

LET OP

Deze SWOV-factsheet is gearchiveerd en wordt niet meer bijgewerkt.
Actuele SWOV-factsheets vindt u op swov.nl/factsheets.

SWOV-Factsheet

Getrapt rijbewijs / Graduated driver licensing

Samenvatting

Jonge beginnende automobilisten hebben een zeer grote kans om bij een verkeersongeval betrokken te raken. In de Verenigde Staten (VS), Canada, Australië en Nieuw-Zeeland heeft men dit probleem aangepakt door aspirant-automobilisten eerst rijervaring te laten opdoen onder veilige omstandigheden voordat ze rijexamen mogen doen. Hoe meer rijervaring leerlingen hebben opgedaan, hoe meer ze onder onveiligere omstandigheden mogen rijden. Dit zogenoemde 'graduated driver licensing'-systeem (getrapt rijbewijssysteem) heeft in die landen tot een aanzienlijke daling van het aantal ongevallen geleid waarbij jonge beginnende automobilisten zijn betrokken. Deze daling lijkt echter niet zozeer veroorzaakt te worden doordat men door het opdoen van rijervaring in beschermende omstandigheden beter leert rijden, maar veel meer doordat men als beginnend automobilist minder snel wordt blootgesteld aan de gevaren in het verkeer. In Nederland zijn de eerste stappen richting een getrapt rijbewijs gezet met het invoeren van begeleid rijden (2toDrive) en het beginnersrijbewijs (een lagere alcohollimiet voor beginners en een puntensysteem). Een getrapt rijbewijssysteem kent tussen de fase van begeleid rijden en het beginnersrijbewijs nog een tussenfase waarin men wel zelfstandig mag rijden, maar alleen met beperkingen: vaak niet in het donker en niet met leeftijdsgenoten als passagier. Deze tussenfase ontbreekt in Nederland, evenals in bijna alle andere Europese landen.

Achtergrond en inhoud

De kans op een verkeersongeval per gereden afstand is voor jonge beginnende automobilisten zeer hoog. Zie de SWOV-factsheet [Jonge beginnende automobilisten](#) over de oorzaken hiervan. Wereldwijd heeft men getracht het hoge ongevalsrisico van jonge beginnende automobilisten te verlagen door de rijopleiding voorafgaand aan het rijexamen te verbeteren. In de VS, Canada, Australië en Nieuw-Zeeland is men echter eind jaren tachtig en begin jaren negentig van de vorige eeuw een andere weg ingeslagen. Aanleiding daartoe vormde de evaluatie van het 'DeKalb County'-project aan het begin van de jaren tachtig in de VS. Uit dit onderzoek bleek dat leerlingen die geen rijles van een rijinstructeur hadden gehad en alleen met behulp van hun ouders hadden leren rijden, een even hoog ongevalsrisico hadden als leerlingen die wel een professionele rijopleiding hadden gevolgd (Lund, Williams & Zador, 1986). Men heeft het in de genoemde landen toen niet langer proberen te zoeken in de kwaliteit van de basisrijopleiding, maar in het opdoen van rijervaring in veilige omstandigheden. Naarmate meer rijervaring is opgedaan mag men in meer omstandigheden rijden die voor jonge beginnende bestuurders onveilig zijn gebleken. Dit systeem wordt aangeduid met 'graduated driver licensing'. In het Nederlands kan dit systeem het beste worden vertaald met 'getrapt rijbewijs'. Deze factsheet bespreekt het getrapte rijbewijssysteem en de effecten (van onderdelen) daarvan op de verkeersveiligheid in landen die ze hebben ingevoerd. Ook wordt ingegaan op nieuwe ontwikkelingen op dat gebied en op de toepasbaarheid van een getrapt rijbewijssysteem in Europa, met name in Nederland.

Hoe ziet een getrapt rijbewijssysteem eruit?

Een getrapt rijbewijs bestaat doorgaans uit drie fasen:

1. **De leerlingfase.** In deze fase mag uitsluitend onder begeleiding gereden worden (zie de SWOV-factsheet [Begeleid rijden](#)). De begeleider is doorgaans één van de ouders. Meestal moeten de begeleider en de leerling een logboek bijhouden van de handelingen die de leerling heeft verricht en moeten ze aangeven hoe de beheersing daarvan was. Vaak moet ook het aantal afgelegde kilometers worden bijgehouden. Bij sommige varianten van het getrapte rijbewijs hoeft men in deze leerlingfase zowel vooraf alsook tijdens de periode van begeleid rijden geen rijlessen te nemen bij een erkende rijsschool, maar bij andere varianten weer wel. De duur van de leerlingfase varieert van zes maanden tot een jaar.
2. **De tussenfase.** Bij bijna alle vormen van getrapt rijbewijs moet men een toets doen bij overgang naar de tussenfase. Tijdens de tussenfase mag de leerling zelfstandig rijden, maar alleen onder omstandigheden waarbij de kans op een ongeval klein is. Vrijwel altijd geldt er in deze fase een verbod op het rijden onder invloed van zelfs maar de geringste hoeveelheid alcohol. Vaak geldt er

ook een verbod op het rijden in het donker en het rijden met leeftijdsgenoten als passagier. Er zijn grote verschillen in de duur van de tussenfase. In de VS duurt deze fase zes maanden tot een jaar, maar in Australië duurt deze fase drie jaar. De periode kan verlengd worden indien men een verkeersovertreding heeft begaan en/of een ongeval heeft veroorzaakt. Aan het einde van de tussenfase volgt soms weer een toets. Deze toets is dan gericht op hogereordevaardigheden zoals gevaarherkenning.

3. **De fase van het beginnersrijbewijs.** In deze fase mag men zonder restricties zelfstandig rijden, maar gelden er nog wel strengere regels (bijvoorbeeld voor alcohol of een verzaamd puntenstelsel) dan voor ervaren automobilisten. Ook kan het zo zijn dat men na het begaan van een verkeersovertreding wordt teruggezet naar de tussenfase.

Wat zijn de Europese ervaringen met een getrappt rijbewijs?

In geen enkel Europees land bestaat een getrappt rijbewijs met drie fasen. Wel kennen steeds meer landen in Europa de leerlingfase waarin alleen gereden mag worden onder begeleiding van een ervaren oudere automobilist. Ook in Nederland bestaat die mogelijkheid sinds november 2011 (2toDrive; zie de SWOV-factsheet [Begeleid rijden](#)). De tussenfase, met meestal een verbod op het rijden met leeftijdsgenoten als passagier en een verbod op het rijden in het donker, is tot op heden echter in geen enkel Europees land ingevoerd. Wel zijn er in het Verenigd Koninkrijk plannen om dit te gaan doen. Dat deze tussenfase in Europa nog niet is ingevoerd, houdt mogelijk verband met de leeftijdslimiet. In veruit de meeste Europese landen is de limiet om rijexamen te mogen doen van oudsher 18 jaar en in Noord-Amerika, Australië en Nieuw-Zeeland is deze 16 jaar of zelfs nog lager. Om de tussenfase tot een succes te maken is toezicht en medewerking van de ouders vereist. Dit is voor ouders makkelijker te realiseren bij jongeren van 16 jaar dan bij jongeren van 18 jaar. In steeds meer Europese landen wordt wel weer de 'derde' fase (het beginnersrijbewijs) ingevoerd, ook in Nederland. In de eerste vijf jaar van het rijbewijsbezit geldt in Nederland een eenvoudig puntenstelsel (zie de SWOV-factsheet [Puntenstelsels](#)) en een lagere alcohollimiet. In een aantal andere Europese landen – maar niet in Nederland – wordt daarnaast de fase van het beginnersrijbewijs afgesloten met een korte aanvullende opleiding in hogereordevaardigheden (zie de SWOV-factsheet [Voortgezette rijopleiding voor beginners](#)). In landen waar men begonnen is met het getrappt rijbewijs (de VS, Australië en Nieuw-Zeeland) is vaak de derde fase (die van het beginnersrijbewijs) nog weinig uitgewerkt of zijn de restricties opgenomen in de tussenfase.

Welk effect heeft een getrappt rijbewijssystem op de verkeersveiligheid?

In landen en staten waar een volledig getrappt rijbewijssystem is ingevoerd is het aantal ernstige ongevallen (met doden of gewonden als gevolg) waarbij 16-jarigen zijn betrokken tussen de 15,5% en de 22% gedaald. Voor 17-jarige bestuurders is die daling lager: tussen de 6% en de 9% (Williams, Tefft & Grabowski, 2012). In dat onderzoek is de vergelijking gemaakt tussen 1) de situatie dat men na een korte rijopleiding en het behalen van het rijexamen al op 16-jarige leeftijd zonder enige begeleiding mocht rijden, en 2) de situatie waarin men doorgaans op 16-jarige leeftijd alleen onder begeleiding mag rijden en op 17-jarige leeftijd wel zelfstandig mag rijden, maar alleen met beperkingen (niet in het donker en niet met leeftijdsgenoten). In de periode erna, die van het beginnersrijbewijs, is het effect van het getrappt rijbewijs nihil tot gering (tussen de 0 en 3%) volgens dezelfde meta-analyse van Williams, Tefft & Grabowski (2012). Hieruit kan afgeleid worden dat leerlingen door het getrappt rijbewijssystem niet of nauwelijks beter leren rijden, maar dat het getrappt rijbewijs vooral werkt als een 'expositiematregel': er zijn vooral minder ongevallen doordat leerlingen op 16-jarige leeftijd alleen onder begeleiding mogen rijden en op 17-jarige leeftijd niet mogen rijden onder gevaarlijke omstandigheden. Zodra ze helemaal zelfstandig mogen rijden, blijkt er nauwelijks verschil te zijn tussen de situaties met en zonder getrappt rijbewijs.

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

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

De componenten die in ieder geval werken, zijn:

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

Wat hoogstwaarschijnlijk werkt, zijn:

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

Wat niet werkt, zijn:

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

De leeftijd waarop men met begeleid rijden begint, kan rond de 16 jaar zijn zonder dat dit nadelig is voor de verkeersveiligheid (zie de SWOV-factsheet [Begeleid rijden](#)). De leeftijdslimiet waarop men (met restricties) zelfstandig mag rijden moet echter zo hoog mogelijk liggen.

Welke nieuwe ontwikkelingen zijn er op het gebied van het getrapte rijbewijs?

Ouders hebben een belangrijke invloed op het effect van het getrapte rijbewijssysteem. Het zijn immers meestal de ouders met wie een leerling mag rijden in de leerlingfase en het zijn ook vaak de ouders die erop kunnen toezien dat hun kinderen in de tussenfase niet in het donker en niet met leeftijdsgenoten rijden. Voor de politie is een dergelijke controle moeilijker. Het is daarom belangrijk dat ouders achter die regels van een getrapte rijbewijssysteem staan en er daadwerkelijk op toezien dat hun kinderen zich daaraan houden. Om ouders, maar ook de kinderen, meer te verplichten zich aan het getrapte rijbewijsprogramma te houden, worden er in de VS steeds vaker contracten opgesteld tussen kinderen en ouders. Dit gebeurt in het zogenoemde 'checkpoints programme' (Hartos, Nissen & Simons-Morton, 2001). In een dergelijk contract beloven ouders bijvoorbeeld hoe vaak ze in de week begeleider zullen zijn en beloven de kinderen bijvoorbeeld zich te zullen houden aan de restricties van de tussenfase. Door dergelijke contracten houdt men zich beter aan het programma van het getrapte rijbewijs en begaat men minder overtredingen in de leerlingfase en de tussenfase, maar het ongevalsrisico neemt hierdoor echter niet af in de periode direct na het getrapte rijbewijs (Simons-Morton et al., 2006).

In landen met een getrapte rijbewijs is er weinig aandacht voor rijlessen die worden gegeven door een gediplomeerde rijinstructeur, omdat gebleken is dat daardoor het ongevalsrisico in de periode na het behalen van het rijbewijs niet afneemt. De laatste jaren is er echter zowel in de VS als in Australië opnieuw belangstelling gekomen voor de formele rijopleiding (Beanland et al., 2013; Blomberg & Fisher, 2012). Deze hernieuwde aandacht is ingegeven door het feit dat door het getrapte rijbewijs er weliswaar minder ongevallen zijn in de periode van het getrapte rijbewijs zelf, maar niet of nauwelijks in de periode erna. Men leert door het getrapte rijbewijs dus uiteindelijk niet veiliger rijden. Bij nieuwe voorstellen om de formele rijopleiding beter te integreren met een getrapte rijbewijssysteem, gaat het echter wel om een ander soort rijlessen dan de gebruikelijke (Beanland et al., 2013; Blomberg & Fisher, 2012). In de gebruikelijke rijlessen gaat het vooral om het leren beheersen van het voertuig en het kunnen toepassen van de verkeersregels in de praktijk. In de boogde nieuwe rijlessen dient het daarentegen voornamelijk te gaan om het aanleren van hogere orde vaardigheden, zoals gevaarherkenning, risicobewustzijn en het reëel kunnen inschatten van de eigen vaardigheden (zie de SWOV-factsheets [Trainen van gevaarherkenning](#) en [Statusonderkenning, risico-onderkenning en kalibratie](#)).

Hoe toepasbaar is een getrapte rijbewijssysteem in Nederland?

Sinds november 2011 is met het experiment 2toDrive in Nederland in feite de leerlingfase van een getrapte rijbewijssysteem ingevoerd (zie de SWOV-factsheet [Begeleid rijden](#)). Het verschil met een gebruikelijk getrapte rijbewijs is dat men eerst dient te zijn geslaagd voor het rijexamen voordat men onder begeleiding mag rijden. In de meeste landen mag men onder begeleiding rijden vóórdat men is geslaagd voor het rijexamen. Nederland beschikt met het beginnersrijbewijs in feite ook al over de derde fase van een getrapte rijbewijssysteem. Deze fase wordt – in tegenstelling tot in veel andere landen – echter niet afgesloten met een voortgezette rijopleiding waarin het accent ligt op hogere orde vaardigheden (zie de SWOV-factsheet [Voortgezette rijopleiding voor beginners](#)). Alleen de tussenfase met restricties ontbreekt in Nederland nog volledig. Dit is overigens ook het geval in alle andere landen van Europa. Zoals reeds vermeld, heeft dit vermoedelijk te maken met de hogere leeftijdslimiet om zelfstandig te mogen rijden. In Europa ligt die grens doorgaans bij 18 jaar en in landen met een volledig getrapte rijbewijssysteem was voor de invoering van dat systeem de leeftijdslimiet meestal 16

jaar en soms zelfs nog lager. Het is voor ouders makkelijker om toezicht te houden op het naleven van de restricties bij iemand van 16 jaar dan bij iemand van 18 jaar. Bovendien is het nog maar de vraag of het niet mogen rijden met leeftijdsgenoten bij 18-jarigen een even groot effect heeft als bij 16-jarigen (zie de SWOV-factsheet [Jonge automobilisten en hun jonge passagiers](#)).

Conclusie

De invoering van getrapte rijbewijssystemen heeft in landen waarin men al op jonge leeftijd zelfstandig mocht rijden, geleid tot een aanzienlijke reductie van het aantal ongevallen onder 16- en 17-jarige automobilisten. Dit komt vooral doordat jonge automobilisten in zo'n systeem minder worden blootgesteld aan gevaren in het verkeer, zowel in de eerste fase, die van begeleid rijden, als in de tussenfase, die waarin met niet mag rijden in omstandigheden die voor jonge automobilisten extra gevaarlijk zijn. Getrapte rijbewijssystemen hebben waarschijnlijk weinig effect gehad op het ongevalsrisico in de periode ná de tussenfase. Om die reden is er in landen met een getrapte rijbewijssysteem hernieuwde belangstelling ontstaan voor formele rijeducatie. Daarbij gaat het echter niet om het aanleren van de basisvaardigheden, maar om gevaarherkenning, risicoperceptie, risicoacceptatie en zelfinschatting. Door de invoering van begeleid rijden en het beginnersrijbewijs zijn in Nederland al veel kenmerken van een getrapte rijbewijssysteem overgenomen.

Publicaties en bronnen

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.

Blomberg, T.F.D. & Fisher, D.L. (2012). [A fresh look at driver education in America](#). DOT HS 811 543. National Highway Traffic Safety Administration NHTSA, Washington DC.

Hartos, J.L., Nissen, W.J. & Simons-Morton, B.G. (2001). [Acceptability of the checkpoints parent-teen driving agreement](#). In: American Journal of Preventive Medicine, vol. 21, nr. 2, p. 138-141.

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.

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

Simons-Morton, B.G., Hartos, J., Leaf, W.A. & Preusser, D.F. (2006). [The effect on teen driving outcomes of the checkpoints program in a state-wide trial](#). In: Accident Analysis & Prevention, vol. 38, p. 907-912.

Williams, A.F., Tefft, B.C. & Grabowski, J.G. (2012). [Graduated driver licensing research, 2010-present](#). In: Journal of Safety Research, vol. 43, nr. 3, p. 195-203.