

Getrapt rijbewijs

Samenvatting

Jonge beginnende automobilisten hebben een buitengewoon grote kans om bij een verkeersongeval betrokken te raken in vergelijking met ervaren bestuurders. Dit wordt slechts in beperkte mate veroorzaakt door een gebrek aan basisvaardigheden (voertuigbeheersing, toepassen van verkeersregels). Een verbetering van de basisrijopleiding blijkt dan ook geen oplossing te zijn voor dit probleem. Van een langer leertraject in verschillende fasen, een 'getrapt rijbewijssystem' is wel een substantieel effect op de veiligheid te verwachten.

Wat is het probleem bij jonge beginnende automobilisten?

De kans op een verkeersongeval per gereden kilometer is voor jonge beginnende automobilisten buitengewoon hoog en wordt relatief gezien ook steeds groter (zie de SWOV-factsheet [Jonge beginnende automobilisten](#)). Uit zeer veel binnen- en buitenlands onderzoek blijkt dat er verschillende oorzaken voor dat hoge ongevalsrisico bestaan. De oorzaken kunnen in vier groepen verdeeld worden: 1) een gebrek aan vaardigheden, 2) leeftijdspecifieke factoren, 3) gebrekkig zelfinzicht, en 4) blootstelling aan gevaarlijke omstandigheden.

1. Bij een gebrek aan vaardigheden gaat het voornamelijk om een gebrek aan zogeheten 'hogere-ordevaardigheden'. Dit is het vermogen om de aandacht te richten op zaken die voor de verkeersveiligheid relevant zijn, om verkeerssituaties te beoordelen en om in een vroegtijdig stadium adequaat te kunnen voorspellen hoe verkeerssituaties zich zullen ontwikkelen. Gevaarherkenning is bijvoorbeeld een hogereordevaardigheid (zie de SWOV-factsheet [Herkennen van gevaaren in het verkeer](#)). Gebrek aan basisvaardigheden (voertuigbeheersing, het kunnen toepassen van verkeersregels) speelt ook een rol, maar in mindere mate. Bij beginners zijn die basisvaardigheden vaak nog zo weinig ingeslepen dat ze veel aandacht vergen. Die aandacht gaat dan ten koste van de aandacht die nodig is voor hogereordevaardigheden.
2. Belangrijke leeftijdspecifieke factoren vinden we met name bij jonge mannen. Deze hebben in de adolescentiefase nogal veel last van 'wilde haren'. Ze houden van spannende aangelegenheden en het uitproberen van nieuwe dingen, achten zich onkwetsbaar en willen graag indruk maken op vrienden, bijvoorbeeld met een 'sportieve' rijstijl. Dit terwijl het vermogen om impulsen te onderdrukken en om risico's af te wegen nog slecht ontwikkeld is (Reyna & Farley, 2006).
3. Door gebrekkig zelfinzicht zijn veel jongeren nog niet goed in staat om de taken die men in het verkeer aangaat af te stemmen op dat wat men kan. Dit afstemmen wordt kalibratie genoemd. Hoe zwaar de rijtaak is, bepaalt men voor een groot deel zelf. Door bijvoorbeeld harder te rijden en dicht achter elkaar te gaan rijden, neemt de taakbelasting toe. Als men terecht meent dat men een heel bekwaam bestuurder is, dan kan men die hogere taakeisen mogelijk nog wel aan. Indien men ten onrechte meent dat men bekwaam is (zoals veel beginnende bestuurders) dan leidt deze overschatting tot gevaarlijke situaties.
4. Naar verhouding rijden jonge automobilisten vaker onder omstandigheden die voor iedere automobilist gevaarlijk zijn. Als jongeren in een eigen auto rijden (dus geen auto van de ouders of een leaseauto) dan is het vaak een oudere auto met wat minder primaire en secundaire veiligheidsvoorzieningen dan gemiddeld. Hierdoor is de kans op ongevallen groter (bijvoorbeeld door minder goede remmen) en zal ook de afloop ernstiger zijn (bijvoorbeeld door het ontbreken van een airbag). Jongeren rijden vaker laat in de nacht en ook vaker met passagiers die hen afleiden. Wanneer jonge bestuurders onder invloed van alcohol verkeren, tast dat hun rijgeschiktheid nog ernstiger aan dan bij oudere bestuurders. Jonge bestuurders rijden ook vaker onder invloed van drugs dan oudere bestuurders.

Is verbetering van de basisrijopleiding een oplossing?

Aanvankelijk heeft men wereldwijd getracht het hoge ongevalsrisico van jonge beginnende automobilisten te verlagen door de rijopleiding voorafgaand aan het rijexamen te verbeteren. Dit had weinig succes. Tot op heden is uit onderzoek niet gebleken dat jongeren die door erkende rijinstructeurs zijn opgeleid veiliger rijden dan jongeren die min of meer terloops onder begeleiding van

hun ouders hebben leren rijden (zie voor een overzicht: Christie, 2001). Dit geringe succes van de formele rijopleiding is niet zo verwonderlijk gelet op de oorzaken van het probleem. Gebrek aan basisvaardigheden (voertuigbeheersing en doorsnee-verkeersdeelname) is er immers maar in beperkte mate de oorzaak van dat jonge beginnende automobilisten zo'n hoog ongevalsrisico hebben. Vanaf eind jaren tachtig is men het in de Verenigde Staten, Canada, Nieuw-Zeeland en Australië daarom niet meer zo gaan zoeken in een betere kwaliteit van het rijonderricht, maar in verlenging van het leertraject. Het resultaat hiervan was het zogenaamde 'graduated driver licensing system'. In het Nederlands kan dit systeem het beste worden aangeduid met 'getrapt rijbewijs'.

Wat is een getrapt rijbewijs?

Een getrapt rijbewijs beoogt de beginnende automobilisten de rijervaring zo te laten opdoen dat men daarbij zichzelf en anderen zo min mogelijk in gevaar brengt. Naarmate men beter de (hogere orde)vaardigheden beheerst mag men geleidelijk aan rijervaring opdoen in omstandigheden met meer risico. Tevens wordt getracht de motivatie om veilig te rijden te vergroten door beperkingen pas op te heffen indien men geen verkeersovertredingen heeft begaan en/of bij een verkeersongeval betrokken is geweest. Een getrapt rijbewijs bestaat doorgaans uit drie fasen. De eerste fase is de 'leerlingfase'. In deze fase mag uitsluitend onder begeleiding gereden worden (zie de SWOV-factsheet [Begeleid rijden](#)). Meestal moet er door de begeleider en de leerling een logboek worden bijgehouden van de handelingen die de leerling heeft verricht en aangegeven worden hoe de beheersing daarvan was. Vaak moet ook het aantal afgelegde kilometers worden bijgehouden. Bij sommige varianten van het getrapte rijbewijs hoeft men in deze leerlingfase zowel vooraf alsook tijdens de periode van begeleid rijden geen rijlessen te nemen bij een erkende rij school, maar bij anderen weer wel. De duur van de leerlingfase varieert van zes maanden tot een jaar. Na de leerlingfase volgt de 'tussenfase'. Bij bijna alle vormen van getrapt rijbewijs moet men een toets doen bij overgang naar de tussenfase. Tijdens de tussenfase mag de leerling zelfstandig rijden, maar alleen onder omstandigheden waarbij de kans op een ongeval klein is. Vrijwel altijd geldt er in deze fase een verbod op het rijden onder invloed van zelfs maar de geringste hoeveelheid alcohol. Vaak geldt er ook een verbod op het rijden in het donker en het rijden met leeftijdsgenoten als passagier. Er zijn grote verschillen in de duur van de tussenfase. In de Verenigde Staten duurt deze fase zes maanden tot een jaar, maar in Australië duurt deze fase drie jaar. De periode kan verlengd worden indien men een verkeersovertreding heeft begaan en/of een ongeval heeft veroorzaakt. Aan het einde van de tussenfase volgt soms weer een toets. Deze toets is dan gericht op hogere ordevaardigheden zoals gevaarherkenning. Na de tussenfase volgt de fase van het beginnersrijbewijs. Dit wil zeggen dat er in de eerste jaren van het rijbewijsbezit strengere regels gelden (bijvoorbeeld voor alcohol of een verzaamd puntensysteem) dan voor ervaren automobilisten. Ook kan het zo zijn dat men na het begaan van een verkeersovertreding wordt teruggezet naar de tussenfase.

Welke ervaringen zijn er al met getrapte rijbewijssystemen?

Er zijn zeer veel verschillende varianten van getrapte rijbewijssystemen in omloop en vrijwel geen enkele daarvan heeft alle elementen in zich zoals die hierboven zijn omschreven. Het eerste min of meer complete getrapte rijbewijssysteem (met drie fasen) is in 1987 ingevoerd in Nieuw-Zeeland. In de loop van de jaren negentig hebben vrijwel alle staten en provincies in Noord-Amerika (VS en Canada) en Australië een variant van getrapt rijbewijs ingevoerd die op hun wetgeving is toegespitst. In Europa bestaat er in dertien landen de mogelijkheid van begeleid rijden (de eerste fase van een getrapt rijbewijs) en bestaat er in elf landen, waaronder Nederland, een beginnersrijbewijs (de derde fase van een getrapt rijbewijs). In tegenstelling tot in Noord-Amerika, Australië en Nieuw Zeeland, komt in Europa de tussenfase (zelfstandig rijden, maar niet met leeftijdsgenoten en niet in het donker) niet voor. Alleen Kroatië kent een verbod op het rijden met leeftijdsgenoten in de eerste periode na het behalen van het rijbewijs. In Nederland is er het beleidsvoornemen om begeleid rijden op experimentele basis mogelijk te maken. Volgens dit voorstel mogen jongeren al vanaf 16½ jaar rijlessen nemen en vanaf hun 17e verjaardag hun rijbewijs halen door een standaardrijexamen af te leggen. Daarna volgt tot de 18e verjaardag de periode waarin alleen onder begeleiding van een ervaren bestuurder gereden mag worden. Aan deze bestuurder wordt een aantal eisen gesteld, onder meer ten aanzien van het aantal jaren rijervaring en het rijgedrag (zie de SWOV-factsheet [Begeleid rijden](#)). Dat in Europa de toch zo effectief gebleken tussenfase (zie in het vervolg van deze factsheet) nog niet is ingevoerd, houdt mogelijk verband met de leeftijdslimiet. In Europa is in veruit de meeste landen de limiet om rijexamen te mogen doen van oudsher 18 jaar en in Noord-Amerika, Australië en Nieuw-Zeeland is deze 16 jaar of zelfs nog lager. Om de tussenfase tot een succes te maken is toezicht en medewerking van de ouders vereist. Dit is voor ouders makkelijker te realiseren bij kinderen van 16 jaar of jonger dan bij kinderen van 18 jaar.

Welk effect heeft een getrap rijbewijssystem op de verkeersveiligheid?

Overall waar een min of meer compleet getrap rijbewijs is ingevoerd, daalde het ongevalsrisico van jonge beginnende automobilisten sterk in het eerste jaar na invoering. Deze daling varieerde van 10 tot 40% voor bestuurders waarop het getrap rijbewijs van toepassing is (zie voor een meta-analyse Hartling et al., 2004). De doorwerking van het getrap rijbewijs in de periode erna is ook aangetoond, zij het niet overall (Begg & Stephenson, 2003; Gregersen et al., 2000). De grote verschillen in het effect van het getrap rijbewijs kunnen verklaard worden uit de grote verschillen in uitgangssituaties (wat was er vooraf aan het getrap rijbewijssystem?) en de implementatie van het getrap rijbewijs (leeftijd, duur van de fasen, welke restricties of geen restricties). Ook zijn veel van de effectstudies methodologisch zwak te noemen (geen controlegroep, geen aselece toewijzing (zie de SWOV-factsheet [Inhoud en evaluatie van verkeerseducatieprogramma's](#)). De methodologisch meest harde effectstudies laten het minste effect zien, maar ook dan is er nog sprake van een daling van het ongevalsrisico met 10 tot 20%. Zou door invoering van een volledig getrap rijbewijssystem in Nederland het ongevalsrisico van 18- t/m 24-jarige automobilisten met 20% dalen, dan scheelt dat jaarlijks ongeveer 40 verkeersdoden.

Welke onderdelen van een getrap rijbewijssystem zijn wel effectief en welke niet?

Senserrick & Whelan (2003) hebben een literatuurstudie uitgevoerd naar de individuele componenten van een getrap rijbewijssystem. Zij hebben in hun rapport alle effectstudies naar bepaalde onderdelen op een rijtje gezet.

De componenten die in ieder geval werken, zijn:

- lange leerlingfase met begeleid rijden, in ieder geval langer dan zes maanden;
- niet mogen rijden gedurende de nachtelijke uren in de tussenfase;
- niet mogen rijden met leeftijdsgenoten in de tussenfase; het effect is hiervan minder dan een nachtelijk rijverbod, omdat de maatregel ook weer leidt tot meer expositie (men gaat apart rijden);
- absoluut alcoholverbod (ook voor de begeleider) gedurende de gehele periode (tot en met die van de derde fase: het beginnersrijbewijs).

Wat hoogst waarschijnlijk werkt, zijn:

- verhoging van de leeftijd waarop met de tussenfase mag worden begonnen;
- verlenging van de tussenfase (tot minimaal een jaar en bij voorkeur langer);
- verlenging van de fase waarin men zit nadat men betrapt is op een overtreding;
- verzaamd puntenstelsel voor zowel de tussenfase als de fase van het beginnersrijbewijs.

Wat niet werkt, zijn:

- verkorting van de fasen als men formele rijlessen neemt of verkeersveiligheids cursussen volgt;
- formele rijvaardigheidstraining door professionele rijinstructeurs volledig in de plaats stellen van begeleid rijden.

De leeftijd waarop men met begeleid rijden begint, kan laag zijn zonder dat dit nadelig is voor de verkeersveiligheid. In Zweden had de verlaging van de leeftijdslimiet in 1993 (van 17½ naar 16 jaar) een duidelijk gunstig effect op de verkeersveiligheid. De leeftijdslimiet waarop men (met restricties) zelfstandig mag rijden moet echter zo hoog mogelijk liggen.

Hoe toepasbaar is een getrap rijbewijssystem in Nederland?

Zoals aangegeven zal in Nederland een experiment komen met begeleid rijden, de eerste fase van een getrap rijbewijs. Daarvan wordt al een positief effect verwacht (zie de SWOV-factsheet [Begeleid rijden](#)). Ten aanzien van de vervolgfases, met name voor het invoeren van restricties voor beginnende bestuurders bestaan in Nederland nog wel een aantal bezwaren. Een van de bezwaren is dat vooral een nachtelijk rijverbod en het verbod op het rijden met leeftijdsgenoten moeilijk te handhaven zouden zijn. In landen waar deze maatregelen zijn doorgevoerd, heeft handhaving geen prioriteit van de politie. Desondanks hebben de maatregelen een aantoonbaar gunstig effect op de verkeersveiligheid. Dit komt voor een belangrijk deel door de rol van de ouders. Het wettelijk rijverbod is een steun in de rug voor ouders om gebruik van vaak hun auto niet toe te staan in nachtelijke uren. Jongeren vinden het mogelijk niet zo bezwaarlijk om niet verzekerd te zijn bij een ongeval, maar ouders wel. Ook dit brengt ouders ertoe om hun kinderen het verbod te laten naleven.

Hoe groot is het maatschappelijk draagvlak en hoe kan dit vergroot worden?

Jongeren weten vaak wel dat ze in algemene zin een verhoogde risicogroep vormen, maar menen dat dit er nu eenmaal bij hoort. Je leert door vallen en opstaan. Bovendien denken ze dat henzelf niets zal overkomen. Het rijbewijs wordt gezien als een recht en dit recht mag niet anders zijn voor jongere bestuurders dan voor ervaren bestuurders. Veel jongeren beschouwen dergelijke maatregelen als het pesten van jongeren, waarbij de goeden onder de kwaden moeten lijden. Het zal de nodige overtuigingskracht vergen om jongeren te laten beseffen dat restricties mogelijkheden zijn om onder relatief veilige omstandigheden de rijvaardigheden te verbeteren. Ook veel ouders in Nederland menen dat aan jongeren als ze eenmaal het rijbewijs hebben, geen beperkingen meer mogen worden opgelegd (Heidstra, 1999). Een getrappt rijbewijs maakt ouders medeverantwoordelijk (ze zijn vaak de begeleider en zien toe op naleving van de restricties). Wellicht verklaart dit het feit dat er in landen met een getrappt rijbewijs een groot draagvlak bestaat voor dat systeem (Mayhew & Simpson, 1996, NHTSA, 1998, Williams, 2001). Het is dus aannemelijk dat ouders het belang van een getrappt rijbewijs gaan inzien zodra deze in Nederland wordt ingevoerd. De jongeren zelf kunnen mogelijk over de streep getrokken worden door goede voorlichting. Daar het voor de verkeersveiligheid gunstig lijkt te zijn om op jonge leeftijd met begeleid rijden te beginnen (Gregersen et al., 2000), is het verantwoord om de leeftijdslimiet daarvoor onder de 18 jaar te leggen. Door het vooruitzicht eerder (onder begeleiding) te mogen rijden zullen jongeren de bezwaren waarschijnlijk eerder voor lief nemen. Nadrukkelijk moet gesteld worden dat het voor de verkeersveiligheid zeer ongunstig is om de aanvangsleeftijd van zelfstandig rijden te verlagen. Dit betekent dat de leeftijdslimiet voor de aanvang van de tussenfase zeker niet onder de 18 jaar mag liggen en dat deze bij voorkeur zelfs omhoog zou moeten.

Wat zijn de verwachte kosten en baten?

Bij volledige invoering van een getrappt rijbewijssysteem in Nederland zal het risico van beginnende automobilisten drastisch dalen. Zonder dat duidelijk is wat de precieze vorm van het systeem gaat worden, is het effect echter niet precies in te schatten. De reeds genoemde afname van 40 verkeersdoden is slechts een zeer ruwe indicatie. Veel van het effect hangt af van de concrete invulling (aanvangsleeftijd, duur van de fasen, de restricties die gaan gelden en dergelijke). Als uitgegaan wordt van een jaarlijkse besparing van 40 mensenlevens, en de kosten van een verkeersdode op 11 miljoen euro worden gesteld (zie de SWOV-factsheet [Kosten van verkeersongevallen](#)), dan dienen de kosten van een getrappt rijbewijssysteem onder de 440 miljoen euro te blijven. Dit zal al snel het geval zijn. Onder de directe kosten vallen die voor controle op naleving van de restricties in de tussenfase. Omdat handhaving op dit punt vermoedelijk zal worden meegenomen in de controle op het rijden onder invloed, zullen de extra handhavingskosten vrij laag zijn. De milieukosten zullen eveneens tamelijk laag zijn. Enerzijds wordt er meer gereden onder begeleiding (vaak betreft het echter ritten die de ouders toch al zouden maken), anderzijds wordt er minder gereden door restricties als het rijden in het donker. Door de restricties kunnen jongeren zich in sommige gevallen minder makkelijk verplaatsen. Hierdoor ontstaan langere reistijden en mogelijk duurdere wijzen van transport (bijvoorbeeld de taxi in nachtelijk uren). Dit kan een vrij hoge kostenpost worden. Voor de rijkschoolbranche heeft de invoering van een getrappt rijbewijssysteem nauwelijks gevolgen als jongeren – zoals in het voorgenomen experiment is vereist – eerst moet slagen voor het rijexamen voordat ze onder begeleiding mogen rijden.

Conclusie

Om het ongevalsrisico van jonge beginnende automobilisten terug te dringen is in de loop der jaren in binnen- en buitenland al heel veel uitgeprobeerd. Telkens weer bleken de effecten nihil tot vrij beperkt te zijn. Tot op heden vormt het getrappt rijbewijs de enige uitzondering. Al kan het veiligheidseffect pas goed geschat worden wanneer de precieze uitvoering bekend is, het is zeker dat bij invoering in Nederland het jaarlijkse aantal verkeersslachtoffers substantieel zal afnemen.

Publicaties en bronnen

Begg, D.J. & Stephenson, S. (2003). *Graduated driver licensing: the New Zealand experience*. In: Journal of Safety Research, vol. 34, nr. 1, p. 99-105.

Christie, R. (2001). [The effectiveness of driver training as a road safety measure: A review of the literature](#). Report no01/03. Royal Automobile Club of Victoria (RACV) Ltd., Noble Park.

Gregersen, N.P., Berg, H-Y., Dahlstedt, S., Engström, I., Nolén, S., Nyberg, A., Nygaard, B. & Rimmö, P.A. (2000). [Sixteen years age limit for learner drivers in Sweden-an evaluation of safety effects](#). In: Accident Analysis and Prevention, vol. 32, nr. 1, p. 25-35.

Hartling, L., Wiebe, N., Russell, K., Petruk, J., Spinola, C. & Klassen, T.P. (2004). [Graduated driver licensing for reducing motor vehicle crashes among young drivers](#). In: The Cochrane Library, nr. 2, John Wiley and Sons, Chichester

Heidstra, J. (1999). [Draagvlak voor maatregelen rond het rijbewijs voor beginnende bestuurders: Mening van jongeren en hun ouders](#). R-99-12. SWOV, Leidschendam.

Mayhew, D.R. & Simpson, H.M. (1996). [The effectiveness and role of driver education and training in a graduated licensing system](#). Traffic Injury Research Foundation, Ottawa.

NHTSA (1998). [Saving teenage lives: The case for graduated driver licensing](#). US Department of Transportation, Washington, D.C.

Reyna, V.F. & Farley, F. (2006). [Risk and rationality in adolescent decision making: Implications, for theory, practice, and public policy](#). In: Psychological Science in the Public Interest: vol. 7., nr. 1, p. 1-44.

Senserrick, T. & Whelan, M. (2003). [Graduated driver licensing: effectiveness of systems and individual components](#). Report No. 209. Monash University Accident Research Centre, Victoria, Australia.

Williams, A.F. (2001). [Teenage passengers in motor vehicle crashes: A summary of current research](#). Insurance Institute for Highway Safety, Arlington, VA.