

# **Begeleid rijden: wie doet mee met 2toDrive en waarom?**

Drs. I.N.L.G. van Schagen, dr. G.J. Wijlhuizen & dr. S. de Craen

R-2013-9



## **Begeleid rijden: wie doet mee met 2toDrive en waarom?**

Een vragenlijstonderzoek onder 16- en 17-jarigen in Nederland

## Documentbeschrijving

Rapportnummer:	R-2013-9
Titel:	Begeleid rijden: wie doet mee met 2toDrive en waarom?
Ondertitel:	Een vragenlijstonderzoek onder 16- en 17-jarigen in Nederland
Auteur(s):	Drs. I.N.L.G. van Schagen, dr. G.J. Wijlhuizen & dr. S. de Craen
Projectleider:	Dr. S. de Craen
Projectnummer SWOV:	C07.02
Trefwoord(en):	Adolescent; driver training; evaluation (assessment); accident prevention; education; recently qualified driver; driving licence; accident; risk; behaviour; motivation; Netherlands; SWOV.
Projectinhoud:	Op 1 november 2011 is in Nederland, onder de naam 2toDrive, een zesjarige proef met begeleid rijden van start gegaan. Om na te gaan in welke mate deze maatregel effect heeft, voert de SWOV een evaluatiestudie uit. Deze evaluatie vindt stapsgewijs plaats. De hier gerapporteerde studie is de eerste stap en wil duidelijk krijgen 1) hoe bekend 2toDrive is onder jongeren en wat hun redenen zijn om wel of niet mee te doen, en 2) of er verschillen zijn tussen 2toDrive-deelnemers en niet-deelnemers die van belang zijn voor de verkeersveiligheid. Met dergelijke verschillen dient in de verdere evaluatie namelijk rekening te worden gehouden.
Aantal pagina's:	54 + 14
Prijs:	€ 12,50
Uitgave:	SWOV, Leidschendam, 2013

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

Stichting Wetenschappelijk Onderzoek Verkeersveiligheid SWOV  
Postbus 1090  
2260 BB Leidschendam  
Telefoon 070 317 33 33  
Telefax 070 320 12 61  
E-mail [info@swov.nl](mailto:info@swov.nl)  
Internet [www.swov.nl](http://www.swov.nl)

# Samenvatting

Op 1 november 2011 is in Nederland, onder de naam 2toDrive, een zesjarige proef met begeleid rijden van start gegaan. Dat betekent dat jongeren vanaf 16,5 jaar kunnen beginnen met een rijopleiding en het theorie-examen kunnen afleggen. Vervolgens kunnen zij vanaf 17 jaar rijexamen doen. Nadat ze het rijbewijs hebben gehaald, mogen ze tot hun 18<sup>de</sup> verjaardag alleen de weg op onder begeleiding van een ervaren bestuurder: de coach. Ervaringen in het buitenland laten zien dat begeleid rijden een effectieve maatregel kan zijn om het ongevalsrisico van beginnende bestuurders te verlagen.

Om na te gaan in welke mate de maatregel in Nederland effect heeft, voert de SWOV een evaluatiestudie uit. Deze studie richt zich op het effect op ongevalsbetrokkenheid, op het aantal overtredingen, en op het dagelijkse verkeersgedrag. De evaluatie vindt stapsgewijs plaats. De eindresultaten, met daarin een schatting van het effect op ongevallen, zullen er in 2017 zijn.

De hier gerapporteerde studie is een eerste stap in deze evaluatie en heeft twee doelen:

- Meer zicht op de bekendheid van 2toDrive onder jongeren en hun redenen om wel of niet mee te doen.
- Inzicht in eventuele verschillen tussen deelnemers aan 2toDrive en niet-deelnemers die van belang zijn voor de verkeersveiligheid. Met dergelijke verschillen – door zelfselectie – dient in de verdere evaluatie rekening te worden gehouden, aangezien ze de eventuele effecten van 2toDrive op verkeersgedrag en ongevalsbetrokkenheid kunnen vertekenen.

Het onderzoek is uitgevoerd met behulp van een online vragenlijst onder jongeren van 16 t/m 17,5 jaar. In totaal waren er 1.474 respondenten.

Het blijkt dat bijna de helft van de jongeren bekend is met 2toDrive en het fenomeen van begeleid rijden; jongens iets vaker dan meisjes. De belangrijkste bronnen van informatie daarbij zijn de ouders/verzorgers en internet.

Voor degenen die met 2toDrive meedoen of mee willen gaan doen (519 respondenten) zijn de twee belangrijkste redenen dat je via 2toDrive direct na je 18<sup>de</sup> verjaardag zelfstandig kunt gaan autorijden en dat het leuk is dat je dan ook al vóór die tijd een auto mag besturen. Voor degenen die niet mee gaan doen met 2toDrive (410 respondenten) zijn de belangrijkste redenen dat ze na hun 18<sup>de</sup> nog tijd genoeg hebben om een rijbewijs te halen en er nu nog geen behoefte aan hebben om al auto te gaan rijden. Bij de twijfelaars (545 respondenten) gingen de antwoorden over het algemeen in dezelfde richting. Echter, zij gaven minder vaak aan iets belangrijk of onbelangrijk te vinden. Hun antwoorden vielen vaker in de categorie 'neutraal'.

Er zijn in deze studie twee factoren geïdentificeerd waarop 2toDrive-deelnemers en de beoogde vergelijkingsgroep (jongeren die niet meedoen met 2toDrive, maar wel zo snel mogelijk na hun 18<sup>de</sup> willen gaan rijden) van

elkaar verschillen en die mogelijk tot vertekening van de effecten kunnen leiden:

- Sekse: er doen meer jongens dan meisjes mee met 2toDrive. Aangezien jonge mannen als beginnend automobilist een hoger ongevalsrisico hebben dan jonge vrouwen zou dit de effecten van 2toDrive op ongevals-betrokkenheid kunnen vertekenen. Bij de evaluatie zal dus apart gekeken moeten worden naar het effect bij jonge mannen en bij jonge vrouwen.
- Schoolopleiding: naar verhouding volgen 2toDrive-deelnemers vaker een hogere opleiding dan niet-deelnemers. De relatie tussen opleidingsniveau en ongevalsrisico is volgens de onderzoeksliteratuur echter niet eenduidig. Bovendien is het verschil in opleidingsniveau van deelnemers en niet-deelnemers niet erg groot. Daarom wordt geconcludeerd dat het niet nodig is hier bij de evaluatie voor te corrigeren.

Jongeren die meedoen met 2toDrive zijn niet meer of minder gericht op veiligheid, noch meer of minder gericht op snelheid en op zoek naar spannende zaken dan de beoogde vergelijkingsgroep. Hiervoor hoeft dus in de evaluatiestudie niet gecorrigeerd te worden.

Hoewel niet het hoofddoel van deze studie, hebben we ook nog gekeken naar verschillen tussen jongeren die aangaven zo snel mogelijk na hun 18<sup>de</sup> te willen gaan rijden (hetzij via 2toDrive, hetzij via de reguliere opleiding) en jongeren die aangaven pas later of helemaal niet te willen gaan autorijden. We zien dan dat de 'vroegere beginners' gemiddeld genomen meer dan 'late beginners' geneigd zijn te kiezen voor spannende/risicovolle activiteiten en op het gebied van auto's meer voor kenmerken die te maken hebben met snelheid en vermogen. Mogelijk is dit naast gebrek aan ervaring en de leeftijd een extra verklaring voor het hoge risico van 18- en 19-jarige automobilisten: niet alleen zijn ze jong en hebben ze geen ervaring, 'vroegere beginners' houden ook nog eens meer van spannende gebeurtenissen dan hun leeftijdsgenoten die pas later hun rijbewijs halen. Het zou interessant zijn dit in de verdere onderdelen van de evaluatie van 2toDrive verder te onderbouwen.

# Summary

## **Accompanied driving: who participate in 2toDrive and why? A questionnaire study among 16 and 17-year-olds in the Netherlands**

On 1 November 2011, 2toDrive, a six-year pilot of accompanied driving, commenced in the Netherlands. In 2toDrive youths can start their driver training and take the theory exam from the age of 16.5 years-old. They can then take their practical driving test from the age of 17 years-old. After having obtained the driving licence, they can only drive when accompanied by an experienced driver, the coach, until their 18th birthday. Experiences in other countries show that accompanied driving can be an effective measure to lower the crash rate among young novice drivers.

To investigate the effectiveness of the measure in the Netherlands, SWOV is performing an evaluation study. This study focuses on the effects on crash involvement, on the number of traffic offences, and on everyday road behaviour. The evaluation is carried out in steps. The final results, with an estimate of the effect on crashes, will be presented in 2017.

The study presented in this report is the first step in the evaluation and serves two purposes:

- Obtaining a better understanding of the familiarity of youths with 2toDrive and their reasons for participating or not participating.
- Insight in possible differences between participants in 2toDrive and non-participants that may be of importance for road safety. Such differences – due to self-selection – must be considered in the next steps of the evaluation as they can bias the possible effects of 2toDrive on traffic behaviour and crash involvement.

The study was carried out using an online questionnaire among youths aged 16 to 17.5 years-old. There was a total of 1,474 respondents.

Almost half of the youths were found to know about 2toDrive and the phenomenon of accompanied driving; boys somewhat more frequently than girls. The most important sources of information are parents/guardians and the internet.

For those who participate or intend to participate in 2toDrive (519 respondents) the two main reasons are that 2toDrive makes driving independently immediately after their 18th birthday possible and that it is fun that they can already drive a car before they are 18. Those who do not intend to participate in 2toDrive (410 respondents) give as their main reasons the fact that they still have plenty of time to get their driving licence after their 18th birthday and that they do not yet feel the need to drive a car. The answers were similar among those who had not yet decided (545 respondents). However, they less frequently indicated that something was important or not important; more often their answers were in the category 'neutral'.

The study identified two factors that indicate a difference between the participants in 2toDrive and the intended comparison group (youths who do not participate in 2toDrive, but who do want to drive as soon as possible after their 18<sup>th</sup> birthday):

- Gender: more boys than girls participate in 2toDrive. As male young novice drivers have a higher crash rate than young female novice drivers, this could bias the effects of 2toDrive on crash involvement. Therefore, the effects on young men and on young women will need to be considered separately in the evaluation.
- Education: proportionally, 2toDrive participants more frequently have received a higher type of education than non-participants. According to research literature, however, the relation between the level of education and crash rate is not univocal. Moreover, there is only a small difference in education level between participants and non-participants. Therefore, the conclusion is that no correction is necessary in the evaluation.

Youths who participate in 2toDrive are not safety-minded, speed-minded, or sensation seekers to a greater or lesser extent than the intended control group. Therefore, the evaluation study does not require correcting for these items.

Although it was not the main purpose of the study, we also looked at the differences between youths who indicated they wanted to drive as soon after their 18th birthday as possible (either via 2toDrive, or via the regular driver training) and youths who intended to start driving later or not at all. We then see that, on average, the 'early beginners' more so than 'late beginners' tend to choose exciting/risky activities, and, in relation with cars, characteristics relating to speed and power. This, in addition to experience and age, may be an additional explanation for the high risk of 18 and 19 year-old drivers: not only are they young and inexperienced, 'early beginners' also have a stronger preference for exciting events than age peers who pass their driving test when they are older. This is an interesting topic for closer investigation during the later steps of the evaluation.



# Inhoud

<b>1. Inleiding</b>	<b>9</b>
1.1. Begeleid rijden in Nederland: 2toDrive	9
1.2. Enkele ervaringen in het buitenland	10
1.3. Een Nederlandse evaluatiestudie	11
1.4. Doel en opzet van het hier beschreven onderzoek	11
1.5. Leeswijzer	12
<b>2. Onderzoeksmethode</b>	<b>13</b>
2.1. Dataverzameling	13
2.2. De vragenlijst	13
2.3. Bewerking en samenstelling van variabelen	14
2.4. De analyses	16
<b>3. Enkele kenmerken van de respondenten</b>	<b>17</b>
3.1. Sekse en leeftijd	17
3.2. Provincie	17
3.3. Opleidingsniveau	17
3.4. Deelname aan 2toDrive	18
3.5. Hoe ver zijn de jongeren die mee (gaan) doen?	18
3.6. Wie betaalt de kosten voor 2toDrive-deelname?	19
3.7. Wat gaan de jongeren doen die niet met 2toDrive meedoen?	19
<b>4. Wel of niet 2toDrive: kennis en motivaties</b>	<b>20</b>
4.1. Hoe bekend is de maatregel 2toDrive onder jongeren?	20
4.2. Hoe komen jongeren aan hun informatie over 2toDrive?	20
4.3. Verschillen jongeren die wel of niet 2toDrive kennen van elkaar?	21
4.4. Wat zijn redenen om mee te doen met 2toDrive?	22
4.5. Wat zijn redenen om niet mee te doen met 2toDrive?	30
4.6. Wat zijn de voors en tegens van jongeren die nog twijfelen	38
4.7. Samenvatting en conclusies	39
<b>5. Verschillen tussen deelnemers en niet-deelnemers</b>	<b>41</b>
5.1. Zijn er demografische verschillen?	41
5.2. Zijn er verschillen in veiligheids-, snelheids- en spanningsbehoefte?	42
5.3. Samenvatting en conclusie	43
<b>6. Verschillen tussen vroege en late beginners</b>	<b>45</b>
6.1. Zijn er verschillen tussen sekse?	45
6.2. Zijn er verschillen in opleidingsniveau?	46
6.3. Zijn er verschillen in veiligheids-, snelheids- en spanningsbehoefte?	46
6.4. Samenvatting en conclusie	47
<b>7. Samenvatting en conclusies</b>	<b>48</b>
7.1. Hoe bekend is 2toDrive en waarom doen jongeren mee?	48
7.2. Is er een mogelijkheid van vertekening door zelfselectie?	50
7.3. Vroege beginners potentieel gevaarlijker dan late beginners?	51
<b>Literatuur</b>	<b>52</b>
<b>Bijlage De vragenlijst</b>	<b>55</b>



# 1. Inleiding

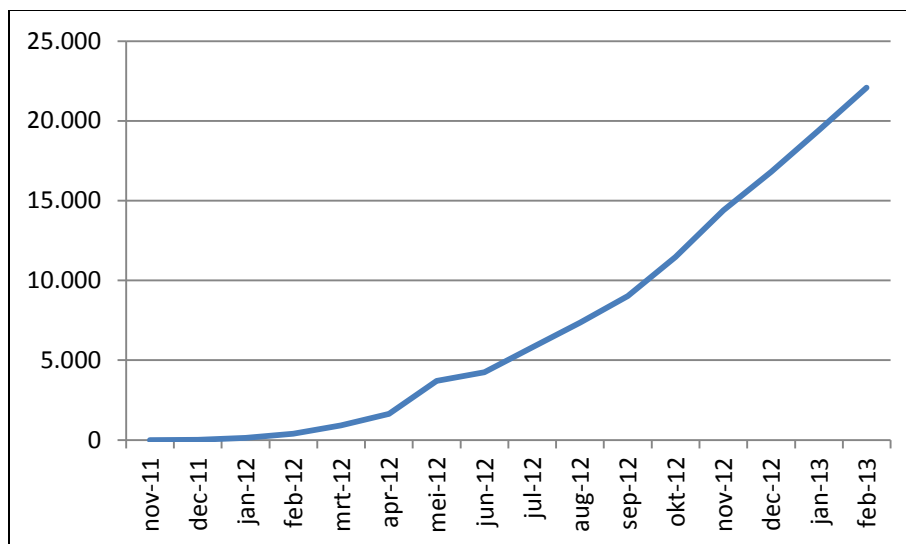
## 1.1. Begeleid rijden in Nederland: 2toDrive

Op 1 november 2011 is in Nederland, onder de naam 2toDrive, een zesjarige proef met begeleid rijden van start gegaan. Begeleid rijden houdt in dat een beginnende bestuurder alleen onder begeleiding van een ervaren bestuurder auto mag rijden. Er bestaan verschillende varianten van begeleid rijden. Binnen Europa zijn de twee meest voorkomende: 1) begeleid rijden als vervolg op het halen van een rijbewijs (een 'ervaringsmodule') en 2) begeleid rijden zonder dat het rijbewijs is gehaald.

In Nederland is gekozen voor de eerste variant, waarbij de leeftijd waarop het rijbewijs gehaald kan worden, is verlaagd. In de Nederlandse variant kunnen jongeren vanaf 16,5 jaar beginnen met een rijopleiding en het theorie-examen afleggen. Vervolgens kunnen zij vanaf 17 jaar rijexamen doen. Nadat ze het rijbewijs hebben gehaald, mogen de jonge bestuurders totdat ze 18 jaar worden alleen de weg op onder begeleiding van een ervaren bestuurder: de coach.

De maatregel wordt in een groot aantal landen toegepast. In Australië, de Verenigde Staten en Nieuw-Zeeland is het vaak een onderdeel van een getrapt rijbewijs, waarbij beginnende automobilisten stapsgewijs met meer vrijheden en minder beperkende omstandigheden aan het verkeer mogen deelnemen (zie ook de SWOV-factsheet *Getrapt rijbewijs*). In Europa is begeleid rijden meestal een rijopleidingsvariant naast de traditionele opleidingen vanaf 18 jaar. In Europa was begeleid rijden al mogelijk in België, Duitsland, Estland, Finland, Frankrijk, Groot-Brittannië, Letland, Luxemburg, Noord-Ierland, Noorwegen, Oostenrijk, Spanje en Zweden. De populariteit van de maatregel varieert sterk in de verschillende landen. Onderzoeksgegevens uit 2006 laten zien dat in Spanje minder dan 1% van de beginnende automobilisten gebruikmaakte van de mogelijkheid van begeleid rijden; in Zweden was dat 90% (zie de SWOV-factsheet *Begeleid rijden*).

In Nederland waren een jaar na de invoering van 2toDrive, op 1 november 2012, 10.500 17-jarigen geslaagd voor hun praktijkexamen. Eind februari 2013 waren dat er ruim 22.000. Dat is 11% van de mensen in deze leeftijdsgroep. Ter vergelijking: in 2011 was 41% van de 18- en 19-jarigen geslaagd voor het praktijkexamen. *Afbeelding 1.1* laat de ontwikkeling van het aantal 17-jarige 2toDrive-geslaagden vanaf de invoering zien. Volgens gegevens van de RDW waren er tot en met februari 2013 in totaal 57.210 begeleiderspassen uitgegeven aan iets meer mannen (52%) dan vrouwen (48%). Gemiddeld heeft elke 2toDrive-jongere dus ongeveer 2,5 begeleider. Er mogen minimaal 1 en maximaal 5 coaches opgeven worden door de jongere (zie <http://www.2todrive.nl>). De gemiddelde leeftijd van de begeleiders is 50,4 jaar.



Afbeelding 1.1. Het aantal 17-jarigen dat geslaagd is voor het praktijk-examen tussen 1 november 2011 en februari 2013 (bron: CBR).

## 1.2. Enkele ervaringen in het buitenland

De ervaring in het buitenland laat zien dat begeleid rijden een effectieve maatregel kan zijn om het ongevalsrisico van beginnende bestuurders te verlagen. Gebrek aan ervaring is namelijk een heel belangrijke oorzaak van het naar verhouding grote risico dat jonge automobilisten lopen (De Craen, 2010) en begeleid rijden biedt de mogelijkheid om in relatief veilige omstandigheden die ervaring op te doen.

Positieve effecten worden bijvoorbeeld gevonden in Zweden (Gregersen et al., 2000) waar over een periode van twee jaar het ongevalsrisico van de groep die begeleid reed daalde met 40%. In Duitsland schatten Schade & Heinzmann (2011) dat ten gevolge van de invoering van begeleid rijden het aantal ongevallen daar met 17% tot 36% is gedaald en het aantal overtredingen met 15% tot 26%. Meer indirect worden aanwijzingen voor de werkzaamheid van begeleid rijden gevonden in de effecten van de Amerikaanse systemen voor een 'getrap rijbewijs' (Shope, 2007; Russell et al., 2011). Hoewel niet eenduidig te isoleren van de andere kenmerken van een getrap rijbewijs, wordt algemeen aangenomen dat de begeleid rijden-component van dit systeem verantwoordelijk is voor een deel van dat effect. Overigens is het bij evaluaties wel zaak om goed te controleren voor een eventueel zelfselectie-effect, doordat mogelijk vooral jongeren die toch al meer op veiligheid zijn gericht, kiezen voor begeleid rijden, waardoor de effecten kunnen worden vertekend.

Niet overal worden positieve effecten gevonden van (langer) begeleid rijden; er zijn ook landen waar geen of zelfs een negatief effect werd vastgesteld. Zo werd in Noorwegen de minimumleeftijd om met een rijopleiding te mogen beginnen verlaagd van 17 naar 16 jaar, waarmee de periode van begeleid rijden (tot 18 jaar) werd verlengd. Dit bleek echter nagenoeg geen effect te hebben (Sagberg, 2000; in OECD & ECMT, 2006). De meest recente onderzoeksgegevens uit Frankrijk (Page, Ouimet & Cuny, 2004) laten zelfs een negatief effect zien: een vergelijking van verzekeringsgegevens over

letselongevallen van bestuurders die vanaf 16-jarige leeftijd begeleid hadden gereden en beginners die traditioneel vanaf 18 waren opgeleid, lieten zien dat de eerstgenoemde groep vaker bij ongevallen betrokken was dan de traditioneel opgeleide groep. Zowel de Noorse als de Franse onderzoekers wijten deze resultaten aan de invulling van het begeleid rijden, bijvoorbeeld aan het feit dat er onvoldoende kilometers onder begeleiding waren gereden, dat de variatie in de ritten te beperkt was (te weinig leermomenten) en dat de kwaliteit van de begeleiding onvoldoende was (zie ook de SWOV-factsheet *Begeleid rijden*).

### 1.3. Een Nederlandse evaluatiestudie

Om na te gaan in welke mate de maatregel in Nederland effect heeft, voert de SWOV een evaluatiestudie uit. Deze studie richt zich op het effect op ongevalsbetrokkenheid, op het aantal overtredingen, en op het dagelijkse verkeersgedrag, gekoppeld aan de concrete invulling van het begeleid rijden, bijvoorbeeld hoe, hoeveel en wanneer onder begeleiding gereden wordt en wie de begeleiding verzorgt.

De Nederlandse evaluatie vindt stapsgewijs plaats. De eindresultaten met daarin een schatting van het effect op ongevallen zullen er in 2017 zijn. Om iets over de ongevalsbetrokkenheid te zeggen is een lange doorlooptijd nodig. In 2015 zal een tussenrapportage met voorlopige resultaten opgeleverd worden, met nadruk op effecten op verkeersgedrag en overtredingen. Tot die tijd zullen diverse deelrapporten verschijnen, onder andere over hoe er in de praktijk gebruik wordt gemaakt van begeleid rijden (hoe vaak, in welke omstandigheden met wie als begeleider) en wat de ervaringen zijn.

Het huidige rapport is het eerste binnen dit evaluatieonderzoek en beschrijft wat voor soort jongeren meedoen met 2toDrive en wat de redenen/motivaties zijn om al dan niet mee te doen. Dit is onderzocht met behulp van een vragenlijst.

### 1.4. Doel en opzet van het hier beschreven onderzoek

De in dit rapport beschreven studie kent twee hoofddoelen:

1. In de eerste plaats moet de studie inzicht geven in hoe bekend 2toDrive is bij de jongeren voor wie de maatregel bedoeld is, en wat voor hen de redenen zijn om wel of niet mee te doen. Deze kennis kan bijdragen aan het verder toespitsen van de communicatie over 2toDrive.
2. In de tweede plaats moet de studie duidelijk maken op welke – voor verkeersveiligheid relevante – wijze deelnemers aan 2toDrive zich onderscheiden van jongeren die niet kiezen voor 2toDrive. Dit geeft inzicht in een mogelijke vertekening van effecten van 2toDrive door zelfselectie.

Dit tweede doel kunnen we als volgt nog toelichten. Idealiter zou je de effecten van 2toDrive willen vaststellen door een groep die wel meedoet aan 2toDrive te vergelijken met een groep die niet meedoet. Wie meedoet en wie niet, zou daarbij op basis van toeval moeten worden bepaald. Het is duidelijk dat dit laatste in de praktijk niet mogelijk is. 2toDrive is een landelijk

ingevoerde maatregel en het is niet mogelijk (en ook niet ethisch) om een deel van de jongeren te *gebieden* en een ander deel te *verbieden* om mee te doen. Het is daarom niet uit te sluiten dat jongeren die ervoor kiezen om wel of niet mee te doen met begeleid rijden op verschillende kenmerken van elkaar verschillen, ook op kenmerken die samenhangen met het gedrag in het verkeer en de veiligheid. Zo kan het bijvoorbeeld zijn dat begeleid rijden vooral aantrekkelijk is voor jongeren die extra snel hun rijbewijs willen halen om daarna ook veel te gaan rijden. Of, zoals in Duitsland, waar vlak na het invoeren van begeleid rijden vooral interesse was vanuit de hogere sociale klassen. Mochten er verschillen gevonden worden tussen deelnemers en niet-deelnemers in bijvoorbeeld ongevalsbetrokkenheid of gedrag, dan heeft dit mogelijk niet zozeer te maken met de effectiviteit van de maatregel als wel met de kenmerken van de twee groepen. Daarom is het voor de evaluatie van begeleid rijden en voor een goed begrip van de resultaten van groot belang om de effecten van deze mogelijke zelfselectie in kaart te brengen en waar mogelijk hiervoor te controleren.

#### 1.5. Leeswijzer

In het volgende hoofdstuk staat de wijze waarop de respondenten zijn geworven, de vragenlijst en de analysemethode beschreven. *Hoofdstuk 3* beschrijft de belangrijkste (biografische) kenmerken van de respondenten. *Hoofdstuk 4* gaat vervolgens in op de bekendheid van de maatregel 2toDrive bij jongeren en de redenen die zij geven om al dan niet mee te doen. *Hoofdstuk 5* bespreekt in welke mate en op welke wijze de deelnemers en de niet-deelnemers zich van elkaar onderscheiden. *Hoofdstuk 6* maakt een zijsprongetje en gaat in op verschillen tussen jongeren die zo snel mogelijk willen gaan autorijden als ze 18 jaar zijn en jongeren die zeggen pas later een rijbewijs te willen halen. *Hoofdstuk 7* ten slotte, presenteert de belangrijkste bevindingen en conclusies en geeft aanbevelingen voor verdere communicatie over de maatregel en de verdere invulling van de evaluatiestudie.

## 2. Onderzoeksmethode

### 2.1. Dataverzameling

De benodigde gegevens zijn verzameld met behulp van een vragenlijst onder jongeren van 16 tot en met 17,5 jaar. De vragenlijst is gedigitaliseerd en door TNS-NIPO via internet aangeboden aan jongeren uit het onderzoekspanel van TNS-NIPO. Dit leidde tot een steekproefomvang van 1.302 respondenten, representatief voor 16 tot 17,5 jarige jongeren in Nederland.

Aangezien het percentage 2toDrive-deelnemers in het onderzoekspanel naar verwachting te gering zou zijn om gefundeerde uitspraken te kunnen doen over verschillen tussen deelnemers en niet-deelnemers, is getracht de genoemde steekproef aan te vullen met deelnemers aan 2toDrive. Dit is gebeurd door abonnees op de digitale nieuwsbrief over 2toDrive van TeamAlert te benaderen. Verwacht werd dat binnen deze groep het percentage deelnemers aan 2toDrive aanzienlijk hoger zou liggen. TeamAlert beheert namelijk de 2toDrive-website, waar onder andere de begeleiderspas moet worden aangevraagd, die nodig is voor het begeleid rijden. De uitnodiging om mee te doen aan het onderzoek is opgenomen in de digitale nieuwsbrief en verstuurd naar 1.399 jongeren van 16 tot 18 jaar. Met een responsepercentage van 8,5% resulteerde dit in een extra steekproef van 287 jongeren, waarvan 172 in de voor dit onderzoek gewenste leeftijdscategorie vielen.

De totale steekproef bedroeg daarmee 1.474.

Het invullen van de vragenlijst duurde ongeveer 15 tot 20 minuten. De dataverzameling heeft plaatsgevonden tussen eind november en half december 2012, ongeveer een jaar na de start van 2toDrive.

De kenmerken van de steekproef worden in *Hoofdstuk 3* besproken.

### 2.2. De vragenlijst

De vragenlijst bestond uit vier onderdelen:

- Deel 1 bestond uit dertien biografische vragen over de respondent en zijn sociale omgeving.
- Deel 2 bestond uit vragen over 2toDrive, zoals: Ken je 2toDrive? Hoe ben je aan de informatie gekomen? Doe je mee of ga je meedoen? En zo ja, hoe ver ben je in het traject? Zo nee, wanneer wil je eventueel wel rijlessen gaan nemen?
- Deel 3 was bedoeld om zicht te krijgen of de respondenten straks, als ze zelfstandig aan het verkeer deelnemen, veiligheid/risico meer of minder belangrijk vinden.
  - Daartoe moesten zij ten eerste op een schaal van 1 tot 6 aangeven hoe belangrijk/onbelangrijk zij bepaalde kenmerken van een auto vinden. Het ging om negen kenmerken die al dan niet aan

- (on)veiligheid waren gerelateerd, zoals topsnelheid, aanwezigheid van airbags, het vermogen, de kleur, en dergelijke.
- Ten tweede moesten respondenten een korte versie van de *Sensation Seeking*-test invullen (Hoyle et al., 2002). Deze test bestond uit acht stellingen waarvan zij op een schaal van 1 tot 5 moesten aangeven of ze het ermee eens waren.
  - Deel 4 van de vragenlijst vroeg naar de redenen om wel of niet mee te doen met 2toDrive. Afhankelijk van het antwoord op de vraag in Deel 2 “Doe je mee of ben je van plan om mee te doen met 2toDrive?” werd de respondent doorgestuurd naar
    - deel 4a: Hoe belangrijk zijn voor jou de volgende redenen om mee te (gaan) doen?
    - deel 4b: Hoe belangrijk zijn voor jou de volgende redenen om niet mee te doen? of
    - deel 4c: Je hebt aangegeven nog niet te weten of je mee gaat doen aan 2toDrive. Hoe belangrijk zijn voor jou de volgende redenen om wel mee te doen? En hoe belangrijk zijn voor jou de volgende redenen om niet mee te doen?  
De redenen werden in de vorm van (elf tot dertien) stellingen gepresenteerd en de respondent moest op een zespuntsschaal aangeven hoe (on)belangrijk de desbetreffende reden was.

De gehele vragenlijst en de antwoordpercentages zijn te vinden in de *Bijlage* van dit rapport.

## 2.3. **Bewerking en samenstelling van variabelen**

De vragen in Deel 3 van de vragenlijst zijn bewerkt en/of gecombineerd om tot de volgende samengestelde variabelen te komen: ‘veiligheids- en snelheidsbehoefte’ (zie *Paragraaf 2.3.1*) en ‘spanningsbehoefte’ (zie *Paragraaf 2.3.2*). Deze bewerkingen hadden tot doel om de respondenten uiteindelijk in twee of drie groepen te kunnen opdelen om de interpretatie van de resultaten te vereenvoudigen. Daar waar de samengestelde variabele bestaat uit een beperkt aantal items (veiligheid, snelheid) is een dichotome variabele gevormd: ‘wel’ en ‘niet’ belangrijk. Bij spanningsbehoefte (acht items) is een variabele met drie categorieën samengesteld: laag, midden en hoog.

### 2.3.1. *Veiligheids- en snelheidsbehoefte*

In de eerste deelttoets uit Deel 3 werd de respondenten gevraagd op een zespuntsschaal aan te geven hoe belangrijk zij bepaalde (negen) kenmerken van een auto vonden, zich voorstellend dat ze binnenkort hun eerste auto gingen kopen. De kenmerken waren deels relevant voor (on)veiligheid en deels niet relevant voor (on)veiligheid. Deze laatste items waren bedoeld als *filler items*.

De vijf (on)veiligheidsrelevante kenmerken waren:

1. de aanwezigheid van airbags;
2. een hoge topsnelheid;
3. een auto die goed scoort op veiligheid;
4. een groot vermogen/snel kunnen optrekken;
5. een sportieve uitstraling.



De vier *filler items* waren:

- een recent bouwjaar;
- weinig kilometers op de teller;
- de kleur;
- een laag benzineverbruik.

Een factoranalyse op de vijf (on)veiligheidsrelevante kenmerken liet na zogeheten VARIMAX-rotatie twee componenten zien die samen in totaal 79,0% van de variantie tussen proefpersonen verklaarde. De eerste factor bestaat uit de kenmerken 2, 4 en 5. Deze verklaart 45,7% van de variantie en heeft een Cronbach's alpha van 0,84. De tweede factor bestaat uit de kenmerken 1 en 3, verklaart een additionele 33,3% van de variantie en heeft een Cronbach's alpha van 0,79. Beide alpha's zijn hoog genoeg om de desbetreffende items samen te voegen tot één variabele. De eerste variabele noemen we vanaf nu snelheidsbehoefte; de tweede veiligheidsbehoefte.

Voor beide variabelen zijn de respondenten in twee groepen gedeeld: een groep met een hoge vs. lage snelheidsbehoefte en een groep met een hoge vs. lage veiligheidsbehoefte. Dit is gedaan door de groep in tweeën te delen op basis van de absolute score, dat wil zeggen in een groep die boven en een groep die onder de middenscore zat. *Tabel 2.1* geeft het aantal respondenten voor elk van deze categorieën.

		Aantal en percentage respondenten
Snelheidsbehoefte	Hoog	n = 621 (42,1%)
	Laag	n = 853 (57,9%)
Veiligheidsbehoefte	Hoog	n = 1177 (79,9%)
	Laag	n = 297 (20,1%)

*Tabel 2.1. Aantal (en percentage) respondenten met een hoge en een lage snelheids- en veiligheidsbehoefte.*

Van de meisjes viel 84,1% in de groep met een hoge veiligheidsbehoefte; van de jongens was dat 75,5%. Dat verschil is statistisch significant ( $\chi^2(1) = 16,96, p = 0,00$ ). Wat de snelheidsbehoefte betreft is dit andersom en is het verschil ook groter: 56,0% van de jongens en 28,5% van de meisjes viel in de categorie hoge snelheidsbehoefte ( $\chi^2(1) = 113,61, p = 0,00$ ).

### 2.3.2. Spanningsbehoefte

De acht items uit de korte versie van de Sensation Seeking-test ofwel de spanningsbehoefte-test liet een grote mate van samenhang zien: een Cronbach's alpha van 0,83. De scores (1 – 5 per item) zijn daarom gesommeerd, resulterend in een minimumscore van 8 en een maximumscore van 40. Voor deze variabele zijn de respondenten in drie groepen verdeeld: lage spanningsbehoefte (score van 8 t/m 20), middelgrote spanningsbehoefte (score van 21 t/m 27) of hoge spanningsbehoefte (score van 28 t/m 40). *Tabel 2.2* laat het aantal respondenten en de percentuele verdeling in elk van die drie groepen zien. Er waren geen verschillen tussen jongens en meisjes in de mate van spanningsbehoefte. De score op de

spanningsbehoefte-test correleert licht negatief met de score op de veiligheidsbehoefte ( $r = -0,06$ ,  $p = 0,02$ ) en iets duidelijker positief met de score op de snelheidsbehoefte ( $r = 0,22$ ,  $p = 0,00$ ).

		Aantal en percentage respondenten
Spanningsbehoefte	Hoog	n = 271 (18,4%)
	Middelgroot	n = 605 (41,0%)
	Laag	n = 598 (40,6%)

Tabel 2.2. *Aantal (en percentage) respondenten met een hoge, middelgrote en lage spanningsbehoefte.*

#### 2.4. De analyses

Daar waar deelgroepen van de totale steekproef met elkaar vergeleken worden zijn chi-kwadraattoetsen toegepast. Een chi-kwadraattoets is in de statistiek een geschikte toets om na te gaan of twee of meer groepen van elkaar verschillen (Siegel & Castellan, 1988). De toets gaat na of de waargenomen aantallen systematisch afwijken van de verwachte (of gemiddelde) aantallen en berekent daartoe het totaal van de gewogen kwadratische afwijkingen tussen deze aantallen ( $\chi^2$ ).

Alleen verschillen die statistisch significant zijn op 0,05-niveau of lager ( $p \leq 0,05$ ) worden hier vermeld. Dat wil zeggen dat er hooguit 5% kans is dat het gevonden verschil geen echt verschil is, maar gebaseerd is op toeval.

Tenzij anders vermeld, zijn de analyses uitgevoerd op de gecombineerde steekproef uit het Nederlandse onderzoekspanel en uit de TeamAlert-abonnees.

### 3. Enkele kenmerken van de respondenten

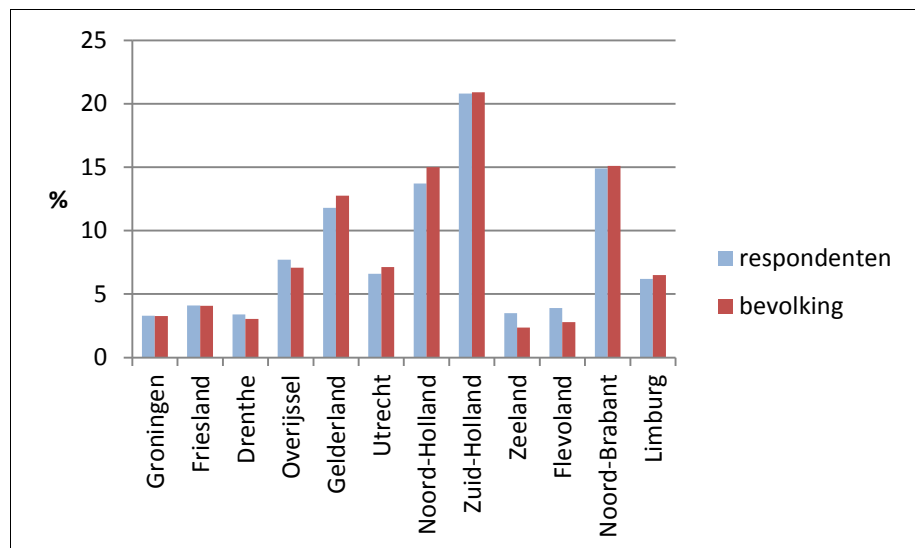
In dit hoofdstuk beschrijven we enkele algemene kenmerken van de steekproef.

#### 3.1. Sekse en leeftijd

De respondenten (n = 1.474) bestonden voor 49,6% uit jongens en 50,4% uit meisjes. Ze waren tussen de 16 en 17,5 jaar oud. De gemiddelde leeftijd was 16,7 jaar met een standaarddeviatie van 0,43. Van de respondenten was 43,1% tussen de 16 en 16,5 jaar oud; 36,6% was tussen de 16,5 en 17 jaar, en 20,2% was tussen de 17 en 17,5 jaar.

#### 3.2. Provincie

De verdeling van de respondenten over de provincies kwam goed overeen met die van de 16- en 17-jarigen in de bevolking. De meeste respondenten kwamen uit Zuid-Holland, Noord-Brabant, Noord-Holland en Gelderland. In die provincies wonen ook de meesten 16- en 17-jarigen (zie *Afbeelding 3.1*).



Afbeelding 3.1. Verdeling over de provincies van de respondenten (16 t/m 17,5 jaar) en de 16- en 17-jarigen in de Nederlandse bevolking.

#### 3.3. Opleidingsniveau

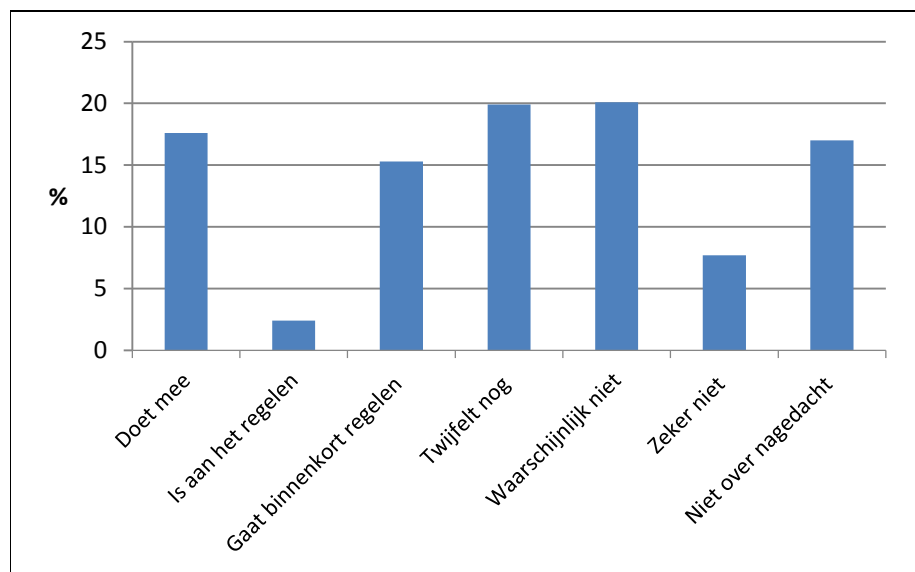
Van de respondenten is 50,1% bezig met een hogere opleiding en 49,9% met een lagere. Als een lager opleidingsniveau is gekenmerkt vmbo, mavo en lager/middelbaar beroepsonderwijs. Als een hoger opleidingsniveau is gekenmerkt havo/vwo/gymnasium, hoger beroepsonderwijs of universiteit. Van de respondenten heeft 57,9% een betaalde (deeltijd)baan. De meesten werken ongeveer een dag (modus: 8 uur) per week.

Wanneer we kijken naar de hoogst afgeronde opleiding van een of beide ouders/verzorgers van de respondenten, dan is dat in 44% van de gevallen

een lagere opleiding en in 56% een hogere opleiding. Als een lager opleidingsniveau is gekenmerkt een hoogst afgeronde opleiding van basisschool, vmbo/mavo of lager/middelbaar beroepsonderwijs. Als een hoger opleidingsniveau is gekenmerkt een hoogst afgeronde opleiding van havo/vwo/gymnasium, hoger beroepsonderwijs of universiteit. In geval van twee ouder(s)/verzorger(s) is de ouder met de hoogst afgeronde opleiding maatgevend geweest.

### 3.4. Deelname aan 2toDrive

Van de respondenten was 17% daadwerkelijk bezig met 2toDrive en ruim 2% was het aan het regelen. Ruim 15% was het van plan en zei het binnenkort te gaan regelen. Bijna 20% twijfelde nog en bijna 28% zei zeker of waarschijnlijk niet mee te gaan doen. Verder gaf 17% aan er nog niet over nagedacht hebben. *Afbeelding 3.2* laat dit zien.



Afbeelding 3.2. Het percentage respondenten dat wel of (nog) niet meedoet aan 2toDrive.

### 3.5. Hoe ver zijn de jongeren die mee (gaan) doen?

Van de respondenten die aangaven met 2toDrive mee te doen (n = 259) gaf 93,8% aan bezig te zijn (geweest) met het theorie-examen. Daarvan was 59,8% hier inmiddels voor geslaagd, had 7,7% al wel examen gedaan maar was nog niet geslaagd en had 32,4% nog geen examen gedaan. Van de respondenten die geslaagd waren, deed 65,8% dat in een keer en 25,2% in twee keer. In de groep 2toDrive-deelnemers was 30,1% geslaagd voor het praktijkexamen, had 3,9% al wel examen gedaan maar was nog niet geslaagd en had 66% nog geen examen gedaan.

Van de respondenten die deelname aan het regelen zijn of dat binnenkort gaan doen (n = 260) is ruim 85% nog niet bezig geweest met het theorie-examen.

### 3.6. **Wie betaalt de kosten voor 2toDrive-deelname?**

Van de jongeren die al met 2toDrive meedoen, die dat aan het regelen zijn of die dat binnenkort gaan regelen ( $n = 519$ ), zei ruim de helft (54,3%) dat de ouders/verzorgers de lessen en het examen zullen betalen; bijna een kwart (23,5%) zei dat ouders/verzorgers en zijzelf elk een deel zullen betalen; en ruim een zesde (17,1%) dat ze alles zelf zullen betalen. Jongeren met ouders/verzorgers met een lager opleidingsniveau gaven vaker aan de kosten (deels) zelf te betalen ( $\chi^2(4) = 22,52, p = 0,00$ ). Eenzelfde tendens is zichtbaar bij jongeren die zelf een lagere opleiding volgen ( $\chi^2(4) = 13,07, p = 0,01$ ): zij gaven vaker aan de kosten zelf te zullen betalen en minder vaak dat ouders/verzorgers dat betalen. Het percentage dat zei de kosten gezamenlijk te zullen betalen is vrijwel gelijk bij jongeren die een hogere en een lagere opleiding volgen. De mate van spanningsbehoefte, veiligheidsbehoefte en snelheidsbehoefte hangt niet samen met het betalen van de kosten voor lessen en examen.

### 3.7. **Wat gaan de jongeren doen die niet met 2toDrive meedoen?**

In totaal gaven 955 jongeren aan (waarschijnlijk) niet mee te doen met 2toDrive, nog te twifelen of er nog niet over nagedacht te hebben. Daarvan zei ruim de helft (52,1%) dat ze zo snel mogelijk na hun 18<sup>de</sup> verjaardag willen gaan beginnen met lessen; ruim een kwart (27%) wilde later wel rijlessen gaan nemen maar niet direct na hun 18<sup>de</sup> verjaardag. Slechts een enkeling (1,5%) zei later zeker geen rijlessen te gaan nemen. De rest twijfelde nog (11,6%) of had er nog niet over nagedacht (7,7%).

Van de jongeren die niet met 2toDrive bezig waren of binnenkort bezig gingen, was slechts 2,5% bezig (geweest) met het theorie-examen.

## 4. Wel of niet 2toDrive: kennis en motivaties

In dit hoofdstuk gaan we na in welke mate 2toDrive bekend is bij jongeren en bij welke jongeren, en waarom jongeren wel of niet mee willen doen.

### 4.1. Hoe bekend is de maatregel 2toDrive onder jongeren?

Bij de vraag hoe bekend 2toDrive is onder jongeren, hebben we alleen naar de representatieve Nederlandse steekproef onder jongeren gekeken ( $n = 1.302$ ). Daaruit blijkt dat 2toDrive nog lang niet bij alle jongeren bekend is. Op de vraag wat 2toDrive volgens hen is, koos 19,0% de optie *Een promotiecampagne om samen te rijden op weg naar werk of opleiding (carpoolen)*; 33,6% zei het niet te weten; en 46,3% koos het correcte antwoord, namelijk dat 2toDrive een programma is waarmee je eerder kunt beginnen met rijlessen. Meisjes zijn minder goed op de hoogte dan jongens ( $\chi^2(4) = 10,54, p = 0,03$ ). Van de jongens koos 49,5% het juiste antwoord en zei 31,9% niet te weten wat 2toDrive was; van de meisjes was dat respectievelijk 43,3% en 35,2%. Er is een (statistisch niet-significante) tendens dat jongeren die bezig zijn met een hogere opleiding 2toDrive vaker kennen dan jongeren die bezig zijn met een lagere opleiding. De verschillen zijn klein. Van de hoger opgeleiden geeft 48,4% het juiste antwoord op de vraag wat 2toDrive is en zegt 32,2% het niet te weten; bij de lager opgeleiden is dat respectievelijk 44,3% en 34,8%.

Uitgangspunt bij deze vraag was eigenlijk de 'merknaam' 2toDrive; de vraag was namelijk 'Wat is volgens jou 2toDrive?'. In theorie is het mogelijk dat er jongeren zijn die wel weten dat je voor je 18<sup>de</sup> rijexamen mag doen en onder begeleiding mag rijden, maar die de merknaam 2toDrive niet kennen of deze niet met de maatregel begeleid rijden associëren. Vermoedelijk gaat het hierbij hooguit om een enkeling; de vraag was een meerkeuzevraag waarbij het 'juiste' antwoord dus herkend kon worden en bovendien is de maatregel vanaf het prille begin onder de merknaam 2toDrive gecommuniceerd.

### 4.2. Hoe komen jongeren aan hun informatie over 2toDrive?

Na een uitleg van wat het programma 2toDrive inhoudt, gaf 66,1% van alle jongeren, inclusief die uit de TeamAlert-steekproef, aan wel van 2toDrive gehoord hebben. *Tabel 4.1* laat zien dat voor deze jongeren de ouders/verzorgers de meest voorkomende informatiebron zijn, gevolgd door vrienden en internet.

	Informatiebronnen (n = 975)
Ik heb er over gelezen in de krant	23,3%
Ik heb er over gelezen op internet	38,2%
Ik heb er over gehoord via Facebook, Twitter of Hyves	19,9%
Vrienden hebben mij er over verteld	38,7%
Mijn ouder(s)/verzorger(s) hebben mij er op gewezen	45,3%
Ik ken iemand die daaraan meedoet	24,6%

Tabel 4.1. *Percentage respondenten (n = 975) dat via bepaalde bronnen informatie over 2toDrive heeft gekregen (er konden meerdere antwoorden worden gegeven).*

#### 4.3. Verschillen jongeren die wel of niet 2toDrive kennen van elkaar?

Vervolgens zijn we nagegaan of we een bepaalde groep kunnen karakteriseren voor wie 2toDrive onbekend is. Daartoe zijn de kenmerken van de respondenten die, na uitleg van 2toDrive, hadden aangegeven nog nooit van 2toDrive gehoord te hebben (33,9%; n = 499) vergeleken met de rest van de respondenten, dat wil zeggen de groep die had aangegeven wel van 2toDrive gehoord te hebben (n = 975).

Daaruit blijkt opnieuw dat meisjes vaker niet van 2toDrive gehoord hadden dan jongens, nl. respectievelijk 36,5% en 31,2% ( $\chi^2(1) = 4,59, p = 0,04$ ). Ook blijkt dat de jongere groepen vaker niet van 2toDrive gehoord hadden dan de oudere groepen ( $\chi^2(2) = 42,28, p = 0,00$ ; zie *Tabel 4.2*).

	Nog nooit van 2toDrive gehoord
16,0-16,5 jaar	41,0%
16,5-17,0 jaar	33,3%
17,0-17,5 jaar	19,5%

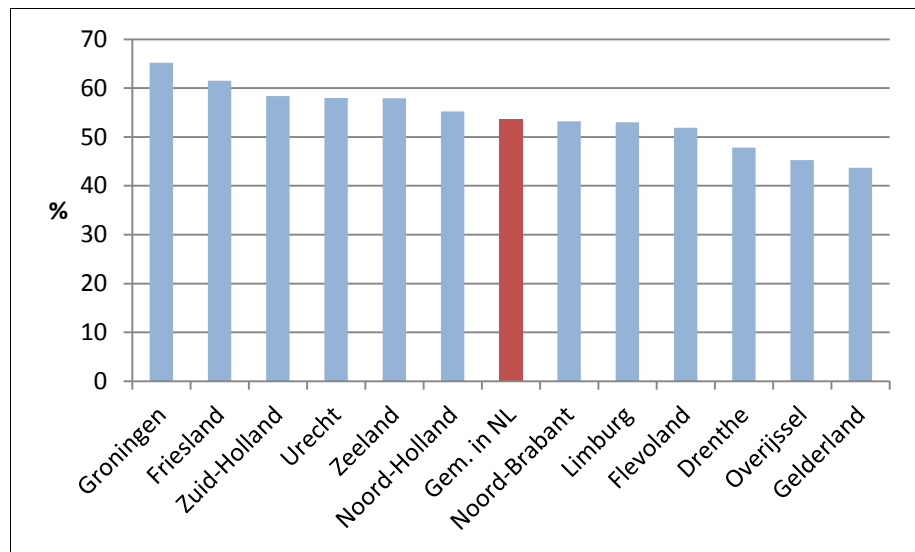
Tabel 4.2. *Percentage respondenten (n = 499) in drie leeftijdscategorieën dat aangaf nog nooit van 2toDrive gehoord te hebben.*

Ook blijkt dat jongeren die bezig waren met een hogere opleiding vaker bekend waren met 2toDrive dan jongeren met een lagere opleiding ( $\chi^2(1) = 6,06, p = 0,02$ ). Het opleidingsniveau van de ouders/verzorgers was niet van invloed.

De respondenten die aangaven nog nooit van 2toDrive gehoord te hebben verschilden niet van de respondenten die wel van 2toDrive gehoord hadden op veiligheidsbehoefte, snelheidsbehoefte of spanningsbehoefte.

Tussen de provincies zijn de verschillen over het geheel genomen statistisch niet significant, maar zoals *Afbeelding 4.1* laat zien, fluctueert de bekendheid van 2toDrive over de provincies wel. Hierbij is overigens weer alleen naar de representatieve Nederlandse steekproef gekeken (n = 1.302). Naar verhouding is 2toDrive het minst bekend in Groningen en Friesland, waar

ruim 60% zei 2toDrive niet te kennen. In Gelderland en Overijssel weet ruim 40% niet wat 2toDrive is. Gemiddeld in Nederland was dat ruim 50%.



Afbeelding 4.1. Percentage respondenten ( $n = 1.302$ ) per provincie voor wie 2toDrive onbekend was.

#### 4.4. Wat zijn redenen om mee te doen met 2toDrive?

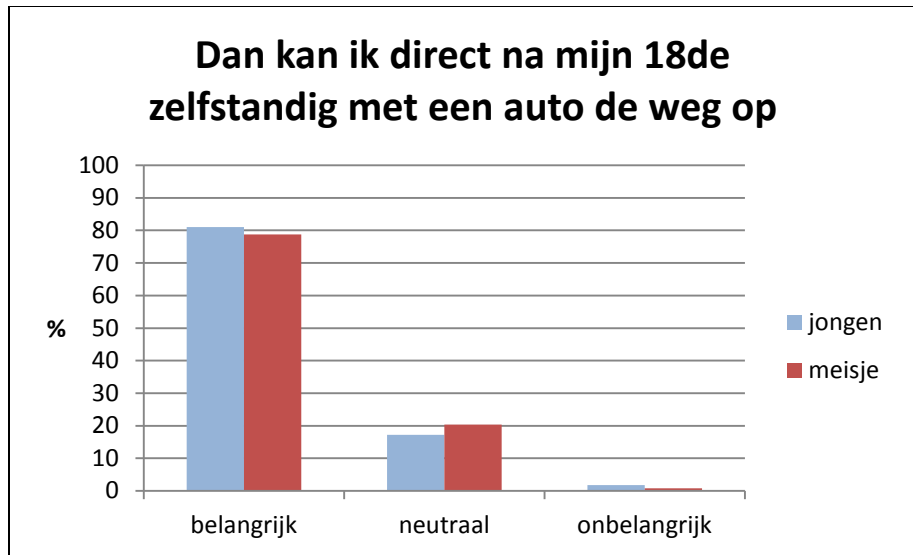
De jongeren die aangaven mee te doen met 2toDrive, dit aan het regelen te zijn of dat binnenkort te gaan regelen ( $n = 519$ ) hebben voor elf potentiële redenen aangegeven hoe (on)belangrijk die reden was. Dat gebeurde op een zespuntsschaal die liep van zeer onbelangrijk naar zeer belangrijk. Voor de overzichtelijkheid en om het effect van persoonlijke antwoordstijlen (bijvoorbeeld juist wel of juist niet de extreme antwoordcategorie kiezen) te verkleinen, zijn telkens twee antwoorden samengevoegd, zodat drie antwoordcategorieën ontstonden: belangrijk, neutraal en onbelangrijk.

In de volgende paragrafen worden elk van de elf mogelijke redenen om mee te doen apart besproken, telkens uitgesplitst voor jongens en meisjes. Daarnaast wordt gekeken of er verschillen zijn tussen drie leeftijdsgroepen (16-16,5; 16,5-17,0 en 17,0-17,5) en groepen met een lage of hoge veiligheids-, snelheids- of spanningsbehoefte. De redenen worden in afnemende mate van belangrijkheid gepresenteerd.

##### 4.4.1. Dan kan ik direct na mijn 18<sup>de</sup> zelfstandig met een auto de weg op

Het feit dat ze direct na hun 18<sup>de</sup> verjaardag zelfstandig de weg op mogen is voor jongeren de belangrijkste reden om mee te doen met 2toDrive. Ongeveer 80% gaf aan dat (zeer) belangrijk te vinden (Afbeelding 4.2). Jongens en meisjes verschilden niet op dit punt; de drie leeftijdsgroepen evenmin. Jongeren die veiligheidskenmerken van hun auto belangrijk vinden, gaven vaker aan dit een belangrijke reden te vinden ( $\chi^2(2) = 7,14, p = 0,03$ ). Hetzelfde gold voor jongeren die snelheidskenmerken belangrijk vinden ( $\chi^2(2) = 11,04, p = 0,00$ ) en jongeren met een grotere mate van spanningsbehoefte ( $\chi^2(4) = 12,42, p = 0,01$ ). Met andere woorden, jongeren met een lage behoefte aan veiligheid, snelheid of spanning vond deze reden minder belangrijk.

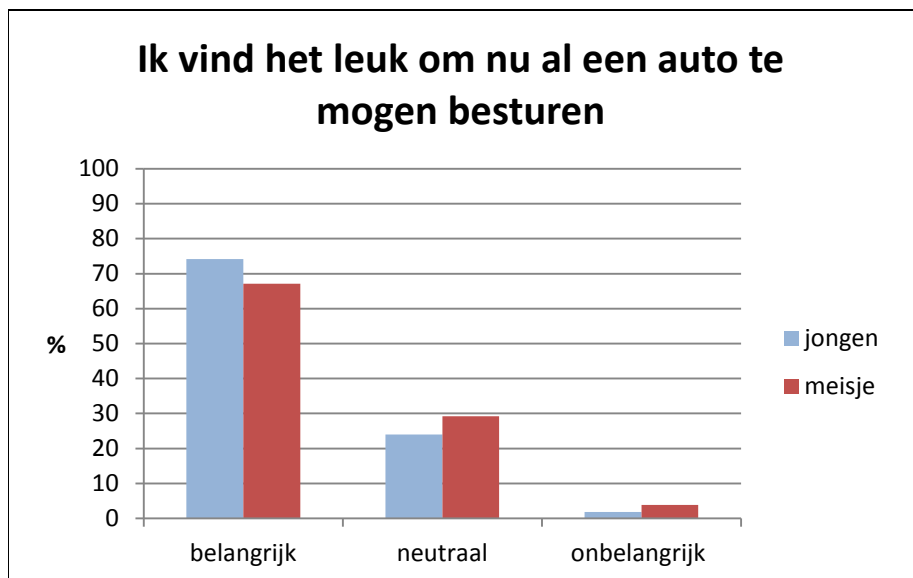




Afbeelding 4.2. Percentage respondenten ( $n = 519$ ) voor wie het feit dat ze direct na hun 18<sup>de</sup> zelfstandig de weg op mogen al dan niet een belangrijke reden is om mee te doen.

#### 4.4.2. Ik vind het leuk om nu al een auto te mogen besturen

Dat je, als je meedoet met 2toDrive, nu al een auto mag besturen was de op een na belangrijkste reden om mee te doen. Ongeveer 70% gaf aan dit een (zeer) belangrijke reden te vinden (zie Afbeelding 4.3). Dat gold in gelijke mate voor jongens en voor meisjes, maar meer voor jongeren die het belangrijk vinden dat een auto snel kan en voor jongeren die een grote mate van spanningsbehoefte hebben (respectievelijk  $\chi^2(2) = 13,69, p = 0,01$  en  $\chi^2(4) = 23,26, p = 0,00$ ). Er was geen effect van veiligheidsbehoefte en leeftijd.



Afbeelding 4.3. Percentage respondenten ( $n = 519$ ) voor wie het feit dat ze het leuk vinden om nu al een auto te mogen besturen al dan niet een belangrijke reden is om mee te doen.

#### 4.4.3. *Het maakt mij straks, als ik zelfstandig rijd, zelfverzekerder*

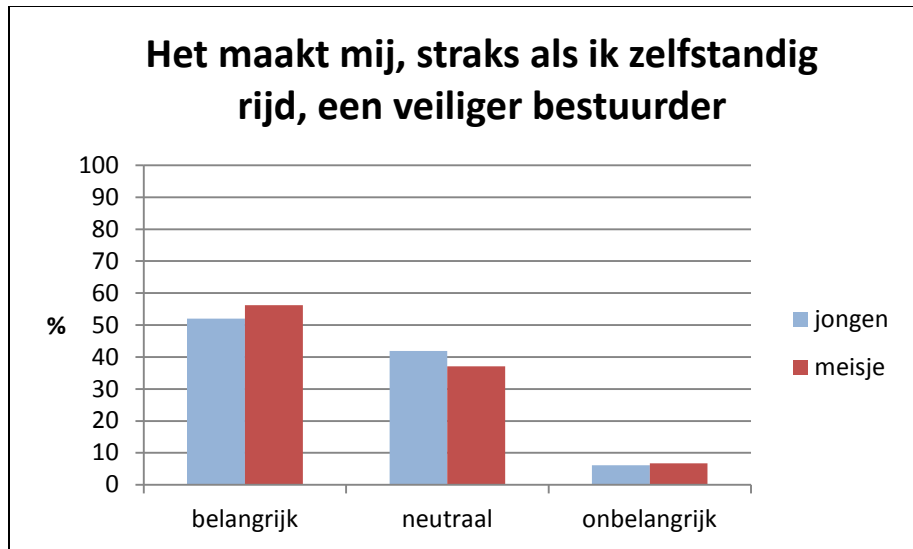
Dat je door mee te doen met 2toDrive straks een zelfverzekerder bestuurder wordt, was een belangrijke reden voor meer dan de helft van de respondenten die meedoet of zegt mee te gaan doen (*Afbeelding 4.4*). Er waren opnieuw geen verschillen tussen jongens en meisjes en tussen leeftijdsgroepen. Er was wel een verschil tussen jongeren met een grote en een minder grote veiligheidsbehoefte ( $\chi^2(2) = 27,48, p = 0,00$ ): de jongeren die veiligheid belangrijker vinden, vonden deze reden om mee te doen ook belangrijker. Er was geen effect van snelheidsbehoefte en spanningsbehoefte.



Afbeelding 4.4. *Percentage respondenten (n = 519) voor wie het feit dat ze straks zelfverzekerder zijn al dan niet een belangrijke reden is om mee te doen.*

#### 4.4.4. *Het maakt mij straks, als ik zelfstandig rijd, een veiliger bestuurder*

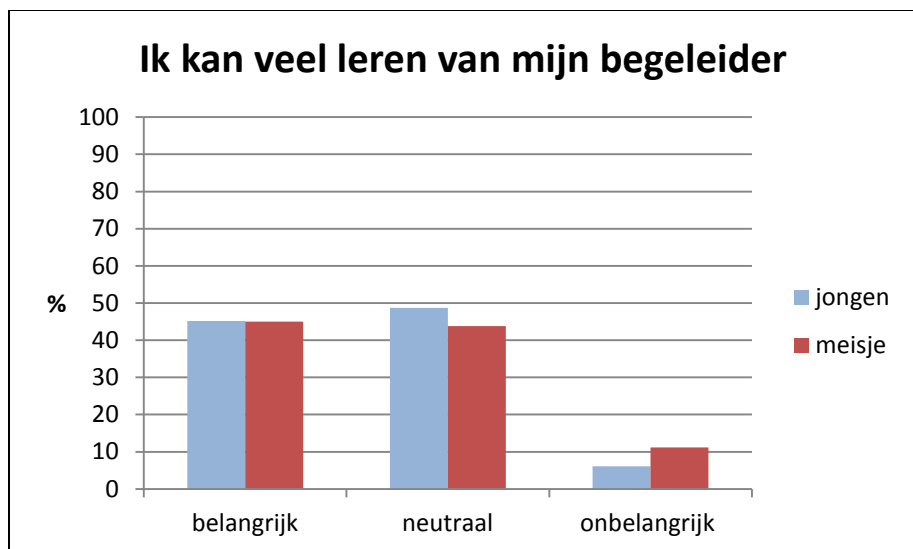
Dat 2toDrive iemand een veiliger bestuurder maakt, is ook een belangrijke reden om mee te doen. Minder dan 10% van de respondenten vond dit niet of helemaal niet belangrijk, terwijl meer dan de helft het belangrijk of zeer belangrijk vond (*Afbeelding 4.5*). Er waren geen verschillen tussen jongens en meisjes noch tussen leeftijdsgroepen. Jongeren die aangaven veiligheidskenmerken van belang te vinden als ze een auto kopen, vonden deze reden belangrijker dan jongeren die minder belang hechtten aan een veilige auto ( $\chi^2(2) = 24,23, p = 0,00$ ). Er was geen samenhang met snelheidsbehoefte en spanningsbehoefte.



Afbeelding 4.5. Percentage respondenten (n = 519) voor wie het feit dat 2toDrive ze straks een veiliger bestuurder maakt al dan niet een belangrijke reden is om mee te doen.

#### 4.4.5. Ik kan veel leren van mijn begeleider

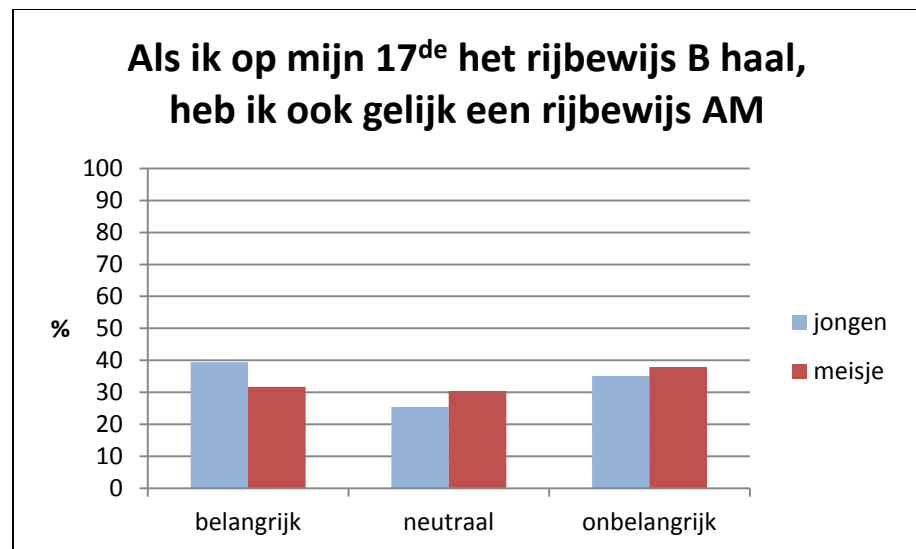
Zoals te zien in Afbeelding 4.6 vond ongeveer 45% van de jongeren het feit dat ze veel kunnen leren van hun begeleider een belangrijke reden om mee te doen met 2toDrive. Een vrijwel even groot aandeel beoordeelde dit neutraal. Er waren geen verschillen tussen jongens en meisjes en de drie leeftijdsgroepen. Opnieuw vonden respondenten met een hoge veiligheidsbehoefte dit belangrijker dan respondenten met een lagere veiligheidsbehoefte ( $\chi^2(2) = 19,76, p = 0,00$ ) en was er geen samenhang met snelheidsbehoefte en spanningsbehoefte.



Afbeelding 4.6. Percentage respondenten (n = 519) voor wie het feit dat ze veel kunnen leren van een begeleider al dan niet een belangrijke reden is om mee te doen.

#### 4.4.6. Als ik op mijn 17<sup>de</sup> het rijbewijs B haal, heb ik ook gelijk een rijbewijs AM

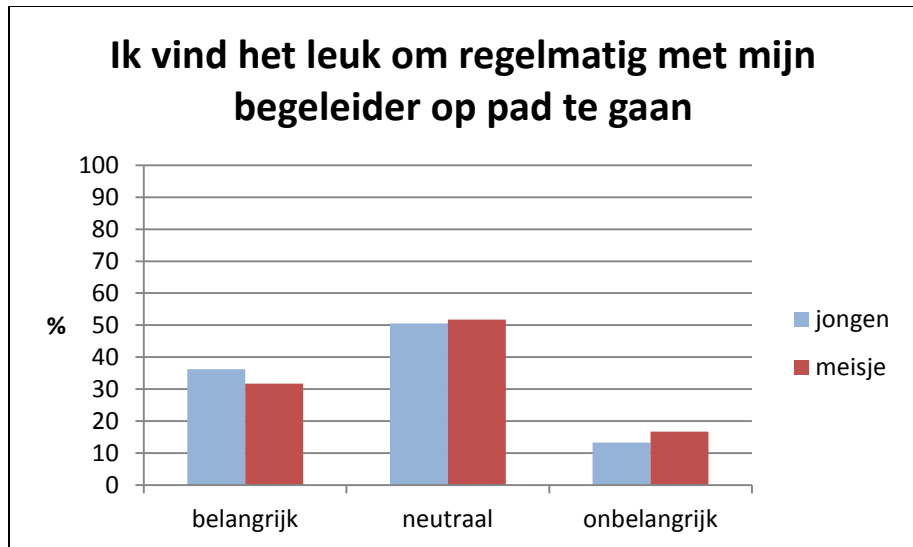
Een andere mogelijke reden om mee te doen met 2toDrive is dat het behalen van het rijbewijs B op je 17<sup>de</sup> je ook gelijk recht geeft op het brom-/snorfietsrijbewijs AM. De meningen waren op dit punt verdeeld: ongeveer evenveel respondenten vonden dit een belangrijke en een onbelangrijke reden (Afbeelding 4.7). Er waren geen verschillen tussen jongens en meisjes. Jongeren die aangaven snelheid een belangrijk kenmerk van hun auto te vinden, vonden het tegelijkertijd behalen van een rijbewijs AM een belangrijker reden om mee te doen met 2toDrive dan jongeren voor wie snelheid geen belangrijk kenmerk is ( $\chi^2(2) = 8,53, p = 0,01$ ). Er was geen samenhang met leeftijd en veiligheids- en spanningsbehoefte.



Afbeelding 4.7. Percentage respondenten ( $n = 519$ ) voor wie het feit dat ze met het behalen van hun rijbewijs B op hun 17<sup>de</sup> ook gelijk een rijbewijs AM hebben al dan niet een belangrijke reden is om mee te doen.

#### 4.4.7. Ik vind het leuk om regelmatig met mijn begeleider op pad te gaan

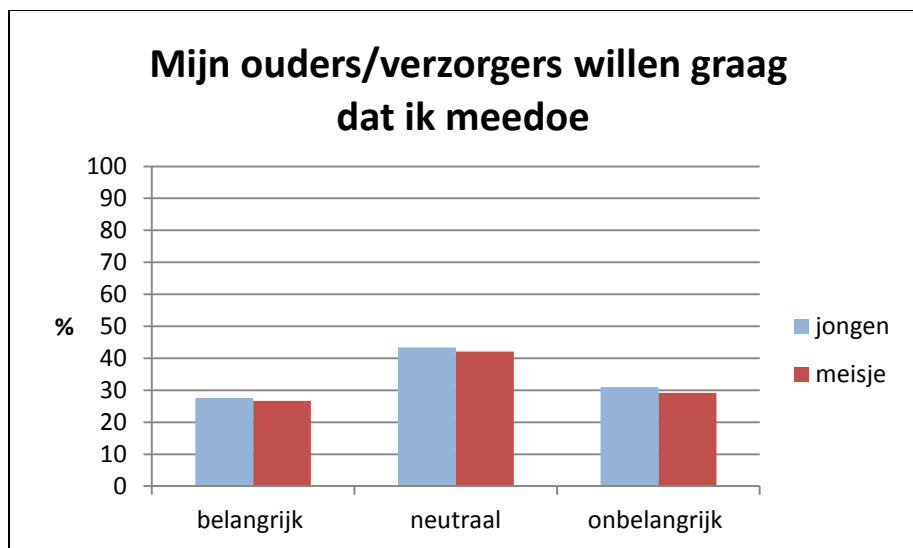
Minder dan een derde van de respondenten vond het feit dat ze regelmatig met hun begeleider op pad kunnen een belangrijke reden om met 2toDrive mee te doen (Afbeelding 4.8). Dit gold voor zowel jongens als meisjes. Er was een effect van leeftijd, waarbij de oudere groep deze reden belangrijker vond dan de jongere groep ( $\chi^2(4) = 15,54, p = 0,00$ ). Verder vonden respondenten die de veiligheid van hun auto belangrijk vinden, deze reden ook belangrijker dan respondenten die veiligheid minder belangrijk vinden ( $\chi^2(2) = 8,69, p = 0,01$ ). Spanningsbehoefte en snelheidsbehoefte maakten geen verschil.



Afbeelding 4.8. Percentage respondenten (n = 519) voor wie het feit dat ze het leuk vinden om met hun begeleider op pad te gaan al dan niet een belangrijke reden is om mee te doen.

#### 4.4.8. Mijn ouders/verzorgers willen graag dat ik meedoe

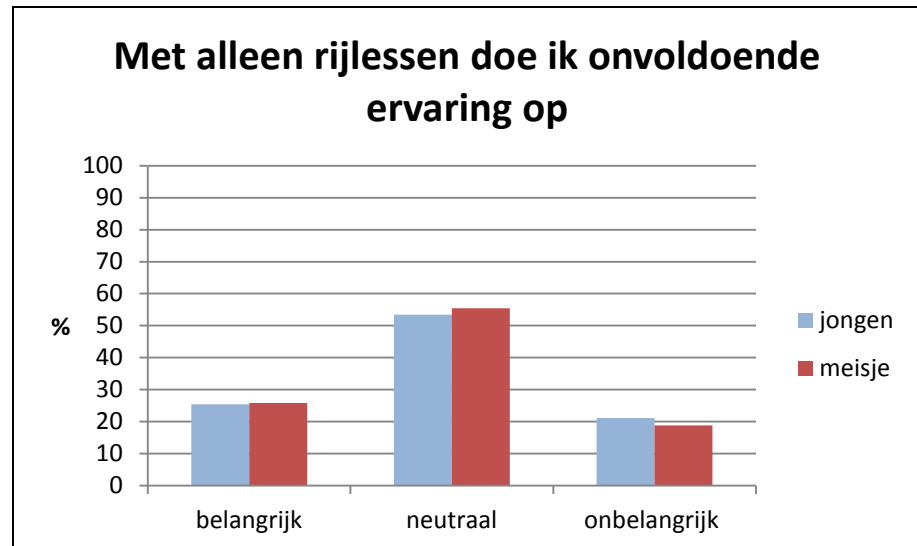
Het feit dat ouders/verzorgers graag willen dat hun kind meedoet met 2toDrive is voor de meeste respondenten niet echt een uitgesproken reden om mee te doen. Voor ongeveer 30% is dit een belangrijke reden en voor evenveel een onbelangrijke reden; ongeveer 40% geeft een neutraal antwoord op dit punt (Afbeelding 4.9). Er zijn geen verschillen tussen jongens en meisjes. Evenmin is er een samenhang met andere kenmerken.



Afbeelding 4.9. Percentage respondenten (n = 519) voor wie het feit dat ouders/verzorgers graag willen dat ze meedoen al dan niet een belangrijke reden is om mee te doen.

#### 4.4.9. Met alleen rijlessen doe ik onvoldoende ervaring op

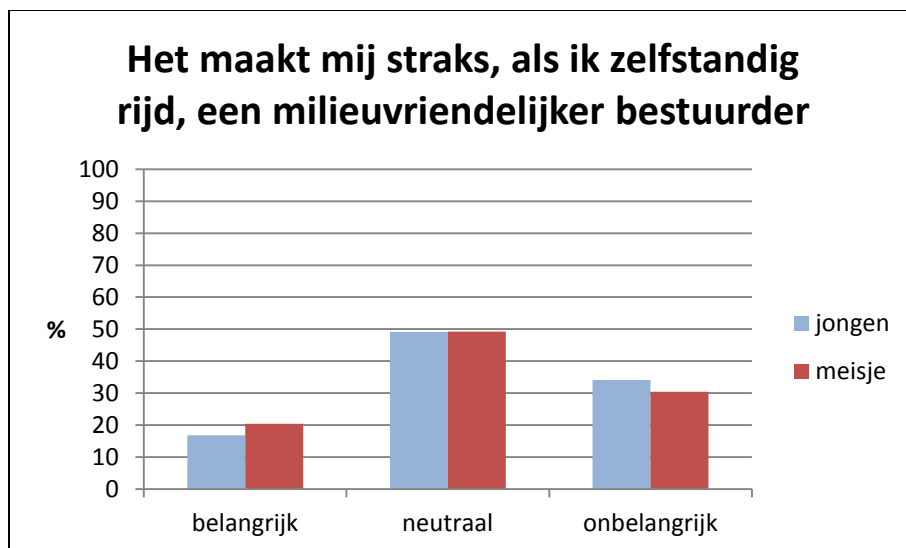
De meeste respondenten, zowel jongens als meisjes, waren het noch echt eens, noch echt oneens met de stelling dat je met alleen rijlessen onvoldoende ervaring opdoet (Afbeelding 4.10). De jongere groep vond deze reden belangrijker dan de oudere groep ( $\chi^2(4) = 15,37, p = 0,00$ ). Andere kenmerken hadden geen effect.



Afbeelding 4.10. Percentage respondenten ( $n = 519$ ) dat aangaf dat het feit dat rijlessen alleen onvoldoende ervaring biedt een al dan niet een belangrijke reden was om mee te doen.

#### 4.4.10. Het maakt mij straks, als ik zelfstandig rijd, een milieuvriendelijker bestuurder

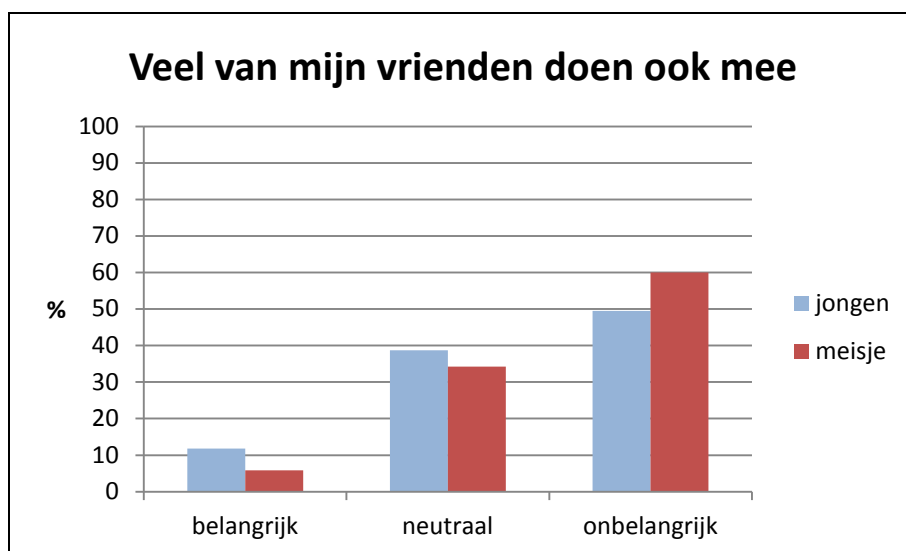
Van de voorgelegde mogelijke redenen vond men de reden dat 2toDrive ze straks tot een milieuvriendelijker bestuurder maakt, de op een na onbelangrijkste. Minder dan 20% gaf aan dit belangrijk te vinden (Afbeelding 4.11). Respondenten die belang hechtten aan een veilige auto vonden dit wel een belangrijkere reden dan respondenten die daar minder belang aan hechtten ( $\chi^2(2) = 11,74, p = 0,00$ ). Een dergelijke relatie was er niet voor snelheidsbehoefte en spanningsbehoefte.



Afbeelding 4.11. Percentage respondenten (n = 519) voor wie het feit dat 2toDrive ze straks tot een milieuvriendelijker bestuurder maakt al dan niet een belangrijke reden is om mee te doen.

#### 4.4.11. Veel van mijn vrienden doen ook mee

Afbeelding 4.12 laat zien dat het feit dat vrienden met 2toDrive meedoen voor jongeren helemaal geen belangrijke reden is om zelf mee te doen; voor meisjes nog iets minder dan voor jongens ( $\chi^2(2) = 8,48, p = 0,01$ ). Voor jongeren die bij aankoop van een auto snelheid belangrijk vinden (hoge snelheidsbehoefte) zijn vrienden een belangrijkere reden om met 2toDrive mee te doen dan voor jongeren voor wie de snelheid niet belangrijk is ( $\chi^2(2) = 22,60, p = 0,00$ ). Dat geldt ook voor jongeren met een hogere spanningsbehoefte ( $\chi^2(4) = 16,34, p = 0,00$ ). Veiligheidsbehoefte en leeftijd hadden geen effect.



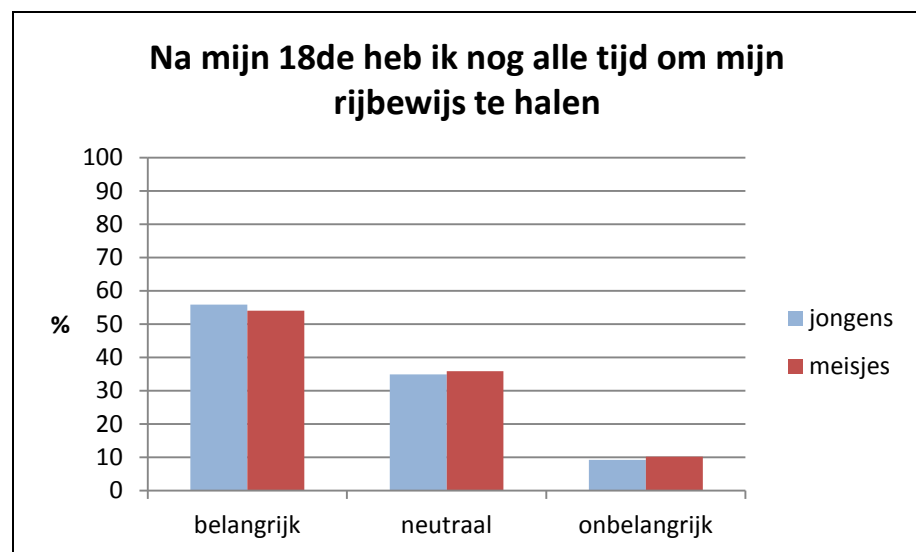
Afbeelding 4.12. Percentage respondenten (n = 519) voor wie het feit dat vrienden meedoen al dan niet een belangrijke reden is om zelf mee te doen.

#### 4.5. Wat zijn redenen om niet mee te doen met 2toDrive?

De respondenten die aangaven niet of waarschijnlijk niet deel te nemen aan 2toDrive kregen dertien mogelijke redenen gepresenteerd met de vraag hoe belangrijk/onbelangrijk die reden om niet mee te doen voor hen was. In totaal ging het hier om 410 respondenten. Op dezelfde manier als in de voorgaande paragraaf bespreken we elk van de mogelijke redenen in aflopende mate van belangrijkheid en kijken we naar eventuele verschillen tussen jongens en meisjes en tussen jongere en oudere respondenten, en kijken we of er samenhang is met de kenmerken veiligheids-, snelheids- en spanningsbehoefte.

##### 4.5.1. Na mijn 18<sup>de</sup> heb ik nog alle tijd om mijn rijbewijs te halen

Meer dan de helft van de respondenten gaf aan dat voor hen het feit dat ze na hun 18<sup>de</sup> jaar nog voldoende tijd hebben om hun rijbewijs te halen, een (zeer) belangrijke reden is om niet met 2toDrive mee te doen; voor slechts 10% was dit een onbelangrijke reden (Afbeelding 4.13). Van de dertien voorgelegde redenen om af te zien van deelname was dit de belangrijkste. Voor jongeren die veiligheidskenmerken van een auto belangrijk vinden, was deze reden belangrijker dan voor jongeren voor wie deze minder belangrijk waren ( $\chi^2(2) = 6,96, p = 0,03$ ). Voor jongeren die snelheidskenmerken belangrijk vinden was deze reden vaker onbelangrijk dan voor jongeren die snelheidskenmerken minder belangrijk vinden ( $\chi^2(2) = 6,63, p = 0,04$ ). Er was geen samenhang met sekse, leeftijd en spanningsbehoefte.



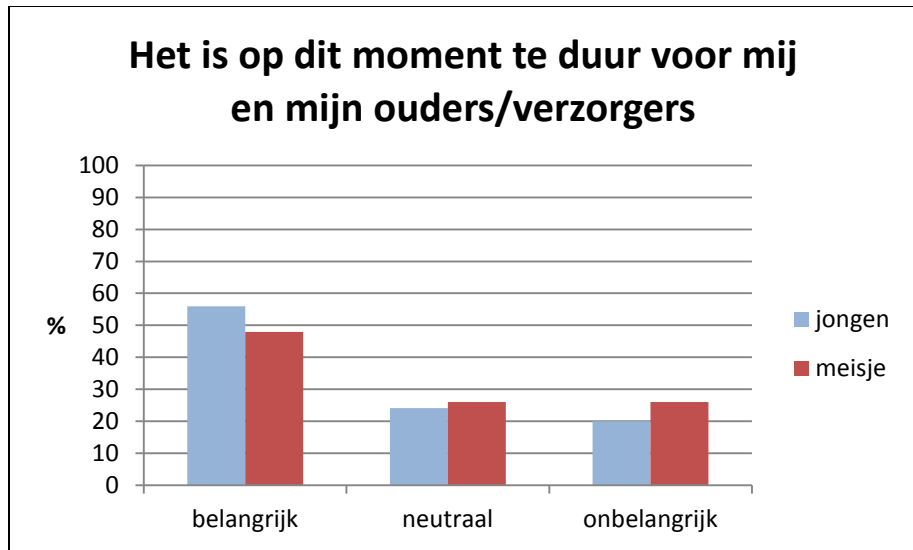
Afbeelding 4.13. Percentage respondenten ( $n = 410$ ) voor wie het feit dat ze na hun 18<sup>de</sup> nog alle tijd hebben om hun rijbewijs te halen al dan niet een belangrijke reden is om niet mee te doen.

##### 4.5.2. Het is op dit moment te duur voor mij en mijn ouders/verzorgers

De kosten die het 2toDrive-traject met zich meebrengt was de op een na belangrijkste reden om niet mee te doen. Meer dan de helft van de respondenten gaf aan dat dit een reden was om niet mee te doen met 2toDrive; voor ongeveer een kwart was het geen belangrijke reden



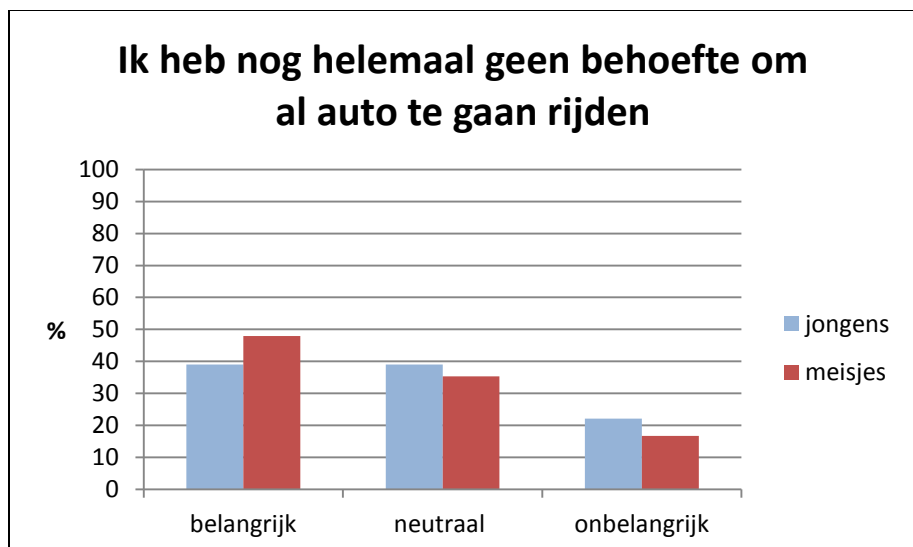
(Afbeelding 4.14). Er was geen samenhang met sekse, leeftijd, en de veiligheids-, snelheids- en spanningsbehoefte.



Afbeelding 4.14. Percentage respondenten ( $n = 410$ ) voor wie de kosten al dan niet een belangrijke reden is om niet mee te doen.

#### 4.5.3. Ik heb nog helemaal geen behoefte om al auto te rijden

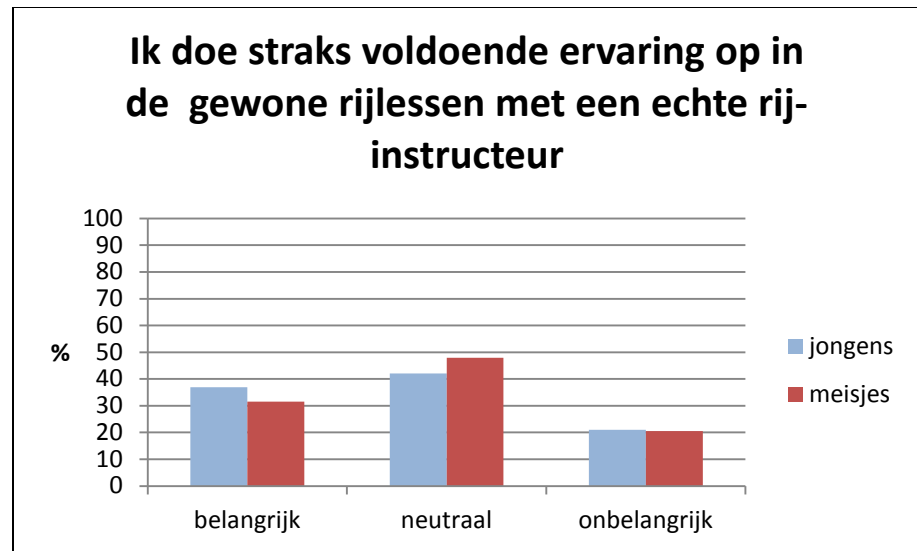
Het feit dat iemand nog helemaal geen behoefte heeft om al auto te rijden is ook nog een belangrijke reden om niet mee te doen met 2toDrive. Dit gold namelijk voor zo'n 45% van de respondenten (Afbeelding 4.15). Jongeren die een snelle auto belangrijk vinden, vonden deze reden minder vaak belangrijk ( $\chi^2(2) = 6,28, p = 0,04$ ). Opnieuw waren er verder geen verschillen tussen groepen.



Afbeelding 4.15. Percentage respondenten ( $n = 410$ ) voor wie het feit dat ze nog geen behoefte hebben om al auto te rijden al dan niet een belangrijke reden is om niet mee te doen.

4.5.4. *Ik doe straks voldoende ervaring op in de gewone rijlessen met een echte rijinstructeur*

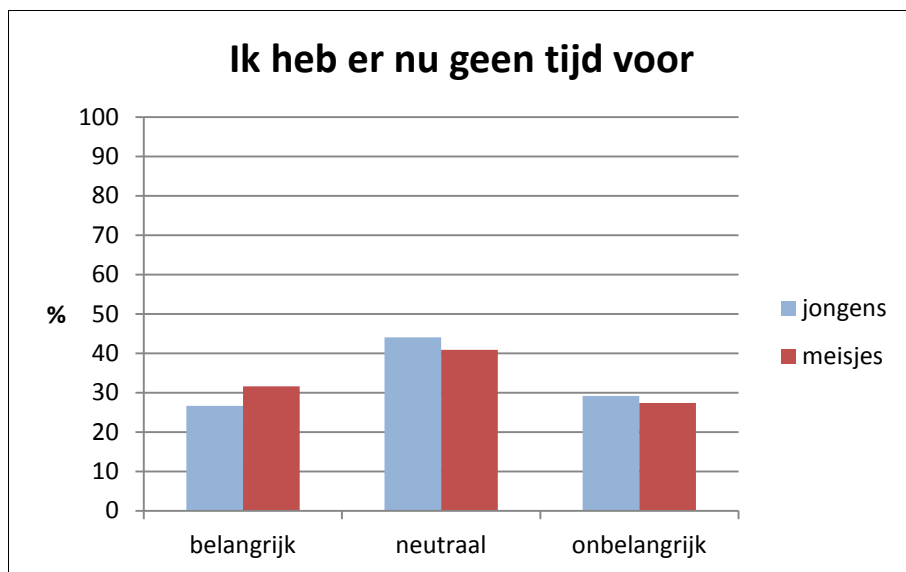
Ongeveer een derde van de ondervraagde jongeren gaf aan dat een belangrijke reden om niet mee te doen met 2toDrive is dat ze straks voldoende ervaring opdoen in de gewone rijlessen met een rijinstructeur (Afbeelding 4.16). Voor jongeren die een snelle auto belangrijk vinden was dit vaker een belangrijke reden dan voor jongeren voor wie dit niet het geval was ( $\chi^2(2) = 7,12, p = 0,03$ ). Verder waren er geen verschillen tussen groepen respondenten.



Afbeelding 4.16. *Percentage respondenten (n = 410) voor wie het feit dat ze straks voldoende ervaring opdoen in de gewone rijlessen al dan niet een belangrijke reden is om niet mee te doen.*

4.5.5. *Ik heb er nu geen tijd voor*

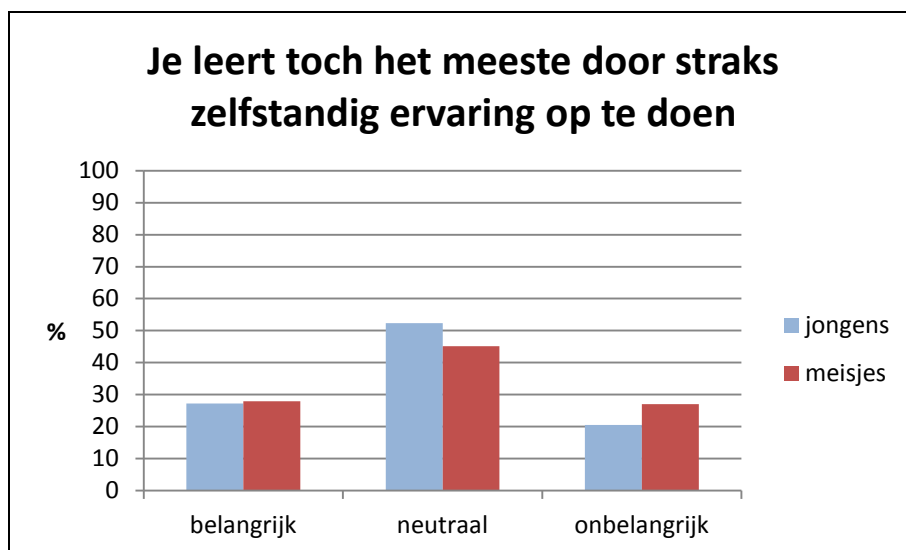
Geen tijd hebben om mee te doen was voor ongeveer evenveel jongeren een belangrijke als een onbelangrijke reden en voor ruim 40% was dit noch belangrijk, noch onbelangrijk (Afbeelding 4.17). Er waren op dit punt geen verschillen tussen verschillende deelgroepen.



Afbeelding 4.17. Percentage respondenten (n = 410) voor wie het geen tijd hebben al dan niet een belangrijke reden is om niet mee te doen.

#### 4.5.6. Je leert toch het meeste door straks zelfstandig ervaring op te doen

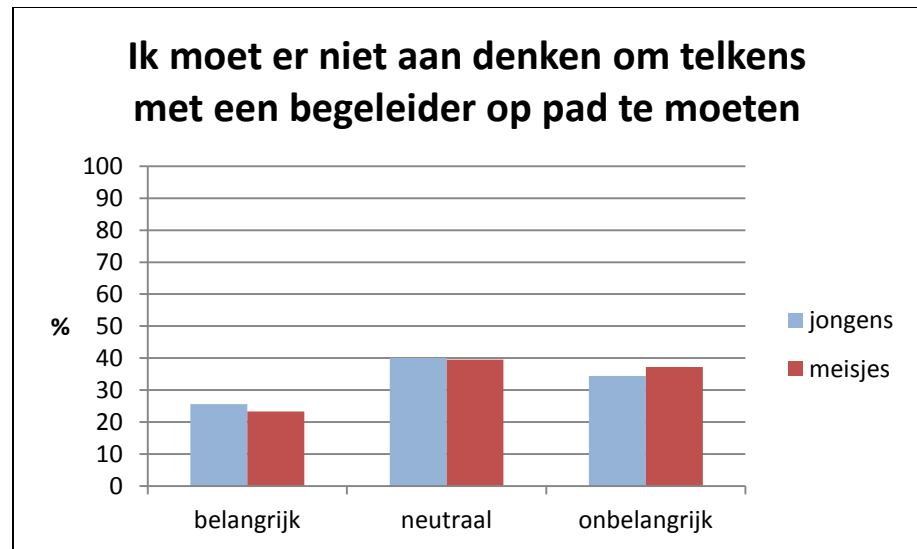
Ruim een kwart van de jongeren gaf aan dat voor hen een belangrijke reden om niet met 2toDrive mee te doen was dat je straks als je zelfstandig ervaring opdoet het meeste leert; voor een ongeveer even groot aandeel was dat juist een onbelangrijke reden (Afbeelding 4.18). Er waren geen verschillen die samenhangen met sekse en leeftijd, noch met veiligheids-, snelheids- of spanningsbehoefte.



Afbeelding 4.18. Percentage respondenten (n = 410) voor wie het feit dat je het meeste leert door zelfstandig ervaring op te doen al dan niet een belangrijke reden is om niet mee te doen.

#### 4.5.7. Ik moet er niet aan denken om telkens met een begeleider op pad te moeten

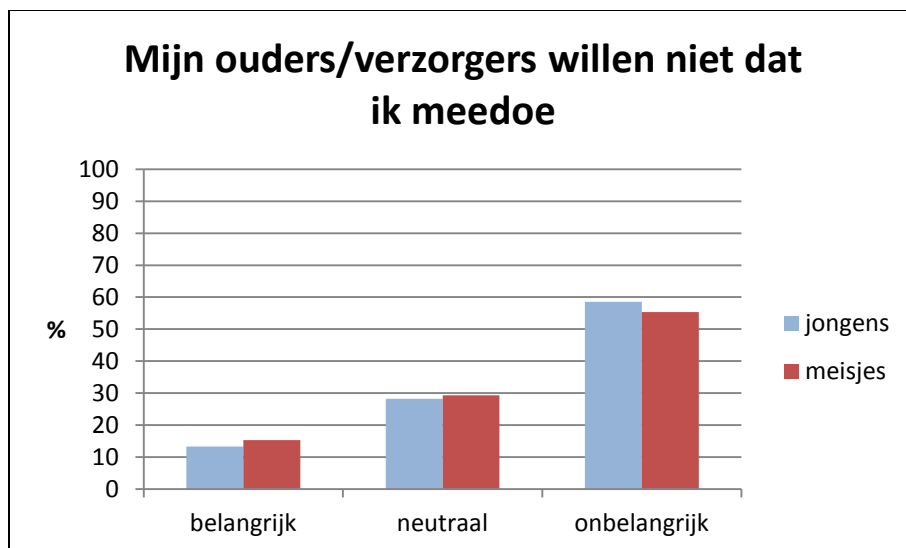
Voor ongeveer een kwart was het idee dat ze telkens met een begeleider op pad moeten een belangrijke reden om niet met 2toDrive mee te doen; voor ongeveer een derde was dat juist een onbelangrijke reden (Afbeelding 4.19). Voor jongeren die snelle auto's belangrijk vinden was deze reden belangrijker ( $\chi^2(2) = 20,74, p = 0,00$ ). Dat gold ook voor jongeren met een hogere spanningsbehoefte ( $\chi^2(4) = 14,74, p = 0,01$ ). Sekse, leeftijd en veiligheidsbehoefte waren niet van invloed.



Afbeelding 4.19. Percentage respondenten ( $n = 410$ ) voor wie het feit dat ze telkens met een begeleider om pad moeten al dan niet een belangrijke reden is om niet mee te doen.

#### 4.5.8. Mijn ouders/verzorgers willen niet dat ik meedoe

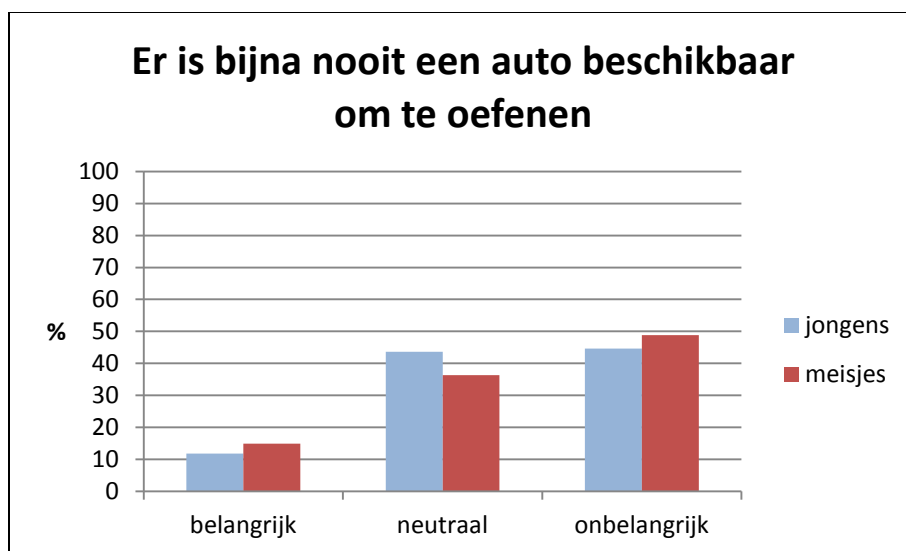
In Afbeelding 4.20 gaat het om de reden dat ouders/verzorgers niet willen dat ze meedoen met 2toDrive. Duidelijk is dat dit voor de meerderheid van de respondenten geen belangrijke reden was. Voor de jongeren die snelheid een belangrijk kenmerk van een auto vinden, was dit iets vaker een belangrijke reden ( $\chi^2(2) = 7,94, p = 0,02$ ). Verder waren er geen samenhangen.



Afbeelding 4.20. Percentage respondentent (n = 410) voor wie het feit dat ouders/verzorgers niet willen dat ze meedoen al dan niet een belangrijke reden is om niet mee te doen.

#### 4.5.9. Er is bijna nooit een auto beschikbaar om te oefenen

Het gegeven dat er geen auto beschikbaar is om te oefenen is nauwelijks een reden om niet mee te doen. Iets meer dan 10% gaf aan dat deze reden voor hen belangrijk was om niet mee te doen (Afbeelding 4.21). Er werden er geen verschillen geconstateerd tussen de groepen.

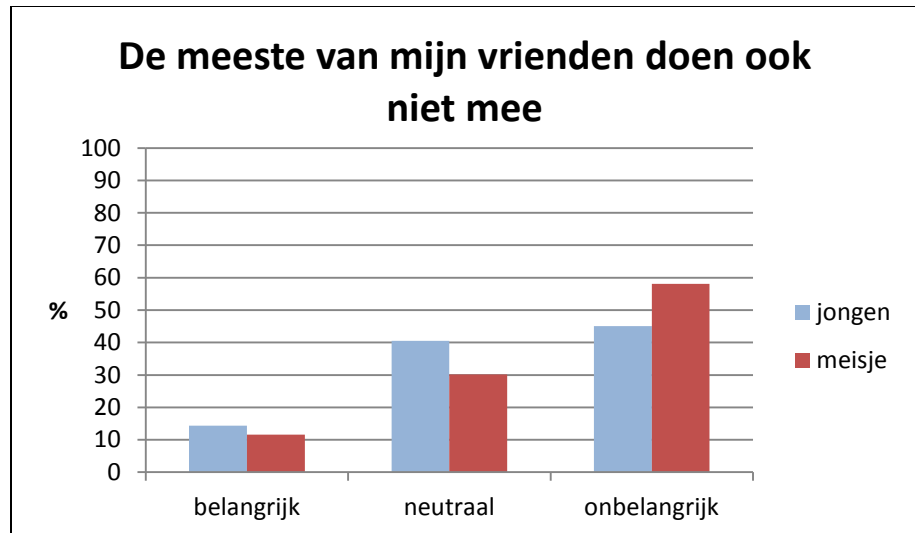


Afbeelding 4.21. Percentage respondentent (n = 410) voor wie het feit dat er geen auto beschikbaar is al dan niet een belangrijke reden is om niet mee te doen.

#### 4.5.10. De meeste van mijn vrienden doen ook niet mee

Het feit dat vrienden ook niet meedoen is evenmin een erg belangrijke reden om zelf ook niet mee te doen (Afbeelding 4.22). Voor meisjes was dit nog

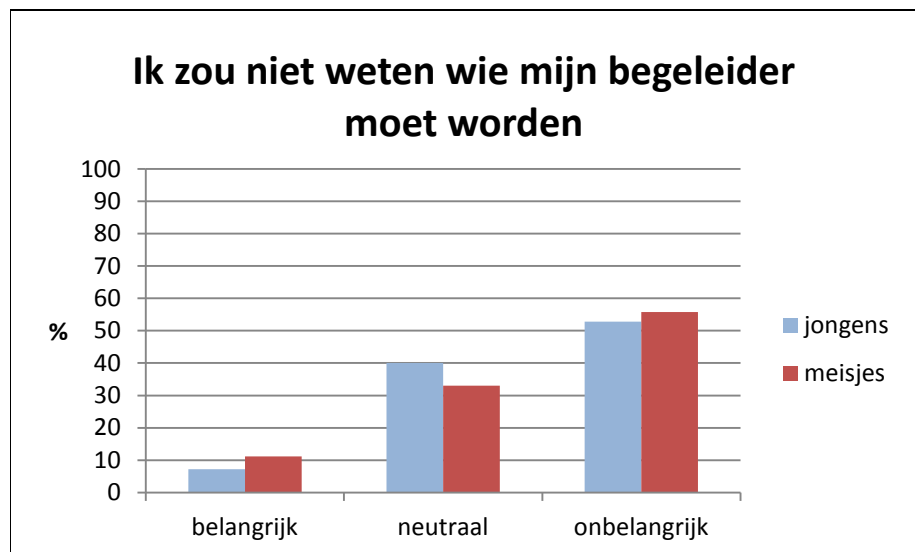
minder vaak een reden dan voor jongens ( $\chi^2(2) = 7,00, p = 0,03$ ). Voor de ouderen onder de respondenten was deze reden minder belangrijk dan voor de jongeren onder de respondenten ( $\chi^2(4) = 14,0, p = 0,01$ ). Er waren geen verschillen tussen jongeren met een hoge dan wel lage veiligheids-, snelheids- of spanningsbehoefte.



Afbeelding 4.22. Percentage respondenten ( $n = 410$ ) voor wie het feit dat de meeste van hun vrienden ook niet meedoen al dan niet een belangrijke reden is om zelf ook niet mee te doen.

#### 4.5.11. Ik zou niet weten wie mijn begeleider moet worden

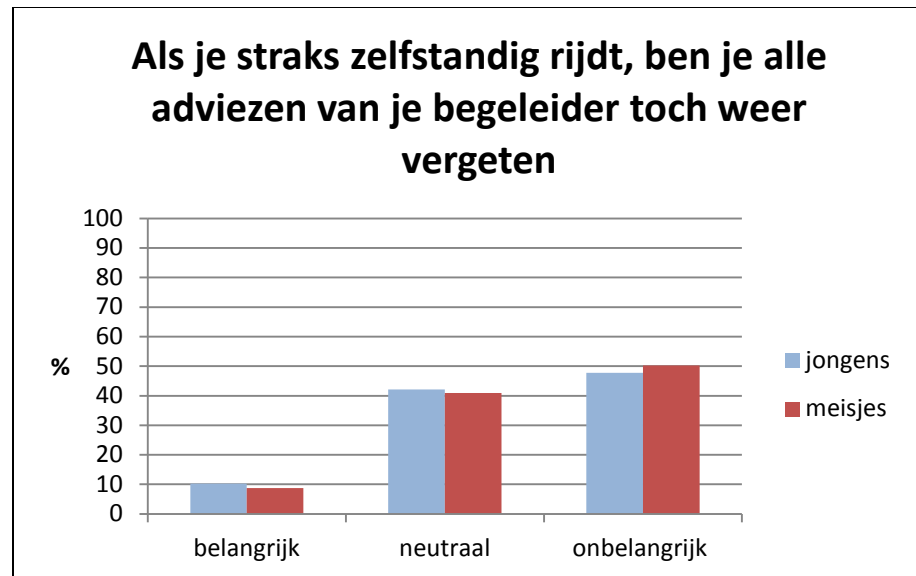
Voor ongeveer 10% was het niet kunnen vinden van een geschikte begeleider een belangrijke reden om niet met 2toDrive mee te doen. Meer dan de helft gaf aan dat dit voor hen een onbelangrijke reden is (Afbeelding 4.23). Op dit punt waren er geen verschillen tussen deelgroepen.



Afbeelding 4.23. Percentage respondenten ( $n = 410$ ) voor wie het niet kunnen vinden van een begeleider al dan niet een belangrijke reden is om niet mee te doen.

#### 4.5.12. Als je straks zelfstandig rijdt, ben je alle adviezen van je begeleider toch weer vergeten

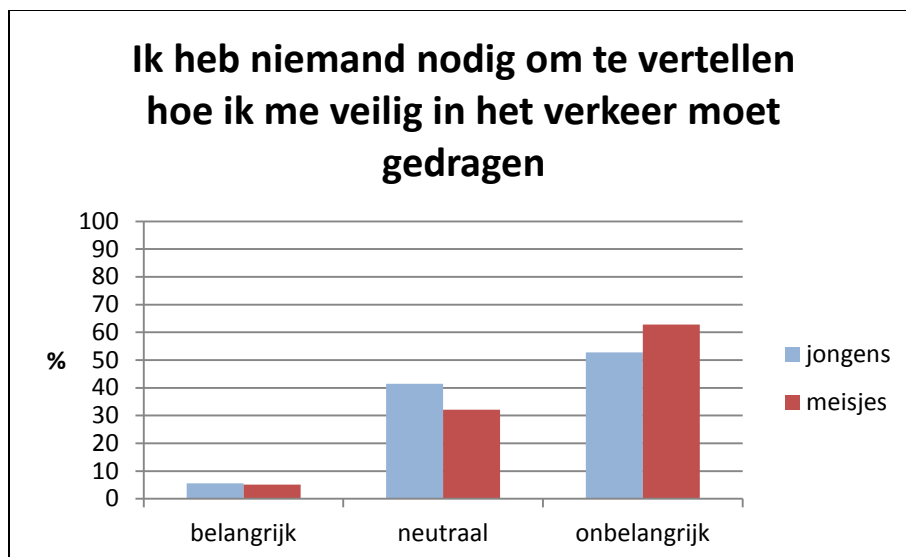
Zoals te zien in *Afbeelding 4.24*, gaf minder dan 10% van de respondenten aan dat zij niet met 2toDrive meedoen omdat ze straks toch de adviezen van hun begeleider weer vergeten zijn. Voor het overgrote deel van de respondenten was dit dus geen belangrijke reden. Voor jongeren die van snelle auto's houden was dit wel een belangrijkere reden dan voor respondenten die daar minder van houden ( $\chi^2(2) = 7,53, p = 0,02$ ). Verder waren er op dit punt geen verschillen tussen deelgroepen.



Afbeelding 4.24. Percentage respondenten ( $n = 410$ ) voor wie het feit dat je adviezen van je begeleider toch weer vergeet al dan niet een belangrijke reden is om niet mee te doen.

#### 4.5.13. Ik heb niemand nodig om te vertellen hoe ik me veilig in het verkeer moet gedragen

Slechts een enkeling gaf aan dat een belangrijke reden om niet mee te doen met 2toDrive was dat ze niemand nodig hebben om te vertellen hoe ze zich veilig in het verkeer moeten gedragen (*Afbeelding 4.25*). Van de aangeboden redenen was dit de minst belangrijke. De jongeren die van snelle auto's houden, gaven iets minder vaker aan deze reden onbelangrijk te vinden ( $\chi^2(2) = 6,20, p = 0,04$ ). Verder waren er geen verschillen tussen groepen.



Afbeelding 4.25. Percentage respondenten (n = 410) voor wie het feit dat je het meeste leert door zelfstandig ervaring op te doen al dan niet een belangrijke reden is om niet mee te doen.

#### 4.6. Wat zijn de voors en tegens van jongeren die nog twifelen

Tot slot waren er nog 545 respondenten die hadden aangegeven te twifelen of die er nog niet over hadden nagedacht of ze met 2toDrive wilden meedoen. Hen werden tien mogelijke redenen voorgelegd waarom ze eventueel wel zouden willen meedoen. Dit waren dezelfde stellingen als voor de respondenten die hadden aangegeven wel mee te (gaan) doen, met uitzondering van de reden dat een rijbewijs B ook gelijk een rijbewijs AM zou opleveren (zie *Paragraaf 4.4*). Tevens kregen zij zeven van de dertien in *Paragraaf 4.5* beschreven mogelijke redenen om niet mee te doen voorgelegd:

1. Het is op dit moment te duur voor mij en mijn ouders/verzorgers.
2. Ik heb er nu geen tijd voor.
3. Er is bijna nooit een auto beschikbaar om te oefenen.
4. Je leert toch het meeste door straks zelfstandig ervaring op te doen.
5. Ik heb nog helemaal geen behoefte om auto te rijden.
6. Ik doe straks voldoende ervaring op in de gewone rijlessen met een echte rijinstructeur.
7. Na mijn 18<sup>de</sup> heb ik nog alle tijd om mijn rijbewijs te halen.

De redenen die in omgekeerde vorm ook al als reden om wel mee te doen waren voorgelegd, waren hier verwijderd (bijvoorbeeld 'de meeste van mijn vrienden doen ook mee' vs. 'de meeste van mijn vrienden doen ook niet mee').

Over het algemeen gingen de antwoorden in dezelfde richting als bij de jongeren die al beter wisten of ze wel of niet mee (gingen) doen. Echter, de 'twifelaars' gaven minder vaak aan dat ze iets belangrijk of onbelangrijk vinden. Hun antwoorden vielen duidelijk vaker in de categorie 'neutraal'.

Voor de twifelaars zijn de drie belangrijkste argumenten om wel mee te doen in afnemende volgorde: onmiddellijk na je 18<sup>de</sup> jaar zelfstandig de weg



op mogen (43,1%), een veiliger bestuurder worden (35,4%) en een zelfverzekerder bestuurder worden (34,7%). Naar verhouding is het argument dat je dan nu al een auto mag besturen minder belangrijk. Dit kwam op de vierde plaats met 31,8%. Bij de deelnemers kwam dit argument op de tweede plaats met ongeveer 70%.

De belangrijkste redenen om niet mee te doen waren opnieuw, zij het in omgekeerde volgorde, dat het nu te duur was (38,3%) en dat er na je 18<sup>de</sup> nog voldoende tijd was om je rijbewijs te halen (27,5%). Op de derde plaats kwam de reden dat je het meeste leert door zelfstandig ervaring op te doen (22,4%). Naar verhouding was deze reden beduidend minder belangrijk voor de jongeren die al min of meer besloten hadden om niet met 2toDrive mee te (gaan) doen.

#### 4.7. Samenvatting en conclusies

Als je het de jongeren die al meedoen met 2toDrive en de jongeren die zeggen binnenkort mee te gaan doen vraagt, zijn er vier belangrijke redenen om mee te doen (tussen haakjes het percentage respondenten dat aangaf dat een (zeer) belangrijke reden te vinden):

- Je kunt dan onmiddellijk na je 18<sup>de</sup> jaar zelfstandig met een auto de weg op (ca. 80%).
- Het is leuk nu al een auto te mogen besturen (ca. 70%).
- Het maakt je straks als je zelfstandig rijdt, zelfverzekerder (ca. 55%).
- Het maakt je straks als je zelfstandig rijdt een veiliger bestuurder (ca. 55%).

Voor jongeren die (waarschijnlijk) niet met 2toDrive mee gaan doen, zijn de drie belangrijkste redenen (tussen haakjes weer het percentage jongeren dat aangaf dat een (zeer) belangrijke reden te vinden):

- Na mijn 18<sup>de</sup> heb ik nog alle tijd om mijn rijbewijs te halen (ca. 55%).
- Het is op dit moment te duur voor mij en mijn ouders/verzorgers (ca. 50%).
- Ik heb nog helemaal geen behoefte nu al auto te gaan rijden (ca. 45%).

Ook voor jongeren die nog niet weten of ze met 2toDrive mee gaan doen waren dit naar verhouding belangrijk redenen om al dan niet mee te doen. Zij gaven echter minder vaak aan iets belangrijk of onbelangrijk te vinden, maar antwoordden vaker neutraal.

Er zijn op het gebied van motieven nauwelijks verschillen tussen jongens en meisjes en ook nauwelijks tussen de drie onderscheiden leeftijdsgroepen: 16-16,5, 16,5-17 en 17-17,5. Bij verschillende stellingen is er wel verschil tussen jongeren die bij de aanschaf van een auto veiligheidsskenmerken meer of minder belangrijk vinden, tussen jongeren die daarbij snelheidskenmerken meer of minder belangrijk vinden en tussen jongeren met een lage, middelgrote of hoge spanningsbehoefte.

Wanneer we kijken naar de vier belangrijkste redenen om mee te doen, zien we dat de reden dat je na je 18<sup>de</sup> direct zelfstandig de weg op mag zowel voor jongeren met een hogere veiligheidsbehoefte als voor jongeren met een hogere snelheids- en spanningsbehoefte belangrijker is dan voor jongeren met een lagere veiligheids-, snelheids- en spanningsbehoefte. Het

feit dat het belang voor dit motief voor alle drie te variabelen in dezelfde richting gaat, is gevoelsmatig vreemd. Een verklaring hebben we niet. Het feit dat je nu al en auto mag besturen is vooral een belangrijkere reden voor jongeren met een hogere snelheidsbehoefte en een hogere spanningsbehoefte. Dat 2toDrive je straks tot een zelfverzekerder en tot een veiliger bestuurder maakt is vooral een belangrijkere reden om mee te doen voor jongeren met een hogere veiligheidsbehoefte. *Tabel 4.3* geeft deze resultaten weer.

	Hoge veiligheidsbehoefte	Hoge snelheidsbehoefte	Hoge spanningsbehoefte
Direct zelfstandig rijden	+	+	+
Leuk om auto te besturen		+	+
Straks zelfverzekerder	+		
Straks veiliger	+		

*Tabel 4.3. Samenhang tussen redenen om mee te doen met 2toDrive en de mate van veiligheids-, snelheids- en spanningsbehoefte.*

Bij de drie belangrijkste redenen om niet mee te doen zien we dat de reden dat je na je 18<sup>de</sup> nog tijd genoeg hebt om een rijbewijs te halen belangrijker wordt gevonden door jongeren met een hogere veiligheidsbehoefte. Bij de reden dat het op dit moment te duur is om mee te doen is geen samenhang met veiligheids-, snelheids- of spanningsbehoefte. Geen behoefte hebben om nu al auto te rijden is een minder belangrijke reden voor jongeren met een hogere snelheidsbehoefte. *Tabel 4.4* geeft een overzicht.

	Hoge veiligheidsbehoefte	Hoge snelheidsbehoefte	Hoge spanningsbehoefte
Na 18 <sup>de</sup> tijd genoeg	+	-	
Nu te duur			
Nog geen behoefte		-	

*Tabel 4.4. Samenhang tussen redenen om niet mee te doen met 2toDrive en de mate van veiligheids-, snelheids- en spanningsbehoefte.*

## 5. Verschillen tussen deelnemers en niet-deelnemers

Zoals in *Hoofdstuk 1* aangegeven, is het voor de evaluatie van de effecten van 2toDrive op de verkeersveiligheid van belang te weten of 2toDrive-deelnemers op bepaalde aspecten systematisch afwijken van niet-deelnemers. Immers, mochten er bijvoorbeeld verschillen in gedrag, overtredingen of ongevalsbetrokkenheid tussen deze twee groepen gevonden worden, dan moeten we wel kunnen vaststellen of die eventuele verschillen samenhangen met het wel of niet deelnemen aan 2toDrive of dat die verschillen te maken hebben met het feit dat de deelnemers en niet-deelnemers andere eigenschappen hebben die (ook) effect hebben op die variabelen (vertekening door zelfselectie).

In dit hoofdstuk bespreken we een aantal van de eigenschappen die straks bij de feitelijke evaluatie mogelijk voor een dergelijke vertekening kunnen zorgen. We vergelijken daarbij de groep respondenten die hebben aangegeven al bezig te zijn met 2toDrive, dit aan het regelen te zijn, of dit binnenkort gaan regelen ( $n = 519$ ) met de groep respondenten die niet met 2toDrive mee (gaan) doen, maar wel zo snel mogelijk na hun 18<sup>de</sup> verjaardag met rijlessen willen beginnen ( $n = 498$ ). 2toDrive is immers juist bedoeld om ervoor te zorgen dat deze jonge bestuurders met meer ervaring zelfstandig de weg op gaan. Eventuele effecten zouden zich dan ook in die groep 2toDrive-deelnemers moeten voordoen en niet in de andere groep 'vroege beginners'.

### 5.1. Zijn er demografische verschillen?

Zoals in *Tabel 5.1* te zien is, zijn jongens oververtegenwoordigd in de groep deelnemers ( $\chi^2(1) = 3,87, p = 0,05$ ). 2toDrive trekt naar verhouding dus iets meer jongens aan dan meisjes.

	Deelnemers ( $n = 519$ )	Niet-deelnemers ( $n = 498$ )
Jongen	53,8%	47,6%
Meisje	46,2%	52,4%

Tabel 5.1. *Percentage jongens en meisjes onder deelnemers en niet-deelnemers.*

Jongeren die meedoen met 2toDrive zijn vaker bezig met een hogere opleiding dan jongeren die niet meedoen ( $\chi^2(1) = 3,85, p = 0,05$ ). *Tabel 5.2* laat dat zien.

	Deelnemers ( $n = 516$ )	Niet-deelnemers ( $n = 495$ )
Hogere opleiding	54,7%	51,5%
Lagere opleiding	45,3%	48,5%

Tabel 5.2. *Percentage respondenten onder deelnemers en niet-deelnemers die bezig zijn met een hogere en een lagere opleiding.*

Het is niet zo dat 2toDrive-deelnemers vooral uit hoger of lager opgeleide gezinnen komen. Er is op dit aspect geen verschil met de groep niet-deelnemers (zie *Tabel 5.3*).

	Deelnemers (n = 506)	Niet-deelnemers (n = 485)
Hogere opleiding	56,0%	53,7%
Lagere opleiding	44,0%	46,3%

*Tabel 5.3. Percentage respondenten onder deelnemers en niet-deelnemers met ouders/verzorgers met een hogere en een lagere opleiding.*

De deelnemers en niet-deelnemers zijn op dezelfde manier verspreid over de twaalf provincies; overall waren er geen statistisch significante verschillen. Wanneer we naar de individuele provincies kijken, dan lijkt er een kleine ondervertegenwoordiging van deelnemers in de provincie Overijssel en Flevoland en een kleine oververtegenwoordiging in de provincie Limburg en Noord-Brabant (zie *Tabel 5.4*).

	Deelnemers (n = 519)	Niet-deelnemers (n = 498)
Groningen	1,9%	2,0%
Friesland	3,5%	4,4%
Drenthe	2,9%	3,6%
Overijssel	6,4%	9,4%
Gelderland	11,6%	11,0%
Utrecht	7,3%	6,4%
Noord-Holland	14,3%	15,1%
Zuid-Holland	21,8%	19,3%
Zeeland	3,9%	3,8%
Flevoland	2,9%	6,0%
Noord-Brabant	16,8%	14,3%
Limburg	6,9%	4,6%

*Tabel 5.4. Percentage respondenten onder deelnemers en niet-deelnemers naar provincie.*

## 5.2. Zijn er verschillen in veiligheids-, snelheids- en spanningsbehoefte?

Bij het aankopen van een eigen auto vinden evenveel 2toDrive-deelnemers als niet-deelnemers de veiligheidskenmerken van die auto belangrijk. Ruim driekwart vindt dit belangrijk (*Tabel 5.5*).

Veiligheidskenmerken	Deelnemers (n = 519)	Niet-deelnemers (n = 498)
Wel belangrijk	78,4%	79,3%
Niet belangrijk	21,6%	20,7%

*Tabel 5.5. Percentage respondenten onder deelnemers en niet-deelnemers die veiligheidskenmerken van een auto wel of niet belangrijk vinden.*

Eveneens evenveel 2toDrive-deelnemers als niet-deelnemers vinden bij het aankopen van een auto de snelheidskenmerken of het vermogen van die auto belangrijk. Het gaat dan om iets minder dan de helft van de respondenten.

Snelheidskenmerken	Deelnemers (n = 519)	Niet-deelnemers (n = 498)
Wel belangrijk	44,7%	47,0%
Niet belangrijk	55,3%	53,0%

Tabel 5.6. *Percentage respondenten onder deelnemers en niet-deelnemers die snelheidskenmerken van een auto wel of niet belangrijk vinden.*

Er zijn geen verschillen tussen de 2toDrive-deelnemers en de niet-deelnemers in de mate van spanningsbehoefte. Voor beide groepen geldt dat ongeveer 40% een lage spanningsbehoefte heeft, eveneens ongeveer 40% een middelgrote en ongeveer een vijfde een hoge spanningsbehoefte (zie Tabel 5.7).

Spanningsbehoefte	Deelnemers (n = 519)	Niet-deelnemers (n = 498)
Laag	36,8%	40,2%
Midden	41,6%	40,4%
Hoog	21,6%	19,5%

Tabel 5.7. *Percentage respondenten onder deelnemers en niet-deelnemers met een lage, middelgrote en hoge spanningsbehoefte.*

### 5.3. Samenvatting en conclusie

Met het oog op de evaluatie van 2toDrive en een mogelijke vertekening van de effecten daarvan door zelfselectie, is in dit hoofdstuk gekeken of 2toDrive-deelnemers verschillen van de beoogde vergelijkingsgroep: jongeren die niet meedoen maar wel van plan zijn zo snel mogelijk na hun 18<sup>de</sup> verjaardag te starten met rijlessen. In totaal is naar zeven mogelijk relevante aspecten gekeken. Op twee daarvan waren er verschillen tussen de twee groepen.

In de eerste plaats is dat sekse: naar verhouding doen meer jongens dan meisjes mee met 2toDrive. Aangezien jonge, beginnende mannelijke autobestuurders een beduidend groter risico lopen om bij een ongeval betrokken te raken dan jonge beginnende vrouwelijke autobestuurders (zie SWOV-factsheet *Jonge beginnende automobilisten*), is het potentiële effect van 2toDrive op het aantal ongevallen daardoor groter. De maatregel bereikt de 'hoog-risicogroep' immers beter dan de groep met een lager risico en, in de veronderstelling dat de maatregel effectief is, is dat gunstig. Tegelijkertijd, methodologisch gezien, betekent het dat de maatregel mogelijk minder positief lijkt dan hij in werkelijkheid is, doordat bij de niet-deelnemers relatief meer 'veiliger' meisjes zitten. Bij die evaluatie zal dus apart gekeken moeten worden naar het effect bij jonge mannen en bij jonge vrouwen.

Het tweede aspect waarop deelnemers en niet-deelnemers verschillen is opleidingsniveau. Jongeren die bezig zijn met een hogere opleiding blijken

vaker mee te doen met 2toDrive dan jongeren die bezig zijn met een lagere opleiding. De relatie tussen opleidingsniveau en ongevalsrisico is echter niet eenduidig. Lourens, Vissers & Jessurun (1999) keken bijvoorbeeld naar Nederlandse autobestuurders van alle leeftijden en vonden geen relatie met opleidingsniveau; Hasselberg & Laflamme (2003) keken naar het opleidingsniveau van de ouders van jonge Zweedse autobestuurders en vonden dat een hogere opleiding van de ouders gerelateerd was aan een lager ongevalsrisico van hun kinderen. Overigens is in ons onderzoek geen verschil gevonden in opleidingsniveau van de *ouders* en deelname aan 2toDrive. Aangezien het verschil in opleidingsniveau tussen deelnemers en niet-deelnemers niet erg groot is (van de deelnemers heeft 55% een hogere opleiding, van de niet-deelnemers 52%) en de relatie met ongevalsrisico bovendien niet eenduidig is, zal er in het verdere onderzoek niet gecorrigeerd worden voor opleidingsniveau.

Wat hier niet onderzocht kon worden en wat wel van invloed is op het aantal ongevallen en het aantal overtredingen, zijn mogelijke verschillen in mate en soort mobiliteit wanneer de jongeren eenmaal zelfstandig rijden (al dan niet na 2toDrive-deelname). Het zou bijvoorbeeld zo kunnen zijn dat jongeren die mee hebben gedaan met 2toDrive anders aankijken tegen het gebruik van de auto en bijvoorbeeld meer kilometers maken, of meer kilometers in de spits, of juist in weekendnachten, dan jongeren die de traditionele rijopleiding hebben gevolgd. Dat is iets wat later onderzocht moet worden en dan expliciet moet worden meegewogen bij de interpretatie van de evaluatieresultaten.

Tot slot: het kan niet uitgesloten worden dat het effect van 2toDrive niet voor iedereen hetzelfde is. Jongeren die snelheid of juist veiligheid belangrijk vinden, kunnen bijvoorbeeld meer of minder baat hebben bij begeleid rijden dan jongeren die die aspecten minder belangrijk vinden. Indien de opzet van de effectevaluatie het toelaat, is het interessant dit expliciet na te gaan.

## 6. Verschillen tussen vroege en late beginners

Hoewel niet rechtstreeks van belang voor de evaluatie van 2toDrive, hebben we ook gekeken of jongeren die zo snel mogelijk na hun 18<sup>de</sup> jaar willen gaan autorijden op enkele voor veiligheid relevante kenmerken verschillen met jongeren die aangeven niet onmiddellijk op hun 18<sup>de</sup> te willen gaan autorijden. Tijdens diverse algemene analyses leken deze groepen van elkaar te verschillen, waarna we een meer gerichte analyse hebben uitgevoerd.

Het feit dat jonge, beginnende automobilisten een duidelijk groter risico hebben om bij een verkeersongeval betrokken te raken, wordt over het algemeen toegeschreven aan een combinatie van leeftijdsgebonden kenmerken en een gebrek aan ervaring (De Craen, 2010; Vlakveld, 2011; zie ook de SWOV-factsheet *Jonge beginnende automobilisten*). Daarnaast is niet uit te sluiten dat jongeren die graag zo snel mogelijk een rijbewijs hebben, hetzij via 2toDrive hetzij via de reguliere opleiding direct na hun 18<sup>de</sup>, een ander type jongeren is dan degenen die minder haast hebben met het behalen van hun rijbewijs. Mogelijk dat deze twee groepen (ook) verschillen op kenmerken die van invloed kunnen zijn op de veiligheid van verkeersdeelname.

In de volgende paragrafen zijn de toekomstige 18-jarige automobilisten (de vroege beginners) vergeleken met de jongeren die aangeven waarschijnlijk pas later hun rijbewijs te willen halen (de late beginners). De eerste groep bestaat uit de respondenten die hebben aangegeven met 2toDrive mee te doen of dat binnenkort te gaan/willen doen en de respondenten die hebben aangegeven niet met 2toDrive mee te (willen) doen, maar wel zo snel mogelijk na hun 18<sup>de</sup> rijlessen te willen nemen. Deze groep bestaat uit 1.017 respondenten. De tweede groep bestaat uit de respondenten die niet met 2toDrive mee (willen) doen en ook niet direct na hun 18<sup>de</sup> jaar een rijbewijs willen halen. Ze willen dat pas later, of ze weten nog niet wanneer, of misschien wel helemaal niet. Deze groep bestaat uit 457 respondenten.

### 6.1. Zijn er verschillen tussen sekse?

Ongeveer twee derde van de jongeren geeft aan snel na hun 18<sup>de</sup> verjaardag met autorijden te beginnen; ongeveer een derde geeft aan pas later te beginnen. Dat geldt voor zowel jongens als meisjes (*Tabel 6.1*).

Sekse	Vroege beginners (n = 1.017)	Late beginners (n = 457)
Jongens	50,7%	47,0%
Meisjes	49,3%	53,0%

Tabel 6.1. *Percentage jongens en meisjes dat snel na hun 18<sup>de</sup> of juist later gaat autorijden.*

## 6.2. Zijn er verschillen in opleidingsniveau?

In de groep late beginners zitten naar verhouding meer jongeren die op dit moment een lagere opleiding volgen ( $\chi^2(1) = 4,08$ ,  $p = 0,05$ ). De absolute verschillen zijn echter klein (Tabel 6.2). Er zijn geen verschillen als we kijken naar het opleidingsniveau van de ouders/verzorgers.

Opleidingsniveau	Vroege beginners (n = 1.017)	Late beginners (n = 457)
Volgt hogere opleiding	51,6%	45,9%
Volgt lagere opleiding	48,4%	54,1%

Tabel 6.2. *Percentage jongeren met een hogere en lagere opleiding dat snel na hun 18<sup>de</sup> (vroege beginners) of juist later (late beginners) gaat autorijden.*

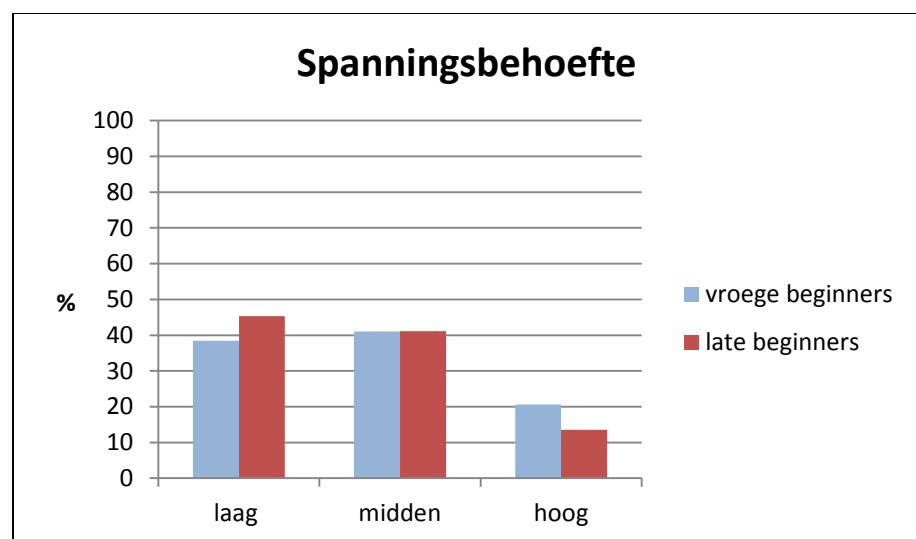
## 6.3. Zijn er verschillen in veiligheids-, snelheids- en spanningsbehoefte?

Vroege en late beginners verschillen niet in hun veiligheidsbehoefte, maar wel in hun snelheidsbehoefte. Vroege beginners vinden snelheidskenmerken van een auto vaker belangrijk dan late beginners ( $\chi^2(1) = 18,33$ ,  $p = 0,00$ ; zie Tabel 6.3).

Snelheidsbehoefte	Vroege beginners (n = 1.017)	Late beginners (n = 457)
Snelheid belangrijk	45,8%	33,9%
Snelheid niet belangrijk	54,2%	66,1%

Tabel 6.3. *Percentage vroege en late beginners dat snelheid van een auto wel of niet belangrijk vindt.*

De resultaten voor spanningsbehoefte gaan in dezelfde richting: vroege beginners hebben een grotere spanningsbehoefte dan late beginners ( $\chi^2(2) = 12,01$ ,  $p = 0,00$ ; zie Afbeelding 6.1).



Afbeelding 6.1. *Percentage vroege en late beginners met lage, middelgrote en hoge spanningsbehoefte (n = 1.017).*



#### 6.4. Samenvatting en conclusie

In *Hoofdstuk 5* concludeerden we dat er nauwelijks verschillen waren tussen jongeren die met 2toDrive meedoen en jongeren die dat niet doen, maar wel zo snel mogelijk na hun 18<sup>de</sup> verjaardag met de rijopleiding willen beginnen. In dit hoofdstuk hebben we gekeken naar verschillen tussen jongeren die graag zo snel mogelijk hun rijbewijs willen halen, hetzij via 2toDrive, hetzij via de reguliere rijopleiding, en jongeren die pas later of misschien wel helemaal niet willen gaan autorijden.

De resultaten laten zien dat vroege beginners vaker een hogere opleiding volgen. Op het eerste gezicht is dit een beetje tegen onze verwachting in, omdat jongeren met een hogere opleiding vaker langer door zullen studeren en daarmee mogelijk minder behoefte hebben aan een auto. Studeren gebeurt over het algemeen vaak in grotere steden met meer ov-mogelijkheden en minder noodzaak voor vervoer met een auto. Aan de andere kant zullen jongeren met een lagere opleiding eerder aan het werk zijn en voor hun woon-werkverkeer of voor het werk zelf aangewezen zijn op een auto. Mogelijk dat gezinsinkomen een verklarende factor is voor deze onverwachte verschillen. De relatie tussen opleidingsniveau en verkeersveiligheid is, zoals ook al in *Hoofdstuk 5* aangegeven, niet eenduidig.

Verder blijkt uit de resultaten dat vroege beginners snelheidskenmerken van een auto belangrijker vinden en ook meer behoefte aan spanning hebben dan late beginners. Van spanningsbehoefte is al veelvuldig aangetoond dat dit een verband houdt met risicogedrag in het verkeer (Jonah, 1997; Prato et al., 2010).

Met andere woorden, de resultaten van deze studie laten mogelijk een extra verklaring zien voor het hoge ongevalsrisico van jonge beginnende automobilisten: ze zijn jong, ze zijn onervaren én het zijn ook nog eens juist de jongeren die wel van wat spanning en risico houden. Dit kan tot extra problemen leiden: het aan de ene kant opzoeken van spanning, uitdaging en risico, en aan de andere kant nog onvoldoende kunnen inschatten welke vaardigheden nodig zijn voor het veilig besturen van een auto en hoe die zich verhouden tot hun eigen vaardigheden (een gebrekkige kalibratie; zie Davidse et al., 2010; De Craen, 2010) lijkt voor de verkeersveiligheid een niet erg gelukkige combinatie te zijn.

## 7. Samenvatting en conclusies

Eind 2011 is in Nederland 2toDrive, een proef met begeleid rijden van start gegaan. Om na te gaan in welke mate deze maatregel effect heeft, voert de SWOV een evaluatiestudie uit. Uiteindelijk gaat het daarbij om de effecten van begeleid rijden op rijgedrag, op verkeersovertredingen en op ongevallen. Dit is het eerste onderzoek in het kader van die evaluatie; de twee hoofdoelen zijn:

1. Meer zicht op de bekendheid van 2toDrive onder jongeren en hun redenen om al dan niet mee te doen .
2. Inzicht in eventuele zelfselectie bij de deelname aan 2toDrive die tot een vertekening van de effecten kan leiden en waarmee in de verdere evaluatie dus rekening moet worden gehouden.

Bijna 1.500 jongeren tussen de 16 en 17,5 jaar hebben hiertoe een elektronische vragenlijst ingevuld over begeleid rijden. De twee volgende paragrafen geven de belangrijkste conclusies weer en enkele consequenties voor respectievelijk de communicatie over 2toDrive en de opzet van de evaluatiestudie.

### 7.1. Hoe bekend is 2toDrive en waarom doen jongeren mee?

Bijna de helft van de jongeren blijkt bekend te zijn met het begrip 2toDrive en het feit dat dit te maken heeft met de mogelijkheid van begeleid rijden. Jongens zijn vaker bekend met 2toDrive dan meisjes. Jongeren hebben hun informatie over 2toDrive uit diverse bronnen verkregen, maar de belangrijkste zijn de ouders/verzorgers en internet.

Om inzicht te krijgen in de motieven om wel of niet mee te doen met 2toDrive kregen de respondenten een serie stellingen voorgelegd met redenen om wel of niet mee te doen, waarvan ze steeds moesten aangeven hoe belangrijk die reden voor hen was.

Voor degenen die met 2toDrive meedoen of mee willen gaan doen zijn de twee belangrijkste redenen dat je via 2toDrive direct na je 18<sup>de</sup> verjaardag zelfstandig kunt gaan autorijden en dat het leuk is dat je dan ook al vóór die tijd een auto mag besturen. Deze redenen zijn belangrijker voor jongeren die vooral de snelheidskenmerken en vermogen van een auto belangrijk vinden en voor jongeren die in zijn algemeenheid wel van wat spanning en risico's houden.

Duidelijk minder, maar nog steeds erg belangrijke redenen om met 2toDrive mee te doen zijn dat je daarmee een zelfverzekerder en veiliger bestuurder wordt. Deze redenen zijn vooral belangrijk voor jongeren die veiligheidskenmerken van een auto belangrijk vinden.

Voor degenen die niet mee gaan doen met 2toDrive zijn de belangrijkste redenen dat ze na hun 18<sup>de</sup> nog tijd genoeg hebben om een rijbewijs te halen en er nu nog geen behoefte aan hebben om al auto te gaan rijden. Deze redenen zijn minder belangrijk voor jongeren die letten op kenmerken van snelheid en vermogen van een auto. Een andere belangrijke reden om

niet mee te doen is, en dat geldt in gelijke mate voor de diverse subgroepen, dat deelname aan 2toDrive op dit moment te duur voor hen is.

In 2005 is in Duitsland eenzelfde vorm van begeleid rijden als 2toDrive ingevoerd. Een paar jaar later is daar de motivatie van jongeren om deel te nemen onderzocht (Funk, 2009; Willmes-Lenz et al., 2010). De resultaten zijn zeer vergelijkbaar met die uit dit onderzoek hier in Nederland. De meeste jongeren die in Duitsland onder begeleiding rijden doen dat op aanraden van hun ouders. Hoewel niet helemaal direct vergelijkbaar, vonden wij in Nederland ook dat ouders de belangrijkste informatiebron over 2toDrive was. Volgens de meeste 2toDrive-deelnemers waren de ouders echter geen erg belangrijke reden geweest voor hun keuze. Net als voor Nederlandse jongeren was de belangrijkste reden voor Duitse jongeren om zo vroeg mogelijk te kunnen rijden. Veiligheid en praktische overwegingen speelden hiernaast ook een rol. In de Duitse evaluatie is niet gekeken naar redenen om *niet* deel te nemen aan begeleid rijden.

Wat zijn mogelijke consequenties van deze uitkomsten voor de communicatie rondom 2toDrive? Terwijl een jaar na invoering, toen deze vragenlijst werd afgenomen, bijna de helft van de jongeren wist wat 2toDrive was, betekenen de resultaten tegelijkertijd dat de communicatie voortgezet zal moeten worden om ook de andere helft nog te bereiken, én natuurlijk de 16- en 17-jarigen van morgen. De resultaten van dit onderzoek bieden voor deze communicatie enkele aanknopingspunten, zij het indirect.

Het feit dat ouders voor de jongeren de belangrijkste bron van informatie over 2toDrive blijken te zijn, betekent dat zij als doelgroep voor de communicatie niet vergeten moeten worden. Vermoedelijk kunnen de reguliere media (kranten, nieuwsrubrieken) hierbij een rol spelen, zoals ook nu al gebeurt via berichten over bijvoorbeeld het aantal geslaagden. Van belang is dan wel dat het doel van begeleid rijden/2toDrive – namelijk het in veilige omstandigheden ervaring opdoen – hierbij steeds duidelijk naar voren komt. Overigens is bij de communicatie richting ouders wel een slag om de arm nodig: we weten niet in welke mate de ouders van de doelgroep al dan niet bekend zijn met het doel en de opzet van 2toDrive en welke winst daar dus nog te behalen is.

Het is de vraag in hoeverre de argumenten die voor jongeren zelf het belangrijkste zijn om mee te doen gebruikt kunnen worden in de communicatie over 2toDrive. Het gaat dan om argumenten dat je al voor je 18<sup>de</sup> achter het stuur mag zitten en na je 18<sup>de</sup> onmiddellijk alleen de weg op mag. Deze argumenten zijn weliswaar belangrijk voor jongeren, maar gaan natuurlijk voorbij aan het eigenlijke doel van 2toDrive. Het belangrijkste praktische argument om niet mee te doen, namelijk de kosten, biedt evenmin veel houvast voor communicatiedoelstellingen.

Het feit dat vrienden al dan niet meedoen heeft volgens de jongeren weinig invloed op hun eigen keuze. Echter, bekend is dat mensen de invloed van de sociale omgeving aanzienlijk onderschatten (Cialdini, 2005) en dat juist jongeren zich vaak door het gedrag en de keuzes van leeftijdgenoten laten beïnvloeden (Lerner & Steinberg, 2009; Brechwald & Prinstein, 2011). Mogelijk dat daardoor de invloed van vrienden groter is dan de antwoorden van de jongeren hier suggereren. Om die reden blijft het belangrijk ook de

jongeren als groep te benaderen en in te zetten op de positieve mogelijkheden van groepsdynamica.

Tot slot lieten de resultaten zien dat 2toDrive iets bekender is bij jongens dan bij meisjes. Ook zijn er aanwijzingen dat 2toDrive iets bekender is bij jongeren die met een hogere opleiding bezig zijn dan bij jongeren die met een lagere opleiding bezig zijn. Het sekseverschil hangt mogelijk samen met een algemeen verschil in belangstelling voor auto's en autorijden. Dit zal lastig te beïnvloeden zijn via communicatie. Het mogelijke verschil in deelname voor de verschillende opleidingsniveaus, kan mogelijk doorbroken worden door met name de jongeren op de lagere opleidingen direct te benaderen via scholen. Deze groep blijkt namelijk minder goed bereikt te worden via massa-mediale campagnes (Weening & Midden, 1997). Overigens zijn de verschillen in deelname tussen de hogere en lagere opleidingen weliswaar statistisch significant, maar in absolute zin erg klein.

## 7.2. Is er een mogelijkheid van vertekening door zelfselectie?

Er zijn in deze studie twee factoren geïdentificeerd waarin de 2toDrive-deelnemers en de beoogde vergelijkingsgroep (jongeren die niet meedoen met 2toDrive, maar wel zo snel mogelijk na hun 18<sup>de</sup> willen gaan rijden) van elkaar verschillen, die later in de evaluatie mogelijk tot vertekening van de effecten kan leiden. In de eerste plaats is dit sekse: er doen meer jongens dan meisjes mee met 2toDrive. Aangezien jonge mannen als beginnend automobilist een hoger ongevalsrisico hebben dan jonge vrouwen, zou dit de effectiviteit van 2toDrive kunnen vertekenen. Naar verhouding heeft de groep deelnemers (met daarin relatief meer 'onveilige' jongens) namelijk bij voorbaat al een hoger ongevalsrisico dan de vergelijkingsgroep (met daarin relatief meer 'veilige' meisjes). Wanneer we in een latere fase van de evaluatie geen onderscheid zouden maken tussen jonge mannen en jonge vrouwen, zou dit tot een vertekening van het effect op het aantal ongevallen kunnen leiden. Bij die evaluatie zal dus apart gekeken moeten worden naar het effect bij jonge mannen en bij jonge vrouwen. Overigens is het vanuit veiligheidsoverwegingen gunstig dat 2toDrive meer jongens bereikt. Deze hebben een hoger risico en dus in principe het meeste baat bij de maatregel.

In de tweede plaats verschillen deelnemers en niet-deelnemers op het gebied van schoolopleiding: naar verhouding volgen 2toDrive-deelnemers vaker een hogere opleiding dan de jongeren die niet meedoen met 2toDrive, maar wel zo snel mogelijk na hun 18<sup>de</sup> willen gaan rijden. In absolute zin is het verschil echter klein. Het opleidingsniveau van de ouders/verzorgers was niet van invloed. In de Duitse evaluatie (Willmes-Lenz et al., 2010) is er een effect van het opleidingsniveau van het gezin gevonden: jongeren uit gezinnen met een hoger opleidingsniveau of sociale status te komen deden vaker mee met begeleid rijden. Er zijn overigens aanwijzingen dat deze verschillen aan het verdwijnen zijn nu het begeleid rijden in Duitsland langer mogelijk is, en breder bekend (Willmes-Lenz, mondelinge communicatie). In de Duitse evaluatie wordt gecorrigeerd voor een aantal factoren (waaronder het opleidingsniveau van de deelnemers zelf); het wordt echter niet duidelijk of er een verschil was in opleidingsniveau tussen deelnemers en niet-deelnemers aan begeleid rijden. Omdat de relatie tussen opleidingsniveau en ongevalsrisico niet eenduidig is (zie *Paragraaf 5.3*) en omdat het verschil in opleidingsniveau van de Nederlandse deelnemers en niet-deelnemers niet erg groot is, lijkt het niet nodig hiervoor bij onze evaluatie te corrigeren.

Jongeren die meedoen met 2toDrive zijn niet meer of minder gericht op veiligheid, noch meer of minder gericht op snelheid en op zoek naar spannende zaken dan jongeren die niet meedoen met 2toDrive maar wel zo snel mogelijk na hun 18<sup>de</sup> willen gaan rijden. Hiervoor hoeft dus in de evaluatiestudie niet gecorrigeerd te worden. Wel is het in dit verband interessant om na te gaan of 2toDrive voor alle deelnemers in dezelfde mate effect heeft of dat de effectiviteit (mede) afhangt van dit soort eigenschappen. Het is namelijk niet uit te sluiten dat bijvoorbeeld jongeren die snelheid (of veiligheid) belangrijk vinden meer of minder baat hebben bij de maatregel dan jongeren die deze aspecten minder belangrijk vinden. Mogelijk kan dit in de effectevaluatie worden meegenomen, zodat een eventueel verschil in effectiviteit zichtbaar wordt.

### 7.3. **Vroege beginners potentieel gevaarlijker dan late beginners?**

Wanneer we de groep 2toDrive-deelnemers en de groep die direct na zijn 18<sup>de</sup> jaar wil starten met rijlessen samen nemen (vroege beginners) en ze vergelijken met jongeren die aangeven *niet* onmiddellijk na hun 18<sup>de</sup> verjaardag te willen gaan rijden, maar pas later of helemaal niet (late beginners) dan zien we mogelijk belangrijke verschillen. De vroege beginners zijn gemiddeld genomen namelijk meer geneigd te kiezen voor spannende/risicovolle activiteiten dan late beginners. Ook vinden zij op het gebied van auto's de kenmerken die te maken hebben met snelheid en vermogen belangrijker. Dit is naast gebrek aan ervaring en de leeftijd mogelijk een extra verklaring voor het hoge risico van jonge automobilisten: niet alleen zijn ze jong en hebben ze geen ervaring, ze houden juist ook nog eens van spannende gebeurtenissen. Deze bevinding is eigenlijk een bijproduct van dit onderzoek, maar het biedt naar onze mening diverse aanknopingspunten voor een nog beter begrip van het hoge ongevalsrisico van jonge automobilisten. Om die reden willen we dit in de verdere onderdelen van de evaluatiestudie verder onderbouwen.

## Literatuur

- Brechwald, W.A. & Prinstein, M.J. (2011). *Beyond homophily: a decade of advances in understanding peer influence processes*. In: Journal of Research on Adolescence, Vol. 21, Nr 1, 166-179.
- Cialdini, R.B. (2005). *Basic social influence is underestimated*. In: Psychological Inquiry, Vol. 16, No. 4, 158–161.
- Craen, S. de (2010). *The X-factor : a longitudinal study of calibration in young novice drivers*. Proefschrift Technische Universiteit Delft TUD. SWOV-dissertatiereeks. Leidschendam, Stichting Wetenschappelijk Onderzoek Verkeersveiligheid SWOV.
- Davidse, R.J., Vlakveld, W.P., Doumen, M.J.A. & Craen, S. de (2010). *Statusonderkenning, risico-onderkenning en kalibratie bij verkeersdeelnemers; een literatuurstudie*. R-2010-2. Leidschendam, Stichting Wetenschappelijk Onderzoek Verkeersveiligheid SWOV.
- Funk, W. (2009). *Begleitetes Fahren ab 17. Praxisbewährung eines neuen Modells der Fahranfängervorbereitung*. Paper gepresenteerd op ADAC / BASt-Symposium „Sicher Fahren in Europa“ 15 Oktober 2009 Baden-Baden.
- Gregersen, N.P., Berg, H.-Y., Engstrom, I., Nolén, S., et al. (2000). *Sixteen years age limit for learner drivers in Sweden - an evaluation of safety effects*. In: Accident Analysis & Prevention, vol. 32, nr. 1, p. 25-35.
- Hasselberg, M. & Laflamme, L. (2003). *Socioeconomic background and road traffic injuries; a study of young car drivers in Sweden*. In: Traffic Injury Prevention, 4, 240-254.
- Hoyle, R.H., Stephenson, M.T., Palmgreen, P., Lorch, E.P., et al. (2002). *Reliability and validity of a brief measure of sensation seeking*. In: Personality and Individual Differences, 32, 401–414
- Jonah, B.A. (1997). *Sensation seeking and risky driving; a review and synthesis of the literature*. In: Accident Analysis and Prevention, 29 (5), 651-665.
- Lerner, R.M. & Steinberg, L. (eds.) (2009). *Handbook of adolescent psychology; Volume 2: Contextual influences on adolescent development*. New York, Wiley.
- Lourens, P.F., Vissers, J.A. & Jessurun, M. (1999). *Annual mileage, driving violations, and accident involvement in relation to drivers' sex, age, and level of education*. In: Accident Analysis and Prevention, 31 (5), 593-597.
- OECD-ECMT (2006). *Young drivers: The road to safety*. Paris, OECD - Organisation for Economic Co-operation and Development & ECMT -

European Conference of Ministers of Transport; Joint OECD/ECMT Transport Research Centre.

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

Prato, C.G., Toledo, T., Lotan, T. & Ben-Ari, O.T. (2010). *Modeling the behavior of novice young drivers during the first year after licensure*. In: Accident Analysis & Prevention, vol. 42, nr. 2, p. 480-486.

Russell, K.F., Vandermeer, B., & Hartling, L. (2011). *Graduated driver licensing for reducing motor vehicle crashes among young drivers*. In: The Cochrane Database of Systematic Reviews 2011, Issue 10. Art. No.: CD003300. DOI: 10.1002/14651858.CD003300.pub3.

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

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

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

SWOV-factsheet *Getrapt rijbewijs*. SWOV-factsheet; versie maart 2009. [www.swov.nl](http://www.swov.nl)

SWOV-factsheet *Begeleid rijden*. SWOV-factsheet; versie november 2012. [www.swov.nl](http://www.swov.nl)

SWOV-factsheet *Jonge beginnende automobilisten*. SWOV-factsheet; versie november 2012. [www.swov.nl](http://www.swov.nl)

Vlakveld, W.P. (2011). *Hazard anticipation of young novice drivers*. Proefschrift Rijksuniversiteit Groningen. SWOV-dissertatiereeks. Leidschendam, Stichting Wetenschappelijk Onderzoek Verkeersveiligheid SWOV

Weening, M.W.H. & Midden, C.J.H. (1997). *Mass-media information campaigns and knowledge-gap effects*. In: Journal of Applied Social Psychology, Vol. 27, Nr. 11, 945-958.

Willmes-Lenz, G., Prücher, F. & Großmann, H. (2010). *Evaluation of the novice driver training models "Accompanied driving from 17" and "Voluntary further training seminars for holders of probationary driving licences"*. Results up to November 2009. Federal Highway Research Institute, Section U4 "Driver Training, Driver Improvement", Bergisch Gladbach.





# Bijlage

# De vragenlijst

## Deel I: Achtergrondkenmerken

1. Ben je man of vrouw?

	n = 1474
Man	49,6%
Vrouw	50,4%

2. Wat is je geboortedatum?

	n = 1474
16,0 - 16,5	43,1%
16,5 - 17,0	36,6%
17,0 - 17,5	20,2%

3. Wat zijn de vier cijfers van je postcode?

	n = 1474
Groningen	3,3%
Friesland	4,1%
Drenthe	3,4%
Overijssel	7,7%
Gelderland	11,8%
Utrecht	6,6%
Noord-Holland	13,7%
Zuid-Holland	20,8%
Zeeland	3,5%
Flevoland	3,9%
Noord-Brabant	14,9%
Limburg	6,2%

4. Ga je op dit moment naar school/volg je op dit moment een opleiding?

	n = 1466
Ja (door naar vraag 5)	99,5%
Nee (door na vraag 6)	0,5%

5. Met welke opleiding ben je bezig?

	n = 1466
Ik volg nu geen opleiding	0,1%
VMBO	21,1%
HAVO	24,8%
VWO/gymnasium	22,9%
MBO	25,2%
HBO	1,8%
Universiteit	0,2%
Anders	3,8%

6. Wat is je hoogst afgeronde opleiding

	n = 1466
Basisschool	62,8%
VMBO	28,4%
HAVO	3,6%
VWO/gymnasium	1,1%
MBO	0,8%
Anders, nl.	3,3%

7. Heb je op dit moment betaald werk?

	n = 1474
Ja, gemiddeld ongeveer ..... uur per week	59,1% (m = 8,8 uur/week)
Nee	40,9%

8. Uit hoeveel personen bestaat het huishouden waartoe je behoort (jezelf meegerekend)?

	n = 1474
Aantal ouders/verzorgers	1: 11,9% 2: 86,4% ≥3: 1,7%
Aantal thuiswonende kinderen	1: 20,2% 2: 46,9% 3: 22,1% 4: 7,1% 5: 2,6% ≥6: 1,1%

9. Zijn je beide ouders in Nederland geboren?

	n = 1474
Ja	92,9%
Nee	7,5%
Weet niet	0,1%

Zo nee, in welk land is ouder/verzorger I en II geboren?

	n = 110	
	I	II
Nederland	40,0%	31,8%
Turkije	7,3%	7,3%
Marokko	7,3%	8,2%
Suriname	5,5%	2,7%
Antillen\Aruba	7,3%	4,5%
Indonesië	1,8%	4,5%
Duitsland	3,6%	7,3%
België	0,9%	4,5%
Noord Amerikaans land	0,0%	0%
Zuid- of Midden Amerikaans land	1,8%	3,6%
Ander Europees land	7,3%	13,6%
Ander Afrikaans land	0,9%	1,8%
Ander Aziatisch land	7,3%	5,5%
Australië of Nieuw Zeeland	1,8%	0,0%
Japan	0,9%	0,0%
Ander land	6,4%	4,5%

10. Wat is de hoogst afgeronde opleiding van je ouder(s)/verzorger(s)?  
Ouder/verzorger I en ouder/verzorger II)

	n = 1474	
	I	II
Basisschool	2,4%	2,1%
VMBO/MAVO	23,2%	23,9%
HAVO	7,9%	7,1%
VWO/gymnasium	2,4%	3,5%
MBO	27,5%	34,3%
HBO	24,4%	20,5%
Universiteit	9,0%	5,0%
Weet ik niet	3,1%	3,8%

11. Heeft 1 of meerdere van je ouders/verzorgers betaald werk?

	n = 1474	
	I	II
Ja, gemiddeld ongeveer ..... uur per week	92,3%	70,4%
	37,2 uur	26,9 uur
Nee	7,7%	29,6%

12. Hoeveel auto's zijn er aanwezig in je huishouden (leaseauto's tellen ook mee)?

	n = 1474
0	3,5%
1	47,8%
2	41,6%
3	5,4%
4 of meer	1,8%

13. Van welke van de volgende vervoermiddelen maak je ten minste 1 keer per week gebruik?

	n = 1474
Fiets	92,4%
Bromfiets	3,7%
Snorfiets/scooter	8,2%
Motor	0,4%
Auto	60,6%
Bus/tram/metro	27,3%
Trein	14,3%
Anders	1,4%
Geen	0,3%

Hoeveel dagen per week heb je in de afgelopen maand (oktober) gebruik gemaakt van

Fiets	n = 1362	m = 5,6 dagen
Bromfiets	n = 54	m = 3,8 dagen
Snorfiets/scooter	n = 121	m = 3,9 dagen
Motor	n = 6	m = 1,3 dagen
Auto	n = 885	m = 2,5 dagen
Bus/tram/metro	n = 402	m = 3,4 dagen
Trein	n = 211	m = 3,6 dagen

14. In hoeverre ben je het eens met de volgende stellingen?

a. Ik zou graag nieuwe, onbekende plaatsen willen verkennen.

	<i>Helemaal mee oneens</i>	<i>Mee oneens</i>	<i>Neutraal</i>	<i>Mee eens</i>	<i>Helemaal mee eens</i>
n = 1474	4,3%	8,3%	20,9%	49,1%	17,5%

b. Ik word onrustig wanneer ik te lang thuis zit.

	<i>Helemaal mee oneens</i>	<i>Mee oneens</i>	<i>Neutraal</i>	<i>Mee eens</i>	<i>Helemaal mee eens</i>
n = 1474	15,1%	31,3%	23,4%	23,6%	6,6%

c. Ik vind het leuk om enge dingen te doen.

	<i>Helemaal mee oneens</i>	<i>Mee oneens</i>	<i>Neutraal</i>	<i>Mee eens</i>	<i>Helemaal mee eens</i>
n = 1474	15,8%	27,5%	28,1%	23,5%	5,0%

d. Ik houd van wilde feesten.

	<i>Helemaal mee oneens</i>	<i>Mee oneens</i>	<i>Neutraal</i>	<i>Mee eens</i>	<i>Helemaal mee eens</i>
n = 1474	24,4%	28,1%	24,6%	17,7%	5,2%

e. Ik zou graag op reis gaan zonder van tevoren iets te plannen.

	<i>Helemaal mee oneens</i>	<i>Mee oneens</i>	<i>Neutraal</i>	<i>Mee eens</i>	<i>Helemaal mee eens</i>
n = 1474	18,6%	30,0%	24,4%	20,9%	6,1%

f. Ik geef de voorkeur aan vrienden die avontuurlijk en onvoorspelbaar zijn.

	<i>Helemaal mee oneens</i>	<i>Mee oneens</i>	<i>Neutraal</i>	<i>Mee eens</i>	<i>Helemaal mee eens</i>
n = 1474	18,2%	33,0%	32,9%	13,1%	2,7%

g. Ik zou graag eens gaan bungee-jumpen.

	<i>Helemaal mee oneens</i>	<i>Mee oneens</i>	<i>Neutraal</i>	<i>Mee eens</i>	<i>Helemaal mee eens</i>
n = 1474	23,9%	20,6%	19,0%	22,3%	14,2%

h. Ik zou heel graag nieuwe en spannende ervaringen hebben, zelfs als ze illegaal zijn.

	<i>Helemaal mee oneens</i>	<i>Mee oneens</i>	<i>Neutraal</i>	<i>Mee eens</i>	<i>Helemaal mee eens</i>
n = 1474	28,8%	35,3%	22,7%	10,4%	2,8%

## Deel II: 2toDrive vragen

### 15. Wat is volgens jou "2toDrive"?

	n = 1474
Een promotiecampagne om samen te rijden op weg naar werk of opleiding (carpoolen)	16,9%
Een trainingsprogramma voor bromfietzers	0,5%
Een programma waarmee je eerder kunt beginnen met rijlessen	52,4%
Een speciale rijopleiding voor slechtzienden	0,5%
Weet niet	29,7%

Vanaf eind 2011 kun je je rijbewijs B halen via **2toDrive**. Rijbewijs B is het rijbewijs dat je nodig hebt om een personenauto te besturen. Via 2toDrive kun je eerder beginnen met rijlessen. Het bestaat uit vijf stappen:

1. Theorie-examen vanaf 16 jaar.
2. Rijlessen vanaf 16,5 jaar.
3. Praktijkexamen vanaf 17 jaar.
4. Tot 18 jaar autorijden onder begeleiding van een ervaren iemand.
5. Vanaf 18 jaar zelfstandig rijden.

### 16. Hoe heb je gehoord van 2toDrive? (meerdere antwoorden mogelijk)

	n = 1474
Ik had nog nooit gehoord van 2toDrive	33,9%
Ik heb er over gelezen in de krant	15,4%
Ik heb er over gelezen op internet	25,2%
Ik heb er over gehoord via facebook/twitter/hyves	13,2%
Vrienden hebben mij er over verteld	25,6%
Mijn ouder(s)/verzorger(s) hebben mij er op gewezen	30,0%
Ik ken iemand die daaraan meedoet	16,3%
Anders, namelijk: .....	7,3%

### 17. Doe je mee of ben je van plan om mee te doen met 2toDrive?

	n = 1474
Ik doe al mee	17,6%
Ja, ik ben het van plan en ben het aan het regelen	2,4%
Ja, ik ben het van plan en ga dat binnenkort regelen	15,3%
Ik twijfel nog	19,9%
Nee, waarschijnlijk niet	20,1%
Nee, zeker niet	7,7%
Ik heb er nog niet over nagedacht	17,0%

18. (Als vraag 17 = 1, 2, 3; anders naar vraag 19) Wie gaat (waarschijnlijk) de kosten van de rijlessen en het rijexamen betalen?

	n = 519
ikzelf	17,1%
Mijn ouder(s)/verzorger(s)	54,3%
Ikzelf en mijn ouder(s)/ verzorger(s) ieder een deel	23,5%
Anders, nl. ....	4,0%
Weet ik nog niet	1,0%

Ga naar vraag 21

19. (Als vraag 17 = 4, 5, 6, 7) Ben je van plan om later autorijlessen te gaan nemen

	n = 955
Ja, liefst zo snel mogelijk na mijn 18de verjaardag	52,1%
Ja, maar niet direct na mijn 18de verjaardag	27,0%
Ik twijfel nog	8,9%
Nee, waarschijnlijk niet	2,7%
Nee, zeker niet	1,5%
Ik heb er nog niet over nagedacht	7,8%

20. (Als vraag 19 = 1,2; anders naar vraag 21) Wie gaat straks (waarschijnlijk) de kosten van de rijlessen en het rijexamen betalen?

	n = 756
Ikzelf	29,0%
Mijn ouder(s)/verzorger(s)	25,8%
Ikzelf en mijn ouder(s)/ verzorger(s) ieder een deel	35,4%
Anders, nl. ....	3,4%
Weet ik nog niet	6,3%

21. Ben je al bezig (geweest) met de voorbereidingen voor theorie-examen voor het rijbewijs B?

	n = 1474
Ja	20,7%
Nee	79,3%

22. (Als vraag 17 = 1, 2, 3; anders naar vraag 24) Heb je al theorie-examen voor het rijbewijs B gedaan?

	n = 519
Ja, en ik ben geslaagd (naar vraag 22-a)	30,1%
Ja, maar ik ben nog niet geslaagd (naar vraag 22-b)	4,6%
Nee	65,3%

- 22-a. Na hoeveel pogingen ben je geslaagd voor je theorie-examen voor je rijbewijs B?

	n = 156
1	66,0%
2	25,0%
3	6,4%
4	1,3%
5	0,6%
6	0,6%

22-b. Hoeveel pogingen heb je al gedaan om je theorie-examen voor het rijbewijs B te halen?

	n = 24
1	66,7%
2	16,7%
3	4,2%
4	8,3%
5	0,0%
6	4,2%

23. (Als vraag 17 = 1, anders naar vraag 24) Heb je al praktijkexamen voor rijbewijs B gedaan?

	n = 259
Ja, en ik ben geslaagd (naar vraag 23-a)	30,1%
Ja, maar ik ben nog niet geslaagd (naar vraag 23-b)	3,9%
Nee	66,0%

23-a. Na hoeveel pogingen ben je geslaagd voor je praktijkexamen voor rijbewijs B?

	n = 78
1	75,6%
2	20,5%
3	2,6%
4	1,3%

23-b. Hoeveel pogingen heb je al gedaan om je praktijkexamen voor rijbewijs B te halen?

	n = 10
1	70,0%
2	30,0%

### Deel III: Wat vind jij leuk en belangrijk?

24. Stel je gaat binnenkort je eerste auto kopen, hoe belangrijk vind je dan:

a. Een recent bouwjaar?

<i>Zeer onbelangrijk</i>	1	2	3	4	5	6	<i>Zeer belangrijk</i>
n = 1474	6,8%	17,6%	34,7%	25,3%	11,2%	4,4%	

b. Weinig kilometers op de teller?

<i>Zeer onbelangrijk</i>	1	2	3	4	5	6	<i>Zeer belangrijk</i>
n = 1474	4,0%	12,3%	32,6%	28,6%	15,9%	6,4%	

c. De kleur?

<i>Zeer onbelangrijk</i>	1	2	3	4	5	6	<i>Zeer belangrijk</i>
n = 1474	4,6%	9,2%	21,0%	29,1%	23,9%	12,1%	

d. De aanwezigheid van airbags?

<i>Zeer onbelangrijk</i>	1	2	3	4	5	6	<i>Zeer belangrijk</i>
n = 1474	2,2%	3,7%	13,6%	23,9%	26,0%	30,5%	

e. Een sportieve uitstraling?

<i>Zeer onbelangrijk</i>	1	2	3	4	5	6	<i>Zeer belangrijk</i>
n = 1474	6,3%	12,1%	23,6%	27,5%	20,6%	9,8%	

f. Een hoge topsnelheid?

<i>Zeer onbelangrijk</i>	1	2	3	4	5	6	<i>Zeer belangrijk</i>
n = 1474	11,3%	23,2%	33,4%	19,7%	8,5%	3,9%	

g. Een auto die goed scoort op veiligheid

<i>Zeer onbelangrijk</i>	1	2	3	4	5	6	<i>Zeer belangrijk</i>
n = 1474	1,8%	2,8%	13,7%	28,5%	30,8%	22,5%	

h. Een groot vermogen/snel kunnen optrekken?

<i>Zeer onbelangrijk</i>	1	2	3	4	5	6	<i>Zeer belangrijk</i>
n = 1474	9,0%	19,5%	33,6%	22,0%	10,9%	4,9%	

i. Een laag benzineverbruik?

<i>Zeer onbelangrijk</i>	1	2	3	4	5	6	<i>Zeer belangrijk</i>
n = 1474	2,1%	3,7%	11,9%	22,0%	34,3%	26,1%	



## Deel IVa: Redenen om aan 2toDrive deel te nemen

(Als vraag 17 = 1, 2 of 3) Je hebt aangegeven met 2toDrive mee te doen of je overweegt dat binnenkort gaan doen. Hoe belangrijk zijn voor jou de volgende redenen om mee te (gaan) doen?

25. Veel van mijn vrienden doen ook mee;

<i>Ze er on be lan gri jk</i>	1	2	3	4	5	6	<i>Ze er be lan gri jk</i>
n = 519	28,7%	25,6%	22,0%	14,6%	6,6%	2,5%	

26. Mijn ouders/verzorgers willen graag dat ik meedoe;

<i>Ze er on be lan gri jk</i>	1	2	3	4	5	6	<i>Ze er be lan gri jk</i>
n = 519	13,9%	13,3%	21,0%	21,8%	16,8%	13,3%	

27. Het maakt mij straks, als ik zelfstandig rijd, een veiliger bestuurder;

<i>Ze er on be lan gri jk</i>	1	2	3	4	5	6	<i>Ze er be lan gri jk</i>
n = 519	2,3%	4,0%	12,3%	27,4%	32,4%	21,6%	

28. Het maakt mij straks, als ik zelfstandig rijd, een milieuvriendelijker bestuurder;

<i>Ze er on be lan gri jk</i>	1	2	3	4	5	6	<i>Ze er be lan gri jk</i>
n = 519	12,5%	19,8%	28,1%	21,0%	11,6%	6,9%	

29. Ik kan veel leren van mijn begeleider;

<i>Ze er on be lan gri jk</i>	1	2	3	4	5	6	<i>Ze er be lan gri jk</i>
n = 519	2,9%	5,6%	14,8%	31,6%	29,3%	15,8%	

30. Het maakt mij straks, als ik zelfstandig rijd, zelfverzekerder;

<i>Ze er on be lan gri jk</i>	1	2	3	4	5	6	<i>Ze er be lan gri jk</i>
n = 519	2,9%	4,4%	9,6%	27,0%	35,1%	21,0%	

31. Ik vind het leuk om nu al een auto te mogen besturen;

<i>Ze er on be lan gri jk</i>	1	2	3	4	5	6	<i>Ze er be lan gri jk</i>
n = 519	0,6%	2,1%	7,9%	18,5%	32,9%	38,0%	

32. Ik vind het leuk om regelmatig met mijn begeleider op pad te gaan;

<i>Ze er on be lan gri jk</i>	1	2	3	4	5	6	<i>Ze er be lan gri jk</i>
n = 519	3,7%	11,2%	21,4%	29,7%	21,4%	12,7%	

33. Met alleen rijlessen doe ik onvoldoende ervaring op;

<i>Ze er on be lan gri jk</i>	1	2	3	4	5	6	<i>Ze er be lan gri jk</i>
n = 519	6,2%	13,9%	27,2%	27,2%	18,9%	6,7%	

34. Dan kan ik direct na mijn 18<sup>de</sup> zelfstandig met een auto de weg op;

<i>Ze er onbelangrijk</i>	1	2	3	4	5	6	<i>Ze er belangrijk</i>
n = 519	0,4%	1,0%	4,0%	14,6%	35,6%	44,3%	

35. Als ik op mijn 17<sup>de</sup> het rijbewijs B haal, heb ik ook gelijk een rijbewijs AM (voor bromfiets, snorfiets of brommobiel);

<i>Ze er onbelangrijk</i>	1	2	3	4	5	6	<i>Ze er belangrijk</i>
n = 519	20,2%	16,2%	14,1%	13,7%	19,3%	16,6%	

Zijn er nog andere redenen waarom je meedoet / wilt doen aan 2toDrive?

## Deel IVb: Redenen om niet aan 2toDrive deel te nemen

(Als vraag 17 = 5 of 6) Je hebt aangeven (waarschijnlijk) niet met 2toDrive mee te doen. Hoe belangrijk zijn voor jou de volgende redenen om niet mee te doen?

36. De meeste van mijn vrienden doen ook niet mee;

<i>Ze er onbelangrijk</i>	1	2	3	4	5	6	<i>Ze er belangrijk</i>
n = 410	33,2%	18,8%	24,1%	11,0%	10,2%	2,7%	

37. Het is op dit moment te duur voor mij en mijn ouders/verzorgers;

<i>Ze er onbelangrijk</i>	1	2	3	4	5	6	<i>Ze er belangrijk</i>
n = 410	13,2%	10,0%	13,9%	11,2%	20,2%	31,5%	

38. Ik heb er nu geen tijd voor;

<i>Ze er onbelangrijk</i>	1	2	3	4	5	6	<i>Ze er belangrijk</i>
n = 410	13,4%	14,9%	21,2%	21,2%	18,8%	10,5%	

39. Ik zou niet weten wie mijn begeleider moet worden;

<i>Ze er onbelangrijk</i>	1	2	3	4	5	6	<i>Ze er belangrijk</i>
n = 410	32,7%	21,7%	24,1%	12,2%	5,9%	3,4%	

40. Mijn ouders/verzorgers willen niet dat ik meedoe;

<i>Ze er onbelangrijk</i>	1	2	3	4	5	6	<i>Ze er belangrijk</i>
n = 410	35,1%	21,7%	20,0%	8,8%	7,8%	6,6%	

41. Er is bijna nooit een auto beschikbaar om te oefenen;

<i>Ze er onbelangrijk</i>	1	2	3	4	5	6	<i>Ze er belangrijk</i>
n = 410	27,3%	19,5%	27,8%	11,7%	9,0%	4,4%	

42. Als je straks zelfstandig rijdt, ben je alle adviezen van je begeleider toch weer vergeten;

<i>Ze er onbelangrijk</i>	1	2	3	4	5	6	<i>Ze er belangrijk</i>
n = 410	21,2%	27,8%	29,8%	11,7%	5,9%	3,7%	

43. Je leert toch het meeste door straks zelfstandig ervaring op te doen;

<i>Ze er onbelangrijk</i>	1	2	3	4	5	6	<i>Ze er belangrijk</i>
n = 410	11,0%	12,9%	23,4%	25,1%	18,0%	9,5%	

44. Ik heb niemand nodig om te vertellen hoe ik me veilig in het verkeer moet gedragen;

<i>Ze er onbelangrijk</i>	1	2	3	4	5	6	<i>Ze er belangrijk</i>
n = 410	31,7%	26,3%	25,6%	11,0%	3,4%	2,0%	

45. Ik heb nog helemaal geen behoefte om al auto te rijden;

<i>Ze er onbelangrijk</i>	1	2	3	4	5	6	<i>Ze er belangrijk</i>
n = 410	7,3%	12,0%	16,6%	20,5%	22,7%	21,0%	

46. Ik moet er niet aan denken om telkens met een begeleider op pad te moeten;

<i>Ze er onbelangrijk</i>	1	2	3	4	5	6	<i>Ze er belangrijk</i>
n = 410	16,6%	19,3%	23,2%	16,6%	12,7%	11,7%	

47. Ik doe straks voldoende ervaring op in de gewone rijlessen met een echte rij-instructeur;

<i>Ze er onbelangrijk</i>	1	2	3	4	5	6	<i>Ze er belangrijk</i>
n = 410	10,7%	10,0%	20,5%	24,6%	22,4%	11,7%	

48. Na mijn 18<sup>de</sup> heb ik nog alle tijd om mijn rijbewijs te halen;

<i>Ze er onbelangrijk</i>	1	2	3	4	5	6	<i>Ze er belangrijk</i>
n = 410	5,1%	4,6%	11,0%	24,4%	31,2%	23,7%	

Zijn er nog andere redenen waarom je niet wilt meedoen aan 2toDrive?

## Deel IVc: Voor- en nadelen om niet aan 2toDrive deel te nemen

(Als vraag 17 = 4 of 7) Je hebt aangegeven nog niet te weten of je mee gaat doen aan 2toDrive.

Hoe belangrijk zijn voor jou de volgende redenen om wel mee te doen?

49. Veel van mijn vrienden doen ook mee;

<i>Zeer onbelangrijk</i>	1	2	3	4	5	6	<i>Zeer belangrijk</i>
n = 545	23,9%	25,0%	32,7%	13,9%	3,5%	1,1%	

50. Mijn ouders/verzorgers willen graag dat ik meedoe;

<i>Zeer onbelangrijk</i>	1	2	3	4	5	6	<i>Zeer belangrijk</i>
n = 545	15,6%	19,4%	35,0%	20,6%	6,4%	2,9%	

51. Het maakt mij straks, als ik zelfstandig rijd, een veiliger bestuurder;

<i>Zeer onbelangrijk</i>	1	2	3	4	5	6	<i>Zeer belangrijk</i>
n = 545	4,4%	4,4%	24,2%	31,6%	24,4%	11,0%	

52. Het maakt mij straks, als ik zelfstandig rijd, een milieuvriendelijker bestuurder;

<i>Zeer onbelangrijk</i>	1	2	3	4	5	6	<i>Zeer belangrijk</i>
n = 545	10,5%	17,2%	38,0%	22,6%	7,9%	3,9%	

53. Ik kan veel leren van mijn begeleider;

<i>Zeer onbelangrijk</i>	1	2	3	4	5	6	<i>Zeer belangrijk</i>
n = 545	5,1%	5,0%	25,7%	33,2%	22,4%	8,6%	

54. Het maakt mij straks, als ik zelfstandig rijd, zelfverzekerder;

<i>Zeer onbelangrijk</i>	1	2	3	4	5	6	<i>Zeer belangrijk</i>
n = 545	4,8%	4,8%	24,0%	31,7%	24,8%	9,9%	

55. Ik vind het leuk om nu al een auto te mogen besturen;

<i>Zeer onbelangrijk</i>	1	2	3	4	5	6	<i>Zeer belangrijk</i>
n = 545	7,5%	9,0%	24,0%	27,5%	18,2%	13,8%	

56. Ik vind het leuk om regelmatig met mijn begeleider op pad te gaan;

<i>Zeer onbelangrijk</i>	1	2	3	4	5	6	<i>Zeer belangrijk</i>
n = 545	10,5%	16,7%	37,4%	21,3%	12,3%	1,8%	

57. Met alleen rijlessen doe ik onvoldoende ervaring op;

<i>Zeer onbelangrijk</i>	1	2	3	4	5	6	<i>Zeer belangrijk</i>
n = 545	6,6%	12,1%	36,0%	28,6%	12,3%	4,4%	

58. Dan kan ik direct na mijn 18<sup>de</sup> zelfstandig met een auto de weg op;

<i>Zeer onbelangrijk</i>	1	2	3	4	5	6	<i>Zeer belangrijk</i>
n = 545	3,9%	5,5%	19,4%	28,1%	25,3%	17,8%	

En hoe belangrijk zijn voor jou de volgende redenen om niet mee te doen?

59. Het is op dit moment te duur voor mij en mijn ouders/verzorgers;

<i>Zeer onbelangrijk</i>	1	2	3	4	5	6	<i>Zeer belangrijk</i>
n = 545	9,4%	11,0%	22,2%	19,1%	18,0%	20,4%	

60. Ik heb er nu geen tijd voor;

<i>Zeer onbelangrijk</i>	1	2	3	4	5	6	<i>Zeer belangrijk</i>
n = 545	9,2%	13,9%	27,7%	23,5%	12,8%	12,8%	

61. Er is bijna nooit een auto beschikbaar om te oefenen;

<i>Zeer onbelangrijk</i>	1	2	3	4	5	6	<i>Zeer belangrijk</i>
n = 545	15,6%	23,9%	33,4%	15,8%	7,3%	4,0%	

62. Je leert toch het meeste door straks zelfstandig ervaring op te doen;

<i>Zeer onbelangrijk</i>	1	2	3	4	5	6	<i>Zeer belangrijk</i>
n = 545	7,7%	12,5%	30,1%	27,3%	16,1%	6,2%	

63. Ik heb nog helemaal geen behoefte om auto te rijden;

<i>Zeer onbelangrijk</i>	1	2	3	4	5	6	<i>Zeer belangrijk</i>
n = 545	13,0%	18,9%	28,1%	21,1%	10,5%	8,4%	

64. Ik doe straks voldoende ervaring op in de gewone rijlessen met een echte rijinstructeur;

<i>Zeer onbelangrijk</i>	1	2	3	4	5	6	<i>Zeer belangrijk</i>
n = 545	7,3%	10,3%	36,9%	28,6%	12,7%	4,2%	

65. Na mijn 18<sup>de</sup> heb ik nog alle tijd om mijn rijbewijs te halen;

<i>Zeer onbelangrijk</i>	1	2	3	4	5	6	<i>Zeer belangrijk</i>
n = 545	8,1%	8,4%	27,3%	28,6%	16,9%	10,6%	

Zijn er nog andere redenen om wel of juist niet mee te doen met 2toDrive?