan begeleid rijden, maar dit uiteindelijk toch niet hebben gedaan) gesproken over de ervaringen met begeleid rijden en over mogelijke verbeteringen. Met de belangrijkste stakeholders ANWB, BOVAG, CBR, CVOM, FAM, Politie en RDW is gesproken over de uitvoerbaarheid van verbeteringen en is relevante data opgehaald. Deze data zijn geanalyseerd om een vergelijking te kunnen maken tussen de groep deelnemers aan begeleid rijden en de groep beginnende bestuurders die niet heeft deelgenomen aan begeleid rijden (de 'niet-deelnemers').

Conclusies op basis van kwalitatief onderzoek

Conclusie 1: De Wet Begeleid Rijden (de definitieve invoering van begeleid rijden in de Wegenverkeerswet 1994) is goed onderbouwd.

Bij de definitieve invoering van de begeleid rijden in de Wegenverkeerswet (WVW) 1994 is gebruik gemaakt van verschillende uitgebreide internationale overzichtsstudies naar effectieve maatregelen voor jonge beginnende bestuurders, waaronder Zweeds onderzoek naar begeleid rijden. In de Memorie van Toelichting (MvT) is een onderbouwde beleidstheorie gebruikt.

Conclusie 2: Deelnemers en coaches van begeleid rijden zijn in hoge mate tevreden met het doorlopen traject.

De deelnemers zijn zeer positief over de mogelijkheid om eerder hun rijbewijs te kunnen halen en zien veel voordelen. Jongeren kunnen het rijbewijs halen voordat hun studie begint, rijervaring opdoen en voelen zich zelfverzekerder in de auto. Ook zijn de jongeren erg tevreden over de snelheid en doorlooptijd van het proces van aanvragen van de begeleidspas. Bijna alle jongeren zouden begeleid rijden aanbevelen aan anderen. De coaches geven aan het prettig te vinden om quality time met hun kinderen door te brengen, zien het als deel van de opvoeding en lenen - na de periode van begeleid rijden - met een gerust hart hun auto uit.

Conclusie 3: Deelnemers en coaches ervaren een duidelijke progressie in de subjectieve veiligheid, met name in de eerste maanden van begeleid rijden.

Zowel jongeren als coaches geven aan dat naarmate het begeleid rijden-traject vordert, ze zich steeds veiliger gaan voelen in de auto (subjectieve veiligheid). De gevaarlijke situaties die zich tijdens het begeleid rijden hebben voorgedaan, vonden met name in de eerste ritten plaats. Opvallend hierbij is dat de coaches aangeven dat zij relatief veel tips en adviezen hebben gegeven die betrekking hebben op veiligheid. Ook is opmerkelijk dat de coaches iets meer onveiligheid ervaren dan de jongeren (vertellen meer over bijna-ongevallen), met name aan het begin van de periode van begeleid rijden.

Conclusie 4: Tijdens het begeleid rijden leren de jongeren veel over onder meer basisrijvaardigheden en rijstijl en wordt rijervaring opgedaan in verschillende omstandigheden.

Het aantal tips en adviezen dat de jongeren krijgen, verschilt sterk per deelnemer. Wel is een patroon te zien van het thema waar de tips over gaan. De ontvangen tips gaan over het algemeen over basisrijvaardigheden en rijstijl, anticiperen op overig verkeer en gevaarlijke situaties, rustig blijven achter het stuur en afleiding (zoals door telefoongebruik of bediening van de radio).

Conclusie 5: Redenen voor niet-deelname hebben in belangrijke mate te maken met de persoonlijke financiële situatie, geen noodzaak hebben om het rijbewijs te halen of het niet kunnen vinden van geschikte coaches.

De gesproken jongeren die gekozen hebben om niet deel te nemen aan begeleid rijden, geven aan dat er veelal een financiële barrière is. Jongeren hebben op 17-jarige leeftijd vaak nog niet de financiële middelen om zelf hun rijbewijs te betalen. De prijs voor het aanvragen van een begeleidspas speelt eveneens een rol. Ook het niet kunnen vinden van geschikte en beschikbare coaches blijkt een belemmering te zijn voor een aantal jongeren. Daarnaast geven enkele niet-deelnemers aan dat ze gewoonweg niet de noodzaak voelden om het rijbewijs eerder te halen. Ook zijn er niet-deelnemers die pas tijdens de rijlessen erachter kwamen dat het mogelijk was om het rijbewijs voor het 18^e levensjaar te halen en dan deel te nemen aan begeleid rijden. Zij geven aan dat als ze dit hadden geweten graag eerder met de rijopleiding waren begonnen en hadden meegedaan aan begeleid rijden.

Conclusie 6: Ondanks de hoge tevredenheid, zien deelnemers, coaches en stakeholders ook mogelijke verbeteringen in doelbereik en uitvoering.

De deelnemers en coaches zien een aantal mogelijke verbeteringen. De belangrijkste 5 verbeteringen zijn:

1. Meer promotie maken voor 2toDrive.
2. Meer informatie/voorzichting over 2toDrive aan zowel deelnemers als coaches.
3. Begeleid rijden in verschillende situaties (inclusief rijden in het buitenland).
4. Aanpassing voorwaarden voor coaches (leeftijd en ervaring).
5. Platform voor ervaringsuitwisselingen en inspiratie voor deelnemers aan 2toDrive, bijvoorbeeld door (tussentijdse) evaluatie.

De stakeholders zien ook verbeteringen, maar zijn meer verdeeld met betrekking tot de uitvoerbaarheid hiervan. De volgende verbeteringen zijn naar verwachting van de meeste stakeholders effectief en uitvoerbaar:

1. Digitale begeleiderspas.
2. Gratis begeleiderspas.
3. Uitbreiding aantal coaches.

Conclusies op basis van aanvullende data-analyse

Conclusie 7: Een deel van de jongeren van 17 jaar haalt het rijbewijs B (23%), maar het overgrote deel niet. Het aantal jongeren dat het rijbewijs B haalt, groeit in de loop van het 17^e levensjaar waardoor minder van begeleid rijden kan worden geprofiteerd.

In de evaluatie zijn data van het CBR, RDW en CBS over het aantal 17-jarigen in Nederland, het aantal examens en het aantal afgegeven begeleiderspassen geanalyseerd. Hieruit blijkt dat iets minder dan een kwart van alle 17-jarigen gebruik maakt van de mogelijkheid om voor de 18^e verjaardag te starten met het volgen van een rijopleiding voor het rijbewijs B. Deze jongeren doen op jongere leeftijd rijervaring op en zijn op het moment dat zij 18 jaar worden een meer ervaren weggebruiker dan leeftijdsgenoten die nog moeten starten met een rijopleiding of die niet hebben deelgenomen aan begeleid rijden. In de gemaakte uitsplitsing is ook gevonden dat het aantal afgelegde rijexamens groeit in de loop van 17^e jaar. Hoe later het rijbewijs-B in het 17^e levensjaar wordt behaald, hoe korter de periode is waarin door middel van begeleid rijden rijervaring kan worden opgedaan.

Conclusie 8: Vrijwel alle jongeren van 17 jaar die het rijbewijs B halen vragen een begeleiderspas aan. Dit aandeel is licht gestegen in de jaren voor corona. Een klein deel van de jongeren vraagt geen begeleiderspas aan en profiteert niet van begeleid rijden.

Op basis van de vergelijking tussen het aantal geslaagden (CBR) en het aantal begeleiderspassen (RDW) wordt geconcludeerd dat tussen de 88-98% van de 17-jarigen een begeleiderspas aanvraagt en deelneemt aan begeleid rijden. Van het aantal geslaagden betekent dit dat ongeveer 4.000 jongeren wel het rijbewijs behalen in het 17^e levensjaar, maar geen begeleiderspas aanvragen. Aannemelijk is dat deze groep wacht tot de 18^e verjaardag en zonder begeleiding gaat rijden. Het doel van de wet Begeleid Rijden wordt bij deze groep niet behaald.

Conclusie op basis van analyse van politie-data

Conclusie 9: Deelnemers aan begeleid rijden zijn na hun achttiende veiliger in het verkeer dan niet-deelnemers. Dit is een meerjarig en groeiend verkeersveiligheidseffect.

Deelnemers aan begeleid rijden zijn aanmerkelijk minder vaak betrokken bij verkeersongevallen met letsel en dodelijke afloop dan niet-deelnemers. Ook zijn ze minder vaak betrokken bij verkeersongevallen met uitsluitend materiële schade. Voor alle ongevallen is dit gemiddeld 16% minder, voor dodelijke ongevallen waarbij de beginnende bestuurder verdachte is, is deze betrokkenheid zelfs gemiddeld 40% minder. Als verdachte zijn ze bijna een kwart (24%) minder vaak betrokken bij alle type ongevallen. Deze cijfers zijn gerelateerd aan het aantal rijbewijzen en niet aan het aantal gereden kilometers.

Daarnaast zien wij dat de deelnemers aan 2toDrive over de jaren heen steeds minder geregistreerde overtredingen en verkeersmisdrijven maken, terwijl deze afname bij niet-deelnemers niet zichtbaar is.

Daarentegen is er niet over de gehele linie een veiliger gedrag van deelnemers aan begeleid rijden ten opzichte van niet-deelnemers. Bij lichtere beboete overtredingen (snelheid) is eerder een omgekeerde relatie te zien: deelnemers aan 2toDrive zijn iets vaker betrokken bij lichte overtredingen dan niet-deelnemers. Een verklaring voor deze bevinding, en met name voor de tegenstrijdigheid met de mindere betrokkenheid van deelnemers aan 2toDrive bij ongevallen, kan op basis van de in dit onderzoek verzamelde data niet worden gegeven.

Op basis van bovenstaande bevindingen is de conclusie dat er sterke aanwijzingen zijn dat deelnemers van begeleid rijden na hun achttiende veiliger zijn in het verkeer dan niet-deelnemers. Het lijkt erop dat deelnemers aan 2toDrive beter in staat zijn om onveilige situaties en risico's in te schatten dan niet-deelnemers. Ook lijkt het erop dat de oud-deelnemers zich verder blijven ontwikkelen in de richting van een veiliger rijgedrag. Op de vraag of dit effect ontstaat door eerdere deelname aan begeleid rijden of door andere factoren - zoals een initiële motivatie om veiliger te rijden en hogere bereidheid om te leren - kan op basis van de in dit onderzoek verzamelde data geen antwoord worden gegeven.

Aanbevelingen

Op basis van de conclusies van de evaluatie en aanvullende gegevens op basis van interviews met experts en extra dataonderzoek en -analyse, komen wij tot enkele aanbevelingen voor verbeteringen in doelbereik en uitvoering:

Aanbeveling 1: Verhoog de bekendheid van begeleid rijden zodat meer jongeren tijdig hieraan deelnemen.

Uit de cijfers van het aantal deelnemers aan 2toDrive is af te leiden dat er nog een aanzienlijke groeipotentie bestaat binnen de doelgroep. Van de 17-jarigen behaalt 23% het rijbewijs, maar de rest niet. Door meer promotie te maken voor begeleid rijden kan – afhankelijk van de wens bij jongeren – dit percentage worden verhoogd. Hierbij is met name van belang om jongeren te stimuleren om eerder te starten met rijlessen en zodoende ook eerder praktijkexamen te kunnen doen, de periode van begeleid rijden langer duurt en beginnende bestuurders relatief langer ‘veilige’ kilometers kunnen maken.

Aanbeveling 2: Versoepel het aantal regels en procedures van begeleid rijden.

Er is een aantal regels en procedures die volgens deelnemers, coaches, niet-deelnemers en stakeholders versoepeld kunnen worden. Een veel genoemde verbetering is het invoeren van een digitale begeleiderspas. Een belangrijk voordeel van de digitale begeleiderspas is dat het gemakkelijker wordt om gedurende het begeleid rijden-traject nieuwe begeleiders aan de pas toe te voegen. In de huidige situatie moet hiervoor een nieuwe, fysieke begeleiderspas worden aangevraagd, waar opnieuw kosten voor worden gerekend. Ook kunnen meer dan 5 coaches op een digitale pas worden toegelaten, zodat een belemmering voor niet-deelname wordt weggenomen. De digitale pas sluit aan bij de ontwikkeling van een digitaal rijbewijs en kan naar verwachting relatief gemakkelijk worden ingevoerd.

Door de begeleiderspas gratis of tegen gereduceerde kosten aan te bieden, kan een van de financiële barrières voor deelname aan 2toDrive worden weggenomen. Deze maatregel wordt genoemd door zowel deelnemers, coaches, niet-deelnemers als stakeholders.

Aanbeveling 3: Verstrek actiever informatie over begeleid rijden.

Bij deelnemers en coaches bestaan vragen over begeleid rijden. Deze gaan onder andere over wat wel en niet is toegestaan en wat de rol van de begeleider is. Deelnemers kunnen meer worden geïnformeerd over het belang van het maken van een minimaal aantal rij-uren en kilometers en het opdoen van ervaring in verschillende omstandigheden. Coaches ontvangen weinig informatie en zijn veelal niet goed op de hoogte van de tips die op de website van 2toDrive worden aangeboden, terwijl ze achteraf aangeven dat ze hier wel interesse in hadden. Dit kan door een betere informatievoorziening bij de start van het begeleid rijden, bijvoorbeeld bij het verstrekken van het rijbewijs of de begeleiderspas (eventueel via een link of brief).

Aanbeveling 4: Maak begeleid rijden ook mogelijk voor beginnende bestuurders boven de 18.

Uit de analyse van de politie-data blijkt dat deelnemers aan begeleid rijden na hun 18^e jaar veiliger zijn in het verkeer dan niet-deelnemers. Uit data over het behalen van het rijbewijs en het aanvragen van begeleiderspassen blijkt dat een deel van de 17-jarigen niet of maar een korte tijd profiteert van begeleid rijden, omdat zij al bijna 18 jaar oud zijn. Het is aan te bevelen om meer jongeren te laten profiteren van begeleid rijden door het ook toegankelijk te maken voor beginnende bestuurders boven de 18. Gezien de praktische belemmeringen die kunnen optreden bij deze groep (bijvoorbeeld door het niet meer wonen bij de ouders), valt te overwegen deze mogelijkheid op basis van vrijwilligheid in te voeren.

Aanbeveling 5: Monitor de effectiviteit van begeleid rijden op basis van heldere indicatoren.

Er is winst te behalen bij het (kwantitatief) in beeld brengen van de effecten van begeleid rijden. Dit vraagt ten eerste om een heldere omschrijving van de indicatoren waarmee de effectiviteit kan worden bepaald. Ten tweede is nodig dat deze indicatoren gemeten worden en hierover duidelijke afspraken worden gemaakt met de betreffende stakeholders.

1 Inleiding

1.1 Achtergrond

Jonge automobilisten (18 t/m 24 jaar) raken vaker betrokken bij een ongeval dan andere automobilisten, met vaak een meer ernstige afloop. Het risico om bij een dodelijk ongeval betrokken te raken, ligt voor jonge automobilisten 4,5 keer hoger dan voor meer ervaren automobilisten.¹ Het risico is het hoogst in het eerste jaar na het behalen van het rijbewijs en daalt vervolgens snel met het opbouwen van rijervaring.

Een middel om jonge automobilisten veiliger en meer vaardig aan het verkeer deel te laten nemen, is het begeleid rijden. Na een succesvolle pilot met begeleid rijden in de periode 2011-2017 en na een korte tussenperiode, is op 15 maart 2018 de Wegenverkeerswet in werking getreden en maakt de Wet Begeleid Rijden het jongeren mogelijk het rijbewijs vroegtijdig te behalen. Met begeleid rijden of 2toDrive kunnen jongeren van 17 jaar onder begeleiding van een coach extra rijervaring opdoen nadat zij hun rijbewijs hebben behaald. Zo doen zij onder relatief veilige omstandigheden rijervaring op en kan uiteindelijk het aantal ongelukken waar jongeren bij zijn betrokken worden verminderd. In 2023, 5 jaar na de aanpassing, wordt de wet geëvalueerd. Om de vinger aan de pols te houden en het programma gericht door te ontwikkelen, moet een brede, kwalitatieve evaluatie worden uitgevoerd naar hoe het 2toDrive-programma na wijziging van de wet is ervaren door deelnemers en stakeholders.

1.2 Onderzoeksvragen en scope

Het doel van de evaluatie is om een beter inzicht te krijgen of nog steeds de goede dingen worden gedaan, om te bezien wat eventueel beter kan en te onderzoeken of het beoogde doel, een vermindering van het aantal ongevallen met jonge bestuurders, hiermee is gediend. Mede omdat sinds enkele jaren de ongevallenstatistieken minder goed gevuld en daardoor minder betrouwbaar zijn, is de evaluatie primair vormgegeven als een kwalitatief onderzoek binnen Nederland.

De onderzoeksvraag die centraal staat in de evaluatie luidt: *Hoe is beleid rijden (2toDrive) ervaren door jongeren en coaches die het traject hebben doorlopen en welke verbeteringen in doelbereik en uitvoering zijn mogelijk?*

In de evaluatie is een brede groep aan jongeren betrokken. Er is een brede spreiding in de deelnemersgroep: op leeftijd, geslacht, regio, aantal maanden in het bezit van rijbewijs, aantal ervaringskilometers onder begeleiding en de relatie van de coach tot de jongere. Tevens is als controlegroep ook een aantal niet-deelnemers meegenomen. Dit zijn jongeren die wel hebben overwogen om deel te nemen aan begeleid rijden, maar dit uiteindelijk toch niet hebben gedaan. Naast de jongeren zijn ook de coaches en de belangrijkste stakeholders betrokken.

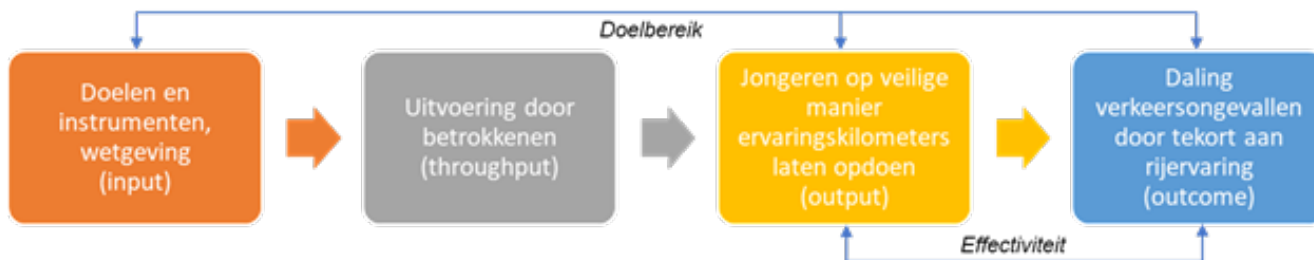
1.3 Verantwoording onderzoek

De Rijksbegroting stelt eisen aan de wijze waarop de rijksoverheid om moet gaan met evaluatieonderzoeken. Deze eisen zijn uitgewerkt in de Regeling periodiek evaluatieonderzoek en beleidsinformatie (RPE). Voor de uitvoering van de RPE zijn diverse handreikingen opgesteld, waaronder de Toolbox Beleidsevaluatie. Bij het uitvoeren van de evaluatie zijn wij uitgegaan van de eisen die de RPE aan evaluaties stelt. Verder hebben wij nauwe aansluiting gezocht bij de diverse handreikingen. Onze opzet stoelt daarmee op de meest recente wetenschappelijke inzichten en voldoet aan de eisen die de Rijksbegroting aan evaluatieonderzoek stelt.

Beleidsstheorie

Uitgangspunt bij de evaluatie is de veronderstelling dat aan de inzet van beleidsinstrumenten - zoals begeleid rijden - bepaalde veronderstellingen ten grondslag liggen, dat er nagedacht is over de te realiseren doelen en volgens welke lijnen dat moet gebeuren. De evaluatie is gestart met de 'reconstructie' van deze gedachtegang (die in de literatuur doorgaans de beleidsstheorie wordt genoemd) om vervolgens te bepalen in hoeverre de beleidsstheorie daadwerkelijk in de praktijk is gebracht en of de inzet van de instrumenten – hier: begeleid rijden – tot de gewenste effecten heeft geleid.

¹ SWOV, Jonge automobilisten (2021).



Figuur 1 Beleidstheorie

In de evaluatie is als basis een klassiek beleidsevaluatiemodel gebruikt. Hiermee sluiten wij aan bij de door het ministerie van Financiën aanbevolen systematiek voor de beleidsevaluaties (zie <https://www.rijksfinancien.nl/beleidsevaluatie>).

- Input: doelen, instrumenten en beschikbaar gestelde middelen voor communicatie en extra lasten RDW (met betrekking tot de aanvraag van de begeleiderspas).
- Throughput: uitvoering van de wetgeving door betrokken partijen.
- Output: deelnemers aan 2toDrive (jongeren) maken begeleide autokilometers na het behalen van hun rijbewijs en doen op een veilige manier ervaringskilometers op.
- Outcome: lagere ongevalskans onder oud-deelnemers aan 2toDrive dan leeftijdsgenoten die niet hebben deelgenomen en daardoor daling verkeersongevallen.

Doelbereik definiëren wij als de mate waarin de doelen van het beleid zijn gerealiseerd. Effectiviteit definiëren wij als de mate waarin de doelen van het beleid dankzij het ingezette beleid en bijbehorende instrumenten zijn gerealiseerd. Bij uitvoerbaarheid van verbetermaatregelen kijken wij naar de mate waarin de huidige uitvoeringspraktijk (met stakeholders, denk aan CBR, RDW, politie et cetera) in staat is deze maatregelen uit te voeren.

Kwalitatief onderzoek, met aanvullende data-analyse

De evaluatie is vormgegeven als een kwalitatief onderzoek binnen Nederland. De uitgevoerde evaluatie is geen representatief onderzoek voor de gehele populatie van jongere deelnemers en coaches van begeleid rijden. In de evaluatie zijn interviews gehouden met een substantieel aantal jongeren en coaches (respectievelijk 33 en 30). Ter aanvulling van deze bevindingen is een belronde gehouden met een tiental niet-deelnemers en zijn interviews gehouden met stakeholders. In de interviews met stakeholders zijn eveneens kwantitatieve data opgehaald die relevant zijn voor het inzicht in de verkeersveiligheid van de deelnemers aan begeleid rijden ten opzichte van niet-deelnemers. Hiervoor is een aanvullende data-analyse uitgevoerd.

Stappen

In de evaluatie is een aantal stappen doorlopen:

- Documentenanalyse: wij hebben relevante onderzoeksrapporten (zie bijlage) verzameld en bestudeerd.
- Interviews met jongere deelnemers en begeleiders: er zijn interviews gehouden met in totaal 33 deelnemers en 30 coaches van 2toDrive. De jongeren en hun begeleiders zijn geworven via het jongerenpanel van TeamAlert en via een social mediacampagne op Facebook en Instagram. Bij de selectie van de deelnemers is een zo goed mogelijke spreiding nagestreefd van deelnemers over onder andere geslacht, leeftijd en provincie.
- Interviews met niet-deelnemers: er zijn telefonische interviews gehouden met 10 niet-deelnemers, dat wil zeggen jongeren die er bewust voor hebben gekozen om niet voor hun achttiende hun rijbewijs te halen en deel te nemen aan 2toDrive.
- Focusgroepsessie: met een beperkte groep van 5 deelnemers (2 koppels van deelnemers en coach en een jongere deelnemer) zijn verbeterpunten besproken en geprioriteerd.
- Interviews met stakeholders: wij hebben gesproken met RDW, CBR, BOVAG, ANWB, SWOV, Politie, CVOM, FAM en vertegenwoordiging van verzakeraars.
- Data-analyse: wij hebben van de stakeholders, onder andere de politie, data ontvangen met betrekking tot de ongevallen en overtredingen van beginnende bestuurders. Deze data hebben wij geanalyseerd om een vergelijking te kunnen maken tussen de groep deelnemers aan begeleid rijden en de groep niet-deelnemers.

1.4 Leeswijzer

In hoofdstuk 2 gaan wij in op de wijze waarop begeleid rijden en 2toDrive tot stand is gekomen, de beleidstheorie en op hoe het werkt in de praktijk. In de hoofdstukken 3 en 4 beschrijven wij de ervaringen van respectievelijk de jongeren en de coaches van 2toDrive. Deze ervaringen zijn in hoofdstuk 5 met elkaar vergeleken.

In hoofdstuk 6 gaan wij in op de ervaringen van niet-deelnemers. In hoofdstuk 7 vindt u de door de deelnemers en coaches aangegeven verbeterpunten en gaan wij in op de verbeteringen die door stakeholders zijn genoemd.

In hoofdstuk 8 analyseren wij aanvullende data over beginnende bestuurders en deelnemers van begeleid rijden die wij van CBR, RDW en de politie hebben ontvangen. De centrale conclusies en aanbevelingen van de evaluatie zijn beschreven in de managementsamenvatting, die aan het begin van het rapport is opgenomen.

2 Begeleid Rijden: totstandkoming, beleidstheorie en inrichting

In dit hoofdstuk gaan wij in op totstandkoming, onderbouwing en werking van de Wet Begeleid Rijden. Wij beschrijven de pilot Begeleid Rijden die voorafgaand aan de wet heeft plaatsgevonden en enkele evaluaties van de pilot. Vervolgens analyseren wij de beleidstheorie die onder de wet ligt en beschrijven wij het samenspel van de veronderstellingen waarop de wet is gebaseerd. Ten slotte gaan wij in op de inrichting van begeleid rijden en de beginnersregeling, kortom op hoe het in de praktijk werkt.

2.1 Pilot Begeleid Rijden

Met ingang van 1 november 2011 is voor de periode van 6 jaar de pilot begeleid rijden ingevoerd. Aanleiding voor het experiment was het gegeven dat de doelgroep van beginnend bestuurders oververtegenwoordigd is in de ongevalcijfers en hiermee een van de meest risicovolle groepen in het Nederlandse verkeer is. Onder meer op basis van het systeem dat in Duitsland bestaat, is het Nederlandse experiment vormgegeven. Door het experiment werd het mogelijk voor een jongere om vanaf 17 jaar praktijkexamen te doen en het rijbewijs B aan te vragen. Dat rijbewijs B is tot de 18^e verjaardag echter alleen geldig samen met een begeleiderspas met daarop begeleiders. Daarna vervallen de beperkingen en kan de rijbewijshouder zelfstandig op pad.

2.1.1 Resultaten evaluaties Pilot Begeleid Rijden

In 2014 is het experiment procesmatig geëvalueerd door SIRA Consulting en in 2015 zijn de gevolgen voor de verkeersveiligheid door de SWOV geëvalueerd.

2.1.1.1 Procesevaluatie SIRA Consulting (2014)²

In 2014 heeft SIRA Consulting de processen rondom 2toDrive in de experimentfase geëvalueerd, door in gesprek te gaan met betrokken stakeholders, een data-analyse en het uitvoeren van een bronnenonderzoek. De belangrijkste conclusie uit deze evaluatie is dat de betrokken organisaties positief zijn over het experiment en allemaal achter de doelstelling staan om de verkeersveiligheid te vergroten. De pilot liep tot en met 1 november 2017. Uit de evaluatie komt een aantal aandachtspunten naar voren met betrekking tot het definitief invoeren van de wet Begeleid Rijden:

- Versterken communicatie over het aanvragen van de begeleiderspas voor het aanvragen van het rijbewijs.
- Versterken communicatie over de randvoorwaarden, waaronder rijden in het buitenland.
- Verduidelijking lengte status 'beginnersrijbewijs'.
- Versterking van de positie en functie van de begeleider in de Wegenverkeerswet 1994.

2.1.1.2 Evaluatie SWOV (2015)³

In 2015 heeft de SWOV een evaluatie uitgevoerd van de effecten van het volgen van 2toDrive op de (gerapporteerde) verkeersveiligheid. Omdat de ongevals- en overtredingenregistratie het niet toe liet om hier een geschikte analyse op te voeren, heeft de SWOV ervoor gekozen om te kijken naar de verschillen in zelfgerapporteerde ongevallen en overtredingen van 2toDrive-deelnemers en jongeren die niet begeleid hebben gereden. De SWOV heeft via een vragenlijst (ingevuld door ruim 30.000 jongeren) onderzocht in hoeverre de ongevalsbetrokkenheid en het overtredingsgedrag van 2toDrivers verschilt van 'regulier opgeleide' jongeren. De conclusie van de SWOV is dat het ongevalsrisico van 2toDrivers per kilometer lager is dan dat van regulier opgeleiden. De SWOV concludeert dat deze uitkomst geen statistische betekenis heeft en kan deze conclusie niet hard maken.

Ook komt uit de evaluatie naar voren komen dat deelnemers aan 2toDrive minder bekeuringen lijken te krijgen per kilometer dan regulier opgeleiden. Echter is ook dit niet statistisch significant bevonden. Wel werd duidelijk dat 18% van de 2toDrivers weleens zonder begeleider achter het stuur zit en in overtreding is. De conclusie van de evaluatie van de SWOV is dat er wel positieve effecten lijken te zijn op het ongevalsrisico en overtredingsgedrag door het deelnemen aan 2toDrive, maar ook wordt geconcludeerd dat dit op basis van de vragenlijst niet statistisch is te bewijzen.

² SIRA Consulting: Procesevaluatie 2toDrive: Analyse van de processen van het experiment 2toDrive (2014)

³ SWOV: Begeleid rijden in Nederland. Heeft 2toDrive effect op zelfgerapporteerde ongevallen en overtredingen (2015)

2.2 Beleidstheorie begeleid rijden

2.2.1 Inleiding

In het Strategisch Plan Verkeersveiligheid (SPV) 2030⁴ wordt beschreven dat onervaren verkeersdeelnemers risico lopen als gevolg van onvoldoende taakbekwaamheid en vaardigheden. Het gaat hierbij met name om hogere orde vaardigheden: risicoherkenning en afstemming (kalibratie) tussen taakbekwaamheid en taakeisen. Van extra invloed is risicozoekend gedrag, met name door jongeren, als gevolg van een nog niet volledig ontwikkelde impulscontrole. Ook wordt aangegeven dat jonge automobilisten naar verhouding vaker zijn betrokken bij een dodelijk ongeval dan oudere, meer ervaren, automobilisten. Deze onervarenheid is vooral in de beginfase van het zelfstandig rijden relevant voor de verkeersveiligheid.

In de MvT van de Wet Begeleid Rijden wordt beschreven dat jonge, beginnende bestuurders een grotere kans hebben om bij ongevallen betrokken te raken.⁵ Dit heeft onder andere te maken met een aantal leeftijdsspecifieke eigenschappen, zoals een gebrekkige gevaarherkenning, gebrekkige impulscontrole, zelfoverschatting, groepsgedrag en gebrek aan rijervaring.

2.2.2 Beleidsprobleem en doel

De groep van 18- tot 24-jarigen behoort tot een van de meest risicovolle groepen in het verkeer. In vergelijking met meer ervaren bestuurders heeft de groep 18- tot 24-jarigen per gereden kilometer een ruim viermaal hogere kans om betrokken te raken bij een ernstig verkeersongeval (met ten minste een dode of een zwaargewonde) dan automobilisten in de leeftijdscategorie van 30 tot 59 jaar.

Het doel van begeleid rijden is dat jonge automobilisten in relatief veilige omstandigheden, met een ervaren begeleider naast zich, ervaring opdoen in het verkeer voordat zij alleen de weg opgaan. Het uiteindelijke doel van begeleid rijden is dat jonge automobilisten minder ongevallen veroorzaken in het verkeer.

2.2.3 Veronderstellingen onder beleid

Als oorzaak voor de hogere kans die jongeren hebben op een ongeval, wordt een aantal leeftijdsspecifieke eigenschappen aangereikt:

- Gebrekkige gevaarherkenning.
- Gebrekkige impulscontrole.
- Zelfoverschatting.
- Groepsgedrag.
- Gebrek aan rijervaring.

In de MvT is niet toegelicht waarom alleen deze specifieke leeftijdsspecifieke eigenschappen worden opgenomen en geen andere. Er is geen bronverwijzing naar ondersteunend onderzoek. Wel heeft het ministerie van IenW bij het opstellen van de MvT gebruik gemaakt van verschillende uitgebreide internationale overzichtsstudies naar effectieve maatregelen voor jonge beginnende bestuurders die een aantal jaar geleden zijn uitgevoerd. In een opgestelde notitie 'Jonge beginnende bestuurders - Beknopt overzicht problematiek en maatregelen' (2018) is op basis van deze studies een overzicht gemaakt van risicofactoren en zijn de belangrijkste potentiële maatregelen c.q. aangrijpingspunten voor verandering beschreven en beoordeeld.

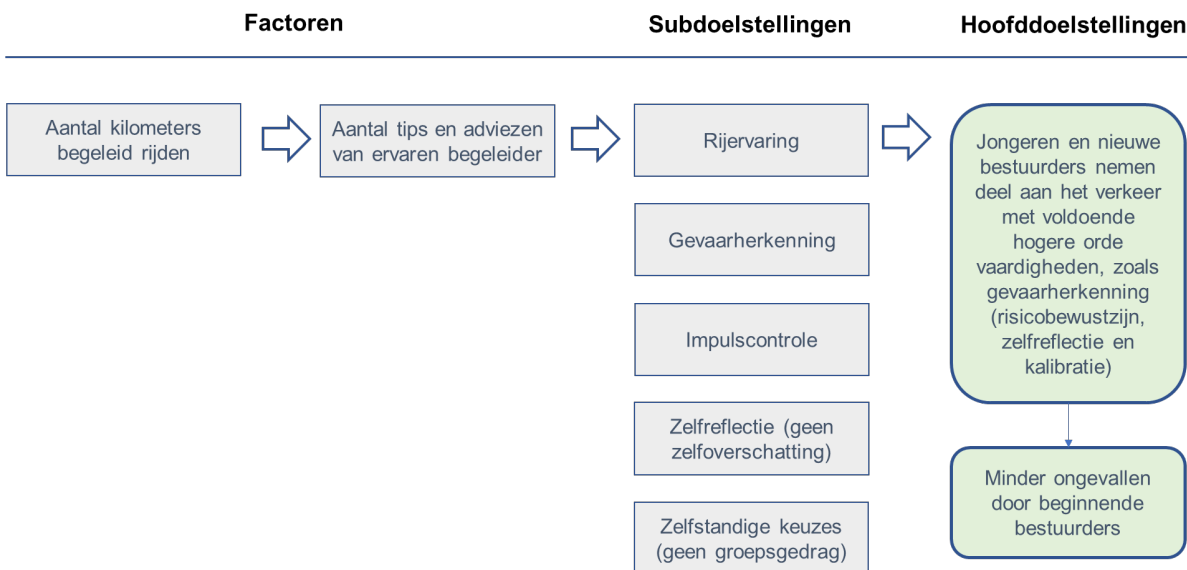
Voor begeleid rijden is gebruik gemaakt van Zweeds onderzoek uit 2000 waarin werd geconcludeerd dat begeleid rijden met name effectief is door het extra aantal kilometers of rij-uren die beginnende bestuurders maken. Hierbij werd ook de potentiële maatregel geopperd van het (verplicht) bijhouden van een logboek. Achtergrond hiervan is dat een optimaal aantal rij-uren of gemaakte kilometers ergens ligt tussen de 80-100 uur (of 5000 km) en 120-140 uur (of 7000 km) en het opdoen van ervaring onder verschillende omstandigheden belangrijk is (bijvoorbeeld tijdens de nacht en in het donker).

⁴ Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat, Ministerie van Justitie en Veiligheid, Interprovinciaal Overleg, Vereniging van Nederlandse Gemeenten, Vervoerregio Amsterdam en Metropoolregio Rotterdam Den Haag. Veilig van deur tot deur. Het Strategisch Plan Verkeersveiligheid 2030: Een gezamenlijke visie op aanpak verkeersveiligheidsbeleid (2018).

⁵ Wijziging van de Wegenverkeerswet 1994 in verband met de definitieve invoering van begeleid rijden, Memorie van Toelichting, Vergaderjaar 2016-2017, 34698, Nr.3.

In de MvT wordt aangegeven dat de adviezen en tips die begeleiders geven aan de jongeren hen kunnen helpen bij het inschatten van gevaren en risico's. Door van een ervaren begeleider aanwijzingen te krijgen tijdens het autorijden wordt de jonge automobilist kennis en ervaring bijgebracht en dit helpt hem of haar in de periode na de 18^e verjaardag wanneer zelfstandig auto wordt gereden. De veronderstelling waar het beleid voor begeleid rijden op berust, is dat hoe meer kilometers beginnende bestuurders rijden onder begeleiding, hoe meer zij tijdens het rijden tips en adviezen kunnen krijgen van hun begeleiders, en hoe minder betrokken zij zijn bij verkeersongevallen als zij na hun 18^e verjaardag zonder begeleiding de weg op gaan.

Schematische weergave van de veronderstellingen onder het beleid:



Figuur 2 Veronderstellingen onder het beleid

2.3 Inrichting van begeleid rijden en beginnersregeling

Een jongere kan vanaf zijn of haar 16^e verjaardag beginnen met het behalen van het autorijbewijs. Hierbij moet een aantal stappen worden doorlopen:

1. Vanaf de 16^e verjaardag is het mogelijk theorie-examen te doen.
2. Vanaf 16 jaar en 6 maanden is het mogelijk om te starten met rijlessen.
3. De gewenste coaches moeten worden gekozen (minimaal 1, maximaal 5 coaches).
4. De gekozen coaches moeten worden aangemeld bij de RDW.
5. De begeleidersspas moet worden aangevraagd bij de RDW (hieraan zijn kosten verbonden).
6. Het praktijkexamen en het rijbewijs halen (zonder aangevraagde begeleidersspas is het niet mogelijk een rijbewijs aan te vragen).
7. Zodra het rijbewijs is gehaald kan vanaf de 17^e verjaardag worden gestart met begeleid rijden tot de 18^e verjaardag.
8. Vanaf de 18^e verjaardag kan de jonge bestuurder zelfstandig de weg op.

Voor jongeren die het rijbewijs halen, geldt dat zij worden aangemerkt als beginnend bestuurder. In de Beginnersregeling (onderdeel van de vorderingsprocedure van de artikelen 130 e.v. van de Wegenverkeerswet 1994 en uitgewerkt in de Regeling maatregelen rijvaardigheid en geschiktheid 2011) is opgenomen dat iedereen die als 16- of 17-jarige een rijbewijs haalt, de eerste 7 jaar wordt aangemerkt als beginnende bestuurder. Vanaf 18 jaar geldt een periode van 5 jaar.

Sinds de invoering van begeleid rijden is de beginnerstermijn aangepast, zodat voor jongeren die in het kader van begeleid rijden op hun zeventiende hun rijbewijs B halen, een beginnerstermijn geldt van 5 jaar (dit was daarvoor 7 jaar). In artikel 1 van de Regeling MRG 2011 jo. artikel 8 lid 3 WVV 1994 is opgenomen:

- Iemand is beginnend bestuurder gedurende de eerste 5 jaar na de afgifte van het eerste rijbewijs.
- Indien de betrokkene op het moment van de afgifte van het eerste rijbewijs nog geen 18 jaar is, geldt een beginnerstermijn van 7 jaar.
- Indien de betrokkene op moment van afgifte van het B-rijbewijs nog geen 18 jaar is, geldt een beginnerstermijn van 5 jaar vanaf de afgifte van dat rijbewijs.

Afhankelijk van het type rijbewijs en leeftijd van afgifte eerste rijbewijs, zijn er vijf categorieën beginnende bestuurders:

Rijbewijs categorie 1e rijbewijs	Leeftijd afgifte 1e rijbewijs	Nieuwe rijbewijscategorie	Leeftijd afgifte rijbewijs andere categorie	Beginnerstermijn
AM/T/A1(eu)	Onder 18	Geen ander rijbewijs	Niet van toepassing	7 jaar
Iedere categorie	Vanaf 18	Niet van toepassing	Niet van toepassing	5 jaar
AM/T/A1(eu)	Onder 18	B	17	Eerst 7 jaar vanaf afgifte eerste rijbewijs AM/T/A1(EU) dit gaat over in 5 jaar vanaf afgiftedatum rijbewijs B
B	17	Niet van toepassing	Niet van toepassing	5 jaar
AM/T/A1(eu)	Onder 18	B	Vanaf 18	7 jaar

Tabel 1 Categorieën beginnende bestuurders

Voor deelnemers aan begeleid rijden gelden aparte regels. Zo mogen zij niet rijden zonder begeleider en moeten zij op verzoek de begeleiderspas kunnen tonen. Op overtreding van de regels staan boetes:

- Zonder (juiste) coach: 150 euro, 11a lid 3 100 b en c wegenverkeerswet, feitnummer Mk065cc.
- Niet tonen begeleiderspas: 70 euro. Als de begeleider het rijbewijs niet kan tonen is dat ook 70 euro.

3 Ervaringen jongere deelnemers

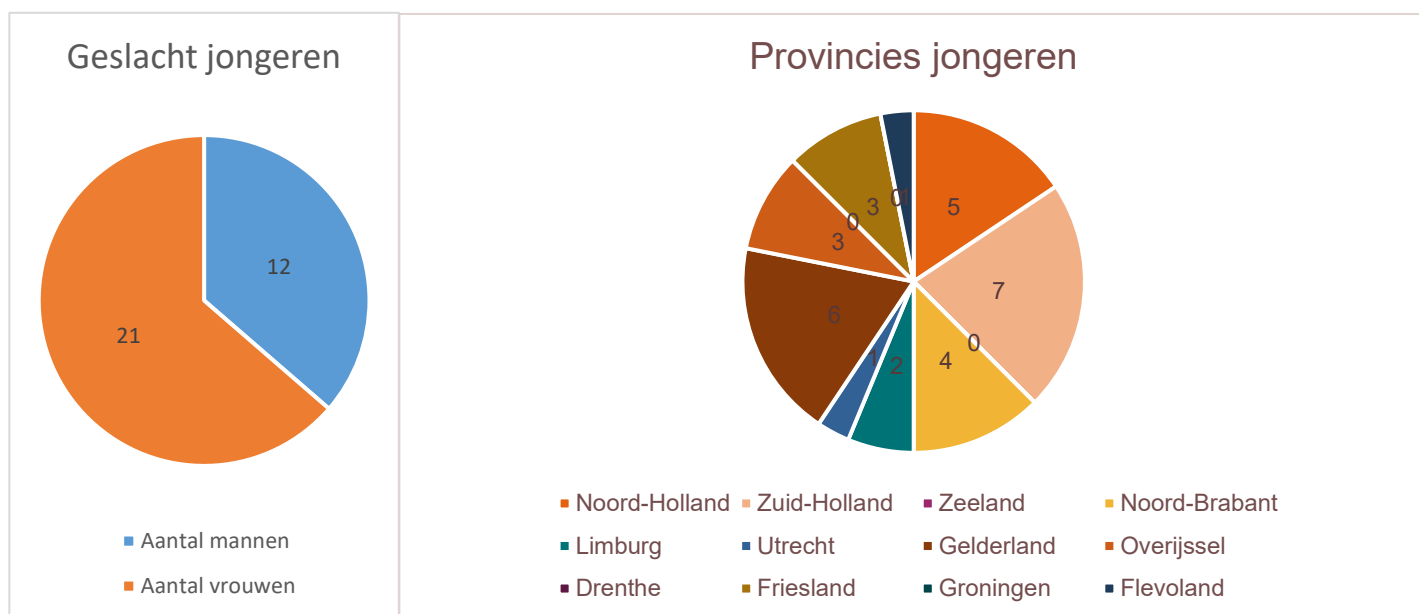
Voor deze evaluatie zijn interviews gehouden met in totaal 33 jongere deelnemers en met 30 coaches. De uitgevoerde evaluatie is geen representatief onderzoek voor de gehele populatie van jongere deelnemers en coaches van begeleid rijden. Wel is een spreiding nagestreefd in de groep jongeren en coaches die is geïnterviewd op basis van de kenmerken: geslacht, leeftijd, regio (provincie), relatie jongere met coach, ervaringskilometers en aantal maanden begeleid rijden.

3.1 Kenmerken jongeren

Onderstaande paragrafen geeft een beeld van de groep jongeren met wie wij hebben gesproken.

3.1.1 Persoonskenmerken

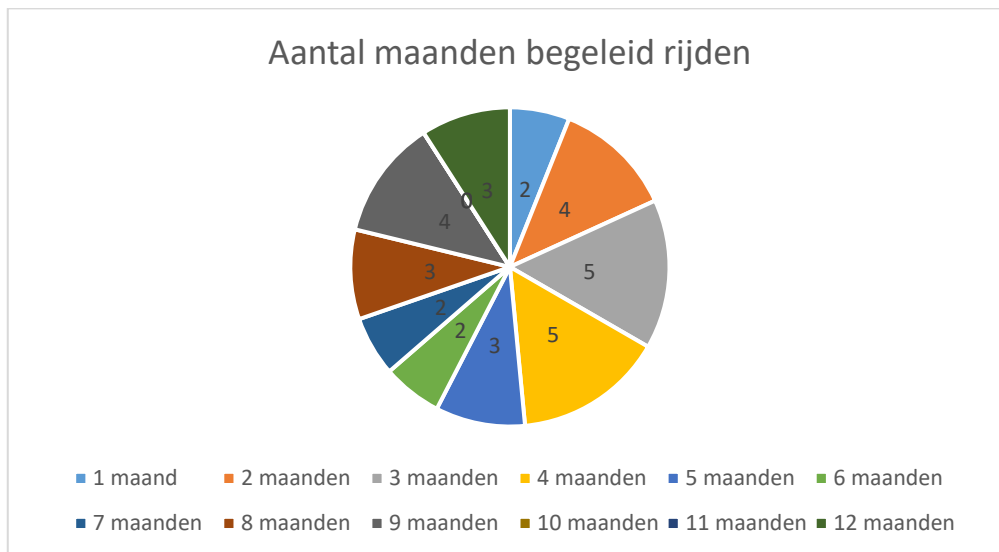
Van de jongeren die wij hebben gesproken is bijna 2/3 vrouw (64%) en meer dan een derde man (36%). Dit is omgekeerd ten opzichte van het aantal daadwerkelijke deelnemers aan 2toDrive, zie hiervoor Figuur 3 Persoonskenmerken deelnemers evaluatie 2toDrive. De jongeren zijn afkomstig uit alle provincies van het land.



Figuur 3 Persoonskenmerken deelnemers evaluatie 2toDrive

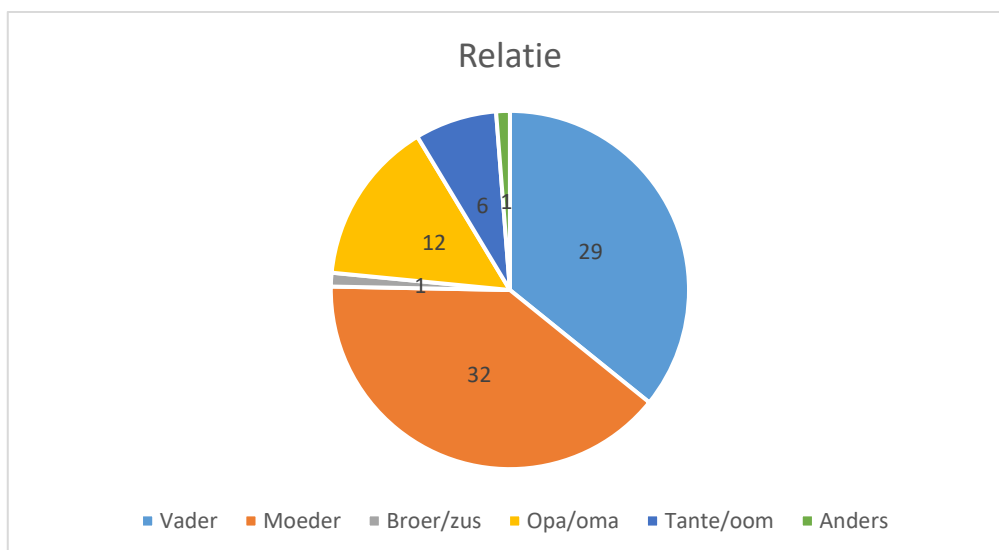
3.1.2 Kenmerken van deelname aan begeleid rijden

De jongeren die wij hebben gesproken waren breed verspreid over het aantal maanden dat ze hebben deelgenomen aan begeleid rijden. Het aantal maanden deelname is afhankelijk van wanneer ze in hun 17^e jaar hun rijbewijs hebben gehaald. Sommigen hebben het rijbewijs direct na hun 17^e verjaardag gehaald en hebben bijna een heel jaar begeleid gereden, anderen slechts enkele maanden.



Figuur 4 Aantal maanden begeleid rijden onder deelnemers evaluatie

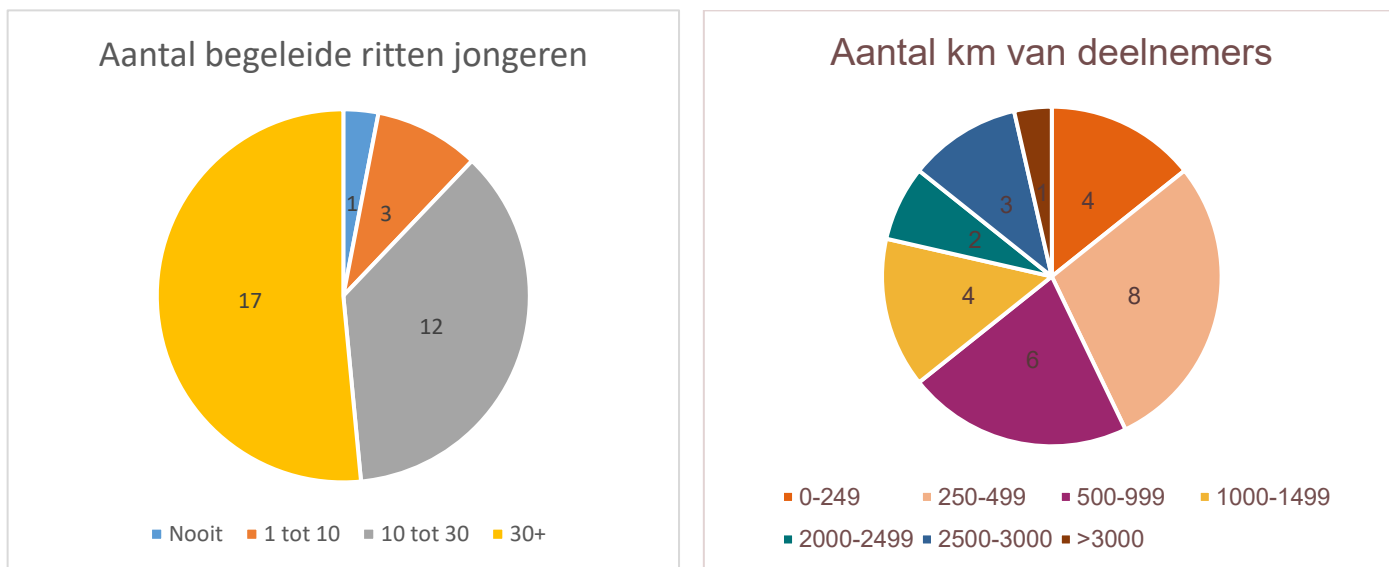
Aan de jongeren is gevraagd hoeveel begeleiders ze hadden en wat hun relatie was met hun begeleiders. Van de jongeren die wij hebben gesproken hadden 4 jongeren maar 1 begeleider en 5 jongeren het maximale aantal van 5 begeleiders. De meeste jongeren hadden 2 begeleiders. Bij meer dan driekwart van de jongeren die zijn gesproken (76%) waren het de ouders (vader en moeder) de begeleiders.



Figuur 5 Relatie tot begeleider van deelnemers evaluatie

3.1.3 Aantal begeleide ritten en aantal kilometers

Wij hebben aan de deelnemers gevraagd of zij een inschatting konden maken van het aantal ritten dat zij begeleid hebben gereden en van het aantal gereden kilometers. Van de 33 deelnemers hebben alle deelnemers een inschatting gegeven van het aantal ritten en 29 deelnemers een inschatting van het aantal kilometers. Meer dan de helft van de deelnemers die wij hebben gesproken, schat in dat ze meer dan 500 kilometer hebben gereden met een begeleider. Gemiddeld hebben deze deelnemers rond de 1000 km gereden.



Figuur 6 Aantal begeleide ritten en afgelegd aantal kilometers per deelnemer

3.2 Ervaringen deelnemers 2toDrive

In deze paragraaf worden de ervaringen van de deelnemers (jongeren) weergegeven.

3.2.1 Motivatie om deel te nemen

De meeste jongeren die deelnemen aan begeleid rijden doen dit uit enthousiasme, vanwege praktische voordelen en het kunnen opdoen van rijervaring. Een veel genoemde reden is dat men autorijden leuk vindt en veel zin had om te gaan rijden. Sommige jongeren geven aan dat ze niet konden wachten om te beginnen. "Ik had heel erg veel zin om te gaan rijden. Ik vond het gewoon heel erg leuk. Zo kon ik 1 jaar eerder beginnen dan ik had verwacht."

De praktische voordelen die de jongeren noemen, hebben betrekking op meerdere zaken. Een van de praktische voordelen die men ziet, is dat het rijbewijs kan worden gehaald voordat men gaat studeren. Sommigen zijn bang dat het er in de eerste studie jaren niet van komt om naast de studie ook het rijbewijs te halen. "Ik wilde sowieso mijn rijbewijs hebben voordat ik ging studeren, zodat ik kon lessen in de stad waar ik ben opgegroeid en waar ik de omgeving ken. Ook liever zo vroeg mogelijk: jong geleerd is oud gedaan. *Chill* om jong en snel je rijbewijs te hebben." En: "Ik ging daarna studeren in Amerika en wilde daarvoor mijn rijbewijs hebben." Een praktisch voordeel dat verder wordt genoemd, is dat men met het autorijbewijs ook meteen in het bezit komt van het brommer- en scooterbijbewijs en deze dan niet apart hoeft te halen.

Een andere veel genoemde reden om deel te nemen is het kunnen opdoen van rijervaring. Voor veel deelnemers is het eerder halen van het rijbewijs automatisch verbonden aan begeleid rijden, omdat er anders veel tijd ligt tussen het halen van het rijbewijs en het daadwerkelijk mogen rijden op de weg. Men is bang niet bij te blijven en het autorijden (deels) te verliezen. "Ik had ook niet kunnen 2toDrive maar dan versloft het. Je doet ook extra ervaring op."

3.2.2 Informatie over 2toDrive

De jongeren zijn op verschillende manieren op de hoogte gekomen van het bestaan van begeleid rijden. Veel van de jongeren horen het van hun rijinstructeur, van familie en vrienden of geven aan dat het algemene kennis is. "Ik wist het van mijn rijinstructeur en van vrienden uit mijn omgeving die het ook hebben gedaan." Veelal is het ook algemene kennis en weet men dat het mogelijk is zonder dat men dit ergens specifiek heeft gezien of gehoord. Slechts een enkeling noemt social media (Instagram) als plek waar men voor het eerst in aanraking kwam met begeleid rijden. Daarnaast wordt duidelijk dat niet alle jongeren die voor hun 18^e jaar starten met rijlessen ook op de hoogte zijn van het bestaan van begeleid rijden. Dat is niet vanzelfsprekend. "Ik begon met 16,5 met lessen en mijn rijinstructeur vertelde me dat als ik mijn rijbewijs haalde, ik dan vanaf 17 jaar kon gaan rijden met een begeleider." En: "Ik was begonnen met lessen op mijn zeventiende en had geen idee dat er een heel systeem van stappen achter zat met 2toDrive."

Over het algemeen geven de jongere deelnemers aan dat de informatie over begeleid rijden goed te en te begrijpen is. De jongeren vinden online informatie (via Google) over hoe het werkt, zoals een duidelijk stappenplan. Een enkeling heeft er wat meer problemen mee. Bijvoorbeeld als men de naam “2toDrive” niet kent. Overigens blijkt dat niet alle jongeren de regels kennen die gelden tijdens het begeleid rijden. Zo is bijvoorbeeld niet iedereen ervan op de hoogte dat rijden met een begeleider in het buitenland niet is toegestaan. Ook hebben sommige jongeren vragen, waar ze maar moeilijk antwoord op vinden: “Een familielid zei dat er niemand op de achterbank mag zitten. Dat heb ik online opgezocht, maar informatie over de achterbank kon ik niet vinden.” Een andere jongere vroeg zich af wat precies wordt bedoeld met de regel dat de begeleider naast de deelnemers moet zitten: “Amerikaanse auto’s hebben banken voorin en de vraag was hoe ver weg mag de begeleider zitten om nog ‘naast’ je te zitten.” Een van de jongeren werd veel begeleid door zijn opa en oma. Onduidelijk was of hij zijn opa en/of oma voor de deur mocht afzetten om dan zelf een parkeerplaats te zoeken. Volgens de interpretatie van de regels door de betreffende jongere was dit niet toegestaan, maar zeker wist hij het niet. “De meeste kilometers heb ik met opa en oma gemaakt. Uiteindelijk vond ik het onhandig worden dat ik bijvoorbeeld niet alleen de auto mag parkeren nadat ik opa en oma had afgezet. Dat was best irritant.” En weer een andere jongere: “Het was voor mij niet duidelijk of mijn begeleiders hun telefoon mochten gebruiken tijdens het rijden.”

3.2.3 Overkoepelende ervaring begeleid rijden

De meeste jongeren die wij spraken (zowel man als vrouw) hadden een positief gevoel bij de periode en vertelden dat alles goed is gegaan. “Je kunt je ontwikkelen in een veilige omgeving. Ik heb er echt veel aan gehad.” En: “Een goeie stap tussen je rijlessen en het zelfstandig rijden.” Veel van de jongeren geven aan dat ze het prettig vinden dat er iemand in de auto zit om te helpen. Bijvoorbeeld om te helpen bij het wennen aan het rijden zonder rijinstructeur en bij het leren kennen van een nieuwe auto om in te rijden. Bij het wennen aan een nieuwe auto wordt vaak genoemd de overgang van een diesel- naar benzineauto en het rijden in een auto die doorgaans ouder is en een andere omvang heeft (dit speelt een rol bij positie op de weg en bij inparkeren).

Verder valt op dat de jongeren heel verschillend terugkijken op de periode. Voor de een was het begeleid rijden niet nodig, vanwege de opvatting dat je kunt rijden als je bent geslaagd voor het rijexamen. De ander denkt daar anders over: “Ik heb wel het gevoel dat je pas echt leert rijden dat je je rijbewijs hebt. Daarom vond ik het wel fijn dat ik met mijn ouders kon rijden. Want die gaven wel echt tips.” Er zijn ook jongeren voor wie het begeleid rijden meer een noodzaak is, omdat ze nog onzeker zijn bij het rijden zonder rijinstructeur, ook al weet men dat een begeleider niet kan ingrijpen. Zelfs als er geen noodzaak is, dan vinden de jongeren het wel rustgevend om iemand met meer ervaring in de auto te hebben die tips kan geven. Er zijn ook zelfs jongeren die na de periode van begeleid rijden weer moeten wennen aan het rijden zonder begeleider: “Ik vond het wel chill om rustig advies te kunnen krijgen. Toen ik alleen ging rijden vond ik het soms vervelend dat er niemand naast me zat. Dan moet je het alleen oplossen.”

De jongeren die wij hebben gesproken geven aan dat ze vaak onder verschillende omstandigheden hebben gereden. Sommigen hebben dit bewust opgezocht, omdat bepaalde situaties tijdens de autorijlessen niet of minder voorkwamen. Dit heeft betrekking op de weersomstandigheden en tijd van de dag. Zo hadden enkele jongeren minder ervaring met het rijden in de regen of sneeuw en/of in het donker. Ook hadden meerdere jongeren geen ervaring opgedaan met het rijden in een drukke stad. Alleen al het rijden onder deze omstandigheden en in een drukker omgeving, werd door deze jongeren als erg leerzaam ervaren.

Vrijwel alle deelnemers geven aan dat ze de regels van begeleid rijden hebben gevolgd. Er zijn wel uitzonderingen, zoals een deelnemer die wel eens heeft gereden zonder begeleider en een deelnemer die met de begeleider in het buitenland heeft gereden. Ook zijn er meerdere regels van begeleid rijden die de jongeren niet goed kunnen begrijpen: niet mogen rijden in buitenland, eis van 27 jaar voor begeleider, maximum van 5 begeleiders op de pas en de extra kosten voor het toevoegen van een begeleider tijdens het begeleid rijden. Ook maken meerdere jongeren opmerkingen over de duur van het begeleid rijden. In het begin vinden ze het begeleid rijden erg fijn, maar na een tijdje vinden ze het minder nodig. De eerste maanden vinden ze nuttig en leren ze veel, maar daarna is dat minder.

“Ik vind 6 maanden of zelfs een jaar bij anderen wel een hele lange tijd dat je nog niet alleen op weg kunt.”

We vroegen de deelnemers welke ervaring hen het meest is bijgebleven. Hierop werd onder meer geantwoord:

- Fileparkeren en de ‘brandende ogen’ van de coach.
- Rijden in het buitenland (van Spanje naar Nederland).
- Rijden in drukke stad (meerdere keren genoemd).
- Rijden in de winter.
- Paniekerige coach.
- Problemen bij het invoegen.
- Bezig met auto leren en kennen waardoor bijna een ongeval plaatsvond.
- Wennen aan nieuwe auto bij het oprijden van een helling waarbij de auto meerdere keren afsloeg.

Een van de jongeren die wij hebben gesproken, is gestopt met begeleid rijden. Dit gebeurde na een incident met een afslaande motor voor een stoplicht, waarbij medeweggebruikers gingen toeteren. De betreffende jongere is enkele maanden gestopt met rijden en is na de 18^e verjaardag alleen gaan rijden.

Sprekend voor de positieve ervaringen met begeleid rijden is dat bijna alle jongeren aangeven dat ze begeleid rijden zouden aanbevelen aan anderen.

3.2.4 Ervaringen met begeleiders

De jongeren geven aan dat het rijden met de begeleider op een natuurlijke manier is verlopen. Dit heeft ermee te maken dat de begeleiders vaak de vader en/of moeder zijn, waarmee ook al ritten werden gemaakt voordat de jongere het rijbewijs had gehaald. Bijvoorbeeld bij familiebezoek en het rijden naar de sportvereniging. Deze ritten werden aangegrepen om begeleid te rijden. "Mijn ouders vonden dat ik overal heen moest rijden om ervaring op te doen. Het ging vanzelf, we hoefden geen speciale afspraken te maken." Daarnaast geven ook veel jongeren aan dat ze bewust ritten hebben gemaakt om ervaring op te doen. "Bijna elke avond ging ik met mijn vader een rondje rijden voor de lol. Het was in de coronaperiode, dus er was verder niet veel te doen." Ook geven enkelen aan dat specifiek omstandigheden zijn benut om ervaring op te doen: "Toen het heel hard sneeuwde zijn we expres gaan rijden."

Alle jongeren die meerdere coaches hadden, geven aan dat zij verschillen hebben ervaren tussen de coaches. De verschillen hebben te maken met de rust (of gespannenheid) van de begeleider, met het aantal en de inhoud van de tips en adviezen en met de rijstijl van de begeleider zelf. Deze verschillen worden gewaardeerd. Zo denken de jongeren dat het goed is om begeleid te worden door meerdere mensen. Niet alleen vanuit praktisch oogpunt omdat het dan gemakkelijker is een moment te vinden om samen te rijden, maar ook omdat ieder een andere blik en rijstijl heeft. "Omdat ik 5 coaches had, spraken ze elkaar soms ook tegen. Zo vond de een het prettig als je wat rustiger rijdt, de ander vond dat je gewoon de maximumsnelheid moet rijden. Dat helpt wel bij het ontdekken van je eigen rijstijl." Maar ook kiezen sommige jongeren ervoor om met 1 bepaalde coach te rijden, omdat zij dat prettiger vinden.

3.2.5 Veiligheid

Vrijwel alle jongeren vertellen dat zij en hun begeleiders een veilig gevoel hadden tijdens het rijden. Als er opmerkingen worden gemaakt over een onveilig gevoel, van de jongere zelf of het waargenomen gevoel van de begeleider, dan heeft dat betrekking op de eerste keren dat samen begeleid wordt gereden. "In het begin voelde mijn moeder zich nog niet zo veilig. Ik wist wel dat ik in controle was en alles zag, terwijl mijn moeder soms schrok en ik daar dan weer van schrok."

Als reden voor het veilige gevoel wordt vaak gewezen op het hebben gehaald van het rijbewijs: "Mijn ouders voelden zich veilig en zeiden ook: je hebt je rijbewijs dus je kunt gewoon rijden."

Gelet op de objectieve veiligheid is tijdens de interviews 1 melding gemaakt van een eenzijdig ongeval zonder letsel. Dit ongeval vond plaats in bijzondere weersomstandigheden (sneeuwval) bij duisternis. Ook is een enkele keer melding gemaakt van een snelheidsoverreding. Een van de jongeren heeft na de periode van begeleid rijden, dus na de 18^e verjaardag, een aanrijding gehad.

3.2.6 Ontvangen tips en adviezen

De jongeren ontvangen allemaal meerdere tips en adviezen van hun begeleiders. Er is geen enkele jongere die geen tips heeft ontvangen. Sommigen ontvangen een beperkt aantal tips (2 tot 5), maar anderen krijgen er meer (tussen de 10 en 20). Gemiddeld ontvangen de deelnemers 14 tips. Er zijn ook uitschieters, zoals jongeren die 40 tot 50 tips ontvangen. De jongeren geven aan bij het begin van het begeleid rijden meer tips te ontvangen. Het aantal tips neemt af naarmate de deelname aan het begeleid rijden over de maanden heen vordert.

Wij hebben de jongeren gevraagd welke tips en adviezen zij tijdens het begeleid rijden hebben ontvangen, welke zij het meest waardevol vonden en welke hen het meest zijn bijgebleven. De tips zijn in verschillende onderwerpen in te delen en zijn hierna naar onderwerp opgesomd.

Basisrijvaardigheden en rijstijl

- Maximaal toegestane snelheid en hoe in te halen op de snelweg voor een afrit.
- Meerijden met het verkeer voor een goede doorstroming en opletten bij inhalen en tijdig kiezen van goede rijbaan.
- Het leren kennen van de auto, bijvoorbeeld de gevoeligheden van de rem.
- Niet te veel twifelen als daar geen tijd voor is.
- Voor de bocht remmen en in de bocht gas geven.

- Bediening van de koppeling, rustig remmen bij een stoplicht, langzamer rijden door de bocht en op tijd terugschakelen.
- Op laten komen van de koppeling (verschil lesauto diesel en nieuwe auto benzine).
- Handiger voorsorteren en werking van rotonde met een verhoogde scheiding.
- Werking van cruise control.
- Rijden in het donker.
- Ruimer nemen van bochten.
- Rustiger rijden.
- Filerijden en auto laten uitrollen.
- Insturen bij parkeren.
- Laten uitrollen van de auto bij een rood verkeerslicht.
- Positie op de weg: in het midden van de rijbaan rijden. Niet te dicht langs de randen van de weg rijden (breedte van de auto).
- Je eigen rijstijl ontwikkelen en niet zo rijden als anderen.
- Bij twijfel liever remmen dan hard gas geven.
- Veel kleine dingen, bijvoorbeeld iets meer links gaan rijden en beter vooruitkijken.

Anticiperen

- Beter anticiperen op wat er gaat gebeuren: wat komt eraan, hoe gedragen vrachtwagens zich, hoe je verstandig op de snelweg rijdt.
- Beter vooruitkijken verderop in het verkeer.
- Rekening houden met het (mogelijke) gedrag van andere weggebruikers en voorbereid zijn op vreemde acties.
- Mijden van mogelijk gevaarlijke situaties.
- Tips over waar flitspalen staan en hoe andere weggebruikers daarop kunnen reageren.

Rustig blijven

- Rustig blijven en je aan de snelheid houden als je dreigt te laat op bestemming te komen.
- Niet laten opjagen of geïrriteerd raken door andere auto's die te dicht op de auto rijden (bumperklevers).
- Rustiger rijden bij onoverzichtelijke kruispunten en bochten.
- Regelmatig 'je rust pakken'.
- Rustig blijven en je niet te veel aantrekken van andere mensen, ook als het niet perfect gaat.
- Rustig en niet overhaast een rotonde oprijden, ook als iemand achter je staat.
- Niet uitsloven als je andere mensen tegenkomt of andere mensen in de auto hebt; niet stoer doen of harder rijden.

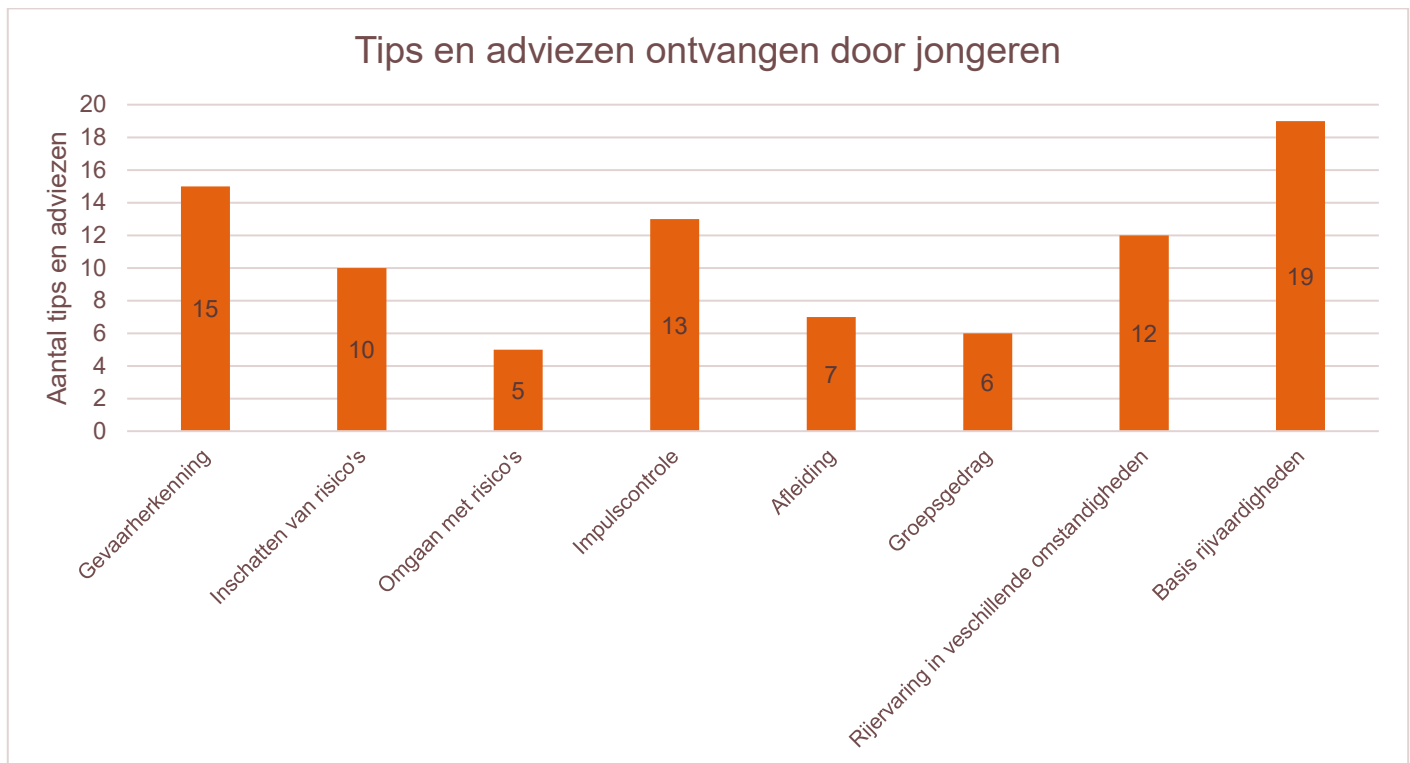
Afleiding/ telefoongebruik

- Geen gebruik maken van de telefoon, dan kun je ook niet afgeleid worden.
- Blijf op het verkeer letten en niet op je telefoon.

Overig:

- Wat jongeren waarderen is dat de begeleiders een andere blik kunnen hebben op het rijden dan de rijinstructeur.

Wij vroegen de jongeren welk type tips en adviezen zij hebben ontvangen tijdens het begeleid rijden. Hierbij konden ze kiezen uit de verschillende categorieën. In de volgende figuur is weergegeven hoe vaak elke categorie door de jongeren tijdens de gesprekken is genoemd. Te zien is dat de meeste tips gaan over de basis rijvaardigheid, gevaarherkenning en de impulscontrole.



Figuur 7 Ontvangen tips en adviezen door de jongeren die zijn geïnterviewd

3.2.7 Rijden na begeleid rijden

De meeste van de jongeren die wij hebben gesproken lieten weten dat ze het fijn vonden om na hun achttiende ook alleen te kunnen gaan rijden, zonder begeleider. De jongeren geven aan dat vooral de eerste keer zonder begeleider rijden spannend is. Maar ook vertellen de jongere dat ze voldoende vertrouwen hebben omdat ze in de periode van begeleid rijden ervaring hebben opgedaan. “De eerste keer was een beetje spannend. Maar ik vind het wel fijn, want nu kan ik zelf met de auto naar hockey en vriendinnen.” Veel van de jongeren vertellen dat ze meer vrijheid ervaren als ze alleen kunnen rijden.

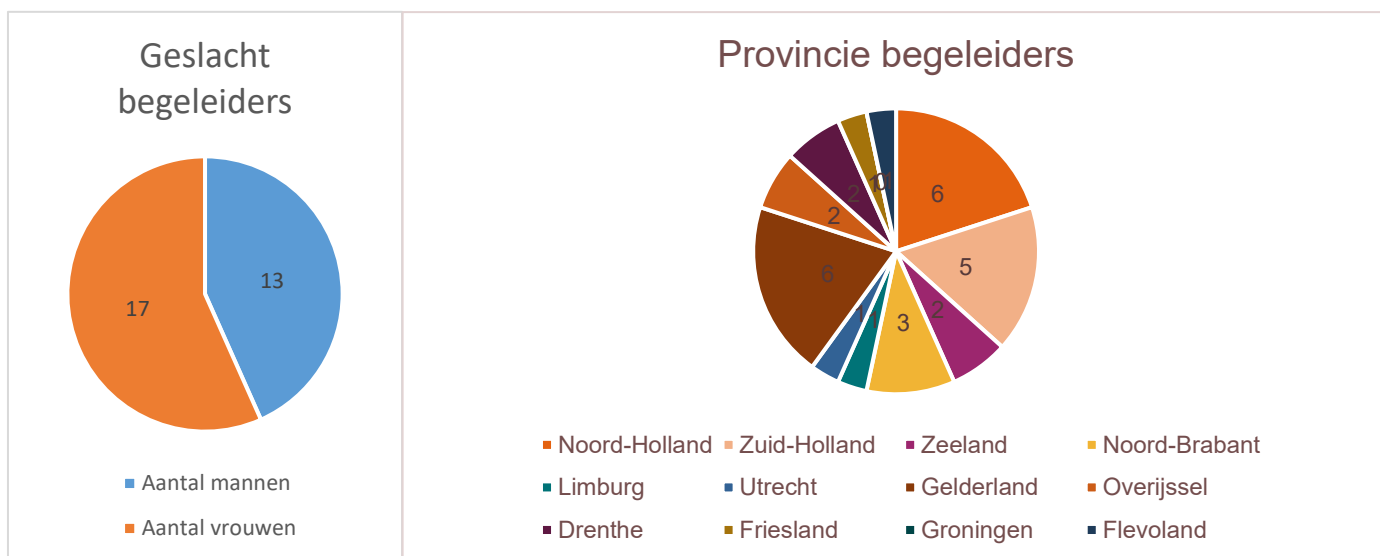
Vrijwel alle jongeren zeiden nog wel eens terug te denken aan de tips en adviezen die ze kregen tijdens het begeleid rijden. “Zeker, echt wel veel ook. Mijn ouders zitten natuurlijk al wat langer op de weg dan ikzelf, soms is het wel gezeur aan je hoofd, maar je onthoudt het wel.”

4 Ervaringen coaches

Voor deze evaluatie zijn interviews gehouden met in totaal 30 coaches. Onderstaande paragrafen geeft een beeld van de groep coaches met wie wij hebben gesproken.

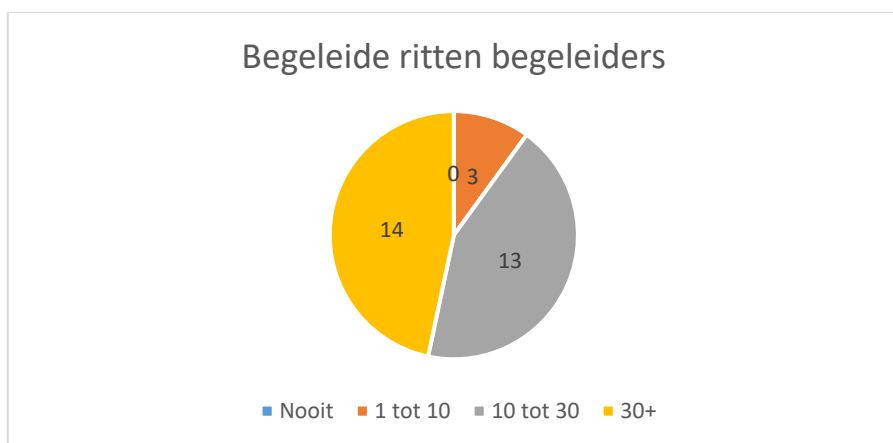
4.1 Kenmerken coaches

Van de coaches die wij hebben gesproken is bijna 2/3 vrouw (57%) en meer dan een derde man (43%). De coaches zijn afkomstig uit alle regio's in het land.



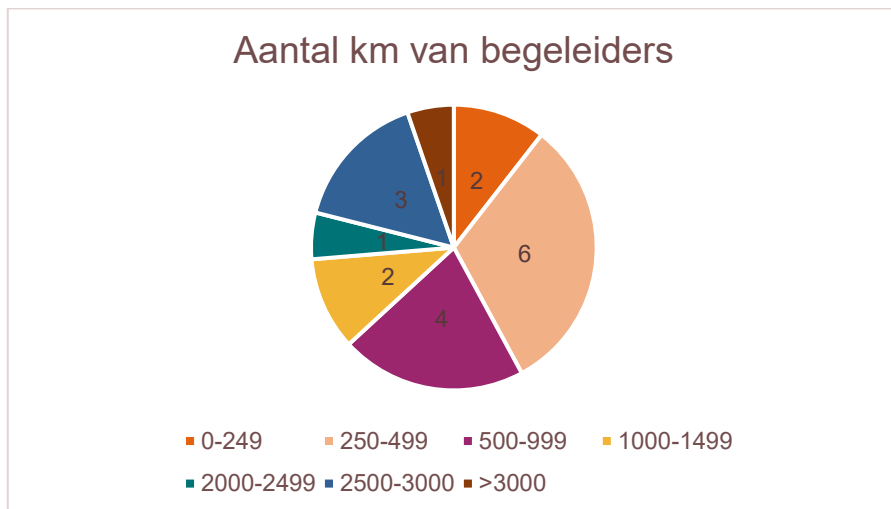
Figuur 8 Persoonskenmerken coaches

Wij hebben aan de coaches gevraagd of zij een inschatting konden maken van het aantal ritten dat zij begeleid hebben gereden. Het overgrote deel van de coaches heeft meer dan tien ritten gemaakt. Bijna de helft (47%) heeft meer dan dertig ritten gemaakt.



Figuur 9 Aantal begeleide ritten door coaches

Wij hebben aan de coaches gevraagd of zij een inschatting konden maken van het aantal kilometers dat zij begeleid hebben gereden. Van de 30 deelnemers hebben 29 deelnemers een schatting kunnen maken. Net als bij de deelnemers, hebben alle coaches gereden. Van de coaches die wij spraken, geeft meer dan de helft aan dat ze meer dan 500 kilometer als begeleider hebben gereden.



Figuur 10: Aantal begeleide kilometers door de coaches

4.2 Ervaringen coaches

In deze paragraaf worden de ervaringen van de coaches weergegeven.

4.2.1 Motivatie om deel te nemen

Bij de begeleiders zijn veel verschillende motieven aanwezig om deel te nemen. Een van de belangrijkste redenen is wel dat de jongeren zelf erg gemotiveerd zijn, graag het rijbewijs willen halen en willen deelnemen aan begeleid rijden. "Mijn dochter wil altijd alles snel, dus dat wil ik wel faciliteren." Daarnaast is een belangrijke reden voor de coaches dat de jongere op deze manier meer rijervaring kan opdoen.

Ook geven de coaches aan dat ze door het begeleid rijden zelf meer vertrouwen kunnen krijgen in de jongere, doordat ze zelf kunnen ervaren hoe de jongere rijdt en tips en adviezen hebben kunnen geven. "De kinderen wilden heel graag rijden, dan moet je gewoon, anders gaat het feest niet door. Ik wilde het ook wel eens ervaren en zag de voordelen in van het vroeg leren en begeleid rijden. Dan weet je als ouder hoe ze rijden, ook als ze later ene keer zelf op pad gaan, of het veilig en vertrouwd gaat." De coaches geven aan dat het mes als het ware aan 2 kanten snijdt: de jongere doet meer ervaring op met rijden en de coach ervaart hoe de jongere rijdt. Ook geven enkele ouder-coaches aan dat ze ook meer vertrouwen hebben gekregen om hun zoon of dochter na de 18^e verjaardag de auto mee te geven. Daarnaast geven enkele begeleiders aan dat het samen rijden gezellig was en een positief effect op de relatie heeft gehad. Bij sommige coaches komen meerdere redenen samen: "Er waren 2 belangen die samen kwamen: mijn dochter wilde graag rijden en ik wilde graag een oogje in het zeil houden. Het was tijdens coronatijd, dus het was gezellig om af en toe samen een rondje te rijden. Dat heeft ook een positief effect gehad om onze relatie."

4.2.2 Informatie over 2toDrive

Net als de jongeren geven de begeleiders aan dat ze op verschillende manieren hoorden van het bestaan van begeleid rijden. Veel van de begeleiders hoorden het van de jongere zelf, geven aan dat het algemene kennis is of hoorden erover van familie, vrienden en/of collega's. In veel gevallen heeft de jongere deelnemer alle informatie over het begeleid rijden opgezocht en de begeleider hiervan op de hoogte gebracht. "We hebben alle informatie van onze zoon gekregen. Ik kan me niet herinneren dat ik iets heb opgezocht."

Het komt ook voor dat de begeleider c.q. ouder als eerste op de hoogte is van het bestaan van begeleid rijden en de jongere hierover informeert. Sommige begeleiders zijn op de hoogte gekomen door informatie van de ANWB (advertentie, in blad Kampioen) en anderen bekijken de website van TeamAlert om aan meer informatie te komen. Uit de gesprekken blijkt overigens ook dat de begeleiders niet allemaal even goed op de hoogte zijn van de regels die gelden voor begeleid rijden en voor de begeleiders. Zo weet niet iedereen dat het niet is toegestaan om begeleid te rijden in het buitenland (vergelijkbaar met de jongere deelnemers). "Ik wist niet dat je geen boekje mocht lezen of mocht appen als begeleider. Ik heb ook opgezocht of we mochten drinken. Wij wonen 1 straat van de Belgische grens af en 4km van de Duitse grens. Mijn dochter ging altijd tanken in België. Ik kwam er later pas achter dat je helemaal niet mocht rijden in het buitenland."

Maar de coaches hadden ook vragen waar ze niet meteen een antwoord op kregen en die ze zelf nader moesten uitzoeken zoals hoe het zit met de verzekering: “Ik heb een leaseauto van de zaak, dus heb ik gebeld met de verzekering om uit te zoeken hoe het zit bij begeleid rijden.”

De informatie die de begeleiders ontvangen, bekijken ze over het algemeen wel goed. “Als je als coach bent goedgekeurd krijg je een brief met wat informatie en die heb ik tot mij genomen.” Alle begeleiders vinden de informatie die wordt verstrekt over het systeem van begeleid rijden helder, alhoewel sommigen ook het idee hebben dat ze zelf meer hadden kunnen opzoeken. “Achteraf gezien had ik mezelf er misschien wat meer in kunnen verdiepen.”

4.2.3 Overkoepelende ervaring begeleid rijden

Net als de jongere deelnemers hebben alle coaches een positief gevoel bij de periode waarin ze begeleider waren. “Ik vond het vooral heel leuk om te doen. Het zijn toch een beetje de laatste puntjes van de opvoeding. Ik vond het ook voor de relatie heel goed.” Een andere overkoepelende ervaring is dat de jongere een gedegen rijopleiding heeft gehad, wel kan autorijden, maar toch bepaalde vaardigheden nog niet heeft, zoals: “Het anticiperen op dingen die om je heen gebeuren, vooruit denken. Dat waren dingen die ik haar heb proberen te leren.” Enkele coaches merken op dat de jongere die ze hebben begeleid, in het begin nog niet goed genoeg kon rijden: “Soms had ik het idee dat het rijbewijs te snel gehaald was.” In dat kader merken ook veel coaches op dat ze zagen hoe de jongere in het begin moest wennen aan de voor hen nieuwe auto (ten opzichte van de lesauto). “Ze heeft geleest in schakelauto en wij hebben een automaat en dat vond ze in het begin eng.”

De coaches beamen wat de jongere deelnemers vertellen over het bewust opzoeken van situaties en omstandigheden. Bij de een gaat dit automatisch en komen alle omstandigheden vanzelf aan de orde. “We hebben geen speciale situaties opgezocht. Wel zijn we in een drukke stad gaan rijden, dus ernaast zitten vond ik ook spannend.” Bij de ander wordt er bewust op aangestuurd om in bepaalde omstandigheden ook ervaring op te doen. “We hebben ook in de regen en het donker gereden. En we zijn de heuvelweggetjes gaan rijden, dat moet je toch even leren.” Er is ook bewust op gestuurd om ervaring op te doen in situaties die niet in de rijlessen zaten: “Wat we wel probeerden laatst is de parkeergarage inrijden. Dat zit niet in de rijlessen.” En: “De hellingproef hebben we haar moeten leren, want dat zat niet in het lespakket.”

Een aantal van de coaches vertelt dat ze het graag zelf ook had gedaan, ten tijde van het halen van het eigen rijbewijs. Net als de jongeren, geven alle coaches volmondig toe dat ze begeleid rijden zouden aanbevelen aan anderen.

4.2.4 Ervaringen met jongere deelnemer

De coaches hebben - vanzelfsprekend - ervaringen die passen bij een waarnemer en coach, zoals de ervaring dat de jongere deelnemer een ontwikkeling doormaakt en steeds beter en met steeds meer zelfvertrouwen autorijdt. Veel coaches zien een stijgende lijn bij de deelnemer, in zowel het rijden als het zelfvertrouwen. Wat betreft het rijden geven ook de coaches aan dat er aan het begin een duidelijke leerperiode is. “Het begin is met name het doorhebben van de nieuwe auto, als dat is gelukt gaat het na een paar maanden vanzelf. Dan is het vooral het erbij zitten totdat ze 18 zijn.” Een coach vertelde dat het zelfvertrouwen van de jongere zo veel groeide, dat het op een gegeven moment zelfs omsloeg in het nemen van te veel risico's (zelfoverschatting) en daarop weer iets bijgestuurd moest worden. Ook gaven enkele coaches aan dat er een omslagmoment was, waarbij de jongere begon te reageren op de tips en adviezen en er meer een gesprek ontstond. “Dan hebben ze natuurlijk wel vertrouwen.” De coaches geven aan dat de eerste 3 tot 6 maanden zeer nuttig zijn, maar dat een heel jaar begeleid rijden lang zou zijn.

Als wij de ervaringen van de coaches met de jongere deelnemer overzien, dan valt ook hier het verschil op tussen de jongeren. De ene jongere heeft geen enkele coaching nodig, maar de andere is onzekerder en heeft meer behoefte aan coaching. Een rode draad in de persoonskenmerken van deze verschillende reacties is op basis van de gesprekken niet de duiden. Ook de aandachtspunten waarop de jongere gecoacht moe(s)t worden, loopt zeer uiteen.

Enkel van de coaches geven ook aan dat de jongere iets anders heeft leren rijden dan zij. Zo merkt men het verschil in het aanrijden van een verkeerslicht dat op rood staat: de jongere rijdt door tot het verkeerslicht en remt dan, terwijl de coach geleerd heeft om de auto te laten uitrollen. Ook geven enkele coaches aan dat zij de jongere hebben geleerd om af te remmen op de motor.

Veel coaches hebben het beeld dat het bij de jongere met name gaat om het opdoen van meer ervaring in het verkeer, om te leren het overzicht te behouden en om verkeersinzicht met betrekking tot het gedrag van andere weggebruikers (anticiperen). “Als je langer rijdt, heb je gewoon meer overzicht. Bij de jeugd merk je dat ze sommige dingen nog niet zien, dat is een stukje ervaring dat ze moeten opdoen.” De coaches zien hun rol en bijdrage niet als heel groot, maar meer als aanvullend op de rijvaardigheid die bij de rijlessen is opgedaan.

“Een paar praktische dingen meegeven, zoals oogcontact hebben en overzicht creëren. Weten wat er om je heen gebeurt. Dat je kan anticiperen op de andere weggebruikers. Je moet ook de fouten van anderen accepteren en mild zijn in je reactie naar anderen. Dat is een stukje ervaring dat je moet leren na je rijlessen.”

4.2.5 Veiligheid

De coaches geven allemaal aan dat ze zich over het algemeen veilig hebben gevoeld tijdens het begeleid rijden. Maar, net als de jongeren, geven de coaches ook aan dat met name bij de eerste ritten het veilige gevoel wel eens iets minder was. “De eerste 2 ritjes vond ik wel een beetje spannend. Toen heb ik wel een paar angstige momentjes gehad.” Maar ook als de eerste ritten wat onwennig zijn, dan komt het veilige gevoel snel: “Ik vond de eerste paar keer wel echt spannend en had toch het besef dat je pas leert autorijden in de praktijk. Dat vond ik spannend, maar het groeide wel best snel.”

De meeste coaches hebben geen onveilige situaties meegemaakt. Een van de coaches heeft een ongeval meegemaakt, toen de auto slipte bij het rijden in de sneeuw. 4 coaches hebben bijna-ongevallen meegemaakt. Een coach vertelde: “Mijn oudste dochter is bijna vol op een voorganger ingereden. Het stoplicht werd groen, maar de voorganger stond nog stil. Als ik niet had gegild, was ze er bovenop geknald met 50 à 60 km/uur.” Bij een andere coach werd een auto van rechts over het hoofd gezien waardoor bijna een aanrijding ontstond. Bij de 3e coach was er een te riskante inhaalmanoeuvre van een trekker waarbij de auto plots moest afremmen en naar rechts moest uitwijken. Bij de 4e coach vond er verderop in het verkeer een kop-staartbotsing plaats, waardoor alles opeens stil kwam te staan en de auto hard moest remmen. 2 coaches hebben meegemaakt dat de jongere een snelheidsovertreding maakte en een boete ontving. Hoewel uit dergelijke ervaringen niet is op te maken hoe de afloop was geweest zonder de aanwezigheid van de coach, is wel aannemelijk dat het extra paar ogen helpt om bij dergelijke situaties tijdig te kunnen handelen.

4.2.6 Gegeven tips en adviezen

We hebben de coaches gevraagd welke tips en adviezen zij tijdens het begeleid rijden hebben gegeven. De tips zijn in verschillende onderwerpen in te delen en zijn onderstaand naar onderwerp weergegeven.

Basisrijvaardigheden en rijstijl

- Te veel gas geven in de bocht.
- Hulp bij het lezen van de borden en richting aanhouden.
- Sneller optrekken bij een verkeerslicht.
- Doorpakken bij het stuur en vloeiend draaien.
- Niet remmen in de bocht en juiste dosis gas geven (niet te veel en niet te weinig).
- Inhalen met voldoende snelheid.
- Afremmen op de motor en de auto laten uitrollen in plaats van meteen terug te schakelen.
- Meerijden met het verkeer en vlot rijden, zorgen dat je geen last bent voor het andere verkeer.
- Met passende snelheid de afrit nemen (niet te hard).
- Rijden met constante snelheid (niet te veel schommelingen) omdat dat onrust veroorzaakt bij andere weggebruikers.
- Rijden op 80km-wegen.
- Rustig leren rijden bij drukte.
- Bij ontstaan van file rustig gas terugnemen en niet op het laatste moment remmen.
- Achteruit kijken via de binnenspiegel.
- Nadenken over alternatieven als je opeens moet uitwijken.
- Aansnijden van bochten.
- Afremmen op de motor.
- Rijden in het donker.
- Achteruit rijden en fileparkeren.
- Te lang links blijven rijden op de snelweg.
- Rijden in het midden van de rijbaan.
- Technische basisvaardigheden van de auto zoals olie peilen of ruitenwisservloeistof bijvullen of leren tanken.

Afstand houden

- Afstand houden met andere voertuigen.
- Afstand houden met voorgangers op de snelweg.
- Afstand houden bij het invoegen op de snelweg.

Rustig blijven

- Niet laten opjagen, niet door verkeer achter of als bijvoorbeeld het schakelen niet lukt.
- Niet paniekerig gaan rijden als het even niet lukt. Gewoon 'je ding blijven doen'.
- Bij twijfel rustig blijven en de voorgenomen actie waarover je twijfelt niet uitvoeren.
- Rustig blijven handelen ook als andere weggebruikers je willen ophaasten.
- Raak niet in paniek bij achteruit inparkeren, maar neem de rust en de tijd.
- Bij extreem weer is het niet erg om een parkeerplek te zoeken en te wachten tot het beter is.
- Leren je kind rustig te blijven als de auto een keer afslaat bij het optrekken en niet laten opjagen.
- Bij dreigen te missen van een afslag, rustig blijven: liever omrijden dan anderen in gevaar te brengen.
- Reageer niet te veel op toeteren.
- Rustig blijven bij kleine fouten.

Vooruit kijken/ anticiperen

- Blijf goed vooruitkijken, met name als de rit langer duurt en je iets vermoeid raakt.
- Tijdig invoegen.
- Anticiperen op de route.
- Anticiperen op het gedrag van andere weggebruikers, zoals het van rijbaan wisselen, waaronder ook vrachtwagens.

Afleiding

- Niet laten afleiden door de telefoon als de navigatie aanstaat door toch berichten te bekijken die binnenkomen (alhoewel rijden met navigatie ook rust geeft).
- Niet laten afleiden door de radio als die hard staat.
- Telefoon uitzetten tijdens het rijden.

Groepsgedrag:

- Niet laten beïnvloeden door broers en/of zussen die commentaar geven en rustig blijven rijden (niet agressiever gaan rijden).
- Niks aantrekken van vrienden en/of vriendinnen die opvattingen hebben over de rijstijl.

Zelfoverschatting

- Jezelf niet overschatten en bijvoorbeeld te hard op bochten afrijden of te hard rijden bij regen, omdat de weg glad kan zijn.
- Te hard en te snel optrekken kan erg vervelend zijn voor andere auto's.

Drukke verkeerspleinen

- Aanwijzingen geven bij drukke verkeerspleinen, zoals het Prins Clausplein.
- Bepalen van strategie om de grote, drukke kruispunten aan te pakken.

We hebben de coaches gevraagd welk type tips en adviezen zij hebben ontvangen tijdens het begeleid rijden. Hierbij konden ze kiezen uit de verschillende categorieën. In Figuur 11 is weergegeven hoe vaak elke categorie door de coaches tijdens de gesprekken is genoemd. Te zien is dat de coaches het vaakst tips geven over de gevaarherkenning, rijervaring in verschillende omstandigheden en de basisrijvaardigheden. Opvallend is dat de jongeren niet aangeven vaak tips te ontvangen over de rijervaring in verschillende omstandigheden en vaker aangeven tips te ontvangen over de impulscontrole. De overige tips komen wel overeen met het beeld van de ontvangen tips door de jongeren.



Figuur 11 Gegeven tips en adviezen door de coaches die zijn geïnterviewd

5 Ervaringen van deelnemers en coaches vergeleken

Onder de 30 jongeren en 33 coaches die wij hebben gesproken in de interviewronde, bevonden zich 15 koppels. Met een koppel wordt bedoeld op een deelnemer en coach die samen hebben deelgenomen aan begeleid rijden. Wij hebben gekeken naar de overeenkomsten en verschillen in de ervaringen van deze jongere deelnemers en hun coaches.

5.1.1 Overeenkomsten in ervaringen

Wat als eerste opvalt, is dat de jongeren en hun coaches het begeleid rijden positief waarderen. De jongeren en coaches hebben hier wel verschillende redenen voor, maar de waardering is uiterst positief. Ook is voor beiden herkenbaar dat een belangrijke motivatie voor deelname was dat de jongere graag het rijbewijs wilde halen en wilde deelnemen aan begeleid rijden.

De jongeren en hun coaches hebben gelijke ervaringen met de informatie die over 2toDrive wordt gegeven en het proces. Verder is een overeenkomst dat beide, bij doorvragen, de regels niet volledig kennen. Een andere overeenkomst tussen de ervaringen van de jongere en de coaches heeft betrekking op de leercurve die de jongeren doormaken. Zowel de jongeren als hun coaches geven aan dat de eerste maanden veel wordt geleerd, maar dat het leren na enkele maanden tot een half jaar minder nodig is. Dan wordt het begeleid rijden als minder nuttig gezien, of beter gezegd, neemt in de ogen van de deelnemers en coaches de toegevoegde waarde ervan af. Jongeren hebben na enkele maanden genoeg geleerd en hun coaches bevestigen dat doordat zij een duidelijk stijgende lijn zien.

Een andere overeenkomst betreft de onderwerpen van tips en adviezen. Zowel de jongeren als hun coaches geven aan dat veel van de tips en adviezen betrekking hebben op de basisrijvaardigheden en dat ze veel leren van het opdoen van rijervaring in verschillende omstandigheden.

Als wij kijken naar de verbeterpunten die in totaal worden gegeven door de jongeren en de coaches, dan valt op dat zij veelal dezelfde verbeterpunten noemen.

5.1.2 Verschillen in ervaringen

Wat echter het meest opvalt bij vergelijking van de ervaringen van een jongere en de bijbehorende coach is hoe weinig de ervaringen met elkaar overeenkwamen. De jongere en coaches noemen over het algemeen verschillende punten. Wat voor de één een bepalende gebeurtenis was (bijvoorbeeld een bijna-ongeval) was dat niet voor de ander. Overigens is het weer niet zo dat de ervaringen tegenstrijdig zijn aan elkaar. Als de ervaringen naast elkaar worden gelegd, dan ontstaat het beeld dat de jongeren en de coaches er zogezegd anders inzitten en de periode van begeleid rijden anders beleven, verschillende ervaringen hebben en verschillend aan de periode terugdenken. Dit verschil is mogelijk te verklaren door het feit dat jongeren vaak meer dan 1 coach hebben gehad en een deel van de coaches ook meerdere jongeren gecoacht heeft.

Er is ook een duidelijk verschil zichtbaar in de motivatie van de jongere en coaches om deel te nemen aan begeleid rijden. De coaches zijn in veel gevallen ook de ouders en in dat geval is dat van invloed op hun motivatie. Zo zien de ouders het begeleid rijden als deel van de opvoeding en waarderen ze de relationele kant ervan. Ook willen ze als ouder graag het vertrouwen krijgen dat de jongere een goede en veilige bestuurder is. Daarnaast hebben ze ook nog een belang als autobezitter als ze de jongere na de 18^e verjaardag hun auto meegeven om (alleen) mee te gaan rijden.

Een ander verschil is dat de coaches iets meer onveiligheid ervaren dan de jongeren, met name aan het begin van de periode van begeleid rijden. De coaches vertellen ook meer over bijna-ongevallen dan de jongere (dit lijkt op een andere inschatting: de jongere denkt dat het meevalt, de coach ervaart toch een bijna-ongeval). Dit is ook terug te zien in de tips en adviezen: de coaches geven in hun ervaring veel meer tips en adviezen over gevaarherkenning en het inschatten en omgaan met risico's dan de jongeren in hun ervaring ontvangen.

6 Ervaringen niet-deelnemers 2toDrive

Ter controle op de groep deelnemers en coaches, is een belronde gehouden met 10 niet-deelnemers, dat wil zeggen jongeren die er bewust voor hebben gekozen om niet voor hun 18^e verjaardag hun rijbewijs te halen en deel te nemen aan 2toDrive. In dit hoofdstuk worden de ervaringen van de niet-deelnemers weergegeven.

6.1.1 Informatie over 2toDrive

De manier waarop de niet-deelnemers op de hoogte zijn gekomen van begeleid rijden, is vergelijkbaar met die van de deelnemers. Het bestaan van 2toDrive is algemeen bekend, men ziet het in de media of men hoort het van familie, vrienden of mensen in de omgeving. Veel van de niet-deelnemers hebben niet verder gezocht naar meer informatie over begeleid rijden. Degenen die wel hebben gezocht geven aan dat de informatie helder is en goed te begrijpen. Er zijn ook enkele niet-deelnemers die wel van het bestaan van begeleid rijden afwisten, maar de term 2toDrive niet kennen.

6.1.2 Overwegingen om niet deel te nemen

Uit de gesprekken met niet-deelnemers komt een gevarieerd beeld naar voren van de redenen waarom men heeft besloten om niet deel te nemen aan begeleid rijden. In veel gevallen zijn er meerdere overwegingen die een rol spelen bij de keuze. Een eerste reden die wordt genoemd is dat er onvoldoende financiële middelen zijn om het rijbewijs voor de 18^e verjaardag te halen. "Ik heb er wel even over nagedacht, maar op dat moment vond ik het nog niet echt nodig. Ik zou er toen mijn geld niet aan uit willen geven." Hiermee hangt samen dat het halen van het rijbewijs soms ook een cadeau is van de ouders voor de 18^e verjaardag. Een andere niet-deelnemer geeft aan dat de kosten van de begeleiderspas een reden was om ervan af te zien. "Alles is al zo duur en dan zijn de extra kosten van de begeleiderspas hoog: de pas kost bijna een halve rijles."

Een 2e reden die wordt genoemd is dat de jongeren geen noodzaak zien of geen haast hebben om het rijbewijs te halen voor de 18^e verjaardag. "Ik heb erover gehoord en het naast me neergelegd omdat ik niet veel haast had. Ik werd overal naartoe gebracht, was toen net student en had een ov-jaarabonnement en daar hoefde ik niet voor te betalen."

Ook kunnen enkele jongeren geen coach vinden en bepaalt dat de keuze om niet deel te nemen. "Mijn ouders hadden niet superveel tijd." Er is ook een niet-deelnemer die niet begeleid wilde worden: "Ik wilde het zelf absoluut niet, want ik had geen zin in commentaar van mijn ouders. Ik was op mijn 16^e al wel aan het kijken en sparen voor mijn rijbewijs, maar ik ben bewust pas met 17 begonnen met lessen zodat ik al 18 zou zijn als ik mijn rijbewijs zou halen." Weer een andere jongere heeft in overleg met de rijinstructeur de planning van de rijlessen en het halen van het rijbewijs aangepast, zodat het begeleid rijden niet nodig was.

Alle niet-deelnemers die wij hebben gesproken, hebben inmiddels hun rijbewijs gehaald. Uiteindelijk bestond wel de behoefte om het rijbewijs te behalen.

6.1.3 Opvattingen over 2toDrive

Als de niet-deelnemers achteraf terugkijken op hun beslissing, dan staat de ene helft nog steeds achter de beslissing om niet deel te nemen. De andere helft geeft aan dat ze toch graag hadden deelgenomen. Uit het deel dat wel had willen deelnemen, kunnen wij afleiden dat er een potentiële vraag is onder de niet-deelnemers. Hoe groot deze vraag is, kunnen wij op basis van dit onderzoek echter niet vaststellen.

De opvattingen van de niet-deelnemers over 2toDrive zijn een stuk gematigder dan die van de deelnemers. Veel van de niet-deelnemers geven ook aan dat ze het begeleid rijden niet per definitie zouden aanraden aan anderen.

7 Verbeterpunten van jongeren, coaches en stakeholders

7.1 Verbeterpunten genoemd door deelnemers, coaches en niet-deelnemers

Tijdens de interviews hebben wij de deelnemers, coaches en niet-deelnemers gevraagd of zij verbeterpunten zien voor 2toDrive. In onderstaande tabel hebben wij alle genoemde verbeterpunten opgenomen en aangegeven door welke groep respondenten het verbeterpunt is genoemd. Zo is te zien dat sommige verbeterpunten door alle 3 de groepen worden genomen en andere door een enkele groep.

Verbeterpunt	Doelgroep		
	Deelnemers	Coaches	Niet-deelnemers
Aanpassen rijlessen (bv. verschillende auto's)	x	x	
Digitale begeleiderspas	x	x	x
Gratis begeleiderspas	x		x
Uitbreiding van regels naar rijden in het buitenland	x	x	
Begeleid rijden toegankelijk maken voor meer mensen, ook ouderen	x	x	
Uitbreiding aantal coaches	x		x
Uitbreiding regel voor afzetten en parkeren	x		
Aanpassing eisen begeleider	x		x
Extra regel of advies over te rijden aantal km		x	
Aanpassen duur van begeleid rijden	x	x	
Herkenningssteken op auto		x	
Informatie over begeleid rijden beter beschikbaar maken	x	x	x
Extra training na rijbewijs	x	x	

Tabel 2 Genoemde verbeterpunten door deelnemers, coaches en niet-deelnemers

7.2 Top-5 verbeterpunten volgens deelnemers en coaches

Om een beter inzicht te krijgen in het draagvlak bij de deelnemers van 2toDrive voor verbetermogelijkheden, is een focusgroepsessie gehouden. Bij deze bijeenkomst was een kleine groep van deelnemers aanwezig: 5 deelnemers waaronder 2 koppels van jongere deelnemer en coach. Met de deelnemers is gesproken over de verbetermogelijkheden die in de interviewronde naar voren zijn gekomen (zie par. 7.1) en is een prioritering aangebracht van de verbetermogelijkheden.

In de bijeenkomst is een top 5 samengesteld van de verbetermogelijkheden die naar verwachting van de deelnemers het meest effectief zijn en op het meeste draagvlak kunnen rekenen onder de groep deelnemers. Vanzelfsprekend is dit een kwalitatief oordeel van een beperkte groep deelnemers. De top 5 aan verbetermogelijkheden is:

1. Meer promotie maken voor 2toDrive

Het bestaan van begeleid rijden kan meer onder de aandacht worden gebracht bij jongeren door meer promotie te maken. Bijvoorbeeld door voorlichting op scholen of door automatisch informatie te verstrekken als jongeren voor hun 18^e verjaardag gaan lessen. Hierdoor ontstaat meer bekendheid over het bestaan van begeleid rijden.

2. Informatie over begeleid rijden beter beschikbaar maken

Er kan meer informatie worden verstrekt aan jongeren en coaches voordat zij deelnemen aan begeleid rijden, bijvoorbeeld over de regels van wat wel en niet mag. De regels kunnen worden verstrekt bij de begeleiderspas die wordt aangevraagd of bij het afhalen van het rijbewijs.

Ook kunnen de handvatten voor coaches meer onder de aandacht worden gebracht door deze actief te verstrekken. Een andere mogelijkheid die wordt genoemd is om een filmpje te maken waarin de regels van begeleid rijden worden toegelicht of een filmpje met de “do’s and don’ts” voor coaches. Het filmpje kan via tv, social media of de rij scholen worden verspreid. Ook is het mogelijk dit te doen in de vorm van een e-learning voor deelnemers en coaches. Onderdeel van de voorlichting kan zijn om deelnemers en coaches te informeren dat een optimaal aantal rij-uren of gemaakte kilometers ergens ligt tussen de 80-100 uur (of 5000 km) en 120-140 uur (7000 km; zie par. 2.2.3).

3. 2toDrive in verschillende situaties (inclusief uitbreiding regels voor rijden in het buitenland)

Door in verschillende situaties en omstandigheden te rijden wordt veel ervaring opgedaan en geleerd. Een verbetermogelijkheid is daarom om te stimuleren dat de deelnemers dit (kunnen) doen. Een van de mogelijke verbetermogelijkheden is om de beperking van het niet kunnen rijden in het buitenland te laten vervallen.

4. Aanpassing eisen begeleider

Een andere verbetermogelijkheid die hoog scoort is het aanpassen van de voorwaarden die aan de coaches worden gesteld. Hierbij gaat het met name om de voorwaarden voor leeftijd en aantal jaren rijervaring. De leeftijdsgrens van 27 jaar en het aantal jaren ervaring kan omlaag worden gebracht, zodat meer coaches in aanmerking komen om te begeleiden. In de voorwaarden kan meer nadruk worden gelegd op het aantal km dat de coach heeft gereden en het type rijervaring (personenauto, vrachtauto, taxi, et cetera).

5. Platform voor ervaringsuitwisselingen en inspiratie voor deelnemers aan 2toDrive

De periode van begeleid rijden duurt maximaal een jaar en dat kan voor deelnemers lang aanvoelen. Een manier om de periode extra te benutten, is om de deelnemers een platform te bieden om ervaringen en lessen uit te wisselen en elkaar te inspireren. Met een tussentijdse terugkoppeling kunnen deelnemers aangeven wat goed gaat en wat mogelijk nog beter kan. Aan het eind van de periode van begeleid rijden kan een evaluatie plaatsvinden. De terugkoppelingen kunnen worden gebruikt om nieuwe deelnemers te informeren en inspireren.

7.2.1 Draagvlak voor overige verbeterpunten bij deelnemers en coaches

De deelnemers hebben kennisgenomen van de verbetermogelijkheden die in de interviewronde zijn genoemd en hebben deze beoordeeld op het draagvlak dat er naar verwachting voor bestaat (zie Tabel 3).

Verbeterpunt	Verwachting draagvlak doelgroep	
	Positief	Negatief
Aanpassen rijlessen (bv. verschillende auto's)	x	
Digitale begeleiderspas	x	
Gratis begeleiderspas	x	
Uitbreiding van regels naar rijden in het buitenland	x	
Begeleid rijden toegankelijk maken voor meer mensen, ook ouderen	x	
Uitbreiding aantal coaches	x	
Uitbreiding regel voor afzetten en parkeren		x
Aanpassing eisen begeleider	x	
Extra regel/advies over te rijden aantal km	x	
Aanpassen tijdsduur		x
Herkenningssteken op auto	x	
Informatie over begeleid rijden beter beschikbaar maken	x	
Extra trainingen na rijbewijs	x	

Tabel 3 Verwachting draagvlak doelgroep verbetermaatregelen

7.3 Verbeterpunten beoordeeld door stakeholders

Om meer inzicht te krijgen in de uitvoerbaarheid van verbetermogelijkheden voor 2toDrive, zijn interviews gehouden met de belangrijkste stakeholders. Gesproken is met Rijksdienst voor het Wegverkeer (RDW), CBR, BOVAG, ANWB, SWOV, Politie, Parket Centrale Verwerking Openbaar Ministerie (CVOM) en FAM. In de interviews is dieper op de verbetermogelijkheden die in de interviewronde en de focusgroepsessie naar voren zijn gekomen (zie hoofdstuk 3 t/m 6) en is met name ingezoomd op de uitvoerbaarheid van de verbetermogelijkheden.

7.3.1 Ervaringen stakeholders

Uit de interviewronde komt naar voren dat vrijwel alle stakeholders overwegend positief zijn over begeleid rijden. Alle stakeholders zijn op de hoogte van de ongevallencijfers onder jongere bestuurders (18 t/m 24 jaar) en vinden het goed dat jongere bestuurders gedurende een bepaalde periode onder begeleiding deelnemen aan het verkeer. Een enkele stakeholder heeft het beeld dat het gaat om een kleine, afnemende groep.

Alle stakeholders hebben de verwachting dat begeleid rijden bijdraagt aan de verkeersveiligheid, maar geven ook aan dat onduidelijk is hoe groot het effect is. De effectiviteit van begeleid rijden is nog niet aangetoond. Ook hebben enkele stakeholders het beeld dat het gaat om een gemotiveerde groep jongeren die graag het rijbewijs wil halen.

De stakeholders die betrokken zijn bij de processen van het aanvragen van het rijbewijs en de begeleiderspas, ontvangen geen klachten van deelnemers. Zij ervaren een hoge tevredenheid over de snelheid en doorlooptijd van het proces van aanvragen van het rijbewijs en de begeleiderspas.

In een aantal interviews is geconstateerd dat het systeem van beginnend bestuurder met het puntensysteem ingewikkeld is. Overigens blijkt dit ook uit de gespreksronde met deelnemers en de focusgroepsessie.

7.3.2 Verbeterpunten door stakeholders beoordeeld

Enkele verbeterpunten worden door de stakeholders overwegend positief beoordeeld met betrekking tot de uitvoerbaarheid:

- **Digitale begeleiderspas:** sluit aan bij actuele verkenningen voor de invoering van een digitaal rijbewijs.
- **Gratis begeleiderspas:** stakeholders zijn positief over deze maatregel als het de deelname aan begeleid rijden bevordert, alhoewel bepaalde kosten los staan van de fysieke pas (bijvoorbeeld (zoals administratiekosten). Voor het dekken van deze kosten moet dan een oplossing worden gevonden.
- **Uitbreiding aantal coaches:** is goed uitvoerbaar, met name in combinatie met digitale begeleiderspas en levert alleen maar voordelen op, zoals meer mogelijkheden voor de deelnemer om kilometers te maken.

Over enkele andere verbetermaatregelen zijn de stakeholders verdeeld in hun opvattingen:

- **Betere informatievoorziening en reclame voor 2toDrive:** meerdere stakeholders wijzen op het belang van een goede informatievoorziening, zowel over het bestaan van 2toDrive als over de wijze waarop het werkt. Veel stakeholders zijn voorstander van betere informatievoorziening en reclame, maar vinden ook dat dit door de juiste partij(en) moet worden opgepakt. Aangegeven wordt dat bepaalde partijen c.q. stakeholders vanuit hun rol meer geschikt en toegerust zijn om deze informatievoorziening te verzorgen dan andere partijen. Een aantal stakeholders vindt dit niet goed bij de eigen rol passen.
- **Uitbreiding van regels naar rijden in het buitenland:** allereerst mogelijk met de buurlanden Duitsland en België door middel van het maken van afspraken of met een gedoogconstructie tussen de landen. Tijdens de vakantie is er ook veel tijd en gelegenheid om begeleid te rijden.
- **Tussentijds evalueren over hoe het gaat (coach en deelnemer):** de maatregel is lastig handhaafbaar en een aantal stakeholders twijfelt aan de meerwaarde.

Ook zijn er verbetermaatregelen waarover de stakeholders overwegend negatief zijn:

- **Meer promotie maken voor 2toDrive:** veel van de stakeholders die wij hebben gesproken hebben het idee dat begeleid rijden goed bekend is onder jongeren en dat zij gemakkelijk aan informatie kunnen komen. De stakeholders zien daarom niet veel meerwaarde in deze maatregel.
- **Maak begeleid rijden voor meer mensen toegankelijk:** advisering aan mensen die het rijbewijs halen om een periode van begeleid rijden te volgen is mogelijk, bijvoorbeeld door informatie te geven bij de uitgifte van het rijbewijs. Een verplichting van begeleid rijden is op basis van Europese wetgeving waarschijnlijk niet mogelijk.
- **Aanpassen rijlessen (bv. verschillende auto's):** dit gebeurt al in de praktijk. Verkeersscholen rijden al met verschillende auto's, zoals benzine, elektrisch en grote voertuigen. Om de uitvoerbaarheid te verhogen is het een optie om de bestuursrechtelijke eisen voor het behalen van het rijbewijs B aan te passen in de Regeling rijbewijzen of het advies van het CBR.

Ook wordt de relatie gelegd met het advies Roemer uit 2021 over de kwaliteitsverbetering in de autorijscholenbranche voor rijbewijs B: Van rijles naar rijonderwijs - Advies Verbetering Autorijscholenbranche. In dit advies staan aanbevelingen ter verbetering van de rijopleiding, waaronder modulaire opbouw van de rijopleiding en permanente verkeerseducatie (onder andere door het actiever benaderen van de groep bestuurders die in het bezit zijn van een rijbewijs over hun kennis van het verkeer). In het kader van educatie wordt genoemd om mee te rijden met de vrachtauto, om onder meer te ervaren wat de chauffeur ziet en meemaakt. Er zijn twijfels over de uitvoerbaarheid vanwege de grote verscheidenheid tussen rij scholen.

- **Herkenningssteken op auto:** veel stakeholders zien weinig in een herkenningsteken, omdat mensen er rekening mee gaan houden en dit juist kan leiden tot meer gevaarlijke situaties.
- **Aanpassing eisen begeleider:** een aanpassing van de eis is mogelijk, maar veel stakeholders zien er weinig voordelen in met betrekking tot de verkeersveiligheid. Juist de aanwezigheid van een oudere begeleider wordt als positief gezien. Wel mogelijk is om de begeleider een korte cursus te geven.
- **Uitbreiding regel voor afzetten en parkeren:** het is erg lastig om deze uitbreiding van de regels te handhaven.
- **Extra regel/advies over te rijden aantal km:** deze regel is niet handhaafbaar. Wel is het mogelijk om de deelnemers en coaches advies mee te geven en bewust te maken van het feit dat hoe meer kilometers wordt gereden, hoe meer er geleerd wordt en hoe groter de ervaring is.
- **Aanpassen tijdsduur:** aanpassen is niet mogelijk, vanwege de gebondenheid aan Europese wetgeving.

7.4 Uitvoerbaarheid van verbeterpunten volgens stakeholders

Wij hebben de in de gesprekken met deelnemers, coaches en niet-deelnemers opgehaalde verbetermogelijkheden voorgelegd aan de stakeholders en hebben gesproken over met name de uitvoerbaarheid. De verbeterpunten zijn als volgt beoordeeld (zie Tabel 4).

Verbeterpunt	Verwachting uitvoerbaarheid door stakeholders	
	Positief	Negatief
Aanpassen rijlessen (bv. verschillende auto's)		X
Digitale begeleiderspas	X	
Gratis begeleiderspas	X	X
Uitbreiding van regels naar rijden in het buitenland	X	X
Maak begeleid rijden voor meer mensen toegankelijk		X
Uitbreiding aantal coaches	X	
Uitbreiding regel voor afzetten en parkeren		X
Aanpassing eisen begeleider		X
Extra regel of advies over te rijden aantal km		X
Aanpassen tijdsduur		X
Herkenningsteken op auto		X
Betere informatievoorziening en reclame voor 2toDrive	X	X
Tussentijds evalueren over hoe het gaat (coach en deelnemer)	X	X
Meer promotie maken voor 2toDrive		X

Tabel 4 Beoordeling stakeholders van verbetermogelijkheden (scores: overwegend positief, overwegend negatief, en verdeeld)

8 Aanvullende data over beginnende bestuurders en deelnemers begeleid rijden

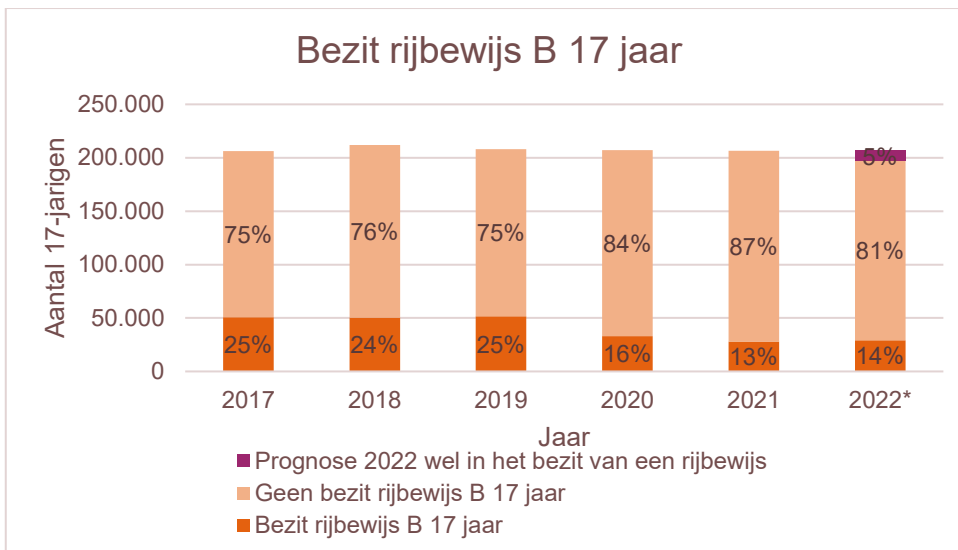
Als onderdeel van de evaluatie is nagegaan welke data beschikbaar zijn over beginnende bestuurders en deelnemers aan begeleid rijden. Hiervoor hebben wij data ontvangen van CBR, RDW en de politie. Niet alle data zijn voor alle leeftijdsgroepen voorhanden: sommige data zijn voor 17-24-jarigen aanwezig, terwijl andere data alleen voor 17-20-jarigen aanwezig zijn. In dit hoofdstuk behandelen wij de volgende onderwerpen:

- Aantal beginnende bestuurders (rijbewijsbezit, aantal examens, aantal deelnemers begeleid rijden).
- Overtredingen (beginnende bestuurders, deelnemers begeleid rijden).
- Geregistreerde ongevallen (beginnende bestuurders, deelnemers begeleid rijden).
- Vergelijking tussen oud-deelnemers begeleid rijden en niet-deelnemers.

8.1 Aantal beginnende bestuurders en deelnemers begeleid rijden

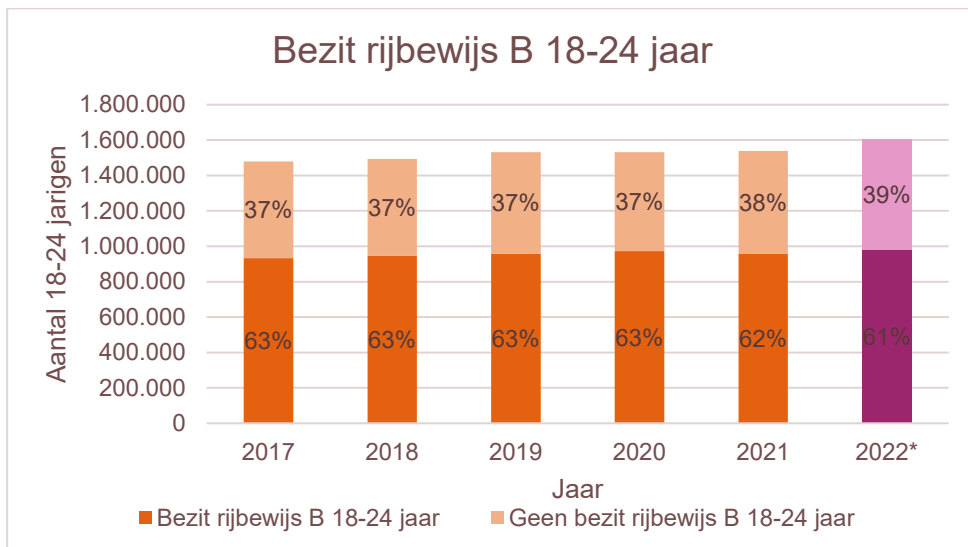
8.1.1 Rijbewijsbezit 17-jarigen en 18-24-jarigen

Om informatie over het aantal deelnemers aan begeleid rijden en de overtredingen en geregistreerde ongevallen van beginnende bestuurders te kunnen plaatsen, moet eerst inzicht worden verkregen in de omvang van de groep 18-24-jarigen en het aantal van hen dat een autorijbewijs bezit. Tussen 2017 en 2022 is het aandeel van de totale omvang van de doelgroep 17-jarigen en 18-24-jarigen afgezet tegen het aantal personen dat in het bezit is van een rijbewijs-B (zie onderstaande figuren). Voor het jaar 2022 is op basis van het aantal afgegeven rijbewijzen tot en met 30 september een prognose opgesteld van het verwachte aantal rijbewijzen tot en met het einde van dat jaar (zie het parse deel in de grafieken).



Figuur 12 Bezit rijbewijs B 17 jaar (Bron: CBR)

* Gegevens voor het jaar 2022 tot en met 2022, periode 1-10 t/m 31-12 op basis van prognose



Figuur 13 Bezit rijbewijs B 18-24 jaar (Bron: CBS)

* Gegevens van het CBS over het aantal rijbewijzen in de categorie 18-24 jaar zijn voor het jaar 2022 nog niet bekend. De gegevens over dat jaar in de figuur betreffen een doorrekening van de trend over de jaren 2017 – 2022; zie het paarse deel.

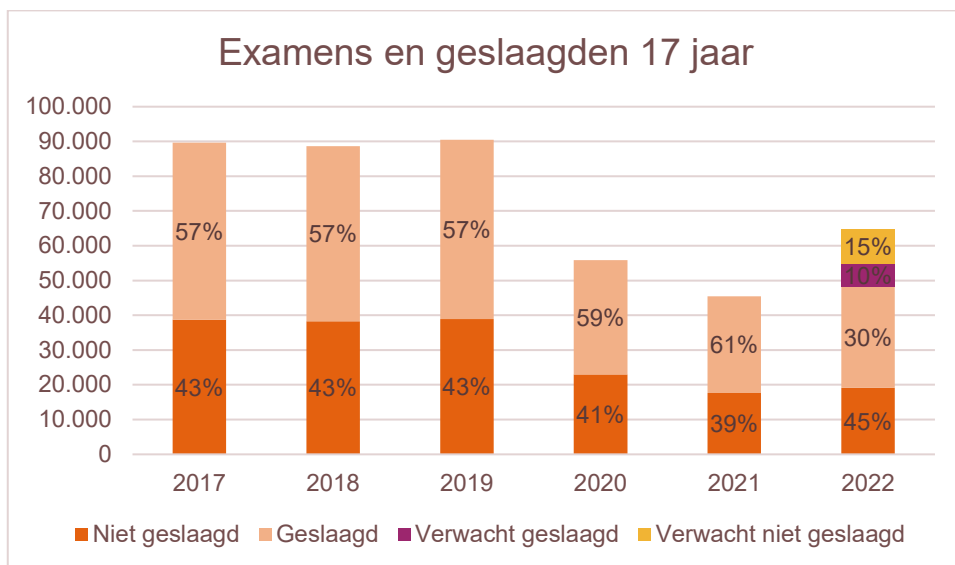
Uit bovenstaande figuren blijkt dat tot en met 2019 ongeveer een kwart (gemiddeld 23%) van de 17-jarigen in het bezit is van een rijbewijs B. Vanaf 2020 ligt dit aandeel lager, namelijk op ongeveer 15%. Mogelijk is dit lagere aantal te verklaren door de beperkte mogelijkheid tot het afleggen van een praktijkexamen als gevolg van de coronacrisis. Met een aandeel van 16% in 2022 per 30 september van dat jaar, is de verwachting dat het aandeel in 2022 hoger eindigt dan in 2020 en 2021.

In de leeftijdsgroep 18-24-jarigen is ongeveer 63% in het bezit van een rijbewijs B. Een deel van de doelgroep (18 jaar en ouder) behaalt het rijbewijs op latere leeftijd, of helemaal niet.

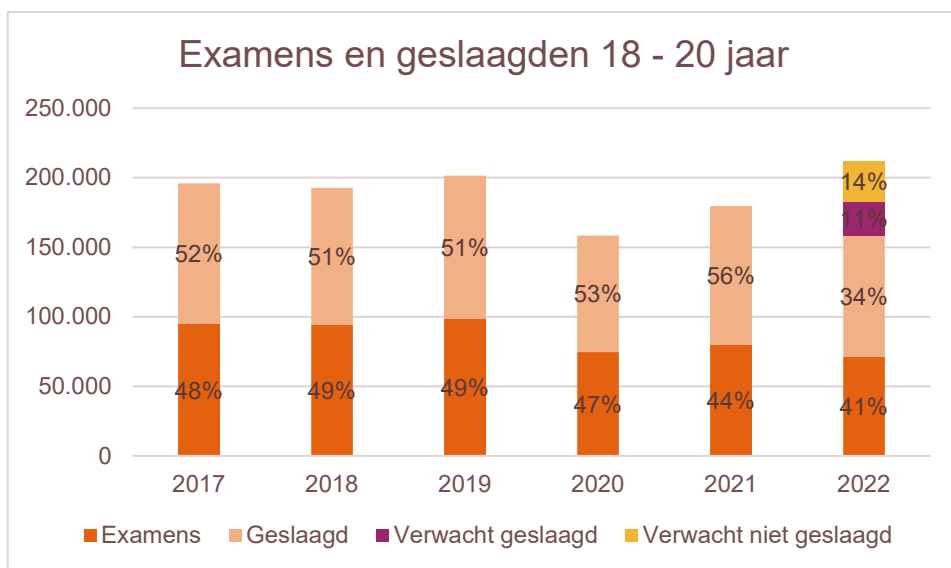
Uit de gegevens is te concluderen dat het rijbewijsbezit in de groep 17-jarigen gemiddeld lager ligt dan het rijbewijsbezit in de groep 18-24-jarigen. In de jaren 2018 en 2019 hebben ongeveer een kwart van de 17-jarigen het rijbewijs gehaald, daalt dit aandeel in de jaren 2020 en 2021, waarna het in 2022 weer stijgt tot naar verwachting 19%. Ongeveer de helft van de 17-jarigen wacht tot na de 18^e verjaardag met het behalen van het rijbewijs.

8.1.2 Aantal examens en geslaagden 17-jarigen en 18-20-jarigen

In onderstaande grafieken (Figuur 14 en Figuur 15) zijn de slagingspercentages weergegeven voor 17-jarigen en 18-20-jarigen. Deze cijfers zijn ontvangen van het CBR. De cijfers over 2022 gaan over de periode 1 januari tot en met 30 september. Voor de periode 1 oktober tot en met 31 december is op basis van de cijfers uit 2022 een prognose opgesteld.



Figuur 14 Aantal geslaagden 17 jaar (Bron: CBR: aantal geslaagden).



Figuur 15 Aantal geslaagden 18-20 jaar⁶ (Bron: CBR: aantal geslaagden).

Beide figuren tonen een lager aantal examens in 2020 en 2021 Dit is te verklaren door de beperkte mogelijkheden voor het afleggen van praktijkexamen bij het CBR als gevolg van de maatregelen in verband met de coronacrisis in die jaren.

Bij het vergelijken van de slagingspercentages van de beide doelgroepen is een verschil waar te nemen.

Het gemiddelde slagingspercentage van 17-jarigen ligt op 59% en is hoger dan het slagingspercentage van 53% van 18-20-jarigen. Een verklaring voor het hogere aandeel geslaagden onder de 17-jarigen is uit de beschikbare gegevens niet af te leiden. Mogelijk kies de groep 17-jarigen meer bewust voor het volgen van een rijopleiding en is daardoor ook meer gemotiveerd.

In relatie tot het effect van het begeleid rijden en de periode waarover wordt deelgenomen, is het relevant om te weten op welke leeftijd het rijbewijs B is behaald en de periode van het begeleid rijden van start gaat. Hiervoor is van het aantal 17-jarigen dat het rijbewijs B heeft behaald een uitsplitsing gemaakt naar de leeftijd per maand (Figuur 16).

⁶ Voor de overige databronnen is de leeftijdscategorie 18-24 jaar gehanteerd. Het CBR heeft voor deze dataset echter alleen de leeftijdscategorie 18-20 jaar beschikbaar.

In onderstaande grafiek wordt het gemiddelde aantal geslaagden tussen 2017 en 2022 weergegeven (over de jaren 2017-2022 is de verdeling van het aantal geslaagden naar maand van leeftijd nagenoeg gelijk zodat met een gemiddelde is gerekend).



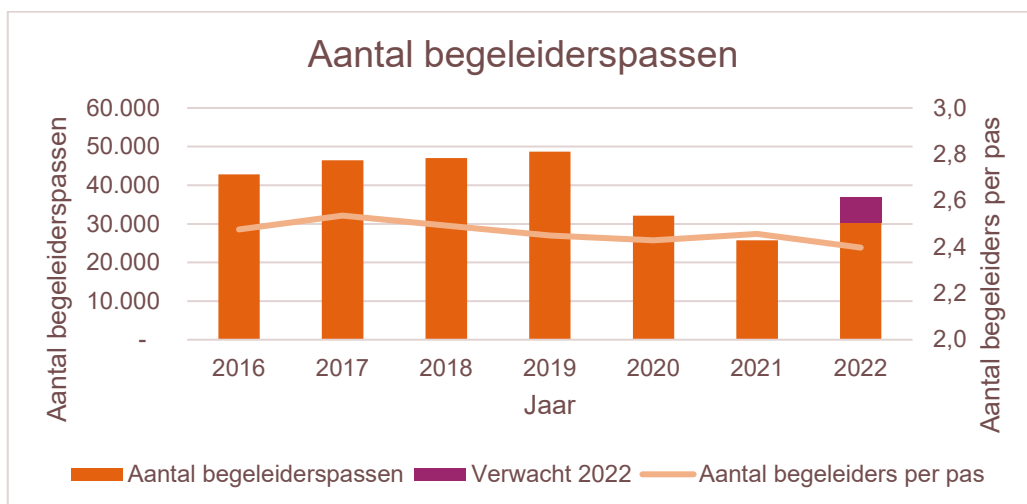
Figuur 16 Geslaagden 17 jaar naar leeftijd per maand (Bron: CBR: aantal geslaagden).

Opvallend is dat er tijdens het 17^e jaar een toename is te zien in het aantal 17-jarigen dat het rijbewijs haalt. Het laat behalen van het rijbewijs-B in het 17^e levensjaar kan een reden zijn om geen begeleiderspas aan te vragen en te wachten tot de 18^e verjaardag. Vanaf dat moment mogen zij zelfstandig de weg op. Degenen die aan het eind van het 17^e levensjaar hun rijbewijs halen, profiteren dus wel van de mogelijkheid om eerder te beginnen met de rijopleiding, maar niet of nauwelijks van de voordelen van begeleid rijden.

8.1.3 Aantal deelnemers begeleid rijden

Waar de voorgaande paragrafen inzicht hebben gegeven in het aantal bezitters van een autorijbewijs-B, is met gegevens van het RDW nagegaan hoeveel begeleiderspassen zijn verstrekt. De ontvangen gegevens over het aantal uitgegeven begeleiderspassen hebben betrekking op de periode tussen 2016 en 26 oktober 2022. In die periode zijn in totaal ruim 273.000 begeleiderspassen afgegeven door het RDW. Dit komt neer op gemiddeld iets minder dan 39.000 per jaar. In Figuur 17 is het aantal afgegeven begeleiderspassen per jaar vanaf 2016 weergegeven. In dezelfde figuur is weergegeven hoeveel begeleiders gemiddeld op de passen staan geregistreerd. Op de pas kunnen maximaal 5 begeleiders worden opgenomen.

Voor het jaar 2022 is op basis van het aantal afgegeven begeleiderspassen tot en met 26 oktober een prognose opgesteld van het verwachte aantal begeleiderspassen tot en met het einde van dat jaar (zie paarse deel in de grafiek). Het verwachte eindtotaal van dat jaar komt in deze prognose uit op 36.994.

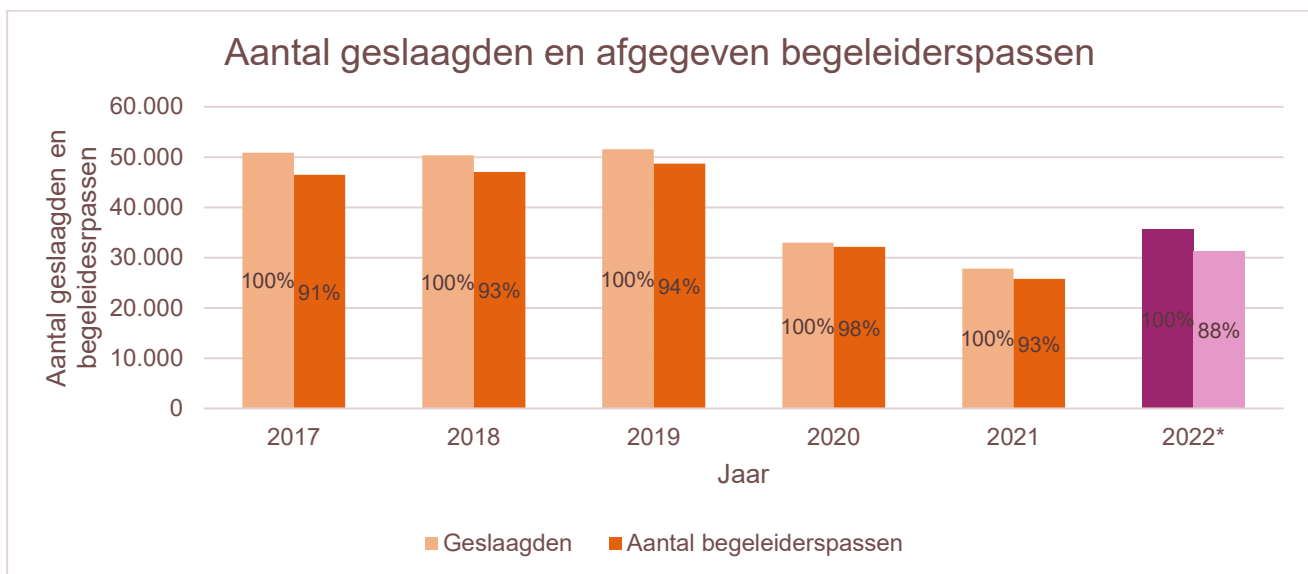


Figuur 17 Aantal afgegeven begeleiderspassen en aantal begeleiders per pas (Bron: RDW)

Uit Figuur 17 worden op hoofdlijnen 2 zaken geconstateerd:

- Tussen 2016 en 2019 was een stijging waarneembaar van het aantal afgegeven begeleiderspassen. Dit duidt op een toename van de deelnemers aan Begeleid Rijden. Vanaf 2020 daalt het aantal afgegeven passen sterk. Deze daling is waarschijnlijk toe te schrijven aan de coronacrisis op dat moment. In 2021 daalt het aantal afgegeven begeleiderspassen verder, mogelijk als gevolg van de wachttijd voor het afleggen van het praktijkexamen bij het CBR. In 2022 is een voorzichtige stijging zichtbaar met het geprognoseerde aantal van 36.994 begeleiderspassen.
- Het aantal begeleiders op de pas van de deelnemer blijft tussen de jaren 2016 en 2022 nagenoeg gelijk op een aantal van 2,45 gemiddeld. Wel is vanaf 2017 een lichte daling in dit aantal zichtbaar. Een verklaring hiervoor is niet uit de gegevens op te maken.

Om na te gaan hoe groot de deelname is aan begeleid rijden, hebben wij het aantal 17-jarigen die zijn geslaagd voor het rijbewijs-B (CBR) vergeleken met het aantal afgegeven begeleiderspassen (zie Figuur 17).

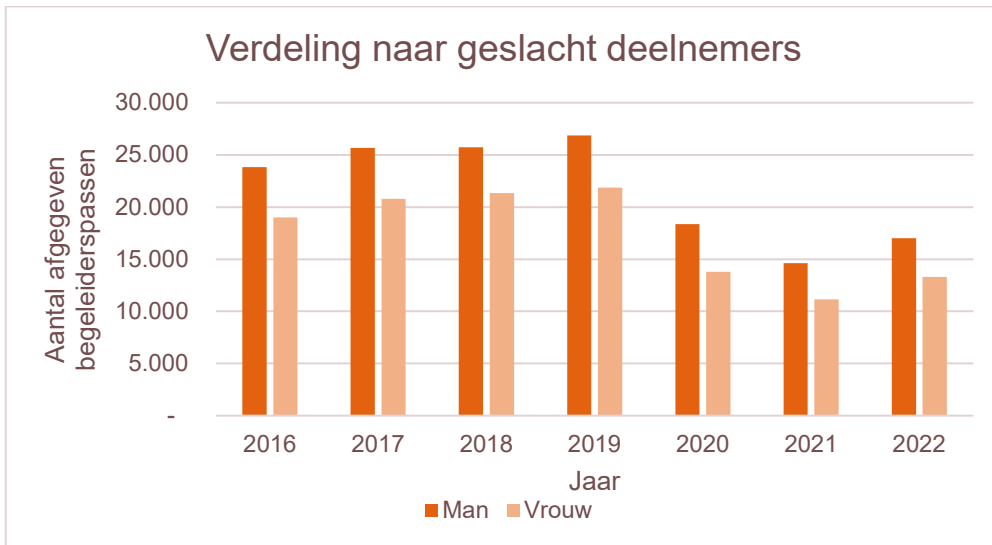


Figuur 18 Aantal geslaagden van 17 jaar en afgegeven begeleiderspassen (Bron: CBR en RDW)

*Aantal begeleiderspassen tot en met 26 oktober 2022, het aantal geslaagden tot en met 30 september 2022. Op basis van deze cijfers is een prognose van het verwachte totaal voor 2022 opgesteld.

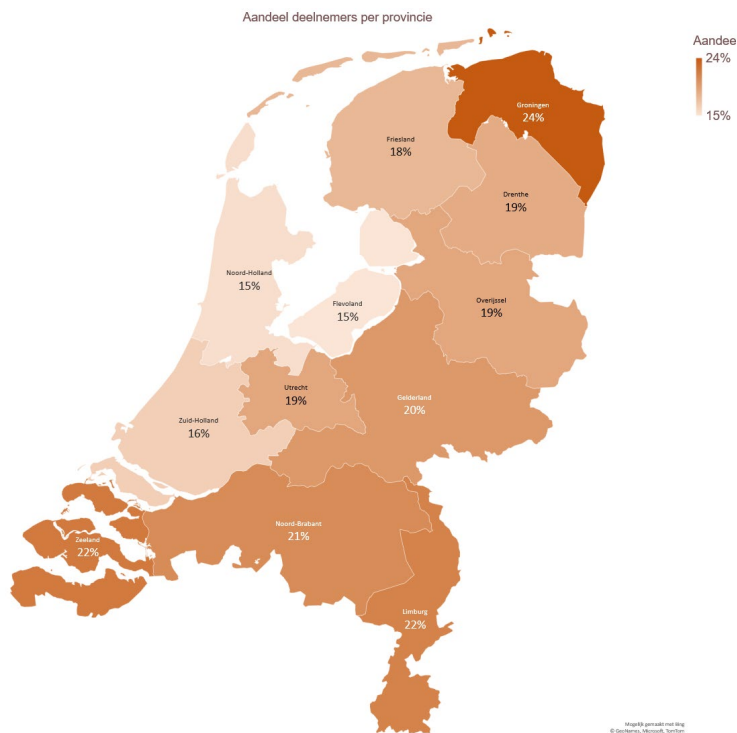
Uit de gegevens blijkt dat het overgrote deel van de 17-jarigen die het rijbewijs B behaalt ook een begeleiderspas bij het RDW aanvraagt: tussen de 88% en 98%. Opvallend daarbij is dat een deel van de geslaagden geen begeleiderspas aanvraagt. Deze groep bedraagt elk jaar circa 2.000 jongeren. Als mogelijke verklaring hiervoor kan worden genoemd dat het moment van afrijden kort op de 18^e verjaardag valt. Hierdoor wacht een groep jongeren mogelijk tot na de 18^e verjaardag zodat men zelfstandig en zonder begeleider de weg op kan.

Een verdere verdeling uit de gegevens van het RDW over de verstrekte begeleiderspassen is te maken naar het geslacht van de deelnemer en de provincie waarin zij woonachtig zijn. Deze verdelingen zijn in Figuur 19 en Figuur 20 weergegeven.



Figuur 19 Verdeling deelnemers begeleid rijden naar geslacht

Over de periode 2016 tot en met 2022 is de gemiddelde verdeling tussen mannelijke en vrouwelijke deelnemers 56% tegenover 44%. Hoewel het verschil tussen beide beperkt is, bereikt de wet een iets grotere groep mannelijke deelnemers.



Figuur 20 Aandeel deelnemers begeleid rijden per provincie (Bron: CBS en RDW)

In Figuur 20 is het aantal afgegeven begeleiderspassen afgezet tegen het aantal 17-jarige inwoners van de betreffende provincie. Voor beide aantallen is een gemiddelde genomen over de periode 2017 tot en met 2022. In die periode is geen significante verandering in de verhouding zichtbaar. Uit de vergelijking is het percentage berekend van het aantal 17-jarige inwoners van de provincie dat bij het RDW een begeleiderspas heeft aangevraagd. Uit deze vergelijking kan worden geconcludeerd dat in de oostelijke, noordelijke en zuidelijke regio's van Nederland meer wordt deelgenomen aan begeleid rijden dan in het westen. Een verklaring voor dit verschil is dat de oostelijke, noordelijke en zuidelijke regio's een lager niveau van verstedelijking hebben, wat gecombineerd gaat met minder aanbod van ov en langere afstanden, waardoor het voor inwoners mogelijk aantrekkelijker is om het autorijbewijs te behalen.

8.2 Aantal ongevallen en overtredingen van 18-24-jarigen: vergelijking tussen oud-deelnemers begeleid rijden en niet-deelnemers

Om te achterhalen of oud-deelnemers aan 2toDrive na hun achttiende vaker of minder vaak betrokken zijn bij verkeersovertredingen en ongevallen ten opzichte van leeftijdsgenoten die niet hebben deelgenomen aan begeleid rijden, is data opgevraagd bij de politie. Van de politie (afdeling Bureau Management Informatie) zijn data ontvangen over geregistreerde verkeersovertredingen, aantal geregistreerde snelheidsovertredingen, aantal andere overtredingen met betrekking tot het puntensysteem, aantal misdrijven rijden onder invloed en ongevallen met uitsplitsing naar afloop. Deze data zijn afkomstig uit de bronnen Basisvoorziening Handhaving (BVH). Dit is een registratiesysteem voor incidenten. Daarnaast is Digibon gebruikt, waarin bekeuringen worden opgemaakt. Vervolgens zijn de registraties door de politie gekoppeld aan het bezit van een begeleiderspas (met behulp van het Landelijk Intelligence- en expertisecentrum Voertuigcriminaliteit LIV), zodat onderscheid kan worden gemaakt tussen oud-deelnemers van begeleid rijden en niet-deelnemers. De data hebben betrekking op de groep 17-24-jarige en gaan over de jaren 2018 tot en met 2022.

In deze paragraaf wordt voor de betrokkenheid bij ongevallen en bekeuringen voor zware en lichte overtredingen een vergelijking gemaakt of de bestuurder in het verleden wel of niet heeft deelgenomen aan 2toDrive. Om na te gaan of een oud-deelnemers aan 2toDrive (van hun 18^e t/m 24^e jaar) vaker of minder vaak betrokken is bij een ongeval of overtreding, is het totaal van de geregistreerde feiten afgezet tegen het totaal van het aantal rijbewijsbezitters zonder deelname aan 2toDrive. Het aantal rijbewijsbezitters per groep is berekend door het totale aantal rijbewijsbezitters uit Figuur 13 te verminderen met het aantal afgegeven begeleiderspassen uit Figuur 17. Hierin is aangenomen dat elke begeleiderspas staat voor 1 jongere deelnemer aan 2toDrive. Vervolgens is het aantal geregistreerde feiten gedeeld door de personen in de bijbehorende klasse per leeftijdsjaar. Over dit aandeel van betrokkenheid bij de feiten is (naar aantal rijbewijsbezitters en overtredingen per jaar) een gemiddelde berekend voor het totaal van alle leeftijdsjaren en zijn de 2 groepen met elkaar vergeleken.

Bij de interpretatie van de data moet het volgende in beschouwing worden genomen:

- Het betreft data van de gehele doelgroep (17 t/m 24 jaar).
- De data betreft heel Nederland.
- Personen zonder Burgerservicenummer zijn uitgesloten uit de dataset (dit aandeel is nihil).
- Personen die, naast hun betrokkenheid bij een van de geselecteerde incidentsoorten, binnen hetzelfde incident tegelijk verdacht werden van onbevoegd rijden (zoals rijden zonder rijbewijs of rijden met ongeldig verklaard rijbewijs), zijn uitgesloten. Dit is gedaan om te voorkomen dat er personen in de dataset zouden komen die geen B-rijbewijs hebben.
- Personen met een hoedanigheid die voor deze dataset niet relevant is, zoals de hoedanigheid van passagier of onterecht verdachte, zijn uitgesloten.
- Bij de snelheidsovertredingen gaat het om overtredingen geregistreerd door de politie (bijvoorbeeld mobiele controles). Overtredingen vastgesteld via vaste controles (zoals camera's) worden geregistreerd door het CJIB en niet door de politie.
- De gegevens over deelname aan 2toDrive gaan terug t/m februari 2016, waardoor gegevens van personen over deelname vóór februari 2016 ontbreken.
- De cijfers zijn gerelateerd aan het aantal rijbewijzen en niet aan het aantal gereden kilometers.
- De datum waarop het rijbewijs is behaald, is niet bekend. Daardoor is niet duidelijk of een beginnend bestuurder vroeg of laat in het 18e levensjaar het autorijbewijs heeft behaald.

Bovenstaande betekent dat de data niet een-op-een kunnen worden vergeleken met de data uit andere onderzoeken waar het aantal ongevallen is gerelateerd aan het aantal gereden kilometers. Ook is op basis van de data niet te bepalen of het rijden van meer kilometers of het eerder behalen van het rijbewijs van invloed is op het aantal ongevallen en overtredingen.



8.2.1 Betrokkenheid bij ongevallen

Bij de data over de betrokkenheid bij ongevallen, is een uitsplitsing gemaakt naar verkeersongevallen met afloop UMS (uitsluitend materiële schade), Letsel, Dodelijke afloop en verlaten van de locatie na het ongeval. De resultaten van deze uitsplitsing naar ongevallen zijn weergegeven in Tabel 5 en Tabel 6. Hierbij is onderscheid gemaakt naar de manier waarop de oud-deelnemers en niet-deelnemers bij het ongeval zijn betrokken. Tabel 5 toont de betrokkenheid in de vorm van verdachte, bestuurder of betrokkene. In tabel 6 zijn alleen incidenten weergegeven waarbij de persoon in kwestie als verdachte geregistreerd staat.

		Aantal ongevallen	Aantal rijbewijsbezitters 2018 - 2022	Per 10.000 personen (naar aantal ongevallen per leeftijdjaar)
UMS	Oud-deelnemers 2toDrive	13.532	870.765	155,40
	Niet-deelnemers	36.014	1.932.126	186,40
Letsel	Oud-deelnemers 2toDrive	2.995	870.765	34,40
	Niet-deelnemers	8.025	1.932.126	41,53
Dodelijk	Oud-deelnemers 2toDrive	114	870.765	1,31
	Niet-deelnemers	300	1.932.126	1,55

Tabel 5 Betrokkenheid bij ongeval als verdachte, bestuurder of betrokkene (2018-2022)

		Aantal ongevallen	Aantal rijbewijsbezitters 2018 - 2022	Per 10.000 personen (naar aantal ongevallen per leeftijdjaar)
UMS	Oud-deelnemers 2toDrive	420	870.765	4,82
	Niet-deelnemers	1.232	1.932.126	6,38
Letsel	Oud-deelnemers 2toDrive	589	870.765	6,76
	Niet-deelnemers	1.393	1.932.126	7,21
Dodelijk	Oud-deelnemers 2toDrive	40	870.765	0,46
	Niet-deelnemers	151	1.932.126	0,78

Tabel 6 Betrokkenheid bij ongevallen, uitsluitend als verdachte (2018-2022)

Uit Tabel 5 en Tabel 6 komt naar voren dat oud-deelnemers aan begeleid rijden in de groep 18 t/m24-jarigen gemiddeld minder vaak betrokken zijn bij ongevallen dan niet-deelnemers. Dit geldt voor alle typen afloop van het ongeval. Uit Tabel 5 blijkt dat oud-deelnemers gemiddeld 16% minder vaak betrokken zijn bij ongevallen dan niet-deelnemers, ongeacht de vorm waarin zij betrokken zijn. Bij ongevallen waar de beginnende bestuurder uitsluitend verdachte is (Tabel 6) is dit verschil groter, namelijk 24%. Wat hierin met name opvalt is het verschil bij de afloop UMS en Dodelijk. Oud-deelnemers zijn in de periode 2018-2022 ongeveer 40% minder vaak betrokken als verdachte bij een ongeval met dodelijk afloop dan niet-deelnemers, 6% minder vaak betrokken bij ongevallen met letsel, en 25% minder vaak betrokken bij een ongeval met uitsluitend materiële schade (UMS).

In onderstaande tabel zijn data opgenomen over het verlaten van de plaats na een ongeval.

		Aantal keer plaats verlaten na ongeval	Aantal rijbewijsbezitters 2018 - 2022	Per 10.000 personen (naar aantal ongevallen per leeftijdjaar)
Verlaten plaats na ongeval	Oud-deelnemers 2toDrive	151	870.765	1,73
	Niet-deelnemers	1.093	1.932.126	5,66

Tabel 7 Verlaten plaats van ongeval, uitsluitend als verdachte (2018-2022)

Bij ongevallen met betrokken personen in de hoedanigheden van verdachte, zien wij dat niet-deelnemers ongeveer 3 keer vaker verdacht worden van het verlaten van de plaats van het ongeval dan oud-deelnemers van begeleid rijden.

Uit bovenstaande 3 tabellen blijkt dat oud-deelnemers van begeleid rijden in de periode 2018-2022 minder vaak betrokken zijn bij een ongeval en minder vaak verdacht worden van het verlaten van de plaats van het ongeval dan niet-deelnemers.

8.2.2 Betrokkenheid bij zware verkeersovertredingen

Van de politie zijn ook data ontvangen over zware verkeersmisdrijven en -overtredingen. Hieronder verstaan wij: rijden onder invloed van drugs of geneesmiddelen en/of alcohol, kleven boven een snelheid van 80km/u en forse snelheidsovertredingen. In onderstaande Tabel 8 is het aantal verkeersovertredingen- en misdrijven van oud-deelnemers en niet-deelnemers aan begeleid rijden opgenomen voor:

- D20: Rijden onder invloed van drugs of geneesmiddelen (al dan niet in combinatie met alcohol).
- D21: Rijden onder invloed, uitsluitend alcohol.

		Aantal overtredingen	Aantal rijbewijsbezitters 2018 - 2022	Per 10.000 personen (naar aantal ongevallen per leeftijdjaar)
D20	Oud-deelnemers 2toDrive	1.350	870.765	15,50
	Niet-deelnemers	8.360	1.932.126	43,27
D21	Oud-deelnemers 2toDrive	1.588	870.765	18,24
	Niet-deelnemers	8.865	1.932.126	45,88

Tabel 8 Overtredingen drugs en alcohol

In bovenstaande tabel zien wij dat in de groep 18 t/m 24-jarigen ongeveer 2,5 keer minder overtredingen D20 en D21 worden vastgesteld bij oud-deelnemers aan begeleid rijden dan bij niet-deelnemers.

Er is ook een analyse gedaan naar de overtredingen die betrekking hebben op het beginnersrijbewijs.

De geanalyseerde overtredingen zijn:

- Kleven: boven een snelheid van 80 km/u.
- Snelheid: Op de snelweg meer dan 40 kilometer per uur te hard rijden of op andere wegen meer dan 30 kilometer per uur te hard rijden.

		Aantal overtredingen	Aantal rijbewijsbezitters 2018 – 2022	Per 10.000 personen (naar aantal ongevallen per leeftijdjaar)
Kleven	Oud-deelnemers 2toDrive	5.372	870.765	61,69
	Niet-deelnemers	10.333	1.932.126	53,48
Snelheid	Oud-deelnemers 2toDrive	274	870.765	3,15
	Niet-deelnemers	579	1.932.126	3,00

Tabel 9 Betrokkenheid overtreding met betrekking tot het beginnersrijbewijs

Uit Tabel 9 maken wij op dat oud-deelnemers van begeleid rijden vaker betrokken zijn bij overtredingen die betrekking hebben op het puntensysteem dan niet-deelnemers. Bij het kleven is dit ongeveer 15% vaker, bij snelheidsovertredingen ongeveer 5% vaker.

Als wij de data over zware overtredingen in zijn geheel overzien, dat valt op dat oud-deelnemers van begeleid rijden na hun achttiende veel minder vaak verdacht worden van rijden onder invloed dan niet-deelnemers, maar dat zij wel vaker betrokken zijn bij kleven en snelheidsovertredingen.

8.2.3 Bekeuringen voor lichte verkeersovertredingen

Bij lichte verkeersovertredingen is een uitsplitsing gemaakt naar bekeuringen opgemaakt voor kleven, snelheid, stilstaan of het veroorzaken van gevaar of hinder in het verkeer (in de tabel: gevaar/hinder). Het veroorzaken van gevaar of hinder in het verkeer bestaat uit de feitcodes:

- K170: zich zodanig gedragen dat gevaar op de weg wordt veroorzaakt of kan worden veroorzaakt of dat het verkeer op de weg wordt gehinderd of kan worden gehinderd situatie; mate van gevaar/hinder dat is veroorzaakt of kan worden veroorzaakt.

- K172: zich zodanig gedragen dat gevaar op de weg wordt veroorzaakt of kan worden veroorzaakt of dat het verkeer op de weg wordt gehinderd of kan worden gehinderd, terwijl de bestuurder was afgeleid en geen of niet voldoende aandacht had op het verkeer op de weg en/of geen of niet voldoende aandacht had voor het besturen van het voertuig.

In Tabel 10 is de uitsplitsing van de bekeuringen voor de lichte overtredingen opgenomen.

		Aantal overtredingen	Aantal rijbewijsbezitters 2018 – 2022	Per 10.000 personen (naar aantal ongevallen per leeftijdjaar)
Som van kleven, snelheid, stilstaan en gevaar/hinder	Oud-deelnemers 2toDrive	14.806	870.765	170,03
	Niet-deelnemers	28.446	1.932.126	147,23

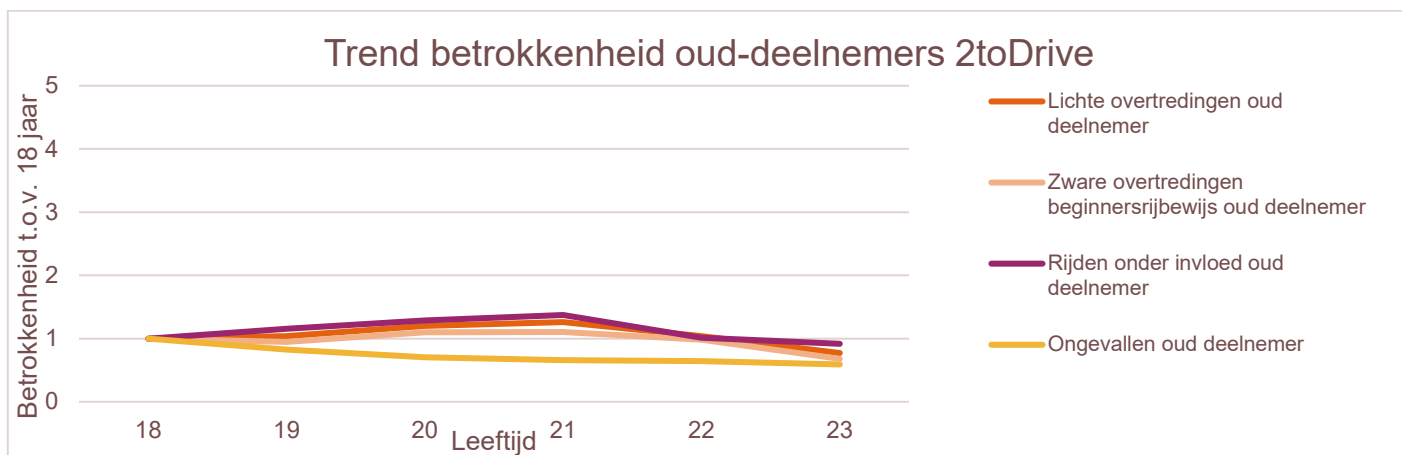
Tabel 10 Betrokkenheid bij lichte verkeersovertredingen

Uit Tabel 10 blijkt dat oud-deelnemers van 2toDrive ongeveer 15% meer lichte verkeersovertredingen begaan dan niet-deelnemers. Ook hier geldt dat een verklaring voor dit verschil op basis van de beschikbare data niet kan worden gegeven.

8.2.4 Effect op betrokkenheid bij ongevallen en overtredingen

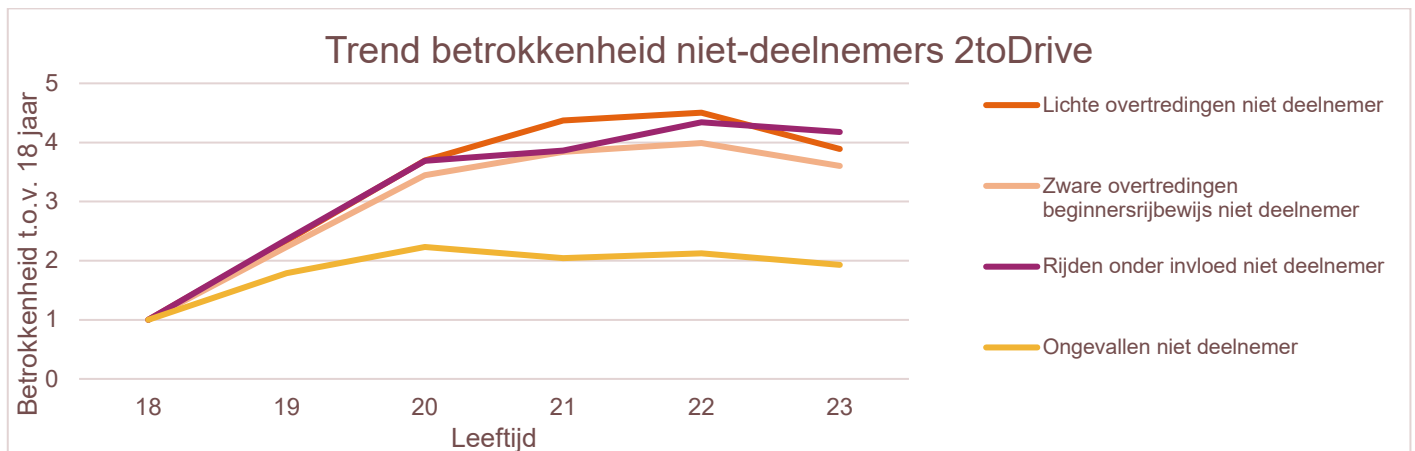
Uit de voorgaande paragrafen blijkt dat in veel gevallen oud-deelnemers van begeleid rijden tussen het 18^e t/m het 24^e levensjaar gemiddeld minder vaak betrokken zijn bij ongevallen en zware verkeersovertredingen dan leeftijdsgenoten die niet hebben deelgenomen. Om het onderscheid van deze betrokkenheid naar leeftijdjaar te duiden, is aanvullend onderzocht of de (niet-)deelnemers naarmate zij ouder worden vaker of minder vaak betrokken zijn bij ongevallen of overtredingen.

Onderstaand zijn 2 figuren opgenomen met daarin respectievelijk een weergave van de betrokkenheid van oud-deelnemers en niet-deelnemers bij 3 verschillende categorieën overtredingen en ongevallen. De figuren laten zien of er bij de oud-deelnemer of niet-deelnemers vanaf het 18^e levensjaar een trend zichtbaar is, dat wil zeggen of zij vaker of minder vaak betrokken zijn bij ongevallen en overtredingen naarmate zij ouder worden.



Figuur 21 Trend betrokkenheid oud-deelnemers 2toDrive

In Figuur 21 is te zien dat er bij overtredingen een lichte stijging is in de betrokkenheid van oud-deelnemers aan begeleid rijden tot en met het 20^e levensjaar. Deze oud-deelnemers zijn op het 21^e levensjaar ongeveer 1,3 (30%) keer vaker betrokken bij een overtreding ten opzichte van het 18^e levensjaar. Vanaf het 21^e levensjaar daalt deze betrokkenheid tot onder het gemiddelde aantal van 18-jarigen. Bij ongevallen is vanaf het 18^e levensjaar een continue daling te zien t/m het 24^e levensjaar. Oud-deelnemers aan begeleid rijden zijn t/m het 24^e levensjaar steeds minder vaak betrokken bij een ongeval.



Figuur 22 Trend betrokkenheid niet-deelnemers 2toDrive

In Figuur 22 is tussen het 18^e en 21^e levensjaar een stijging te zien in de betrokkenheid van niet-deelnemers aan begeleid rijden tot en met het 21^e levensjaar bij overtredingen. Deze stijging is tot circa 4 keer hoger dan het niveau van de 18-jarigen. Vanaf het 22^e levensjaar stagneert deze stijging en is een lichte afname te zien. Bij ongevallen is vanaf het 18^e levensjaar een verdubbeling te zien tot en met het 20^e levensjaar. Hierna stabiliseert deze betrokkenheid.

Als wij Figuur 21 en Figuur 22 vergelijken, dan zien we bij de oud-deelnemers een afname in de betrokkenheid bij ongevallen en verkeersovertredingen naarmate zij ouder worden. Bij de niet-deelnemers is de trend tegenovergesteld: eerst is een stijging zichtbaar, waarna een stabilisatie optreedt.

Bijlage: Literatuurlijst

- Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat, Ministerie van Justitie en Veiligheid, Interprovinciaal Overleg, Vereniging van Nederlandse Gemeenten, Vervoerregio Amsterdam en Metropoolregio Rotterdam Den Haag. Veilig van deur tot deur. Het Strategisch Plan Verkeersveiligheid 2030: Een gezamenlijke visie op aanpak verkeersveiligheidsbeleid (2018).
- Rijkswaterstaat, Jonge beginnende bestuurders - Beknopt overzicht problematiek en maatregelen, 2018.
- SIRA Consulting, Procesevaluatie 2toDrive: Analyse van de processen van het experiment 2toDrive (2014)
- SWOV, Begeleid rijden in Nederland. Heeft 2toDrive effect op zelfgerapporteerde ongevallen en overtredingen (2015).
- SWOV, Jonge automobilisten (2021).
- Wijziging van de Wegenverkeerswet 1994 in verband met de definitieve invoering van begeleid rijden, MvT Vergaderjaar 2016-2017, 34698, Nr.3.

Colofon

EVALUATIE WET BEGELEID RIJDEN (2TODRIVE)

KLANT

Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat

AUTEUR

Patrick Kalders (Arcadis)
Emiel Soffers (Arcadis)
Jules Kaiser (Arcadis)
Gea-Marit Dekker (TeamAlert)
André Oostdijk (Berenschot)

PROJECTNUMMER

30123925

ONZE REFERENTIE

T72H4Z43NPH3-1089263529-278:1

DATUM

17 april 2023

STATUS

Definitief

GECONTROLEERD DOOR

Hendrik Jan Bergveld
Senior adviseur Mobiliteit

VRIJGEGEVEN DOOR

Bettinka Rakic
Hoofd Adviesgroep Beleid & Smart Innovation

Over Arcadis

Arcadis is de leidende wereldwijd opererende ontwerp- en consultancyorganisatie op het gebied van de natuurlijke en gebouwde omgeving. Wij helpen onze klanten en de maatschappij met doeltreffende, duurzame en digitale oplossingen. Wij zijn met 36.000 mensen actief die in ruim zeventig landen meer dan €4,2 miljard aan omzet genereren. Wij helpen UN-Habitat met onze mensen, die kennis en expertise leveren om de moeilijke leefomstandigheden te verbeteren in gebieden die lijden onder de gevolgen van klimaatverandering.

www.arcadis.com

Arcadis Nederland B.V.

Postbus 220
3800 AE Amersfoort
Nederland

T +31 (0)88 4261261

Arcadis. Improving quality of life