

## Begeleid rijden in Nederland

Heeft 2toDrive effect op  
zelfgerapporteerde  
ongevallen en overtredingen?

R-2015-11



### Heeft ztoDrive effect op zelfgerapporteerde ongevallen en overtredingen?

In 2011 is de proef ztoDrive gestart. Dit is de Nederlandse variant van begeleid rijden: jongeren mogen vanaf 17 jaar hun rijbewijs B halen, maar dan tot hun 18e verjaardag alleen onder begeleiding van een ervaren automobilist de weg op. Op die manier doen jongeren meer ervaring op in meer verschillende situaties voordat ze zelfstandig gaan rijden.

SWOV evalueert de effecten van ztoDrive op de verkeersveiligheid. In de hier gerapporteerde studie zijn ztoDrivers en jongeren met een reguliere rijopleiding<sup>1</sup> gevraagd naar hun ongevalsbetrokkenheid en hun verkeersovertredingen in de eerste periode van zelfstandig rijden. Dit gebeurde via een vragenlijst die door ruim 30.000 jongeren is ingevuld.

Met de gegevens blijkt het niet mogelijk om overtuigend vast te stellen of ztoDrive beter of slechter voor de verkeers-

veiligheid is. Het ongevalsrisico (het aantal ongevallen per afgelegde kilometer) van de ztoDrive-respondenten is beduidend lager dan dat van de respondenten met een reguliere rijopleiding. De afgelegde afstand verschilt echter zoveel per persoon, dat we niet kunnen uitsluiten dat het verschil in risico tussen regulier opgeleide bestuurders en ztoDrive-bestuurders op toeval berust. Het effect van ztoDrive op overtredingsgedrag is evenmin eenduidig.

Een volgende stap in de evaluatie is het ontwikkelen van een model waarmee beter kan worden gecorrigeerd voor grote verschillen in kilometrage. We hopen dat het uiteindelijk mogelijk wordt het effect van ztoDrive op de werkelijke (geregistreerde) ongevallen te bepalen.



# 1. Inleiding

Eind 2011 is in Nederland, onder de naam 2toDrive, een zesjarige proef gestart met begeleid rijden. Met 2toDrive kunnen jongeren vanaf 16,5 jaar beginnen met rijlessen voor hun rijbewijs B en het theorie-examen afleggen. Vervolgens kunnen zij vanaf 17 jaar rijexamen doen. Nadat ze het rijbewijs hebben gehaald, mogen ze tot hun 18e verjaardag alleen de weg op onder begeleiding van een ervaren bestuurder: de zogenoemde coach.

Ervaringen in het buitenland laten zien dat begeleid rijden een effectieve maatregel kan zijn om het ongevalsrisico van beginnende bestuurders te verlagen (→ *kader*).

## Enkele buitenlandse ervaringen met begeleid rijden

Begeleid rijden biedt de mogelijkheid om meer, en meer gevarieerd, ervaring op te doen voordat een jongere zelfstandig de weg op gaat. Ervaringen in het buitenland laten zien dat begeleid rijden inderdaad het ongevalsrisico van beginnende bestuurders kan verlagen. Positieve effecten zijn bijvoorbeeld gevonden in Zweden.<sup>2</sup> Over een periode van twee jaar daalde daar het ongevalsrisico (aantal geregistreerde ongevallen per afgelegde kilometer) van de begeleidrijdengroep met zo'n 40%. Ook in Duitsland was er een positief effect van begeleid rijden.<sup>3</sup> Naar schatting was het ongevalsrisico (aantal zelfgerapporteerde ongevallen per afgelegde kilometer) van jongeren die hun rijbewijs via begeleid rijden verkregen hadden daar 16 tot 30% lager dan dat van degenen die de reguliere opleiding hadden gevolgd; het overtredingsrisico (eveneens zelfgerapporteed) was 15 tot 30% lager.

Maar niet overal worden positieve effecten gevonden.<sup>4</sup> Een gebrek aan effect wordt veelal geweten aan de invulling van het begeleid rijden in de praktijk, bijvoorbeeld aan het feit dat er onvoldoende kilometers onder begeleiding worden gereden, dat de variatie in de ritten te beperkt is (te weinig leermomenten) of dat de kwaliteit van de begeleiding onvoldoende is.<sup>5</sup>



<sup>1</sup> In deze studie verstaan we onder '2toDrivers' alle jonge automobilisten die voor hun 18e verjaardag geslaagd zijn voor hun rijbewijs B, vervolgens een begeleidspas hebben aangevraagd, en inmiddels zelfstandig mogen rijden. Onder jongeren met een reguliere rijopleiding verstaan we de jonge automobilisten die hun rijbewijs na hun 18e hebben afgehaald bij de gemeente en dus ook niet met een coach hebben kunnen oefenen.

<sup>2</sup> Gregersen, N.P., 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.

<sup>3</sup> Schade, F.-D. & Heinzmann, H.-J. (2011). *Summative Evaluation des Begleiteten Fahrens ab 17*. BAST/KBA, Bergisch Gladbach/Flensburg.

<sup>4</sup> Zie bijvoorbeeld: Sagberg (2000) in OECD-ECMT (2006). *Young drivers: the road to safety*. Joint OECD/ECMT Transport Research Centre, Paris, en 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 AAAM*. 13-15 September, Key Biscayne, Florida, p. 131-145.

<sup>5</sup> Zie ook SWOV (2012). *Begeleid rijden*. SWOV-Factsheet, november 2012. SWOV, Leidschendam.



Om na te gaan of de maatregel ook in Nederland effect heeft, voert SWOV een evaluatie uit. Dat gebeurt in een aantal stappen. De studie in dit rapport is de derde stap. Het is een vragenlijststudie met als doel een indicatie te krijgen van het effect op de ongevals betrokkenheid en het overtreedingsgedrag, dus op basis van wat jongeren daarover zelf rapporteren. Eerder is in stap 1 gekeken welke jongeren geïnteresseerd zijn in 2toDrive en waarom, en in stap 2 hoe de begeleidrijdenfase concreet wordt ingevuld (→ *kader*). De stap die in dit rapport wordt besproken, stap 3, is een analyse van de 'zelfgerapporteerde' ongevallen en overtredingen en de enige manier om nu, in 2015, een indicatie te krijgen van de effecten. Een volgende stap is het ontwikkelen van een model waarmee kan worden gecorrigeerd voor grote verschillen in kilometrage tussen jongeren. We hopen dat het uiteindelijk mogelijk wordt werkelijk (geregistreerde) ongevallen te analyseren voor de evaluatie van 2toDrive.



# 2toDrive

Wie, waarom en hoe?

Enkele resultaten uit de twee voorgaande evaluatiestappen

## Stap 1<sup>6</sup>

*Waarom kiezen jongeren wel of niet voor 2toDrive?*

De twee belangrijkste redenen voor jongeren om mee te doen met 2toDrive zijn dat ze dan direct na hun 18e verjaardag zelfstandig kunnen gaan autorijden en dat ze het leuk vinden om ook al vóór die tijd een auto te mogen besturen. Dat het ze een zelfverzekerder bestuurder maakt staat voor hen op de derde plaats en dat het ze een veiliger bestuurder maakt op de vierde. De belangrijkste redenen voor jongeren om niet mee te doen zijn dat er later nog tijd genoeg is om een rijbewijs te halen, dat het nu te duur is en dat er nu nog geen behoefte is om al auto te gaan rijden.

*Welke jongeren kiezen voor 2toDrive?*

Jongens blijken meer geneigd om te kiezen voor 2toDrive dan meisjes. Verder volgen jongeren die kiezen voor 2toDrive vaker een hogere opleiding dan jongeren die kiezen voor de reguliere rijopleiding, maar dit verschil is erg klein. 2toDrivers vinden veiligheid niet meer of minder belangrijk dan andere jongeren die ook snel een rijbewijs willen, maar daarbij kiezen voor de reguliere rijopleiding. Ook zijn 2toDrivers in vergelijking met de andere groep niet meer of minder gericht op snelheid of op zoek naar spannende zaken.

## Stap 2<sup>7</sup>

*Hoe wordt de begeleidrijdenfase concreet ingevuld?*

De begeleidrijdenfase blijkt serieus te worden genomen. Er wordt daadwerkelijk geoefend en de meeste 2toDrivers doen dat regelmatig en in verschillende situaties (op de snelweg, in de grote stad) en omstandigheden (met regen, mist, in het donker). Daarmee is het doel van begeleid rijden bereikt: onder begeleiding, dus relatief veilig, ervaring opdoen in verschillende omstandigheden voordat een jonge automobilist alleen de weg op gaat.

<sup>6</sup> Schagen, I.N.L.G. van, Wijnhuizen, G.J. & Craen, S. de (2013). *Begeleid rijden: wie doet mee met 2toDrive en waarom?* R-2013-9. SWOV, Leidschendam.

<sup>7</sup> Schagen, I.N.L.G. van & Craen, S. de (2014). *Begeleid rijden in de praktijk*. R-2014-15A. SWOV, Den Haag.

## 2. Aanpak

### De uitnodiging

In het najaar van 2014 hebben alle rijbewijs B-bezitters tussen de 18,5 en 20 jaar die volgens de Dienst Wegverkeer (RDW) ten minste zes maanden hun rijbewijs hadden een uitnodiging gekregen om deel te nemen aan een vragenlijststudie over verkeersveiligheid van jonge automobilisten. In totaal waren dit 97.079 jongeren.

Iedereen kreeg een persoonlijke code waarmee ze via de SWOV-website bij de vragenlijst konden komen.

### De vragenlijst

De vragenlijst bestond uit drie delen:

1. vragen over opleiding, huidig werk/opleiding, en rijopleiding;
2. vragen over autogebruik en kilometrage sinds het zelfstandig rijden;
3. vragen over ongevallen en bekeuringen sinds het zelfstandig rijden.

Er waren minimaal negentien vragen (als de respondent meldde niet bij een ongeval betrokken te zijn geweest) en maximaal vijftig vragen (als de respondent meldde bij drie of meer ongevallen betrokken te zijn geweest). Gegevens over leeftijd, geslacht en de exacte datum van de afgifte van het rijbewijs is via koppeling betrokken uit het bestand van de RDW.

### De respons

In totaal heeft SWOV 30.763 compleet ingevulde vragenlijsten ontvangen, een respons van 31,7%. De respons onder 2toDrivers was 35,1%; die onder regulier opgeleiden 29,8%. Na controle en opschonen van het databestand bleven er 29.879 vragenlijsten over voor analyse: 11.469 van 2toDrivers en 18.410 van regulier opgeleiden. In grote lijnen zijn de respondenten representatief voor de hele populatie van jonge automobilisten (→ *kader*).

Voor een gedetailleerde beschrijving van de onderzoeks-aanpak verwijzen we naar het technisch achtergrondrapport van deze studie.<sup>8</sup>

### Welkom bij het onderzoek “Jonge automobilisten”

Het ministerie van Infrastructuur en Milieu laat onderzoek doen naar de verkeersveiligheid van jonge automobilisten. Hiervoor zijn alle rijbewijsbezitters tussen de 18 en 20 jaar uitgenodigd. Als je een uitnodiging van de RDW hebt ontvangen, kun je via de button hieronder de vragenlijst invullen. Er wordt gevraagd een toegangscode in te vullen. Deze vind je in de brief van de RDW.

Meer informatie over het onderzoek vind je bij [veelgestelde vragen](#)  
Vragen of opmerkingen kun je mailen naar [vragenlijst@swov.nl](mailto:vragenlijst@swov.nl)



Naar de vragenlijst

### Verschillen de respondenten van non-respondenten?

Op een aantal punten hebben we de jongeren die de vragenlijst hebben ingevuld kunnen vergelijken met degenen die dat niet hebben gedaan. Het gaat dan om de kenmerken sekse, leeftijd, provincie, leeftijd bij het behalen van het rijbewijs, en – voor de 2toDrivers – het aantal maanden begeleid rijden.

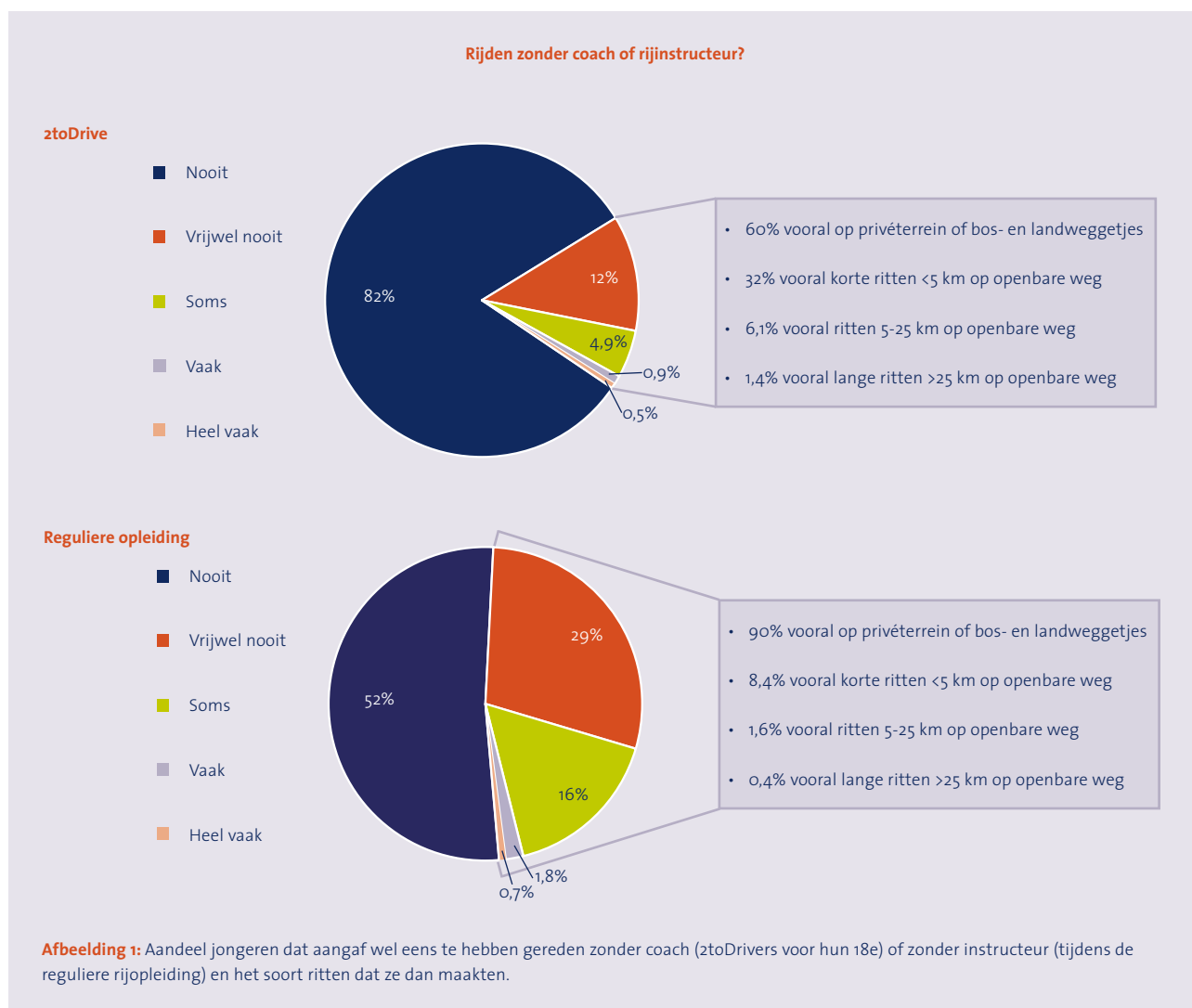
Aleen voor sekse was er een noemenswaardig verschil: naar verhouding hadden meer meisjes dan jongens de vragenlijst ingevuld. Echter, dit gold in gelijke mate voor de 2toDrivers en de regulier opgeleiden, zodat het geen effect heeft op de conclusies over verschillen tussen deze groepen.

### 3. Resultaten

#### Tijdens de rijopleiding

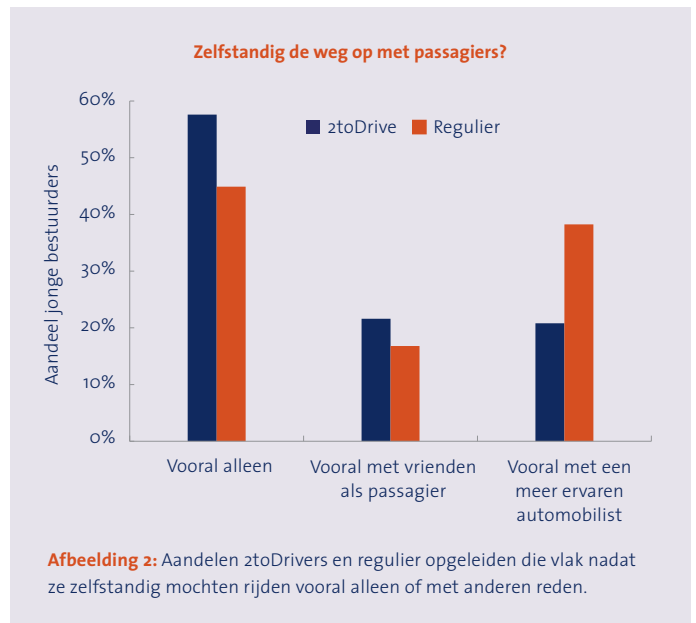
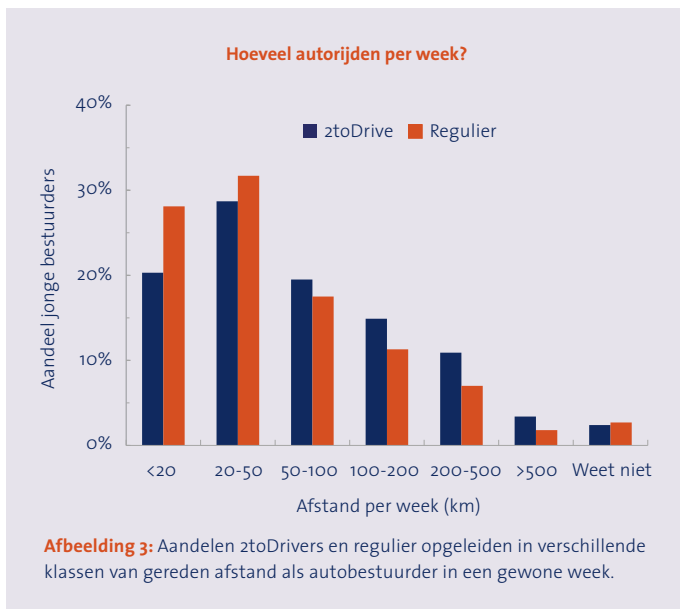
In ons voorgaande onderzoek naar de invulling van de begeleidrijdenfase gaf 15% van de 2toDrivers aan wel eens zonder coach te rijden.<sup>9</sup> Verreweg de meesten gaven overigens aan dat vrijwel nooit te doen. In dit onderzoek is daar nog een keer naar gekeken. Nu gaf 18% aan wel eens zonder coach te hebben gereden van wie het merendeel dit 'vrijwel nooit' deed. Om dit enigszins in perspectief te plaatsen, hebben we de regulier opgeleide jongeren

gevraagd of zij, voor zij hun rijbewijs hadden, wel eens zonder rijinstructeur hadden gereden. Bijna de helft (48%) gaf aan dat wel eens te hebben gedaan. Zowel het rijden zonder coach als het rijden zonder rijinstructeur gebeurt meestal op privéterrein of op bos- en landweggetjes; 2toDrivers doen dat iets vaker dan regulier opgeleiden op de openbare weg (→ Afbeelding 1).



### Na behalen van het rijbewijs

2toDrive is bedoeld om jongeren onder begeleiding – en dus relatief veilig – ervaring op te laten doen voor ze zelfstandig de weg op gaan. Op deze manier maken ze vaker en meer diverse ritten dan mogelijk is tijdens de reguliere opleiding. Uit de huidige studie blijkt dat dit ‘onder begeleiding ervaring opdoen’ bij in elk geval een deel van de regulier opgeleide jongeren ook spontaan gebeurt na het behalen van het rijbewijs. Ongeveer 40% van hen zegt namelijk dat zij vlak na hun rijexamen vooral met een meer ervaren automobilist naast zich hebben gereden. Op het moment dat de 2toDriver zelfstandig mag rijden, na de 18e verjaardag dus, doet 20% dat nog steeds vooral met een meer ervaren automobilist naast zich; bijna 60% doet dat vooral alleen. Het percentage dat vooral met vrienden zei te rijden is voor beide groepen vergelijkbaar; bij de 2toDrivers is dat net boven en bij de regulier opgeleiden net onder de 20%. *Afbeelding 2* laat dat zien. Omdat een deel van de jonge automobilisten waarschijnlijk ook in de oude situatie al spontaan onder begeleiding reed, is de potentiële bijdrage van 2toDrive aan de verkeersveiligheid mogelijk minder groot dan het theoretisch maximale effect.



### Autogebruik en kilometrage

2toDrivers maken gemiddeld veel meer kilometers dan de regulier opgeleiden. Gevraagd naar het totaal aantal zelfstandig gereden kilometers als autobestuurder bleek dit bij de 2toDrivers gemiddeld 8.490 km te zijn en bij de groep regulier opgeleiden gemiddeld 5.324 km. Echter, 2toDrivers hadden ten tijde van het onderzoek een langere periode van zelfstandig rijden achter de rug (gemiddeld 15 maanden) dan de regulier opgeleiden (gemiddeld 12,5 maand). Wanneer we corrigeren voor dit verschil in de lengte van de periode van zelfstandig rijden en kijken naar de gemiddeld gereden afstand per maand, dan is het verschil tussen de twee groepen weliswaar kleiner, maar het blijft bestaan: per maand redden de 2toDrivers gemiddeld 561 km, de regulier opgeleiden gemiddeld 410 km. *Afbeelding 3* bevestigt dit: de regulier opgeleiden zijn meer vertegenwoordigd in de lagere afstandsklassen; de 2toDrivers meer in de hogere afstandsklassen. Dit verschil in kilometrage was onverwacht. De eerdere studie waarin we gekeken hebben naar welke jongeren kiezen voor 2toDrive liet – buiten de grotere voorkeur van jongens voor 2toDrive – nauwelijks verschil tussen de groepen zien (→ *kader p. 4*).

## Ongevallen

Van de groep 2toDrivers rapporteerde 8,8% wel eens betrokken te zijn geweest bij een ongeval of aanrijding sinds ze zelfstandig rijden. Verreweg de meesten (91%) melden één ongeval; ruim 8% meldde twee ongevallen en minder dan 1% drie ongevallen. In totaal ging het daarbij om 1.106 ongevallen, waarvan 63 met een of meer gewonden en twee met een dodelijk slachtoffer. Van de groep regulier opgeleiden zei 7,5% wel eens bij een ongeval of aanrijding betrokken te zijn geweest. Daarbij ging het in totaal om 1.514 ongevallen waarvan 95 met een of meer gewonden en een met een dodelijk slachtoffer. In beide groepen waren de meeste gerapporteerde ongevallen lichte ongevallen met vaak kleine, materiële schade.

2toDrivers rapporteren dus relatief meer ongevallen. We hebben echter gezien dat de respondenten in de 2toDrive-groep sinds ze zelfstandig rijden beduidend meer kilometers hebben gemaakt dan de regulier opgeleide groep. Ook reden de 2toDrivers gemiddeld al meer maanden zelfstandig. 2toDrivers waren dus meer blootgesteld aan het verkeer en hadden dus een grotere kans om bij een ongeval betrokken te raken. We hebben het aantal ongevallen gecorrigeerd voor zowel afgelegde afstand als lengte van de periode van zelfstandig rijden.<sup>10</sup> Voor beide groepen zijn daartoe alle ongevallen zowel gedeeld door het totale aantal verreden kilometers in die groep als door het aantal dagen dat iemand zelfstandig

heeft kunnen rijden. Vervolgens hebben we dit omgerekend tot twee hanteerbare risicomaten: een risico per 100.000 kilometer en een risico per 10 jaar. *Tabel 1* laat de risico's zien en het percentuele verschil tussen 2toDrivers en regulier opgeleide jongeren. Hoewel de verschillen in het risico per gereden kilometer aanzienlijk zijn en suggereren dat het risico van 2toDrivers lager is, zijn ze statistisch gezien niet significant of niet toetsbaar door grote individuele verschillen in afgelegde afstand tussen jongeren. We kunnen dus niet uitsluiten dat de verschillen gebaseerd zijn op toeval.<sup>11</sup>

*Tabel 2* laat de kenmerken zien van de als eerste gemelde ongevallen (N=1.006).<sup>12</sup> Er zijn op dit punt geen statistisch significante verschillen tussen 2toDrivers en regulier opgeleiden. Bij ruim 70% van de ongevallen waren er een of meer andere verkeersdeelnemers betrokken. Bij ongeveer 45% van de gerapporteerde ongevallen was de respondent naar eigen zeggen zelf de hoofdschuldige; in ongeveer 10% was hij medeschuldig. Bij ruim 20% van de gerapporteerde ongevallen is de politie ter plaatse geweest; bij ongeveer 8% (ook) een ambulance. In meer dan 90% van de gevallen was er sprake van materiële schade aan een van de betrokken voertuigen, voor het merendeel (ongeveer 65%) ging het om geringe schade. Bij ongeveer 6% van de ongevallen waren er een of meer gewonden.

**Tabel 1:** Aantal gerapporteerde ongevallen (alle en die met gewonden) per 100.000 zelfstandige autokilometers en per 10 jaar zelfstandig autorijden voor de groep 2toDrivers en de groep regulier opgeleiden, en het percentuele verschil daartussen.

Ongevalsrisico		2toDrive (N=11.469)	Regulier (N=18.410)	Vershil (%)	Toetsresultaat
Aantal ongevallen	per 100.000 km	1,130	1,536	- 26 %	Niet te toetsen
Aantal ongevallen met gewonde(n)		0,067	0,097	- 31 %	Niet significant
Aantal ongevallen	per 10 jaar	0,772	0,753	+ 3 %	Niet significant
Aantal ongevallen met gewonde(n)		0,046	0,048	-4 %	Niet significant

<sup>10</sup> In principe is de afgelegde afstand de meest geëigende correctiefactor. Echter, de gegevens hierover zijn gebaseerd op zelfrapportage en dus minder betrouwbaar. De periode van zelfstandig rijden kon worden berekend op basis van objectieve, en dus betrouwbare gegevens van de RDW. Deze periode van zelfstandig rijden corrigeert echter maar gedeeltelijk voor afgelegde afstand. Om deze reden zijn beide correctiefactoren toegepast.

<sup>11</sup> Voor een verdere verantwoording en beschrijving van de analyse, zie Schagen, I.N.L.G. van, Korving, H. & Craen, S. de (2015). *Het effect van begeleid rijden (2toDrive) op zelfgerapporteerde ongevallen en overtredingen*. R-2015-11A. SWOV, Den Haag.

<sup>12</sup> Omdat de statistische analyses op persoonsniveau plaatsvinden en niet op ongevalsniveau, kunnen we hier naar slechts één ongeval per respondent kijken. Wanneer een respondent meer dan één ongeval rapporteerde is steeds gekozen voor het als eerste gerapporteerde ongeval.



**Tabel 2:** Kenmerken van de gerapporteerde eerste ongevallen.

Betrokkenheid en schuld	2toDrive (N=1.006)	Regulier (N=1.385)	
Andere verkeersdeelnemer(s) betrokken	73,2%	71,7%	
Hoofdschuldige Ik	44,6%	47,6%	
	Ander	42,3%	36,7%
	Allebei	9,3%	11,8%
Hulpdiensten	2toDrive (N=1.006)	Regulier (N=1.385)	
Politie aanwezig	20,2%	22,6%	
Ambulance aanwezig	7,2%	9,4%	
Schade en slachtoffers	2toDrive (N=1.006)	Regulier (N=1.385)	
Er was materiële schade	91,6%	90,9%	
Waarvan Beetje beschadigd	62,2%	64,7%	
	Ernstig beschadigd	20,3%	16,8%
	'Total loss'	17,3%	17,6%
Er waren (ook) slachtoffers	5,8%	6,9%	
Waarvan	Behandeling ter plaatse of later door arts	41,4%	44,8%
	Naar spoedeisende eerste hulp	43,1%	25,0%
	Opgenomen in ziekenhuis	10,3%	22,9%
	Blijvend invalide	--	1,0%
	Overleden	1,7%	1,0%

### Bekeuringen

Behalve naar ongevallen hebben we ook naar het aantal bekeuringen gekeken. Ongeveer 1% van de respondenten, zowel de 2toDrivers als de regulier opgeleiden, meldde dat ze in het kader van het puntenrijbewijs een strafpunt hadden ontvangen. Bekeuringen kwamen frequenter voor. Bij de groep 2toDrive rapporteerde 24,5% wel eens een bekeuring te hebben gehad en ging het in totaal om 4.326 bekeuringen; bij de groep regulieren had 18,2% wel eens een bekeuring ontvangen en ging het in totaal om 5.162 bekeuringen. Parkeerovertradingen zijn hier buiten beschouwing gelaten.

Opnieuw moet bedacht worden dat de 2toDrive-respondenten meer kilometers zelfstandig hebben gereden dan de respondenten in de groep regulier opgeleiden en ook al meer maanden op de weg zijn en dus meer mogelijkheden hebben gehad om overtradingen te begaan. *Tabel 3* geeft het aantal bekeuringen gecorrigeerd voor afgelegde afstand en tijd. De 2toDrivers blijken per gereden kilometer bijna 16% minder verkeersboetes te krijgen dan de regulier opgeleiden. Het was niet mogelijk te toetsen of dit verschil statistisch significant is. Wanneer echter gecorrigeerd wordt voor de tijd dat er zelfstandig kon worden gereden blijken 2toDrivers juist meer bekeuringen te rapporteren. Dit verschil is wel statistisch significant.

Verreweg de meeste bekeuringen ontvingen de jongeren voor een snelheidsovertreding, op grote afstand gevolgd door door rood rijden en handheld bellen. Voor rijden zonder gordel, rijden onder invloed en bumperklevens kregen ze zelden een bekeuring. Er zijn op dit punt geen verschillen tussen 2toDrivers en regulier opgeleiden.

**Tabel 3:** Aantal gerapporteerde bekeuringen (zonder parkeerboetes) per 100.000 zelfstandige autokilometers en per 10 jaar zelfstandig autorijden voor de groep 2toDrivers en de groep regulier opgeleiden, en het percentuele verschil daartussen.

	2toDrive (N=11.469)	Regulier (N=18.410)	Vershil (%)	Toetsresultaat
Aantal bekeuringen per 100.000 km	4,460	5,290	- 16 %	Niet te toetsen
Aantal bekeuringen per 10 jaar	3,049	2,592	+ 18 %	Significant: $p < 0,001$

## 4. Conclusies

### Effect op ongevalsrisico

In ons onderzoek hebben we geen effect op ongevalsrisico kunnen vaststellen. Binnen onze steekproef bleek het ongevalsrisico gecorrigeerd voor afgelegde afstand van 2toDrive-respondenten beduidend lager dan dat van de respondenten met een reguliere rijopleiding. Echter, de afgelegde afstand verschilt zoveel per persoon dat we niet kunnen uitsluiten dat het verschil op toeval berust en dus niet gegeneraliseerd kan worden naar alle 2toDrivers en regulier opgeleide jonge bestuurders in de populatie. Gecorrigeerd voor het aantal maanden zelfstandig rijden zijn de risicoverschillen veel kleiner. Dat komt doordat 2toDrivers per maand meer rijden dan regulier opgeleide jongeren en deze risicomaat dus slechts gedeeltelijk corrigeert voor het verschil in kilometrage.

### Effect op verkeersovertredingen

Per gereden kilometer rapporteren de 2toDrivers in onze steekproef minder bekeuringen dan de jongeren met een reguliere rijopleiding in onze steekproef. Vanwege de grote individuele verschillen in kilometrage is opnieuw niet uit te sluiten dat dit verschil op toeval berust. Wanneer wordt gecorrigeerd voor het aantal maanden zelfstandig rijden wordt een ander patroon zichtbaar: dan rapporteren de 2toDrive-respondenten juist meer bekeuringen dan regulier opgeleide respondenten. Dit omgekeerde effect is mogelijk te verklaren uit het feit dat 2toDrivers per maand meer rijden en dus ook een grotere kans hebben op een bekeuring, gegeven dat ze een regel overtreden. Daar komt bij dat 2toDrivers gemiddeld genomen al langer zelfstandig reden en uit Duits onderzoek<sup>13</sup> blijkt dat het aantal bekeuringen onder jongeren toeneemt naarmate ze langer zelfstandig rijden. Mogelijk is dit omdat de pakkans als lager wordt ervaren dan ze in eerste instantie dachten, of omdat ze meer zelfvertrouwen krijgen en daardoor meer overtredingen gaan maken.

### Kilometrage 2toDrivers en regulier opgeleiden

2toDrivers hadden op het moment van het onderzoek veel meer (zelfstandige) kilometers afgelegd dan regulier opgeleide jongeren. Dit is gedeeltelijk terug te voeren op de maatregel 2toDrive zelf: 2toDrivers kunnen al direct na hun 18e zelfstandig gaan rijden, terwijl veel niet-2toDrivers dan nog met hun rijlessen moeten beginnen en dus minder zelfstandige kilometers hebben kunnen maken op het moment van invullen van de vragenlijst. Het verschil in kilometrage is waarschijnlijk ook een gevolg van het feit dat mensen die kiezen voor 2toDrive meer geneigd zijn

veel te rijden. Per maand leggen zij namelijk ruim 25% meer kilometers af.

De bevinding dat 2toDrivers vanaf het begin dat ze zelfstandig rijden zoveel meer rijden dan regulier opgeleiden, maakt het lastig om een eventueel effect op ongevalsrisico te duiden. Weliswaar konden we in onze studie geen effect vaststellen, maar zelfs als we dat wel hadden gekund, hadden we niet kunnen zeggen dat dit een rechtstreeks effect van 2toDrive was. De extra kilometers van 2toDrivers maken dat zij, in aanvulling op hun periode van begeleid rijden, ook als zelfstandig chauffeur sneller ervaring opdoen dan de regulier opgeleiden. Ook daardoor zal hun risico sneller dalen dan dat van de regulier opgeleiden. Deze twee factoren – de extra ervaring tijdens het begeleid rijden en de extra ervaring doordat ze direct na hun 18e meer kilometers maken – zijn op basis van onze data niet uit elkaar te halen.

### Hoe nu verder?

Bij deze studie zijn we tegen een onvoorzien probleem aangelopen: de verschillen in kilometrage bleken dermate groot te zijn dat het niet mogelijk was daar goed voor te corrigeren. Verder onderzoek richt zich op het ontwikkelen van een model dat hier wel goed voor corrigeert. Daarnaast beperkt deze studie zich tot een deel van de jonge automobilisten, namelijk de 30% die de vragenlijst heeft ingevuld. Dit is een heel redelijk responspercentage, maar het is niet uit te sluiten dat dit vooral de 'veiligere' of juist de 'onveiligere' jongeren zijn. De gevonden verschillen in risico zouden daarom best een onderschatting of juist een overschatting kunnen zijn.

Ook zelfrapportage is om verschillende redenen niet altijd even betrouwbaar. Vooral voor het aantal ongevallen en bekeuringen kan dit een vertekend beeld geven. Daarom zouden wij ook graag een beeld krijgen van de werkelijke (geregistreerde) ongevallen en overtredingen van alle 2toDrivers en regulier opgeleiden. Voor overtredingen kan dat niet, omdat bekeuringen vooral op kenteken worden gegeven en dus niet aan personen kunnen worden toegewezen. Voor ongevallen is een dergelijk beeld in principe wel te geven wanneer we aan de daadwerkelijk geregistreerde ongevallen informatie over het halen van het rijbewijs (voor of na de 18e verjaardag) kunnen toevoegen. Indien mogelijk willen we de evaluatie van 2toDrive uiteindelijk baseren op deze werkelijke (geregistreerde) ongevallen.

## 5. Meer informatie

### Achterliggend onderzoeksrapport

**Schagen, I.N.L.G. van, Korving, H. & Craen, S. de (2015)**  
*Het effect van begeleid rijden (2toDrive) op zelfgerapporteerde ongevallen en overtredingen; Een vragenlijstonderzoek onder alle jonge automobilisten in Nederland.* R-2015-11A. SWOV, Den Haag.

### Eerdere rapportages in dit project

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

**Schagen, I. van & Craen, S. de (2014)**  
*Begeleid rijden in Nederland: Hoe wordt 2toDrive in de praktijk ingevuld?* R-2014-15. SWOV, Den Haag.

**Schagen, I.N.L.G. van & Craen, S. de (2014)**  
*Begeleid rijden in de praktijk; Vragenlijstonderzoek onder 2toDrivers en hun coaches.* R-2014-15A. SWOV, Den Haag.

**Schagen, I. van, Wijlhuizen, G.J. & Craen, S. de (2015)**  
*Accompanied driving in the Netherlands: who do participate and why?* R-2015-10. SWOV, Den Haag.

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



# Colofon

## Auteurs



drs. Ingrid van Schagen



dr. Saskia de Craen

## Fotografen

Paul Voorham, Voorburg  
Peter de Graaff, Katwijk

© 2015

**Stichting Wetenschappelijk**

**Onderzoek Verkeersveiligheid SWOV**

Postbus 93113, 2509 AC Den Haag

Bezuidenhoutseweg 62, 2594 AW Den Haag

**T** +31 70 3173 333

**E** info@swov.nl

**I** www.swov.nl

**E** @swov\_nl / @swov

**in** linkedin.com/company/swov

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

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

Ongevallen **voorkomen**

Letsel **beperken**

Levens **redden**