

**Wat betekent het rapport 'Young drivers:
the road to safety' voor Nederland?**

R-2006-9

Wat betekent het rapport 'Young drivers: the road to safety' voor Nederland?

Samenvatting van het OECD/CEMT-rapport en de betekenis daarvan
voor Nederland

R-2006-9

Leidschendam, 2007
Stichting Wetenschappelijk Onderzoek Verkeersveiligheid SWOV

Documentbeschrijving

Rapportnummer:	R-2006-9
Titel:	Wat betekent het rapport 'Young drivers: the road to safety' voor Nederland?
Ondertitel:	Samenvatting van het OECD/CEMT-rapport en de betekenis daarvan voor Nederland
Projectnummer SWOV:	41.008
Trefwoord(en):	Recently qualified driver, adolescent, age, man, woman, experience (human), fatality, severity (accid, injury), accident rate, safety, driver training, education, driving licence, attitude (psychol), intelligent transport system, ECMT, OECD, Netherlands.
Projectinhoud:	In september 2006 verscheen het rapport <i>Young drivers: the road to safety</i> door het Joint Transport Research Centre van de Organisatie voor Economische Samenwerking en Ontwikkeling (OECD) en de Europese Conferentie van Ministers van Verkeer (CEMT). Het geeft een uitgebreid overzicht van de kennis en ontwikkelingen op het gebied van de verkeersveiligheid van jonge automobilisten. Het rapport dat voor u ligt bevat de Nederlands-talige samenvatting met de bevindingen, conclusies en aanbevelingen uit dit OECD/CEMT-rapport op hoofdlijnen. Tevens bevat het een voorwoord waarin de SWOV ingaat op de betekenis daarvan voor Nederland.
Aantal pagina's:	viii + 19
Prijs:	€ 8,75
Uitgave:	SWOV, Leidschendam, 2007

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

Voorwoord: de Nederlandse situatie

Voor u ligt de Nederlandstalige samenvatting van het rapport *Young drivers: the road to safety* door het Joint Transport Research Centre van de Organisatie voor Economische Samenwerking en Ontwikkeling (OECD) en de Europese Conferentie van Ministers van Verkeer (CEMT). Dit internationaal literatuuroverzicht verscheen in september 2006 en wijst verkeersongevallen aan als voornaamste doodsoorzaak voor 15- tot 24-jarigen in geïndustrialiseerde landen. De internationale werkgroep stond onder leiding van Divera Twisk van de SWOV, en ook SWOV-onderzoekers Willem Vlakveld en Wim Wijnen leverden een bijdrage. In dit voorwoord wordt kort toegelicht welke punten uit dit rapport specifiek van belang zijn voor Nederland.

Omvang van het probleem in Nederland in 2005

Hoewel Nederland in de afgelopen jaren veel veiliger is geworden, blijft de veiligheid van jonge bestuurders achter (zie ook Stipdonk et al., 2006). Van alle personenauto's die in 2005 waren betrokken bij ernstige ongevallen (ongevallen met doden of ziekenhuisopnamen als gevolg) werd 20% bestuurd door een jonge automobilist (18-24 jaar). Dit aandeel is hoog, aangezien jonge automobilisten slechts 8% van de rijbewijsbezitters uitmaken. Daarnaast zijn bij die ernstige ongevallen bijna drie keer zo veel jonge mannen betrokken als jonge vrouwen.

De slachtoffers vallen onder de jonge bestuurders zelf, maar ook onder hun passagiers of onder een van de andere botsende partijen. In 2005 overleden 161 slachtoffers in ongevallen met jonge bestuurders, waarvan 62 autobestuurders van 18-24 jaar (50 mannen en 12 vrouwen). Daarnaast raakten 632 jonge bestuurders ernstig gewond (416 mannen, 212 vrouwen en 4 onbekend). Onder de passagiers van 18-24-jarige autobestuurders vielen er in dat jaar 38 doden en onder de tegenpartij 61, in beide gevallen van alle leeftijden.

Leeftijd, geslacht en ervaring

Het rapport *Young drivers: the road to safety* biedt een overzicht van de huidige kennis en van de ontwikkeling in ongevallencijfers. Dit overzicht leert dat er bijzondere aandacht moet uitgaan naar zeer jonge bestuurders en naar jonge mannen. Factoren als leeftijd, geslacht en ervaring dragen alle drie bij aan dit veiligheidsprobleem, ook in Nederland.

Geslacht

Autorijden is voor Nederlandse jonge vrouwen in de afgelopen tien jaar steeds veiliger geworden. Hun ongevalsrisico daalt even snel als dat van ervaren vrouwelijke automobilisten. Jonge mannen lopen verhoudingsgewijs steeds meer risico. Was het ongevalsrisico van jonge mannen in 1994 nog 5 keer hoger dan dat van ervaren mannen, in 2003 was dat al opgelopen naar 7,5 keer. Dit patroon zien we ook terug in landen als Zweden en Engeland. Van de overige OECD- en CEMT-landen zijn de data onvoldoende om dit soort vergelijkingen te maken.

Het blijkt dus dat het Nederlandse beleid tot nu toe specifiek voor jonge mannen onvoldoende effectief is. Hierdoor is te verwachten dat bij ongewijzigd beleid jonge mannen verhoudingsgewijs steeds meer risico gaan lopen.

Leeftijd

Recente resultaten uit hersenonderzoek wijzen uit dat met 18 jaar juist die hersendelen nog sterk in ontwikkeling zijn, die verantwoordelijk zijn voor het controleren van impulsief gedrag en het integreren van informatie. Daarom kan de veiligheid rond de leeftijd van 18 jaar vergroot worden door structurerende maatregelen, waardoor impulsief gedrag minder kansen krijgt en jongeren niet blootgesteld worden aan te complexe verkeerssituaties. Deze maatregelen moeten echter wel de ruimte bieden voor jongeren om de noodzakelijke ervaring op kunnen doen om hersenontwikkeling te stimuleren. Voorbeelden hiervan zijn beperkende maatregelen zoals een verbod op rijden met alcohol, op het rijden met passagiers, en op het rijden in weekendnachten.

Ervaring

Naarmate iemand meer kilometers heeft gereden daalt zijn of haar ongevalsrisico, ongeacht leeftijd en geslacht. Dit betekent dat de negatieve invloed van deze factoren voor een groot deel gecompenseerd kan worden door de benodigde ervaring op een veilige manier op te bouwen.

Aanbevelingen

Algemeen

- De eerste aanbeveling in het rapport is: vergroot het publieke bewustzijn van het probleem. In het algemeen is men in Nederland zich niet bewust van dit veiligheidsprobleem voor jongeren. SWOV-onderzoek (Heidstra, 1999) maakte zichtbaar dat jongeren zich niet bewust waren van het gevaar dat zij liepen. Datzelfde gold voor hun ouders, die dan ook geen reden zagen om hun kinderen voor dit gevaar te behoeden, door bijvoorbeeld regels te stellen rond het autogebruik.
- Naarmate een land een hoger veiligheidspeil heeft, blijkt het ook veiliger te zijn voor jonge automobilisten. Dat geldt ook voor Nederland. Om die reden is en blijft het – ook voor beginners – effectief om dit veiligheidspeil te verhogen.
- Jonge mannen blijken minder gevoelig voor maatregelen dan jonge vrouwen. Dit schetst de noodzaak voor een specifieke aanpak van de onveiligheid voor jonge mannen. Waar deze uit moet bestaan zou onderwerp van studie moeten zijn.
- Een leeftijdsverlaging voor het onbegeleid besturen van een auto leidt tot meer onveiligheid. Daarom moet een verlaging van de leeftijd om alleen te mogen autorijden sterk ontraden worden. Sterker nog: maatregelen die jongeren verleiden om pas op latere leeftijd te gaan autorijden, zoals bijvoorbeeld de ov-jaarkaart, zijn goed voor de veiligheid.

- Voorkomen moet worden dat door het verzwaren van de eisen voor het autorijbewijs, de bromfiets en de motor voor deze leeftijdsgroep steeds aantrekkelijker wordt. Deze laatste vervoermiddelen zijn voor beginners veel gevaarlijker (per afgelegde kilometer) dan personenauto's.
- De volkswijsheid 'jong geleerd, oud gedaan' wordt in veel verschillende onderzoeken bevestigd, bijvoorbeeld in die naar de ontwikkeling van hersenen, de attituden, het gevaarbewustzijn, enzovoort. Dit betekent dat een automobilist pas veilig rijdt na een lang 'socialisatieproces': de verkeersopvoeding. Een effectieve aanpak van de onveiligheid van beginnende bestuurders begint dan ook met effectieve verkeerseducatie in brede zin, in het gezin en op school.

Rijopleiding versus opdoen van ervaring

De OECD/CEMT-studie laat zien dat tot op heden weinig te zeggen is over hoe effectief rijopleidingen zijn en welke vormen daarvan het meest effectief zijn. Dat wil niet zeggen dat rijopleidingen niet effectief kunnen zijn, maar dat het onderzoek en ook de ontwikkelingen in 'rijopleidingenland' onvoldoende zijn om daar uitspraken over te doen. Bovendien kan tijdens rijlessen niet voldoende ervaring worden opgebouwd, simpelweg door de relatief korte duur van de opleiding, en de te weinig gevarieerde omstandigheden.

Om bovenstaande redenen beveelt het OECD/CEMT-rapport aan om niet zozeer te kiezen voor het uitbreiden van de rijopleidingen, maar voor de invoering van begeleid rijden voorafgaand aan het rijexamen, het doorvoeren van beschermende maatregelen in de eerste periode na het rijbewijs, en dit te combineren met een kwalitatief goede rijopleiding. Nederland heeft de beschermende maatregelen in beperkte vorm al doorgevoerd, zoals een alcohollimiet van 0,2 promille en het beginnersrijbewijs. De ontwikkeling naar een kwalitatief goede rijopleiding vraagt om systematisch evaluatie-onderzoek, zoals rond de Rijopleiding in stappen reeds is ingezet (SWOV, 2006).

Intelligente Transportsystemen in het bijzonder

Het OECD/CEMT-rapport wijst op mogelijkheden van telematica-toepassingen die op dit moment nog weinig aandacht hebben gekregen in Nederland.

- *Toegang tot het verkeerssysteem*

De door de OECD voorgestelde maatregelen houden in dat de bestuurder na het behalen van het rijbewijs getrapt ervaring op gaat doen in het verkeer. Hierbij wordt de beginner aan het begin van zijn rijcarrière aan de minst gevaarlijke verkeerssituaties blootgesteld, bijvoorbeeld door restricties op alcoholgebruik, rijden in weekendnachten en meenemen van passagiers. Duidelijk is dat dit soort beperkingen alleen maar zinvol is wanneer ze ook daadwerkelijk gehandhaafd kunnen worden. In dat verband is een recente technische ontwikkeling bijvoorbeeld een intelligente autosleutel waarin de condities waaronder een persoon mag rijden zijn opgeslagen. Deze 'sleutel' kan ervoor zorgen dat iemand die auto alleen kan besturen wanneer hem dat ook is toegestaan, bijvoorbeeld alleen buiten de weekendnachten. Een ander voorbeeld op handhavingsgebied is de toepassing van een alcohol-

slot, waardoor een auto weigert te starten als de bestuurder te veel alcohol heeft gebruikt.

- *Vereenvoudigen van de rijtaak*

Technische hulpmiddelen zoals Advanced Cruise Control (ACC) en Elektronische Stabiliteitscontrole (ESC) kunnen in potentie een positieve bijdrage leveren aan de veiligheid van beginners. Echter, de huidige onderzoeksprogramma's kijken zelden specifiek naar de effecten op deze jonge doelgroep. Dit is een gevaarlijke leemte in de onderzoeken, omdat het juist voor deze doelgroep niet direct voorspelbaar hoe deze technische 'hulp' zal uitpakken. Zo kan verondersteld worden dat beginners juist extra gesteund worden doordat de rijtaak eenvoudiger wordt. Maar evenzo kan toepassing van de systemen voor de jongeren negatief uitpakken doordat ze daarmee nog meer de grenzen van het mogelijke opzoeken en daardoor meer risico lopen dan zonder dit soort technische 'hulpmiddelen'.

- *Voorkomen en registreren van al dan niet bewuste regelovertreding*

Het bewust of per ongeluk overtreden van verkeersregels blijkt voor beginners extra gevaarlijk te zijn; dit geldt met name voor overtreding van de geldende snelheidslimieten. Een zwarte doos (triprecorder) die continu de snelheid van de auto kan vergelijken met de daar geldende wettelijk limiet, maakt het mogelijk om het gedrag van beginners voortdurend te observeren (eventueel in 'real time', maar ook achteraf). Het is daardoor mogelijk om het ongewenste gedrag te bestraffen of het goede te belonen. In een aantal landen wordt al ervaring opgedaan met dit soort systemen.

Ook wanneer ze zich aan de snelheidslimiet houden is het voor jonge bestuurders vaak lastig om een veilige rijnsnelheid te kiezen. We hebben het dan over snelheidsaanpassing aan de omstandigheden van het moment. Denk maar aan natte straten, grote drukte, de aanwezigheid van kwetsbare verkeersdeelnemers. Deze omstandigheden vragen om lagere rijnsnelheden dan de daar en dan geldende limiet. Onderzoek wijst uit dat juist beginners nog onvoldoende rekening houden met dit soort (tijdelijke) omstandigheden. Een grootschalige toepassing van dynamische limieten zal een dergelijke discrepantie tussen snelheidslimiet en veilige snelheid voorkomen en bestuurders helpen om zich aan deze 'veilige limiet' te houden.

Conclusie

Samenvattend concluderen we dat het OECD-rapport de volgende aandachtspunten voor Nederland biedt:

- Algemene veiligheidsmaatregelen, zoals een veilige verkeersinfrastructuur, zullen ook een positief effect hebben op de veiligheid van jonge bestuurders.
- De veiligheid van jonge mannen blijft achter bij de algemene ontwikkeling. Hoe deze trend te keren is een belangrijk vraagstuk voor de komende jaren.
- Het moet sterk worden ontraden om de leeftijd te verlagen waarop een jongere onbegeleid mag rijden. Een dergelijke leeftijdsverlaging zal leiden tot een verslechtering van de verkeersveiligheid.
- Nederland zou onderzoek moeten uitvoeren naar de volgende potentieel effectieve maatregelen:
 - een praktijkexperiment met begeleid rijden;

- evaluatieonderzoek naar de effecten van het beginnersrijbewijs en de 0,2 promille-alcohollimiet;
- een praktijkexperiment naar de effecten van technische hulpmiddelen, zoals de triprecorder, op risicogedrag.

Op de website van het Joint OECD/CEMT Transport Research Centre <http://www.cemt.org/JTRC> kunt u een Engelstalige en Franstalige samenvatting vinden van het rapport 'Young drivers: the road to safety'. Daar kunt u ook een exemplaar van het volledige rapport bestellen, eveneens in het Engels en het Frans.

Literatuur

Heidstra, J. (1999). *Draagvlak voor maatregelen rond het rijbewijs voor beginnende bestuurders; Meninge van jongeren en hun ouders*. R-99-12. Stichting Wetenschappelijk Onderzoek Verkeersveiligheid SWOV, Leidschendam.

Stipdonk, H.L., Aarts, L.T., Schoon, C.C. & Wesemann, P. (2006). *De essentie van de daling in het aantal verkeersdoden; Ontwikkelingen in 2004 en 2005, en nieuwe prognoses voor 2010 en 2020*. R-2006-4. Stichting Wetenschappelijk Onderzoek Verkeersveiligheid SWOV, Leidschendam.

SWOV (2006). *Rijopleiding in stappen (RIS)*. SWOV-Factsheet maart 2006. Stichting Wetenschappelijk Onderzoek Verkeersveiligheid SWOV, Leidschendam.



ORGANISATION FOR ECONOMIC
CO-OPERATION AND DEVELOPMENT



EUROPEAN CONFERENCE
OF MINISTERS OF TRANSPORT

TRANSPORT RESEARCH CENTRE

YOUNG DRIVERS

The Road to Safety



Nederlandse samenvatting



JOINT TRANSPORT RESEARCH CENTRE

In januari 2004 hebben de Organisatie voor Economische Samenwerking en Ontwikkeling (OECD) en de Europese Conferentie van Ministers van Verkeer (CEMT) hun krachten op het gebied van verkeersonderzoek gebundeld en het **Joint Transport Research Centre** opgericht.

Het centrum heeft 50 leden, afkomstig uit Azië-Pacific, Europa en Noord-Amerika, waaronder alle leden van de OECD en de CEMT.

Het centrum heeft als mandaat de economische ontwikkeling te bevorderen en bij te dragen aan structurele verbeteringen in de economieën van de landen die deel uitmaken van de OECD en de CEMT, door middel van gezamenlijke onderzoeksprogramma's op het gebied van vervoer, waarbij aandacht wordt besteed aan alle vormen van binnenlands vervoer en hun onderlinge verbanden in een bredere economische, maatschappelijke, milieutechnische en institutionele context.

Young drivers: The Road to Safety (Jonge bestuurders: de weg naar veiligheid) is het product van een van drie verkeersveiligheidsprojecten die gelijktijdig door het centrum zijn uitgevoerd. De andere twee projecten zijn *Achieving Ambitious Road Safety Targets* (Het behalen van ambitieuze verkeersveiligheidsdoelen) en *Speed Management* (Snelheidsbeheersing).

Meer informatie over het Joint Transport Research Centre van OECD/CEMT, inclusief het volledige programma aan onderzoeksactiviteiten en andere recente publicaties kunt u vinden op www.cemt.org/JTRC/index.htm.

Meer informatie over het project over jonge automobilisten kunt u vinden op www.cemt.org/JTRC/WorkingGroups/YoungDrivers/index.htm.

BELANGRIJKSTE BEVINDINGEN

Hieronder volgt een overzicht van de belangrijkste bevindingen in het rapport *Young Drivers: The Road to Safety* van het Joint OECD/CEMT Transport Research Centre.

De grote oververtegenwoordiging van jonge automobilisten bij botsingen en dodelijke ongevallen is een ernstig probleem voor de volksgezondheid dat op menselijk, maatschappelijk en economisch gebied een onaanvaardbaar hoge tol eist. 27% van de verkeersdoden in OECD-landen behoort tot de categorie jonge automobilisten, terwijl deze leeftijdsgroep slechts 10% van de bevolking uitmaakt. Bovendien is bij 20 tot 30 procent van alle dodelijke verkeersongevallen een jonge automobilist betrokken.

Voor jonge mannelijke automobilisten zijn de cijfers voor dodelijke ongevallen drie keer zo hoog als voor jonge vrouwelijke automobilisten. Deze cijfers blijven ook veel hoger wanneer wordt gecorrigeerd voor het feit dat jonge mannen vaker een auto besturen dan jonge vrouwen en dus aan meer risico zijn blootgesteld. In sommige landen neemt het relatieve risico voor jonge mannen in vergelijking met andere bestuurders toe.

Aan het hoge ongevalsrisico voor jonge automobilisten dragen vooral de factoren onervarenheid, leeftijd en geslacht bij. Het risico wordt nog vergroot door de omstandigheden waaronder veel jonge mensen autorijden. Jongeren, vooral mannen, zijn oververtegenwoordigd in ongevallen met hoge snelheid, 's nachts, met passagiers in dezelfde leeftijd, waarbij alcohol in het spel is en waarbij vaak geen autogordels worden gedragen.

Aanpak van het probleem:

- Hogere niveaus van verkeersveiligheid in het algemeen zullen leiden tot een belangrijke afname van de risico's voor jonge automobilisten. Dit vereist effectieve wetgeving, handhaving en normen, in het bijzonder met betrekking tot snelheid, alcohol, drugs en het gebruik van autogordels.
- Met name in de leeftijdscategorieën onder de 18 jaar leidt een verhoging van de leeftijd waarop mag worden autogereden tot minder ongevallen en minder ongevallen met dodelijke afloop. De voorwaarden voor een rijbewijs voor tweewielige gemotoriseerde voertuigen moeten zo streng zijn dat de overstap van auto naar dit minder veilige vervoermiddel wordt voorkomen.
- Het opdoen van ervaring door veel onder begeleiding van een ervaren bestuurder te oefenen, waarbij verschillende rijomstandigheden aan bod komen, zal leiden tot minder verkeersdoden. Minstens 50 uur oefenen voor het rijexamen is raadzaam, maar de ervaring in één land leert dat

wanneer dit wordt uitgebreid naar 120 uur onder begeleiding oefenen, het aantal ongevallen in de eerste twee jaar na het behalen van het rijbewijs met ongeveer 40% afneemt.

- In de periode direct na het behalen van het rijbewijs zijn de risico's het grootst. Deze kunnen worden verminderd door beperkende veiligheidsmaatregelen op te leggen die geleidelijk worden opgeheven naarmate de beginnende bestuurder meer ervaring krijgt. Dit gebeurt bij het getrapte rijbewijs. Zo neemt het ongevalsrisico van jonge automobilisten met iedere alcoholische consumptie veel sneller toe dan dat van oudere bestuurders. Voor jonge, beginnende automobilisten zou het bloedalcoholgehalte daarom maximaal 0,2 promille mogen zijn. Ook is gebleken dat aanvankelijke beperkingen betreffende 's nachts autorijden en rijden met jonge passagiers de risico's aanzienlijk verminderen en sterk moeten worden overwogen.
- Voor jonge, beginnende automobilisten zou een proefperiode moeten gelden waarin strafpunten kunnen worden toegekend voor overtredingen of het niet naleven van de regels, die kunnen leiden tot concrete strafmaatregelen zoals intrekking van het rijbewijs.
- Het rijbewijssysteem, inclusief rijopleiding en rijexamen, zou als basisdoelstelling moeten hebben automobilisten af te leveren die veilig rijden en technisch voldoende vaardig zijn. Beginnende automobilisten moeten hun eigen handelingen beter leren inschatten en risicofactoren beter leren inzien.
- Tegenmaatregelen moeten gepaard gaan met overtuigende communicatie met de bedoeling een andere houding te bewerkstelligen en een groter risicobesef te creëren, waarbij rekening moet worden gehouden met het feit dat de houding ten opzichte van veiligheid al jaren voordat jongeren mogen autorijden is gevormd en in hoge mate wordt beïnvloed door het gedrag van rolmodellen.
- Technische hulpmiddelen, zoals intelligente snelheidsadaptatie (ISA), Adaptieve Cruise Control (ACC), Elektronische Stabiliteitscontrole (ECS), zwarte dozen, alcoholsloten en smart cards kunnen een belangrijke bijdrage leveren aan de terugdringing van het ongevalsrisico van jonge automobilisten. Hiernaar zou meer onderzoek kunnen worden gedaan, waarbij vooral wordt gekeken naar de invloed op jonge bestuurders.
- Ook veiligheidsmaatregelen die losstaan van het weggebruik, zoals de beschikbaarheid van betaalbaar openbaar vervoer en maatregelen met betrekking tot de verkrijgbaarheid van alcohol, kunnen de risicoblootstelling van jonge automobilisten verminderen.
- Maatregelen voor de verkeersveiligheid zijn zelden populair voordat ze worden ingevoerd, zelfs niet als is aangetoond dat er vele levens mee kunnen worden gered. De aanpak van risico's voor beginnende bestuurders vereist dan ook sterk politiek leiderschap. Bewijsmateriaal afkomstig uit onderzoek waarmee wordt aangetoond wat de kosten en baten zijn wanneer bepaalde maatregelen wel of niet worden doorgevoerd, moet de betrokkenheid van het publiek vergroten.
- De grootste absolute groei in ongevalsrisico voor jonge bestuurders valt te verwachten in landen die geen lid zijn van de OECD. Een deel van deze landen is wel lid van de CEMT. Door internationale samenwerking kunnen de kosten voor inzicht in het probleem van jonge automobilisten en het ontwikkelen van tegenmaatregelen worden beperkt. Alle landen moeten samenwerken om internationaal het risico terug te dringen.

SAMENVATTING

Dit document is een samenvatting van het rapport met de titel *Young Drivers: The Road to Safety*, gepubliceerd door het Joint Transport Research Centre van de Organisatie voor Economische Samenwerking en Ontwikkeling (OECD) en de Europese Conferentie van Ministers van Verkeer (CEMT). Dat rapport is het resultaat van twee jaar gezamenlijke inspanning door een groep deskundigen op het gebied van ongevalsrisico voor jonge automobilisten, afkomstig uit verschillende OECD- en CEMT- lidstaten. Het project richtte zich op het hoge ongevalsrisico van jonge, beginnende bestuurders van personenauto's, en besteedde ook aandacht aan fundamentele oorzaken en concrete opties voor actie. *Jonge* bestuurders zijn personen onder de 25, waarbij moet worden bedacht dat de minimumleeftijd voor het behalen van een rijbewijs per land verschilt. Veel van de voorgestelde maatregelen zijn echter relevant voor alle beginnende bestuurders.

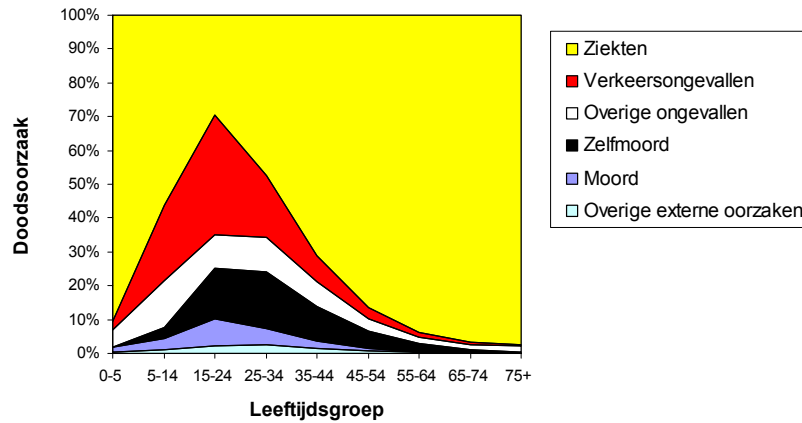
In het algemeen zijn bestuurders van 16-24 jaar in ruime mate oververtegenwoordigd in de statistieken van ongevallen en dodelijke ongevallen. Meer dan andere bestuurders vormen zij een risico voor zichzelf, voor hun passagiers en voor andere weggebruikers. Dit probleem veroorzaakt grote sociale en economische schade voor individuen, gezinnen en de samenleving.

De CEMT-ministers hebben zich ten doel gesteld het aantal verkeersdoden in de periode tussen 2000 en 2012 met 50% te verminderen. Vergelijkbare doelstellingen zijn binnen de Europese Unie en door veel nationale overheden opgesteld. Een resolutie van de Algemene Vergadering van de Verenigde Naties uit 2003 onderschreef dat verkeersongevallen de gezondheid van mensen wereldwijd grote schade toebrengen, wat resulteerde in de VN-samenwerking voor verkeersveiligheid onder leiding van de Wereldgezondheidsorganisatie (WHO). Voor het behalen van de doelstellingen van al deze initiatieven is de aanpak van het ongevalsrisico voor jonge automobilisten, met name voor jonge mannen, van doorslaggevend belang.

Wat is de aard en reikwijdte van het probleem?

Verkeersongevallen zijn doodsoorzaak nummer één onder jongeren van 15-24 jaar in landen van de OECD. Figuur 1 laat de sterke toename van dodelijke verkeersongevallen in deze leeftijdsgroep zien.

Figuur 1.
Doodsoorzaak per leeftijdsgroep
 OECD-landen, meest recente beschikbare jaar

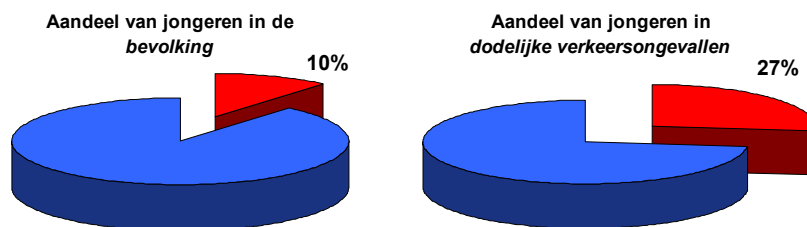


Bron: Sterftecijfersdatabase van de Wereldgezondheidsorganisatie (meest recente beschikbare jaar voor elk land).

Opmerking: Meest recente gegevens van de volgende landen: Australië (2001), België (1997), Denemarken (1999), Duitsland (2001), Finland (2002), Frankrijk (2000), Griekenland (2001), Hongarije (2002), Ierland (2001), IJsland (2001), Italië (2001), Japan (2002), Korea (2002), Luxemburg (2002), Nederland (2003), Noorwegen (2001), Oostenrijk (2002), Polen (2002), Spanje (2001), Tsjechië (2002), Verenigd Koninkrijk (2002), Verenigde Staten (2000) en Zweden (2001).

De schatting is dat in 2004 meer dan 8.500 jonge bestuurders van personenauto's zijn omgekomen in de OECD-landen.¹ Dit betreft 4.000 gevallen in de Verenigde Staten, meer dan 750 in Duitsland, 645 in Frankrijk en meer dan 300 in zowel Japan als Spanje. Zoals Figuur 2 laat zien, betekent dit dat jonge bestuurders 27% vertegenwoordigen van alle automobilisten die omkwamen in OECD-landen, terwijl deze leeftijdsgroep slechts 10% van de bevolking uitmaakt.

Figuur 2.
Aandeel van jongeren in dodelijke verkeersongevallen en in de bevolking
 OECD-landen, 2004



Bron: International Road Traffic Accident Database (IRTAD).

Opmerking: Deze gegevens zijn niet voor alle OECD-landen beschikbaar.

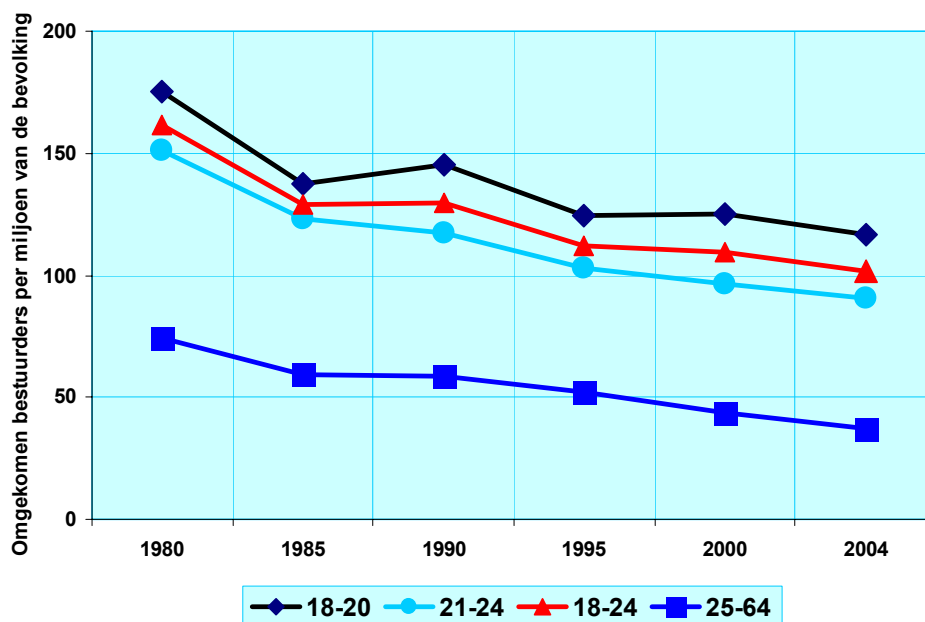
¹. Gebaseerd op cijfers van de International Road Traffic Accident Database (IRTAD).

Bovendien wijzen bevindingen in de Verenigde Staten en Nederland erop dat het aannemelijk is dat voor elke omgekomen jonge automobilist meer dan 1,3 passagiers of andere weggebruikers bij het zelfde ongeval zijn omgekomen. Nationale gegevens uit verschillende landen geven aan dat ongevallen waarbij een jonge bestuurder is betrokken tussen de 20 en 30 procent uitmaken van het totale aantal dodelijke verkeersongevallen. Het is duidelijk dat jonge bestuurders een onevenredig aandeel hebben in het algemene volksgezondheidsprobleem van de verkeersveiligheid.

Voor landen die geen lid zijn van de OECD zijn niet altijd gegevens beschikbaar, maar aangenomen mag worden dat de situatie met betrekking tot jonge automobilisten vergelijkbaar is. Hier valt ook een aantal CEMT-landen onder, waar het niveau van de verkeersveiligheid lager ligt dan in de meeste OECD-landen. Gegevens van de Wereldgezondheidsorganisatie laten zien dat in 2002 wereldwijd verkeersongevallen op de tweede plaats stonden van doodsoorzaken van personen tussen de 15 en 29 jaar, en op de eerste plaats voor mannen in deze leeftijdsgroep.

Zoals Figuur 3 duidelijk maakt, zijn in een representatieve dwarsdoorsnede van OECD-landen de sterftecijfers van automobilisten tussen de 18 en 24 jaar tweemaal zo hoog als die van oudere automobilisten. In veel landen zijn de sterftecijfers voor jonge, beginnende automobilisten weliswaar gedaald in de afgelopen decennia, maar deze daling is een weerspiegeling van algemene verbeteringen in de verkeersveiligheid en de sterftecijfers voor bestuurders tussen de 18 en 24 jaar blijven meer dan twee keer zo hoog als die van oudere bestuurders. Met andere woorden: ondanks algemene verbeteringen in de verkeersveiligheid is het specifieke probleem van het ongevalsrisico van jonge automobilisten niet opgelost.

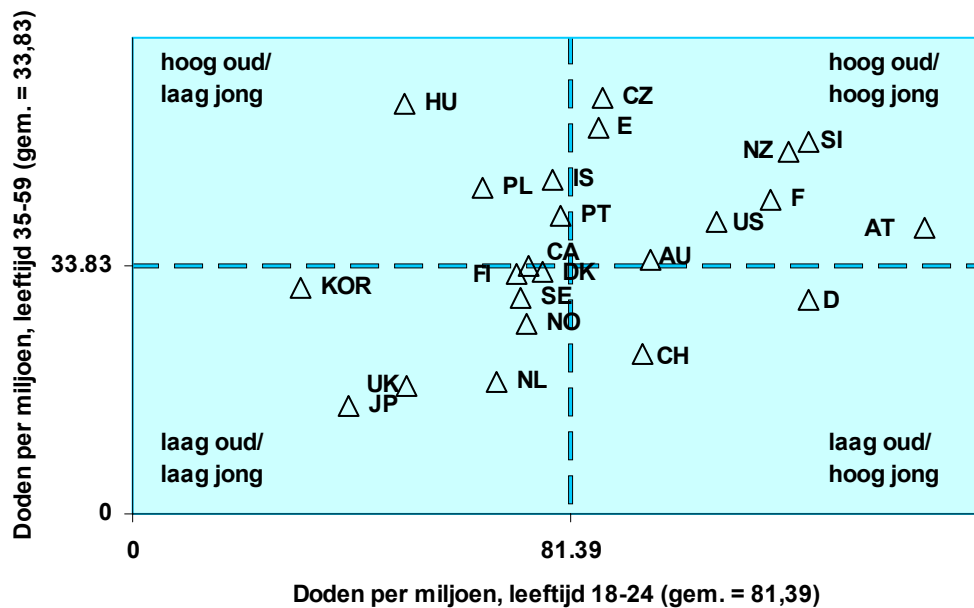
Figuur 3.
Omgekomen bestuurders per miljoen van de bevolking voor verschillende leeftijdsgroepen, uitgezet tegen de tijd
 Groot-Brittannië, Nederland, Oostenrijk, de VS, Zweden en Zwitserland



Bron: IRTAD.

In het algemeen is de situatie voor jonge beginnende automobilisten beter in landen waar het algehele niveau van de verkeersveiligheid hoger ligt. Figuur 4 laat zien dat de landen waar de sterftcijfers voor automobilisten tussen de 35 en 59 jaar lager zijn dan gemiddeld vaak ook de landen zijn met lagere sterftcijfers voor automobilisten tussen 18 en 24.

Figuur 4.
Relatief risico – Omgekomen automobilisten per miljoen van de bevolking voor de leeftijdsgroepen 18-24 en 35-59
 OECD-landen, 2003



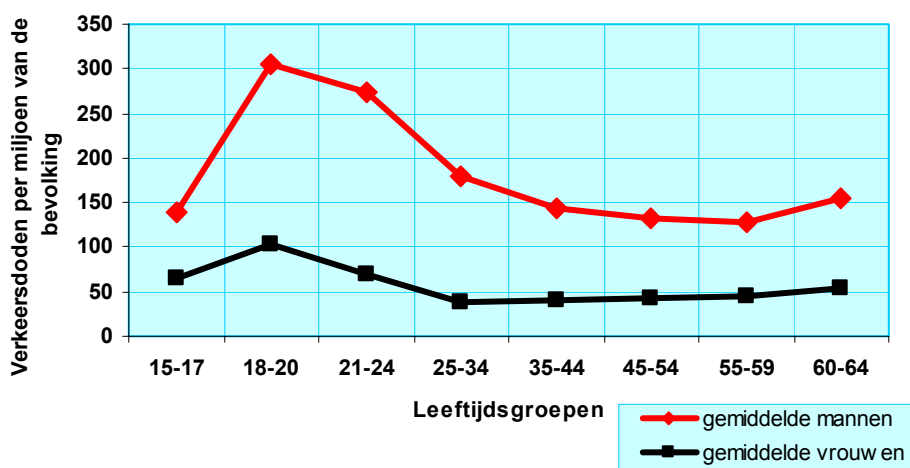
Bron: IRTAD.

Opmerking: Gegevens voor 2003, behalve voor Australië (1999), Canada (2002), Hongarije (2002), Japan (2002), Spanje (2002) en een gemiddelde waarde voor de periode van 1999-2003 voor IJsland.

Afkortingen in figuur 4: AT: Oostenrijk, AU: Australië, CA: Canada, CH: Zwitserland, CZ: Tsjechië, D: Duitsland, DK: Denemarken, ES: Spanje, F: Frankrijk, FI: Finland, HU: Hongarije, IS: IJsland, JP: Japan, KOR: Korea, NL: Nederland, NO: Noorwegen, NZ: Nieuw Zeeland, PL: Polen, PT: Portugal, SE: Zweden, SI: Slovenië, UK: Verenigd Koninkrijk en US: Verenigde Staten.

De sterftcijfers voor jonge mannen zijn constant veel hoger dan voor jonge vrouwen. Vaak scheelt het een factor drie of meer, zoals te zien is in Figuur 5. Ook wanneer rekening wordt gehouden met het feit dat mannen meer autorijden dan vrouwen, blijven grote verschillen bestaan. Ongeacht deze correctie voor de mate van risicoblootstelling vormen de hoge cijfers voor ongevallen waarbij jonge, beginnende, mannelijke automobilisten overlijden of gewond raken een belangrijk thema voor de volksgezondheid.

Figuur 5.
**Verkeersdoden per miljoen van de bevolking
naar geslacht en leeftijd**
Verschillende OECD-landen, 2003



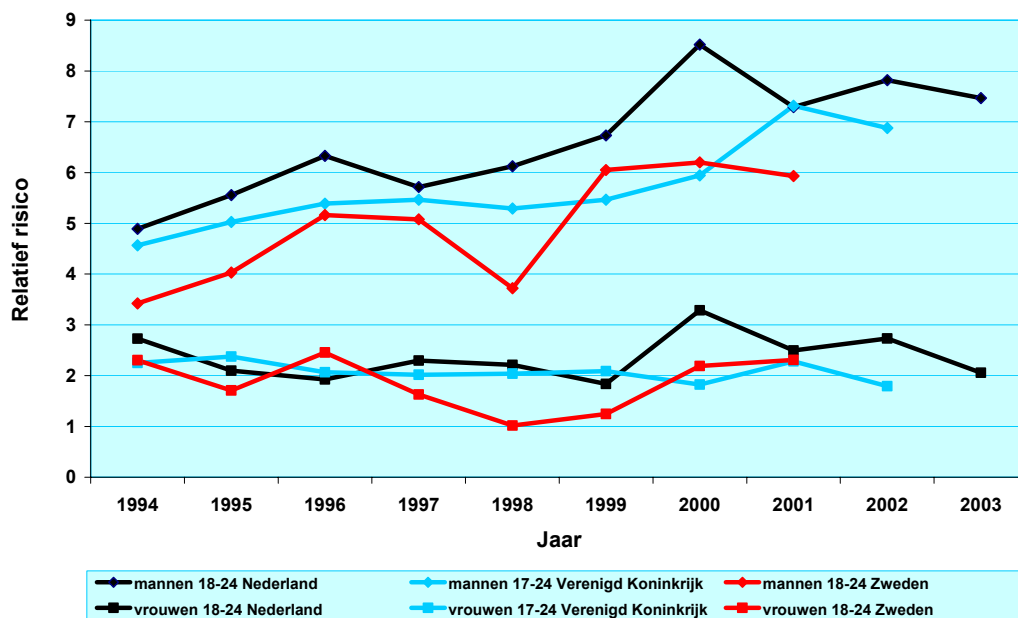
Bron: IRTAD.

Opmerking: Gegevens uit 2003 voor de volgende landen: Australië, Denemarken, Duitsland, Finland, Frankrijk, IJsland, Japan, Korea, Nederland, Nieuw Zeeland, Noorwegen, Oostenrijk, Polen, Portugal, Slovenië, Tsjechië, Verenigd Koninkrijk, Verenigde Staten, Zweden en Zwitserland.

Uit gegevens van Nederland, Zweden en het Verenigd Koninkrijk, weergegeven in Figuur 6, blijkt dat het relatieve risico voor jonge mannelijke automobilisten vergeleken met dat van oudere automobilisten de laatste tien jaar aanzienlijk is gestegen. Dit geldt niet voor jonge vrouwelijke automobilisten.² In het Verenigd Koninkrijk was het risico voor een jonge mannelijke automobilist om betrokken te raken bij een dodelijk ongeval ongeveer 4,5 keer groter dan het risico van een automobilist tussen de 30 en 59. In 2002 was dit gestegen tot 7 keer groter.

². Figuur 6 laat voor ieder jaar het aantal dodelijke ongevallen zien waarbij mannelijke en vrouwelijke jonge automobilisten waren betrokken, per kilometer, gedeeld door het aantal dodelijke ongevallen waarbij alle automobilisten met een leeftijd tussen de 30 en 59 waren betrokken, per kilometer. Wanneer in een bepaald land het cijfer voor jonge vrouwelijke automobilisten 2 is, betekent dit dus dat in dat land jonge vrouwelijke automobilisten per kilometer een twee keer zo groot risico liepen betrokken te raken bij een dodelijk ongeval als alle automobilisten tussen de 30 en 59 jaar in datzelfde land.

Figuur 6.
**Relatief risico jonge automobilisten
 op betrokkenheid bij een dodelijk ongeval, naar geslacht, uitgezet tegen de tijd**
 Nederland, Verenigd Koninkrijk, Zweden



Bron: Lynam D. G. Nilsson, P. Morsink, B. Sexton, D.A.M. Twisk, C. Goldenbeld & F. Wegman (2005). *SUNflower+6: An extended study of the development of road safety in Sweden, the United Kingdom, and the Netherlands*. Transport Research Laboratory TRL, Crowthorne.

Jonge automobilisten zijn vaak betrokken bij ongevallen wanneer ze 's nachts rijden, wanneer ze passagiers van dezelfde leeftijd vervoeren en als gevolg van te hard rijden. Alcoholgebruik en het rijden zonder autogordels blijven belangrijke factoren bij de ongevallen van jonge automobilisten en de daaruit volgende doden en gewonden. Het rijden onder invloed van drugs, met name cannabis, neemt vooral onder jonge mannen toe en wordt extra gevaarlijk wanneer daarbij ook alcohol wordt gebruikt en wanneer er verslaving in het spel is. Jonge mensen zijn oververtegenwoordigd in enkelvoudige ongevallen, ongevallen waarbij sprake is van controleverlies en ongevallen waarbij de bestuurder op het tegemoetkomende verkeer inrijdt.

Afgezien van de enorme sociale kosten vormen de ongevallen van jonge automobilisten een flinke economische kostenpost voor de maatschappij. Alleen al in de Verenigde Staten schat de overheid de kosten van ongevallen waarbij automobilisten uit de leeftijdscategorie van 15-20 jaar zijn betrokken op 40,8 miljoen dollar in 2002.

Wat zijn de kernfactoren achter het probleem?

Waarom zijn de ongevallencijfers voor jonge automobilisten zo hoog? Het antwoord kan in drie woorden worden samengevat: ervaring, leeftijd en geslacht. Het universele probleem van jonge, beginnende automobilisten is onervarenheid. Daarbij komt dat een minderheid van de jonge automobilisten er niet in slaagt een groot aantal extra risicofactoren, waarvan er veel verband houden

met leeftijd en geslacht, onder controle te krijgen, en daardoor betrokken raakt bij een onevenredig aantal dodelijke ongevallen.

Ervaring

Het kost tijd om te leren autorijden en het vergt veel oefening om een vaardigheidsniveau te bereiken dat voldoende is; dat geldt voor iedereen, niet alleen voor jongeren. De handelingen die nodig zijn voor autorijden, zoals schakelen, in de achteruitkijkspiegel kijken, situaties inschatten, op de juiste wijze reageren, enzovoort, worden na verloop van tijd geautomatiseerd. De beginnende automobilist heeft voor deze handelingen echter zijn aandacht nodig, waardoor de totale mentale belasting wordt vergroot en de aandacht van de weg kan worden afgeleid. Beginnende automobilisten hebben daardoor al snel te veel aan hun hoofd en hun vermogen om verschillende handelingen tegelijkertijd uit te voeren is relatief klein. Daarbij komt dat ernstige ongevallen naar verhouding weinig voorkomen, zodat beginnende automobilisten niet vaak de negatieve feedback krijgen die ze zou kunnen motiveren voorzichtiger te rijden. Dit terwijl ze wellicht graag zo snel mogelijk op de plaats van bestemming aankomen en ze mogelijk beïnvloed worden door andere factoren, zoals de druk van leeftijdsgenoten of het verlangen 'stoer' te willen doen.

Leeftijd

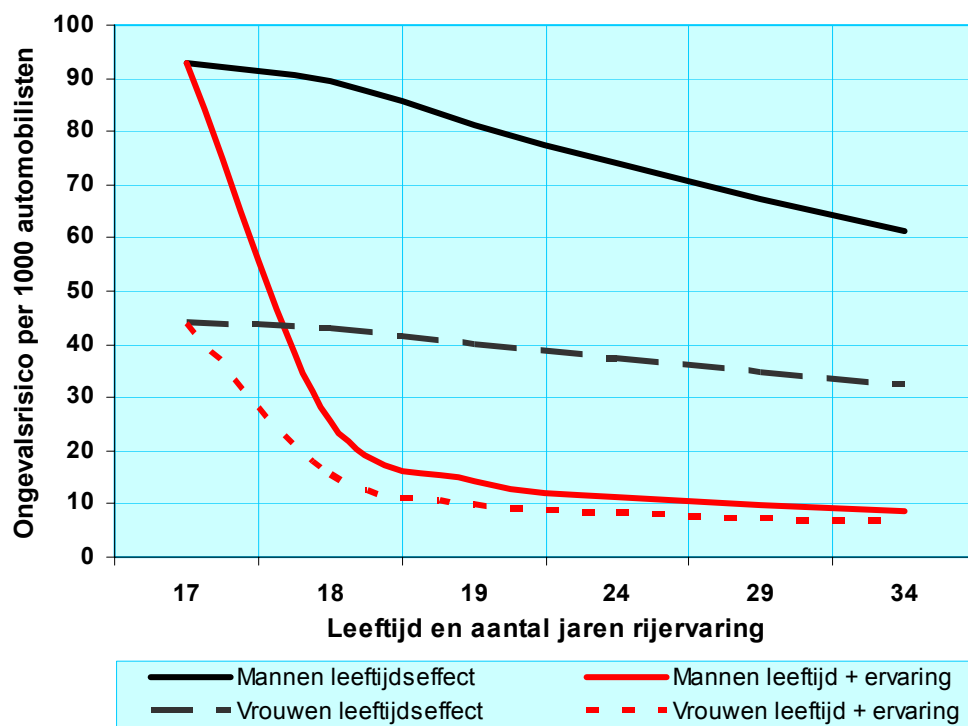
Uit gegevens blijkt dat beginnende automobilisten minder vaak bij ongevallen zijn betrokken wanneer de leeftijd waarop alleen mag worden gereden hoger is. Dit wijst erop dat leeftijd een rol speelt bij de oorzaak van ongevallen. Fysieke en emotionele onvolwassenheid en de leefstijl van de jeugd kunnen inderdaad het ongevalsrisico en de ernst van ongevallen beïnvloeden. Het kenmerk van jonge mensen is dat ze zich snel ontwikkelen, waarbij ze grenzen opzoeken en hun onafhankelijkheid willen bevestigen. Ze bevinden zich in een levensfase die vaak zeer sociaal is. Daarbij horen activiteiten 's nachts en in het weekend, in groepen en soms onder invloed van alcohol en/of drugs.

Geslacht

Jonge mannen rijden meer dan jonge vrouwen en krijgen per gereden kilometer vaker een dodelijk ongeval. Uit onderzoek is bovendien gebleken dat jonge mannen in het algemeen meer dan jonge vrouwen geneigd zijn risico's te nemen, sensatie te zoeken, te hard te rijden en asociaal gedrag te vertonen. Daarnaast zijn ze meer geneigd hun rijvaardigheden te overschatten en zijn ze gevoeliger voor de invloed van vrienden.

Juist deze interactie tussen onervarenheid en leeftijdgerelateerde factoren, verergerd door de verschillen per geslacht, maakt de risicosituatie van jonge automobilisten uniek. De invloed van zowel leeftijd als ervaring wordt weergegeven in Figuur 7, waar de zwarte lijnen het ongevalsrisico weergeven voor mannen en vrouwen die op verschillende leeftijden hun rijbewijs hebben gehaald en de rode lijnen de ontwikkeling van het ongevalsrisico weergeven voor mannen en vrouwen die op zeventienjarige leeftijd hun rijbewijs hebben gehaald. Met andere woorden, de zwarte lijnen laten zien welke invloed leeftijd heeft en de rode lijnen laten zien wat de *gecombineerde invloed* van leeftijd en ervaring is. Het is duidelijk dat een jaar ervaring een grote invloed op het risico heeft. Het hogere aanvangsrisico dat samenhangt met het behalen van het rijbewijs op jongere leeftijd mag echter niet worden genegeerd. Bovendien is het weliswaar zo dat mannen van alle leeftijden meer ongevallen hebben dan vrouwen, maar de invloed van het geslacht is vooral sterk onder jongeren en verergerd de negatieve effecten van zowel leeftijd als onervarenheid.

Figuur 7.
Leeftijd, ervaring en geslacht – ongevalsrisico
onder mannelijke en vrouwelijke beginnende automobilisten
 Groot-Brittannië



Bron: Naar Maycock, G. (2002). Estimating the effects of age and experience on accident liability using STAT19 data. In: *Behavioural Research in Road Safety XII*. Department of Transport, London.

Opmerking: Gebaseerd op gegevens van de politie.

De redenen waarom leeftijd, geslacht en ervaring bij sommige jonge mensen zo'n vernietigende combinatie vormen op de weg en waarom sommige jongeren meer risico lopen dan andere, zijn zeer complex. Er is een groot aantal factoren bij betrokken die elkaar onderling beïnvloeden, zoals fysiologische en emotionele ontwikkeling, persoonlijkheid, sociale normen, de rol van de jeugd in de maatschappij, de sociaaleconomische omstandigheden van een individu, verminderde capaciteiten, technische rijvaardigheid en de manier van autorijden waar beginnende automobilisten zich vaak mee inlaten. Bepaalde persoonlijkheidstypen hebben een hoger ongevalsrisico. Sociale normen, waaronder de druk van leeftijdsgenoten en de opstandigheid die de jeugd eigen is, kunnen de rijstijl beïnvloeden, evenals rolmodellen die een bepaald voorbeeld geven. Alcohol, drugs, vermoeidheid en afleidingen in het voertuig, zoals mobiele telefoons, verminderen allemaal de rijvaardigheid van een bestuurder. Uit economische overwegingen rijden jongeren bovendien vaker in oudere voertuigen met minder veiligheidsvoorzieningen. Recent onderzoek wijst erop dat de delen van de hersenen die verantwoordelijk zijn voor het onderdrukken van impulsen en het inschatten van de gevolgen van bepaald gedrag zich tot ver voorbij de tienerjaren ontwikkelen, wat mogelijk van invloed kan zijn op het rijgedrag. Daarnaast verklaren verschillende testosteronniveaus voor een deel het verschil in gedrag tussen jonge mannen en vrouwen. Kortom, het hoge risiconiveau van jonge automobilisten is een product van wie ze zijn en in welke omgeving ze leven.

Het is echter belangrijk om op te merken dat de meeste jonge automobilisten niet met opzet onveilig rijden, ook al lopen ze als groep een verhoogd risico. Dit geldt ook voor jonge mannelijke automobilisten. Er bestaan weliswaar profielen voor jonge automobilisten die een verhoogd risico lopen, maar met de huidige kennis is het niet mogelijk bepaalde individuen tegenmaatregelen op te leggen voordat ze gevaarlijk rijgedrag gaan vertonen.

Dit stelt beleidsmakers voor een ingewikkeld probleem. Jonge, beginnende automobilisten moeten ervaring opdoen om veiliger te kunnen rijden, maar tijdens het opdoen van deze ervaring brengen ze zichzelf en anderen in gevaar. De mobiliteit die het autorijden met zich meebrengt, betekent bovendien dat jongeren toegang hebben tot vele mogelijkheden op sociaal, economisch en onderwijskundig gebied. Individuele jonge automobilisten lopen meer risico op een ongeval dan oudere automobilisten en krijgen ook vaker een ongeval, maar slechts een klein deel van deze ongevallen hebben ernstige verwondingen of de dood tot gevolg. Als we dit in overweging nemen, hoe kunnen we dan het probleem van de risico's van jonge automobilisten aanpakken zonder jonge mensen beperkingen op te leggen waar het ervaring en mobiliteit betreft en zonder ogenschijnlijk oneerlijke sancties op te leggen aan de jeugd of aan een subgroep van de jeugd, zoals jonge mannen?

Wat zijn de opties voor actie?

Gezien de ernst van het probleem is het absoluut noodzakelijk dat overheden actie ondernemen om het ongevalsrisico van jonge automobilisten te verminderen, vooral omdat wel duidelijk is welke maatregelen de veiligheid vergroten van jonge automobilisten en bestuurders die pas hun rijbewijs hebben gehaald.

De terugdringing van het aantal jonge, beginnende automobilisten dat is betrokken bij botsingen en dodelijke ongevallen vereist een gerichte en gecoördineerde aanpak, waarin opleiding, training, het rijbewijssysteem, de handhaving van regels, communicatie en het selectieve gebruik van technologie allemaal een rol spelen, in combinatie met andere maatregelen voor de verkeersveiligheid. Deze benadering kan alleen succesvol zijn als het publiek en de politiek de ernst van het probleem en de noodzaak voor actie onderkennen en wanneer regelgevende instanties, wetgevers, bestuurlijke instanties op het gebied van vervoer, gezondheid, veiligheid en onderwijs, de politie, ouders en de jonge automobilisten zelf een proactieve houding aannemen. Het doel van deze inspanningen moet zijn een situatie te creëren waarin de algehele verkeersveiligheid toeneemt en het verschil in risiconiveau tussen jongere en oudere automobilisten flink afneemt, vooral waar het jonge mannelijke bestuurders betreft.

Aandacht voor de hoogst mogelijke verkeersveiligheidsnormen in het algemeen is een belangrijke eerste stap in het terugdringen van het ongevalsrisico van jonge, beginnende automobilisten. Aangezien jonge mensen vaker betrokken zijn bij botsingen en ongevallen met dodelijke afloop, mag worden verwacht dat zij veel baat zullen hebben bij maatregelen die de algehele verkeersveiligheid vergroten, vooral in landen waar deze relatief slecht is. Het is van doorslaggevend belang dat wordt toegezien op de handhaving van dergelijke maatregelen, vooral op plaatsen en tijdstippen waar jongeren het meeste risico lopen. Dat is ook een vereiste voor het doorvoeren van de meer doelgerichte maatregelen die hieronder worden genoemd. Veel aandacht voor veiligheid bij het ontwerpen van voertuigen en wegen zal ook meehelpen. De grote kloof tussen het aantal jongere en oudere verkeersdoden onderstreept echter dat maatregelen met betrekking tot de algehele verkeersveiligheid niet voldoende zijn; het is ook van essentieel belang het specifieke probleem van het risico van jonge, beginnende automobilisten aan te pakken.

Het is belangrijk maatregelen in te voeren die de brede kloof tussen de risico's van jonge automobilisten en de risico's van oudere, meer ervaren bestuurders verkleint. Gezien de aard van het

probleem moet er actie worden ondernomen om de gevaarlijke koppeling te verbreken die in het verleden is ontstaan tussen enerzijds onvolwassenheid en onervarenheid en anderzijds ongelimiteerde mogelijkheden om in het veeleisende hedendaagse verkeer alleen, zonder toezicht, achter het stuur te zitten. Deze koppeling kan alleen worden verbroken wanneer de beschikbare keuzemogelijkheden worden beperkt of minder aantrekkelijk worden gemaakt.

Bij de aanpak van het probleem van de jonge automobilisten moet een zorgvuldige afweging worden gemaakt tussen de belangen en verantwoordelijkheden van jonge bestuurders en de bredere maatschappelijke verantwoordelijkheid van overheden om een veilige verkeerssituatie te creëren.

Het rijbewijssysteem biedt daarvoor belangrijke mogelijkheden. Hoewel verschillende landen verschillende systemen gebruiken, zien we wel over de hele wereld dezelfde doelstellingen voor het terugdringen van risico's en bestaan er in toenemende mate overeenkomsten tussen de verschillende systemen.

De leeftijd waarop het rijbewijs kan worden behaald

Hierboven is al opgemerkt dat hoe jonger iemand onbeperkt onbegeleid mag autorijden, hoe groter de kans is dat hij of zij een dodelijk ongeval krijgt, vooral onder de leeftijd van 18 jaar. Als eerste stap is het daarom zeer belangrijk een goede leeftijd vast te stellen waarop voor het eerst onbeperkt alleen mag worden autogereden. Uit het oogpunt van veiligheid moeten overheden iedere druk weerstaan om de huidige leeftijd waarop een rijbewijs kan worden behaald te verlagen. Integendeel, het verhogen van de leeftijd waarop zonder toezicht mag worden autogereden zou leiden tot minder verkeersdoden. De voorwaarden voor het besturen van tweewielige motorvoertuigen moeten even streng zijn, om de overstap naar mindere veilige vervoermiddelen te voorkomen.

Opleiding

Tot op heden is nog niet aangetoond dat een formele rijopleiding veel effect heeft op het terugdringen van het ongevalsrisico. Tijdens de rijopleiding zou de nadruk moeten liggen op het afleveren van automobilisten die veilig kunnen rijden en niet alleen technisch rijvaardig zijn. Dat betekent dat de nadruk meer moet worden gelegd op zelfinschatting en inzicht in risicoverhogende factoren binnen de context waarin wordt autogereden. Opleiding, vastgelegde opleidingsdoelstellingen en het rijexamen zouden elkaar moeten versterken en er zou een gestructureerde aanpak moeten worden opgesteld om er zeker van te zijn dat beginnende automobilisten ruime ervaring opdoen met alle benodigde vaardigheden.

Meer training voorafgaand aan het behalen van het rijbewijs

Automobilisten die veilig rijden, worden niet geboren maar gemaakt. Meer oefening moet dan ook worden gezien als een voorwaarde voor het bereiken van cognitieve vaardigheden op een hoger niveau. Het is daarom van groot belang dat er ruime ervaring wordt opgedaan in omstandigheden met een beperkt risico, voordat zonder restrictie alleen mag worden autogereden. Wanneer het rijbewijs wordt behaald na een uitgebreide rijvaardigheidstraining onder begeleiding, systematisch uitgevoerd en met aandacht voor verschillende rijomstandigheden, zal dat leiden tot minder verkeersdoden. Voor elk systeem geldt dat ten minste 50 uur rijden onder begeleiding aan te raden is voordat het rijbewijs mag worden behaald, maar de ervaring in één land laat zien dat met een uitbreiding naar ongeveer 120 uur het aantal ongevallen in de eerste twee jaar na het behalen van het rijbewijs daalt met ongeveer 40%.³

Veiligheidsmaatregelen na het behalen van het rijbewijs

In de periode direct na het behalen van het rijbewijs, vooral het eerste jaar, is het risico het grootst. Beginnende automobilisten zouden door het behalen van hun rijbewijs niet moeten worden blootgesteld aan risico's die ze nog niet aankunnen. In de periode nadat het rijbewijs is behaald kunnen de risico's enorm worden teruggedrongen door veiligheidsmaatregelen op te leggen die na verloop van tijd geleidelijk worden opgeheven, zoals dat gebeurt bij het getrapte rijbewijs:

- Het is aangetoond dat jonge automobilisten gevoeliger zijn voor de effecten van alcohol, zelfs bij lagere waarden, dan oudere automobilisten. Een bloedalcoholgehalte van maximaal 0,2 promille voor jonge, beginnende automobilisten zou dan ook zeer wenselijk zijn.
- Ook is aangetoond dat de risico's aanzienlijk kunnen worden teruggedrongen door tijdelijk beperkingen op te leggen voor het rijden met jonge passagiers en/of 's nachts. De invoering van dergelijke maatregelen moet plaatsvinden op basis van een goed en onderbouwd begrip van de aard van het probleem onder iedere jurisdictie, waarbij rekening moet worden gehouden met factoren als de ernst van het probleem van de jonge automobilisten en de leeftijd waarop mensen gewoonlijk leren autorijden.

Met deze maatregelen kunnen de omstandigheden worden aangepakt die bijdragen aan de ernst van veel ongevallen waarbij jonge, beginnende automobilisten zijn betrokken, zoals 's nachts rijden, met passagiers en/of onder invloed van alcohol.

Handhaving

Het is duidelijk dat veel van de maatregelen die voortvloeien uit het rijbewijssysteem geen zin hebben zonder effectieve handhaving, in combinatie met serieuze strafmaatregelen die overtredingen en onveilig gedrag in het algemeen ontmoedigen. Beginnende automobilisten zouden een proefperiode moeten krijgen waarin hun rijbewijs kan worden ingetrokken en/of ze aanvullende training moeten volgen als ze zich niet aan de verkeersregels of aan de voorwaarden van het rijbewijs houden. Dit kan worden gecombineerd met strafpunten voor beginnende automobilisten, waarbij hun drempel voor

³. In Zweden werd in 1993 de minimumleeftijd waarop onder begeleiding mocht worden autogereden verlaagd van 17½ naar 16, terwijl de minimumleeftijd voor alleen rijden 18 jaar bleef. Ongeveer 45-50% van de zestienjarigen behaalde hun voorlopige rijbewijs tijdens de eerste 2½ jaar van het nieuwe programma. Dit leidde tot een toename naar gemiddeld 117,6 uur rijlessen onder begeleiding voordat het rijexamen werd afgelegd, vergeleken met een gemiddelde van 47,6 uur voor de wijziging. In de twee jaar durende follow-upperiode was het ongevalsrisico van jonge, beginnende automobilisten die op zestienjarige leeftijd waren begonnen met oefenen onder begeleiding afgenomen met 40%, gecorrigeerd voor verstoringen variabelen, en het algehele ongevalsrisico voor jonge, beginnende automobilisten was afgenomen met 15%.

strafmaatregelen lager ligt dan voor andere bestuurders. Het is vaak moeilijk specifiek jonge, beginnende automobilisten aan te pakken, maar speciale nummerplaten zouden hierbij kunnen helpen. Effectieve algemene handhaving is dus vereist, hoewel dit zich zou kunnen concentreren op gebieden waar jongeren, met name jonge mannen, oververtegenwoordigd zijn, zoals rijden onder invloed van alcohol of drugs, rijden zonder autogordels en rijden op tijdstippen en plaatsen waar vooral jongeren actief zijn.

Nieuwe technologieën

Nieuwe technologieën zoals zwarte dozen, smart keys en alcoholsloten kunnen ertoe bijdragen dat wordt voldaan aan de voorwaarden die voor het rijbewijs gelden. Daarnaast kan met intelligente snelheidsassistentie (ISA), Adaptieve Cruise Control (ACC) en Elektronische Stabiliteitscontrole (ESC) al dan niet vrijwillig gevaarlijk rijgedrag van alle automobilisten, dus ook van jonge automobilisten, worden teruggedrongen. Voor veel van deze technologieën is nog aanvullend onderzoek nodig, maar een aantal ervan zou zeker van nut kunnen zijn voor jonge, beginnende automobilisten en hun specifieke problemen.

Communicatie en opvoeding

Naast maatregelen en de handhaving daarvan moet ook aandacht worden besteed aan communicatie en opvoeding, gericht op het veranderen van de fundamentele risicoverhogende houding van met name onervaren bestuurders, groepen met een risicoverhogende levensstijl en mannen. Daarbij is het belangrijk te beseffen dat veel opvattingen met betrekking tot veiligheid al vastliggen lang voordat met autorijden wordt begonnen en dat deze zeer gevoelig zijn voor de invloed van rolmodellen. Ouders en andere volwassen rolmodellen zouden moeten worden geïnformeerd over hoe zij kunnen bijdragen aan het terugdringen van het ongevalsrisico van jonge automobilisten.

Maatregelen buiten de verkeersveiligheid

Ook maatregelen die niet direct betrekking hebben op de verkeersveiligheid kunnen van invloed zijn op het ongevalsrisico. Daarbij valt te denken aan: de beschikbaarheid en de kosten van openbaar vervoer of vervoer van en naar school, de kosten voor autorijden, de beschikbaarheid van alcohol voor jongeren en de locatie van voorzieningen die aantrekkelijk zijn voor jongeren. Bij alle beleidsbeslissingen op deze gebieden zou rekening moeten worden gehouden met de gevolgen voor de verkeersveiligheid.

Wereldwijde samenwerking

Internationale samenwerking op het gebied van onderzoek en oplossingen zal bijdragen aan een vermindering van de kosten voor het terugdringen van het ongevalsrisico van jonge automobilisten. De verspreiding van relevant advies van OECD/CEMT-landen, inclusief de onderzoeksbevindingen in dit rapport over jonge automobilisten, is waardevol en kan een grote groep ontwikkelingslanden helpen bij een aantal belangrijke verkeersveiligheidsproblemen waarmee ze worden geconfronteerd. Via de VN-samenwerking voor verkeersveiligheid kunnen landen samenwerken om ervoor te zorgen dat alle landen het hoogst mogelijke niveau van verkeersveiligheid bereiken.

Hoe leiden we deze veranderingen in goede banen?

Verandering stuit vaak op verzet. Het publiek en belanghebbenden staan vaak afwijzend tegenover nieuwe maatregelen, vooral wanneer deze hogere kosten met zich meebrengen of het moeilijker

maken om het rijbewijs te behalen. Bovendien ondersteunen beleidsvormers niet graag impopulaire maatregelen. Door een zorgvuldige begeleiding van het veranderingsproces kunnen dergelijke obstakels gemakkelijker uit de weg worden geruimd.

Om te beginnen moeten beleidsvormers in hogere functies moed en leiderschap tonen door het probleem en de noodzaak tot handelen publiekelijk te erkennen.

De voorgestelde maatregelen moeten realistisch zijn en zijn gebaseerd op grondig onderzoek van het probleem en de kosten en baten van de voorgestelde oplossingen. Dit alles moet helder worden gecommuniceerd.

Er moet overleg worden gepleegd met belanghebbenden, waaronder jonge automobilisten, ouders, werkgevers, rijinstructeurs, de instanties die rijexamens afnemen, de politie, de sectoren gezondheidszorg en onderwijs, de verzekeringsindustrie en weggebruikers in het algemeen. In sommige gevallen zullen groepen belanghebbenden een belangrijke rol spelen in het informeren van beleidsvormers en het publiek met betrekking tot de aard van het probleem, en in het voorstellen van oplossingen.

Nauwe samenwerking tussen verschillende disciplines binnen de overheid en tussen overheden op verschillende niveaus is noodzakelijk, waarbij middelen en ideeën worden gedeeld.

En ten slotte moeten de maatregelen gefaseerd worden ingevoerd, waarbij elke stap concrete resultaten moet opleveren. Speciale aandacht moet voorkomen dat minder bedeelde sectoren in de maatschappij onevenredig worden benadeeld. De maatregelen moeten worden geanalyseerd en aangepast wanneer ze niet het gewenste effect hebben of geen adequaat resultaat opleveren.

Actie ondernemen

Maatregelen moeten op een strategische manier worden ingevoerd, zodanig dat de resultaten op de korte en op de lange termijn duidelijk zijn. Hierbij moet vooral aandacht worden besteed aan de belangrijkste elementen die aan het ongevalsrisico ten grondslag liggen en dit verergeren. Daarnaast is het zo dat er belangrijke verschillen bestaan tussen de verschillende maatregelen met betrekking tot de impact, de kosten en de tijdslijnen waarbinnen ze kunnen worden ingevoerd, die voorwaarden stellen aan de opties voor actie. Vooral wanneer nieuwe wetgeving is vereist, zal het een behoorlijke tijd duren voordat de maatregelen van kracht kunnen gaan.

Hieronder volgt een mogelijke stapsgewijze invoering van maatregelen:

1. *Vergroot het publieke bewustzijn van het probleem.* Dit kan door middel van publiciteitscampagnes gebaseerd op goed onderbouwde informatie, die het publiek gevoeliger maken voor de risico's en veranderingen in houding en gedrag aanmoedigen. Politieke leiders zouden het probleem in spreekbeurten en bij andere gelegenheden kunnen noemen. Deze maatregelen kunnen meteen worden genomen en zullen op zichzelf geen grote verlaging van het ongevalsrisico opleveren. Ze zijn echter nodig om bij het grote publiek aandacht voor het probleem te vragen en de acceptatie van andere maatregelen te vergemakkelijken. Bovendien kan communicatie in combinatie met andere maatregelen, vooral toezicht op handhaving, op de langere termijn leiden tot een andere houding ten aanzien van veiligheidsrisico's. Er zijn natuurlijk kosten mee gemoeid, maar dat zal waarschijnlijk geen probleem zijn gezien het belang van de boodschap en het feit dat het publiek gewend is aan publiciteitscampagnes van de overheid.
2. *Voer algemene verbeteringen voor de verkeersveiligheid in waarmee ook het ongevalsrisico van jonge automobilisten wordt teruggebracht.* Dit betekent dat de benodigde wetgeving met

betrekking tot de verkeersveiligheid aanwezig moet zijn en strikt moet worden gehandhaafd, vooral op punten waar het ongevalsrisico voor jonge automobilisten hoog is, zoals te hard rijden, het gebruik van alcohol en drugs en het niet dragen van de autogordel. Op deze punten kan op basis van bestaande wet- en regelgeving onmiddellijk actie worden ondernomen, die op korte termijn resultaat zal hebben. Dit brengt aanzienlijke kosten met zich mee in de vorm van personeel dat moet toezien op de wetshandhaving en in de vorm van implementatiekosten voor de invoering van hoge veiligheidsnormen voor voertuigen en infrastructuur. Om de steun van het grote publiek te krijgen is doelmatige communicatie daarom een vereiste. Verzet tegen deze maatregelen valt echter wel te verwachten, vooral waar het de wetshandhaving betreft.

3. *Kijk wat de neveneffecten zijn voor de verkeersveiligheid van beleidsbeslissingen die niet direct verband houden met de verkeersveiligheid.* Dit betreft onder andere zaken als de beschikbaarheid en de kosten van openbaar vervoer, de kosten van autobezit, de parkeervoorzieningen bij scholen en andere plaatsen waar jongeren vaak komen en de locatie van bars en discotheken. Het valt niet te verwachten dat dit onmiddellijk tot grote veranderingen zal leiden, maar na verloop van tijd zouden belangrijke cumulatieve effecten kunnen ontstaan. Op dit gebied zou direct actie kunnen worden ondernomen, hoewel meer tijd nodig zal zijn om bepaalde praktijken te formaliseren. Verzet mag worden verwacht wanneer bepaalde beslissingen leiden tot keuzebeperkingen van individuen of bedrijven.
4. *Stel een groot aantal uren oefening onder begeleiding verplicht voordat rijexamen mag worden gedaan.* Dit is waarschijnlijk een van de meest effectieve maatregelen. Waarschijnlijk zal hiervoor echter nieuwe wetgeving vereist zijn, waardoor deze maatregel niet op korte termijn kan worden ingevoerd. De kosten zijn relatief laag, zowel voor de overheid als voor het publiek, en bestaan voornamelijk uit extra tijd van de jonge, beginnende automobilisten en degenen die hen begeleiden. In landen waar op achttienjarige leeftijd het rijbewijs kan worden behaald zal het verzet minder groot zijn wanneer de rijlessen onder begeleiding voor aanvang van die leeftijd mogen beginnen. In landen waar op jongere leeftijd het rijbewijs kan worden behaald, zal deze maatregel op meer verzet stuiten, omdat het in feite betekent dat de leeftijd waarop alleen mag worden gereden wordt verhoogd. Na overleg met de gemeenschap en door samenwerking met relevante groepen binnen de gemeenschap zou echter best eens kunnen blijken dat de wijdverspreide wens bestaat iets te doen aan het ongevalsrisico voor jonge automobilisten.
5. *Voer beperkende veiligheidsmaatregelen in gedurende de eerste tijd dat alleen mag worden gereden.* Dit biedt veel perspectief. In ieder geval zou een alcoholpromillage van minder dan 0,2 promille moeten gelden. Beperkingen ten aanzien van het rijden 's nachts en/of met passagiers zouden ook in overweging moeten worden genomen. Ook hiervoor is waarschijnlijk wetgeving vereist, hoewel een verlaging van het alcoholpromillage wellicht onder de geldende alcoholwetgeving mogelijk is. Een strikte handhaving zoals genoemd onder punt 2 is een eerste vereiste voor dergelijke maatregelen. Ook zullen de wijzigingen in het rijbewijssystem extra administratieve kosten met zich meebrengen. Deze maatregelen zullen waarschijnlijk tot behoorlijk verzet onder jonge automobilisten leiden, maar een effectieve communicatiestrategie zou wel eens duidelijk kunnen maken dat in de maatschappij als geheel een groot draagvlak voor dergelijke maatregelen bestaat.
6. *Zorg voor adequate sancties bij ongewenst rijgedrag.* Het verscherpen van de regels voor de verkeersveiligheid en speciale maatregelen rond het rijbewijs hebben alleen effect als deze worden ondersteund door concrete strafmaatregelen. Voor beginnende automobilisten zou een proefperiode moeten gelden, waarin ongewenst gedrag kan leiden tot het verlies van bepaalde rechten met betrekking tot het besturen van een voertuig of tot verplichte herscholing. Dit zou

kunnen worden uitgevoerd door middel van een strafpuntensysteem. Dergelijke maatregelen vereisen wellicht nieuwe wetgeving, maar zullen niet veel extra kosten met zich meebrengen boven op de handhaving die hierboven is besproken. De jonge automobilisten zullen zich waarschijnlijk tegen deze maatregelen verzetten, maar de maatschappij als geheel zal er waarschijnlijk geen moeite mee hebben. Verzekeringspremies zouden ook een middel kunnen zijn om ongewenst rijgedrag onder jonge automobilisten te ontmoedigen. Organisaties op het gebied van de verkeersveiligheid en verzekeraars zouden kunnen onderzoeken of er op dit gebied samenwerkingsmogelijkheden bestaan.

7. *Verbeter de rijopleiding en het rijexamen, waarbij meer aandacht wordt besteed aan zelfinzicht en inzicht in de omstandigheden die leiden tot veiliger rijgedrag.* Voordat dergelijke veranderingen kunnen worden ingevoerd, is een diepgaande analyse nodig en waarschijnlijk ook nieuwe wetgeving. Hoewel deze maatregelen belangrijk zijn, zullen ze waarschijnlijk niet evenveel invloed hebben als de maatregelen die de blootstelling aan risico verkleinen en de rijervaring voorafgaand aan alleen rijden vergroten, zoals vermeld bij punt 3 en 4. In eerste instantie zullen de veranderingen in het rijbewijssysteem extra kosten met zich meebrengen en met name uit de hoek van de rijinstructeurs kan verzet worden verwacht.
8. *Onderzoek wat technologische oplossingen kunnen betekenen voor controle en voor de handhaving van maatregelen en voor de rijvaardigheden van de beginnende automobilist. Pas deze selectief toe, op de gebieden waar ze effectief zijn gebleken.* Dit is een initiatief voor de langere termijn, vooral omdat hiervoor onderzoek en ontwikkeling nodig is. Hoewel de mogelijkheden groot zijn, is nog onbekend welke winst er door het toepassen van nieuwe technologieën daadwerkelijk kan worden geboekt. In eerste instantie zal de toepassing van nieuwe technologieën in voertuigen tot extra kosten leiden, wat op verzet van automobilisten en autofabrikanten zou kunnen stuiten. Ook moet aandacht worden besteed aan de juridische consequenties van nieuwe technologieën, vooral wanneer deze de schijn wekken dat de volledige verantwoordelijkheid voor de besturing van het voertuig niet langer bij de bestuurder berust.