

Verkeersonveiligheid in Nederland van bestuurders uit Midden- en Oost-Europese lidstaten

Dr. W.P. Vlakveld, drs. H.L. Stipdonk & drs. N.M. Bos

D-2012-5

Verkeersonveiligheid in Nederland van bestuurders uit Midden- en Oost-Europese lidstaten

Een verkennende studie

Documentbeschrijving

Rapportnummer: D-2012-5
Titel: Verkeersonveiligheid in Nederland van bestuurders uit Midden- en Oost-Europese lidstaten
Ondertitel: Een verkennende studie
Auteur(s): Dr. W.P. Vlakveld, drs. H.L. Stipdonk & drs. N.M. Bos
Projectleider: Drs. H.L. Stipdonk
Projectnummer SWOV: C10.03.26

Trefwoord(en): Driver; driver training; driving test; driving (veh); driving aptitude; recently qualified driver; traffic; safety; offence; offender; accident proneness; risk assessment; skill (road user); analysis (math); EU; Europe; foreigners; Netherlands; SWOV.

Projectinhoud: Naar aanleiding van een motie in de Tweede Kamer heeft het Ministerie van Infrastructuur en Milieu de SWOV verzocht de (kwaliteit van) rijvaardigheidseisen te beschrijven die in andere EU-lidstaten worden gesteld, vooral in landen uit Midden- en Oost-Europa. Daarnaast was het verzoek te onderzoeken of bestuurders uit Midden- en Oost-Europa negatief opvallen in het Nederlandse verkeer. Dit rapport bevat het antwoord van de SWOV.

Aantal pagina's: 58 + 7
Prijs: € 11,25
Uitgave: SWOV, Leidschendam, 2012

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

Stichting Wetenschappelijk Onderzoek Verkeersveiligheid SWOV
Postbus 1090
2260 BB Leidschendam
Telefoon 070 317 33 33
Telefax 070 320 12 61
E-mail info@swov.nl
Internet www.swov.nl

Samenvatting

In november 2011 heeft de Tweede Kamer een motie aangenomen, ingediend door de PVV. In deze motie wordt geconstateerd dat het aantal geregistreerde verkeersongevallen waarbij bestuurders uit zogeheten MOE-landen betrokken zijn, stijgt. MOE-landen zijn EU-landen uit Midden- en Oost-Europa. In deze motie wordt de minister van Infrastructuur en Milieu (IenM) verzocht om te onderzoeken of een mogelijk minder goede kwaliteit van de rijopleidingen in MOE-landen een verklaring kan zijn voor de stijging van het aantal geregistreerde verkeersongevallen in Nederland waarbij bestuurders uit MOE-landen betrokken zijn.

De minister van Infrastructuur en Milieu heeft toegezegd onderzoek naar dit onderwerp te laten uitvoeren. Dit onderzoek moet antwoord geven op de volgende twee vragen:

1. Welke rijvaardigheidseisen worden er in EU-lidstaten gesteld, in het bijzonder in de MOE-lidstaten?
2. Zijn er opvallende zaken (bijvoorbeeld relatief meer ongevallen en relatief meer overtredingen) te melden ten aanzien van het rijgedrag van chauffeurs uit andere EU-lidstaten in Nederland, in het bijzonder van chauffeurs uit MOE-lidstaten?

Dit rapport geeft antwoord op de twee door het ministerie gestelde vragen. In deze samenvatting zijn deze antwoorden cursief weergegeven.

Vraag 1. Rijvaardigheidseisen

In bijna alle landen van Europa, inclusief de MOE-landen, worden er veel eisen aan het lesprogramma van de rijopleiding (personenauto) gesteld. In Nederland is dat niet het geval. Als gevolg van de vrijheid van onderwijs is men in Nederland vrij in hoe men les geeft en welke onderwerpen men in de rijopleiding behandelt. Of leerlingen voldoende rijvaardig zijn wordt in Nederland getoetst op het rijexamen. De minimumeisen aan dit rijexamen zijn vastgelegd in Europese richtlijnen; deze minimumeisen zijn voor alle EU-lidstaten gelijk. Geconcludeerd kan worden dat in MOE-landen meestal meer geregeld is over de vorm en inhoud van de rijopleiding dan in Nederland. De eisen om als automobilist deel te kunnen nemen aan het verkeer zijn in MOE-landen niet lager dan de Nederlandse eisen en soms zijn die eisen zelfs hoger.

Overigens is het de vraag in hoeverre de kwaliteit van de rijopleiding en het rijexamen de verkeersveiligheid beïnvloedt, met andere woorden samenhangt met de ongevalsbetrokkenheid. Het lijkt haast vanzelfsprekend dat dat zo is, maar uit internationaal onderzoek is gebleken dat deze samenhang niet kan worden aangetoond. Divers onderzoek geeft bijvoorbeeld aan dat er geen verschil in ongevalsbetrokkenheid is tussen bestuurders die zijn opgeleid door een erkende rij school, en bestuurders die van hun ouders hebben leren autorijden. Het effect van de zwaarte van het rijexamen op de ongevalsbetrokkenheid moeilijk is te evalueren. Wie niet slaagt voor het rijexamen mag immers niet als bestuurder deelnemen aan het verkeer. Hooguit kan worden nagegaan of bestuurders die ruim slagen voor het rijexamen een lagere ongevalsbetrokkenheid hebben dan bestuurders die

met de hakken over de sloot hun rijbewijs halen. Uit een aantal buitenlandse onderzoeken is de samenhang hiervan met de ongevalsbetrokkenheid echter niet duidelijk gebleken.

Daarnaast blijkt uit onderzoek dat de kwaliteit van de rijopleiding alleen enig effect op de ongevalsbetrokkenheid kan hebben – als er al een effect is – in de eerste een à twee jaar na het behalen van het rijbewijs. Het gunstige effect van rijervaring op het rijgedrag is namelijk al snel groter dan de invloed die de rijopleiding op dit gedrag heeft. Dus, zou het al zo zijn dat door de kwaliteit van de basisrijopleiding de rijvaardigheid van bestuurders uit MOE-landen slechter is dan die van Nederlanders, dan zal het effect daarvan op de ongevalsbetrokkenheid in Nederland waarschijnlijk zeer klein zijn.

De opleiding van vracht- en buschauffeur wordt niet alleen gereguleerd door de derde rijbewijsrichtlijn, waarin vermeld staat over welke kennis en vaardigheden men minimaal dient te beschikken om een bepaald soort motorvoertuig te besturen (personenauto, vrachtauto, motorfiets, etc.), maar ook door de 'vakbekwaamheidsrichtlijn'. De beide richtlijnen bieden tamelijk veel ruimte voor interpretatie en de daadwerkelijke eisen waaraan men als chauffeur dient te voldoen, kunnen dan ook van land tot land verschillen. Daarnaast is er is weinig zicht op hoe goed de kwaliteit van chauffeursopleidingen in een bepaalde lidstaat worden geborgd. Dit geldt zowel voor enkele MOE-lidstaten als enkele niet-MOE-lidstaten. In hoeverre de zwaarte van het rijexamen en het chauffeursdiploma bepalend is voor de ongevals-betrokkenheid, is echter niet duidelijk.

Vraag 2. Rijgedrag

Voor een antwoord op de tweede vraag is een ongevalanalyse en een analyse van overtredingsgegevens uitgevoerd. De bedoeling hiervan was om na te gaan of bestuurders uit MOE-landen in het Nederlandse verkeer opvallen wat hun betrokkenheid bij een ongeval of hun overtredingsgedrag betreft.

Rijgedrag op basis van ongevalgegevens

Met de beschikbare gegevens kan niet beantwoord worden of bestuurders uit MOE-landen meer of minder vaak bij ongevallen betrokken zijn dan op grond van hun deelname aan het verkeer verwacht mag worden. Er zijn namelijk geen gegevens bekend over de afgelegde afstand op de Nederlandse wegen per nationaliteit. Het is dan ook niet te zeggen of het stijgende aantal geregistreerde ongevallen waar bestuurders uit MOE-landen bij betrokken zijn kan worden toegeschreven aan hun toegenomen aandeel in het Nederlandse verkeer of aan andere factoren zoals onveilig rijgedrag.

Behalve door ontbrekende mobiliteitsgegevens wordt een goede ongevalanalyse ook verhinderd door enkele andere ontwikkelingen op het gebied van de ongevallenregistratie. De kwaliteit van deze registratie in het Bestand geregistreerde Ongevallen in Nederland (BRON) is in de loop van 2009 achteruitgegaan, en sinds 2010 zijn de geregistreerde aantallen dermate gering dat nadere analyses helaas onmogelijk zijn geworden. Daarnaast heeft het Korps Landelijke Politiediensten aangegeven extra op buitenlandse

bestuurders te letten, zodat niet uitgesloten kan worden dat het aantal in BRON geregistreerde ongevallen met buitenlandse bestuurders of kentekens (ook) om deze reden is gestegen ten opzichte van het aantal ongevallen met Nederlandse bestuurders.

Rijgedrag op basis van overtredingsgegevens

Het is niet mogelijk om vast te stellen of bestuurders uit MOE-landen relatief vaker bekeurd worden dan Nederlandse bestuurders, omdat we niet weten hoeveel MOE-landers er zijn en welke afstand ze jaarlijks in Nederland afleggen. Wel kunnen we uit de beschikbare gegevens afleiden dat MOE-landers niet vaker dan Nederlanders herhaaldelijk staande worden gehouden en bekeurd.

Voor een volledig beeld van het overtredingsgedrag zouden niet alleen de staandehoudingen maar ook de met de camera vastgestelde overtredingen moeten worden beschouwd. Het Centraal Justitieel Incassobureau (CJIB), dat de gegevens over overtredingen aan de SWOV beschikbaar heeft gesteld, registreert de overtredingen van voertuigen uit andere landen dan Duitsland, België of Zwitserland echter niet wanneer deze met een camera zijn vastgesteld. De SWOV heeft zich daarom beperkt tot een analyse van staandehoudingen die hebben geleid tot een bekeuring (en die het CJIB registreert op basis van het kenteken). Daarnaast zouden er mobiliteitsgegevens per nationaliteit bekend moeten zijn om na te kunnen gaan of bestuurders (voertuigen) uit MOE-landen per gereden kilometer meer overtredingen maken dan Nederlandse bestuurders (voertuigen). Hier geldt dus dezelfde beperking als bij de analyse van ongevallen: deze gegevens over afgelegde afstand ontbreken. In dit rapport is daarom herhaaldelijk overtredingsgedrag (recidive) onderzocht. Daartoe is het aantal voertuigen met 1, 2, 3 en meer staandehoudingen per jaar vastgesteld. De aantallen staandehoudingen zijn vergeleken voor verschillende (groepen) nationaliteiten. Daaruit blijkt dat het recidivegedrag van bestuurders van voertuigen uit MOE-landen vergelijkbaar is met dat van bestuurders van Nederlandse voertuigen.

Algemene conclusie en aanbevelingen

De samenvattende conclusie van dit onderzoek is dat er geen aanwijzingen voor zijn gevonden dat het met de rijvaardigheid van MOE-landers minder is gesteld dan met de rijvaardigheid van Nederlanders. Daarnaast is uit internationaal onderzoek gebleken dat de basisrijopleiding weinig tot geen invloed heeft op het ongevalsrisico van beginnende bestuurders. Doordat niet bekend is welke afstand er door bestuurders uit MOE-landen wordt afgelegd, is niet na te gaan of het ongevalsrisico en het aantal overtredingen per gereden kilometer voor MOE-landers hoger of lager is dan voor Nederlanders. Wel tonen de gegevens van het CJIB aan dat er in Nederland relatief gezien niet meer herhaaldelijke overtreders (recidivisten) uit MOE-landen zijn dan dat er Nederlandse recidivisten zijn.

Om de onderzoeksvragen goed te kunnen beantwoorden zijn betere gegevens nodig:

1. De registratie van verkeersongevallen moet aanmerkelijk worden verbeterd.

2. Het jaarlijks Onderzoek naar Verplaatsingsgedrag in Nederland dat wordt uitgevoerd door het CBS (het OViN) dient ook de jaarlijks door buitenlandse bestuurders in Nederland afgelegde afstand te omvatten.
3. Met camera's vastgestelde overtredingen van voertuigen met kentekens uit een ander land, dienen voortaan te worden geregistreerd en voor onderzoek beschikbaar te worden gemaakt.

Summary

Road safety in the Netherlands of drivers from Middle and Eastern European Member States; An exploratory study

In November 2011, Dutch Parliament passed a resolution, put forward by the PVV. It was established in this resolution that the number of registered crashes involving drivers from so-called MEE countries was increasing. MEE countries are Mid- and East-European EU countries. This resolution requested the Minister of Infrastructure and the Environment to investigate whether the increase in the number of registered crashes involving drivers from the MEE countries may possibly be the result of a lower quality of the driving courses in MEE countries.

The Minister of Infrastructure and the Environment confirmed that this would be investigated and that the following two questions would be answered:

1. Which driving skills requirements are demanded in the EU Member States, with the emphasis on the MEE Member States?
2. Can any notable facts (e.g. relatively more crashes and relatively more offences) be observed in relation with the driving behaviour of drivers from other EU Member States, with the emphasis on the MEE Member States?

This report answers the two questions posed by the Ministry of Infrastructure and the Environment. In this summary these answers are printed in italics.

Question 1. Driving skills requirements

Nearly all European countries, including the MEE countries, have set high demands for the curriculum of the driver training (passenger vehicle). This is not the case in the Netherlands. The freedom of education in the Netherlands also involves a free choice of tuition method and a free choice of topics to be taught during the driver training. Whether or not pupils are sufficiently skilled is tested during the driving test. The minimum requirements for this driving test have been specified in EU guidelines; these minimum requirements are the same for all EU Member States. It may be concluded that the MEE countries generally have more requirements for form and content of the driver training than the Netherlands. The requirements that are set to participate in traffic as a driver, are no lower in MEE countries than in the Netherlands and sometimes they are even higher.

This prompts the question to which extent the quality of the driver training and the driving exam have an effect on road safety; in other words: is related to crash involvement. This almost seems a matter of course, but international research indicates that this relation cannot be established. Various studies, for example, indicate that there is no difference in crash involvement between drivers who were trained by a certified driving school, and driver who were taught how to drive by their parents. The effect of the level of the driving test on the crash involvement is not easily evaluated; those who do not pass the exam cannot participate in traffic as a driver. At best, it may be investigated whether drivers who easily pass the driving test have a lower crash involvement than drivers who barely scrape through. The

relation with crash involvement, however, has not been clearly established in some international studies.

Furthermore, research indicates that the quality of the driver training can only have an effect on the crash involvement – if there is an effect at all – during the first one to two years after having passed the driving test. The reason is that the positive effect of driving experience on driving skills rapidly surpasses the influence that the driver training has on those skills. Therefore, even if it were the case that the quality of their basic training resulted in worse driving skills for drivers from MEE countries compared to the skills of Dutch drivers, the effect on crash involvement in the Netherlands will probably be very small.

The training of truck and bus drivers is not only regulated by the third driving licence guideline which defines the minimum knowledge and skills that are required to drive a specific type of vehicle (passenger car, truck, motorcycle, etc.), but also by the ‘professional competences guideline’. Both these guidelines offer quite a wide scope for interpretation and the actual requirements that a driver needs to comply with, can therefore be different in each individual country. In addition, it is unclear to which extent the quality of the driver training is guaranteed in certain Member States. This is the case for some of the MEE countries as well as for some of the non-MEE countries. It is not known, however, to which extent the demands made by the driving test and the driver’s certificate are responsible for the crash involvement.

Question 2. Driving behaviour

To answer the second question, a crash analysis and an analysis of the offence data were performed. This was done to investigate whether drivers from MEE countries stand out in Dutch traffic due to their crash involvement or their number of traffic violations.

Driving behaviour based on the crash data

With the available data it is not possible to answer the question whether drivers from MEE countries are more frequently or less frequently involved in crashes than is to be expected based on their traffic participation. No data is available on the distance travelled on Dutch roads per nationality. This means it is also impossible to say whether the increasing number of registered crashes in which drivers from MEE countries are involved, must be attributed to their increased participation in Dutch traffic or to other factors like less safe driving behaviour.

A sound crash analysis is not only prevented by lack of mobility data, some other developments in relation with crash registration also play a role. The quality of this registration in the Data file Registered Crashes in the Netherlands (BRON) deteriorated in the course of the year 2009, and since 2010 the registered numbers have become so low that more detailed analyses have unfortunately become impossible. In addition, the National Police Services Agency (KLPD) has indicated to pay extra attention to foreign drivers, which makes it possible that for this reason the number of crashes involving foreign drivers or vehicles has (also) increased compared with the number of crashes involving Dutch drivers.

Driving behaviour based on the offence data

As we do not know the number of drivers from MEE countries, nor their annual distance travelled in the Netherlands, it is not possible to determine whether drivers from MEE countries are fined relatively more frequently than Dutch drivers. The available data, however do allow the observation that drivers from MEE countries are not repeatedly stopped and fined more frequently than Dutch drivers.

A more complete picture of the violation behaviour requires considering not only the offences registered by stopping the driver, but also the offences that are registered by camera. However, the Central Fine Collection Agency (CJIB) that made the offence data available to SWOV, does not register the offences made by vehicles from countries other than Germany, Belgium or Switzerland when they have been determined with a camera. SWOV therefore only analysed the offences that were registered by stopping the driver and which resulted in a fine (and which are registered by the CJIB on vehicle registration number). Furthermore, the mobility data per nationality should be known to find out whether drivers (vehicles) from MEE countries commit more offences per kilometre travelled than Dutch drivers (vehicles). Here the same limitation applies as for the analysis of crashes: the data about distance travelled is not available. The present report has therefore investigated repeated violation behaviour (recidivism). To this end, the numbers of vehicles that had been stopped 1, 2, 3 and more times per year were determined. The numbers of stopped vehicles were compared for different (groups of) nationalities. This showed that recidivism by drivers of vehicles from MEE countries is similar to that of drivers of Dutch vehicles.

General conclusion and recommendations

The overall conclusion of this study is that no indications were found for the possibility that the driving skills of drivers from MEE countries are inferior to the driving skills of Dutch drivers. In addition, international research indicates that the basic driver training has little or no influence on the crash rate of novice drivers. As the distance travelled in the Netherlands by drivers from MEE countries is not known, it cannot be established whether the crash rate and the number of offences per kilometre driven is higher or lower than for Dutch drivers. The CJIB data do indicate, however, that the number of multiple offenders (recidivists) from MEE countries does not exceed the number of Dutch multiple offenders.

A satisfactory answer to the research questions requires better data:

1. The registration of road crashes must be improved considerably.
2. The annual Study into Mobility Behaviour in the Netherlands (OVIN) which is carried out by Statistics Netherlands must also include the distance travelled in the Netherlands by foreign drivers.
3. Traffic offences by vehicles with foreign registration numbers which are registered by cameras must from now on be included in the registration and be made available for research.

Inhoud

| | |
|--|-----------|
| 1. Inleiding | 13 |
| 1.1. Aanleiding en onderzoeksvragen | 13 |
| 1.2. Doel van het onderzoek | 13 |
| 1.3. Opbouw van het rapport | 14 |
| 2. De basisrijopleiding en het rijexamen B in MOE-landen | 17 |
| 2.1. Het verband tussen de kwaliteit van de rijopleiding en het ongevalsrisico | 17 |
| 2.2. Op welke kenmerken kunnen rijopleidingen en rijvaardigheidseisen beoordeeld worden? | 18 |
| 2.3. Nederland | 19 |
| 2.3.1. De rijopleiding | 19 |
| 2.3.2. Het rijexamen | 20 |
| 2.3.3. Na het rijexamen | 20 |
| 2.4. Bulgarije | 21 |
| 2.4.1. De rijopleiding | 21 |
| 2.4.2. Het rijexamen | 21 |
| 2.4.3. Na het rijexamen | 21 |
| 2.5. Tsjechië | 21 |
| 2.5.1. De rijopleiding | 21 |
| 2.5.2. Het rijexamen | 22 |
| 2.5.3. Na het rijexamen | 22 |
| 2.6. Estland | 22 |
| 2.6.1. De rijopleiding | 22 |
| 2.6.2. Het rijexamen | 22 |
| 2.6.3. Na het rijexamen | 23 |
| 2.7. Hongarije | 23 |
| 2.7.1. De rijopleiding | 23 |
| 2.7.2. Het rijexamen | 23 |
| 2.7.3. Na het rijexamen | 23 |
| 2.8. Letland | 23 |
| 2.8.1. De rijopleiding | 23 |
| 2.8.2. Het rijexamen | 24 |
| 2.8.3. Na het rijexamen | 24 |
| 2.9. Litouwen | 24 |
| 2.9.1. De rijopleiding | 24 |
| 2.9.2. Het rijexamen | 24 |
| 2.9.3. Na het rijexamen | 24 |
| 2.10. Polen | 25 |
| 2.10.1. De rijopleiding | 25 |
| 2.10.2. Het rijexamen | 25 |
| 2.10.3. Na het rijexamen | 25 |
| 2.11. Slowakije | 25 |
| 2.11.1. De rijopleiding | 25 |
| 2.11.2. Het rijexamen | 26 |
| 2.11.3. Na het rijexamen | 26 |
| 2.12. Slovenië | 26 |
| 2.12.1. De rijopleiding | 26 |
| 2.12.2. Het rijexamen | 26 |
| 2.12.3. Na het rijexamen | 27 |

| | | |
|------------------|---|-----------|
| 2.13. | Een vergelijking tussen de MOE-landen en Nederland | 27 |
| 2.14. | Conclusie van dit hoofdstuk | 29 |
| 3. | De rijopleiding en het rijexamen voor vrachtauto- en buschauffeurs in MOE-landen | 31 |
| 3.1. | Richtlijnen voor rijopleiding van vrachtauto- en buschauffeur | 31 |
| 3.2. | De implementatie van de vakbekwaamheidsrichtlijn in Nederland | 32 |
| 3.3. | De implementatie van de vakbekwaamheidsrichtlijn in een aantal MOE-landen | 33 |
| 3.4. | Het effect van opleidingen voor beroepschauffeurs op de ongevalsbetrokkenheid | 35 |
| 3.5. | Conclusie | 36 |
| 4. | De betrokkenheid van bestuurders uit MOE-landen bij ongevallen in Nederland | 37 |
| 4.1. | Ongevalsbetrokkenheid van MOE-bestuurders | 38 |
| 4.2. | MOE-kentekens versus MOE-bestuurders | 40 |
| 4.3. | Discussie | 43 |
| 4.4. | Conclusie | 44 |
| 5. | De betrokkenheid van voertuigen uit MOE-landen bij overtredingen in Nederland | 45 |
| 5.1. | Benadering van de analyse | 45 |
| 5.2. | Beschikbare gegevens | 46 |
| 5.3. | Analysemethode | 46 |
| 5.4. | Conclusie | 50 |
| 6. | Conclusies en aanbevelingen | 51 |
| 6.1. | Eisen aan de rijlessen en rijexamens voor personenauto's | 51 |
| 6.2. | Eisen aan de rijlessen en rijexamens voor vrachtauto's en bussen | 51 |
| 6.3. | Ongevallengegevens | 51 |
| 6.4. | Overtredingsgedrag | 52 |
| 6.5. | Eindconclusie | 52 |
| 6.6. | Aanbevelingen | 52 |
| | Literatuur | 54 |
| Bijlage 1 | Motie-De Jong | 59 |
| Bijlage 2 | Vraag van het Ministerie van Infrastructuur en Milieu aan de SWOV | 60 |
| Bijlage 3 | Onderzoek naar verband tussen kwaliteit rijopleiding en ongevalsrisico | 61 |
| Bijlage 4 | Betrokkenheid in letselongevallen | 65 |

1. Inleiding

1.1. Aanleiding en onderzoeksvragen

In november 2011 is in de Tweede Kamer een motie van het Kamerlid De Jong (PVV) aangenomen, die medeondertekend was door de Kamerleden Aptroot (VVD), Dijkgraaf (SGP) en De Rouwe (CDA). In deze motie (zie *Bijlage 1*) wordt geconstateerd dat het aantal ongevallen op Nederlandse wegen waar buitenlandse bestuurders bij betrokken zijn, is gestegen. Daarbij valt het de ondertekenaars van de motie op dat met name het aantal ongevallen waar weggebruikers uit MOE-landen¹ bij betrokken zijn, de laatste jaren is toegenomen. De indieners van de motie vragen zich af of de oorzaak gelegen is in de kwaliteit van de rijopleidingen in MOE-landen². Zij verzoeken de regering dan ook onderzoek te doen naar de kwaliteit van rijopleidingen in Europese lidstaten. Tevens verzoeken zij de regering de mogelijkheid te onderzoeken rijbewijzen niet langer te erkennen of verplichte rijvaardigheidstesten op te leggen aan houders van een buitenlands rijbewijs, indien wordt vastgesteld dat de rijopleiding in een bepaalde lidstaat van onvoldoende niveau is ten opzichte van de Nederlandse standaard.

In het kader van deze motie heeft het Directoraat-Generaal Bereikbaarheid (DGB) van het Ministerie van Infrastructuur en Milieu (IenM) de SWOV verzocht een inventarisatie te maken van de rijvaardigheidseisen in andere lidstaten van de EU. Ook heeft men de SWOV verzocht in beeld te brengen of er opvallende zaken te melden zijn ten aanzien van het rijgedrag van chauffeurs uit andere EU-lidstaten in Nederland. Daarbij is verzocht om apart in te gaan op de chauffeurs van vrachtwagens. De tekst van het verzoek van IenM is geciteerd in *Bijlage 2*.

1.2. Doel van het onderzoek

Het doel van dit onderzoek is tweemaal:

1. vaststellen of de eisen aan rijopleidingen of rijexamens in MOE-landen aanleiding zijn om te twijfelen aan de rijvaardigheid van chauffeurs uit MOE-landen;
2. vaststellen of gegevens over verkeersongevallen en over verkeersovertredingen, iets zeggen over een verschil in rijgedrag tussen MOE-landers en Nederlanders.

Vooraf willen wij de lezer erop wijzen dat deze twee vragen wél kunnen worden beantwoord, maar dat die antwoorden weinig inzicht zullen verschaffen in het feitelijke ongevalsrisico. Ten eerste is uit internationaal onderzoek gebleken dat de kwaliteit van de formele rijopleiding (de

¹ Midden- en Oost-Europese landen die lid zijn van de Europese Unie (Bulgarije, Estland, Hongarije, Letland, Litouwen, Polen, Roemenië, Slovenië, Slowakije en Tsjechië).

² De relatie die in de motie wordt gelegd tussen een *stijging* van het aantal ongevallen en de kwaliteit van rijopleidingen is niet logisch. De ongevalsbetrokkenheid kan toenemen doordat er meer door MOE-landers in Nederland wordt gereden en/of dat de rijvaardigheid door bijvoorbeeld een verslechtering van de rijopleiding in MOE-landen, is *afgenomen*. Een constante slechte kwaliteit van de rijopleiding kan echter nooit de verklaring zijn van een stijging van het aantal ongevallen.

rijopleiding die men volgt om het rijbewijs te behalen) waarschijnlijk een geringe invloed heeft op het ongevalsrisico aan het begin van de rijcarrière (zie *Hoofdstuk 2*). Ten tweede is aan de hand van aantallen ongevallen en overtredingen niet vast te stellen of bestuurders uit MOE-landen nu slechtere of betere chauffeurs zijn dan bestuurders uit Nederland. Daarvoor is het nodig om de verhouding te kennen tussen het aantal ongevallen (of overtredingen) en *de afgelegde afstand* van MOE-landers in Nederland, en deze verhouding te vergelijken met die bij Nederlandse bestuurders. Deze verhoudingen kunnen niet worden bepaald, omdat niet bekend is welke afstand er jaarlijks door MOE-landers op Nederlandse wegen wordt afgelegd.

Met verschillende soorten gegevens die wel beschikbaar zijn zullen we de onderzoeksvragen in dit rapport zo goed mogelijk beantwoorden.

1.3. **Opbouw van het rapport**

Voor het beantwoorden van de eerste onderzoeksvraag is in dit rapport onderscheid gemaakt tussen de basisrijopleiding (voor het behalen van rijbewijs B) in *Hoofdstuk 2* en de opleiding tot beroepschauffeur van grote voertuigen (vrachtauto en bus; voor rijbewijs C en D, inclusief de opleiding voor de basiskwalificatie en nascholing) in *Hoofdstuk 3*.

De motie spreekt over de kwaliteit van rijopleidingen; lenM vraagt daarnaast een inventarisatie van de rijvaardigheidseisen in lidstaten. Dit zijn twee verschillende zaken. De minimumeisen aan kennis en vaardigheid die aan weggebruikers worden gesteld, zijn in alle lidstaten hetzelfde en staan vermeld in richtlijn 2006/126/EG (de derde rijbewijsrichtlijn) en richtlijn 2003/59/EG (de vakbekwaamheidsrichtlijn). De eisen kunnen heel hoog zijn, maar als die eisen niet goed worden getoetst of de normering (de hoogte van de lat om te slagen) heel laag is, dan zeggen de rijvaardigheidseisen op zich weinig over de rijvaardigheid. Ook kunnen eisen hoog zijn, maar als er geen verband is tussen die eisen en ongevalsbetrokkenheid (dat wil zeggen als er geen validiteit is), dan zegt de mate waarin bestuurders aan die eisen voldoen niets over hun kans om bij een ongeval betrokken te raken. Het lijkt vanzelfsprekend dat er een duidelijk verband is tussen de eisen aan kennis en vaardigheden die aan weggebruikers worden gesteld en hun ongevals-betrokkenheid, maar onderzoeken wijzen uit dat het vaak heel lastig is om dergelijke verbanden te vinden. Zo zijn er internationaal verscheidene onderzoeken geweest naar kennis van de verkeersregels (zoals deze worden getest in het theorie-examen) en ongevals-betrokkenheid. Nog nooit is echter een duidelijk verband hiertussen gevonden (Elvik et al., 2009).

Er zijn verschillende mogelijkheden om de kwaliteit van rijopleidingen vast te stellen. Men kan dit kwalitatief doen door naar de landen toe te gaan en daar een indruk te vergaren over de kwaliteit van de rijopleiding door rijlessen en rijexamens bij te wonen. Het gaat dan om indrukken en oordelen van een persoon. Dit kan, maar voor wetenschappelijk onderzoek is het dan wel van belang dat er meer beoordelaars zijn die onafhankelijk van elkaar tot een oordeel dienen te komen en dat die oordelen dan in hoge mate hetzelfde dienen te zijn ('interrater reliability'). Dergelijke observaties zijn in het kader van dit onderzoek niet uitgevoerd. Men kan ook kijken naar bijvoorbeeld het aantal rijlessen dat men nodig heeft om te slagen voor het rijexamen en welk percentage bij de eerste keer slaagt. Dit is gedaan in *Hoofdstuk 2* voor het

rijbewijs B. Voor de rijbewijzen C en D die behandeld worden in *Hoofdstuk 3*, ontbraken hiervoor de gegevens. Slagingspercentages en het aantal rijlessen zeggen nog niets over de kwaliteit van de rijopleiding. Men kan veel lessen nodig hebben, maar als men in de rijopleiding niet de dingen leert die noodzakelijk zijn voor veilig en milieuvriendelijk rijden, dan zegt de hoeveelheid lessen niet zoveel over de mate waarin bestuurders veilig en milieuvriendelijk kunnen rijden. Behalve naar slagingspercentages en het aantal rijlessen dat nodig is om te slagen, kan gekeken worden naar eventuele nationale lesplannen waarin is vastgelegd hoeveel theorielessen en hoeveel praktijklessen men minimaal moet hebben gevolgd om examen te mogen doen en welke onderwerpen in de theorielessen en praktijklessen volgens dat nationale lesplan aan bod dienen te komen. Dit is gedaan in *Hoofdstuk 2* (voor rijbewijs B) en in *Hoofdstuk 3* (voor rijbewijs C en D en vakbekwaamheid).

Ongeacht de inhoud van het rijexamen, kan ook de ongevalsbetrokkenheid in de eerste jaren na het behalen van het rijexamen worden onderzocht. De invloed van de kwaliteit van het rijexamen, indien waarneembaar, zal vooral zichtbaar moeten zijn in die eerste periode na het behalen van het rijbewijs. Als men het rijbewijs langer heeft, zal het effect van rijervaring groter zijn dan het effect van de kwaliteit van de rijopleiding. Een indicatie hiervoor is dat direct na het behalen van het rijbewijs het ongevalsrisico het hoogst is en daarna snel daalt (zie voor een overzicht van de literatuur: McCartt et al., 2009). Het ongevalsrisico van beginnende bestuurders wordt echter niet alleen bepaald door de kwaliteit van de rijopleiding. Jongens en meisjes doen hetzelfde rijexamen, maar het aantal ernstige ongevallen per gereden afstand is voor 18- en 19-jarige meisjes in Nederland ongeveer de helft van dat van jongens in die leeftijdscategorie (Vlakveld, 2011). In elk land heeft natuurlijk ook de kwaliteit van de infrastructuur, de kwaliteit van de auto's waarin men rijdt en de mate waarin de verkeersregels gehandhaafd worden invloed op het ongevalsrisico. Om deze reden is niet per land naar het ongevalsrisico van beginnende bestuurders zelf gekeken, maar is gekeken naar het aandeel jonge omgekomen bestuurders in het totaal aantal omgekomen bestuurders. Daarbij is rekening houden met de leeftijdsopbouw per land. Dit is alleen gedaan in *Hoofdstuk 2* (rijbewijs B), omdat de gegevens ontbraken om dit te doen voor rijbewijs C en D (*Hoofdstuk 3*). Zowel in *Hoofdstuk 2* als in *Hoofdstuk 3* is ten slotte nagegaan wat bekend is over de kwaliteit van de rijopleiding en ongevalsbetrokkenheid.

Om de tweede onderzoeksvraag te beantwoorden is eerst in *Hoofdstuk 4* gekeken naar het relatieve aandeel van verkeersslachtoffers uit MOE-landen in Nederland. Er zijn twee grote problemen om op basis van de ongevalencijfers vast te stellen of bestuurders uit MOE-landen oververtegenwoordigd zijn bij verkeersongevallen:

1. De politie is in de loop van de tijd steeds minder ongevallen gaan registreren.
2. We weten niet hoeveel afstand er jaarlijks door bestuurders uit MOE-landen en omliggende landen in Nederland wordt afgelegd.

Doordat niet bekend is hoeveel er jaarlijks door MOE-landers in Nederland wordt gereden, kan feitelijk niet worden vastgesteld of relatief gezien bestuurders uit MOE-landen meer bij ongevallen betrokken zijn en meer overtredingen begaan dan Nederlandse chauffeurs. Immers, om vast te stellen of het aantal ongevallen of overtredingen van MOE-landers opvallend

hoog is, dient men die aantallen in verhouding te zien tot de afgelegde afstand.

De enige maat waarmee we het aantal bij ongevallen betrokken MOE-landers kunnen vergelijken, is het aantal MOE-landers onder ingezetenen van Nederland. Echter, lang niet alle bij ongevallen betrokken MOE-landers zijn Nederlands ingezetene. Veel MOE-bestuurders rijden in een voertuig met buitenlands kenteken, hetgeen erop wijst dat zij geen Nederlands ingezetene zijn. Daarom is in *Hoofdstuk 4* zowel naar de nationaliteit van de bestuurder als naar de nationaliteit van het voertuig gekeken.

Om een beeld te krijgen van het rijgedrag van MOE-landers in vergelijking met dat van Nederlanders zijn in *Hoofdstuk 5* van dit rapport ook overtredingsgegevens van het Centraal Justitieel Incassobureau (CJIB) onderzocht. Weliswaar ontbreken zoals gezegd mobiliteitsgegevens (de jaarlijks afgelegde afstand door bestuurders uit MOE-landen in Nederland), maar uit gegevens over herhaaldelijke staandehouding na een overtreding kunnen toch herhaaldelijke overtredders (recidivisten) uit MOE-landen worden vergeleken met die uit Nederland. Als de reeks met 1, 2, 3, 4 en meer staandehoudingen voor kentekens uit MOE-landen relatief gezien anders verloopt dan voor Nederlandse kentekens, dan kan daar ondanks het ontbreken van mobiliteitsgegevens, uit afgeleid worden of de groep recidivisten uit MOE-landen relatief gezien groter of kleiner is dan die uit Nederland.

In *Hoofdstuk 6* staan ten slotte de conclusies.

2. De basisrijopleiding en het rijexamen B in MOE-landen

De eerste vraag van DGB was te onderzoeken welke eisen er aan de rijvaardigheid worden gesteld in lidstaten van de EU. In dit hoofdstuk wordt antwoord gegeven op deze vraag met betrekking tot de rijvaardigheid van bezitters van het rijbewijs B (het rijbewijs voor personenauto's). De nadruk ligt in dit hoofdstuk op de rijvaardigheidseisen in MOE-landen. Daar in de motie sprake is van zorg over de kwaliteit van de rijopleiding in MOE-landen, wordt in dit hoofdstuk tevens ingegaan op de eisen die aan rijopleidingen worden gesteld. Voordat de rijopleidingen en rijvaardigheidseisen per MOE-land besproken worden, wordt in onderstaande paragraaf eerst ingegaan op het verband tussen de kwaliteit van de rijopleiding en ongevalsbetrokkenheid. Wat kan, gelet op dit verband, de invloed van de eventuele mindere kwaliteit van de rijopleiding van buitenlandse chauffeurs zijn op ongevallen op Nederlandse wegen?

2.1. Het verband tussen de kwaliteit van de rijopleiding en het ongevalsrisico

Zegt de kwaliteit van de rijopleiding iets over de ongevalsbetrokkenheid van automobilisten na het behalen van het rijbewijs? Men zou denken van wel. Waarom zouden we anders zo ons best doen om de rijopleiding en het rijexamen op een kwalitatief hoog niveau te brengen? Toch lijken buitenlandse overzichten van onderzoeken op dit gebied in een andere richting te wijzen (zie *Bijlage 3*). Uit deze overzichten blijkt onder andere dat er geen verschil is in ongevalsrisico (het aantal ongevallen per gereden afstand) tussen mensen die een rijopleiding bij een erkende rijsschool hebben gevolgd en mensen die geen officiële rijopleiding hebben gevolgd, maar hebben leren rijden van hun ouders.

De kwaliteit van de rijopleiding lijkt er wel toe te doen wanneer het accent van de opleiding ligt op hogereordevaardigheden zoals gevaarherkenning, risicoperceptie, risicoacceptatie en zelfreflectie. Met name in de eerste maanden na het behalen van het rijbewijs, is het ongevalsrisico lager. De huidige basisrijopleidingen trainen echter vooral op voertuigbediening, voertuigbeheersing, het beheersen van de gewone verkeerssituaties (bijvoorbeeld afslaan op een kruispunt) en het toepassen van de verkeersregels in die situaties. Veel ongevallen worden echter mede veroorzaakt doordat men te veel risico neemt, te hard rijdt, onder invloed rijdt of doordat men onder het rijden zijn of haar aandacht niet bij het verkeer heeft.

Uit de onderzoeken naar het effect van de basisrijopleiding op de ongevalsbetrokkenheid (zie *Bijlage 3*) kan geconcludeerd worden dat traditionele rijopleidingen waarin het accent ligt op voertuigbediening en -beheersing en verkeersdeelname onder gewone omstandigheden, hoe gedegen en professioneel deze ook zijn, hoogstwaarschijnlijk niet tot een vermindering van het ongevalsrisico leiden aan het begin van de rijcarrière. Er zijn echter aanwijzingen dat educatie in hogereordevaardigheden zoals gevaarherkenning, risicoperceptie, risicoacceptatie en zelfreflectie, wel voor een daling van het aanvangsongevalsrisico kunnen zorgen. Die hogereordevaardigheden worden echter nog maar zelden getraind in de basisrijopleiding. Dit geldt zowel voor Nederland als voor de MOE-landen.

Daarnaast moet bedacht worden dat áls de kwaliteit van de rijopleiding al enig effect heeft op de ongevalsbetrokkenheid, dit effect alleen enige omvang heeft in de eerste een à twee jaar na het behalen van het rijbewijs (zie *Bijlage 3*). Het effect van rijervaring op het rijgedrag is al snel groter dan de invloed die de rijopleiding op dit gedrag heeft. Dus, zou het al zo zijn dat door de kwaliteit van de basisrijopleiding de rijvaardigheid van MOE-landers slechter is dan die van Nederlandse automobilisten, dan kan die mindere rijvaardigheid door de kwaliteit van de rijopleiding alleen van enige omvang zijn in de eerste periode direct na het behalen van het rijbewijs. Waarschijnlijk is het aantal automobilisten uit MOE-landen dat direct na het behalen van hun rijbewijs in Nederland gaat rijden, gering. De invloed van een eventueel mindere rijvaardigheid veroorzaakt door een gebrekkige rijopleiding op de ongevalsbetrokkenheid van buitenlandse automobilisten in Nederland, kan, zo die invloed er al is, dan ook alleen maar klein zijn.

Wat het effect is van de kwaliteit van het rijexamen op de ongevals-betrokkenheid, is moeilijk te onderzoeken. Alleen geslaagden mogen immers in hun motorvoertuig deelnemen aan het verkeer. Wel kan worden nagegaan of mensen die ruim voor het rijexamen slagen een lagere ongevalsbetrokkenheid hebben dan bestuurders die met hun hakken over de sloot slagen. Uit een aantal buitenlandse onderzoeken is de samenhang hiervan met de ongevalsbetrokkenheid echter niet duidelijk gebleken).

2.2. **Op welke kenmerken kunnen rijopleidingen en rijvaardigheidseisen beoordeeld worden?**

De rijopleidingen en rijvaardigheidseisen in verschillende MOE-landen zijn in de volgende paragrafen voornamelijk beschouwd aan de hand van het rapport *Category B (passenger car) driver licensing in CIECA member countries* uit 2010 (CIECA, 2010a). Daarnaast is gebruikgemaakt van een verslag dat is opgesteld door het Ministerie van Buitenlandse Zaken over rijopleidingen in Oost-Europa (Ministerie van Buitenlandse Zaken, s.a.). Ten slotte zijn websites van de 'CBR's' in MOE-landen over de rijopleiding en het rijexamen in die landen geraadpleegd. CIECA staat voor Commission Internationale des Examens de Conduite Automobile en kan opgevat worden als het overkoepelend orgaan van de 'CBR's' in de landen van Europa en enkele landen daarbuiten. Het genoemde rapport bevat informatie over hoe in landen die lid zijn van de CIECA, de rijopleiding, het rijexamen en examens na het behalen van het rijbewijs zijn georganiseerd.

Voor de rijopleiding zijn de volgende onderwerpen belangrijk:

- Wat is de minimumleeftijd waarop men mag rijden?
- Bestaat er een nationaal lesplan waarin bijvoorbeeld staat aangegeven waar de rijopleiding uit dient te bestaan en wat er in de lessen aan de orde dient te komen?
- Zijn er meerdere trajecten mogelijk voor het behalen van het rijbewijs (bijvoorbeeld jonger maar dan met begeleid rijden en ouder zonder begeleid rijden)?
- Mag er onder begeleiding van ervaren bestuurders (bijvoorbeeld de ouders) rijervaring worden opgedaan?
- Is bij wet vastgelegd hoeveel theorielessen en praktijklessen men minimaal moet hebben gevolgd om rijexamen te mogen doen?
- Hoeveel uren rijonderricht (rijlessen met een gediplomeerd instructeur) heeft men gemiddeld nodig om te slagen voor het rijexamen?

Voor het rijexamen geeft het rapport per land antwoord op de volgende vragen:

- Uit welke delen bestaat het rijexamen (theorie-examen, praktijkexamen, medische keuring, examen in eerste hulp)?
- Wat is de leeftijd waarop het theorie-examen en het praktijkexamen mag worden afgelegd?
- Wat zijn de slagingspercentages bij de eerste keer dat men rijexamen doet (voor theorie en praktijk)?
- Wat is de minimumleeftijd waarop men zonder begeleider mag rijden?

Soms gelden er speciale regels voor beginners na het behalen van het rijbewijs. Zo moet men in Finland, Luxemburg, Oostenrijk, Estland en Zwitserland binnen de eerste twee jaar na het behalen van het rijbewijs nog een aanvullende cursus volgen (SWOV, 2009b). Ook zijn er landen, waaronder Nederland, waar strengere regels gelden in de eerste jaren na het behalen van het rijbewijs. Het kan dan bijvoorbeeld gaan om een lagere alcohollimiet voor beginners of een zwaarder puntenstelsel voor beginners. Het genoemde rapport van de CIECA geeft per land ook de regelingen die na het rijexamen gelden.

In het CIECA-rapport staan overzichten van alle MOE-landen behalve Roemenië.

Alvorens in te gaan op de rijopleidingen en rijexamens in de MOE-landen (*Paragrafen 2.4 t/m 2.12*), is hieronder eerst in kaart gebracht hoe het op dat gebied in Nederland geregeld is.

2.3. **Nederland**

2.3.1. *De rijopleiding*

Sinds november 2011 mag men in Nederland op proef op 16-jarige leeftijd beginnen met theorielessen. Vanaf 16,5 mag men beginnen met praktijklessen. Wanneer men 17 jaar is geworden, mag men rijexamen doen. Na het behalen van het rijbewijs mag men dan voordat men 18 jaar is geworden alleen rijden met een begeleider. In Nederland is men niet verplicht om van de proefregeling gebruik te maken en mag men ook met rijles beginnen nadat men 18 jaar is geworden. Na het behalen van het rijbewijs hoeft men dan niet eerst een periode onder begeleiding te rijden.

Bij wet is men in Nederland niet verplicht om rijles te volgen. Zonder rijles is het echter vrijwel onmogelijk om te slagen voor het rijexamen. Voor rijlessen geldt alleen dat de rijinstructeur gediplomeerd dient te zijn. Dit is geregeld in de Wet Rijonderricht Motorvoertuigen (WRM). Voorts dient de lesauto aan een aantal eisen te voldoen. De belangrijkste daarvan is dat de auto over dubbele bediening moet beschikken. Doordat rijlessen niet verplicht zijn, is er in Nederland niets vastgelegd over wat in de rijlessen aan de orde dient te komen. Nederland en het Verenigd Koninkrijk zijn de enige twee landen in Europa waarin hetgeen in de rijopleiding geleerd wordt, volledig wordt bepaald door wat er getest wordt op het rijexamen. De meeste landen zien dit als een nadeel, omdat niet alles wat belangrijk is voor de verkeersveiligheid, getest kan worden op het rijexamen. Zo komt het gevaar van het rijden onder invloed bij de meeste rijopleidingen in Nederland niet of nauwelijks

aan de orde, omdat men er op het theorie-examen hooguit wat kennisvragen over hoeft te beantwoorden. In landen waar wel een nationaal lesplan bestaat, is meestal vastgelegd dat een aantal van de verplichte theorielessen over de gevaren van het rijden onder invloed dient te gaan.

Mensen die slagen voor het rijexamen, hebben in Nederland gemiddeld 42 uur achter het stuur gezeten met een rijinstructeur naast zich. De spreiding is echter groot. Sommige leerlingen hebben maar heel weinig lessen nodig en andere leerlingen hebben heel veel lessen nodig. Vrouwen hebben gemiddeld 8 rijlessen van een uur meer nodig om te slagen voor het rijexamen dan mannen (Vlakveld, 2006).

2.3.2. *Het rijexamen*

Men moet in Nederland zijn geslaagd voor het theorie-examen om deel te kunnen nemen aan het praktijkexamen. Daarnaast dient men een korte vragenlijst over zijn of haar gezondheid in te vullen. Indien een kandidaat één of meer van de tien vragen over chronische aandoeningen bevestigend heeft beantwoord, moet de kandidaat een medische keuring op rijgeschiktheid ondergaan. Zowel de inhoud van het theorie-examen als het praktijkexamen is in de afgelopen jaren veranderd. In het theorie-examen worden meer inzichtvragen gesteld en sinds 2009 is ook een gevaarherkennings-toets onderdeel geworden van het theorie-examen. In het praktijkexamen is men aandacht gaan besteden aan zelfstandig rijden. Dit betekent onder andere dat men zelf ergens naartoe moet rijden, zonder dat de examinerator bij elk kruispunt zegt of de leerling hier linksaf of rechtsaf moet.

Ongeveer 50% van de kandidaten slaagt bij de eerste keer dat het theorie-examen wordt afgelegd en ongeveer 48% van de kandidaten slaagt bij de eerste keer dat het praktijkexamen wordt afgelegd.

2.3.3. *Na het rijexamen*

Nederland kent een beginnersrijbewijs. In de eerste vijf jaar van het rijbewijsbezit is de limiet voor het rijden onder invloed niet 0,5 g alcohol per liter bloed, maar 0,2 g/l. Beginners worden in de eerste vijf jaar van het rijbewijsbezit ook sneller verplicht naar een cursus gestuurd om drinken en rijden te scheiden, dan ervaren bestuurders. Die speciale cursus voor beginners wordt de LEMA genoemd. In de eerste vijf jaar van het rijbewijsbezit geldt er ook een eenvoudig puntensysteem. Wanneer men in die eerste vijf jaar van het rijbewijsbezit drie grove verkeersovertredingen maakt, dient men bij het CBR een rijtest af te leggen. Indien men die rijtest niet goed maakt, wordt het rijbewijs ongeldig verklaard en moet men opnieuw rijexamen doen.

Nederland kent geen verplichte nascholingscursus voor alle beginnende bestuurders in de eerste twee jaar van het rijbewijsbezit, zoals dat bijvoorbeeld in Finland, Luxemburg, Oostenrijk, Estland en Zwitserland wel het geval is.

2.4. **Bulgarije**

2.4.1. *De rijopleiding*

In Bulgarije mag men met rijles beginnen wanneer men 17 jaar en 10 maanden is. Nadat men 18 is geworden, mag men het rijexamen afleggen. Door het ministerie van onderwijs is een lesplan opgesteld waaraan iedere rijkschool zich moet houden en dat iedere leerling verplicht moet volgen. In dat lesplan staat onder andere dat men minimaal 40 theorielessen van elk 45 minuten moet hebben gevolgd om het theorie-examen te mogen afleggen. Van de theorielessen gaan 36 over verkeersveiligheid en gaan er 4 over voertuigtechnologie. Men moet minimaal 31 rijlessen van een uur hebben gevolgd om het praktijkexamen te mogen afleggen. Net als in Nederland bestaat er een tussentijdse toets. Deze toets is zelfs verplicht in Bulgarije. De bedoeling van deze toets is na te gaan hoe de leerling ervoor staat en om de leerling alvast te laten wennen aan het doen van een theorie-examen en een praktijkexamen. De periode waarin men theorieles en praktijkles volgt, dient minimaal 22 dagen te omvatten. Men kan in Bulgarije alleen rijles krijgen van een gediplomeerd rijinstructeur en men mag voor het behalen van het rijbewijs geen rijervaring opdoen met een ervaren bestuurder naast zich.

2.4.2. *Het rijexamen*

Leerlingen leggen het theorie-examen en het praktijkexamen meestal op dezelfde dag af. Men doet rijexamen wanneer men het verplichte programma van 40 theorielessen en 31 klokuren rijles heeft gevolgd. Voor dat rijexamen direct na de voltooiing van het minimum aantal theorie- en praktijklessen, slaagt 47%. Meer dan de helft heeft dus aanvullende lessen nodig om te slagen voor het rijexamen.

2.4.3. *Na het rijexamen*

Er gelden in Bulgarije geen restricties of strengere regels voor beginnende bestuurders na het behalen van het rijexamen.

2.5. **Tsjechië**

2.5.1. *De rijopleiding*

Op het gebied van de rijopleiding loopt Tsjechië voorop in de wereld. Al in de jaren zestig van de vorige eeuw was iedereen in wat toen nog Tsjecho-Slowakije was, verplicht een aantal lessen te volgen in een rij simulator voordat men met rijlessen in het verkeer mocht beginnen. Men zat in een model dat vaag op een auto leek en keek naar geprojecteerde films. Bij wet is nog steeds vastgelegd dat elke rijopleiding dient te starten met minimaal 2 x 45 minuten rijles op een verkeersoefenterrein of rij simulator om de eerste beginselen te trainen. Pas na die lessen mag men rijlessen in het verkeer gaan volgen met een gediplomeerd rijinstructeur. Als men 16,5 jaar oud is mag men beginnen met de rijopleiding. Om rijexamen te mogen doen dient men minimaal 28 rijlessen van 45 minuten te hebben gevolgd. Het aantal theorielessen dat men minimaal verplicht moet volgen, bedraagt 36 lessen van 45 minuten. Dit geldt alleen wanneer men de lessen in een groep volgt. Als men individueel theorieles neemt dan moet men minimaal 11

lessen van 45 minuten volgen. Daarnaast moet iedereen minimaal twee lessen van elk 45 minuten hebben gevolgd over voertuigonderhoud en dient men 4 lessen van elk 45 minuten te hebben gevolgd in eerste hulp. Men dient tevens medisch gekeurd te worden voordat men rijexamen mag doen. Men kan in Tsjechië alleen rijles nemen van een gediplomeerd rijinstructeur en men mag voor het behalen van het rijbewijs geen rijervaring opdoen met een ervaren bestuurder naast zich.

2.5.2. *Het rijexamen*

In Tsjechië mag men rijexamen doen nadat men 18 jaar is geworden. Het rijexamen wordt meestal direct afgelegd nadat men de minimaal verplichte theorielessen en praktijklessen erop heeft zitten. Men doet op dezelfde dag theorie-examen en praktijkexamen. Het examen bestaat uit drie onderdelen: een theorie-examen, een praktijkexamen en een kennistest op het gebied van onderhoud van auto's. Bij de eerste poging slaagt 70% van de leerlingen voor het theorie-examen en slaagt 65% voor het praktijkexamen.

2.5.3. *Na het rijexamen*

Er gelden in Tsjechië geen restricties of strengere regels voor beginnende bestuurders na het behalen van het rijexamen.

2.6. **Estland**

2.6.1. *De rijopleiding*

De rijopleiding in Estland is grotendeels een kopie van de Zweedse rijopleiding. Dit betekent dat men op 16-jarige leeftijd onder begeleiding mag gaan rijden. De begeleider is meestal een van de ouders en anders dan in Duitsland en Nederland, mag men net als in Zweden met begeleid rijden beginnen voordat men rijexamen heeft gedaan. Parallel aan het ervaring opdoen onder begeleiding (dus voordat men 18 jaar is), volgt men rijlessen van een gediplomeerd instructeur. Men dient minimaal 40 rijlessen van 25 minuten te hebben gevolgd en men dient een EHBO-cursus te hebben gevolgd voordat men rijexamen mag doen. Over de gehele basisrijopleiding moet men minimaal een periode van zes weken doen. Naast de verplichte praktijklessen zijn er 41 theorielessen van 45 minuten die men verplicht moet volgen. Het theorie-examen mag men afleggen als men 17,5 jaar is geworden. Nadat men 18 jaar is geworden, mag men het praktijkexamen afleggen. Nadat men rijexamen heeft gedaan dient men binnen twee jaar een vervolgopleiding te doen.

2.6.2. *Het rijexamen*

Het praktijkexamen wordt afgenomen in auto's van het Estse 'CBR'. In die auto's zijn camera's ingebouwd die het gehele rijexamen op video vastleggen. Eén camera is gericht op de bestuurder en de andere camera legt de verkeersomgeving vast. Door het vastleggen op video wordt omkoping tegengegaan. De beelden bieden tevens de mogelijkheid om te reclameren indien een leerling is gezakt door een ingreep van de examiner. Het theorie-examen vindt plaats direct nadat men de verplichte theorielessen en praktijklessen erop heeft zitten. 74,4% slaagt bij de eerste keer voor het theorie-examen. 55,7% slaagt bij de eerste keer voor het praktijkexamen.

2.6.3. *Na het rijexamen*

Estland kent een verplichte vervolgopleiding waar een antislipcursus deel van uitmaakt. Er gelden in Estland echter geen strengere regels voor beginners. Ook worden er aan beginners geen beperkingen opgelegd.

2.7. **Hongarije**

2.7.1. *De rijopleiding*

Net als in het Verenigd Koninkrijk en Ierland, en anders dan in alle overige landen in Europa, mag men in Hongarije het rijexamen afleggen wanneer men 17 jaar is en mag men direct daarna zonder begeleiding rijden. Hongarije kent een nationaal lesplan. Om het theorie-examen te mogen afleggen moet men minimaal 28 uur theorieles hebben gevolgd. De theorielessen bestaan uit het leren toepassen van de verkeersregels, de theorie van het autorijden en theorie over voertuigtechniek. De praktijkopleiding mag pas starten nadat men het theorie-examen heeft gehaald. Men moet 29 klokuren rijles hebben genoten van een gediplomeerd instructeur voordat men mag afrijden. De eerste 9 rijlessen dienen buiten het verkeer op een verkeersoefenterrein plaats te vinden.

2.7.2. *Het rijexamen*

Men mag pas rijexamen doen nadat men medisch is gekeurd en na een EHBO-diploma te hebben overhandigd. 62% slaagt voor het theorie-examen wanneer men dat examen voor de eerste keer aflegt. 53% slaagt bij de eerste poging voor het praktijkexamen. In Budapest ligt het slagingspercentage onder de 50.

2.7.3. *Na het rijexamen*

In de eerste twee jaar na het behalen van het rijbewijs gelden er in Hongarije strengere regels. Indien men in die eerste twee jaar een bepaalde overtreding begaat, wordt de periode van het beginnersrijbewijs verlengd. Dit kan tot drie keer toe gebeuren. Indien men daarna nog een keer een overtreding begaat, moet men de gehele rijopleiding opnieuw doen en moet men opnieuw het rijexamen afleggen.

2.8. **Letland**

2.8.1. *De rijopleiding*

Ook de rijopleiding in Letland lijkt op het Zweedse systeem. Op 16-jarige leeftijd mag men beginnen met het nemen van rijles. Dat wil zeggen dat men vanaf die leeftijd zowel met theorielessen als praktijklessen mag beginnen. Tegelijkertijd mag men ook onder begeleiding van een oudere en ervaren bestuurder rijervaring opdoen. Het rijexamen (zowel theorie als praktijk) mag pas worden afgelegd nadat men 18 jaar is geworden. Men moet minimaal 55 theorielessen van 45 minuten hebben gevolgd en men moet minimaal 14 rijlessen van een uur van een erkend rijinstructeur hebben gevolgd, voordat rijexamen mag worden gedaan. Die verplichte theorielessen en praktijklessen moet men opnemen in een periode die langer is dan vijf weken. Geschat wordt dat gemiddeld 30 klokuren rijles van een erkend instructeur

wordt genoten voordat men het praktijkexamen aflegt. Een instructeur kan alleen een bevoegdheid hebben voor het geven van theorielessen en een instructeur kan alleen een bevoegdheid hebben voor het geven van praktijklessen. Rijinstructeurs kunnen ook beide bevoegdheden bezitten.

2.8.2. *Het rijexamen*

Het theorie-examen en het praktijkexamen worden op dezelfde dag afgelegd. 78% slaagt bij de eerste poging voor het theorie-examen en 62% slaagt bij de eerste poging voor het praktijkexamen.

2.8.3. *Na het rijexamen*

Letland kent een beginnersrijbewijs. Dit rijbewijs geldt voor de eerste twee jaar na het behalen van het rijbewijs. In deze periode is de alcohollimiet niet 0,5 g/l maar 0,2 g/l. Daarnaast geldt er in die eerste twee jaar een strenger puntensysteem. In het gewone puntensysteem wordt het rijbewijs ongeldig verklaard wanneer men 16 punten heeft opgelopen en in de eerste twee jaar na het behalen van het rijbewijs is die limiet 10 punten.

2.9. **Litouwen**

2.9.1. *De rijopleiding*

In Litouwen kan men met 17 jaar beginnen met de theorieopleiding. Er is een nationaal lesplan waarin staat dat men minimaal twee maanden over de theorieopleiding moet doen. Binnen die twee maanden dient men 30 uur theorieles te hebben gevolgd. Pas na te zijn geslaagd voor het theorie-examen, EHBO-lessen te hebben gevolgd en medisch te zijn gekeurd, kan men beginnen met het nemen van rijlessen bij een erkende rijsschool. Sinds 2007 kan men naast de in totaal 20 uur verplichte rijles van een gediplomeerd instructeur, rijervaring opdoen door met een ervaren begeleider te rijden. Wanneer men 18 jaar is, mag men het praktijkexamen afleggen.

2.9.2. *Het rijexamen*

67% slaagt in één keer voor het theorie-examen. Het slagingspercentage bij het voor de eerste keer doen van het praktijkexamen ligt echter aanmerkelijk lager (39%).

2.9.3. *Na het rijexamen*

In Litouwen geldt er een beginnersrijbewijs in de eerste twee jaar na het behalen van het rijbewijs. In die eerste twee jaar mag men op wegen met een limiet van 90 km/uur niet sneller dan 70 km/uur rijden. Op autosnelwegen met een limiet van 130 km/uur mag men in die eerste twee jaar niet sneller dan 90 km/uur rijden. Naast de speciale snelheidslimieten is er voor beginners een lagere alcohollimiet (0,2 g/l in plaats van 0,4 g/l) en verliest een beginner zijn of haar rijbewijs als de snelheidslimiet met meer dan 30 km/uur overschreden wordt. Beginners zijn herkenbaar aan de 'maple leaf' die op de auto is geplakt.

2.10. **Polen**

2.10.1. *De rijopleiding*

In Polen mag men beginnen met rijles wanneer men 17 jaar en 9 maanden is geworden. Men mag alleen rijles nemen van een erkende rijinstructeur en voor het rijexamen mag men geen rijervaring opdoen met een ervaren chauffeur op de passagiersstoel naast zich. Het rijexamen (zowel theorie als praktijk) mag men pas afleggen nadat men minimaal 30 theorielessen van elk 45 minuten heeft gehad en 30 klokuren praktijkles heeft gehad. Halverwege de rijopleiding legt men verplicht een tussentijdse toets af. Net als in Nederland zijn spoedopleidingen mogelijk. De gehele theorieopleiding mag men dan binnen 3 dagen doen. De praktijklessen worden dan in een periode van gemiddeld 12 dagen genomen. Op de eerste dagen van die spoedopleiding (de eerste 10 klokuren rijles) mag men niet meer dan 3 uur rijles per dag hebben.

2.10.2. *Het rijexamen*

Zowel het theorie-examen als het praktijkexamen mag men pas afleggen nadat men 18 jaar is geworden. Het theorie-examen wordt meestal direct na het verplichte aantal theorielessen afgenomen. Men mag beginnen met rijlessen voordat het theorie-examen is afgelegd. Meestal legt men voor de eerste keer het praktijkexamen af nadat men de verplichte 30 klokuren rijles erop heeft zitten. Het praktijkexamen begint met het testen van bijzondere manoeuvres op een afgesloten terrein. Pas daarna wordt aan het verkeer deelgenomen. Het praktijkexamen duurt minimaal 40 minuten. 80% slaagt bij de eerste poging voor het theorie-examen en slechts 35% slaagt bij de eerste poging voor het praktijkexamen. Net als in Estland wordt het praktijkexamen op video vastgelegd. Het doel daarvan is om corruptie tegen te gaan en om kandidaten de mogelijkheid te geven tot reclameren.

2.10.3. *Na het rijexamen*

In Polen geldt er in het eerste jaar na het behalen van het rijbewijs een puntensysteem dat iets strenger is dan het normale puntensysteem. In dat eerste jaar is de puntenlimiet 21 en de jaren erna is de puntenlimiet 24. Als de puntenlimiet overschreden wordt, moeten beginners zowel het theorie-examen als het praktijkexamen overdoen en ervaren bestuurders hoeven alleen het praktijkexamen over te doen. De toegestane hoeveelheid alcohol in het bloed is zowel voor beginners als ervaren bestuurders 0 g/l.

2.11. **Slowakije**

2.11.1. *De rijopleiding*

Slowakije heeft een nationaal lesplan waarin staat welke onderwerpen in de rijopleiding behandeld dienen te worden en hoeveel tijd aan ieder onderwerp minimaal besteed dient te worden. Het rijexamen (zowel theorie als praktijk) mag pas afgelegd worden nadat men 18 jaar is geworden. Nadat men 17 is geworden mag men starten met de rijopleiding. Men kan pas met de rijopleiding starten nadat men medisch is goedgekeurd. Tijdens de rijopleiding is het niet mogelijk om naast de lessen van een gediplomeerd rijinstructeur rijervaring op te doen onder begeleiding van een ervaren chauffeur. Men

dient minimaal 35 uur aan theorielessen en 41 uur aan praktijklessen te hebben gevolgd voordat het rijexamen mag worden afgelegd. Van de 41 uren verplichte praktijklessen dient de eerste 9 uren gegeven te worden op een verkeersoefenterrein.

2.11.2. *Het rijexamen*

Het theorie-examen en het praktijkexamen worden op dezelfde dag afgelegd. Meestal is dit direct nadat men het verplichte aantal theorielessen en praktijklessen heeft afgelegd. De slagingspercentages zijn hoog: 78% slaagt bij de eerste poging voor het theorie-examen en 88% slaagt bij de eerste poging voor het praktijkexamen.

2.11.3. *Na het rijexamen*

Slowakije kent geen puntensysteem. Wel gelden er zwaardere straffen in de eerste twee jaar na het behalen van het rijexamen. Dit wil zeggen dat bij ernstige overtredingen de rijbevoegdheid wordt ingetrokken en dat men dan opnieuw rijexamen moet doen.

2.12. **Slovenië**

2.12.1. *De rijopleiding*

Er bestaat in Slovenië een nationaal curriculum waarin is vastgelegd wat aan de orde dient te komen in de rijopleiding. Leerlingen kunnen voor een leertraject met begeleid rijden of voor een leertraject zonder begeleid rijden kiezen. Slechts 5% van de leerlingen kiest voor het leertraject met begeleid rijden. Als men voor begeleid rijden kiest, kan men op zijn vroegst beginnen wanneer men 16,5 jaar is. Als men voor de traditionele manier zonder begeleid rijden kiest, dan kan men op zijn vroegst beginnen wanneer men 17,5 is. Het rijexamen mag pas worden afgelegd nadat men 18 jaar is geworden. Welk opleidingstraject men ook volgt, men moet altijd 40 theorielessen volgen van elk 50 minuten. Er geldt geen verplicht minimum aantal uren praktijklessen voordat men het praktijkexamen mag afleggen. Wel mag men pas beginnen met begeleid rijden nadat men 20 rijlessen van een uur heeft gehad van een gediplomeerd rijinstructeur. Indien men voor de traditionele methode zonder begeleid rijden kiest (dat is 95%), dan heeft men gemiddeld 45 rijlessen van een uur nodig om te slagen voor het praktijkexamen. Voordat men het rijexamen (theorie en praktijk) voor de eerste keer aflegt, moet men eerst een proefexamen afleggen.

2.12.2. *Het rijexamen*

Naast het theorie-examen en het praktijkexamen moet men examen doen in eerste hulp. Het theorie-examen legt men af direct nadat men het verplichte aantal lessen heeft afgerond. Net als in Nederland legt men het praktijkexamen pas voor de eerste keer af als de rijinstructeur de leerling daar rijp toe acht. 73% slaagt bij de eerste keer dat het theorie-examen wordt afgelegd en 60% slaagt bij de eerste keer dat het praktijkexamen wordt afgelegd.

2.12.3. Na het rijexamen

Het beginnersrijbewijs geldt in Slovenië voor alle bestuurders die jonger zijn dan 21 jaar en de maximale duur van het beginnersrijbewijs is twee jaar. Als men het rijbewijs haalt op de dag waarop men 18 jaar is geworden, dan geldt het beginnersrijbewijs dus tot aan de dag waarop men 21 jaar wordt en als men op zijn of haar 21^e het rijbewijs haalt dan geldt het beginnersrijbewijs tot aan zijn of haar 23^e. In de periode dat het beginnersrijbewijs van kracht is, geldt een maximale alcoholconcentratie in het bloed van 0 g/l. Ook geldt er voor de duur van het beginnersrijbewijs een strikter puntenstelsel. Voor beginners is de puntenlimiet 7 en voor ervaren bestuurders is de puntenlimiet 18.

Slovenië kent in navolging van Oostenrijk sinds kort ook een verplichte opleiding die gedaan moet worden in het eerste jaar na het behalen van het rijexamen. Deze opleiding bestaat uit twee ritten met een instructeur in het verkeer die commentaar geeft op de rijstijl van de beginner en een training in hogere orde vaardigheden zoals risicoperceptie en twee uur groepsdiscussie waarin het accent ligt op risicoacceptatie en zelfreflectie.

2.13. Een vergelijking tussen de MOE-landen en Nederland

De rijvaardigheidseisen en de eisen die aan de rijopleiding worden gesteld, verschillen van MOE-land tot MOE-land. De Baltische staten en Slovenië lijken met begeleid rijden, een uitgebreid beginnersrijbewijs en een vervolopleiding na het behalen van het rijbewijs wat verder te zijn dan Nederland. Opvallend is ook dat er in veel MOE-landen aandacht is voor eerste hulp en voertuigtechniek in de rijopleiding en dat er veel theorielessen gevolgd moeten worden. Op Slovenië na moet men in MOE-landen, anders dan in Nederland, een minimum aantal praktijklessen hebben gevolgd om praktijkexamen te mogen doen. Dit heeft een voordeel en een nadeel. Het voordeel is dat men niet zoals in Nederland met heel weinig rijlessen en gepaard aan enig geluk tijdens het praktijkexamen (geen moeilijke situaties) kan slagen voor het rijexamen. Het nadeel is dat het minimum gezien wordt als het maximum. Dit wil zeggen dat men in MOE-landen het praktijkexamen aflegt zodra men aan het verplichte aantal rijlessen heeft voldaan. Het kan echter zo zijn dat men na het verplichte aantal praktijklessen feitelijk nog niet klaar is voor het afleggen van het praktijkexamen. Toch ligt het slagingspercentage bij het voor de eerste keer doen van het praktijkexamen in Tsjechië, Estland, Hongarije, Letland, Slowakije en Slovenië hoger dan in Nederland. In Bulgarije ligt het slagingspercentage voor het praktijkexamen ongeveer gelijk aan dat van Nederland en in Polen ligt het lager.

Geconcludeerd kan worden dat in MOE-landen meestal meer geregeld is over de rijopleiding dan in Nederland. Dat wil overigens nog niet zeggen dat dus de kwaliteit van de rijopleiding in MOE-landen beter is dan de rijopleiding in ons land. Men kan wel veel theorielessen en praktijklessen voorschrijven, maar als de kwaliteit van die lessen slecht is en de normering van het rijexamen laag is, zegt het aantal theorielessen en praktijklessen niet veel. Men zou ook kunnen kijken naar de ongevalsbetrokkenheid van beginnende bestuurders in MOE-landen en naar de ongevalsbetrokkenheid van beginnende bestuurders in Nederland. In het rapport *Young drivers: the road to safety* van de Organisatie voor Economische Samenwerking en Ontwikkeling (OECD, 2006) heeft men daar een poging toe gewaagd voor

OECD-landen. Zowel landen in Noord- en West-Europa als een aantal MOE-landen maken deel uit van de OECD. In *Tabel 1.1.* staat hoeveel jonge automobilisten van 18 tot en met 24 jaar volgens het genoemde OECD-rapport in een aantal MOE-landen, Nederland plus omringde landen en in Zweden zijn omgekomen in 2004. Meestal wordt het aantal verkeersdoden per 100.000 inwoners genomen om de verkeersveiligheid tussen verschillende landen met elkaar te vergelijken. Het aantal beginnende jonge automobilisten dat in het verkeer omkomt per 100.000 inwoners (van de betreffende leeftijdscategorie) is echter geen goede indicator voor hoe veilig jonge automobilisten in een land rijden. Als die jongeren veel rijden, de wegen onveilig zijn, er weinig wordt gehandhaafd en het wagenpark oud is, dan zal het aantal omgekomen jonge automobilisten per 100.000 inwoners toch hoog zijn, al rijden die jongeren in dat land relatief veilig vanwege de goede rijopleiding in dat land. Beter is het daarom om naar het aandeel omgekomen jonge beginnende automobilisten van het totaal aantal omgekomen automobilisten te kijken (kolom C in *Tabel 1.1*). Door dit te doen spelen factoren die voor alle automobilisten in een land gelden, zoals slechte wegen, gebrekkige handhaving en oude auto's, geen rol meer bij een vergelijking tussen landen. Ook dit is echter niet helemaal zuiver doordat de bevolkingsopbouw per land kan verschillen, evenals het rijbewijsbezit en de mobiliteit onder jongeren. De groep jonge automobilisten kan in het ene land een groter deel van de populatie vormen dan in het andere land, of (per hoofd) meer of minder rijden. De OECD heeft voor de invloed van bevolkingsomvang gecorrigeerd door het aandeel dat omgekomen jonge automobilisten hebben in het totaal aantal omgekomen automobilisten in een land te delen door het aandeel dat de leeftijdsgroep van jongeren hebben in dat land (kolom E van *Tabel 2.1*).

| | A Omgekomen jonge automobi- listen | B Doden onder automobi- listen | C % jonge automobi- listen | D % jongeren in bevolking | E C/D |
|------------------------|---|---|--|--|-----------------|
| Tsjechië | 90 | 495 | 18,2 | 9,9 | 1,8 |
| Polen | 313 | 1.441 | 21,7 | 12,0 | 1,8 |
| Hongarije | 53 | 397 | 13,4 | 10,3 | 1,3 |
| Slovenië | 25 | 95 | 26,3 | 10,0 | 2,6 |
| Nederland | 25 | 119 | 21,0 | 8,3 | 3,3 |
| België | 154 | 617 | 25,0 | 8,6 | 2,9 |
| Duitsland | 750 | 2.329 | 32,2 | 8,2 | 3,9 |
| Zweden | 40 | 198 | 20,2 | 8,1 | 2,5 |
| Verenigd Koninkrijk | 330 | 1.106 | 29,8 | 10,2 | 2,9 |

Tabel 2.1. Verhouding omgekomen jonge automobilisten en totaal aantal omgekomen automobilisten plus een correctie voor de proportie jongeren in verschillende landen in 2004 (OECD, 2006).

Wanneer we kijken naar het percentage omgekomen jonge automobilisten van het totaal aantal omgekomen automobilisten (kolom C van *Tabel 2.1*), zien we dat jonge automobilisten in Hongarije en Tsjechië 'veiliger scoren'

dan jonge automobilisten in Nederland. Jonge automobilisten in Polen scoren ongeveer even goed als jonge automobilisten in Nederland en Sloveense jonge automobilisten scoren slechter dan de Nederlandse jonge automobilisten. In vergelijking tot de ons omringende landen en Zweden doen jonge automobilisten in Nederland het iets minder goed dan in Zweden maar beter dan in de ons omringende landen. Wanneer er echter gecorrigeerd wordt voor het aandeel jongeren in land dat tussen de 18 en 24 jaar oud is (kolom E van *Tabel 2.1*), dan doen jonge Nederlandse automobilisten het slechter dan de jonge automobilisten in de MOE-landen die in *Tabel 2.1* genoemd staan. Ook doen de jonge automobilisten gecorrigeerd voor het aandeel jongeren in een land het in Nederland slechter dan in de ons omringende landen en Zweden, behalve in Duitsland.

Ook bij kolom E van *Tabel 2.1* moet men behoedzaam zijn met de interpretatie van de cijfers. Immers, er is niet gecorrigeerd voor de mobiliteit in die leeftijdsgroep. De cijfers in de kolom E zeggen alleen iets over de mate waarin door jonge automobilisten in een land veilig gereden wordt indien aangenomen wordt dat in alle genoemde landen door een even groot deel van de jongeren rijdt en aangenomen wordt dat het verschil in afgelegde afstand, gerekend per hoofd van de bevolking, tussen jongere en oudere automobilisten in alle genoemde landen gelijk is. Waarschijnlijk is dit niet het geval en zal in landen met een relatief laag bruto nationaal inkomen per hoofd van de bevolking naar verhouding minder gereden worden door jongeren dan door ouderen, omdat autorijden voor jongeren duur is. In MOE-landen ligt nog steeds het bruto nationaal inkomen per hoofd van de bevolking lager dan in West- en Noord-Europa. Dat relatief lage bruto nationaal inkomen in MOE-landen is er vermoedelijk mede debet aan dat die landen zo goed scoren in kolom E van *Tabel 1.1*.

We moeten concluderen dat voor zover we over gegevens beschikken, er geen duidelijke aanwijzingen zijn dat beginnende automobilisten uit MOE-landen minder rijvaardig zijn dan Nederlandse beginnende automobilisten. Daarbij dient wel aangetekend te worden dat een goede vergelijking niet mogelijk is, omdat gegevens over de afgelegde afstand die per jaar door beginnende bestuurders en ervaren bestuurders in een bepaald (MOE-)land wordt afgelegd ontbreken.

2.14. Conclusie van dit hoofdstuk

De eisen om als automobilist deel te kunnen nemen aan het verkeer zijn in MOE-landen niet lager dan de Nederlandse eisen en soms zijn die eisen zelfs hoger. Dit wil overigens niet zeggen dat beginnende automobilisten uit MOE-landen betere chauffeurs zijn dan Nederlandse beginnende automobilisten. Het gaat ook om de validiteit van het rijexamen en hoe de eisen in de praktijk getoetst worden en welke normering er geldt. Wat betreft die normering is iets bekend. In een aantal MOE-landen ligt het slagingspercentage hoger dan in Nederland, maar er zijn ook MOE-landen waar het slagingspercentage lager ligt. Naar de validiteit van rijexamens en hoe de praktijk van het rijexamen is, is geen onderzoek gedaan. Om een dergelijk onderzoek was ook niet gevraagd.

De basisrijopleiding in MOE-landen doet op papier doorgaans niet onder voor de Nederlandse basisrijopleiding. Behalve dat de rijinstructeur gediplomeerd moet zijn en dat de lesauto over dubbele bediening moet beschikken, worden

er in Nederland vrijwel geen eisen aan de rijopleiding gesteld. In bijna alle andere lidstaten, inclusief de MOE-landen, worden wel veel eisen gesteld aan de rijopleiding. Zo is vaak uitgebreid vastgelegd welke onderwerpen in de rijopleiding behandeld dienen te worden (inclusief de onderwerpen die niet getoetst kunnen worden op het rijexamen) en is vastgelegd hoeveel theorie- en praktijklessen de basisrijopleiding minimaal dient te omvatten. Aan hogere-ordevaardigheden wordt noch in de rijopleidingen in Nederland noch in de rijopleidingen van MOE-landen veel aandacht besteed.

Bedacht moet worden dat de invloed van de basisrijopleiding op de ongevals-betrokkenheid waarschijnlijk heel gering is en, zo die invloed er al is, dat die vermoedelijk alleen waarneembaar is in de eerste een à twee jaar na het behalen van het rijbewijs. Na deze periode wordt de rijvaardigheid grotendeels bepaald door de rijervaring die men heeft opgedaan. Zou de rijvaardigheid van automobilisten uit MOE-landen al minder zijn, waar overigens geen aanwijzingen voor gevonden zijn, dan kan een mogelijk mindere kwaliteit van die rijopleiding daar waarschijnlijk alleen invloed op hebben gehad in de eerste periode na het behalen van het rijbewijs. Waarschijnlijk zijn er maar weinig automobilisten in MOE-landen die direct na het behalen van hun rijbewijs in Nederland gaan rijden.

3. De rijopleiding en het rijexamen voor vrachtauto- en buschauffeurs in MOE-landen

In de motie noch in de vragen die DGB aan de SWOV gesteld heeft, wordt specifiek gevraagd naar rijvaardigheid en de rijopleiding van vrachtautochauffeurs. In de media is er echter met name aandacht voor vrachtautochauffeurs uit MOE-landen. In dit hoofdstuk wordt beschreven wat er bekend is over de rijopleiding voor het verkrijgen van het groot rijbewijs (vrachtauto of bus), de basiskwalificatie (voorheen het chauffeursdiploma genoemd) en de verplichte nascholing. Het accent ligt daarbij op de MOE-landen.

3.1. Richtlijnen voor rijopleiding van vrachtauto- en buschauffeur

In de lidstaten van de EU zijn twee richtlijnen bepalend voor de opleiding van vrachtautochauffeurs en buschauffeurs. Dit zijn de richtlijnen 2006/126/EG en 2003/59/EG. De eerstgenoemde richtlijn wordt de 'derde rijbewijsrichtlijn' genoemd en de tweede richtlijn wordt de 'vakbekwaamheidsrichtlijn' genoemd. De derde rijbewijsrichtlijn wordt in Nederland in januari 2013 van kracht. Daarmee is Nederland een van de laatste landen in Europa waar deze richtlijn in werking treedt. In bijlage twee van de rijbewijsrichtlijn staat voor alle rijbewijzen, dus ook rijbewijs C (vrachtauto) en rijbewijs D (bus), beschreven wat er op het theorie-examen en het praktijkexamen minimaal getoetst dient te worden en hoe de prestaties van de kandidaten beoordeeld dienen te worden. De termen waarin dat is gedaan zijn vrij algemeen en laten veel ruimte over voor interpretatie. Zo wordt de kandidaat beoordeeld op 'Goed kijken: spiegels goed gebruiken: dichtbij, verder weg, ver kijken.' Over wanneer kijken goed is te noemen en wanneer iets dichtbij of ver weg is, staat niets in de richtlijn. De andere richtlijn, de vakbekwaamheidsrichtlijn, stelt minimumeisen aan de kennis die beroepschauffeurs moeten bezitten over zaken als voertuigtechniek, voertuigonderhoud, milieuvriendelijk rijden, routeplanning, arbeids- en rusttijden, lading- en douanedocument, ladingbehandeling, arbeidsomstandigheden en hoe te handelen bij ongevallen. Daarnaast stelt de vakbekwaamheidsrichtlijn dat over deze en andere onderwerpen – de onderwerpen die in bijlage 2 van deze richtlijn genoemd staan – nascholing plaatsvindt. In vijf jaar tijd dient iedere beroepschauffeur minimaal 35 uur nascholing te krijgen en de duur van één nascholingsprogramma dient minimaal 7 uur te zijn. De lesprogramma's van de opleidingsinstituten die nascholing verzorgen dienen door de bevoegde instantie te zijn goedgekeurd. In Nederland gebeurt dit door de divisie CCV van het CBR.

Hoe goed in kwalitatief opzicht de rijopleiding voor het groot rijbewijs, de basiskwalificatie (vrachtauto of bus) en de nascholing in de verschillende lidstaten is, is niet bekend. Het is bijvoorbeeld niet bekend of in het begin van hun carrière als vrachtautochauffeur, vrachtautochauffeurs uit het ene land relatief gezien vaker bij ongevallen betrokken zijn dan vrachtautochauffeurs uit het andere land (gecontroleerd voor afgelegde afstand en rekening houdend met de algemene verkeersveiligheid in landen). Ook over de inhoud en kwaliteit van de verplichte nascholing zijn geen studies gevonden. Wel is iets bekend over de wijze waarop de vakbekwaamheidsrichtlijn is geïmplementeerd in verschillende lidstaten, waaronder enkele

lidstaten die tot de MOE-landen gerekend worden. Deze gegevens staan in het rapport *On the implementation of the directive 2003/59/EC laying down the initial qualification and periodic training of drivers of certain road vehicles for the carriage of goods or passengers* (CIECA, 2010b). De CIECA werkt op dit moment aan een nieuw onderzoek op dit gebied, maar het rapport daarover was nog niet gereed tijdens het schrijven van dit rapport. Ten slotte is er ook iets bekend over opleidingen van beroepschauffeurs en ongevals-betrokkenheid in het algemeen.

In de volgende paragrafen wordt eerst beschreven hoe de vakbekwaamheidsrichtlijn in Nederland is geïmplementeerd en wordt daarna ingegaan op de implementatie van de richtlijn in de MOE-landen die aan het genoemde onderzoek van de CIECA hebben meegewerkt. Dit zijn Bulgarije, Tsjechië, Estland, Hongarije, Letland, Litouwen, Polen en Slovenië. Wat bekend is over het effect op de verkeersveiligheid van opleidingen voor beroepschauffeurs staat vermeld in de laatste paragraaf van dit hoofdstuk.

3.2. De implementatie van de vakbekwaamheidsrichtlijn in Nederland

Nederland had al een chauffeursdiploma dat naast het groot rijbewijs noodzakelijk was om het beroep van vrachtautochauffeur of buschauffeur uit te kunnen oefenen toen er nog geen sprake was van een Europese vakbekwaamheidsrichtlijn. Voordat richtlijn 2003/59/EG geïmplementeerd werd, was er in Nederland echter nog geen verplichte nascholing. Voor chauffeurs die heel weinig rijden, zoals chauffeurs van brandweerauto's volstaat het groot rijbewijs. Alle andere chauffeurs dienen naast hun groot rijbewijs te beschikken over wat nu, na de implementatie van de richtlijn, de basiskwalificatie wordt genoemd en voorheen het chauffeursdiploma heette. Daarnaast dienen beroepschauffeurs zoals reeds gemeld, in elke periode van vijf jaar minimaal 35 uur bijscholing te ontvangen. Richtlijn 2003/59/EG laat wat de kwaliteitsborging van de basiskwalificatie betreft, ruimte voor kwaliteitsborging door alleen 'outputcontrole' met behulp van (deel)examens die door de overheid zijn vastgesteld, of kwaliteitsborging door een combinatie van systeembewaking (het verplicht aanwezig zijn bij opleidingen die door de overheid zijn goedgekeurd) en outputcontrole (tests). Nederland heeft gekozen voor alleen outputcontrole. Dit betekent dat opleidingsinstituten vrij zijn in hoe ze de opleiding voor de basiskwalificatie inrichten, maar aan het eind van de opleiding dienen wel de landelijke tests gehaald te worden. Daarnaast is in Nederland de opleiding voor de basiskwalificatie en de theorieopleiding voor het groot rijbewijs samengevoegd. Leerlingen leggen bij CCV drie examens af en dienen daarvoor te zijn geslaagd voordat men het praktijkexamen voor het groot rijbewijs mag afleggen. Dit zijn: Theorie-examen Rijbewijs en Theorie-examen Vakbekwaamheid deel 1, Vakbekwaamheid deel 2 en Vakbekwaamheid deel 3. De delen slaan op de delen die in bijlage 1 van de richtlijn vakbekwaamheid genoemd staan. In deel 1 staan leerdoelen vermeld op het gebied van 'rationeel rijden op basis van veiligheidsvoorschriften'. Dit zijn zaken die te maken hebben met het volgens de voorschriften veilig en milieuvriendelijk vervoeren van lading (in geval van vrachtauto's) en personen (in geval van bussen). Het accent ligt in deel 1 op de techniek. Deel 2 gaat over de (internationale) regelgeving rondom het vervoer van goederen of personen. Te denken valt aan douane-papieren, vrachtbrieven, et cetera. Deel 3 gaat over arbeids- en rusttijden, arbozaken en een gezonde uitoefening van het beroep.

Het beleidsadviesbureau Policy Research Corporation is in opdracht van wat toen nog het Ministerie van Verkeer en Waterstaat heette, nagegaan hoe de vakbekwaamheidsrichtlijn in Nederland is geïmplementeerd (Policy Research Corporation, 2010). In dit rapport staat dat Nederland ervoor heeft gekozen om niet meer te regelen dan de richtlijn voorschrijft. Daarnaast heeft men getracht optimaal gebruik te maken van de ruimte die de richtlijn biedt om de administratieve lasten zo laag mogelijk te houden en de nascholing zo veel mogelijk bij de opleidingsbehoefte van de bedrijfstak te laten aansluiten. De richtlijn stelt dat in de nascholing de nadruk gelegd dient te worden op verkeersveiligheid en rationeel brandstofverbruik. Door de wensen van de bedrijfstak centraal te stellen, zijn in Nederland echter nascholingscursussen mogelijk die maar zeer zijdelings verband houden met verkeersveiligheid en 'het nieuwe rijden'. Zo kan men in het kader van nascholing een cursus voor heftruckchauffeur volgen of een cursus in het gebruik van de autolaadkraan. Met deze vormen van nascholing verbeteren chauffeurs waarschijnlijk hun kansen op de arbeidsmarkt, maar de invloed daarvan op de verkeersveiligheid en milieuvriendelijk rijden, zal vermoedelijk gering zijn. Volgens het reeds genoemde rapport van Policy Research Corporation geven chauffeurs (dat wil zeggen de bedrijven waar de chauffeurs werkzaam zijn) echter meestal de voorkeur aan nascholingscursussen die wel een verband houden met verkeersveiligheid of milieuvriendelijk rijden. Zo zijn cursussen over het vervoer van (gevaarlijke) lading en het milieuvriendelijk en veilig gebruik van het voertuig populair. Cursussen over hoe te handelen in noodsituaties worden ook veel gevolgd.

Opleidingsinstituten ontwikkelen nascholingsprogramma's en bieden die ter goedkeuring aan bij CCV. CCV beoordeelt die nascholingsprogramma's dan en certificeert de opleidingen indien CCV van mening is dat ze kwalitatief van voldoende niveau zijn. Daartoe maakt CCV gebruik van deskundigen op allerlei gebied. De vakbekwaamheidsrichtlijn stelt dat het doel van de nascholing het bijhouden van kennis is. De vakbekwaamheidsrichtlijn spreekt niet over het bijhouden van vaardigheden. Dit betekent dat volgens de richtlijn de nascholing in principe uit louter theorielessen kan bestaan. Al zal met alleen theorie een aantal doelstellingen uit bijlage 1 van de richtlijn, zoals bijvoorbeeld milieuvriendelijk rijden, moeilijk te realiseren zijn. Nederland heeft voorgeschreven dat van de 35 uur nascholing in vijf jaar tijd, minimaal 7 uur praktijktraining dient te zijn. Hiermee gaat Nederland dus toch boven de eisen in de richtlijn uit. Praktijktrainingen zijn er bijvoorbeeld in: milieuvriendelijk rijden (het nieuwe rijden), defensief rijden, rijvaardigheidsanalyse en antisliptrainingen. Ook kan praktijkles gevolgd worden op een 'hoogwaardige' en door CCV gecertificeerde rijsimulator.

3.3. De implementatie van de vakbekwaamheidsrichtlijn in een aantal MOE-landen

In de meeste landen van Europa, en dus ook in de meeste MOE-landen, wordt er de voorkeur aan gegeven om zowel de opleiding voor het groot rijbewijs als de basiskwalificatie te certificeren en dus niet alleen de kwaliteit te borgen via outputcontrole (centraal geregelde examens en tentamens), zoals in Nederland het geval is. Van de MOE-landen kennen alleen Hongarije en Letland net als Nederland een systeem dat uitgaat van vrijheid van opleiding (voor het groot rijbewijs en de basiskwalificatie) en het afleggen van centraal georganiseerde tests. In vrijwel alle landen van Europa zijn de examens voor de basiskwalificatie gescheiden van de examens voor het groot rijbewijs (theorie en praktijk), waarbij de examens

voor de basiskwalificatie decentraal en die voor het groot rijbewijs centraal geregeld zijn. In landen waar zowel de kwaliteit van de tests als de opleiding voor de basiskwalificatie bewaakt worden, dienen de opleidingsinstituten voor de basiskwalificatie gecertificeerd te zijn. In Nederland is, zoals reeds is vermeld, het theorie-examen voor het groot rijbewijs opgenomen in een deelttest van de basiskwalificatie.

De test of tests voor de basiskwalificatie bestaat of bestaan in de meeste landen van Europa uit meerkeuzevragen. Een aantal landen biedt de mogelijkheid van een mondeling examen. Het aantal meerkeuzevragen loopt sterk uiteen. Zo moet men in Hongarije 120 meerkeuzevragen beantwoorden en in Slovenië 30. Hier staat tegenover dat men in Slovenië ook 10 tot 15 open vragen dient te beantwoorden en dat er casestudies zijn. In landen waar zowel de opleiding als de tests gereguleerd zijn, geldt er een minimumduur van de opleiding voor de basiskwalificatie. Die duur is 280 uur (ongeveer 8 weken). Van de 280 uur dient minimaal 20 uur uit praktijkritten te bestaan. Er bestaat in alle landen waar zowel de opleiding als de tests gecertificeerd zijn, ook de mogelijkheid van een spoedopleiding voor de basiskwalificatie. In dat geval hoeft de totale opleiding niet meer dan 140 uur te bedragen, waarvan 10 uur uit praktijkritten dient te bestaan. Het is niet bekend of landen boven de minimumeisen van de richtlijn uitgaan, zowel wat de reguliere opleiding als de spoedopleiding betreft.

Om de opleiding voor de basiskwalificatie te mogen volgen en het rijexamen C of D te mogen afleggen, stellen de meeste lidstaten verplicht dat men over het rijbewijs B beschikt. In Nederland dient men alleen voor het afleggen van het praktijkexamen (voor C of D) over rijbewijs B te beschikken. In Estland en Slovenië gelden er zwaardere eisen. Men dient in Estland tenminste twee jaar in het bezit te zijn van rijbewijs B voordat het examen voor rijbewijs C mag worden afgelegd. Voor het afleggen van rijbewijs D dient men in Estland minimaal één jaar in het bezit te zijn van rijbewijs B. In Slovenië dient men net als in de meeste landen minimaal rijbewijs B te hebben voordat men rijbewijs C mag afleggen, maar dient men drie jaar over rijbewijs B te beschikken en dient men rijbewijs C te hebben gehaald voordat men rijbewijs D (bus) mag afleggen. Polen stelt niet verplicht dat men over rijbewijs B moet beschikken voordat men C of D mag afleggen. Dit geldt ook voor Finland.

De CIECA heeft aan leden gevraagd of nascholingscertificaten behaald in een ander land dan waarin men (tijdelijk) werkt, geldig zijn in het land waarin men werkt. Hierbij kan gedacht worden aan een chauffeur uit een MOE-land die bijvoorbeeld in Nederland werkt en zijn of haar nascholing gevolgd heeft in dat MOE-land. Volgens de gegevens van de enquête zijn voor de meeste landen de nascholingscertificaten die men behaald heeft in het land van herkomst, ook geldig in het land waarin men (tijdelijk) werkt. Dit is ook zo voor Nederland, nadat althans de gegevens van de nascholingscertificaten gecontroleerd zijn. Tsjechië, Frankrijk, Letland, Zweden en Polen erkennen geen nascholingscertificaten die niet in het eigen land zijn gehaald. Finland erkent alleen buitenlandse nascholingscertificaten als die op het rijbewijs zijn bijgeschreven (wat in Nederland het geval is).

Hoe de 35 uur verplichte nascholing over een periode van vijf jaar verdeeld dient te worden, verschilt van land tot land. In Nederland wordt alleen gesteld dat de minimumlengte van een cursus 7 uur is en dat minimaal 7 uur

praktijktraining moet zijn. Ook in Hongarije en Polen geldt dat de lengte van een cursus minimaal 7 uur dient te bedragen en is men vrij hoe men de 35 uur verdeelt over een periode van vijf jaar. In Hongarije dient van de 35 uur nascholing 2 uur praktijktraining te zijn, maar in Polen mag de nascholing louter uit theorie bestaan. In Tsjechië dient men ieder jaar 7 uur nascholing te hebben. In Estland geldt daarentegen dat het om één nascholingscursus van 35 uur in elke periode van vijf jaar dient te gaan.

Een nationaal leerdoelendocument of nationaal curriculum voor de nascholing heeft vrijwel geen enkel land. Voor de leerdoelen verwijzen bijna alle landen naar bijlage 1 van de vakbekwaamheidsrichtlijn. Alleen Denemarken, Duitsland, Ierland en Noorwegen geven aan een speciaal nationaal curriculum voor de nascholing te hebben ontwikkeld.

In alle landen zijn het de 'CBR's' van die landen of de ministeries van verkeer zelf die de opleiding voor de basiskwalificatie (ingeval landen hebben gekozen voor certificering van opleidingen) en de nascholing accrediteren. De eisen voor accreditatie verschillen van land tot land. Bijna altijd moet het instituut dat in een land de lessen wil gaan verzorgen, een curriculum inleveren en aangeven voor welke didactische methode is gekozen en welke leermiddelen gebruikt gaan worden. Ook moet aangegeven worden wat de kwalificaties van de leerkrachten zijn. Sommige MOE-landen geven uitgebreid antwoord op de vraag hoe geaccrediteerd wordt (Tsjechië, Estland, Hongarije), sommige MOE-landen geven op deze enquêtevraag summier antwoord (Polen en Litouwen) en sommige MOE-landen geven helemaal geen antwoord op deze vraag (Bulgarije, Slovenië). Er zijn echter ook niet-MOE-landen die deze vraag niet hebben beantwoord (Denemarken, Spanje). Nederland heeft aan de CIECA gemeld dat door CCV gekeken wordt naar de kwalificaties van de instructeurs, de cursusopbouw, de leermiddelen, het aantal leerlingen per cursus en de locaties waar les wordt gegeven.

3.4. Het effect van opleidingen voor beroepschauffeurs op de ongevalsbetrokkenheid

In de Verenigde Staten heeft zich aan het eind van de jaren tachtig van de vorige eeuw een proces voltrokken dat enige gelijkenis heeft met de invoering van de derde rijbewijsrichtlijn en de vakbekwaamheidsrichtlijn in Europa. Door de federale overheid (de Federal Highway Administration FHA) werden de eisen voor het rijexamen voor vrachtautochauffeurs aangescherpt en werden er hogere eisen gesteld aan de kennis die vrachtautochauffeurs dienden te hebben over de veilige uitoefening van hun beroep. Daarnaast kwam er verplichte nascholing voor vrachtautochauffeurs die overtredingen hadden begaan. Hagge & Romanowicz (1996) zijn door middel van tijdreeksanalyses (SWOV, 2010a) voor de staat Californië nagegaan wat deze hogere kwaliteitseisen voor vrachtautochauffeurs voor effect hebben gehad op de ongevalsbetrokkenheid. Het bleek dat door deze stringentere eisen de ongevalsbetrokkenheid van vrachtautochauffeurs bij ongevallen met dodelijke afloop niet was afgenomen.

Elvik et al. (2009) hebben een meta-analyse uitgevoerd naar de effecten op ongevalsbetrokkenheid van opleidingen die speciaal zijn bedoeld voor beroepschauffeurs. Dit waren overwegend praktijkopleidingen. Door het volgen van specifieke opleidingen na het behalen van het groot rijbewijs, zoals opleidingen voor het vervoer van gevaarlijke stoffen of training in

defensief rijden, daalde de ongevalsbetrokkenheid gemiddeld met 20%. Door korte trainingen voor beroepschauffeurs om hun vaardigheden in nood-situaties te verbeteren, zoals antislipcursussen voor vrachtautochauffeurs (zie bijvoorbeeld Christensen & Glad, 1996) of antisliptrainingen voor ambulancebestuurders, nam de ongevalsbetrokkenheid echter toe. Dat korte vaardigheidstrainingen over hoe te handelen in noodsituaties niet tot een lagere ongevalsbetrokkenheid en meestal zelfs tot een hogere ongevalsbetrokkenheid leidt, heeft vermoedelijk meerdere oorzaken (Gregersen, 1996; Mayhew & Simpson, 2002). Het gaat om een training in vaardigheden die men in de praktijk maar zelden hoeft uit te voeren en handelingen die men weinig hoeft uit te voeren eroderen snel. Daarnaast zijn de trainingsprogramma's te kort om de handelingen op geautomatiseerd niveau te leren uitvoeren (Anderson, 1982; Norman & Shallice, 1986; Shiffrin & Schneider, 1977). Omdat het vaak om handelingen gaat die contra-intuïtief zijn en die in een reflex moeten worden uitgevoerd, is het echter wel van belang dat de vaardigheden op geautomatiseerd niveau beheerst worden. Doordat men zich ondertussen echter een betere chauffeur waant, omdat men bijvoorbeeld een antislipcursus heeft gevolgd, durft men ondertussen wel meer risico's in het verkeer te nemen, terwijl men dus de vaardigheden, voor zover men die al had, al niet meer heeft.

Kortom, door training na het behalen van het groot rijbewijs waarbij het herkennen en het vermijden van risico's centraal staan, daalt hoogstwaarschijnlijk de ongevalsbetrokkenheid. Door het trainen van hoe te reageren in noodsituaties stijgt waarschijnlijk de ongevalsbetrokkenheid.

3.5. Conclusie

Europese richtlijnen spelen een belangrijke rol bij de rijopleiding en vakopleiding van beroepschauffeurs voor vrachtauto en bus. Over de rijopleiding voor het groot rijbewijs en de vakopleiding is veel minder bekend dan over de basisrijopleiding en de rijvaardigheidseisen die aan het besturen van een personenauto worden gesteld. Evenals bij het rijbewijs B (personenauto's) is niet onderzocht hoe de opleiding voor het groot rijbewijs en de vakopleiding, inclusief de verplichte nascholing, in de praktijk in de diverse landen zijn uitgewerkt. Dat zou een veel groter onderzoek vereisen en DGB heeft de SWOV ook niet gevraagd om dit te doen. Het zou echter zo kunnen zijn dat in een land de richtlijnen op papier goed geïmplementeerd zijn (wat doorgaans het geval is, ook in MOE-landen), maar dat er het nodige schort aan de naleving.

Er is weinig bekend over het effect op de verkeersveiligheid van het verzwaren van de eisen voor rijvaardigheid en vakbekwaamheid voor beroepschauffeurs. Uit een Amerikaans onderzoek is gebleken dat hierdoor de betrokkenheid bij ongevallen met dodelijke afloop, niet afneemt. Daarentegen is gebleken dat door nascholing het ongevalsrisico wel kan afnemen. Dit is met name het geval voor trainingen met een duidelijke veiligheidscomponent (bijvoorbeeld trainingen in het vervoer van gevaarlijke stoffen). Korte rijvaardigheidstrainingen die erop gericht zijn om voertuigen weer onder controle te krijgen in noodsituaties (bijvoorbeeld antisliptrainingen) verhogen echter vaak het ongevalsrisico.

4. De betrokkenheid van bestuurders uit MOE-landen bij ongevallen in Nederland

Een van de vragen aan de SWOV was om eventuele opvallende zaken betreffende het rijgedrag van chauffeurs uit andere EU-lidstaten in Nederland in beeld te brengen. In dit hoofdstuk onderzoeken we de aantallen bestuurders die betrokken zijn in door de politie geregistreerde *verkeersongevallen* en die opgenomen zijn in het Bestand geRegistreerde Ongevallen in Nederland BRON. Van deze bestuurders is de nationaliteit vastgelegd. Ook de nationaliteit van het voertuig is vastgelegd. De achterliggende vraag daarbij was of MOE-landers vaker bij een ongeval betrokken zijn dan op grond van hun deelname aan het verkeer verwacht mag worden. Zonder gegevens over de afgelegde afstand naar nationaliteit is het echter niet mogelijk om deze 'deelname aan het verkeer' vast te stellen, en dus ook niet of MOE-landers vaker bij een ongeval betrokken zijn dan Nederlandse bestuurders. De ongevallenanalyse kan hierover dan ook geen uitsluitsel geven.

Onderzoek naar de betrokkenheid van bestuurders uit andere landen bij ongevallen in Nederland kent diverse beperkingen:

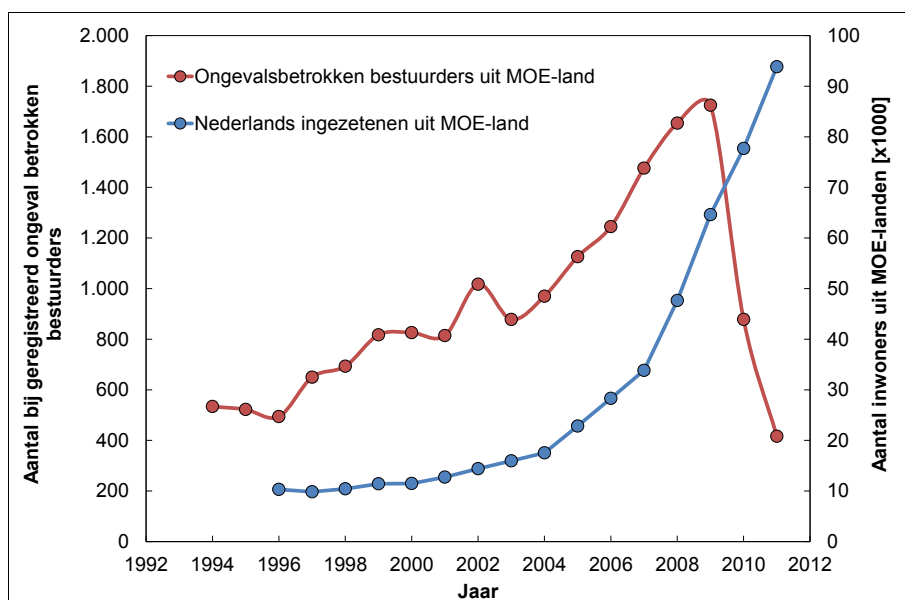
- Het is in de ongevallenregistratie onbekend wie de veroorzaker van een ongeval is. De betrokken bestuurders zijn dus niet noodzakelijkerwijs de veroorzakers van deze ongevallen.
- Een analyse van de bloedalcoholconcentratie (BAC) van de betreffende bestuurders is achterwege gelaten vanwege de onvolledigheid en selectiviteit in de gegevens.
 - In de ongevallenregistratie is het aandeel bestuurders met een BAC boven de wettelijke limiet ongeveer 3,5% terwijl uit ander onderzoek (SWOV, 2011) bekend is dat in circa 20% van de ongevallen sprake is van een te hoog BAC.
 - Een eventueel hoger aandeel onder bestuurders uit MOE-landen kan worden veroorzaakt doordat de politie onder hen vaker een controle uitvoert, (KLPD, 2010; NU, 2012).
- De ontwikkelingen in de aantallen verkeersongevallen zijn sinds 2010 niet meer uit de geregistreerde aantallen ongevallen af te leiden, door de zeer sterke afname van de registratie door de politie.
- In dit onderzoek kon geen onderscheid worden gemaakt naar specifieke nationaliteiten binnen de MOE landen (Bulgaars, Ests, Hongaars, Lets, Litouws, Pools, Roemeens, Sloveens, Slowaaks, Tsjechisch). De aantallen zijn daarvoor te klein, waardoor toevallige fluctuaties een rol zouden spelen.

Vanwege het gebrek aan gegevens over de verkeersdeelname van verschillende nationaliteiten, en de afname van de registratiegraad van ongevallen, heeft de SWOV ervoor gekozen om de aandelen bij een verkeersongeval betrokken bestuurders uit MOE-landen voor zover mogelijk te vergelijken met het aandeel Nederlands ingezetenen met een 'MOE-nationaliteit'. Deze zijn geregistreerd in de Gemeentelijke Basisadministratie (GBA). Daarbij moet er rekening mee worden gehouden dat het ingezetenen niet is toegestaan om met een voertuig met buitenlands kenteken te rijden, terwijl

een deel van de ongevalsbetrokkene bestuurders wel met een buitenlands kenteken rijdt.

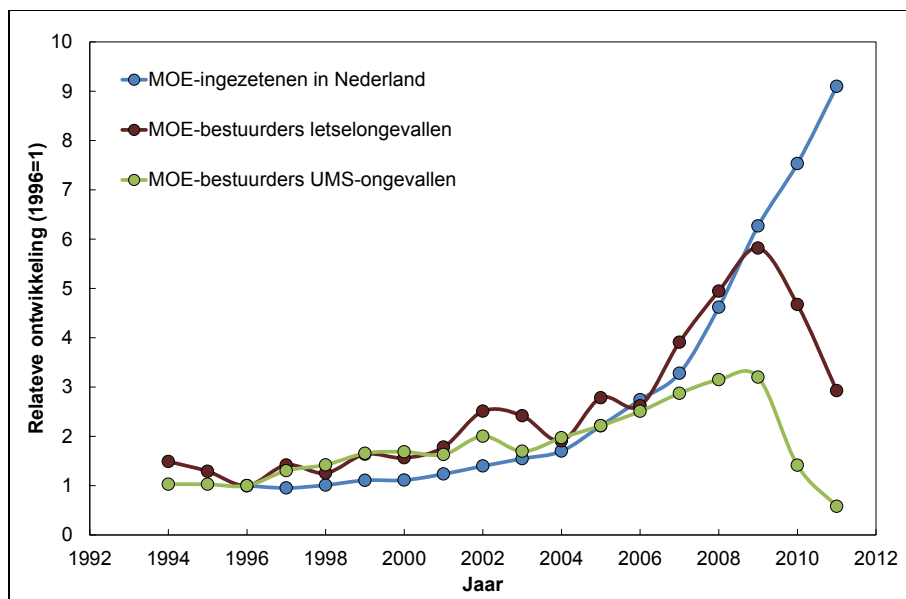
4.1. Ongevalsbetrokkenheid van MOE-bestuurders

In *Afbeelding 4.1* zijn door de jaren heen de aantallen bestuurders uit MOE-landen afgebeeld die betrokken waren bij een verkeersongeval. Duidelijk zichtbaar is de scherpe afname in 2010 en 2011. Deze is het gevolg van de sterke afname van het aantal geregistreerde ongevallen.



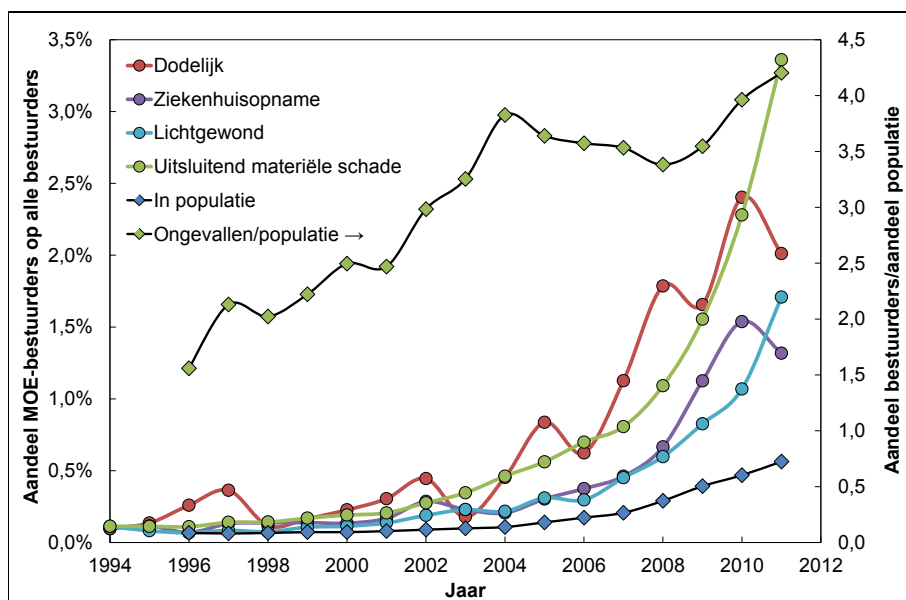
Afbeelding 4.1. Aantal MOE-landers betrokken bij een geregistreerd verkeersongeval in Nederland, inclusief die met uitsluitend materiële schade (rode cirkels, linker as) en aantal MOE-landers onder de ingezetenen in Nederland (blauwe cirkels, rechter as) (BRON; GBA).

De aantallen ingezetenen met een MOE-nationaliteit en bestuurders uit MOE-landen die betrokken zijn bij (letsel)ongevallen, ontwikkelen zich sinds 1996 ongeveer met gelijke tred, zoals blijkt uit *Afbeelding 4.2*. In deze afbeelding is de relatieve ontwikkeling ten opzichte van de aantallen in 1996 weergegeven. Kennelijk is er een vaste verhouding tussen het aantal MOE-landers onder ingezetenen, en het aantal ongevallen waarbij bestuurders met een MOE-nationaliteit betrokken zijn. Dit ondanks het feit dat zich onder de ongevalsbetrokkene MOE-landers zowel ingezetenen (met Nederlands kenteken) als buitenlanders (met MOE-kenteken) bevinden (zie ook *Paragraaf 4.2*).



Afbeelding 4.2. *Relative ontwikkeling van ingezetenen en bij geregistreerde ongevallen betrokken bestuurders uit MOE-landen (1996=1). Aantallen bestuurders betrokken bij een ongeval met uitsluitend materiële schade (UMS) en aantallen bestuurders betrokken bij een letselongeval zijn gescheiden weergegeven (BRON; GBA).*

Om te corrigeren voor de jaarlijkse fluctuatie in het totaal aantal geregistreerde ongevallen, is in Afbeelding 4.3 het aandeel MOE-landers onder de betrokken bestuurders, per ongevals ernst weergegeven.



Afbeelding 4.3. *Het aandeel MOE-landers onder alle ongevals betrokken bestuurders naar ernst van het (geregistreerde) ongeval (cirkels), en het aandeel MOE-landers in de totale populatie (blauwe ruiten). De verhouding van beide reeksen (aandeel MOE-bestuurders in alle ongevallen ten opzichte van aandeel MOE-bestuurders in de populatie) is ook weergegeven (groene ruiten, rechter as). Bronnen: BRON; GBA.*

Uit *Afbeelding 4.3* blijkt dat voor alle ongevalsernststen het aandeel MOE-bestuurders is toegenomen en ook hoger ligt dan het aandeel in de Nederlandse populatie. In de ongevallenregistratie is echter niet bekend welke bestuurders ingezetene zijn van Nederland en welke niet (toeristen, tijdelijke werknemers en vervoerders). De verhouding tussen het aandeel in ongevallen en het aandeel in de populatie is ongeveer een factor 4. De laatste jaren blijkt deze verhouding op te lopen.

Het aandeel MOE-bestuurders in geregistreerde ongevallen is hoger dan het aandeel in de populatie en loopt ook op (zie *Afbeelding 4.3*), terwijl het aantal bij ongevallen betrokken MOE-bestuurders tot 2009 wel gelijke tred houdt met de ontwikkeling in de populatie (zie *Afbeelding 4.2*). Dit zou erop kunnen wijzen dat de politie ongevallen waarbij een MOE-bestuurder betrokken is, tegenwoordig vaker registreert dan ongevallen met Nederlandse bestuurders. Dit is iets wat de politie ook aangeeft te doen (KLPD, 2010). Verder speelt ook mee dat niet alle MOE-bestuurders Nederlands ingezetene zijn. Een deel rijdt met een buitenlands kenteken (zie *Paragraaf 4.2*), waardoor het logisch is dat het aandeel MOE-landers in de ongevallenregistratie hoger is dan het aandeel ingezetenen.

Wat de vervoerswijze betreft zijn er behoorlijke verschillen tussen bestuurders uit MOE-landen en uit Nederland die bij een geregistreerd ongeval betrokken raakten. In *Bijlage 4* zijn de aantallen MOE-landers en Nederlanders, betrokken bij een letselongeval, naar vervoerswijze opgesomd. *Tabel 4.1* geeft de verdeling in ongevallen met letsel, gesommeerd over de jaren 2007-2011.

| Landgroep | Voetganger | Tweewieler (vooral fietser) | Personenauto | Bestelauto/ vrachtauto | Overig |
|----------------|------------|--------------------------------|--------------|---------------------------|--------|
| NL (N=145.510) | 3% | 36% | 50% | 9% | 2% |
| MOE (N=1.211) | 7% | 14% | 56% | 21% | 1% |
| Rest (N=4.439) | 7% | 24% | 54% | 13% | 6% |

Tabel 4.1. Aandeel bestuurders betrokken bij een letselongeval per vervoerswijze, voor drie groepen nationaliteiten, 2007-2011. De som van alle vervoerswijzen is 100%.

We zien onder de ongevalsbetrokkenen weinig MOE-landers op de fiets en veel vracht- en bestelverkeer. Ook een groot aandeel voetgangers valt op, hetgeen kan samenhangen met een relatief groot aandeel voetgangers onder toeristen.

4.2. MOE-kentekens versus MOE-bestuurders

In de ongevallenregistratie zijn zowel de nationaliteit van de bestuurder als die van het kenteken geregistreerd. De analyse in de vorige paragraaf betreft MOE-bestuurders. Niet alle bestuurders uit een MOE-land rijden echter in een voertuig met een MOE-kenteken. In principe mogen Nederlands ingezetenen (dus ook MOE-landers die in Nederland wonen) niet met een voertuig met een buitenlands kenteken rijden. Dat betekent dat bestuurders van een voertuig met een MOE-kenteken in principe geen ingezetene van Nederland kunnen zijn, hoewel er mogelijk enige tijd kan liggen tussen het moment van registratie als Nederlands ingezetene en het

moment waarop met feitelijk niet meer met een voertuig met buitenlands kenteken rijdt.

Voor dit onderzoek onderscheiden we drie nationaliteiten voor de bestuurder en drie voor het kenteken: Nederlands, 'MOE-lands' en overig. Dit leidt tot negen combinaties. Alle bij een ongeval betrokken bestuurders behoren dus tot één van deze negen combinaties.

Voor een indruk van het aandeel bestuurders in elk van deze combinaties, zijn deze in *Tabel 4.2* gegeven voor het jaar 2009 (het laatste jaar met een nog redelijke ongevallenregistratie). Hierbij zijn bestuurders waarvan de nationaliteit niet bekend is (doorrijders) of waarvan het voertuig geen nationaliteit heeft (voetgangers en fietsers) buiten beschouwing gelaten.

| Nationaliteit bestuurder | Nationaliteit voertuig (alle voertuigen) | | | |
|--------------------------|--|------|--------|------------|
| | Nederland | MOE | Overig | Eindtotaal |
| Nederland | 93,7% | 0,1% | 0,9% | 94,7% |
| MOE | 0,5% | 0,9% | 0,1% | 1,4% |
| Overig | 1,6% | 0,0% | 2,3% | 3,9% |
| Eindtotaal | 95,8% | 1,0% | 3,2% | 100,0% |

Tabel 4.2. Aandeel bestuurders betrokken bij geregistreerde ongevallen in 2009 (inclusief UMS) naar nationaliteit van de bestuurder en nationaliteit van het voertuig. De som van alle combinaties is 100%.

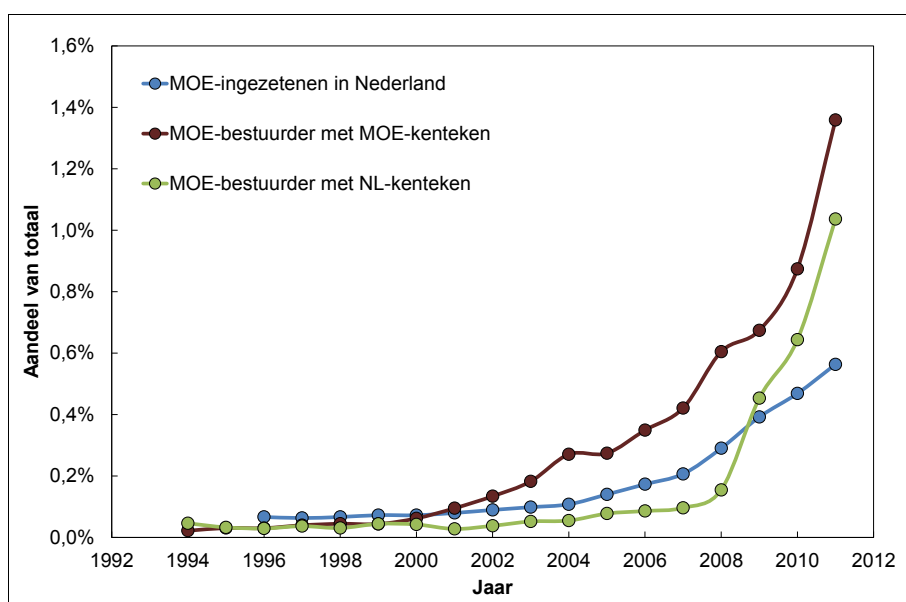
In *Tabel 4.2* valt op dat bijna alle bij een geregistreerd ongeval betrokken Nederlanders in een Nederlands voertuig rijden, terwijl het merendeel (circa twee derde) van de bij een ongeval betrokken MOE-landers in een voertuig met een MOE-kenteken rijdt. Die verhouding is vergelijkbaar met die bij overige niet-Nederlandse bestuurders. Deze tabel is gebaseerd op alle geregistreerde ongevallen, inclusief de ongevallen met uitsluitend materiële schade (UMS) als afloop. De cijfers in de tabel blijken echter niet gevoelig voor de ernst van het ongeval. Ook voor dodelijke ongevallen zijn de verhoudingen vergelijkbaar, zoals is te zien in *Tabel 4.3*. Omdat de aantallen daarbij erg laag worden, zijn de laatste vijf jaar bij elkaar genomen (2007-2011).

| Nationaliteit bestuurder | Nationaliteit voertuig (alle voertuigen) | | | |
|--------------------------|--|------|--------|------------|
| | Nederland | MOE | Overig | Eindtotaal |
| Nederland | 93,5% | 0,1% | 0,5% | 94,1% |
| MOE | 0,6% | 1,1% | 0,1% | 1,7% |
| Overig | 1,2% | 0,0% | 3,1% | 4,2% |
| Eindtotaal | 95,2% | 1,2% | 3,6% | 100,0% |

Tabel 4.3. Aandeel bestuurders betrokken bij geregistreerde dodelijke ongevallen in 2007-2011 naar nationaliteit van de bestuurder en nationaliteit van het voertuig. De som van alle combinaties is 100%.

Omdat in Nederland de *ingezetenen* MOE-landers met een Nederlands kenteken rijden, en *niet* in Nederland ingezetenen MOE-landers met een MOE-kenteken, is het aantal ingezetenen in Nederland geen goede maatstaf om er het aandeel bij een ongeval betrokken MOE-landers mee te vergelijken.

In *Afbeelding 4.4* zien we het aandeel MOE-landers met een voertuig met Nederlands kenteken, betrokken bij een ongeval, vergeleken met hun aandeel in de bevolking. Dit aandeel groeide tot 2008 minder snel dan het aandeel in de bevolking. Vanaf 2009 groeit dit aandeel echter ineens zeer sterk. Voor deze ontwikkeling is geen andere verklaring voorhanden dan dat de politie bij ongevallen waarbij MOE-landers betrokken zijn, verhoudingsgewijs vaker een registratie opmaakt, zoals zij ook zelf aangeeft (KLPD, 2010), terwijl de overige ongevallen na 2009 juist veel minder worden geregistreerd.



Afbeelding 4.4. Aandeel MOE-bestuurders onder bestuurders betrokken bij een geregistreerd ongeval (inclusief UMS), onderscheiden naar de nationaliteit van hun voertuig en vergeleken met hun aandeel in de bevolking.

Dezelfde analyse voor alléén vrachtauto's levert voor 2009 een vergelijkbaar resultaat op, al zien we hier dat het aantal MOE-landers met een buitenlands kenteken veel groter is in vergelijking met het aantal MOE-landers met een Nederlands kenteken. Dat geldt ook voor bestuurders uit een ander land.

| Nationaliteit bestuurder | Nationaliteit voertuig (alleen vrachtauto's) | | | |
|--------------------------|--|------|--------|------------|
| | Nederland | MOE | Overig | Eindtotaal |
| Nederland | 80,1% | 0,5% | 1,2% | 81,9% |
| MOE | 0,6% | 5,7% | 0,4% | 6,7% |
| Overig | 1,8% | 0,2% | 9,4% | 11,4% |
| Eindtotaal | 82,5% | 6,4% | 11,1% | 100,0% |

Tabel 4.4. *Aandeel bestuurders van vrachtauto's betrokken bij geregistreerde ongevallen (inclusief UMS) naar nationaliteit van de bestuurder en nationaliteit van het voertuig, in 2009. De som van alle combinaties is 100%.*

Vrachtautochauffeurs uit een MOE-land, betrokken bij een geregistreerd ongeval in Nederland, blijken meer dan tien keer zo vaak in een voertuig met een buitenlands kenteken te rijden dan met een Nederlands kenteken. Ook chauffeurs uit andere landen hebben veel vaker een ongeval in een vrachtauto met een buitenlands kenteken. In die gevallen lijkt het onaannemelijk dat het hier om Nederlands ingezetenen gaat, en de ontwikkeling in de tijd van deze groep ongevallen kan dan ook niet op een zinvolle manier vergeleken worden met de ontwikkeling van het aantal ingezetenen.

Zolang de afgelegde afstand van voertuigen met een buitenlands kenteken niet bekend is, is het niet mogelijk om een uitspraak te doen over een eventueel verhoogd risico van deze voertuigen in Nederland.

4.3. Discussie

Het *aandeel* geregistreerde ongevallen (in BRON) met een bestuurder uit een MOE-land is groter dan het *aandeel* in de geregistreerde bevolking (in de GBA). Ook groeit het *aandeel* in de ongevallen sneller dan dat in de bevolking. We kunnen op basis hiervan niet concluderen dat MOE-landers vaker bij ongevallen zijn betrokken dan Nederlanders. Dit heeft te maken met de volgende overwegingen.

- Een groot deel van de MOE-landers die betrokken zijn bij een ongeval rijdt in een voertuig met buitenlands kenteken. Van deze bestuurders mag men aannemen dat zij niet als Nederlands ingezetene zijn geregistreerd. Juist hun *aandeel* is groot en stijgt sterk in de ongevallenregistratie. Het is niet vast te stellen in hoeverre deze stijging evenredig is met de stijging van de mobiliteit van deze bestuurders, omdat die mobiliteit niet bekend is.
- In tegenstelling tot het *aandeel*, houdt het *aantal* ongevallen met een bestuurder uit een MOE-land tot 2009 min of meer gelijke tred met het aantal ingezetenen. Voor letselongevallen geldt dit vrij precies. Dit is niet te rijmen met de ontwikkeling van het *aandeel*. Mogelijk zijn ongevallen met betrokkenheid van buitenlanders completer in de registratie vertegenwoordigd, omdat er bij een ongeval met een buitenlander sprake kan zijn van taalbarrières, zodat de afwikkeling, zowel ter plaatse als achteraf, moeilijker is. De politie wordt in dat geval vaker ingeschakeld en zal dan ook vaker het ongeval vastleggen. De politie laat ook weten dat zij dit doet. De algehele daling van de registratiegraad van verkeersongevallen in 2010 en 2011 leidt dan mogelijk tot een hoger *aandeel* buitenlanders. Dit afwegende zijn de gegevens over het *aandeel*

bestuurders uit MOE-landers in de ongevallenregistratie een onbetrouwbare maat voor de feitelijke betrokkenheid bij ongevallen van deze bestuurders.

- De nationaliteit van de bestuurder zegt weinig over het wel of geen ingezetene zijn van Nederland.
- De bevolkingscijfers op basis van de GBA (CBS, 2012) geven ook niet altijd het juiste aantal personen dat in Nederland verblijft weer (zie de aantallen geregistreerde en niet-geregistreerde burgers uit MOE-landen die in Nederland verblijven: Van der Heijden et al., 2011).
- Van de mobiliteit op de Nederlandse wegen is 2,8% van voertuigen met buitenlandse kentekens (CBS, 2012). In deze statistiek wordt geen onderscheid gemaakt naar nationaliteit van de bestuurder. Van deze voertuigen is onbekend of bij de buitenlandse kentekens toch een Nederlands ingezetene de bestuurder was, al of niet met een Nederlands paspoort, en omgekeerd. Ook is onbekend van welk deel van de Nederlandse kentekens (bijvoorbeeld huurauto's) de nationaliteit van de bestuurder niet Nederlands was. Het is denkbaar dat een relatief groot deel van buitenlandse bestuurders geen Nederlands ingezetene is. Ook is sprake van seizoensarbeid, waarvan de omvang, en de invloed op de mobiliteit van MOE-landers in Nederland onduidelijk is.

4.4. Conclusie

Uit de gegevens blijkt dat het aandeel geregistreerde ongevallen waarbij een bestuurder uit een van de MOE-landen betrokken is, de afgelopen jaren is toegenomen. Gezien hun toenemende aandeel onder ingezetenen van Nederland (CBS, 2012) was een toename van hun ongevalsbetrokkenheid te verwachten. Echter, lang niet alle bij ongevallen betrokken MOE-landers zijn Nederlands ingezetene. Veel MOE-bestuurders rijden in een voertuig met buitenlands kenteken. Hun aandeel in de toename van hun ongevals-betrokkenheid dient daarom te worden gerelateerd aan hun aandeel in het verkeer. Hierover zijn geen gegevens beschikbaar. Of hun aandeel in het aantal ongevallen groter is dan verwacht mag worden – gezien hun aanwezigheid op de Nederlandse wegen – kan uit de beschikbare gegevens dus niet worden vastgesteld. Ook de registratiegraad van ongevallen met MOE-landers is onbekend. Daar de politie te kennen heeft gegeven speciaal op buitenlandse bestuurders te letten, kan niet vastgesteld worden of de grotere aantallen bij ongevallen betrokken MOE-landers sinds 2009 nu het gevolg zijn van hun onveilig gedrag of van het feit dat de politie ongevallen met buitenlanders beter registreert dan ongevallen met Nederlandse bestuurders.

5. De betrokkenheid van voertuigen uit MOE-landen bij overtredingen in Nederland

In het kader van de vraag aan de SWOV of er opvallende zaken te melden zijn ten aanzien van het rijgedrag van chauffeurs uit andere EU-lidstaten in Nederland, onderzoeken we in dit hoofdstuk het *overtredingsgedrag*. Gegevens over verkeersovertredingen in Nederland zijn beschikbaar bij het Centraal Justitieel Incassobureau (CJIB) in Leeuwarden. Het gaat om constatering 'op kenteken' of door middel van staandehoudingen door de politie. De overtredingen op kenteken betreffen veelal cameraregistraties voor snelheidsovertredingen en roodlichtnegatie, maar ook visuele waarnemingen door agenten van het niet dragen van een helm, of fout parkeren. Bij staandehoudingen kunnen alle verkeersovertredingen aan de orde zijn.

De op kenteken geconstateerde overtredingsgegevens van voertuigen met een buitenlands kenteken worden lang niet allemaal bij het CJIB aangeleverd en verwerkt. Alleen overtredingen van voertuigen met een Duits, Belgisch of Zwitsers kenteken worden geregistreerd. Met deze landen heeft Nederland een uitwisselingsverdrag. Voor dit onderzoek zijn registraties van overtredingen op basis van camera's daarom niet bruikbaar.

Overtredingen die bij een staandehouding worden geregistreerd leiden tot een bekeuring van de bestuurder. Deze overtredingen worden later door het CJIB geregistreerd op basis van kenteken. De nationaliteit van dat kenteken is voor deze categorie overtredingen bekend.

5.1. Benadering van de analyse

Het aantal overtredingen van een groep bestuurders wordt vooral bepaald door hoeveel bestuurders uit deze groep in Nederland rondrijden, en vervolgens van de afstand die deze groep in totaal aflegt. Wanneer er bijvoorbeeld 100.000 auto's met een MOE-kenteken in Nederland rondrijden, en 10.000.000 auto's met een Nederlands kenteken, dan verwacht je op grond van die aantallen – en uitgaande van onderling vergelijkbaar rijgedrag – dat ongeveer 1% van de overtredingen door bestuurders van een voertuig met een MOE-kenteken wordt begaan. Wanneer bestuurders van die voertuigen bovendien gemiddeld een veel kortere afstand in Nederland afleggen dan voertuigen met Nederlandse kentekens, zullen zij ook daardoor minder vaak worden staande gehouden en bekeurd. Zowel het aantal voertuigen op Nederlandse wegen met een MOE-kenteken, alsook de afstand die deze voertuigen in Nederland afleggen is onbekend.

In plaats van het absolute *aantal* staandehoudingen, kunnen we ook het *recidivegedrag* bestuderen: hoeveel kentekens met twee staandehoudingen zijn er *ten opzichte van* het aantal kentekens met één staandehouding. Hoeveel met drie ten opzichte van twee, enzovoort.

Uit recent onderzoek van de SWOV (Goldenbeld et al., 2011; Mesken, 2012) naar de relatie tussen overtredingen en ongevallen is gebleken dat voertuigen die voor veel overtredingen bekeurd worden, een hogere kans

hebben om betrokken te raken bij een ongeval. Bijvoorbeeld kentekens met meer dan 15 bekeuringen per jaar bleken een meer dan 250 maal hogere kans te hebben om bij een geregistreerd ongeval betrokken te raken. Het onderzoeksresultaat beschreef daarbij dus niet de eigenschappen van de bestuurders, maar liet uitsluitend zien hoeveel vaker *kentekens* die voor veel overtredingen bekeurd zijn, bij een ongeval betrokken zijn.

Uitgangspunt bij de analyse in dit hoofdstuk is dat het verloop van het aantal kentekens met n overtredingen voor een bepaalde groep kentekens, informatief is voor het gemiddelde overtredingsgedrag van die groep kentekens. We noemen $f(n)$ het aantal kentekens met n overtredingen per jaar. Een groot aantal kentekens met bij voorbeeld drie staandehoudingen, *ten opzichte van* het aantal kentekens met één staandehouding is een aanwijzing voor een groot aandeel voertuigen met een hogere kans op een ongeval. Wanneer voertuigen met een bepaald kenmerk naar verhouding vaker een groot aantal overtredingen hebben, kan dit wijzen op een grotere betrokkenheid bij ongevallen of gevaarlijker rijgedrag van die voertuigen. De afname van het aantal bestuurders met n overtredingen bij toenemende n is in feite een indicatie voor het verhoudingsgewijs grote (bij geringe afname), of kleine (bij grote afname) aantal voertuigen dat veel overtredingen maakt en dus vaker bij een ongeval betrokken zal zijn.

5.2. Beschikbare gegevens

Het CJIB heeft voor dit onderzoek een bestand aan de SWOV beschikbaar gesteld met het aantal personen waarop 1, 2, 3 enzovoort zogenoemde Mulder-overtredingen³ geregistreerd zijn in 2009, 2010, 2011 en 2012 (eerste acht maanden), naar nationaliteit van het kenteken. Dat is gedaan voor vier groepen, namelijk Nederland, MOE-landen, overige EU-landen en overige landen:

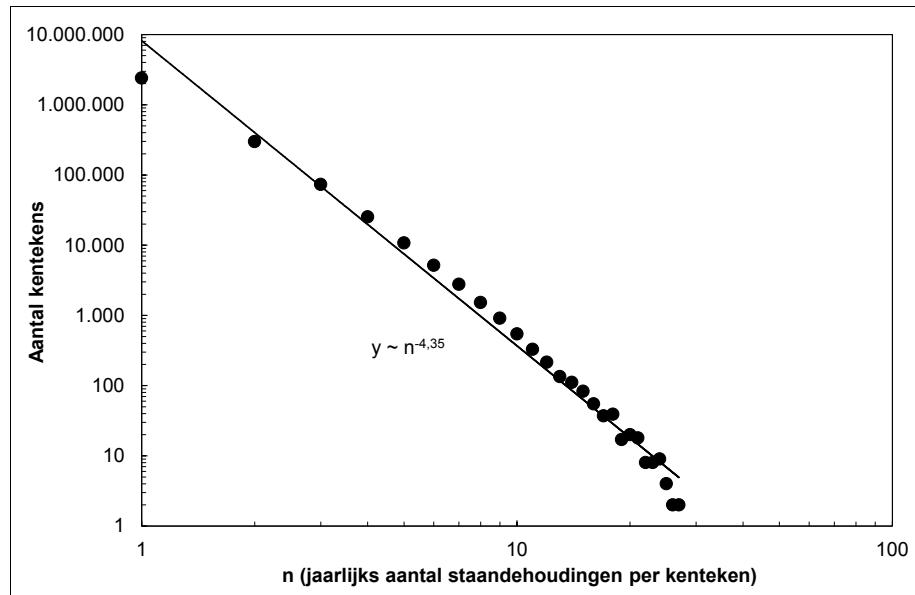
- De MOE-landen omvatten alle voertuigen met kentekens uit Bulgarije, Estland, Hongarije, Letland, Litouwen, Polen, Roemenië, Slovenië, Slowakije en Tsjechië.
- De overige EU-landen omvatten kentekens uit Duitsland, België, Luxemburg, Frankrijk, Spanje, Portugal, Italië, Oostenrijk, Denemarken, Zweden, Finland, Verenigd Koninkrijk, Ierland, Griekenland, Malta en Cyprus.
- De overige landen zijn landen zoals Zwitserland, Noorwegen, Turkije, Marokko, Wit-Rusland, en dergelijke.

5.3. Analysemethode

In de analyse zijn we voor de vier groepen kentekens nagegaan hoe de verdeling van $f(n)$ verloopt. Voor voertuigen met een Nederlands kenteken die in de periode 2009-2012 zijn staande gehouden zijn de aantallen personen met 1, 2 of meer staandehoudingen per kenteken afgebeeld in *Afbeelding 5.1*.

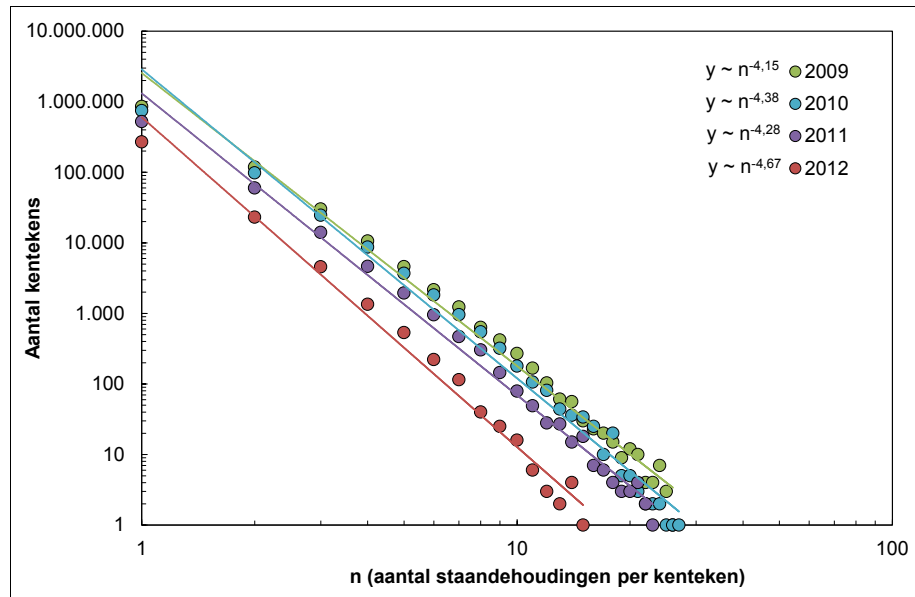
³ Overtredingen die administratief afgehandeld mogen worden volgens de WAHV (Wet Administratiefrechtelijke Handhaving Verkeersvoorschriften). Hieronder vallen snelheidsovertredingen tot 30 km/uur boven de limiet (40 km/uur op autosnelwegen), roodlichtnegatie, parkeerovertredingen, gordel-/helm-overtredingen, handheld bellen, fietsverlichting en overige overtredingen.

Het aantal personen dat meer dan eens per jaar is staande gehouden neemt met toenemend aantal staandehoudingen zeer snel af. Ongeveer met $1/n^4$. Dat wil zeggen: het aantal mensen dat 2 keer is staande gehouden is ongeveer 16 keer zo laag als het aantal mensen dat 1 keer is staande gehouden. Het aantal dat 4 keer is staande gehouden is weer bijna 16 keer zo laag, het aantal dat 8 keer is staande gehouden is weer 16 keer zo laag. Om goed te kunnen zien hoe $f(n)$ verloopt, zijn de gegevens afgebeeld in een dubbellogaritmische grafiek.



Afbeelding 5.1. Aantal personen met Nederlands kenteken dat in 2009-2012 één of meer keren per jaar werd staande gehouden en bekeurd, als functie van het jaarlijks aantal staandehoudingen, n in een van die jaren. Beide assen zijn logaritmisch. De rechte lijn is een machtsfunctie.

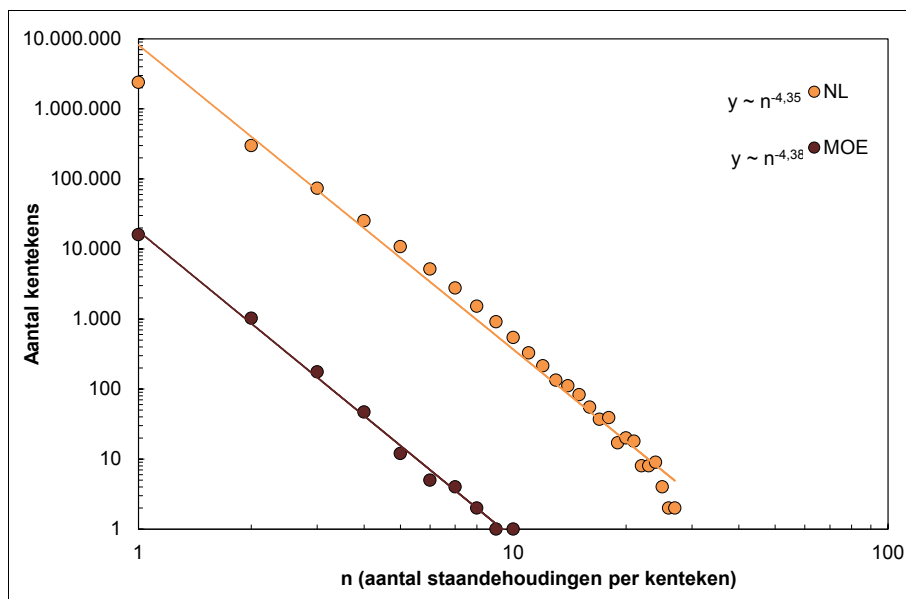
De hier gevonden verdeling van Nederlandse voertuigen/kentekens over het aantal staandehoudingen per kenteken, kunnen we vergelijken met het verloop dat we vinden voor voertuigen met een MOE-kenteken. Voor we dat doen, maken we eerst voor de Nederlandse kentekens een vergelijking van het verloop van deze frequentieverdeling voor verschillende jaren. Die vergelijking is gepresenteerd in *Afbeelding 5.2*. Hier zien we dat $f(n)$ in elk van de genoemde jaren ongeveer vergelijkbaar verloopt, al zien we duidelijk dat het aantal staandehoudingen sinds 2009 geleidelijk is afgenomen. Dit uit zich in een lager (of: meer naar links) in de grafiek liggende puntenreeks. De exponent van de machtsfunctie is vergelijkbaar voor elk der jaren, waarbij sprake is van enige variatie; de waarde die correspondeert met de minst steile $f(n)$ is $-4,15$, voor 2009, de waarde voor de meest steile $f(n)$ is $-4,57$, voor 2012. Of hier sprake is van een geleidelijke toename van de steilheid van $f(n)$ (wat zou wijzen op een geleidelijk afnemend aandeel herhaaldelijke overtreders) is op grond van deze korte periode niet te zeggen.



Afbeelding 5.2. Aantal personen met Nederlands kenteken dat een of meer keren werd staande gehouden en bekeurd, als functie van het jaarlijks aantal staandehoudingen per bekeuringsjaar afzonderlijk weergegeven. Voor elk van de jaren is weergegeven welke machtsfunctie de data het best beschrijft.

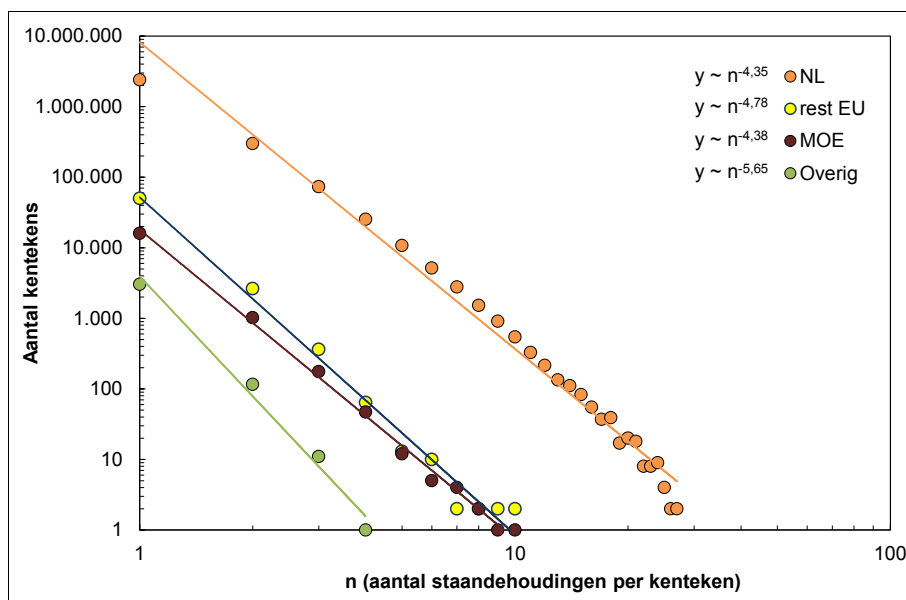
Voor een vergelijking tussen de $f(n)$ voor staandehoudingen van voertuigen met een Nederlands en met een MOE-land kenteken, moeten we er rekening mee houden dat er veel minder MOE-land kentekens in Nederland rondrijden. Daarom is ook het aantal onder hen dat wordt staande gehouden veel lager. We verwachten daarom dat, als de MOE-landers zich op de weg net zo aan de verkeersregels zouden houden als de Nederlanders (als de voertuigen met een MOE-kenteken zich net zo zouden gedragen als de voertuigen met een NL-kenteken), dat dan de grafiek in *Afbeelding 5.1* naar beneden of naar links is geschoven, maar wel dezelfde helling zou vertonen.

Uit *Afbeelding 5.3* blijkt dat de helling in de beide grafieken vrijwel gelijk is. Het verschil tussen de steilheid van de helling voor Nederlandse voertuigen en voertuigen met MOE-kenteken is kleiner dan 1% (4,35 vs. 4,38). Dit is veel minder dan de onderlinge verschillen in steilheid van de helling zoals we die vonden in *Afbeelding 5.2* voor Nederlandse voertuigen in verschillende kalenderjaren (respectievelijk 4,15, 4,38, 4,28 en 4,67). Een zo klein verschil kan gemakkelijk worden toegeschreven aan het toeval. Uit deze gegevens kan dus niet worden geconcludeerd dat, relatief gezien, chauffeurs van voertuigen met een MOE-kenteken, een ander overtredingsgedrag hebben dan chauffeurs van Nederlandse voertuigen.



Afbeelding 5.3. Aantal personen met Nederlandse en MOE-kentekens dat n keer werd staande gehouden in een van de jaren 2009-2012 en bekeurd. Voor beide reeksen is weergegeven welke machtsfunctie de data het best beschrijft.

Ter verdere vergelijking laat *Afbeelding 5.4* zien hoe het aantal kentekens met n staandehoudingen van Nederlandse voertuigen en MOE-voertuigen zich verhoudt tot dat van voertuigen uit andere landen.



Afbeelding 5.4. Aantal kentekens dat n keer werd staande gehouden in een van de jaren 2009-2012 en bekeurd, voor kentekens uit vier groepen landen. Voor alle reeksen is weergegeven welke machtsfunctie de data het best beschrijft.

Uit *Afbeelding 5.4* blijkt dat voor de overige EU-landen (zoals België, Duitsland en Frankrijk) het aantal kentekens met veel staandehoudingen

sneller afneemt met toenemend aantal staandehoudingen dan dat van Nederlandse en MOE-kentekens. Dat van kentekens uit overige landen is zeer gering. Dit aantal neemt nog sneller af. Dit zou betekenen dat bestuurders van voertuigen uit overige landen na een verkeersovertredingen minder snel een nieuwe overtreding maken dan bestuurders van Nederlandse en MOE-voertuigen.

5.4. **Conclusie**

Het overtredingsgedrag, gemeten in het aantal staandehoudingen per kenteken, van bestuurders van voertuigen uit een van de MOE-landen, is op basis van de CJIB-gegevens niet te onderscheiden van het overtredingsgedrag van bestuurders van Nederlandse voertuigen.

6. Conclusies en aanbevelingen

In dit rapport is geïnventariseerd welke eisen aan de rijopleiding en het rijexamen in EU-lidstaten uit Midden- en Oost-Europa worden gesteld, zoals bedoeld in de motie-De Jong c.s. Daarnaast is onderzocht of er opvallende zaken te melden zijn ten aanzien van het rijgedrag van chauffeurs uit deze EU-lidstaten in Nederland. De indicatoren hierbij zijn het aantal ongevallen en het aantal overtredingen. Zonder gegevens over de afgelegde afstand per nationaliteit is het echter niet mogelijk om vast te stellen of deze 'MOE-landers' vaker bij een ongeval betrokken zijn dan Nederlandse bestuurders. De ongevalanalyse en de analyse van overtredingen kunnen hierover dan ook geen uitsluitsel geven.

6.1. Eisen aan de rijlessen en rijexamens voor personenauto's

In de meeste EU-landen bestaat een lesplan voor de rijlessen. Nederland en het Verenigd Koninkrijk zijn daarop de enige uitzonderingen. Ook kent Nederland geen verplichte nascholingscursus voor alle beginnende bestuurders in de eerste twee jaar van het rijbewijsbezit, zoals dat bijvoorbeeld in Finland, Luxemburg, Oostenrijk, Estland en Zwitserland wel het geval is. Geconcludeerd kan worden dat in MOE-landen meestal meer geregeld is over de rijopleiding dan in Nederland. Dat zegt overigens nog niet alles over de kwaliteit van de rijopleiding in MOE-landen. Maar zelfs als de basisrijopleiding in MOE-landen gemiddeld gesproken van wat mindere kwaliteit is dan de Nederlandse rijopleiding, dan zal het effect daarvan op de ongevalsbetrokkenheid in Nederland waarschijnlijk verwaarloosbaar klein zijn, omdat alleen zeer kort na het behalen van het rijbewijs sprake kan zijn van enig effect van de kwaliteit van de rijopleiding op de ongevalsbetrokkenheid.

6.2. Eisen aan de rijlessen en rijexamens voor vrachtauto's en bussen

Een nationaal leerdoelendocument of nationaal curriculum voor de nascholing van chauffeurs van vrachtauto's en bussen heeft vrijwel geen enkel land. Voor de leerdoelen verwijzen bijna alle landen naar bijlage 1 van de vakbekwaamheidsrichtlijn van de EU. Alleen Denemarken, Duitsland, Ierland en Noorwegen hebben een curriculum voor de nascholing ontwikkeld. Er zijn geen aanwijzingen dat de EU-richtlijnen in MOE-landen minder goed geïmplementeerd zijn dan in Nederland. Wat echter in de praktijk de kwaliteit van de opleiding voor het groot rijbewijs, de basiskwalificatie en de nascholing in alle EU-lidstaten is, is niet bekend. Op schrift kan het er goed uitzien, maar in de praktijk kan de kwaliteit van de opleiding minder goed zijn.

6.3. Ongevallengegevens

Uit de ongevalgegevens blijkt dat het aandeel bestuurders met een nationaliteit van een van de MOE-landen, de afgelopen jaren is toegenomen. Gezien hun toenemende aandeel onder ingezetenen van Nederland (CBS, 2012) was een toename van hun ongevalsbetrokkenheid te verwachten. Echter, lang niet alle bij ongevallen betrokken MOE-landers zijn Nederlands ingezetene. Veel MOE-bestuurders rijden in een voertuig

met buitenlands kenteken. Het aandeel in de ongevalsbetrokkenheid van bestuurders uit MOE-landen dient daarom te worden gerelateerd aan hun aandeel in het verkeer. Hierover zijn geen gegevens beschikbaar. Of hun aandeel in het aantal ongevallen groter is dan verwacht mag worden – gezien hun aanwezigheid op de Nederlandse wegen – kan uit de beschikbare gegevens dus niet worden vastgesteld. Ook de registratiegraad van ongevallen met MOE-landers is onbekend. Daar het KLPD te kennen heeft gegeven speciaal op buitenlandse bestuurders te letten, kan niet vastgesteld worden of de grotere aantallen bij ongevallen betrokken MOE-landers sinds 2009 nu het gevolg zijn van hun onveilig gedrag of van het feit dat de politie ongevallen met buitenlanders beter registreert dan ongevallen met Nederlandse bestuurders.

6.4. Overtredingsgedrag

Het overtredingsgedrag, gemeten in het aantal staandehoudingen per kenteken, van bestuurders van voertuigen uit een van de MOE-landen is op basis van de CJIB-gegevens niet te onderscheiden van het overtredingsgedrag van bestuurders van Nederlandse voertuigen.

Voor een volledig beeld van het overtredingsgedrag zouden niet alleen de staandehoudingen maar ook de met de camera en op kenteken vastgestelde overtredingen moeten worden beschouwd. Het CJIB registreert de overtredingen van voertuigen uit andere landen dan Duitsland, België of Zwitserland echter niet wanneer deze met een camera zijn vastgesteld.

6.5. Eindconclusie

Uit dit onderzoek blijkt niet dat bestuurders uit MOE-landen relatief gezien vaker betrokken zijn bij verkeersongevallen en verkeersovertredingen dan Nederlandse bestuurders. Het bleek niet mogelijk om uitspraken te doen over de onveiligheid, gerelateerd aan de afgelegde afstand die bestuurders uit MOE-landen op de Nederlandse wegen afleggen. Hierover zijn geen gegevens bekend. Ook zijn er geen aanwijzingen gevonden dat het met de rijvaardigheid van 'MOE-landers' minder is gesteld dan met de rijvaardigheid van Nederlanders.

6.6. Aanbevelingen

Een nauwkeurige beantwoording van de onderzoeksvragen vergt nadere informatie:

- De in dit rapport gebruikte gegevens over rijopleidingen en rijexamens zijn hoofdzakelijk ontleend aan wat de autoriteiten in de desbetreffende landen daar zelf over melden. De praktijk kan er anders uitzien. Om de feitelijke verschillen tussen deze rijopleidingen vast te stellen zou een veel grootschaliger onderzoek nodig zijn, waarbij in elk van die landen wordt onderzocht hoe het er bij de rijopleiding aan toe gaat. Het is echter onwaarschijnlijk dat dit onderzoek voor de verbetering van de verkeersveiligheid toegevoegde waarde heeft, gelet op het beperkte effect van de kwaliteit van rijopleiding en rijbewijs op de ongevalsbetrokkenheid.
- Het moet preciezer bekend zijn hoeveel ongevallen er plaatsvinden. Daarbij zijn niet alleen dodelijke ongevallen relevant, maar ook ongevallen met ernstig verkeersgewonden.

- We moeten de afgelegde afstand weten van personen en voertuigen met buitenlandse nationaliteit, ten opzichte van de afgelegde afstand van Nederlanders in Nederlandse voertuigen.
- Voor een betere vergelijking van overtredingsgedrag is het gewenst dat ook met camera vastgestelde overtredingen van voertuigen met een buitenlands kenteken worden geregistreerd, ook indien er geen vervolging plaatsvindt.

Op basis hiervan heeft de SWOV drie aanbevelingen:

1. De registratie van verkeersongevallen moet aanmerkelijk worden verbeterd.
2. Het jaarlijks Onderzoek naar Verplaatsingsgedrag in Nederland dat wordt uitgevoerd door het CBS (het OViN) dient ook de jaarlijks door buitenlandse bestuurders in Nederland afgelegde afstand te omvatten.
3. Met camera vastgestelde overtredingen van voertuigen met kentekens uit een ander land, dienen voortaan te worden geregistreerd en voor onderzoek beschikbaar te worden gemaakt.

Literatuur

Anderson, J.R. (1982). *Acquisition of cognitive skill*. In: Psychological Review, vol. 89, nr. 4, p. 369-406.

Baughan, C.J. (2000). *Review of the practical driver test*. In: Proceedings of the DTLR Novice Driver Conference, June 2000. Transport Research Laboratory, Crowthorne.

Beanland, V., Goode, N., Salmon, P.M. & Lenné, M.G. (2013). *Is there a case for driver training? A review of the efficacy of pre- and post-licence driver training*. In: Safety Science, vol. 51, nr. 1, p. 127-137.

Carstensen, G. (2002). *The effect on accident risk of a change in driver education in Denmark*. In: Accident Analysis & Prevention, vol. 34, nr. 1, p. 111-121.

CBS (2012). *StatLine*. Centraal Bureau voor de Statistiek CBS. Geraadpleegd 29-11-2012 op <http://statline.cbs.nl/statweb/>.

Christensen, P. & Glad, A. (1996). *Mandatory course of driving on slippery roads does not reduce the accident risk*. In: Nordic Road & Transport Research, vol. 8, nr. 3, p. 22-24.

Christie, R. (2001). *The effectiveness of driver training as a road safety measure: a review of the literature*. Report No 01/03. Royal Automobile Club of Victoria (RACV) Ltd., Noble Park, Victoria, Australia.

CIECA (2010a). *Categorie B (passenger car) driver licencing in CIECA member countries*. CIECA, The international commission for driver testing, Brussels.

CIECA (2010b). *On the implementation of the directive 2003/59/EC laying down the initial qualification and periodic training of drivers of certain road vehicles for the carriage of goods or passengers*. CIECA, The international commission for driver testing, Brussels.

Curry, A.E., Hafetz, J., Kallan, M.J., Winston, F.K., et al. (2011). *Prevalence of teen driver errors leading to serious motor vehicle crashes*. In: Accident Analysis & Prevention, vol. 43, nr. 4, p. 1285-1290.

Elvik, R. (2002). *The importance of confounding in observational before-and-after studies of road safety measures*. In: Accident Analysis & Prevention, vol. 34, nr. 5, p. 631-635.

Elvik, R., Høy, A., Vaa, T. & Sørensen, M. (2009). *The handbook of road safety measures*. 2 ed. Emerald Group Publishing Limited, Bingley, UK.

Engström, I., Gregersen, N.P., Hernetkoski, K., Keskinen, E., et al. (2003). *Young novice drivers, driver education and training; Literature review*.

Rapport 491 A. Swedish National Road and Transport Research Institute: VTI, Linköping, Sweden.

Goldenbeld, C., Reurings, M.C.B., Norden, Y. van & Stipdonk, H.L. (2011). *Relatie tussen verkeersovertredingen en verkeersongevallen*. R-2011-19. Stichting Wetenschappelijk Onderzoek Verkeersveiligheid SWOV Leidschendam.

Gregersen, N.P. (1996). *Young drivers' overestimation of their own skill--an experiment on the relation between training strategy and skill*. In: *Accident Analysis & Prevention*, vol. 28, nr. 2, p. 243-250.

Hagge, R.A. & Romanowicz, P.A. (1996). *Evaluation of California's commercial driver license program*. In: *Accident Analysis & Prevention*, vol. 28, nr. 5, p. 547-559.

Heijden, P.G.M. van der, Cruiff, M. & Gils, G. van (2011). *Aantallen geregistreerde en niet-geregistreerde burgers uit MOE-landen die in Nederland verblijven; Rapportage schattingen 2008 en 2009*. Rapport in opdracht van het Ministerie van Veiligheid en Justitie, 's-Gravenhage.

Hirsch, P., Maag, U. & Laberge-Nadeau, C. (2006). *The role of driver education in the licensing process in Quebec*. In: *Traffic Injury Prevention*, vol. 7, nr. 2, p. 130-142.

KLPD (2010). *Gerichte alcoholcontroles*. KLPD. Geraadpleegd 29-10-2012 op <http://www.politie.nl/klpd/nieuws/100820gerichtealcoholcontroles.asp>.

Lund, A.K., Williams, A.F. & Zador, P. (1986). *High school driver education: Further evaluation of the Dekalb County study*. In: *Accident Analysis & Prevention*, vol. 18, nr. 4, p. 349-357.

Maag, U., Laberge-Nadeau, C., Desjardins, D., Morin, I. & Messier, S. (2001). *Three year injury crash records and test performance of new Quebec drivers*. In: *Proceedings of the Canadian Multidisciplinary Road Safety Conference XII*, June 10-13, London, Ontario, Canada.

Maycock, G. (2002). *Novice driver accidents and the driving test*. TRL Research Report 527, Transport Research Laboratory TRL, Crowthorne.

Maycock, G. & Forsyth, E. (1997). *Cohort study of learner and novice drivers: Part 4: Novice driver accidents in relation to methods of learning to drive, performance in the driving test and self assessed driving ability and behaviour*. TRL Research Report 275, Transport Research Laboratory TRL, Crowthorne.

Maycock, G., Lockwood, C.R. & Lester, J.F. (1991). *The accident liability of car drivers*. Research Report 315. Transport and Road Research Laboratory (TRRL), Crowthorne, Berkshire, UK.

Mayhew, D.R. & Simpson, H.M. (2002). *The safety value of driver education an training*. In: *Injury Prevention*, vol. 8, nr. suppl 2, p. ii3-ii8.

McCartt, A.T., Mayhew, D.R., Braitman, K.A., Ferguson, S.A., et al. (2009). *Effects of age and experience on young driver crashes: Review of recent literature*. In: *Traffic Injury Prevention*, vol. 10, nr. 3, p. 209-219.

McCartt, A.T., Shabanova, V.I. & Leaf, W.A. (2003). *Driving experience, crashes and traffic citations of teenage beginning drivers*. In: *Accident Analysis & Prevention*, vol. 35, nr. 3, p. 311-320.

McKnight, A.J. & McKnight, A.S. (2003). *Young novice drivers: careless or clueless?* In: *Accident Analysis & Prevention*, vol. 35, nr. 6, p. 921-925.

Mesken, J. (2012). *Risicoverhogende factoren voor verkeersveiligheid*. R-2012-12. Stichting Wetenschappelijk Onderzoek Verkeersveiligheid SWOV, Leidschendam.

Ministerie van Buitenlandse Zaken (s.a.). *Onderzoeksresultaten Oost Europa*. Ministerie van Buitenlandse Zaken en Koninkrijksrelaties, 's-Gravenhage. [Interne notitie]

Mynttinen, S., Gatscha, M., Koivukoski, M., Hakuli, K., et al. (2010). *Two-phase driver education models applied in Finland and in Austria – Do we have evidence to support the two phase models?* In: *Transportation Research Part F: Traffic Psychology and Behaviour*, vol. 13, nr. 1, p. 63-70.

Norman, D.A. & Shallice, T. (1986). *Attention to action: Willed and automatic control of behavior*. In: Davidson, R.J., Schwartz, G.E. & Shapiro, D. (red.), *Consciousness and self-regulation: advances in research and theory*. Volume 4. Plenum Press, New York, p. 1-18.

NU (2012). *'Amsterdamse politie let vooral op allochtonen'*. NU.nl. Geraadpleegd 29-10-2012 op <http://www.nu.nl/binnenland/2932389/amsterdamse-politie-let-vooral-allochtonen.html>.

OECD (2006). *Young drivers; the road to safety*. ITRD E130375. Organisation for Economic Co-operation and Development (OECD), Paris.

Policy Research Corporation (2010). *Evaluatie implementatie richtlijn vakbekwaamheid (2003/59/EG)*. Policy Research Corporation, Rotterdam.

Sagberg, F. (1998). *Month-by-month changes in accident risk among novice drivers*. In: 24th International Conference of Applied Psychology. August 9-14, San Francisco.

Senserrick, T. & Haworth, N. (2005). *Review of literature regarding national and international young driver training, licensing and regulatory systems*. Report No. 239 Monash University Accident Research Centre (MUARC), Clayton, Victoria, Australia.

Shiffrin, R.M. & Schneider, W. (1977). *Controlled and automatic human information processing: II. Perceptual learning, automatic attending and a general theory*. In: *Psychological Review*, vol. 84, nr. 2, p. 127-190.

Stock, J.R., Weaver, I.K., Ray, H.W., Brink, T.R., et al. (1983). *Evaluation of safe performance secondary school driver education curriculum project, Final Report*. National Technical Information Services, Springfield, VA.

SWOV (2009a). *Getrapt rijbewijs*. SWOV-Factsheet, maart 2009. Stichting Wetenschappelijk Onderzoek Verkeersveiligheid SWOV, Leidschendam.

SWOV (2009b). *Voortgezette rijopleiding voor beginners*. SWOV-Factsheet, april 2009. Stichting Wetenschappelijk Onderzoek Verkeersveiligheid SWOV, Leidschendam.

SWOV (2010a). *De analyse van tijdreeksen*. SWOV-Factsheet, september 2010. Stichting Wetenschappelijk Onderzoek Verkeersveiligheid SWOV, Leidschendam.

SWOV (2010b). *Inhoud en evaluatie van verkeerseducatieprogramma's*. SWOV-Factsheet, juli 2010. Stichting Wetenschappelijk Onderzoek Verkeersveiligheid SWOV, Leidschendam.

SWOV (2011). *Rijden onder invloed van alcohol*. SWOV-Factsheet, december 2011. Stichting Wetenschappelijk Onderzoek Verkeersveiligheid SWOV, Leidschendam.

Vlakveld, W.P. (2006). *Veiligheidswaarde van de ANWB-rijopleiding; Een literatuuronderzoek naar de effecten van de compacte ANWB-autorijopleiding op de verkeersveiligheid*. D-2006-5. Stichting Wetenschappelijk Onderzoek Verkeersveiligheid SWOV, Leidschendam.

Vlakveld, W.P. (2011). *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-Dissertatiereeks. Stichting Wetenschappelijk Onderzoek Verkeersveiligheid SWOV, Leidschendam.

Bijlage 1

Motie-De Jong

MOTIE VAN HET LID DE JONG C.S.

Voorgesteld 23 november 2011

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

constaterende, dat het aantal ongelukken met internationale weggebruikers op de Nederlandse wegen waarbij met name bestuurders uit de MOE-landen betrokken zijn, de laatste jaren is gestegen;

overwegende, dat een mogelijke verklaring hiervoor is gelegen in de kwaliteit van de rijopleidingen in het land van herkomst;

verzoekt de regering mede in het belang van de verkeersveiligheid een onderzoek te doen naar de kwaliteitseisen van rijopleidingen in Europese lidstaten en daarbij de mogelijkheid te onderzoeken om een rijbewijs niet langer te erkennen of een verplichte rijvaardigheidstest op te leggen aan houders van een buitenlands rijbewijs indien wordt vastgesteld dat de rijopleiding in een bepaalde lidstaat van onvoldoende niveau is ten opzichte van de Nederlandse standaard,

en gaat over tot de orde van de dag.

De Jong Aptroot Dijkgraaf De Rouwe

Bijlage 2

Vraag van het Ministerie van Infrastructuur en Milieu aan de SWOV

Het Ministerie van Infrastructuur en Milieu heeft de SWOV de volgende twee opdrachten gegeven:

1. Maak een inventarisatie van de eisen die gesteld worden aan de rijvaardigheid in andere EU-lidstaten – zoals bedoeld in de motie-De Jong c.s. Gebruik hierbij voor zover relevant de informatie van het Ministerie van Buitenlandse Zaken en Koninkrijksrelaties en de Commission Internationale des Examens de Conduite Automobile (CIECA).
2. Breng in beeld of er opvallende zaken te melden zijn ten aanzien van het rijgedrag van chauffeurs uit andere EU-lidstaten in Nederland. Indicator hierbij kan zijn het aantal ongevallen of aantal overtredingen.

Onderzoek naar verband tussen kwaliteit rijopleiding en ongevalsrisico

Uit diverse buitenlandse onderzoeken lijkt er geen sterk verband te zijn tussen de kwaliteit van de rijopleiding en de ongevalsbetrokkenheid van automobilisten na het behalen van het rijbewijs.

In Finland was het bijvoorbeeld zo geregeld dat men kon kiezen tussen rijles van een erkende rijkschool en zelf leren rijden onder begeleiding van een ervaren chauffeur. Als men voor dit laatste koos (met meestal één van de ouders als ervaren chauffeur), dan mocht men geen rijlessen nemen bij een erkende rijkschool en vice versa: als men voor de opleiding bij een erkende rijkschool koos dan mocht men geen ervaring opdoen onder begeleid rijden. In de jaren na het behalen van het rijbewijs bleek het ongevalsrisico voor beide groepen gelijk te zijn (Mynttinen et al., 2010). Hierbij moet men zich wel realiseren dat de beginnende automobilisten in beide gevallen, ongeacht de gekozen rijopleiding, wel eerst moeten zijn geslaagd voor het rijexamen voordat ze zelfstandig mogen deelnemen aan het verkeer.

Het Finse voorbeeld staat niet op zichzelf. Uit een meta-analyse van Elvik et al. (2009) is gebleken dat het ongevalsrisico niet significant lager is na een basisrijopleiding gegeven door gediplomeerde rijinstructeurs dan na informele lessen door leken en min of meer zelf leren autorijden. In een meta-analyse (als van Elvik et al., 2009) worden resultaten van verschillende onderzoeken naar hetzelfde fenomeen (in dit geval zestien buitenlandse onderzoeken naar het effect van de rijopleiding op het ongevalsrisico na het behalen van het rijbewijs) zo opgeschreven dat op de resultaten van alle onderzoeken tezamen een statistische heranalyse kan worden uitgevoerd. De zestien geheranalyseerde onderzoeken naar het effect van de rijopleiding betroffen zowel landen met zware als landen met lichte rijexameneisen (Elvik et al., 2009).

Dat rijlessen door een gediplomeerd instructeur vermoedelijk weinig effect hebben op het ongevalsrisico, is minder vreemd dan op het eerste gezicht lijkt. In de basisrijopleiding gaat het vooral om voertuigbediening, voertuigbeheersing, het beheersen van de gewone verkeerssituaties (bijvoorbeeld afslaan op een kruispunt) en het toepassen van de verkeersregels in die situaties. Ongetwijfeld wordt men door goede rijlessen technisch gezien een betere chauffeur. Technisch goede automobilisten zijn echter niet automatisch ook veilige automobilisten. Wellicht zijn technisch gezien iets minder goede maar voorzichtige automobilisten veiliger automobilisten dan technisch bekwame automobilisten die veel risico nemen. Een technisch bekwame automobilist die de eigen vaardigheden overschat, hoge risico's accepteert en de risico's in het verkeer onderschat, is toch een onveilige automobilist. Veel ongevallen worden mede veroorzaakt doordat men te hard rijdt, onder invloed rijdt of doordat men onder het rijden zijn of haar aandacht niet bij het verkeer heeft. Ongevallen die hierdoor veroorzaakt worden voorkomt men niet door rijlessen waar het accent ligt op voertuigbediening, voertuigbeheersing en het beheersen van doorsnee verkeerssituaties.

Dient nu uit het voorgaande geconcludeerd te worden dat de kwaliteit van de rijopleiding er helemaal niet toe doet als het om de verkeersveiligheid gaat? Waarschijnlijk is deze conclusie wat te stellig. Ten eerste is onderzoek naar het effect van de kwaliteit van de rijopleiding op het ongevalsrisico methodologisch lastig en moeten veel van de onderzoeken die in de onderzoeksoverzichten zijn opgenomen als methodologisch zwak worden beschouwd. Ten tweede zijn er aanwijzingen dat rijopleidingen waarin het accent ligt op hogere ordevaardigheden zoals gevaarherkenning, risicoperceptie, risicoacceptatie en zelfreflectie, wel het ongevalsrisico in met name de eerste maanden na het behalen van het rijbewijs reduceren. In het onderstaande wordt eerst ingegaan op de kwaliteit van de onderzoeken en daarna worden onderzoeken besproken waarin is gebleken dat er toch een licht effect is.

We zouden graag willen weten hoeveel verkeersslachtoffers door een rijopleiding jaarlijks bespaard worden. Of door een rijopleiding het aantal verkeersslachtoffers vermindert, is echter heel moeilijk vast te stellen. Op individueel niveau zijn verkeersongevallen zeldzame gebeurtenissen en als ze ontstaan is het moeilijk om vast te stellen of dat komt doordat men een bepaalde training niet heeft gehad (SWOV, 2010b). Als ongevalsbetrokkenheid als maat wordt genomen voor het vaststellen van de kwaliteit van een rijopleiding, dan kan dat alleen als vele duizenden rijopleidingen bij het onderzoek betrokken worden. Het tijdvak na de opleiding waarin ongevalsgegevens verzameld worden, dient daarnaast minimaal een jaar of vijf te omvatten om aan voldoende aantallen te komen om een statistische analyse te kunnen uitvoeren. Hoe meer tijd is verstreken sinds het behalen van het rijbewijs, hoe minder invloed de kwaliteit van de rijopleiding heeft op het rijgedrag en meer invloed de rijervaring heeft.

Naast de zeer grote steekproef die vereist is en de lange periode waarin ongevallen- en mobiliteitsgegevens moeten worden verzameld, zijn er nog andere redenen waardoor het moeilijk is om het effect van rijopleidingen op het ongevalsrisico aan te tonen.

Om te beginnen zijn ongevallen zelden het gevolg van één fatale handeling. Meestal gaat er aan een ongeval een hele keten van hele en halve fouten en/of bewust genomen risico's vooraf, die mede in de hand gewerkt worden door de omstandigheden. Hierdoor is het moeilijk om vast te stellen of gebrek aan rijvaardigheid een rol heeft gespeeld bij het ontstaan van een ongeval. Buitenlands diepteonderzoek naar de oorzaken van ongevallen bij beginnende bestuurders wijst uit dat gebrek aan voertuigbeheersing nauwelijks een rol speelt bij ongevallen waar beginnende bestuurders bij betrokken zijn en dat die ongevallen vooral ontstaan door gebrekkige gevaarherkenning, afleiding en doordat te hard gereden wordt voor de omstandigheden (Curry et al., 2011; McKnight & McKnight, 2003).

Daarnaast vereist goed evaluatieonderzoek dat er een controlegroep is en dat proefpersonen aselekt aan de experimentele conditie (proefpersonen die de rijopleiding volgen) en de controleconditie (proefpersonen die de rijopleiding niet volgen) worden toegewezen. Voor zover bekend heeft slechts één onderzoek naar het effect van de rijopleiding op ongevalsrisico gekeken met gebruik van een grote steekproef en aselekte toewijzing van proefpersonen. Dit is het al oude 'DeKalb County-onderzoek' uit de Verenigde Staten (Stock et al., 1983). In dit onderzoek werden leerlingen aselekt toegewezen aan drie condities: (1) een voor Amerika uitgebreid lesprogramma met 32 uur theorie, 16 uur rijles in een simulator, 3 uur rijles

op een verkeersoefenterrein en 4 uur rijles in het verkeer, (2) de in die dagen standaardrijopleiding op highschools met 20 uur theorie en 1 uur rijinstructie van een rijinstructeur aangevuld met begeleid rijden, en (3) geen rijopleiding en alleen ervaring opdoen onder begeleiding van een ervaren bestuurder. Uit een eerste analyse bleek dat het ongevalsrisico van de groep die geen rijopleiding had gevolgd het laagst was en dat de groep met het uitgebreide lesprogramma het hoogste ongevalsrisico had (Stock et al., 1983). Daar bij deze evaluatie geen rekening was gehouden met verschillen in aanvangsleeftijd, is er een tweede evaluatie uitgevoerd (Lund, Williams & Zador, 1986). Uit deze tweede evaluatie bleek dat er geen verschillen waren in ongevalsrisico tussen de drie groepen. De teleurstellende resultaten van het methodologisch gedegen DeKalb County-onderzoek hebben een enorme impact gehad in de Verenigde Staten. Door dit onderzoek is de toch al bescheiden rol die formele rijlessen in de rijopleiding in de Verenigde Staten speelden nog verder teruggedrongen. Heden ten dage speelt formele rijles in dit land nauwelijks nog een rol van betekenis in de rijopleiding. In plaats van op rijinstructie heeft men zich volledig toegelegd op de invoering van een getrappt rijbewijssysteem (SWOV, 2009a). In een getrappt rijbewijssysteem mag men zonder rijles te hebben gehad eerst rijervaring opdoen met een ervaren passagier naast zich (meestal één van de ouders). Daarna mag men zelfstandig rijden, maar niet in omstandigheden die gevaarlijk zijn. Dit wil meestal zeggen dat men niet met leeftijdsgenoten mag rijden en niet 's nachts mag rijden. In de derde en laatste fase mag men zonder beperkingen rijden, maar gelden er vaak nog wel strengere regels voor beginners, meestal een bloedalcoholconcentratie (BAC) van 0 g/l en een strenger puntensysteem. In landen waar een getrappt rijbewijssysteem is ingevoerd, is daardoor het ongevalsrisico van jonge beginnende bestuurders aanzienlijk gedaald (SWOV, 2009a).

De resultaten van het DeKalb County-onderzoek kunnen niet zonder meer vertaald worden naar de Europese situatie. Ten opzichte van rijopleidingen in de Verenigde Staten kenmerken Europese rijopleidingen zich door relatief weinig theorie en veel rijinstructie door een erkende rijinstructeur. Dat geldt zeker voor Nederland (zie daarvoor de *Paragrafen 2.3 t/m 2.12*). Daarnaast zijn er ook enkele onderzoeken waaruit blijkt dat een rijopleiding met veel aandacht voor hogere ordevaardigheden toch enig effect hebben op het ongevalsrisico in het eerste jaar na het behalen van het rijbewijs. Zo is in Denemarken in 1986 het nationaal curriculum voor de rijopleiding drastisch herzien. Hierdoor kwam het accent in de rijopleiding sterk te liggen op verkeersinzicht, gevaarherkenning en defensief rijden. In haar onderzoek naar het effect van die verandering van het nationaal curriculum in Denemarken kon Carstensen (2002) aannemelijk maken dat het ongevalsrisico van auto-auto-ongevallen in het eerste jaar van het rijbewijsbezit met 17% was gedaald. Het positieve effect van de verbeterde rijopleiding trad alleen op bij dit type ongevallen en alleen in dat eerste jaar na het behalen van het rijbewijs. Op de jaren erna had de verbeterde rijopleiding geen effect meer op het ongevalsrisico. Hiervoor staat 'aannemelijk maken' en niet 'aantonen', omdat het hier een voor- en na-studie zonder controlegroep betreft. Dit soort onderzoeken zijn methodologisch zwak (Elvik, 2002). Carstensen was echter in staat om te corrigeren voor een aantal zogenaemde 'confounding factors' waardoor haar onderzoek toch als methodologisch relatief sterk moet worden beschouwd. Een ander onderzoek waaruit gebleken is dat formele rijles toch enig effect kan hebben op de ongevalsbetrokkenheid, is het onderzoek van Hirsch, Maag & Laberge-Nadeau (2006) uit Quebec.

Jongeren die in Quebec binnen het getrapte rijbewijssysteem vrijwillig een aantal rijlessen in defensief rijden namen, hadden een lager ongevalsrisico en werden minder vaak beboet voor verkeersovertradingen dan jongeren die die lessen niet hadden genomen. Bedacht moet worden dat bij dit onderzoek zelfselectie een rol kan hebben gespeeld (SWOV, 2010b). Dit betekent dat de jongeren in de experimentele groep wellicht niet vanwege de rijlessen veiliger reden, maar omdat ze vooraf al meer gemotiveerd waren om veilig te rijden en daarom de extra lessen namen. De methodologisch vaak zwakke onderzoeken waaruit blijkt dat formele rijlessen geen effect hebben en de enkele (soms ook zwakke) onderzoeken waaruit blijkt dat formele rijlessen vooral in het begin van de rijcarrière toch enig effect hebben, brengen Beanland et al. (2013) ertoe te stellen dat men niet te snel moet concluderen dat de formele basisrijopleiding van geen betekenis is voor de verkeersveiligheid.

Uit de onderzoeken naar het effect van de basisrijopleiding op de ongevals-betrokkenheid kan geconcludeerd worden dat traditionele rijopleidingen waarin het accent ligt op voertuigbediening en -beheersing en verkeers-deelname onder gewone omstandigheden, hoe gedegen en professioneel deze ook zijn, hoogstwaarschijnlijk niet tot een vermindering van het ongevalsrisico leiden aan het begin van de rijcarrière. Er zijn echter aanwijzingen dat educatie in hogereordevaardigheden zoals gevaarherkenning, risicoperceptie, risicoacceptatie en zelfreflectie, wel voor een daling van het aanvangsongevalsrisico kunnen zorgen. Die hogereordevaardigheden worden echter nog maar zelden getraind in de basisrijopleiding. Dit geldt zowel voor Nederland als voor de MOE-landen.

Daarnaast moet bedacht worden dat als de kwaliteit van de rijopleiding al enig effect heeft op de ongevalsbetrokkenheid, dit effect alleen enige omvang heeft in de eerste een à twee jaar na het behalen van het rijbewijs. In alle landen waar daar onderzoek naar is gedaan, daalt het ongevalsrisico sterk in die eerste een à twee jaar (Maycock, Lockwood & Lester, 1991; McCartt et al., 2009; McCartt, Shabanova & Leaf, 2003; Sagberg, 1998; Vlakveld, 2011). Dit is een aanwijzing dat het effect van rijervaring op het rijgedrag al snel groter is dan de invloed die de rijopleiding op dit gedrag heeft.

Wat het effect is van de kwaliteit van het rijexamen op de ongevalsbetrokkenheid, is moeilijk te onderzoeken. Alleen geslaagden mogen immers in hun motorvoertuig deelnemen aan het verkeer. Wel kan worden nagegaan of mensen die ruim voor het rijexamen slagen een lagere ongevalsbetrokkenheid hebben dan bestuurders die met hun hakken over de sloot slagen. In de meeste onderzoeken waarin deze vergelijking is gemaakt, is geen significant verschil gevonden in ongevalsbetrokkenheid (Baughan, 2000; Maag et al., 2001; Maycock, 2002). Uit een onderzoek in Engeland is echter wel gebleken dat mensen die met een grote marge slagen een lagere ongevalsbetrokkenheid hebben dan mensen die maar net weten te slagen voor hun rijexamen (Maycock & Forsyth, 1997).

Bijlage 4 Betrokkenheid in letselongevallen

Betrokkenheid in letselongevallen van MOE-landers (bron: IenM- BRON)

| Jaar | Voetganger | Tweewieler | Personenauto | Bestel/vracht | Overige |
|---------|------------|------------|--------------|---------------|---------|
| 1994 | 7 | 12 | 48 | 14 | |
| 1995 | 3 | 13 | 31 | 22 | 1 |
| 1996 | 5 | 15 | 25 | 10 | |
| 1997 | 6 | 14 | 39 | 17 | |
| 1998 | 4 | 20 | 22 | 22 | |
| 1999 | 5 | 25 | 42 | 15 | 1 |
| 2000 | 5 | 14 | 39 | 25 | |
| 2001 | 4 | 13 | 47 | 31 | 2 |
| 2002 | 10 | 20 | 79 | 25 | 3 |
| 2003 | 6 | 18 | 75 | 31 | |
| 2004 | 5 | 12 | 66 | 22 | |
| 2005 | 7 | 20 | 78 | 48 | |
| 2006 | 8 | 17 | 72 | 44 | 1 |
| 2007 | 8 | 35 | 116 | 50 | 3 |
| 2008 | 26 | 37 | 145 | 57 | 3 |
| 2009 | 16 | 47 | 194 | 55 | 6 |
| 2010 | 20 | 36 | 131 | 63 | 4 |
| 2011 | 16 | 19 | 92 | 30 | 2 |
| Som MOE | 161 | 387 | 1.341 | 581 | 26 |

Betrokkenheid in letselongevallen van Nederlanders (bron: IenM- BRON)

| Jaar | Voetganger | Tweewieler | Personenauto | Bestel/vracht | Overige |
|--------|------------|------------|--------------|---------------|---------|
| 1994 | 2.833 | 25.060 | 39.025 | 6.398 | 1.165 |
| 1995 | 2.718 | 26.153 | 40.020 | 6.377 | 1.317 |
| 1996 | 2.721 | 25.295 | 38.824 | 6.067 | 1.216 |
| 1997 | 2.598 | 25.813 | 38.297 | 6.317 | 1.196 |
| 1998 | 2.586 | 25.114 | 39.352 | 6.519 | 1.136 |
| 1999 | 2.546 | 25.752 | 39.505 | 7.021 | 1.266 |
| 2000 | 2.186 | 21.945 | 36.961 | 6.777 | 1.120 |
| 2001 | 2.006 | 20.444 | 34.144 | 6.619 | 1.027 |
| 2002 | 1.889 | 19.617 | 32.218 | 5.770 | 996 |
| 2003 | 1.745 | 18.911 | 29.670 | 5.617 | 1.002 |
| 2004 | 1.294 | 14.908 | 24.834 | 4.692 | 776 |
| 2005 | 1.438 | 15.509 | 24.031 | 4.540 | 806 |
| 2006 | 1.383 | 14.854 | 21.264 | 4.156 | 761 |
| 2007 | 1.395 | 15.506 | 22.276 | 4.279 | 899 |
| 2008 | 1.196 | 14.631 | 19.831 | 3.847 | 833 |
| 2009 | 1.120 | 11.801 | 15.795 | 2.906 | 722 |
| 2010 | 772 | 6.573 | 9.542 | 1.671 | 481 |
| 2011 | 419 | 3.153 | 4.698 | 892 | 272 |
| Som NL | 32.845 | 331.039 | 510.287 | 90.465 | 16.991 |

