

Jongeren en rijervaring na het behalen van hun rijbewijs

Vragenlijstonderzoek



TeamAlert

jongeren met **Impact**

Stichting TeamAlert

Jongeren met impact

Nijverheidsweg 25
3534 AM Utrecht
Tel: 030-2232893
info@teamalert.nl
www.teamalert.nl

Onderzoek en rapportage:

Saar Hadders
Stan Alewijnse
Sjoerd van Halem

September 2025

© Deze rapportage is eigendom van stichting TeamAlert te Utrecht. Niets uit dit rapport mag worden gereproduceerd, publicitair worden vrijgegeven of worden uitgevoerd zonder de schriftelijke toestemmingen of de actieve medewerking van stichting TeamAlert.

Jongeren en rijervaring na het behalen van hun rijbewijs – Stichting TeamAlert

Samenvatting

Jonge beginnende bestuurders vormen een risicogroep in het verkeer. Hun kans op betrokkenheid bij ongevallen is groter dan die van oudere, ervaren automobilisten — vooral in het eerste jaar na het behalen van het rijbewijs. Deze verhoogde kwetsbaarheid hangt sterk samen met een gebrek aan rijervaring, zeker in complexe verkeerssituaties (SWOV, 2021). Waar basisvaardigheden zoals voertuigbeheersing relatief snel worden aangeleerd, vergt de ontwikkeling van hogere orde vaardigheden — zoals verkeersinzicht, risicoperceptie en zelfreflectie — aanzienlijk meer tijd. Deze vaardigheden ontstaan vooral door frequente deelname aan het verkeer (Nägele & Kluppels, 2010).

Het onderzoek

Dit onderzoek richtte zich op de subjectieve rijervaring van jongeren: in welke mate voelen zij zich zeker en ervaren achter het stuur, en welke factoren beïnvloeden dat gevoel? Daarnaast onderzochten we de rol van het begeleid rijden via 2toDrive: in hoeverre hebben jongeren hieraan deelgenomen en heeft dit traject hun subjectieve rijervaring beïnvloed? TeamAlert voerde een online vragenlijst uit onder 1245 jongeren tussen de 17 en 30 jaar met een rijbewijs.

De resultaten

Jongeren voelen zich over het algemeen zeker en ervaren achter het stuur, maar dit gevoel hangt sterk samen met hun toegang tot een auto en hoe vaak ze rijden. Jongeren zonder auto rijden minder vaak en doen daarvoor minder rijervaring op. Tegelijkertijd blijkt dat jongeren vrijwel uitsluitend vertrouwen op praktijkervaring om hun vaardigheden op peil te houden — aanvullende begeleiding of trainingen worden zelden benut.

Een positief effect werd gevonden bij jongeren die deelnamen aan het programma 2toDrive. Zij voelen zich vaker zekerder achter het stuur en ervaren minder rijangst. Volgens hen bood het begeleid rijden de mogelijkheid om in een veilige setting ervaring op te doen voordat ze zelfstandig de weg op gingen. Toch maakt slechts een beperkt deel van de jongeren gebruik van 2toDrive.

Hoewel de meeste jongeren zich zelfverzekerd voelen achter het stuur, ervaart ruim een kwart regelmatig rijangst, met name in complexe verkeerssituaties zoals drukte, onbekende routes of slecht weer. Jongeren proberen dit vaak zelfstandig aan te pakken door vaker te rijden. Slechts een kleine groep geeft aan behoefte te hebben aan extra ondersteuning, en dan vaak pas wanneer ze een langere tijd niet gereden hebben.

Conclusies en aanbevelingen

Het onderzoek toont aan dat jongeren met weinig rijervaring zich vaker onzeker voelen, wat kan leiden tot rijangst of zelfs langdurige inactiviteit achter het stuur. Hierdoor ontstaat een vicieuze cirkel: hoe minder jongeren rijden, hoe minder ervaring zij opdoen en hoe groter de drempel wordt om weer te gaan rijden.

Op basis van deze bevindingen worden de volgende aanbevelingen gedaan:

- **Maak rijondersteuning beschikbaar voor alle jongeren**, ook na het behalen van het rijbewijs. Denk aan opfriscursussen of praktijkgerichte begeleiding bij onzekerheid of rijangst.
- **Blijf 2toDrive actief ondersteunen**, zodat jongeren met meer zelfvertrouwen en minder rijangst deelnemen aan het verkeer.
- **Richt rijondersteuning op duurzame ontwikkeling en behoud van rijvaardigheid**, bijvoorbeeld door het een leerlingvolgsysteem te verlengen tot ná het rijexamen. Zo kan de rijopleiding worden uitgebreid met een structurele opvolging in de eerste risicovolle jaren na afgifte van het rijbewijs.

De weg naar veilige verkeersdeelname stopt niet bij het rijexamen. Juist in de eerste jaren na het behalen van het rijbewijs hebben jongeren begeleiding nodig om rijervaring op te bouwen, risico's beter te herkennen en verkeersvaardigheden duurzaam te ontwikkelen.

INHOUD

Hoofdstuk 1: Aanleiding	6
1.1 Het belang van rijervaring	6
1.2 De rol van begeleid rijden	6
1.3 Van rijles naar rijonderwijs	7
1.4 Het huidige onderzoek	7
1.5 Over TeamAlert	7
1.6 Leeswijzer	7
Hoofdstuk 2: Het onderzoek	9
3.1 Onderzoeksvragen	9
3.2 Meetinstrument	9
3.3 Doelgroep en werving	9
3.4 Deelnemers	10
3.5 Analytische strategie	10
Hoofdstuk 3: Resultaten	12
3.1 Rijervaring en rijfrequentie	12
4.2 Situaties en rijvaardigheid	14
4.3 2toDrive	15
4.4 Rijangst in de auto	15
4.5 Motivatie en behoefte autorijden	17
4. Conclusies en aanbevelingen	21
4.1 Subjectieve rijervaring hangt samen met toegang tot een auto en rijfrequentie	21
4.2 Jongeren die hebben deelgenomen aan 2toDrive voelen zich zekerder	21
4.3 Jongeren voelen zich zeker, maar blijven kwetsbaar in het verkeer	22
Bronnen	23
Bijlage 1: Vragenlijst	25
Bijlage 2: Vergelijkende statistische analyses	30

Aanleiding



TeamAlert

jongeren met **impact**

Hoofdstuk 1: Aanleiding

Jonge beginnende bestuurders vormen een opvallend kwetsbare groep in het verkeer. Ze hebben een verhoogd risico op ongevallen, onder andere door hun beperkte ervaring met nieuwe vervoersmiddelen en complexe verkeerssituaties (Vlakveld, 2011a). Na het behalen van hun rijbewijs mogen zij zelfstandig de weg op, waardoor hun blootstelling aan risicovolle verkeersomstandigheden toeneemt. Cijfers bevestigen deze kwetsbaarheid: automobilisten tussen de 18 en 24 jaar zijn maar liefst 4,5 keer zo vaak betrokken bij (dodelijke) ongevallen als oudere, meer ervaren bestuurders (SWOV, 2021). Vooral het eerste jaar na het behalen van het rijbewijs blijkt risicovol; naarmate jongeren meer rijervaring opdoen, daalt hun ongevalsrisico geleidelijk (SWOV, 2021). Het duurt gemiddeld vijf jaar voordat het ongevalsrisico stabiliseert (de Craen, 2010; Curry et al., 2017; Vlakveld, 2011a).

1.1 Het belang van rijervaring

De sleutel tot veiliger rijgedrag ligt in het opdoen van rijervaring. Naast het aanleren van basisvaardigheden zoals voertuigbeheersing en het toepassen van verkeersregels, zijn vooral de hogere orde vaardigheden van belang. Hieronder vallen onder andere verkeersinzicht, risicoperceptie en het vermogen om verkeerssituaties correct in te schatten (Vlakveld, 2005). Basisvaardigheden zijn over het algemeen relatief snel aan te leren. Het ontwikkelen van hogere orde vaardigheden daarentegen betreft een langduriger leerproces, dat voornamelijk ontstaat door actieve deelname aan het verkeer (Nägele & Kluppels, 2010).

De opbouw van rijervaring verloopt niet bij iedereen even snel. Sommige jongeren rijden na het behalen van hun rijbewijs slechts sporadisch of zelfs helemaal niet, bijvoorbeeld omdat zij zelf geen auto bezitten. Hierdoor doen zij minder rijervaring op. Wanneer bestuurders langere tijd niet achter het stuur zitten, kan dit leiden tot onzekerheid of rijangst. In het huidige onderzoek wordt daarom onderzocht in hoeverre factoren als autobezit, rijfrequentie en rijervaring van jonge beginnende bestuurders samenhangen met hun zelfvertrouwen en gevoel van veiligheid in het verkeer.

Meer weten over jongeren als beginnende bestuurders? Lees dan onze [factsheet](#).

1.2 De rol van begeleid rijden

Een effectieve manier om jongeren op een veilige manier rijervaring te laten opdoen, is via het programma [2toDrive](#). Sinds 2011 kunnen jongeren hiermee op 16,5-jarige leeftijd starten met rijlessen en vanaf hun zeventiende het rijexamen afleggen. Na het behalen van het rijbewijs mogen zij tot hun achttiende autorijden onder begeleiding van een ervaren bestuurder. Wat begon als een experiment, werd in oktober 2017 officieel in de wet opgenomen.

Het doel van begeleid rijden is om hogere orde rijvaardigheden en veilige verkeersroutines verder te ontwikkelen in een gecontroleerde en veilige omgeving. Dankzij aanwijzingen van de begeleider leren jonge bestuurders bovendien het belang van sociaal rijgedrag. Daarnaast biedt deze vorm van rijden hen de kans om hun rijvaardigheid geleidelijk af te stemmen op uiteenlopende verkeerssituaties (Vissers & Dicke, 2017).

Uit de evaluatie van Arcadis, Berenschot en TeamAlert (2023) blijkt dat zowel de deelnemers als begeleiders zeer positief zijn over het begeleid rijden via 2toDrive. Oud-deelnemers zijn na hun achttiende verjaardag minder vaak betrokken bij verkeersongevallen en vertonen ook op langere termijn veiliger rijgedrag. Ondanks deze positieve effecten blijkt de deelname onder jongeren beperkt: slechts een relatief klein deel van de 17-jarigen maakt daadwerkelijk gebruik van de mogelijkheid om via 2toDrive rijervaring op te doen (Arcadis, Berenschot & TeamAlert, 2023).

1.3 Van rijles naar rijonderwijs

Hoewel programma's zoals 2toDrive jongeren al in een vroeg stadium waardevolle rijervaring kunnen bieden, blijft de begeleiding vaak beperkt tot de opleidingsfase en ontbreekt structurele opvolging na het behalen van het rijbewijs. Juist in die eerste jaren, waarin het ongevalsrisico nog hoog is, zou aanvullende ondersteuning waardevol kunnen zijn.

In dit licht pleit Roemer (2021) in zijn adviesrapport *Van rijles naar rijonderwijs* voor een structurele verbetering van de rijopleiding in Nederland. In plaats van een eenmalige, examengerichte opleiding stelt hij een ontwikkelingsgericht traject voor, waarin jongeren hun rijvaardigheid opbouwen in vierleerfasen, ondersteund door meerdere toetsmomenten en reflectie. Centraal hierin staat het idee van permanent rijonderwijs: verkeersdeelname wordt gezien als een continu leerproces, ook ná het behalen van het rijbewijs. Om dit te ondersteunen, wordt onder andere een landelijk leerlingvolgsysteem voorgesteld waarin de voortgang van de leerling wordt bijgehouden en gedeeld met betrokken partijen zoals instructeurs, ouders en het CBR. Deze aanpak creëert meerdere contactmomenten tijdens de rijopleiding en biedt aanknopingspunten voor terugkoppeling of begeleiding ná afgifte van het rijbewijs. Het rapport benadrukt daarmee het belang van blijvende begeleiding van jonge, beginnende bestuurders als onderdeel van het bevorderen van verkeersveiligheid (Roemer, 2021).

1.4 Het huidige onderzoek

In het huidige onderzoek staat de subjectieve rijervaring (hoe ervaren je je voelt achter het stuur) van jongeren met een rijbewijs centraal. Met een online vragenlijst wordt onderzocht hoe vaak deze jongeren autorijden, welke drempels zij ervaren, en welke impact dit heeft op hun gevoel van rijvaardigheid en zelfvertrouwen in het verkeer. Daarnaast wordt gekeken naar de rol van het begeleid rijden via 2toDrive: in hoeverre hebben jongeren hieraan deelgenomen en heeft dit traject hun subjectieve rijervaring beïnvloed? De resultaten van dit onderzoek bieden aanknopingspunten voor het ontwikkelen van interventies en beleidsmaatregelen die jonge bestuurders ondersteunen bij het veilig opbouwen én behouden van rijervaring.

1.5 Over TeamAlert

Jongeren hebben een grotere kans op een ongeluk dan andere weggebruikers in Nederland. TeamAlert zet zich daarom dagelijks in om het aantal jongeren dat betrokken is bij een verkeersongeval te verminderen. Dit doet TeamAlert door ze uit te dagen om slimme keuzes in het verkeer te maken, zodat zij altijd veilig onderweg zijn. Vanuit die visie doen we onderzoek en ontwikkelen we projecten en social media-acties. Met *Young Influence*, ons jongerenpanel, zijn we in staat om continu in te spelen op de veranderende behoeften van jongeren. Meer dan 8000 leden tussen de 12 en 24 jaar worden zo actief bij onze onderzoeken en interventies betrokken.

Met een team van zo'n dertig young professionals en ruim veertig jonge jongerenvoorlichters op locatie, realiseert TeamAlert jaarlijks ruim duizend interventies op o.a. scholen en festivals. Daar spreken we leeftijdsgenoten aan vanuit hun eigen belevingswereld. Een originele en positieve boodschap is hierbij essentieel. Dankzij de wetenschappelijke onderbouwing binnen onze projecten motiveert TeamAlert jaarlijks meer dan 100.000 jongeren en weten we positieve gedragsverandering teweeg te brengen.

1.6 Leeswijzer

Deze rapportage start in hoofdstuk 2 met de opzet van het onderzoek. In hoofdstuk 3 komen de resultaten van de vragenlijst aan bod. De rapportage sluit af met hoofdstuk 4 waarin een conclusie en aanbevelingen worden gegeven.



Het onderzoek



TeamAlert

jongeren met **Impact**

Hoofdstuk 2: Het onderzoek

Het doel van dit onderzoek is om inzicht te krijgen in de subjectieve rijervaring en rijzekerheid van jongeren met een rijbewijs en welke factoren hier een rol in spelen. TeamAlert heeft een online vragenlijst uitgezet om dit te onderzoeken. In het komende hoofdstuk bespreken we de opzet van dit onderzoek.

3.1 Onderzoeksvragen

In dit onderzoek staat de volgende onderzoeksvraag centraal:

Hoe ervaren jongeren de periode na het behalen van hun rijbewijs, en welke factoren spelen een rol in hun rijervaring en rijzekerheid?

Met onderstaande deelvragen (per thema) geven we antwoord op de onderzoeksvraag:

- **Rijervaring en rijfrequentie**
 - In hoeverre voelen jongeren zich ervaren als bestuurder na het behalen van hun rijbewijs?
 - Welke factoren spelen een rol in de rijfrequentie van jongeren na het behalen van hun rijbewijs?
 - In welke situaties (zoals woon-werkverkeer, sociale activiteiten of recreatieve ritten) rijden jongeren na het behalen van hun rijbewijs het meest en hoe behouden ze hun rijvaardigheid?
 - Welke invloed heeft het hebben van een eigen auto of toegang tot een auto op rijervaring, in de periode na het behalen van het rijbewijs?
- **Invloed van 2toDrive:**
 - Hoe draagt 2toDrive bij aan rijzekerheid en het veilig opdoen van rijervaring, in de periode na het behalen van het rijbewijs?
 - Ervaren jongeren die 2toDrive hebben gedaan minder rijangst dan jongeren die dit niet hebben gedaan?
 - Rijden jongeren die 2toDrive hebben gedaan vaker in de auto na het behalen van het rijbewijs, dan jongeren die dit niet hebben gedaan?
- **Rijangst en onzekerheid:**
 - Wanneer en waarom ontwikkelen sommige jongeren rijangst na het behalen van hun rijbewijs?
 - Speelt rijangst al een rol tijdens de rijopleiding, of ontstaat deze pas na het rijexamen?
 - Welke strategieën kunnen helpen om rijangst bij jongeren te verminderen?
- **Motivatie en behoefte autorijden**
 - Waarom halen jongeren hun rijbewijs en hoe beïnvloedt dit hun rijgedrag na het examen?
 - Wat zijn de belangrijkste redenen voor jongeren om na het behalen van hun rijbewijs nauwelijks of nooit meer te rijden?

3.2 Meetinstrument

In dit onderzoek wordt gebruik gemaakt van een online vragenlijst, opgezet vanuit een aantal thema's: rijervaring en rijfrequentie, situaties en rijvaardigheid, invloed van 2toDrive, rijangst en onzekerheid, motivatie en behoefte autorijden. De complete vragenlijst is opgenomen in de bijlage van dit rapport (zie Bijlage 1).

3.3 Doelgroep en werving

De werving voor het onderzoek heeft plaatsgevonden tussen 30 maart en 4 mei 2025 via social media en via *Young Influence*, het jongerenpanel van TeamAlert. Via deze kanalen is een oproep verspreid waarin jongeren van 17 tot en met 30 jaar met een rijbewijs zijn gevraagd om hun mening te geven. In de wervingstekst is vermeld dat deelnemers aan het einde van de vragenlijst ervoor kunnen kiezen om hun e-mailadres achter te laten om kans te maken op een cadeaubon van €50.

3.4 Deelnemers

In totaal hebben 1245 deelnemers de vragenlijst compleet ingevuld met een gemiddelde leeftijd van 19.9 jaar ($SD = 2.31$). In Tabel 1 worden de demografische gegevens van de steekproef weergegeven.

Kenmerk	N	%
Man	439	35%
Vrouw	792	64%
Non-binair/genderfluïde	14	1%
Leeftijd ($M = 19.9$)		
17 en 18 jaar	410	33%
19 t/m 24 jaar	771	62%
25 t/m 30 jaar	64	5%
Rijbewijsbezit		
2024-2025	655	53%
2021-2023	448	36%
2019-2020	87	7%
< 2019	55	4%

Tabel 1. Demografische gegevens van de steekproef.

3.5 Analytische strategie

In het volgende hoofdstuk rapporteren we de onderzoeksresultaten per thema. Voor bepaalde thema's maken we een onderscheid tussen drie groepen: jongeren met een eigen auto, jongeren met een auto van werk en jongeren zonder auto. Om te bepalen of de uitkomsten tussen deze groepen significant van elkaar verschillen, maken we gebruik van een One-Way ANOVA. Bij dichotome variabelen is het verschil getoetst met een Chi-kwadraattoets. Daarnaast passen we een Pearson-correlatieanalyse toe om de samenhang tussen continue variabelen te onderzoeken.

De resultaten van de vergelijkende statistische analyses worden beknopt weergegeven in het resultatenhoofdstuk, waarbij enkel de gemiddelden en significantieniveaus zijn vermeld. Een uitgebreidere toelichting op deze analyses is opgenomen in Bijlage 2.

Resultaten



TeamAlert

jongeren met **Impact**

Hoofdstuk 3: Resultaten

In dit hoofdstuk worden de resultaten van het huidige onderzoek besproken en met behulp van grafieken gevisualiseerd. De resultaten zijn opgedeeld in de thema's die in het vorige hoofdstuk zijn besproken: rijervaring en rijfrequentie, situaties en rijvaardigheid, invloed van 2toDrive, rijangst en onzekerheid, motivatie en behoefte autorijden.

3.1 Rijervaring en rijfrequentie

Autobezit

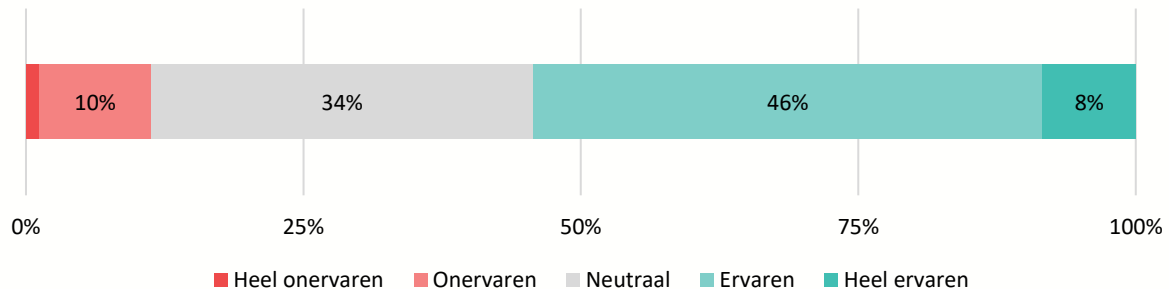
Van de 1245 jongeren in dit onderzoek geeft bijna een derde (30%) aan een eigen auto te bezitten. Bijna twee derde (62%) heeft geen eigen auto en de overige 7% geeft aan geen eigen auto te hebben, maar wel in een auto van werk te rijden.

Subjectieve rijervaring en zekerheid

Over het algemeen voelen jongeren zich ervaren en zeker achter het stuur. In Figuur 1 is te zien dat ruim de helft van de jongeren (54%) zich (heel) ervaren voelt als bestuurder. Een relatief klein deel (11%) voelt zich (heel) onervaren. In Figuur 2 zien we dat een groter deel van de jongeren, ruim driekwart (79%), zich zeker voelt achter het stuur. Slechts 5% voelt zich onzeker.

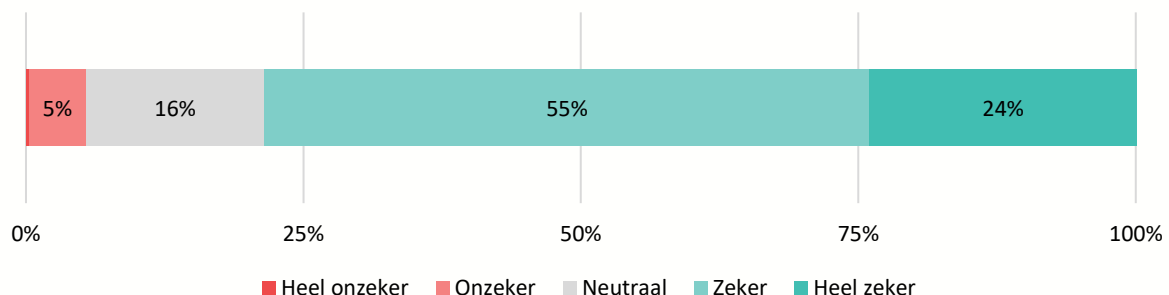
Daarnaast blijkt dat autobezit samenhangt met subjectieve rijervaring en zekerheid achter het stuur. Jongeren met een eigen auto voelen zich meer ervaren ($M = 3.85$) en zeker ($M = 4.22$) dan jongeren zonder auto ($M = 3.31$; 3.80). Ook jongeren die in een auto van werk rijden voelen zich meer ervaren ($M = 3.73$) en zeker ($M = 4.33$) dan jongeren zonder auto. Deze verschillen zijn statistisch significant ($p < .001$; zie Bijlage 2).

In hoeverre voel jij je een *ervaren* bestuurder in de auto? ($N = 1245$)



Figuur 1.

In hoeverre voel jij je *zeker* achter het stuur? ($N = 1245$)

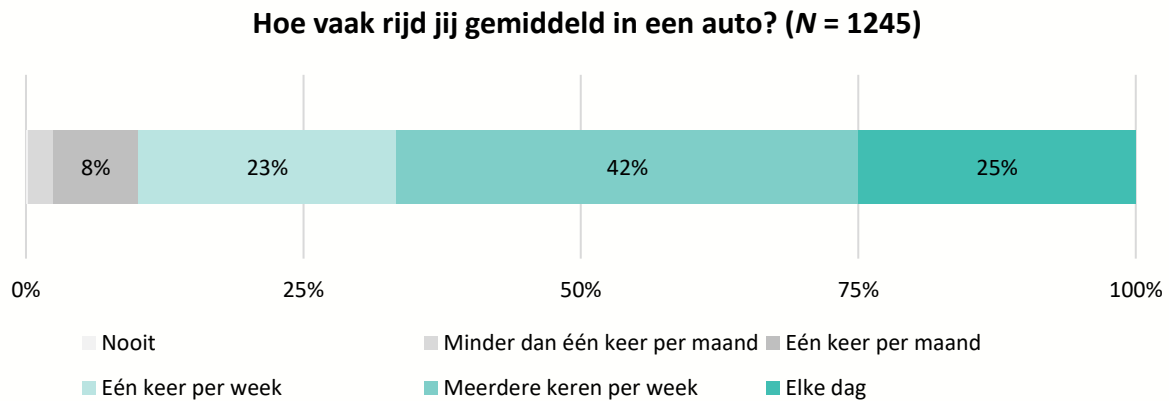


Figuur 2.

Rijfrequentie

Het merendeel van de jongeren zit regelmatig achter het stuur. Zo rijdt 90% van de jongeren minstens wekelijks, en een kwart (25%) zelfs dagelijks (zie Figuur 3). Een kleiner deel (8%) geeft aan gemiddeld één keer per maand te rijden, terwijl 2% minder dan eens per maand rijdt. Daarbij blijkt: hoe vaker jongeren autorijden, hoe meer ervaren ($p < .001$) en zekerder ($p < .001$) ze zich voelen achter het stuur (zie Bijlage 2).

Ook blijkt dat rijfrequentie samenhangt met autobezit. Jongeren met een eigen auto ($M = 4.49$) rijden significant vaker dan jongeren met een auto van werk ($M = 3.98$, $p < .001$) en jongeren zonder auto ($M = 3.42$, $p < .001$). Ook rijden jongeren met een auto van werk significant vaker dan jongeren zonder auto ($p < .001$; zie Bijlage 2).



Figuur 3.

Ruim twee op de vijf jongeren (41%) heeft geen toegang tot een auto en rijdt daarom niet vaker (zie Figuur 4). Daarnaast vindt 38% autorijden te duur en geeft 30% de voorkeur aan ander vervoer. Een klein deel (5%) rijdt niet vaker vanwege onzekerheid achter het stuur of rijangst. Eén op de tien jongeren (10%) noemt een andere reden waarom ze niet vaker rijden. Ze geven onder andere aan dat school of werk op loopafstand ligt, er weinig parkeergelegenheid is, de auto niet praktisch is in de stad, ze de auto simpelweg niet nodig hebben of niet mogen rijden na alcoholgebruik.

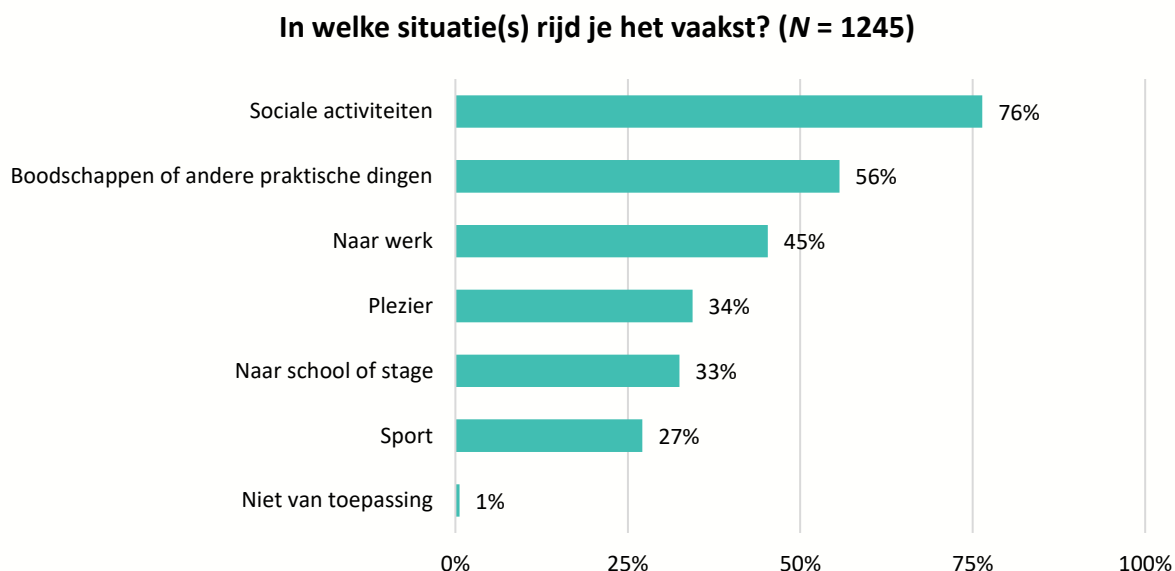


Figuur 4.

4.2 Situaties en rijvaardigheid

Situaties

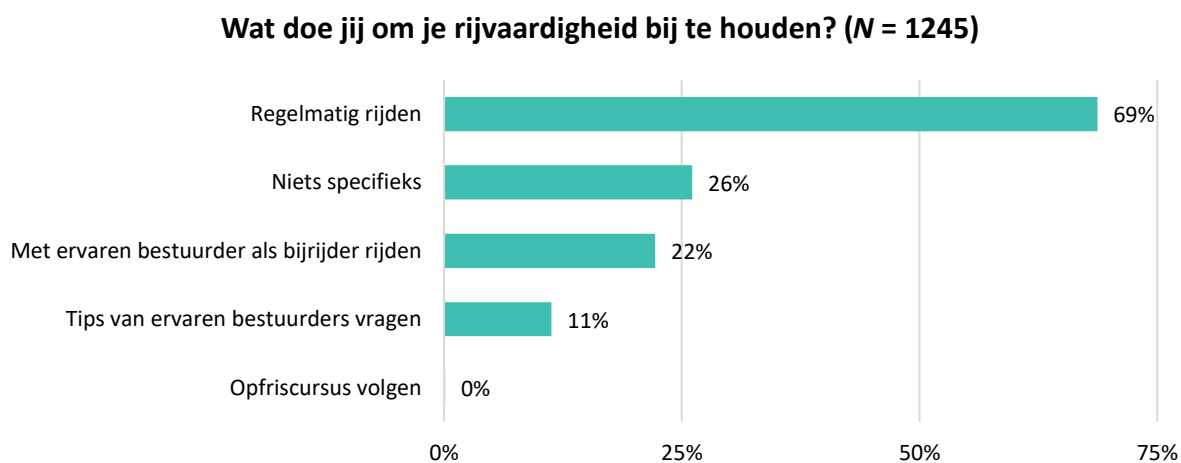
In Figuur 5 zien we dat veruit de meeste jongeren (76%) in de auto stappen voor sociale activiteiten. Daarnaast gebruikt ruim de helft (56%) de auto voor boodschappen of andere praktische zaken. Bijna de helft (45%) rijdt met de auto naar werk. Een kleiner deel (7%) geeft in een open antwoord andere situaties aan waarin zij autorijden. Genoemde voorbeelden zijn onder andere autorijden tijdens werktijd (bijvoorbeeld als bezorger of chauffeur), ritten naar het ziekenhuis voor medische afspraken, bezoeken aan de kerk, een uitstapje naar McDonald's, vakanties of het ophalen en wegbrengen van anderen.



Figuur 5.

Rijvaardigheid bijhouden

Regelmatig autorijden is de meest gebruikte strategie onder de jongeren in dit onderzoek om hun rijvaardigheid op peil te houden (69%; zie Figuur 6). Ruim een kwart geeft aan geen specifieke maatregelen te nemen, terwijl ongeveer een vijfde (22%) aangeeft te rijden met een ervaren bestuurder als passagier. Opvallend is dat geen van de jongeren een opfriscursus heeft gevolgd. Onder de categorie 'anders' (3%) vallen uiteenlopende activiteiten zoals bewust langere ritten maken, oefenen op lege parkeerplaatsen (bijvoorbeeld slippen bij regen of sneeuw), rijden op circuits of tijdens trackdays, het behalen van extra rijbewijzen (zoals voor de motor), rijden in drukke steden, het volgen van slipcursussen of het bekijken van rijlesvideo's op YouTube.



Figuur 6.

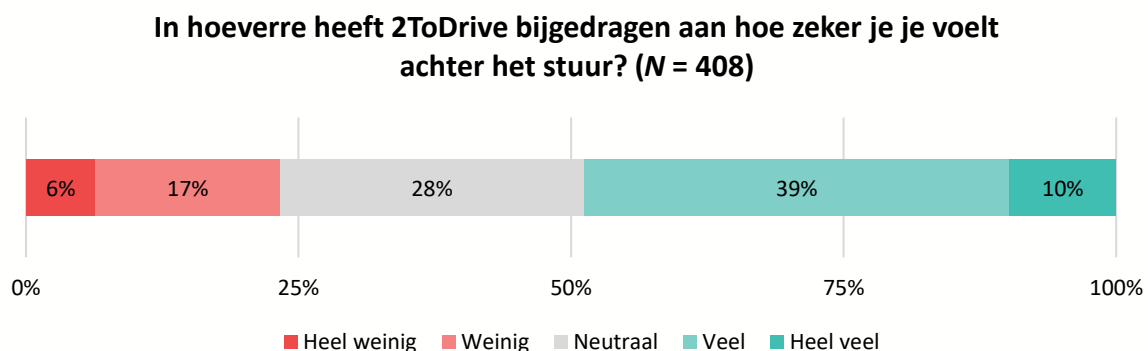
Toegang tot een auto

Tot slot vroegen we de jongeren hoe vaak zij toegang hebben tot een auto, bijvoorbeeld van ouders, vrienden of een deelauto. Ruim een derde (36%) geeft aan altijd over een auto te kunnen beschikken, terwijl 37% vaak toegang heeft. Daarnaast zegt 22% soms gebruik te kunnen maken van een auto, en een klein deel (5%) zelden of nooit.

4.3 2toDrive

Zekerheid achter het stuur door 2toDrive

Een derde van de 1245 jongeren in dit onderzoek (33%) heeft meegedaan aan 2toDrive, en mocht dus vanaf hun 17^e jaar al begeleid in de auto rijden. We vroegen deze jongeren ($N = 408$) in hoeverre 2toDrive heeft bijgedragen aan hoe zeker ze zich voelen achter het stuur (zie Figuur 7). Bijna de helft van deze jongeren (49%) geeft aan dat 2toDrive (heel) veel heeft bijgedragen aan hun zekerheid achter het stuur. Bij bijna een kwart (23%) droeg het (heel) weinig bij en de overige 28% was neutraal.



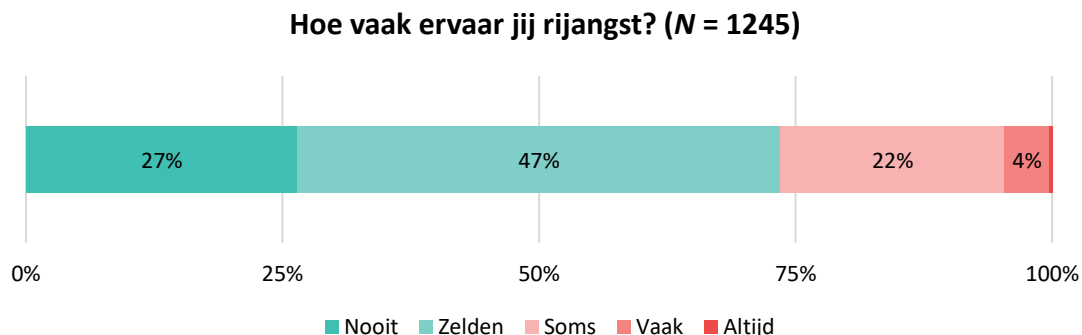
Figuur 7.

Vaker rijden door 2todrive

Vervolgens vroegen we de 408 jongeren die hebben deelgenomen aan 2toDrive of zij, sinds het halen van hun rijbewijs, vaker zijn gaan autorijden dankzij de ervaring die zij via 2toDrive hebben opgedaan. Ruim een derde (36%) geeft aan dat hun rijfrequentie hierdoor niet is toegenomen. Daarentegen zegt 14% vaker te rijden, en 21% rijdt 'een beetje vaker'. De overige 29% weet niet of 2toDrive invloed heeft gehad op hoe vaak zij rijden.

4.4 Rijangst in de auto

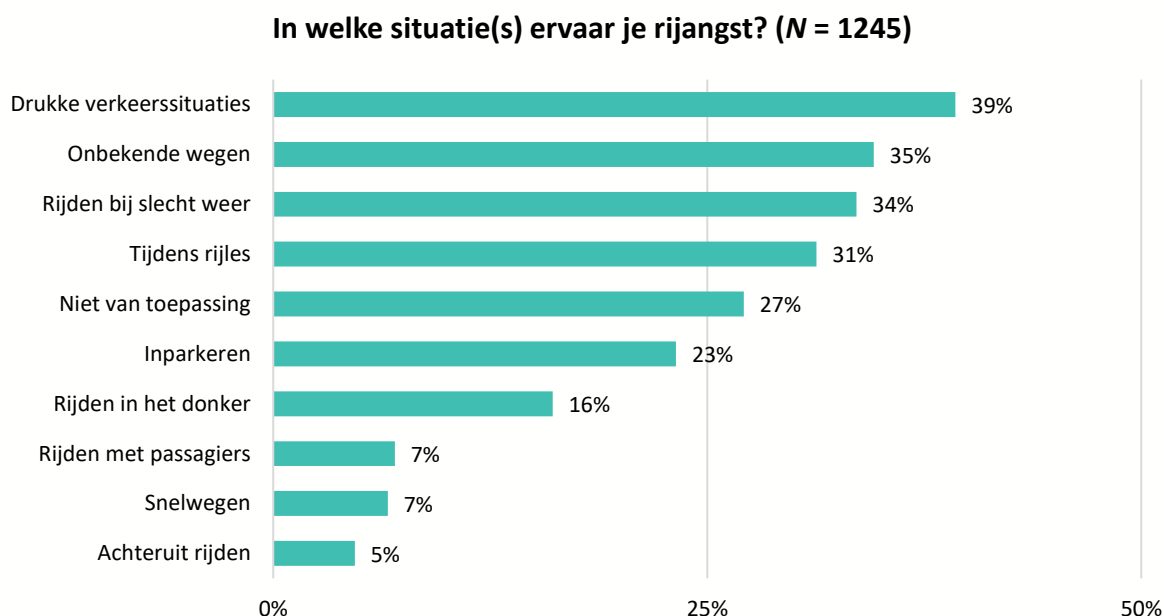
In Figuur 8 is te zien dat bijna de helft van de jongeren in dit onderzoek (47%) zelden rijangst ervaart, en ruim een kwart (27%) zelfs nooit. Bij 22% komt rijangst soms voor, en een kleine groep (4%) ervaart vaak rijangst. Jongeren die via 2toDrive hebben gereden, ervaren minder rijangst. Zo geeft 33% van hen aan nooit rijangst te ervaren, tegenover 23% van de jongeren die niet aan 2toDrive deelnamen. Dit verschil is statistisch significant ($p < .001$; zie Bijlage 2).



Figuur 8.

Situaties rijangst

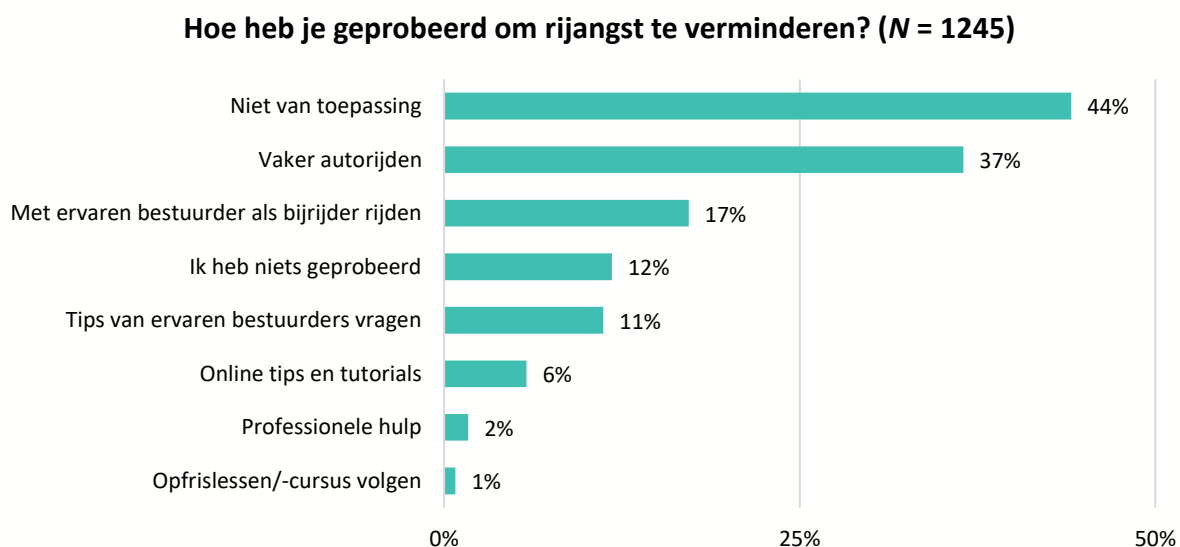
Vervolgens vroegen we de jongeren in welke situaties zij rijangst ervaren. Uit Figuur 9 blijkt dat de meest genoemde situatie druk verkeer is, waarbij 39% van de jongeren dit aangeeft. Ruim een derde ervaart rijangst op onbekende wegen (35%) en bij slecht weer (34%). Bijna een derde (31%) geeft aan rijangst te hebben ervaren tijdens hun rijles. Een kleine groep (9%) vulde met een open antwoord aan in welke andere situaties zij angst ervaren. Hierbij gaat het onder meer om het onverwachte gedrag van andere weggebruikers, het alleen rijden, vrachtwagens, dichte mist, vermoeidheid, smalle wegen of een slechte mentale gesteldheid.



Figuur 9.

Rijangst verminderen

Om hun rijangst te verminderen, hebben jongeren verschillende strategieën toegepast. Uit Figuur 10 blijkt dat ruim een derde (37%) vaker is gaan autorijden. Bijna één op de vijf (17%) kiest ervoor om met een ervaren bestuurder als passagier mee te rijden, en 11% vraagt actief om tips van een ervaren bestuurder. Toch geeft het grootste deel (44%) aan dat deze maatregelen niet op hen van toepassing zijn, en 12% heeft niets geprobeerd om hun rijangst te verminderen.



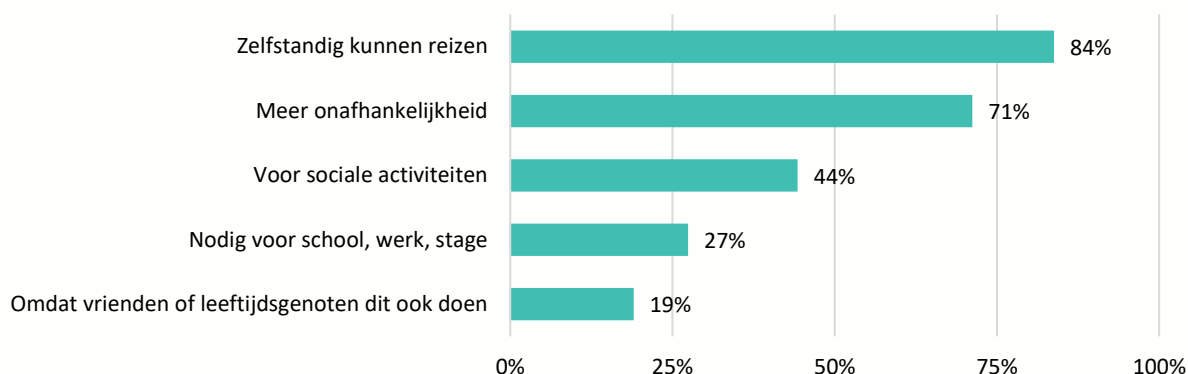
Figuur 10.

4.5 Motivatie en behoefte autorijden

Motivatie behalen rijbewijs

Uit Figuur 11 blijkt dat voor een groot deel van de jongeren (84%) het zelfstandig kunnen reizen een belangrijke motivatie was om hun rijbewijs te halen. Bijna driekwart (71%) deed dit om meer onafhankelijkheid te ervaren. Minder dan de helft (44%) gaf aan hun rijbewijs te halen voor sociale activiteiten, terwijl een kwart (27%) het rijbewijs nodig had voor school, werk of stage.

Wat waren voor jou redenen om je rijbewijs te halen? (N = 1245)



Figuur 11.

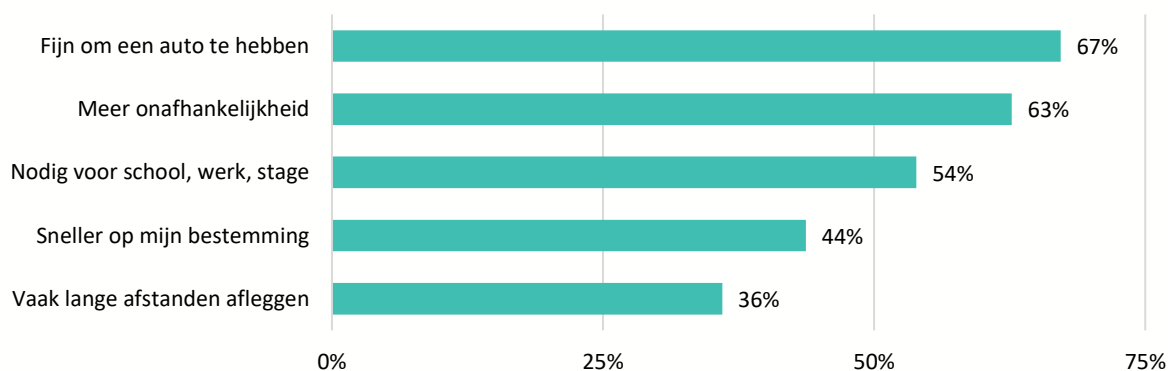
Belang autorijden zonder eigen auto

We vroegen de jongeren die op het moment van het onderzoek geen eigen auto bezitten (N = 776) hoe belangrijk zij het vinden om te kunnen autorijden. De overgrote meerderheid (91%) beschouwt dit als (zeer) belangrijk. Slechts een klein deel (2%) vindt autorijden (zeer) onbelangrijk, terwijl de overige 7% hier neutraal over is.

Redenen autobezit

Vervolgens vroegen we de 469 jongeren die zelf een auto bezitten naar hun redenen om deze aan te schaffen. Uit Figuur 12 blijkt dat de meest genoemde motivatie (67%) is dat het gewoon prettig is om een eigen auto te hebben. Bijna twee derde noemt daarnaast de onafhankelijkheid als reden, terwijl ruim de helft (54%) aangeeft de auto nodig te hebben voor school, werk of stage. Een groep jongeren (15%) geeft zelf een andere reden op voor het bezitten van een auto. Zij benoemen met name praktische noodzaak, vrijheid en een liefde voor of interesse in auto's. Opvallend is dat naast duidelijke noodzaak (zoals afstand of beperking), er ook veel emotionele of persoonlijke motieven zijn voor autobezit.

Wat waren voor jou redenen om zelf een auto te hebben? (N = 469)



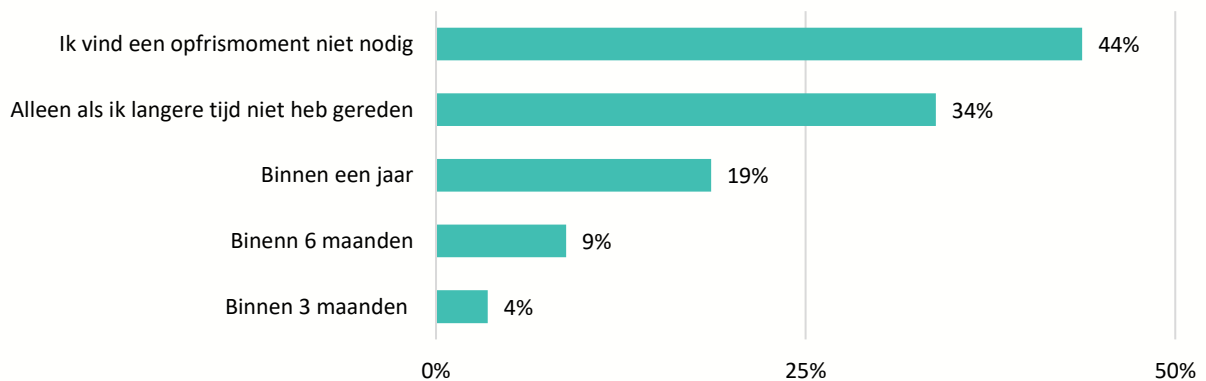
Figuur 12.

Weinig behoefte aan opfrismoment

Slechts een beperkt deel van de jongeren voelt behoefte aan een opfrismoment na het behalen van hun rijbewijs. Van de 1245 jongeren in dit onderzoek geeft 15% aan hier behoefte aan te hebben (gehad), terwijl ruim de helft (57%) dit niet nodig vindt. De overige 28% weet het niet.

Vervolgens vroegen we wanneer zij een opfrismoment passend of noodzakelijk zouden vinden. Uit Figuur 13 blijkt dat het grootste deel (44%) van mening is dat een opfrismoment helemaal niet nodig is. Ruim een derde (34%) vindt een opfrismoment wenselijk zodra zij langere tijd niet hebben gereden. Daarnaast geeft 19% aan een opfrismoment binnen een jaar na het behalen van het rijbewijs nodig te vinden. Een kleiner aandeel vindt het belangrijk binnen een halfjaar (9%) of zelfs binnen drie maanden (4%) na het behalen van het rijbewijs.

Wanneer zou je een opfrismoment willen? (N = 1245)

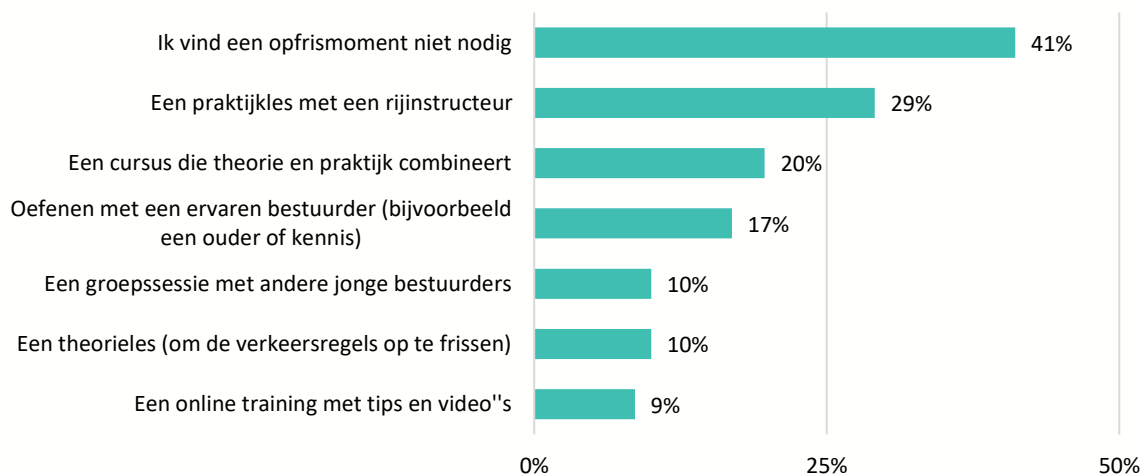


Figuur 13.

Type opfrismoment

Uit Figuur 14 blijkt dat bijna een derde (29%) een praktijkles met een rijinstructeur als een effectief opfrismoment ziet. Daarnaast ziet een vijfde (20%) mogelijkheden in een cursus die theorie en praktijk combineert, terwijl 17% de voorkeur geeft aan oefenen met een ervaren bestuurder, zoals een ouder of kennis. Een kleiner deel ziet een groepsessie met andere jonge bestuurders (10%), een theorieles (om de verkeersregels op te frissen) (10%) of een online training (9%) als effectief opfrismoment.

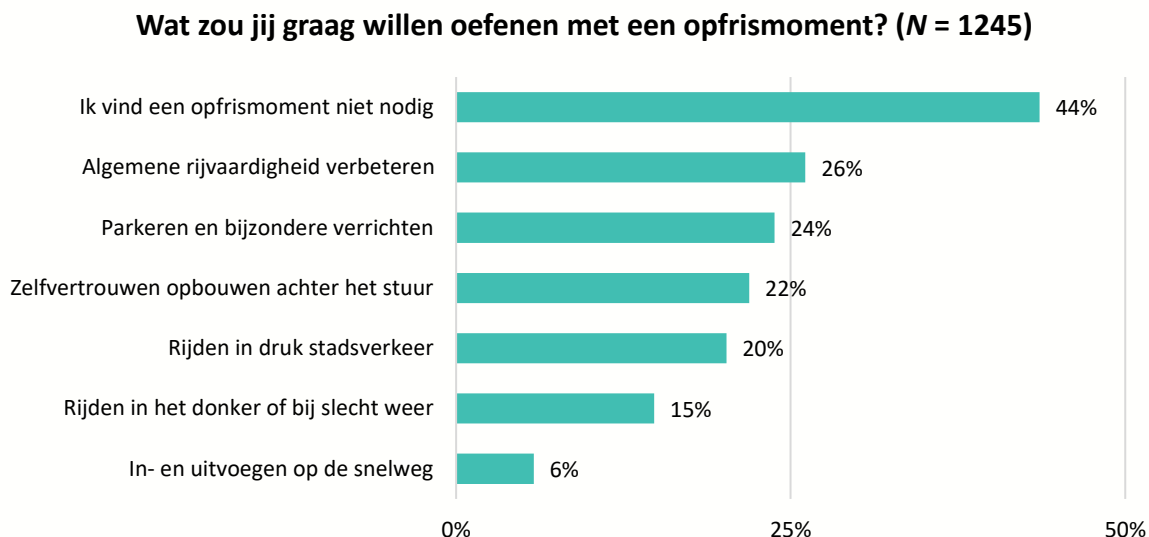
Hoe moet een opfrismoment eruit zien? (N = 1245)



Figuur 14.

Inhoud opfrismoment

Jongeren geven verschillende prioriteiten aan voor de inhoud van een opfrismoment. Uit Figuur 15 blijkt dat ruim een kwart (26%) vooral de algemene rijvaardigheid wil verbeteren. Daarnaast wil 24% zich richten op het opfrissen van parkeren en bijzondere verrichtingen. Ruim een vijfde (22%) zou graag werken aan het opbouwen van zelfvertrouwen achter het stuur, terwijl 20% de focus legt op het rijden in druk stadsverkeer.



Figuur 15.

Voorkeurskanalen voor informatie over opfrismomenten

Tot slot gaven de jongeren aan via welke kanalen zij het liefst geïnformeerd willen worden over opfrismomenten. Hoewel 44% aangeeft een opfrismoment überhaupt niet nodig te vinden, geeft ruim een kwart (26%) aan het liefst via e-mail geïnformeerd te worden, terwijl eenzelfde percentage (26%) de voorkeur geeft aan informatie via het CBR. Daarnaast wil 16% graag bericht ontvangen via de gemeente of hun (oude) rijsschool. Eén op de tien (10%) zoekt liever zelf actief naar informatie, en een klein deel (9%) verkiest communicatie via WhatsApp of andere sociale mediakanalen.

Conclusies en aanbevelingen



TeamAlert

jongeren met **Impact**

4. Conclusies en aanbevelingen

Dit onderzoek had als doel inzicht te verkrijgen in de subjectieve rijervaring van jongeren na het behalen van hun rijbewijs, evenals in de factoren die deze ervaring beïnvloeden. In dit hoofdstuk worden de belangrijkste conclusies besproken, gevolgd door praktische aanbevelingen om jonge bestuurders te ondersteunen bij het veilig opbouwen en behouden van rijervaring.

4.1 Subjectieve rijervaring hangt samen met toegang tot een auto en rijfrequentie

De resultaten van dit onderzoek laten zien dat jongeren zich over het algemeen zeker en ervaren voelen achter het stuur. Dit gevoel blijkt echter sterk samen te hangen met hun toegang tot een auto en hoe vaak ze rijden. Jongeren met een eigen auto of een auto via werk voelen zich zekerder en ervarener dan jongeren zonder auto. Hoe vaker jongeren rijden, hoe groter hun subjectieve rijervaring en gevoel van zekerheid. Dit bevestigt eerdere bevindingen dat rijervaring vooral wordt opgebouwd door regelmatige praktijkervaring, en niet enkel door het aantal jaren sinds het behalen van het rijbewijs (Beanland et al., 2013).

Jongeren zonder auto rijden minder vaak en doen daardoor minder rijervaring op. Dat is zorgelijk, want langdurige inactiviteit achter het stuur kan leiden tot het afnemen van rijvaardigheid en een grotere kans op risicovol rijgedrag wanneer men wél de weg op gaat (Mayhew et al., 2003). Tegelijkertijd vertrouwen jongeren vooral op praktijkervaring om hun vaardigheden te behouden. Andere vormen van oefening, zoals opfriscursussen of advies vragen aan ervaren bestuurders, worden zelden ingezet. Dit roept de vraag op of dit voldoende is, zeker gezien eerder onderzoek dat wijst op een verhoogd ongevalsrisico onder beginnende bestuurders in de eerste jaren na het behalen van het rijbewijs (Twisk & Stacey, 2007). Bovendien overschatten jongeren vaak hun eigen rijvaardigheid en onderschatten zij de risico's op de weg. Juist daarom is het belangrijk om, ook wanneer jongeren daar zelf niet expliciet om vragen, toch gestructureerde begeleiding beschikbaar te stellen.

Maak rijondersteuning beschikbaar voor alle jongeren

Jongeren die geen eigen auto hebben, krijgen minder kansen om rijervaring op te doen en voelen zich ook minder zeker achter het stuur. Hier ontstaat een belangrijk spanningsveld: juist de jongeren die het meest gebaat zouden zijn bij extra ondersteuning, hebben daar in de praktijk het minste toegang toe. Het is daarom aanbevolen om te investeren in laagdrempelige, praktische vormen van rijvaardigheidsbehoud, zoals opfriscursussen of begeleid rijden.

Belangrijk hierbij is dat jongeren actief worden betrokken bij de vormgeving van het aanbod. Alleen dan sluit het goed aan op hun behoeften en wordt het aantrekkelijk om deel te nemen. Dit onderzoek laat zien dat jongeren vooral waarde hechten aan duidelijke communicatie via officiële kanalen, zoals via e-mail of het CBR. Een goed voorbeeld van communicatie op maat is de nieuwsbrief die TeamAlert namens het CBR verstuurt aan jongeren die net hun rijbewijs hebben behaald. In het jaar na het slagen ontvangen zij vier nieuwsbrieven met tips en informatie, bijvoorbeeld over voertuigfuncties of verkeersregels. Het is waardevol om te verkennen hoe we via dit bestaande kanaal – of in samenwerking met het CBR – jonge, beginnende bestuurders beter kunnen bereiken én bewust kunnen maken van de mogelijkheden om rijangst of onzekerheid aan te pakken.

4.2 Jongeren die hebben deelgenomen aan 2toDrive voelen zich zekerder

Uit het onderzoek blijkt dat jongeren die hebben deelgenomen aan 2toDrive zich vaker zekerder voelen achter het stuur. Ongeveer een derde van de jongeren in dit onderzoek deed mee aan het programma; bijna de helft van hen geeft aan dat dit (heel) veel heeft bijgedragen aan hun rijzekerheid. Bovendien rapporteren de jongeren die deelnamen aan 2toDrive minder rijangst.

Hoewel deze bevindingen positief zijn, is het belangrijk rekening te houden met een mogelijk selectie-effect: jongeren die voor 2toDrive kiezen, voelen zich mogelijk van nature al zekerder of zijn meer geïnteresseerd in autorijden. Tegelijkertijd sluiten hun ervaringen aan bij eerdere literatuur, waarin wordt gesteld dat begeleid rijden niet alleen de rijvaardigheid verbetert, maar ook bijdraagt aan meer zelfvertrouwen en minder rijangst (Vlakveld, 2011b).

Blijf 2toDrive actief ondersteunen

Gezien deze positieve signalen is het aan te raden 2toDrive structureel te blijven ondersteunen, zowel door het programma actief te promoten als door het verder te verbeteren. Op die manier kunnen jongeren met meer zelfvertrouwen en minder rijangst deelnemen aan het verkeer, wat op de lange termijn bijdraagt aan veiliger rijgedrag.

4.3 Jongeren voelen zich zeker, maar blijven kwetsbaar in het verkeer

Hoewel de meeste jongeren zich zelfverzekerd voelen achter het stuur, ervaart ruim een kwart regelmatig rijangst, met name in complexe verkeerssituaties zoals drukte, onbekende routes of slecht weer. Opvallend is dat bijna een derde van de jongeren al rijangst ervoer tijdens de rijopleiding. Jongeren proberen dit vaak zelfstandig aan te pakken door vaker te rijden. Slechts een kleine groep geeft aan behoefte te hebben aan extra ondersteuning, en dan vaak pas wanneer ze een langere tijd niet gereden hebben.

Het verschil tussen hoe jongeren hun eigen rijvaardigheid inschatten en de objectieve risico's die ze lopen, is echter groot. Jongeren hebben aantoonbaar een hoger ongevalsrisico dan ervaren bestuurders (SWOV, 2021). Tot ongeveer 25 jaar zijn jongeren minder goed in staat om risico's in te schatten, impulsen te beheersen en weerstand te bieden aan groepsdruk (Casey, Getz & Galvan, 2008; Steinberg, 2008). Dit maakt jonge, beginnende bestuurders extra kwetsbaar in het verkeer. Omdat jongeren zelf niet snel om extra begeleiding zullen vragen, is het van belang om opfrismomenten actief te promoten en te normaliseren. Daarbij helpt het om aan te sluiten bij situaties waarin jongeren zich wél onzekerder voelen, zoals druk verkeer, onbekende routes of slecht weer. Zeker nu het verkeer steeds drukker wordt, met verschillende snelheden, is het belangrijk om jongeren stevig voor te bereiden op de complexe verkeerssituaties die hen in de toekomst te wachten staan.

Richt rijondersteuning op duurzame ontwikkeling en behoud van rijvaardigheid

Het advies van de commissie Roemer (2021) om de rijopleiding meer gestructureerd en praktijkgericht te maken, sluit goed aan bij de bevindingen van dit onderzoek. Een gefaseerde rijopleiding, waarbij rijervaring stapsgewijs wordt opgebouwd, kan jongeren helpen deze ervaring op een veilige manier op te doen. Tegelijkertijd benadrukt Vlakveld (2021) dat rijvaardigheid ook ná het behalen van het rijbewijs onderhouden moet worden, om risicoherkenning en verkeersinzicht te blijven ontwikkelen.

Het advies van Roemer om een leerlingvolgsysteem in te voeren, biedt in dit opzicht een waardevolle structuur voor continue begeleiding. TeamAlert pleit ervoor om dit systeem te verlengen tot na het rijexamen. Dit zou jongeren kunnen voorzien van een aantal geplande contactmomenten, waarbij zij laagdrempelig gebruik kunnen maken van ondersteuning. Denk hierbij aan het aanbieden van praktijkgerichte opfriscursussen, of handvatten rondom thema's als rijangst of onzekerheid achter het stuur. Door deze nazorg te koppelen aan het leerlingvolgsysteem, bijvoorbeeld via automatische uitnodigingen, kan de rijopleiding worden uitgebreid met een structurele opvolging in de eerste risicovolle jaren na afgifte van het rijbewijs.

Een concrete invulling van zulke nazorg kan worden gevonden in bestaande initiatieven, zoals de CBR-nieuwsbrief voor jonge, beginnende bestuurders die TeamAlert verzorgt. Daarnaast biedt TeamAlert de bewezen effectieve training Blikveld aan, die zich richt op het verminderen van risicogedrag (te hard rijden), gevaarherkenning en het versterken van hogere orde vaardigheden. Dergelijke initiatieven sluiten goed aan bij de aanbeveling om ook na het behalen van het rijbewijs in te zetten op blijvende ontwikkeling van rijvaardigheid. Het actief integreren van dit soort programma's als structureel onderdeel van de nazorg kan zo een waardevolle invulling vormen op de rijopleiding en bijdragen aan de verkeersveiligheid van jonge bestuurders.



Bronnen



TeamAlert

jongeren met **Impact**

Bronnen

Arcadis, Berenschot & TeamAlert. (2023). *Evaluatie Wet Begeleid Rijden 2toDrive* [Rapport]. Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat. Rapportage in *Evaluatie Wet Begeleid Rijden 2toDrive*

Beanland, V., Fitzharris, M., Young, K., & Lenné, M. G. (2013). Understanding novice driver inexperience: Psychological and behavioural perspectives, and issues for road safety. *Safety Science*, 57, 1–7.
<https://doi.org/10.1016/j.ssci.2013.02.009>

Casey, B. J., Getz, S., & Galvan, A. (2008). *The adolescent brain. Developmental Review*, 28(1), 62–77.
<https://doi.org/10.1016/j.dr.2007.08.003>

Craen, S. de (2010). *The X-factor: A longitudinal study of calibration in young novice drivers* (Proefschrift, Technische Universiteit Delft). Geraadpleegd via: <https://www.swov.nl/publicatie/x-factor-longitudinal-study-calibration-young-novice-drivers>

Curry, A.E., Metzger, K.B., Williams, A.F. & Tefft, B.C. (2017). Comparison of older and younger novice driver crash rates: Informing the need for extended Graduated Driver Licensing restrictions. In: *Accident Analysis & Prevention*, vol. 108, p. 66-73.

Mayhew, D. R., Simpson, H. M., & Pak, A. (2003). Changes in collision rates among novice drivers during the first months of driving. *Accident Analysis & Prevention*, 35(5), 683–691. [https://doi.org/10.1016/S0001-4575\(02\)00067-9](https://doi.org/10.1016/S0001-4575(02)00067-9)

Nägele, R.C. en Kluppels, L. (2010). *Educatieve Maatregel Gedrag en verkeer. Handboek trainers*. CBR Divisie Vorderingen. DHV, Amersfoort.

Roemer, E. (2021). *Van rijles naar rijonderwijs – Advies voor de verbetering van de rijsschoolbranche*. Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat. <https://open.overheid.nl/documenten/ronddelen-2021/rijonderwijs>

Steinberg, L. (2008). A social neuroscience perspective on adolescent risk-taking. *Developmental Review*, 28(1), 78–106. <https://doi.org/10.1016/j.dr.2007.08.003>

SWOV (2021). *Jonge automobilisten*. SWOV-factsheet, september 2021. SWOV, Den Haag.

Twisk, D., & Stacey, C. (2007). Trends in young driver risk and countermeasures in European countries. *Journal of Safety Research*, 38(2), 245–257. <https://doi.org/10.1016/j.jsr.2007.02.001>

Vissers, J., Dicke, M. (2017). *Aanpak Jonge Automobilisten: Doorontwikkeling en Herijking*. Voorstel voor een praktijkproef. Regionaal Orgaan Verkeersveiligheid Oost Nederland.

Vlakveld, W. P. (2005). *Jonge beginnende automobilisten, hun ongevalsrisico en maatregelen om dit terug te dringen*. Geraadpleegd via: <https://www.swov.nl/publicatie/jonge-beginnende-automobilisten-hunongevalsrisico-en-maatregelen-om-dit-terug-te-dringen>

Vlakveld, W. P. (2011a). *Hazard anticipation of young novice drivers; Assessing and enhancing the capabilities of young novice drivers to anticipate latent hazards in road and traffic situations* [Proefschrift, Rijksuniversiteit Groningen]. SWOV.

Vlakveld, W. P. (2011b). *2toDrive: Evaluatie van begeleid rijden in Nederland*. Stichting Wetenschappelijk Onderzoek Verkeersveiligheid (SWOV).

Vlakveld, W. P. (2021). Effect van ‘Van rijles naar rijonderwijs’ op ongevalsrisico van jonge automobilisten. Notitie naar aanleiding van het advies commissie-Roemer. Geraadpleegd via: <https://swov.nl/system/files/publication-downloads/r-2021-28.pdf>

Bijlage 1: Vragenlijst

Hey! Ben jij tussen de 17 en 30 jaar oud en heb jij je rijbewijs al in de pocket? Deel dan je ervaringen met ons in deze korte vragenlijst (+/- 6 minuten)!

📱 Maak kans op één van de cadeaubonnen naar keuze t.w.v. €50! De winnaar wordt op 27 mei bekendgemaakt via ons Instagramkanaal @YoungInfluenceNL. De winnaar ontvangt ook een mailtje.

We gebruiken je antwoorden alleen voor dit onderzoek. Jouw gegevens worden dus niet doorgegeven aan andere partijen. Alle data wordt anoniem gebruikt en na het onderzoek verwijderd. Voor meer check: <https://teamalert.nl/privacyverklaring/>.

Demografische gegevens

1. **Hoe oud ben jij?** exit als <17 of >30
[invulveld]
2. **In welk jaar heb jij je autorijbewijs (B) behaald?**
[invulveld]
 - Ik heb geen autorijbewijs → exit
3. **Heb jij op dit moment een eigen auto (een auto die op jouw naam staat)?**
 - Ja
 - Nee, maar ik rijd wel in een auto van mijn werk
 - Nee
4. **Ik ben...**
 - Man
 - Vrouw
 - Non-binair / genderfluïde
 - ... [invulveld]

Rijervaring en rijfrequentie

5. **In hoeverre voel jij je een *ervaren* bestuurder in de auto?**
 - Heel ervaren
 - Ervaren
 - Neutraal
 - Onervaren
 - Heel onervaren
6. **In hoeverre voel jij je *zeker* achter het stuur?**
 - Heel zeker
 - Zeker
 - Neutraal
 - Onzeker
 - Heel onzeker
7. **Hoe vaak rijd jij gemiddeld in een auto, sinds je je rijbewijs hebt gehaald?**
 - Elke dag
 - Meerdere keren per week
 - Eén keer per week
 - Eén keer per maand

- Minder dan één keer per maand
- Nooit

8. Wat zijn de belangrijkste redenen waarom je niet vaker rijdt?

Er zijn meerdere antwoordopties mogelijk.

- Geen toegang tot een auto
- Geen behoefte aan autorijden
- Te duur (brandstof, verzekering, onderhoud, parkeerkosten, etc.)
- Onzekerheid of rijangst
- Voorkeur voor andere manieren van vervoer (fiets, OV, etc.)
- Vervelende ervaring met autorijden in het verleden (zoals een (bijna-)ongeluk)
- Niet van toepassing [exclusief antwoord]
- Anders, namelijk... [invulveld]

Situaties en rijvaardigheid

9. In welke situatie(s) rijd je het vaakst?

Er zijn meerdere antwoorden mogelijk.

- Als ik naar werk ga
- Als ik naar school of stage ga
- Als ik ga sporten
- Voor sociale activiteiten (bijv. naar vrienden of familie, of een dagje uit)
- Voor mijn plezier
- Boodschappen of andere praktische dingen
- Niet van toepassing [exclusief antwoord]
- Anders, namelijk... [invulveld]

10. Wat doe jij om je rijvaardigheid bij te houden sinds je je rijbewijs hebt gehaald?

Er zijn meerdere antwoorden mogelijk.

- Regelmatig rijden wanneer ik de kans krijg
- Opfriscursus volgen
- Met ervaren bestuurder als bijrijder rijden
- Tips van ervaren bestuurders vragen
- Niets specifiek [exclusief antwoord]
- Anders, namelijk... [invulveld]

11. Hoe vaak heb je toegang tot een auto (bijvoorbeeld van ouders, vrienden, of een deelauto)?

- Altijd
- Vaak
- Soms
- Zelden
- Nooit

Invloed van 2toDrive

12. Heb je meegedaan aan 2toDrive (begeleid rijden vanaf 17 jaar)?

- Ja
- Nee

13. [indien 'ja' bij 2toDrive] In hoeverre heeft 2toDrive bijgedragen aan hoe zeker je je voelt achter het stuur?

- Heel veel
- Veel

- Neutraal
- Weinig
- Heel weinig

14. [indien 'ja' bij 2toDrive] Rijd je sinds het halen van je rijbewijs vaker doordat je ervaring hebt opgedaan met 2toDrive?

- Ja, zeker
- Ja, een beetje
- Nee
- Weet ik niet

Rijangst en onzekerheid

15. Hoe vaak ervaar jij angst tijdens het autorijden?

- Altijd
- Vaak
- Soms
- Zelden
- Nooit

16. In welke situaties ervaar je angst tijdens het autorijden?

Er zijn meerdere antwoorden mogelijk.

- Drukke verkeerssituaties (zoals spits)
- Onbekende wegen
- Inparkeren
- Achteruit rijden
- Snelwegen
- Rijden in het donker
- Rijden bij slecht weer
- Rijden met passagiers
- Niet van toepassing [exclusief antwoord]
- Anders, namelijk... [invulveld]

17. Heb je rijangst ervaren tijdens je rijlessen?

- Ja
- Nee

18. Hoe heb je geprobeerd om rijangst te verminderen?

Er zijn meerdere antwoorden mogelijk.

- Vaker autorijden
- Opfrislessen/-cursus volgen
- Met ervaren bestuurder als bijrijder rijden
- Tips van ervaren bestuurders vragen
- Online tips en tutorials
- Professionele hulp (bijv. faalangsttraining)
- Ik heb niets geprobeerd [exclusief antwoord]
- Niet van toepassing [exclusief antwoord]
- Anders, namelijk... [invulveld]

Motivatie en behoefte aan autorijden

19. Wat waren voor jou de belangrijkste redenen om je rijbewijs te halen?

Er zijn meerdere antwoorden mogelijk.

- Zelfstandig kunnen reizen
- Nodig voor school, werk of stage
- Voor sociale activiteiten (bijv. naar vrienden of familie, of een dagje uit)
- Omdat vrienden of leeftijdsgenoten dit ook doen
- Meer onafhankelijkheid
- Anders, namelijk... [invulveld]

20. [indien vraag 3 = nee] Hoe belangrijk vind je het om wel te kunnen autorijden, ondanks dat je geen eigen auto hebt?

- Heel belangrijk
- Belangrijk
- Neutraal
- Onbelangrijk
- Heel onbelangrijk

21. [indien vraag 3 = niet nee] Je gaf aan dat je een eigen auto hebt. Wat waren voor jou de belangrijkste redenen om je auto te kopen?

Er zijn meerdere antwoorden mogelijk.

- Nodig voor school, werk of stage
- Fijn om een auto te hebben
- Sneller op mijn bestemming
- Vaak lange afstanden afleggen
- Meer onafhankelijkheid
- Anders, namelijk... [invulveld]

Behoeft opfrismoment

22. Zou je het fijn vinden om na het behalen van je rijbewijs een moment te hebben waarop je je rijvaardigheid kunt opfrissen?

- Ja
- Nee
- Weet ik niet

23. Wanneer zou dit opfrismoment volgens jou plaats moeten vinden?

Als je vindt dat dit op meerdere momenten plaats zou moeten vinden, vink je meer dan één antwoord-optie aan.

- Binnen 3 maanden na het behalen van mijn rijbewijs
- Binnen 6 maanden na het behalen van mijn rijbewijs
- Binnen een jaar na het behalen van mijn rijbewijs
- Alleen als ik langere tijd niet heb gereden
- Ik vind een opfrismoment niet nodig [exclusief antwoord]
- Anders, namelijk... [invulveld]

24. Hoe moet zo'n opfrismoment er volgens jou uitzien?

Er zijn meerdere antwoorden mogelijk.

- Een praktijkles met een rijinstructeur
- Een theorieles (om de verkeersregels op te frissen)
- Oefenen met een ervaren bestuurder (bijvoorbeeld een ouder of kennis)
- Een cursus die theorie en praktijk combineert
- Een groepsessie met andere jonge bestuurders
- Een online training met tips en video's
- Ik vind een opfrismoment niet nodig [exclusief antwoord]

- Anders, namelijk... [invulveld]

25. Wat zou jij graag willen oefenen of verbeteren tijdens zo'n opfrismoment?

Er zijn meerdere antwoorden mogelijk.

- Algemene rijvaardigheid verbeteren
- In- en uitvoegen op de snelweg
- Rijden in druk stadsverkeer
- Parkeren en bijzondere verrichtingen
- Rijden in het donker of bij slecht weer
- Zelfvertrouwen opbouwen achter het stuur
- Ik vind een opfrismoment niet nodig [exclusief antwoord]
- Anders, namelijk... [invulveld]

26. Via welke weg zou jij het liefst geïnformeerd willen worden over een opfrismoment?

Er zijn meerdere antwoorden mogelijk.

- E-mail
- WhatsApp of andere sociale media
- Via de gemeente waar ik woon
- Via mijn oude rijschool
- Via het CBR
- Ik zoek liever zelf naar informatie
- Ik vind een opfrismoment niet nodig [exclusief antwoord]
- Anders, namelijk... [invulveld]

Bijlage 2: Vergelijkende statistische analyses

- ▶ **Autobezit hangt samen met subjectieve rijervaring en zekerheid achter het stuur.** De gemiddelde scores op beide 5-puntsschalen verschilden significant tussen de drie groepen (*rijervaring*: $F(2, 1242) = 63.51, p < .001$; *zekerheid*: $F(2, 1242) = 49.48, p < .001$). Post-hoc toetsen laten zien dat jongeren met een eigen auto ($M = 3.85; 4.22$) en jongeren die in een auto van werk rijden ($M = 3.73; 4.33$) zich significant meer ervaren en zekerder voelen dan jongeren zonder auto ($M = 3.31; 3.80$).
- ▶ **Rijfrequentie hangt samen met autobezit.** De gemiddelde rijfrequentie verschild significant tussen jongeren met een eigen auto, een auto van werk en zonder auto, $F(2, 1242) = 198.48, p < .001$. Post-hoc toetsen laten zien dat jongeren met een eigen auto ($M = 4.49$) significant vaker rijden dan jongeren zonder auto ($M = 3.42$), $p < .001$. Ook jongeren met een werkauto ($M = 3.98$) rijden vaker dan jongeren zonder auto, $p < .001$. Tot slot blijkt dat jongeren met een eigen auto ook significant vaker rijden dan jongeren met een auto van werk, $p < .001$.
- ▶ **Rijfrequentie hangt samen met subjectieve rijervaring.** Er werd een Pearson-correlatie uitgevoerd tussen rijfrequentie en subjectieve rijervaring, met een significante positieve correlatie, $r(1243) = .43, p < .001$ (two-tailed). Ook tussen rijfrequentie en zekerheid achter het stuur bleek een positieve correlatie, $r(1243) = .48, p < .001$. Dit laat zien dat jongeren die vaker rijden zich zowel ervaren als zekerder voelen achter het stuur.
- ▶ **Deelname aan 2toDrive hangt samen met rijangst.** Uit een chi-kwadraattoets blijkt een significant verband tussen deelname aan 2toDrive en de mate van ervaren rijangst, $\chi^2(4) = 34.91, p < .001$. Jongeren die via 2toDrive hebben gereden, rapporteerden vaker *nooit* rijangst (33%) dan jongeren die niet aan 2toDrive deelnamen (23%).