

Kansrijke maatregelen voor beginnende bestuurders,  
bijlage I

Drs. D.A.M. Twisk



# Kansrijke maatregelen voor beginnende bestuurders, bijlage I

*Inventarisatie, gebaseerd op expertmeetings*

# Documentbeschrijving

Rapportnummer:	R-98-63A
Titel:	Kansrijke maatregelen voor beginnende bestuurders, bijlage I
Ondertitel:	Inventarisatie, gebaseerd op expertmeetings
Auteur(s):	Drs. D.A.M. Twisk
Onderzoeksmanager:	Drs. P.C. Noordzij
Projectnummer SWOV:	52.179
Projectcode opdrachtgever:	HVVVL 79.603.01
Opdrachtgever:	De inhoud van dit rapport berust op gegevens verkregen in het kader van een project, dat is uitgevoerd in opdracht van de Adviesdienst Verkeer en Vervoer van Rijkswaterstaat.
Projectinhoud:	De ongevalsbetrokkenheid van beginnende automobilisten in Nederland is veel hoger dan van meer ervaren automobilisten. De ongevals-betrokkenheid per afgelegde kilometer voor de categorie beginnende, jonge automobilisten is afgenomen in de afgelopen tien jaar, maar deze reductie houdt gelijke tred met de afname voor de meer ervaren bestuurders. De conclusie is, dat de verkeersveiligheidsmaatregelen van de afgelopen tien jaar ook voor beginnende bestuurders een gunstig effect hebben gehad, maar dat deze niet speciaal iets extra's gedaan hebben voor deze categorie. Daarom wil het ministerie van Verkeer en Waterstaat nagaan welke kansrijke maatregelen toegepast kunnen worden, ten behoeve van de veiligheid van de beginnende automobilist. In de eerste fase zal met name vastgesteld worden of er draagvlak te creëren valt voor verschillende maatregelen.
Aantal pagina's:	43 + 2 blz.
Prijs:	f 22,50
Uitgave:	SWOV, Leidschendam, 1999

Stichting Wetenschappelijk Onderzoek Verkeersveiligheid SWOV  
Postbus 1090  
2260 BB Leidschendam  
Telefoon 070-3209323  
Telefax 070-3201261

## Samenvatting

Deze notitie geeft de resultaten uit de *eerste fase* van het onderzoek ‘Kansrijke maatregelen jonge bestuurders’. Dit onderzoek werd uitgevoerd in nauwe samenwerking met de betrokken organisaties (overheid, branche-organisaties, verkeersveiligheidsdeskundigen) en *beoogt door analyse, discussie en onderzoek een breed gedragen visie te ontwikkelen op maatregelen voor jonge bestuurders*.

De voorliggende notitie bevat de uitkomsten uit de inventarisatiefase van het onderzoek. In dit deel zijn de inzichten en standpunten geïnventariseerd van:

- experts op het gebied van jongeren, rijopleiding, regelgeving en examinering; waar gewenst, wordt de problematiek van de ‘oudere’ beginners ook aan de orde gesteld.
- jongeren; aangezien oudere beginners slechts een klein aandeel vormen van de totale groep beginners, wordt in dit stadium geen inventarisatie gemaakt van de standpunten en inzichten van deze groep.

Deze inventarisatie werd in drie delen uitgevoerd, te weten:

*A. Inventarisatie van inzichten en standpunten bij experts over de problematiek van beginnende automobilisten*

Voor deze inventarisatie werd een studiedag georganiseerd. Op deze studiedag waren vertegenwoordigers aanwezig van de branche-organisaties. Ook werden deskundigen op het gebied van jongerenproblematiek, educatie, instructie en onderzoek uitgenodigd. Op deze eerste studiedag werd geïnventariseerd wat de inzichten zijn in en standpunten over de problematiek ‘beginnende bestuurders’. Ook werd gepeild welke aanvullende informatie nodig is om te komen tot een voldoende diepgaand en gedeeld inzicht in de problematiek.

*B. Verkennende inventarisatie van inzichten van jongeren*

Tijdens consultatie van jongeren waren de volgende onderwerpen aan de orde:

- a. Hoe zien jongeren hun eigen probleem als beginnende bestuurder?
- b. Wat vinden ze van de wijze waarop de experts het probleem ‘beginnende bestuurder’ beschrijven?
- c. Hoe staan zij tegenover de verschillende typen maatregelen?
- d. Onder welke voorwaarden zouden zij bereid zijn deze maatregelen te accepteren?

*C. Inventarisatie van inzichten en standpunten van experts over kansrijke maatregelen*

Hiervoor werd een tweede studiedag georganiseerd. Tijdens deze tweede studiedag werden potentiële maatregelen aan de orde gesteld.

Gebruikmakend van de drie inventarisaties is in voorliggend rapport op hoofdlijnen een invulling gegeven aan een aantal kansrijke maatregelen.

Op grond van dit rapport en de rapportage *Kansrijke maatregelen voor beginnende bestuurders, bijlage II* zijn conclusies geformuleerd. Deze conclusies en de achtergronden daarvan zijn beschreven in het eindrapport: *Kansrijke maatregelen voor beginnende bestuurders; Eindrapport: uitgangspunten, effectiviteit en uitvoerbaarheid*. R-98-63.

# Inhoud

1.	<i>Inleiding</i>	6
1.1.	Het doel van het onderzoek	6
1.2.	De uitvoering van deel I: ‘inventarisatie’	6
2.	<i>Verslag per stelling van de uitkomsten van de studiedag ‘problemen van beginnende automobilisten’</i>	8
2.1.	Inleiding	8
2.2.	Omvang van het probleem	8
2.3.	Houding/mentaliteit	12
2.4.	Gevaarherkenning	14
2.5.	Routine	15
2.6.	Risico-acceptatie	17
2.7.	Omgeving	18
3.	<i>Zienschijzen van jongeren (uitkomsten uit een diepteonderzoek)</i>	20
3.1.	Werkwijze	20
3.2.	Samenvatting per stelling	20
3.3.	Opmerkelijk	24
4.	<i>Inventarisatie van inzichten en standpunten van experts over kansrijke maatregelen</i>	26
4.1.	Inleiding	26
4.2.	Leeftijdsgrens	26
4.3.	Proefrijbewijs (punten)	27
4.4.	Rijbewijs met restricties	29
4.5.	Meerfasen-rijopleiding	30
4.6.	Instructie en begeleiding	31
4.7.	Aandachtspunten	31
4.8.	Hoe nu verder?	32
5.	<i>Prototype</i>	33
5.1.	Inleiding	33
5.2.	Samenvatting bevindingen: perspectief jongeren en deskundigen	33
5.3.	Randvoorwaarden bij de inhoud van een voorlopig rijbewijs	34
5.3.1.	Maatwerk en wetgeving	34
5.3.2.	Effectiviteit van maatregelen	35
5.3.3.	Acceptatie van de maatregel	35
5.3.4.	Aard van de maatregelen	36
5.4.	Prototype voorlopig rijbewijs	36
5.4.1.	Eerste fase: Nul-promille en het versterken van het verkeersonderwijs in de bovenbouw van het voortgezet onderwijs	37
5.4.2.	Tweede fase: toevoegen puntensysteem en aanscherpen van de rijopleiding en het rijexamen	38

5.4.3.	Derde fase: toevoegen puntensysteem beginners en tweede examen.	40
5.4.4.	Conclusie	41
5.5.	Vervolgactiviteit	41
	<i>Literatuur</i>	43
	<i>Bijlage Deelnemerslijst studiedagen</i>	44

# 1. Inleiding

De ongevalsbetrokkenheid van beginnende automobilisten in Nederland is veel hoger dan van meer ervaren automobilisten. Analyses wijzen weliswaar uit dat de ongevalsbetrokkenheid per afgelegde kilometer voor de categorie beginnende, jonge automobilisten is afgenomen in de afgelopen tien jaar, maar deze reductie houdt gelijke tred met de afname voor de meer ervaren bestuurders. Hieruit kan geconcludeerd worden dat de verkeersveiligheidsmaatregelen van de afgelopen tien jaar ook voor beginnende bestuurders een gunstig effect hebben gehad, maar dat deze niet speciaal iets extra's gedaan hebben voor deze categorie. Daarom wil het ministerie van Verkeer en Waterstaat nagaan welke kansrijke maatregelen toegepast kunnen worden, ten behoeve van de veiligheid van de beginnende automobilist. In de eerste fase zal met name vastgesteld worden of er onderbouwing, maar ook draagvlak te creëren valt voor verschillende maatregelen.

## 1.1. Het doel van het onderzoek

De (in twee delen uit te voeren) activiteit heeft tot doel te onderzoeken welke maatregelen in de sfeer van een initiële rijopleiding en regelgeving rond het rijbewijs mogelijk zijn om de verkeersveiligheid van beginnende, jonge gemotoriseerde bestuurders te verbeteren. De activiteit in z'n geheel dient te leiden tot een keuze van maatregelen, speciaal voor de groep beginnende bestuurders. Hierbij wordt aangegeven:

1. Het te verwachten effect.
2. De condities waaronder draagvlak te verkrijgen is voor de maatregelen, onderscheiden naar 'belangengroep' en waar mogelijk naar doelgroepen daarbinnen.
3. Implicaties voor wetgeving en haalbaarheid daarvan.

Gegeven voorgaande drie punten dient het onderzoek tevens te leiden tot:

4. Een voorstel voor prioriteitsstelling en fasering voor de uitvoering van de maatregelen.

## 1.2. De uitvoering van deel I: 'inventarisatie'

Dit verslag betreft alleen de uitvoering van deel I, de inventarisatie.

In deel I zijn de inzichten en standpunten te geïnventariseerd van:

- Experts op het gebied van jongeren, rijopleiding, regelgeving en examinering; waar gewenst, wordt de problematiek van de 'oudere' beginners ook aan de orde gesteld.
- Jongeren; aangezien oudere beginners slechts een klein aandeel vormen van de totale groep beginners, wordt in dit stadium geen inventarisatie gemaakt van de standpunten en inzichten van deze groep.

Deze inventarisatie werd in drie delen uitgevoerd, te weten:

### A. *Inventarisatie van inzichten en standpunten bij experts over de problematiek van beginnende automobilisten*

Voor deze inventarisatie werd een studiedag georganiseerd. Op deze studiedag waren vertegenwoordigers aanwezig van de branche-organisaties.

Ook werden deskundigen op het gebied van jongerenproblematiek, educatie, instructie en onderzoek uitgenodigd (zie deelnemerslijst in *Bijlage*). Op deze eerste studiedag werd geïnventariseerd wat de inzichten zijn in en standpunten over de problematiek 'beginnende bestuurders'. Ook werd gepeild welke aanvullende informatie nodig is om te komen tot een voldoende diepgaand en gedeeld inzicht in de problematiek. De uitkomsten van deze studiedag worden weergegeven in hoofdstuk 2.

De conclusies van deze studiedag dienden als basisinformatie voor de verkennende inventarisatie van inzichten van jongeren (zie B) alsook voor de tweede studiedag voor experts ten behoeve van een inventarisatie van hun inzichten en standpunten over kansrijke maatregelen (zie C).

#### *B. Verkennende inventarisatie van inzichten van jongeren*

Tijdens consultatie van jongeren zullen de volgende onderwerpen aan de orde komen:

- a. Hoe zien jongeren hun eigen probleem als beginnende bestuurder?
- b. Wat vinden ze van de wijze waarop de experts het probleem 'beginnende bestuurder' beschrijven?
- c. Hoe staan zij tegenover de verschillende typen maatregelen?
- d. Onder welke voorwaarden zouden zij bereid zijn deze maatregelen te accepteren?

Saillante uitspraken van jongeren, over de wijze waarop zij het probleem 'beginnende automobilisten' definiëren en over de acceptatie van de verschillende maatregelen, zijn schriftelijk en letterlijk vastgelegd, zodat deze tijdens de tweede studiedag voor experts gebruikt konden worden om inzicht te geven in de leefwereld van de doelgroep (zie C). De conclusies uit dit belevingsonderzoek worden gerapporteerd in hoofdstuk 3.

#### *C. Inventarisatie van inzichten en standpunten van experts over kansrijke maatregelen*

Hiervoor werd een tweede studiedag georganiseerd. Tijdens deze tweede studiedag werden potentiële maatregelen aan de orde gesteld. Evenals tijdens de eerste studiedag werd geïnventariseerd wat de inzichten en standpunten waren en welke aanvullende informatie noodzakelijk was. De deelnemers waren grotendeels dezelfde als van de eerste studiedag. Hoofdstuk 4 doet verslag van de tweede studiedag

## 2. Verslag per stelling van de uitkomsten van de studiedag ‘problemen van beginnende automobilisten’

### 2.1. Inleiding

De bedoeling van de studiedag, die op 22 februari 1997 plaatsvond, was om vast te stellen wat de problemen van beginnende bestuurders zijn, door:

1. ‘eigen inzichten en standpunten’ te inventariseren;
2. waar mogelijk deze te toetsen aan uitkomsten uit onderzoek;
3. op grond daarvan een voorlopige beschrijving van het deelaspect van het probleem te geven;
4. en waar nodig/gewenst ‘kennisbehoeften’ aan te geven.

Dit werd gedaan aan de hand van stellingen, die in dit hoofdstuk cursief zijn weergegeven. De deelnemers waren deskundigen op het gebied van rijopleiding, examinering, onderwijskunde, agogie, verkeerspsychologie, educatie, beleid en wetgeving. Voor de volledige weergave wordt verwezen naar de deelnemerslijst in de *Bijlage*.

### 2.2. Omvang van het probleem

1. *Het probleem van de beginnende bestuurder is terug te voeren op een betrekkelijk kleine groep. Het zijn beginnende bestuurders (vooral jongeren) die door hun a-sociale rijgedrag brokken maken. Daar valt niets aan te veranderen.*

Betreft het alle jongeren of een doorsnee daarvan? Het zijn mogelijk jongeren die ook op ander gebied problemen vertonen. Ongeveer 15-20% daarvan zou te identificeren zijn. Dit gegeven zou ervoor pleiten dat er een gerichte aanpak komt van deze aanwijsbaar groep.

Eén op de vijf jongeren is in het eerste jaar van het behalen van het rijbewijs betrokken bij een ongeval. De vraag is dan of de groep met gedragsproblemen dezelfde groep is die ook in ongevallen terechtkomt. Met andere woorden: is de 20% jongeren met gedragsproblemen ook de 20% jongeren die bij ongevallen betrokken raakt? Als er geen grote overlap is tussen beide populaties dan ga je veel energie in een (te) kleine groep steken.

Voorts hebben ongevalsstudies in het verleden altijd pieken in ongevals-betrokkenheid laten zien. Die pieken concentreerden zich dan bij bepaalde leeftijden. Dit bleek ook te maken te hebben met het aangaan van een nieuwe verkeersrol waar men dus nog onervaren mee is. Dit betekent dat de hoge risico's van jonge bestuurders niet zozeer met de tijdgeest te maken hebben, maar dat het meer een algemeen probleem is. Een probleem dat te maken heeft met leeftijd en gebrek aan ervaring, en niet terug te voeren is op probleemgedrag in specifieke groepen.

In aanvulling hierop kan verwacht worden dat er groepen zijn, die een hoger risico hebben. Dit risico hangt dan samen met hun lifestyle. Duits onderzoek wijst de groep jonge, laag opgeleide metaalwerkers in bezit van eigen auto's als risicogroep aan. Een andere groep (dit is echter niet gebaseerd op onderzoek) kan de groep hoger opgeleide jongeren (HEAO-yuppen) zijn; zij verdienen goed en zijn in het bezit van eigen/lease-auto.

Het risicovolle gedrag kan alleen aangepakt worden als we vast kunnen stellen wat dit gedrag voor de groepen betekent en welke motieven daarbij een rol spelen (afleiding, compensatie, enzovoorts). Het afwijkende gedrag van deze groepen beperkt zich niet tot de groep zelf, maar kan een uitstralende werking hebben naar andere groepen; zij gaan dan dit gedrag imiteren. Dit kan een extra argument zijn om deze harde kernsubgroepen toch 'aan te pakken', hoewel ze relatief klein in omvang zijn.

Niet alleen de lifestyle-benadering is relevant voor de verkeersveiligheid. Minstens zo relevant is het om jongeren te onderscheiden in hun competenties. Hierbij gaat het om:

1. technisch veilig kunnen rijden en voertuigvaardigheden;
2. zich in kunnen inleven in de motieven van anderen (perspectief-name);
3. het controleren van de eigen emoties.

De rijopleiding besteedt vooral aandacht aan het eerste punt, maar biedt te weinig met betrekking tot de laatste twee punten. Jongeren die 'zwak' zijn op deze laatste punten moeten gedurende hun opleiding opgemerkt worden en op een andere manier begeleid worden.

Is het alleen de jongere bestuurder die een verhoogd risico heeft? Hoe zit dat met de oudere beginnende automobilist? 'Oudere beginners' is een specifieke groep, en dus geen doorsnee van de bevolking. Dat zijn jonge beginners daarentegen wel. Deze oudere beginners hebben in de beginjaren wel een hoger aanvangsrisico, maar dat is veel lager dan dat van de jonge beginner. Oudere beginners zijn zelfs veiliger dan de jonge/ervaren bestuurder (22-25 jaar) met drie jaar rijervaring. Als we kijken naar zelf gerapporteerd gedrag, dan valt op dat beginners vaker zeggen voorzichtig te rijden dan de meer ervaren bestuurder. Na verloop van tijd gaan beginners zich echter riskanter gedragen (zoals met hogere snelheden rijden). Maar dat leidt dan niet tot meer ongevallen.

De conclusie is dat oudere beginners een kleine selecte groep betreft met een relatief laag risico. Ook wordt verondersteld dat beginners - oud en jong - hetzelfde probleem hebben, maar met het verschil dat het risico groter is bij de jongeren. Dit betekent dat een deel van de maatregelen zowel voor de beginner werkzaam kunnen zijn als voor de oudere beginner.

Ook de relatie tussen overtreding en ongeval is bijzonder bij jonge bestuurders. Neem als voorbeeld alcohol. Bij het alcoholgebruik onder jongeren is absoluut geen sprake van asociaal gedrag. Immers, uit het rij- en drink-gewoontenonderzoek blijkt dat de jonge bestuurder minder vaak onder invloed rijdt, maar wel vaker bij alcoholongevallen betrokken raakt dan oudere bestuurders. Dit gegeven biedt aanknopingspunten om ook over de alcohol-grens na te denken. Waarschijnlijk geldt dit omgekeerde verband voor meer storende variabelen. Alcohol is wel een bijzondere overtreding voor jongeren. Uit het diepte-onderzoek blijkt dat alle jongeren het gebruik van alcohol tijdens het rijden afwijzen (Vissers, 1995). Dit geldt echter niet voor ander riskant gedrag zoals gordel en snelheid. Jongeren rijden gemiddeld harder (zelf gerapporteerd).

De vraag is of er ook regionale verschillen zijn. Het gegeven over alcohol geldt voor heel Nederland. Er zouden regionale verschillen kunnen zijn, maar deze zijn nog niet systematisch in kaart gebracht.

### *Conclusies*

Uit verschillende bronnen blijkt dat de groep jonge bestuurders niet homogeen is en dat daarbinnen probleemgroepen verondersteld kunnen worden. Deze probleemgroepen kunnen verschillen in rijgedrag, ongevalsbetrokkenheid en competentie, vooral op sociaal-affectief terrein.

Het is een punt van aandacht of deze probleemgroepen succesvol geïdentificeerd kunnen worden om vervolgens een 'behandeling/aanpak' te kunnen 'targetten'. Wat competentie betreft, zou via de rijopleiding iets gedaan kunnen worden.

Het is de vraag of een doelgroepenbeleid een significante bijdrage zal leveren aan het oplossen van het probleem van de jonge bestuurder. Er is immers ook sprake van een algemene factor 'onervarenheid' en 'leeftijd' die bij iedere jongere een rol speelt. Dit pleit voor een aanpak die zich niet tot doel stelt de hoge risicogroep aan te pakken, maar het algemeen hoge risico dat voor alle jonge beginners geldt.

### *Aandachtspunten*

Er is weinig inzicht in de samenstelling en aanwezigheid van probleemgroepen in Nederland.

- 2. Het probleem van de beginnende bestuurder wordt teveel opgeblazen. Nederland is immers een van de veiligste landen in Europa voor beginnende automobilisten. Je moet niet heiliger willen zijn dan de paus.*

Dit een belangrijk punt voor het beleid. Het is immers moeilijker om maatregelen doorgevoerd te krijgen wanneer je in feite als land al een heel positieve veiligheidsscore hebt. De winst die je dan kunt boeken is veel geringer, en ook het draagvlak is moeilijker te verwerven. Bovendien heb je in een land met een groot veiligheidsprobleem genoeg aan algemene of grove maatregelen.

Wanneer de Europese landen onderling vergeleken worden, dan blijkt dat het ongevalsrisico van jonge bestuurders samenhangt met de algemene veiligheid. In alle landen (veilige en onveilige) vormen jonge bestuurders een probleemgroep (het patroon is hetzelfde), maar de omvang van het probleem hangt direct samen met de algemene omvang van de verkeersonveiligheid in dat land. Dit betekent ook dat jonge bestuurders in Nederland niet 'extra' geprofi-teerd hebben van de toegenomen veiligheid.

Hierbij zou het interessant zijn om na te gaan of in landen waar zeer gerichte maatregelen voor jonge bestuurders zijn doorgevoerd ook een duidelijke veiligheidswinst op dit punt geboekt is. Helaas ontbreken doorgaans goed uitgevoerde evaluatiestudies.

Zo blijkt uit evaluatie-onderzoek dat de 'nul-promille alcoholmaatregel' niet effectief de ongevalsbetrokkenheid heeft doen afnemen. Maar de onderzoekers tekenen hierbij aan dat de handhaving onvoldoende is geweest en een groot aantal jongeren niet eens op de hoogte was van de maatregel.

### *Conclusies*

De grote ongevalsbetrokkenheid van jongeren binnen Nederland is een voldoende motief om speciaal beleid gericht op jonge bestuurders te kunnen verdedigen.

3. *Omdat vooral jonge mannen een verhoogd risico hebben, moeten we het dus niet hebben over de beginnende bestuurder en niet over de vrouwelijke bestuurder. Het probleem ligt alleen bij de jonge man.*

Het risicoprofiel van de meisjes zou er anders uit kunnen zien dan het risicoprofiel van jongens. Jongens zouden meer risico zoeken. Terwijl meisjes meer problemen hebben met het nemen van beslissingen en zich meer onzeker voelen. Mogelijk hebben jongens en meisjes hetzelfde probleem, namelijk onzekerheid, en verschillen zij erin dat ze anders met dit probleem omgaan. Meisjes kiezen voor voorzichtig zijn en jongens kiezen voor risico. Daarbij zijn er ook verschillen in competentie. Meisjes leven zich beter in de motieven van anderen in.

Beginnende meisjes zijn desondanks per afgelegde kilometer onveiliger dan ervaren vrouwen. Het is mogelijk om de onveiligheid van meisjes te zien als gevolg van het algemene probleem van onveiligheid, terwijl de oorzaak van de ongevalsbetrokkenheid van jonge mannen zou kunnen bestaan uit twee componenten namelijk: onervarenheid en daarbovenop risico-zoekend gedrag. Omdat mannen, absoluut gezien, de grootste ongevalsbetrokkenheid hebben, is er veel meer onderzoek gedaan onder jonge mannen dan onder jonge vrouwen. Daarom weten we nu meer over jonge mannen en raken de problemen van meisjes onderbelicht.

Voor de toekomst is het belangrijk ook de meisjes in de gaten te houden. De indruk bestaat dat meisjes weleens de ‘achterstand’ op jongens aan het inhalen zijn, mede als gevolg van de veranderende maatschappelijke positie van vrouwen. Of er inderdaad sprake is van een inhaalslag is niet duidelijk; verschillende onderzoeken spreken elkaar op dit punt tegen.

Het PROV-onderzoek laat een toename van onveilige gedragingen onder meisjes zien, terwijl een onderzoek op grond van OVG/VOR - over de afgelopen tien jaar - laat zien dat meisjes *niet* onveiliger zijn geworden. Interessant is om na te gaan op grond van welke eigenschappen meisjes een risicogroep kunnen zijn. Meisjes zijn slechter dan jongens in ruimtelijk inzicht en het integreren van gegevens in complexe situaties. Ze zijn wel weer sterker in perspectiefname (het bezien van standpunten vanuit de zienswijzen van anderen) en ze hebben de natuurlijke neiging veel factoren in hun afwegingen te betrekken (cognitieve psychologie).

Hoe verschillend meisjes en jongens zijn, blijkt ook uit de slaagpercentages. Uit de ervaringen van het CBR blijkt dat meisjes minder gemakkelijk slagen, maar als ze slagen rijden ze veiliger (naar mening van de examinatoren). De problemen van meisjes kunnen voortkomen uit de interactie tussen de vaardigheidskant van het rijden en de emotiekant daarvan. Vrouwen zouden daar meer op een geïntegreerde wijze mee omgaan. De integratie is in eerste instantie verstorend want deze kost energie en aandacht. Maar als het uiteindelijke gedrag goed aangeleerd is, heeft het een veel betrouwbaardere en meer solide basis, waardoor de gedragingen minder snel verstoord worden.

Belangrijk is vast te stellen wat het uiteindelijke criterium voor de veiligheid van beginnende bestuurders is. Is dat, minder ongevallen per afgelegde kilometer, of een reductie in het absoluut aantal ongevallen? Dit laatste kan namelijk ook gerealiseerd worden door het aantal kilometers van jonge bestuurders te verminderen.

Dit zou ook kunnen betekenen dat de onveiligheid per afgelegde kilometer weer toeneemt, omdat men minder en wellicht onvoldoende ervaring opdoet.

### *Conclusies*

Mannen en vrouwen zijn beide relevante groepen. De oorsprong van het verkeersveiligheidsprobleem is mogelijk hetzelfde, maar de uitingsvorm is verschillend. Bij beide groepen is sprake van een verstoord evenwicht.

### *Aandachtspunten*

- De ontwikkeling in ongevalsbetrokkenheid van jongens en meisjes.
- Wat is het criterium voor een veiligheidsbeleid gericht op jonge bestuurders: ongevallen per afgelegde kilometer of het absolute aantal ongevallen?

4. *Met het geven van een rijbewijs aan achttienjarigen, die per definitie nog onvolwassen en emotioneel zoekende zijn, hebben wij zelf als maatschappij dit probleem gecreëerd. Dit getuigt van een gebrek aan zorg.*

Het is geen optie de leeftijd te verhogen naar 21 jaar, gezien de kans dat het gebruik van een nog gevaarlijker voertuig wordt gestimuleerd: de bromfiets. Het lijkt eerder gewenst de leeftijd te verlagen zodat onder bepaalde condities op een veiliger wijze ervaring kan worden opgedaan en de gevoeligheid voor correctie groter is.

## 2.3. **Houding/mentaliteit**

5. *Je wilt vaak meer dan je kunt, vooral wanneer je jong bent. Met die instelling verleg je je grenzen. Daar bereik je het schijnbaar onmogelijke mee. In de auto houd je van een sportieve rijstijl, wat door anderen wordt gezien als 'agressief'.*
6. *Zorg voor de eigen veiligheid spreekt jongeren aan. Eigen verantwoordelijkheid voor welzijn van anderen spreekt hen niet aan!*

Er is weinig bekend van risicogedrag onder Nederlandse jongeren. Het diepte-onderzoek onder Gelderse jongeren (Vissers, 1995) heeft laten zien dat ze zich wel bewust zijn van risico's en ook wel bewust risico nemen. Als zij gevraagd worden naar de kans op een ongeval dan overschatten ze zelfs die kans. Het blijkt dat ze bewust risico's nemen, omdat het zo leuk is hard te rijden, redelijke snel bochten te nemen. Hoever men kan gaan, zegt men in de praktijk te leren, door schade en schande. 'No risk, no fun' speelt voor een aantal jongeren. En daarbij zien ze zelf dat de schade in de praktijk wel meevalt; auto's zijn door al hun passieve veiligheidsvoorzieningen veilig. Wel noemen ze voorbeelden van vrienden waarbij het slecht is afgelopen, maar dat hen dat ook kan overkomen schuiven ze ver van zich af. Het geeft een gevoel van onkwetsbaarheid.

Aggressief rijgedrag is soms het gevolg van machtsvertoon. Macht die ze op andere terreinen niet hebben. In dat soort gevallen is agressief rijgedrag ook echt bedoeld om agressief over te komen. Deze groep jongeren (rand crimineel) zijn niet in het Gelderse diepte-onderzoek naar voren gekomen. Het is immers niet voor de hand liggend dat deze groep jongeren zich vrijwillig aan zou melden voor een diepte-onderzoek.

Aggressief rijgedrag is niet alleen bedoeld om anderen te beangstigen, maar het kan ook gericht zijn op zelf-destructie. Dan heeft het te maken met verborgen

suïcidaal gedrag: “Ga ik kapot, dan ga ik maar kapot. Dan is de rotzooi tenminste over”.

Beslissingen aangaande riskant gedrag hebben ook te maken met *eigen verantwoordelijkheid*, zo bleek uit een onderzoek naar gordeldracht door jongeren (diepte-interviews). Hieruit bleek dat men de risico's heel goed kent. Toch doen ze de gordels niet om: “Ik ga daar zelf over. Het is mijn eigen lijf en leven.” Met of zonder gordel maakt voor de ander niet uit. Het beeld van de niet-gordeldragende jongeren over gordeldragende jongeren was er één van ‘brave Hendrikken’.

Verrassend was dat niet-gordeldragende bestuurders wel aan hun passagiers vroegen de gordel te dragen. En als zij zelf passagier waren droegen ze de gordel ook.

De achtergrond van deze beslissingen was dat de niet-gordeldragende jonge bestuurders niet ‘schuldig’ wilden zijn aan het letsel van een eigen passagier. En als ze zelf passagier waren, zouden zij in het geval van een ongeval de bestuurder van de auto opzadelen met een schuldgevoel over het letsel van de passagiers.

Deze bevindingen wijzen erop dat jongeren hun eigen besluiten willen nemen over het eigen risico en het risico van anderen. Ook vinden jongeren dat ze zelf moeten kunnen beslissen over hun eigen onveiligheid, en daar geen inmenging in verdragen. Ze voelen zich wel moreel verantwoordelijk voor de veiligheid van de ‘gepersonifieerde’ ander, en verdragen daar wel inmenging in.

Ook uit een Australisch onderzoek bleek dat “de schuld aan de dood van een ander” een belangrijke overweging was voor jongeren om *geen* overtreding te begaan. Dit kan betekenen dat in de voorlichting en educatie/rijopleiding wellicht minder nadruk gelegd moet worden op het “risico voor zichzelf” maar meer op het “risico voor de gepersonifieerde ander”.

Een beperking van de genoemde onderzoeken is dat het vooral gaat over percepties en meningen. Er wordt geen relatie gelegd met feitelijk gedrag (in de auto). Om er zeker van te zijn dat deze percepties en veranderingen in percepties van belang zijn voor veiligheid is het zeker voorwaarde ook te kijken naar de effecten op feitelijk rijgedrag.

In Nederland ontbreekt een getalsmatig inzicht in overtredingsfrequentie van beginnende bestuurders. Het zou best kunnen zijn dat jongeren helemaal niet veel vaker overtredingen begaan dan meer ervaren bestuurders. Op de snelweg is het in ieder geval de ‘zakenuit’ die opvalt door riskant/agressief gedrag. In het SWOV-onderzoek ‘Rij- en drinkgewoonten’ blijkt dat de 18-24-jarigen veel minder drinken dan de oudere leeftijdsgroepen.

Agressief of asociaal rijgedrag is wellicht helemaal niet kenmerkend voor jonge/beginnende bestuurders wanneer dat vergeleken wordt met het rijgedrag van oudere leeftijdsgroepen.

*7. Vooral achttienjarigen zijn gevoelig voor mentaliteitsvorming. Ze willen juist dan aangesproken worden op eigen verantwoordelijkheid en willen dat hun mening serieus wordt genomen.*

Ligt mentaliteit vast of is het juist zo dat op deze leeftijd een heel bewuste keuze gemaakt wordt? Er moet een soort basisbesef zijn wat jouw gedrag betekent voor anderen. Dit wordt op jonge leeftijd (lagere-schoolperiode) ontwikkeld. Als dat in die periode niet voldoende een verinnerlijkte norm is

geworden, dan kun je daar op achttienjarige leeftijd niets meer aan doen. Dan kun je alleen via gedragsaansturing, door straffen en belonen, nog invloed uitoefenen. Als zo'n verinnerlijking wel heeft plaatsgevonden, kan je op achttienjarige leeftijd vooral via de 'gepersonifieerde ander' invloed uitoefenen. Het is belangrijk om hier extra aandacht aan te besteden, omdat het erop lijkt dat er geen spontane transfer plaatsvindt. Jongeren met een voldoende ontwikkeld normbesef zien de overige verkeersdeelnemers als objecten zoals de auto of de fietser. Ouderen hebben dat ook wanneer ze dat niet geleerd hebben. Inleven in anderen is bij jongeren minder sterk; ze zijn meer ego-gericht.

Straffen en belonen zal toch ook nodig blijven en dat sluit aan bij rechtvaardigheidsbeleving van jongeren. De (moedwillige) dader moet gestraft worden. Daarom wijzen jongeren algemeen beperkende maatregelen af. Jongeren (Vissers, 1995) vinden ook dat verkeershandhaving uitgebreid dient te worden. Maar zo'n mening moet wel in een kader geplaatst worden. Als algemene maatregel roept bijna elke verkeersdeelnemer om meer verkeershandhaving, totdat hij zelf bekeurd wordt. Dan wordt het als onrechtvaardig ervaren. Dit heeft ook te maken met de zwaarte van overtredingen. Soms komt het toezicht als ongeloofwaardig over, wanneer alleen gelet wordt op gemakkelijk te registreren overtredingen, terwijl de overtredingen die over het algemeen als hinderlijk/onveilig worden ervaren onopgemerkt/ongestraft blijven.

#### *Conclusies*

Het basis-verantwoordelijkheidsgevoel voor anderen moet vroeg worden aangeleerd tussen de acht en dertien jaar. Als dit gevoel ontwikkeld is op achttienjarige leeftijd, dan moet educatie er opgericht zijn om afwegingen te leren maken tussen het eigen belang en het belang van anderen. Als de basis er niet is, dan kan je alleen via belonen en straffen het gedrag aansturen; verinnerlijking van de norm zal dat niet meer lukken.

Straffen zal minder effectief zijn. Belonen zou effectiever zijn, maar moeilijk te realiseren.

## 2.4. Gevaarherkenning

8. *Beginnende bestuurders zien de gevaren niet. Dat is maar goed ook. Anders zou je niet eens auto durven rijden.*

9. *Men weet wel waar de gevaren zijn, maar beginners willen de gevaren niet zien. Het is een kwestie van mentaliteit.*

Jonge bestuurders zien minder gevaren en bagatelliseren de gevolgen van de gevaren. In een onderzoek (onderwijskunde) liet men personen in de auto vertellen wat men zag. De instructie was: "Wat kan er gebeuren als ik dezelfde snelheid houdt?" Het bleek dat meer ervaren bestuurders een veel rijker beschrijving hadden van wat er zou kunnen gebeuren. Men had ook een meer gedifferentieerde gedragsroutine. Een beginner ziet niet alle mogelijkheden en heeft een armoedig repertoire aan gedragsroutines.

Dit zou er op kunnen wijzen dat men beginnende bestuurders meer actief moet laten ervaren waar de gevaren liggen en laten voelen wat hun beperkingen als bestuurder zijn.

Dat is belangrijk omdat de verkeersdeelname ook laat voelen dat het altijd goed gaat. Door steeds meer aan het verkeer deel te nemen, ervaart men steeds minder dat het ook fout gaat. Het is paradoxaal dat routine dus enerzijds tot meer veiligheid leidt maar ook tot meer (onopgemerkte en geautomatiseerde) fouten. Perspectiefname wordt vooral slechter, terwijl de technische vaardigheid toe neemt.

Mensen hebben dan wel weinig 'ongevalservaring', maar worden toch wel geconfronteerd met 'near-misses'; leidt dat dan niet tot een bijsturing van het gedrag? Van een bijna-ongeval wordt zelden geleerd. Het Gelderse onderzoek (Vissers, 1995) leert dat jongeren weinig doen met ervaringen uit ongevallen. De bestuurder ziet als oorzaak vaak de andere verkeersdeelnemer of de omstandigheid. De media-berichtgeving is daar een reflectie van.

Krantekoppen als: "Gladheid eist tol" of "Ongeval door mist" in plaats van koppen waarin een relatie met het rijgedrag wordt gelegd.

De auto geeft een vals gevoel van veiligheid waardoor je anders rijdt. Dit wordt vooral duidelijk wanneer je dit vergelijkt met motorrijden. Als motorrijder voel je je veel kwetsbaarder. In feite creëert de auto een veel te leuke en ontspannen omgeving (met muziek). Het kan ook niet fout gaan en mocht het fout gaan dan word je beschermd. Gevaar voelen is dus beperkt.

### *Conclusies*

Beginnende bestuurders zien de gevaren niet vanwege beperkte cognitieve vaardigheden; ze worden niet bijgestuurd door de ervaringen in het verkeer. Ongevallen en 'near misses' zullen niet helpen, omdat beginnende bestuurders niet goed kunnen analyseren wat de oorzaak is van de ongevallen en 'near misses'.

Gevaarherkenning kan bevorderd worden door 'hardop te leren denken' in de opleidingsfase, zodat de rij-instructeur daar de fouten in kan herkennen. Beslissingen worden op die manier geëxpliciteerd en gecorrigeerd. Gevaarbewustzijn kan verder gestimuleerd worden via simulators of beginners riskante situaties mee te laten maken, zonder dat ze daardoor het gevoel krijgen dat ze vaardiger zijn.

## 2.5. **Routine**

*10. De rijsschool zorgt ervoor dat je het rijbewijs haalt. Veilig autorijden leer je in de praktijk, door veel verschillende verkeerssituaties mee te maken. De fouten die daarbij gemaakt worden, zijn een noodzakelijk onderdeel van het leerproces.*

De manier waarop de rijopleiding is georganiseerd, noodzaakt rijsscholen om tegemoet te komen aan de wens van de leerling om zo snel mogelijk en zo goedkoop mogelijk zijn rijbewijs te halen. In principe zou de rijsschool veel meer kunnen betekenen voor de veiligheid door bijvoorbeeld perspectiefwisseling en hardop denken te stimuleren. In principe zit 'hardop denken' in de opleiding voor rij-instructeurs, en is het onderdeel van elke rijopleiding. In de praktijk echter worden kandidaat- automobilisten daar niet op getoetst. Voorts blijkt de kwaliteit van de opleiding te liggen in de manier waarop de leerling gecorrigeerd wordt. Proces-feedback blijkt de beste voorspeller voor het al dan niet slagen van leerlingen. Proces-feedback betekent dat je niet alleen corrigeert op de uitvoering van de handeling maar vooral op de stappen

die onderdeel uitmaken van de handeling. De leerling wordt verteld waarom elke stap moet worden gezet.

Maar niet elke verantwoordelijkheid voor veilig rijgedrag ligt bij de rijsschool. De rijsschool is immers niet de eerste confrontatie met het verkeer. Er zijn andere verkeersrollen aan vooraf gegaan. Bovendien zien jonge bestuurders ook andere voorbeelden. Ouders spelen in deze voorfase een belangrijke rol.

### *Conclusies*

Er kan meer in de opleiding gedaan worden dan nu gebeurt. Maar elke opleiding zal zijn beperkingen kennen. Ervaring opdoen in de praktijk blijft belangrijk. En alle negatieve invloeden in de voorfase kunnen door de rijopleiding niet ongedaan gemaakt worden.

### *11. Routine kun je niet aanleren.*

Veel oefenen leidt tot automatismen. Deze automatismen zijn noodzakelijk voor veilig autorijden. Voorwaarde is dan wel dat de automatismen goed en correct zijn aangeleerd, want eenmaal geautomatiseerd zijn deze slechts zeer moeizaam weer af te leren. De instructieperiode is te kort om voldoende niveaus van automatisering te doen ontstaan. Automatiseren gebeurt dus vooral na het behalen van het examen. Om voor elkaar te krijgen dat de geautomatiseerde routines correct/veilig zijn, moet je de procesgang aanleren (bewust inoefenen van elke stap)

Nu wordt deze methode vooral gebruikt bij 'zwakke/onzekere' leerlingen. Daar lijkt het voor te werken. Soms wordt deze methoden gebruikt zonder dat de leerling de handelingen zich ook echt eigen heeft gemaakt en vooral ook zonder dat de leerling begrijpt waarom de stappen op deze wijze moeten worden uitgevoerd. Als de methode op zo'n manier wordt gebruikt, werkt het niet.

Routine kun je dus niet aanleren, maar je kunt wel de vaardigheden ontwikkelen die ervoor zorgen dat er veilige routines ontstaan. Dit kan door:

1. Stap voor stap aanleren. Dit zul je misschien eerst op het oefenterrein moeten leren (aandachtscapaciteit is nog beperkt). Een simulator zou kunnen ondersteunen, maar dan niet de voertuigvaardigheden maar vooral op het gebied van de verkeersdeelname. Voertuigvaardigheden moeten in de praktijk (lesauto) geleerd worden. Verdichting van leren moet mogelijk zijn in de rij-instructie. Maar dat kan wellicht via het scheiden van voertuigvaardigheden en verkeersvaardigheden. Onderzoek laat zien dat verkeersoefenterreinen minder effectief zijn dan je zou verwachten.
2. Verdichting van ervaringen en het verdiepen van routines. Integreren van theorie en praktijk. Dit kan door levensechte situaties aan te bieden (bijvoorbeeld via simulator of andere vormen van multi-media).

### *Conclusies*

Routine kun je wel stimuleren/sturen door:

1. De basisbeginselen van voertuigbeheersing aan te leren, waardoor geen verstoring van processen in de verkeersdeelneming optreedt.

2. Verdichting van ervaringen, doordat de leerling vaker in dezelfde situaties terecht komt. Dat kan bijvoorbeeld door gebruik te maken van een simulator.
3. Verdiepen van routines, door leerlingen meer bewust te maken van de redenen van bepaalde handelingen. Hiermee kan men zichzelf monitoren en corrigeren (dit kan door het verbaliseren van de handeling: ...nu kijk in de spiegels omdat ik verwacht ...)

*12. Beginnende automobilisten hebben geleerd zelfstandig en in onbekende situaties veilig te rijden. Daardoor maken ze weinig fouten.*

Leerling-automobilisten rijden te weinig zelfstandig. Bovendien worden ze geconfronteerd met situaties waarmee ze in de rijopleiding nog nooit te maken hebben gehad. Dat is in een aantal situaties ook logisch, omdat dat anders tot de paradoxale situatie zou leiden dat automobilisten geadviseerd wordt thuis te blijven (te dichte mist/gladheid) en dat lesauto's massaal de weg op gaan omdat 'je het nu kan leren'. Dit soort extreme situaties buiten beschouwing gelaten, is de overtuiging dat het een gemis is dat leerlingen niet zelfstandig en in niet in onbekende situaties hebben gereden. Ook jongeren geven aan dat ze dat missen. Een onderzoek onder beginnende automobilisten, liet zien dat jonge beginners die ongeveer drie maanden hun rijbewijs hadden, op een voor hen onbekende examenroute, dermate slecht/onveilig reden, dat zo'n (schatting) 75-80% van hen gezakt zou zijn als het een 'echt' examen was geweest. Het falen bij dit tweede examen hoeft niet alleen samen te hangen met onbekendheid, maar kan ook met eigen rijstijl te maken hebben. Maar de aard van de fouten - onaangepaste rijnsnelheden en te weinig aandacht voor achteropkomend verkeer en afslaand verkeer en onaangepaste rijgedrag - wijst daar niet op. Gebonden aan de situatie blijkt de routine er wel te zijn, maar de gegeneraliseerde routine niet. De rijopleiding leert alleen wat in het examen gevraagd wordt. Mogelijke maatregel: een tweede examen in een andere plaats.

#### *Conclusie*

Leerlingen hebben niet geleerd zelfstandig te rijden en niet te rijden in onbekende situaties en daarom maken ze juist veel fouten

## 2.6. **Risico-acceptatie**

*13. De risico-acceptatie van een jonge/beginnende bestuurder is niet anders dan die van ervaren bestuurders. Beiden verwachten dat riskanter gedrag in een specifiek geval niet zal leiden tot een ongeval.*

*14. Voor alle jongeren/beginners geldt dat bijvoorbeeld hard rijden een kick geeft. De kick is het gevoel van "het kan misgaan en dat betekent dood, maar het gaat niet mis, want ik kan de situatie aan".*

De wens van beginners en ervaren bestuurders is hetzelfde: geen ongevallen. Maar bij jongeren gaat het vaker fout, omdat ze het risico verkeerd inschatten. Ze zien niet hoe complex een verkeerssituatie is en hebben een te optimistische kijk op hun vaardigheden als bestuurder.

Die optimistische kijk is cognitief van aard (verstandelijk niet correct kunnen inschatten) maar ook een gevolg van 'wensgedrag'. Jongeren voelen dan wel dat ze het niet 'aankunnen' maar ervaren dat ze geen alternatieven hebben.

Om toch een gevoel van competentie te krijgen, imiteren ze andere automobilisten, maar maken daarin fouten omdat zij op een ongenueanceerde wijze imiteren. Zij kiezen bijvoorbeeld de (hoge) snelheid van een ervaren bestuurder, maar remmen in een kritieke bocht niet af. Iets, wat de ervaren bestuurder wel zou doen.

Deze beslissingen van jonge/beginnende bestuurders zijn dan ook wel gebaseerd op 'god zegen de greep' in plaats van weten wat hij kan als bestuurder.

### *Conclusies*

Beginners en ervaren bestuurders werken beiden met een hanteerbaar risico. Beiden trachten de verkeersopgave zo te kiezen dat deze binnen de beheersmogelijkheden valt. De jonge bestuurder wijkt af van de expert in de zin dat hij minder accuraat is in het inschatten van de problemen en teveel vertrouwen heeft in zijn mogelijkheid het risico te beheersen. Verder is te verwachten dat er factoren zijn waardoor mensen wel bewust een risico te nemen (motivatie, trance, persoonlijkheid).

Het uitgangspunt dat verkeersdeelnemers hun gedrag zo inrichten dat ze denken geen risico te lopen, wordt niet onderschreven. Iedereen weet toch dat je altijd een risico loopt in het verkeer. En door aan het verkeer deel te nemen accepteert men een risico.

## 2.7. Omgeving

*15. Het soort ritten dat jongeren/beginners maken en de omstandigheden waarin dat gebeurt, zijn hetzelfde als de meer ervaren bestuurders. Dat is dus niet het probleem.*

Jongeren rijden onder moeilijker omstandigheden: vaak 's avonds in het donker, als ze oververmoeid zijn, in een voor hen onbekende auto. Hoe ga je met deze omstandigheden om? De jongere gebruikt de auto veel vaker voor recreatieve doeleinden. Jongeren rijden het vaakst tijdens de weekendnacht. Tijdens de rijopleiding heeft men echter geen ervaring opgedaan met rijden in de vroege uurtjes (vermoeidheid, slecht zicht, beladen auto, ontspanning/opwinding). De meeste ongevallen met jongeren gebeuren dan ook tijdens de weekendnachten.

Nader onderzoek naar vrije-tijdsgedrag is belangrijk om de consequenties van restricties te kunnen voorzien. Op het gebied van alcohol werken de jongeren vaak met onderlinge afspraken over wie de 'nuchtere' bestuurder zal zijn. Een restrictie op het vervoer van passagiers kan zo'n regeling ondergraven.

*16. Leeftijdgenoten zijn minder belangrijk voor jongeren dan een volwassene waar ze tegen op kunnen kijken.*

Hier zijn grote individuele verschillen aan te wijzen. Er zijn jongeren die zich richten op volwassenen als voorbeeld. In andere groepen is het onderling aanzien heel erg belangrijk. De groep die weinig risico loopt, heeft een sterke oriëntatie op volwassenen, terwijl de risicogroep vooral op de peer-groep georiënteerd is. Aan wie neem je een voorbeeld en tegen wie zet je je af? Afzet-gedrag zou juist risico-gedrag kunnen zijn. "Als ik tegenstand ervaar dan voel ik me prettig. Ik heb tegenstand nodig om iemand te zijn". Een rij-instructeur die een geloofwaardig model is, kan invloed op jongeren hebben

wanneer hij geloofwaardig grenzen stelt, met respect voor de jongere.  
Vernedering werkt niet, dan krijg je een tegenreactie, zo van “Ik pak je terug”.

### 3. Zienswijzen van jongeren (uitkomsten uit een diepte-onderzoek)

Onderstaande stellingen zijn tijdens de studiedag van 22 februari 1997 voorgelegd aan een aantal experts op het gebied van verkeer en veiligheid. In maart zijn deze stellingen voorgelegd aan verschillende groepen jongeren tijdens de jongeren-expertmeetings. De stellingen zijn niet direct aan de jongeren voorgelegd, maar tijdens de gesprekken aan de orde gekomen. Voor deze opzet is gekozen om zoveel mogelijk respons te krijgen. In het onderstaand overzicht is, mits besproken, bij de stellingen een korte samenvatting gegeven (*cursief*) van de mening van de jongeren.

#### 3.1. Werkwijze

De jongerenconsultatie werd uitgevoerd in de vorm van vier groepsgesprekken. De groepen bestonden uit ongeveer acht personen, waarvan een deel reeds in het bezit is van een rijbewijs. Twee groepen worden samengesteld uit jongens waarvan één groep uit het VWO/HBO en één groep uit het VBO/leerlingwezen. Op dezelfde wijze worden ook twee groepen meisjes samengesteld. Het onderzoek werd uitgevoerd door het 'Jongerenburo Codename Future'. Voor een gedetailleerde weergave van de uitkomsten van dit onderzoek wordt verwezen naar het rapport van Jongerenburo Codename Future (1997).

#### 3.2. Samenvatting per stelling

##### Omvang van het probleem

1. Het probleem van de beginnende bestuurder is terug te voeren op een betrekkelijk kleine groep. Dit zijn beginnende bestuurders (vooral jongeren) die door hun a-sociale rijgedrag brokken maken. Daar valt niets aan te veranderen.

*De jongeren geven aan dat zij inzien dat jonge beginnende bestuurders een grotere risicogroep zijn, maar dat de oorzaak vooral ligt in onervarenheid en niet zozeer in a-sociaal gedrag.*

2. Het probleem van de beginnende bestuurder wordt teveel opgeblazen. Nederland is immers een van de veiligste landen in Europa voor beginnende automobilisten. Je moet niet heiliger willen zijn dan de paus.

*Door de jongeren worden allerlei maatregelen genoemd die in het buitenland ingevoerd zijn voor beginnende bestuurders, zoals het witte rijbewijs in Marokko, tijdelijk rijbewijs in Engeland, sticker op je auto in Frankrijk, wat over het algemeen als goede initiatieven wordt gezien. Verder wordt aangegeven dat het in andere landen niet zo druk op de wegen is als in Nederland, waardoor het veiliger is. Hieruit kan geconcludeerd worden dat zij Nederland niet direct als het veiligste land voor beginnend automobilisten zien.*

3. Omdat vooral jonge mannen een verhoogd risico hebben, moeten we het dus niet hebben over de beginnende bestuurder en niet over de vrouwelijke bestuurder. Het probleem ligt alleen bij de jonge man.

*Door de jongeren, zowel jongens als meisjes, wordt beaamd dat jongens binnen de groep jongeren het grootste risico lopen om betrokken te raken bij een ongeluk. Dit heeft volgens hun onder meer te maken met: jongens voelen zich zelfverzekerder in de auto en nemen daardoor sneller grotere risico's, jongens willen indruk maken op vrienden, zijn stoerder, proberen eerder uit wat er allemaal met een auto mogelijk is.*

4. Met het geven van een rijbewijs aan achttienjarigen, die per definitie nog onvolwassen en emotioneel zoekende zijn, hebben wij zelf als maatschappij dit probleem gecreëerd. Dit getuigt van een gebrek aan zorg.

*De leeftijd waarop jongeren momenteel het rijbewijs kunnen halen, kan naar boven gebracht worden vinden de jongeren. Zij geven aan dat ze op twintigjarige leeftijd veel verantwoordelijker omgaan met allerlei levenszaken dan toen zij achttien waren. Verder speelt hierbij een grote rol dat als je achttien bent je opeens zoveel nieuwe dingen mag doen, die allemaal uitgetoet moeten worden, evenals het rijbewijs. De jongeren denken dat ze hiermee veel verantwoordelijker om zullen springen als zij wat ouder zouden zijn.*

### **Houding/mentaliteit**

5. Je wilt vaak meer dan je kunt, vooral wanneer je jong bent. Met die instelling verleg je je grenzen. Daar bereik je het schijnbaar onmogelijke mee. In de auto houd je van een sportieve rijstijl, wat door anderen wordt gezien als 'agressief'.

*Gebruik van alcohol of drugs tijdens het autorijden, hard rijden, enzovoorts, daar wordt door de jongeren over aangegeven dat het niet echt gevaarlijk is als je het een keer hebt uitgetoet en je weet hoe je daarop reageert. Zij vinden dat er vaak door ouderen over hen gedacht wordt als onverantwoordelijk, maar daarmee zijn zij het niet eens. Als je sportief rijdt dan ben je een bestuurder die ervaren is en zich zeker voelt in de auto en dat betekent volgens hen dat die persoon een goede automobilist is.*

6. Zorg voor de eigen veiligheid spreekt jongeren aan. Eigen verantwoordelijkheid voor welzijn van anderen spreekt hen niet aan!

*De jongeren vonden het erg leuk en goed dat zij gevraagd werden om over veiligheid te praten, want zij gaven aan dat zij het beste wisten hoe hun eigen generatie is. Verkeer en veiligheid staat ook dicht bij de belevingswereld van jongeren. Alle jongeren voelden zich betrokken bij de groep ouderen (60+). Voor deze groep hadden zij allerlei tips en oplossingen. Verder was hun verantwoordelijkheidsgevoel over familie die bij hun in de auto zit erg groot.*

7. Vooral achttienjarigen zijn gevoelig voor mentaliteitsvorming. Ze willen juist dan aangesproken worden op eigen verantwoordelijkheid en willen dat hun mening serieus genomen wordt.

*Jongeren in het algemeen willen serieus genomen worden en zij voelen zich op hun manier verantwoordelijk voor zichzelf en vooral voor hun omgeving.*

### **Gevaarherkenning**

8. Beginnende bestuurders zien de gevaren niet. Dat is maar goed ook. Anders zou je niet eens auto durven rijden.

*De jongeren geven aan wel degelijk het gevaar van autorijden in te zien, maar volgens hen wordt dat gevaar vooral door anderen gecreëerd. Zij zien zichzelf niet als degenen die een ongeluk zullen veroorzaken. Vooral de meisjes geven aan niet graag aan de gevaren te willen denken, omdat zij anders inderdaad niet meer auto durven te rijden.*

9. Men weet wel waar de gevaren zijn, maar beginners willen de gevaren niet zien. Het is een kwestie van mentaliteit.

De jongeren geven aan wel degelijk het gevaar van autorijden te beseffen, maar volgens hen wordt dat gevaar vooral door anderen gecreëerd. Zij zien zichzelf niet als degenen die een ongeluk zullen veroorzaken. Vooral de meisjes geven aan niet graag aan de gevaren te willen denken omdat zij anders inderdaad niet meer auto durven te rijden. Verder wordt door de jongens en een aantal meisjes aangegeven dat gevaar nou eenmaal hoort bij deelnemen aan het verkeer, het is een feit voor hun.

### **Routine**

10. De rijkschool zorgt dat je het rijbewijs haalt. Veilig auto rijden leer je in de praktijk, door veel verschillende verkeerssituaties mee te maken. De fouten die daarbij gemaakt worden, zijn een noodzakelijk onderdeel van het leerproces.

*De jongeren zijn het met de stelling eens dat dit momenteel zo is met rijlessen, maar vinden dat er een heleboel gewijzigd kan worden aan de rijlessen, zodat zij als ze hun rijbewijs hebben, meer ervaren, zekerder en veiliger rijden. Ze zullen zich dan ook meer bewust zijn van de gevaren en daar beter op reageren.*

11. Routine kun je niet aanleren.

*Volgens de jongeren wordt er veel te weinig aandacht besteed aan routine krijgen met rijlessen. De rijlessen zouden volgens hen heel anders opgezet moeten worden, waardoor je meer ervaring kunt opdoen. Volgens hen is het inderdaad zo dat je pas routine en ervaring krijgt als je heel veel rijdt.*

12. Beginnende automobilisten hebben geleerd zelfstandig en in onbekende situaties veilig te rijden. Daardoor maken ze weinig fouten.

*Tijdens de rijlessen wordt weinig zelfstandig gereden, de jongeren geven aan dat zij grote problemen hebben na het behalen van het rijbewijs om de routeborden te volgen. Verder hebben zij veel situaties nooit meegemaakt tijdens het lessen en werd hen ook niet verteld wat ze in zo'n situatie zouden moeten doen.*

### **Risico-acceptatie**

13. De risico-acceptatie van een jonge/beginnende bestuurder is niet anders dan die van ervaren bestuurders. Beiden verwachten dat riskanter gedrag in een specifiek geval niet zal leiden tot een ongeval.

*De jongeren geven aan dat ervaren rijders meer risico nemen, waardoor er ook een grotere kans ontstaat op een ongeluk. Ook geven zij zowel voor zichzelf als voor iets oudere bestuurders (30+) aan dat zij zich niet altijd bewust zijn van het gevaar van autorijden, ongeacht het genomen risico.*

14. Voor alle jongeren/beginners geldt dat bijvoorbeeld hard rijden een kick geeft. De kick is het gevoel van "het kan mis gaan en dat betekent dood, maar het gaat niet mis want ik kan de situatie aan".

*De kick van hard rijden wordt door jongeren niet als bovenstaande stelling uitgelegd dat "het mis kan gaan en dat betekent dood", maar heeft wel te maken met het in de hand hebben van de situatie doordat zij het al een keer hebben geprobeerd. Dit gaat voor hen ook op wat alcohol en softdrugs in combinatie met autorijden betreft.*

### **Omgeving**

15. Het soort ritten dat jongeren/beginners maken en de omstandigheden waarin dat gebeurt, zijn hetzelfde als de meer ervaren bestuurders. Dat is dus niet het probleem.

*Jongeren geven aan dat het hebben van een rijbewijs een symbool van vrijheid voor hun is, ze kunnen allerlei dingen ondernemen die daarvoor niet konden, zoals uitgaan, familie en vrienden bezoeken, naar het strand gaan, alleen op vakantie gaan. Verder geven zij aan vooral auto te rijden op tijdstippen dat ouderen minder autorijden, zoals bij het uitgaan 's nachts.*

16. Leeftijdgenoten zijn minder belangrijk voor jongeren dan een volwassene waar ze tegen op kunnen kijken.

*Er wordt vooral opgezien tegen ouders en oudere personen die hun rijbewijs al geruime tijd hebben. Deze personen blijken ook veel invloed te hebben op het rijgedrag van de jongeren, in positieve zin. Zij rijden rustiger, voorzichtiger en bedachtzamer en willen aan deze personen laten zien dat ze goede automobilisten zijn. Leeftijdgenoten hebben*

*vooral veel invloed op het rijgedrag van de jongens, zij gaan harder rijden of nemen meer risico's.*

### 3.3. Opmerkelijk

#### *Acceptatie van beperkende maatregelen*

Een van de meest saillante punten dat uit dit diepte-onderzoek naar voren komt is de bereidheid van jongeren om beperkende maatregelen te accepteren. Dit staat ook lijnrecht tegenover bevindingen uit eerder onderzoek (Vissers, 1995). De jongeren uit dit laatstgenoemde onderzoek lieten zich zeer negatief uit over de beperkende maatregelen na het behalen van het rijbewijs. De jongeren uit het hier gerapporteerde onderzoek menen daarentegen dat het verhogen van de rijgerechtigde leeftijd en het invoeren van een weekend rijverbod het overwegen waard is.

Een verklaring kan zijn dat in dit onderzoek de jongeren zich vooral aangesproken hebben gevoeld op hun maatschappelijke betrokkenheid en vanuit dat probleem deze maatregelen hebben voorgesteld. Dit kan als gevolg hebben dat de jongeren indien zij echt te maken gaan krijgen met beperkende maatregelen zich hiertegen gaan keren, en de maatregel alsnog afwijzen. Daar tegenover staat dat het ook mogelijk is dat jongeren, indien zij een hoge betrokkenheid voelen, ook bereid zijn offers te brengen. Maar deze offers zullen ze alleen kunnen brengen als de maatregelen:

- overtuigend zijn in effectiviteit;
- niet onnodig beperkend zijn;
- perspectief bieden.

Het draagvlak voor veiligheid is groter dan van te voren werd verwacht. De rode draad in het gesprek is dat jongeren zich bewust zijn van de problemen. Daar waar ze zelf ervaren dat zij te maken hebben met verantwoordelijkheden die hun vermogens overstijgen zullen ze beperkende maatregelen - onder protest - accepteren. Het protest heeft dan een meer 'rituele' functie, namelijk het testen van de legitimiteit van de grenzen. Het afpakken van verantwoordelijkheden waarvan zij zelf ervaren hebben dat ze die wel aankunnen, is daarentegen vernederend. Dit soort maatregelen zal leiden tot zeer grote weerstanden en is naar de jongere toe onverkoopbaar.

#### *Behoeft aan educatie*

Jongeren vinden educatie heel belangrijk. Zij vinden het niet juist dat alleen op de basisschool aandacht wordt besteed aan verkeersonderwijs en dat daarna een groot gat valt dat pas weer wordt ingevuld bij de rijopleiding. Jongeren geven zelf aan dat het dan eigenlijk te laat is; dan is het doel namelijk om zo snel mogelijk het rijbewijs te halen. Tijdens de rijopleiding is alles dat extra is, al snel overbodig voor het gevoel van jongeren. Ook volgens de deskundigen is de afwezigheid van verkeerseducatie in de leeftijd van twaalf tot achttien jaar een gemis dat vooral van invloed is op de mentaliteitsvorming. In deze periode zou je verkeersonderwijs vooral moeten richten op dilemma's, zodat de inhoud van het vak meer aansluit bij de adolescentie ontwikkeling. Verkeersregels zijn dan slechts zijdelings van belang en het onderwijs zou alleen maar zorg moeten dragen voor onderhoud.

*Betrokkenheid jongeren*

Dit onderzoek laat zien dat jongeren te zien zijn als het begin van de oplossing. Deze dialoog met jongeren dient verder ontwikkeld te worden.

## 4. Inventarisatie van inzichten en standpunten van experts over kansrijke maatregelen

### 4.1. Inleiding

Als vervolg op de studiedag waarin de *problemen* van jonge bestuurders werden geïnventariseerd werd een tweede studiedag georganiseerd om de *kansrijke maatregelen* te inventariseren. Hiervoor werden onder andere de uitkomsten uit het jongerenonderzoek gebruikt (zie hoofdstuk 3) en de ervaringen van andere landen met systemen van een voorlopig rijbewijs. De kracht van een maatregel werd in de discussie vastgesteld aan de hand van de volgende vragen:

- voor welke problemen van jonge bestuurders werkt de maatregel, en is die invloed dan positief of negatief van aard;
- onder welke voorwaarden zal de maatregel door beginners geaccepteerd worden gegeven de uitkomsten van het jongerenonderzoek;
- wat zijn binnen Nederland de wettelijke mogelijkheden en randvoorwaarden voor invoering van de maatregel.

De deelnemers aan de tweede studiedag waren grotendeels dezelfde personen als die aan de eerste studiedag. Voor de volledige lijst van namen wordt verwezen naar de *Bijlage*.

### 4.2. Leeftijdsgrens

*Verhogen leeftijdsgrens naar 18+*

Met het verhogen van de leeftijdsgrens worden twee gevolgen nagestreefd:

1. De jongere is biologisch ouder en daardoor verstandelijk en emotioneel verder ontwikkeld. Hierdoor zou hij een evenwichtiger en meer competent bestuurder kunnen zijn.
2. De jongere wordt niet als autobestuurder blootgesteld aan de gevaren van het autorijden. Dit leidt tot een reductie in ongevallen en slachtoffers.

Het is onduidelijk of in Nederland deze gevolgen ook daadwerkelijk op zullen treden. Immers,

- Jongeren ouder dan achttien jaar zouden minder beïnvloedbaar kunnen zijn, waardoor de rijopleiding minder invloed op hen heeft.
- De periode waarin een persoon helemaal geen verkeerseducatie krijgt wordt nog langer.
- De rijroutines zijn moeilijker aan te leren. Het leervermogen neemt af naarmate men ouder wordt.
- Legitimatie van beperkende maatregelen zijn bijzonder moeilijk.
- Bij het verhogen van de leeftijd zal de bromfiets een nog aantrekkelijker voertuig worden, waardoor meer jongeren zullen gaan 'brommen' of langer met 'brommen' doorgaan. Dat zal leiden tot meer onveiligheid, omdat de bromfiets een onveiliger voertuig is dan de auto.
- Het kan zijn dat de uitgespaarde blootstelling aan onveilige situaties teniet wordt gedaan door een zeer hoge expositie net nadat het rijbewijs verkregen is. Het kan zijn dat er minder sprake is van een geleidelijke opbouw en dus ook het geleidelijk opdoen van ervaring. Immers, oudere beginners hebben al vaker een baan, hebben een ruimer inkomen dan

jongere beginners. Hierdoor zullen meer 18+ beginners een hoog kilometrage hebben dan dat het geval zou zijn voor 18-jarige beginners.

#### *Verlagen leeftijd naar 18-*

Voordelen van een verlaging zijn:

- Zestienjarigen zijn meer beïnvloedbaar dan achttienjarigen. Dat betekent dat educatieve/pedagogische inspanningen tot meer resultaat leiden.
- Het eerder geconstateerde 'gat' in permanente verkeerseducatie tussen de twaalf- en achttienjarigen wordt kleiner. Hierdoor komt er meer continuïteit in de verkeerseducatie.
- Beperkende maatregelen zijn beter te legitimeren, omdat duidelijk gemaakt kan worden dat ten opzichte van de huidige situatie 'jongere' automobilisten aan het verkeer mogen deelnemen. Jonger betekent ook in de beleving 'nog beperkt toegerust'. Dan zijn restricties of educatieve inspanningen te zien als middelen om de leeftijdsgebonden nadelen te compenseren.

#### *Nadeel*

- Ook hier geldt dat het toelaten van een zestienjarige kan leiden tot meer expositie in de vorm van meer kilometers op de weg.

### 4.3. **Proefrijbewijs (punten)**

Hoe het proefrijbewijs met punten aansluit bij de problemen van jonge bestuurders is afhankelijk van welke effect bekeken wordt. Het proefrijbewijs heeft twee effecten:

1. Een generaal preventief effect dat het gevolg is van een algemeen afschrikkende werking. Dit houdt in dat autobestuurders zich uit angst voor 'straf' aan de verkeersregels houden.
2. Een diagnostisch/curatief effect. Autobestuurders die herhaalde malen beboet zijn voor het overtreden van verkeersregels krijgen een extra straf opgelegd. Vaak is dat een verplichte deelname aan een educatieprogramma, dat tot doel heeft om de recidivist tot andere inzichten te doen komen en/of om zijn rijstijl veranderen.

#### *Ad 1.*

De invoering van een puntenrijbewijs zal voor een grote groep jongeren tot gevolg hebben dat de hoge risico-acceptatie beïnvloed zal worden. Maar dan alleen voor 'bewust gemaakte overtredingen'. Aannemende dat jonge mannen het meest frequent dit soort overtredingen begaan, zal juist voor hen het effect het grootst zijn. Dat men minder vaak overtredingen begaat zal indirect ook van invloed zijn op 'overladenheid' (te veel informatie moeten verwerken in te weinig tijd). Dit zal het sterkst zijn wanneer snelheidsovertredingen teruggedrongen kunnen worden.

#### *Ad 2.*

De effecten van het systeem op jongeren die 'opvallend' zijn geworden doordat zij (te) vaak de verkeersregels overtreden of te vaak bij ongevallen betrokken raken, zijn afhankelijk van de 'behandeling' die daarop volgt. Als we er vanuit gaan dat er een 'educatieve maatregel' op de overtreding volgt waarbij aangesloten wordt op het soort problemen dat de jongere tegenkomt, dan heeft deze maatregel effect op al deze problemen. Zo'n educatieve aanpak kan ook problemen oplossen die te maken hebben met cognitieve beperkingen, zoals

het niet *kunnen* herkennen van gevaren, en overladenheid. Door extra training en oefening kan geprobeerd worden deze beperkingen gunstig te beïnvloeden. Een strafmaatregel zal op dit type problemen geen of een mogelijk negatief effect hebben..

De principes kunnen ook worden omgedraaid. In plaats van te spreken over strafpunten die je opbouwt, kan er ook gesproken worden over bonuspunten die je verliest. In het laatste geval, ga je uit van vertrouwen en kies je een positieve benadering. Er zijn geen aanwijzingen dat dit uitmaakt voor de effectiviteit en de acceptatie van de maatregel.

### *Effect*

Wanneer de generaal preventieve effecten (de algemeen afschrikkende werking voor *alle* bestuurders, vergeleken worden met het verkeersveiligheids-effect dat je kunt verwachten door het behandelen van de 'probleembestuurder', dan blijkt uit evaluatie-onderzoek dat het generaal preventieve effect het grootst is en dat het behandelingseffect nauwelijks aanwezig is. Deze teleurstellende effectiviteit van behandeling/puntensysteem komt doordat geformaliseerde verkeersovertredingen een beperkte voorspellende waarde hebben voor ongevallen. Dat wil zeggen dat autobestuurders vooral door 'toeval' een verbaal krijgen. De bestuurders met de meeste overtredingen zijn dan ook niet (altijd) de meest onveilige bestuurders. Dit heeft tot gevolg dat de bestuurders die via een puntensysteem een extra straf krijgen of cursus moeten volgen niet automatisch de personen zijn die het ook het meest nodig hebben.

Evaluatie studies hebben laten zien dat de afschrikkende werking (het preventieve effect) wel significant kan zijn. Dit komt doordat alle bestuurders zich beter aan de regels gaan houden uit vrees voor een negatieve sanctie of cursus.

De omvang van het generaal preventieve effect is sterk afhankelijk van de pakkans (dus het politietoezicht). Als het politietoezicht voldoende hoog is, blijft het de vraag of, van een puntenstelsel een aanvullende afschrikkende werking uitgaat boven op de afschrikkende werking die toezicht heeft.

### *Inpasbaarheid in wetgeving*

Een puntenstelsel blijkt te stuiten op de praktische beperkingen die het gevolg zijn van de Nederlandse regeling rond de kentekenaansprakelijkheid. Dit is de reden dat eerdere initiatieven om te komen tot een puntenstelsel in Nederland het niet gehaald hebben.

Echter, met de invoering van hoofdstuk 6 van de Wegenverkeerswet (WVW) is een verruiming gekomen van de mogelijkheid het rijbewijs te vorderen en daaraan een educatieve maatregel te koppelen. Het gaat hier om een administratieve procedure. Aangezien het ook voor de jonge bestuurder wenselijk is dat hij niet pas 'behandeld' wordt wanneer hij reeds een groot aantal overtredingen begaan heeft, is een puntenstelsel niet meer nodig. Een enkele maar ernstige overtreding is een voldoende indicatie voor een neiging tot riskant gedrag. Toch zijn er ook lichtere overtredingen van belang en hier zou een puntenstelsel wel een aanvullende waarde hebben.

### *Acceptatie*

Beide diepte-onderzoeken (Vissers, 1995; Codename Future, 1997) laten zien dat er bij jongeren een grote acceptatie is van deze maatregel.

Dit is gebaseerd op:

- de schuldigen worden gestraft;
- je hebt je toekomst in eigen hand;
- je bent verantwoordelijk voor je eigen gedrag en de gevolgen daarvan.

#### 4.4. **Rijbewijs met restricties**

Restricties zijn zeer lastig. Enerzijds zijn restricties beschermend: beginners komen niet in omstandigheden die ze (nog) niet aankunnen. Anderzijds ontnemt je beginners de mogelijkheid om ervaring op te doen. Door dit dilemma bestaat er een probleem met de legitimatie van de maatregel. Wanneer de toepassing van restricties worden gezien als een gefaseerde opleiding (je mag steeds een beetje meer, waardoor je steeds stap voor stap bijleert) is legitimatie eenvoudiger. Jongeren kunnen 'stap-voor-stap-leren' heel goed accepteren, en dit sluit aan bij hun verantwoordelijkheidsgevoel. Voorwaarde is dan wel dat restricties niet als onredelijk beperkend worden gezien. Dit betekent dat ze afnemen bij toenemend ervaringsniveau van de beginner.

Het opleggen van restricties (als straf) nadat gebleken is dat een jongere niet goed met zijn rijbevoegdheid omgaat, is niet 'logisch'. Toenemende vrijheid moet verdiend worden, en niet ongefundeerd weggeven. Je mag meer als je je goed gedraagt.

De verwachting is dat de maatregel voorkomt dat jongeren in te complexe situaties terecht komen, waardoor ze fouten gaan maken (overladenheid). Het biedt ook de mogelijkheid rijroutines op een veilige manier te automatiseren. Door restricties toe te passen wordt dus ook de blootstelling (expositie) aan gevaarlijke situaties gereduceerd.

De keerzijde kan zijn dat die aangepaste en eenvoudige situaties na verloop van tijd juist riskant gedrag gaan uitlokken, omdat ze als te gemakkelijk worden ervaren. Een gevolg hiervan zou kunnen zijn dat jongeren gaan scheuren op rustige polderwegen buiten de spits.

Een tweede probleem kan zijn dat je - zo blijkt uit onderzoek- leerlingen niet (te) lang in (te) gemakkelijke situaties moet laten oefenen. Dat kan tot gevolg hebben dat ze daarna de meer complexe situaties niet meer aan kunnen.

##### *Handhaafbaarheid*

De beperkingen die aan beginners worden opgelegd dienen ook gecontroleerd te worden. Het is niet te verwachten dat de politie in de huidige omstandigheden in staat zal zijn dit soort toegevoegde regelingen te handhaven. Temeer, omdat de overtredingen daarvan niet via automatische detectie kunnen worden opgespoord. Deze constatering leidt echter niet automatisch tot het afwijzen van restricties. Er zijn immers vele andere wijzen waarop mensen gemotiveerd kunnen worden tot het volgen van bepaalde gedragslijnen. Daarbij kun je denken aan zelf-regulerende systemen, waar jongeren spontaan gebruik van willen maken (sociaal marketing principes). Voorwaarde is dan wel dat je maatwerk levert. Dat wil zeggen dat datgene wat aan jongeren aangeboden wordt aantrekkelijk voor hen moet zijn.

##### *Acceptatie*

Wanneer jongeren praten vanuit een maatschappelijk perspectief voeren ze zelf restricties aan als gewenste maatregel. De vraag is of deze acceptatie zal

blijven bestaan wanneer ze zelf met zo'n maatregel geconfronteerd zullen worden. Het is essentieel vast te stellen hoe acceptatie gestimuleerd kan worden.

#### *Wettelijke inpasbaarheid*

Ook nu kunnen reeds rijbewijzen afgegeven worden met een beperkte geldigheid. Dat geldt nu vooral voor mensen met een handicap. Er worden dan onder meer eisen gesteld aan de uitrusting van het voertuig, het dragen van een bril. De wet biedt ruimte om deze beperkende maatregelen verder uit te breiden.

#### 4.5. **Meerfasen-rijopleiding**

In een meerfasen-rijopleiding wordt na het behalen van het rijbewijs educatie toegevoegd als vervolg op de initiële rijopleiding. Vaak wordt een meerfasen-rijopleiding gecombineerd met restricties. Dit biedt de mogelijkheid direct in te spelen op de ontwikkeling van de beginnende bestuurder. De effectiviteit van het systeem is afhankelijk van de concrete invulling en de vraag of bepaalde problemen op te lossen zijn door nieuw gedrag aan te leren. Misschien is niet alles wat nu 'ervaring' heet via instructie aan te leren.

De meerfasen-opleiding zou zich niet moeten beperken tot het rijopleidings-traject, maar zich ook naar eerdere fasen in de verkeerscarrière moeten uitstrekken, bijvoorbeeld als element in het voortgezet onderwijs. Zo maak je meer kans dat veilig verkeersgedrag een 'way of life' wordt.

In de huidige situatie zijn er drie beperkingen die van belang zijn voor de effectiviteit van een Meerfase rijopleiding:

- De didactische en pedagogische mogelijkheden van de instructeur. Door de invoering van de Wet Rijonderricht Motorvoertuigen '93 (WRM) wordt de kwaliteit van de instructeur verbeterd, maar het is de vraag of dat genoeg is.
- Inperking van de mobiliteit. De toepassing van beperkingen kan betekenen dat jongeren bepaalde werkzaamheden waarbij autorijden noodzakelijk is niet meer onder alle omstandigheden kunnen uitvoeren. Dat kan hen bijvoorbeeld domweg hun baan kosten.
- Acceptatie en legitimatie. Een meerfasen-opleiding betekent een achteruitgang ten opzichte van de huidige situatie. Men mag minder en moet meer!

#### *Wettelijke inpasbaarheid en handhaafbaarheid*

Eenzijds dient een meerfase-rijopleiding een verplichtend karakter te hebben, aangezien het verkeerssysteem van iedere deelnemer eist in het bezit te zijn van voldoende kennis en vaardigheden. Om dit te kunnen garanderen is in ieder geval een minimum examen verplicht. In dit examen worden dan de noodzakelijk geachte minimum voorwaarden getoetst.

Anders ligt het met die extra en toegevoegde eisen. Deze zouden geen verplichtend karakter hoeven te hebben. Maar aangezien het wel gewenst is dat beginners extra veiligheidstrainingen volgen, zouden deze cursussen aantrekkelijk gemaakt kunnen worden door toegevoegde voordelen (bijvoorbeeld kortingen op de verzekeringspremies).

Nadeel van deze constructies is dat mogelijk alleen ‘de brave Hendrikken’ - de mensen met een hoog veiligheidsbewustzijn”- dit soort cursussen gaan volgen.

#### 4.6. Instructie en begeleiding

De sterkste kant van de combinatie 'instructie en het rijden onder begeleiding' is dat ook hier op maat iets gedaan kan worden aan vrijwel alle problemen van de jonge bestuurder. Of de maatregel ook effectief is, hangt voor een groot deel af van de kwaliteit van de instructeur en de kwaliteit van de begeleider, en dan met name van hun pedagogische en didactische bekwaamheid. Voorts dient rekening gehouden te worden met misconcepties bij de begeleider. Een begeleider is een leek, met ervaringen in het verkeer. Het is waarschijnlijk dat zijn ideeën over veiligheid niet overeen komen met de werkelijkheid. Daar waar deze misconcepties belangrijk zijn voor de veiligheid is het dus niet gewenst dat een begeleider zomaar zonder extra informatie/training de begeleidersrol op zich neemt.

Deskundigheidsverhoging zou ook plaats moeten vinden aan de instructiekant. Behalve de eerder genoemde didactisch en pedagogische bekwaamheid van de instructeur, kan ook meer creatief worden omgegaan met de beschikbare tijd, het motiveren van leerlingen voor extra en bijzondere lessen, en het verdichten van de leeromgeving door multi-media/simulator-toepassingen.

##### *Acceptatie handhaafbaarheid, wettelijke inpasbaarheid*

De jongeren wijzen zelf op de belangrijke rol van hun ouders. Ze voelen ze zich als beginner onzeker. Dit zou een mogelijkheid bieden om begeleid rijden te stimuleren, indien in de praktijk ook blijkt dat ouders en hun kinderen op een constructieve wijze dat leerproces doorlopen. Tegenover de positieve houding ten opzichte van hun ouders - zoals uit het diepte-onderzoek naar voren komt - staat ook de superkritische houding. De vraag is of jongeren wel van hun ouders willen leren, en ook: hoe groot is de kans op ernstige conflicten tijdens de begeleiding?

De recente positieve ervaringen in Zweden kunnen daar aanknopingspunten voor bieden.

De handhaafbaarheid hoeft geen probleem te zijn, als de ouders de rol van toezichthouder op zich nemen. De wettelijke inpasbaarheid is vrij klein wanneer aan deze maatregel een leeftijdsverlaging wordt gekoppeld. Dan krijgt men namelijk te maken met de Europese Richtlijn. Wanneer begeleid rijden ingaat na het formele instructietraject vanaf achttien jaar, dan kan het net als een restrictie worden vormgegeven (zie restricties).

#### 4.7. Aandachtspunten

*Systemen of elementen?* Hoewel in dit verslag die verschillende varianten afzonderlijk zijn besproken is er gedurende de studiedag steeds door de deelnemers op gewezen dat de varianten elkaar niet uitsluiten en in aanvulling op elkaar kunnen worden gebruikt.

*Handhaafbaarheid* is een probleem waarvoor een oplossing gevonden kan worden langs twee wegen:

- Via maatwerk en sociaal toezicht en beloningen, waardoor er sprake is van 'zelf-regulatie'.
- Via prioritering: als een maatregel belangrijk genoeg gevonden wordt, dan kan zal via prioritering ruimte bij de toezichthouder gemaakt moeten worden.

#### *Acceptatie*

Het onderzoek van Jongerenburo Codename Future laat zien dat het - onder nog niet bekende voorwaarden - mogelijk is een draagvlak bij jongeren te creëren voor beperkende maatregelen. De vraag is echter of dit een eenmalig resultaat is afhankelijk van de toevallige samenstelling van de groepen, of dat dit draagvlak ook structureel te bewerkstelligen is bij de meeste jongeren. Verder rijst de vraag of dit draagvlak - dat gebaseerd is op maatschappelijk perspectief - ook blijft bestaan als het persoonlijk belang in het geding komt.

#### 4.8. **Hoe nu verder?**

Het vervolg op deze studiedag ziet er als volgt uit:

- In een notitie zullen de resultaten van deze studiedag worden vastgelegd.
- Vervolgens wordt een stelsel van maatregelen (prototype) beschreven dat voor Nederland een mogelijkheid biedt de onveiligheid van de beginnende bestuurder te bestrijden.
- Hierbij worden kennisleemten en discrepanties in bevindingen beschreven.
- Daarna wordt vastgesteld of het prototype voldoende onderbouwd kan worden op basis van de bestaande kennis.
- Afhankelijk van deze analyse wordt:
  - indien het prototype-stelsel voldoende gefundeerd kan worden, in een vervolgonderzoek nagegaan:
    - bij jongeren hoe en of de acceptatie van het prototype ondersteund en vergroot kan worden;
    - hoe groot de wettelijke inpasbaarheid is;
    - hoe groot de politieke aanvaardbaarheid is;
    - welke kosten en baten te verwachten zijn.
  - indien het prototype onvoldoende gefundeerd is, aangegeven welke kennisleemten op welke wijze kunnen worden ingevuld.

#### *Afspraken over een eventueel vervolg onderzoek*

- Om - indien dat gewenst is - een grootschalig onderzoek mogelijk te maken zal het CBR adressen van geslaagden selecteren en bewaren (anders worden deze na drie maanden vernietigd).
- In een vervolgonderzoek zullen ook jongeren moeten worden betrokken die in de toekomst hun rijbewijs gaan halen.

## 5. Prototype

### 5.1. Inleiding

In de voorgaande hoofdstukken is verslag gedaan van de gezichtspunten van enkele maatschappelijke organisaties en van jongeren over de problemen van jonge bestuurders en de gewenste oplossingsrichtingen.

In dit hoofdstuk wordt allereerst de belangrijkste inzichten en conclusies samengevat, waarna op grond van de conclusies een eerste aanzet wordt gegeven voor een prototype van een voorlopig-rijbewijssysteem. Doel is *niet* om hier een compleet uitgewerkt en onderbouwd prototype te presenteren, maar om een basis te leggen voor verdere discussie.

### 5.2. Samenvatting bevindingen: perspectief jongeren en deskundigen

- De rijopleiding kan niet los gezien worden van de gehele verkeersopleiding. Door zowel praktijkdeskundigen als jongeren wordt de afwezigheid van verkeerseducatie in het voortgezet onderwijs als een groot gemis gezien. Uit de gesprekken met jongeren blijkt ook een grote kennisachterstand. Deze kennisachterstand is deels te verklaren door het hiaat in de verkeerseducatie en daarnaast uit de resultaatgerichte (examengerichte) rijopleiding.
- Deze kennisachterstand heeft vooral betrekking op het gevaarbewustzijn. Jongeren hebben veelal geen goed feitelijk inzicht in het verhoogde risico dat zij hebben. Zij weten niet hoe dit hoge risico ontstaat, waar het mee te maken heeft. Indien jongeren voorzien worden van extra informatie op dit punt dan blijken ze de risicoverhogende omstandigheden goed te kunnen herkennen. Dan blijkt ook dat zij een grote behoefte hebben om hierover met andere jongeren te praten.
- Het herkennen van de belangrijke risicofactoren en het doorgronden van de grote emotionele gevolgen van verkeersongevallen, doet jongeren een maatschappelijk perspectief kiezen. Hiermee wordt bedoeld dat jongeren dan niet meer alleen redeneren vanuit het eigen belang (individueel perspectief), maar juist gaan nadenken over hetgeen goed is voor het algemeen (maatschappelijk perspectief). Belangrijk hierbij is het bewustzijn dat anderen waar je van houdt slachtoffer kunnen worden en het bewustzijn dat jij als bestuurder schuld zou dragen voor de dood van een ander.
- Vanuit dat perspectief komen jongeren zelf met een set van maatregelen, die sterk beperkend zijn, voor de jonge bestuurder. De verwachte effectiviteit is een belangrijke factor om acceptatie te bevorderen.
- De praktijkdeskundigen komen in de analyse van de problemen tot de conclusie dat het probleem van de jonge bestuurder de gehele groep jonge/beginnende bestuurders betreft met daarbinnen subgroepen die extreem risicogedrag vertonen. In Nederland is niet bekend hoe deze probleemgroepen er precies uitzien, en wat hun motieven zijn, en waar

hun riskante gedrag uit voortkomt. Ook is onbekend hoe omvangrijk deze risicogroepen zijn. Gaat het om 10% van de totale groep beginners of vallen de meeste jongeren in deze risico groep?

De meningen van de deskundigen lopen uiteen over hoe doeltreffend deze subgroepen met extreem gedrag te herkennen zijn en ook hoe effectief een aanpak kan zijn die alleen gericht is op subgroepen. Volgens de praktijkdeskundigen zou een voorlopig rijbewijs gericht moeten zijn op de gehele groep van jonge bestuurders en niet alleen op subgroepen.

De jongeren vinden dat vooral jongeren met probleemgedrag aangepakt moeten worden. Generale maatregelen zijn onrechtvaardig wanneer dit betekent dat de goeden onder de kwaden moeten leiden. Dit betekent dat draagvlakverwerving voor generale maatregelen gemakkelijker wordt gemaakt wanneer gelijktijdig of daaraan voorafgaand maatregelen voor de probleembestuurder worden ingevoerd.

### 5.3. **Randvoorwaarden bij de inhoud van een voorlopig rijbewijs**

Op grond van de studiedag met de deskundigen en de gesprekken met jongeren kunnen randvoorwaarden geformuleerd worden waarmee rekening moet worden gehouden bij het samenstellen van de maatregelen die onderdeel uitmaken van een voorlopig-rijbewijssysteem.

#### 5.3.1. *Maatwerk en wetgeving*

Tijdens de studiedagen werd gewezen op het grote belang van maatregelen die aansluiten bij de behoeften van de beginners. Dit zijn dan maatregelen die gericht zijn op vrijwilligheid en bestaan uit op maat gemaakte elementen. Hierbij wordt dan aangesloten bij de wens van jongeren om zelf keuzes te kunnen maken, en zelf verantwoordelijk te zijn. Dit zijn dan aantrekkelijke maatregelen die ook aan het individu voordeel geven. Hierbij kan bijvoorbeeld gedacht worden aan beloningssystemen via premie reductie bij verzekeringen, spaarsystemen etc.

De keerzijde van deze maatwerk-maatregelen - zo werd aangevoerd - is dat mogelijk een kleine, vaak selecte, groep bereikt gaat worden en een groot deel - wellicht het deel van de jongeren dat het het hardst nodig heeft- van de effecten van de maatregel verstoken blijven.

Dat pleit er dan weer voor om, naast maatwerkprogramma's, ook wettelijke maatregelen in te voeren die voor iedereen van toepassing zijn en waar niet aan te ontsnappen valt.

Om goede *maatwerkprogramma's* te maken is zeer veel inzicht nodig in de motieven van de verschillende doelgroepen. Maar als dat dan goed in kaart is gebracht kan ook snel tot uitvoering worden overgegaan.

Om goede *wettelijke regelingen* te maken is zeer veel inzicht nodig in de wetsomgeving waar in de regelingen moeten passen. Nieuwe regelingen passen niet zo goed bij de terugtrekkende overheid. Daarnaast is het creëren van nieuwe wetgeving een langdurig proces, waarbij door politieke onderhandelingen en overwegingen belangrijke elementen in de wet het uiteindelijk niet halen. Dit alles maakt het wettelijke traject weliswaar een zeker traject

maar of het beoogde resultaat bereikt gaat worden is even min zeker, net als bij het maatwerktraject.

Bovenstaande heeft betrekking op het creëren van nieuwe regelingen. Anders ligt het met bestaande wetgeving die op een andere of aangescherpte manier wordt toegepast. De indruk bestaat dat een aantal maatregelen reeds de mogelijkheid in zich dragen om - door aanscherping of uitbreiding - bij te dragen aan de verbetering van de veiligheid van beginnende bestuurders. Te denken valt hierbij aan de positie van het verkeersonderwijs in het voortgezet onderwijs of aan de alcoholwetgeving. In een vervolgonderzoek zou onderzocht kunnen worden of in het kader van de bestaande wetgeving een invulling gegeven kan worden aan elementen van hierna te benoemen kansrijke maatregelen.

### 5.3.2. *Effectiviteit van maatregelen*

Er is geen systeem van maatregelen aan te geven waarvan op voorhand en uit alle onderzoeken blijkt dat deze effectief zijn. Voor een verdergaande beschrijving van de effectiviteit van maatregelen wordt verwezen naar Twisk 1998.

In deze studie (Twisk, 1998) wordt over de effectiviteit van maatregelen voor een voorlopig rijbewijs het volgende geconcludeerd:

- mobiliteit beïnvloedende maatregelen (bijvoorbeeld weekendnachtrijverbod) kunnen effect sorteren, maar zullen negatief uitwerken als een verschuiving plaatsvindt naar het gebruik van meer gevaarlijke vervoerswijzen (bijvoorbeeld 's nachts naar de disco op de brommer).
- een alcohol verbod (nul-promille) is aantoonbaar effectief, mits er een voldoende (subjectieve) pakkans is;
- puntenstelsels zijn effectief op de korte termijn maar de lange termijn-effecten onzeker. Lange termijneffecten zijn onder meer afhankelijk van de hoogte van het politie-toezicht
- begeleid rijden kan effectief zijn. De recent gepubliceerde effecten van een Zweedse uitbreiding van begeleid rijden laat een positief effect zien (ongeveer 30% reductie), zowel in risico d.w.z. ongevallen per afgelegde kilometer alsook in termen van absoluut aantal slachtoffers.
- verdiepen en uitbreiden van de basis-rijopleiding is alleen positief indien het *niet* leidt tot de illusie bij leerlingen dat de vaardigheden sterker zijn toegenomen dan dat dit feitelijk het geval is.

### 5.3.3. *Acceptatie van de maatregel*

Het is te verwachten dat invoering van maatregelen op het gebied van rijbewijsbezit en de voorwaardelijke toegang tot het verkeer met de nodige scepsis ontvangen zullen worden. Hoewel er *wel* een draagvlak is voor verkeersveiligheidsmaatregelen (zie § 1.2.) betekent dit *nog niet* dat verkeersveiligheidsmaatregelen ook zonder slag of stoot zullen worden geaccepteerd. De aard van de weerstand zal ook niet voor elke betrokkene hetzelfde zijn. De doelgroep zelf - beginnende bestuurders - zullen anders reageren dan andere belanghebbenden zoals ouders en werkgevers. Hier zijn verschillende oorzaken voor deze weerstand aan te geven vanuit het perspectief van de verkeersdeelnemer:

- veelal geen keihard bewijs voor effecten; dus onduidelijk of het offer ook voldoende oplevert (onzichtbaar effect), waardoor een kosten/baten-analyse op individueel niveau niet gemaakt kan worden;
- de mening dat het vooral de individuele verantwoordelijkheid betreft en de overheid daar niet mee te maken heeft;
- een geloof dat het wel meevalt en je het min of meer als een onafwendbaar natuurverschijnsel moet accepteren

Bij de overheid liggen de faalfactoren bij maatregelen:

- die een uitbreiding betekenen van overheidsbemoeienis;
- die ingewikkelde wetgeving vragen;
- die veel toezicht vergen;
- die impopulair zijn bij de burger;
- waarvan de effectiviteit onzeker is.

#### 5.3.4. *Aard van de maatregelen*

Door de probleemanalyse is duidelijk geworden dat, een enkele op zichzelf staande maatregel niet voldoende zal zijn. Er zal vanuit verschillende invalshoeken gewerkt moeten worden om de diversiteit van problemen van jonge bestuurders aan te pakken. Dit betekent dat een voorlopig rijbewijs zal samen gesteld zijn uit een groot aantal maatregelen. Het voorlopig rijbewijs zelf zal weer omgeven moeten worden met maatregelen die de kracht van het voorlopig rijbewijs kunnen versterken, bijvoorbeeld voorlichting, educatie op scholen, maar ook bijvoorbeeld verkeerstoezicht. Belangrijk is dus een grote samenhang tussen maatregelen en een vrijwel volledige afdekking van het probleem van jonge bestuurders.

Nadeel van een dergelijk pakket van maatregelen is dat het veel te omvangrijk is en dat het alleen al vanwege de omvang zoveel weerstanden oproepen worden dat het gehele pakket het niet haalt.

##### *Implicaties voor invoering*

Om te voorkomen dat maatregelen een onoverkomelijke weerstand opleveren en om een onderlinge samenhang tussen de maatregelen te behouden, wordt gepleit voor *een gefaseerde invoering*. De eerste fase zou dan dienen te bestaan uit maatregelen waarvoor in principe het wettelijk kader reeds bestaat en waarvan ook te verwachten is dat bij de belanghebbenden het mogelijk bestaande draagvlak uitgebouwd kan worden. Omdat de eerste fase faciliterend moet zijn voor de acceptatie van verdere maatregelen, zou de eerste fase moeten bestaan uit maatregelen met een overtuigend veiligheidsrendement.

#### 5.4. **Prototype voorlopig rijbewijs**

Op grond van de uitkomsten van de expert-groepen, de daar uit gedestilleerde randvoorwaarden en conclusies wordt hier een prototype van een voorlopig rijbewijs beschreven dat in drie fasen wordt ingevoerd. Deze fasen zijn:

- fase 1: versterken van de verkeerseducatie in het voortgezet onderwijs en de restrictie: nul-promille alcohol voor beginners;
- fase 2: algemeen puntenstelsel en een verdieping van de rijopleiding;
- fase 3: tweede examen en puntenstelsel specifiek voor beginners.

5.4.1. *Eerste fase: Nul-promille en het versterken van het verkeersonderwijs in de bovenbouw van het voortgezet onderwijs*

*Educatie voortgezet onderwijs*

Verkeerseducatie in het voortgezet onderwijs wordt gezien als een noodzakelijke basis voor een maatschappelijke bewustwording over verkeer en verkeersveiligheid. De indruk bestaat dat hieraan op het moment onvoldoende invulling wordt gegeven. Hierdoor bestaat er een gat tussen verkeerseducatie in het basisonderwijs en de rijopleiding. Het dichten van het gat lijkt vooraf te moeten gaan aan een verdere verdiepingen verbreding van het rijopleidingsstelsel en een eventueel in te voeren voorlopig rijbewijs. Het wordt onwaarschijnlijk geacht dat een voorlopig rijbewijssysteem op zichzelf - in welke vorm dan ook - in staat zal zijn om het hoge risico van jeugdigen terug te dringen. In het voortgezet onderwijs dient gewerkt te worden aan verkeerskennis, inzicht en veiligheidsmotivatie. Bovendien is aandacht voor verkeer en veiligheid in het voortgezet onderwijs bijna voorwaarde voor *de acceptatie* van een voorlopig rijbewijs. Immers, als beginners niet *geïnformeerd* zijn over de gevaren en de complexiteit van het verkeerssysteem dan zullen maatregelen in het kader van een voorlopig rijbewijs snel opgevat worden als onterechte betutteling. Om te garanderen dat de meest elementaire behandeling in het voortgezet onderwijs plaatsvindt zal onder meer de positie van verkeersonderwijs (politiek) vastgesteld dienen te worden. De vraag is immers of het bewerkstelligen van voldoende kennis, inzicht en vaardigheden in de verkeersdeelneming tot de zorg van de overheid behoort, zoals dat ook geldt voor andere vaardigheden als lezen rekenen en schrijven, of dat verkeersveiligheid een van de vele maatschappelijke problemen is waarin de overheid slechts een geringe bijdrage van het onderwijs en dus verkeerseducatie verwacht.

Overigens ontbreekt tot op heden inzicht in de *feitelijke* invulling van verkeerseducatie in het voortgezette onderwijs. De ervaringen van deskundigen en jongeren wijzen op een zeer magere invulling, maar objectieve feiten hierover ontbreken tot nu toe.

*Nul-promille alcohol*

Uit de meningen en het gedrag van jongeren valt op te maken dat zij zelf het rijden met alcohol onaanvaardbaar vinden. De verwachte effectiviteit -bij voldoende pakkans - is groot wanneer ervan uitgegaan wordt dat beginnende/ jonge bestuurders na het gebruiken van alcohol een zesmaal grotere ongevalskans lijken te hebben dan d meer ervaren bestuurders met dezelfde hoeveelheden alcohol in hun bloed (Matthijssen, 1998). Verder ondersteunen de volgende factoren de keuze van deze maatregel als een zeer kansrijke.

Immers de maatregel:

- sluit aan bij de beleving van jongeren zelf (zie Goldenbeld, 1997). 69% van de Nederlandse bestuurders in de leeftijd van 18-24 jaar zijn *het tamelijk tot zeer eens* met de invoering van een Europese maatregel op een verbod van alcohol voor beginnende bestuurders ( nul-promille maatregel). In de leeftijdsgroep 40-54 jaar stijgt dit naar 85%. Ook in de breedte lijkt een draagvlak te bestaan voor de maatregel.
- belemmert hen niet in hun mobiliteit, en leidt waarschijnlijk niet naar een verschuiving naar meer gevaarlijke voertuigen, indien gelijktijdig een nul-promille maatregel voor bromfietzers wordt ingevoerd;
- vraagt geen *extra* politie-inspanning. Wil de maatregel effectief zijn dan is het wel nodig dat de beginnende bestuurder *het gevoel* heeft dat hij een

grote kans loopt gepakt te worden wanneer hij met alcohol op rijdt. Dit betekent enerzijds een grote herkenbaarheid van beginnende bestuurders (bijvoorbeeld door het voeren van een herkenningsteken op het voertuig) en anderzijds voldoende politietoezicht. Maar dit toezicht vormt een logisch onderdeel van het huidige alcoholtoezicht.

Deze alcoholmaatregel zou een eerste invulling kunnen betekenen van een *voorlopig rijbewijs*.

Om verder ook een educatieve inhoud te geven aan de maatregel en een relatie te leggen met maatwerk kan aansluiting gevonden worden bij de bestaande wetgeving over de vordering van rijbewijzen. Beginners die de nul-promille maatregel overtreden kunnen dan in de EMA (Educatieve Maatregel Alcohol) instromen. Bij beginners is het nog belangrijker dan bij gevorderden dat de cursus zo kort mogelijk na de overtreding gevolgd wordt. De duur van deze restrictie is twee jaar na het behalen van het rijbewijs. Daarna vervalt de restrictie automatisch en wordt het rijbewijs definitief.

#### *Restrictie mobiliteit*

Het is veel moeilijker draagvlak te verwerven voor maatregelen die de mobiliteit beperken. Hoewel jongeren zelf aangeven dat zij vinden dat restricties noodzakelijk kunnen zijn is de weerstand die verwacht kan worden groot wanneer het een wettelijke maatregel zou betreffen. Hier kan gedacht worden aan maatwerk. Bijvoorbeeld, door vrijwillig af te zien van autorijden tijdens de weekendnachten wanneer daar een reductie van de verzekeringspremie tegenover staat. Het probleem met verzekeringspremies is dat deze betaald worden door de eigenaar van de auto en dat is in het geval van de jongere vaak een van zijn ouders. Een andere mogelijkheid is die van uitsluitingsclausules bij schade.

#### *Maatwerk versus wetgeving*

De eerste fase laat weinig ruimte voor maatwerk. Het gaat hier over maatregelen die in hun basale vorm gelden voor iedere beginner. Dus niet alleen voor hen die er voor kiezen.

### 5.4.2. *Tweede fase: toevoegen puntensysteem en aanscherpen van de rijopleiding en het rijexamen*

In de tweede fase komen maatregelen met een minder hoge acceptatie en/of met een langere voorbereidingstijd aan bod.

Voorgesteld wordt om in de tweede fase de volgende maatregelen onder te brengen:

- puntensysteem voor alle bestuurders
- aanscherpen rijopleiding en eerste examen

#### *Puntensysteem voor iedereen*

Voor beginners is het nodig dat zij zich in de eerste jaren strikt aan de verkeersregels houden. Onderzoek wijst uit dat vooral beginners die overtredingen maken ook sneller ongevallen veroorzaken, dan beginners die zich aan de regels houden. Met name moedwillig gemaakte overtredingen wijzen op een onderschatting van de gevaren en een overschatting van de eigen kwaliteiten als bestuurder, en een beperkt inzicht in de positie van mede-gebruikers. Dit betekent dat overtredingen door beginners serieus genomen moeten worden. Dit kan door een puntensysteem voor beginners in te voeren, waarin bijgehouden wordt welke en hoeveel overtredingen door een

beginner gemaakt worden. Bij het bereiken van een maximum aantal punten volgt dan een extra maatregel, bijvoorbeeld het moeten volgen van een cursus.

De effectiviteit van de maatregel is sterk afhankelijk van de pakkans, maar te verwachten is dat er een aanvullende afschrikkende werking is op voorwaarde van een voldoende hoge pakkans.

In de landen waar puntenstelsels voor beginners toegepast zijn, zijn vaak positieve effecten vastgesteld. Hierbij geldt dan wel dat in al deze landen dan vaak al een algemeen puntenstelsel (dat wil zeggen voor iedereen) van kracht was. Het puntenstelsel voor beginners was dan een verbijzondering van de algemene maatregel, die er uit bestond dat beginners *minder* punten mochten verzamelen dan meer ervaren bestuurders.

De jongeren (zie diepte-onderzoeken) lijken een puntensysteem te accepteren omdat het de kwaden straft en de goeden ongemoeid laat. Let wel, het bestaan van een algemeen puntenstelsel lijkt een voorwaarde te zijn voor deze acceptatie. Jongeren vinden een puntenstelsel voor beginners onrechtvaardig (zie onderzoek Code Name Future, en Vissers, 1995). Zij zien niet waarom zij extra gestraft moeten worden en ervaren bestuurders hun gang kunnen gaan. Ook *wettelijk* gezien is niet voorstelbaar hoe een puntensysteem dat *alleen* geldt voor beginners gelegitimeerd kan worden. Weliswaar hebben jongeren een verhoogde ongevalskans bij het maken van dezelfde overtreding dan de meer ervaren bestuurder, maar in een puntensysteem wordt niet opgetreden tegen de een overtreder wegens een verkeersonveilig gedrag, maar simpel wegens het overtreden van wettelijke regels ongeacht de uitkomst daarvan. Op grond van dit uitgangspunt is een overtreding door een ervaren bestuurder even verwerpelijk als door een beginner, en zou er in de afhandeling geen onderscheid moeten zijn voor beide groepen overtreders.

Niet alleen vanuit het wettelijk kader is het puntenstelsel voor beginners lastig te legitimeren maar ook vanuit een sociaal maatschappelijk kader. Immers, wanneer veelvuldige overtredingen ervaren bestuurders minder zwaar worden aangerekend draagt dat de impliciete boodschap in zich dat het overtreden van verkeersregels best mag. Dat staat in schril contrast met wat de beginner wordt geleerd: verkeersregels zijn van levensbelang. De conclusie is dan ook dat aan de invoering van een puntenstelsel voor beginners een algemeen puntenstelsel vooraf moet gaan.

#### *Kanttekening*

In Nederland is recent een verscherpte vorderingsprocedure ingevoerd. Deze vorderingsprocedure houdt in dat bij een zware overtreding het rijbewijs administratief ingenomen wordt en pas weer teruggegeven wordt als een straf (in dit geval cursus) is uitgevoerd. Het is mogelijk dat deze vorderingsprocedure in grote lijnen overeenkomt met een puntenstelsel. Nagegaan moet worden of de vorderingsprocedures in Nederland de noodzakelijke kenmerken bezitten waardoor de hier boven beschreven effecten van een puntenstelsel ook bij deze vorderingsprocedures kunnen optreden.

#### *Aanscherpen rijopleiding door middel van aanpassen eerste examen*

Het huidige examen is een van de grondigste in Europa. Tot op heden is een verdieping van het examen niet wenselijk omdat de rijopleiding (nog) niet een voldoende voorbereiding blijkt te zijn op dit examen. Dit blijkt uit onder meer

uit de lage slaagpercentages. De recente ontwikkelingen (invoering van de WRM waarin aanvullende eisen worden gesteld aan de instructeurs en de toepassing van de TTT - tussentijdse toets ) zullen naar verwachting leiden tot een betere afstemming van de rij-opleiding op het examen.

Het is de vraag echter of een verzwaring van het examen in deze tweede fase gewenst is. Immers hoe veel beter de opleiding ook zal worden (bijvoorbeeld door het toepassen van simulatoren) het is waarschijnlijk dat een groot deel van de gewenste ervaring niet aangebracht kan worden simpel vanwege beperkingen in tijd en omstandigheden. Aanbevolen wordt dan ook om twee examenmomenten in te voeren, namelijk een om een *voorlopig* rijbewijs te krijgen en een om een *definitief* rijbewijs te krijgen. Het examen om een voorlopig rijbewijs te kunnen krijgen komt in grote lijnen overeen met het huidige examen. Het examen ter verkrijging van het definitieve rijbewijs is een zwaarder examen. Een nadere uitwerking hiervan wordt in de volgende paragraaf gegeven.

#### 5.4.3. *Derde fase: toevoegen puntensysteem beginners en tweede examen.*

In de voorgaande fasen dient het volgende bereikt te zijn:

- het verkeersonderwijs heeft een steviger plek gekregen in het voortgezet onderwijs;
- er is een bewustzijn dat het rijbewijs alleen geen voldoende voorwaarde is voor veiligheid;
- de mening bestaat dat aanvullende maatregelen terecht en effectief zijn (door nul-promille);

De derde fase bestaat uit de invoering van:

- een puntenstelsel voor beginners;
- een tweede examen.

##### *Puntenstelsel voor beginners?*

Wat betreft de in- en uitvoeringscomplexiteit zou dit onderdeel reeds in de tweede fase passen. Immers als je een algemeen puntenstelsel uitvoert kan een aanscherping voor beginners ook meteen mogelijk gemaakt worden. Het hoort in de derde fase thuis omdat de eerste en tweede fasen voorwaarden zijn voor de acceptatie door de beginners en de maatschappij van deze maatregel. In feite is dit een vrij cosmetisch onderdeel dat vooral ten doel heeft om een prikkel te creëren om de voorlopig-rijbewijs-periode te willen afronden.

##### *Tweede examen*

De voorlopig-rijbewijs-periode wordt afgesloten met een tweede examen. Dit tweede examen dient *zwaarder* te zijn dan het eerste examen en heeft tot doel te toetsen of de kandidaat voldoende rijvaardigheid en inzicht heeft ontwikkeld.

In de richting van de kandidaat dient het tweede examen een prikkel te zijn om:

- zijn rijroutines op een correcte manier te automatiseren. Dit betekent dat zo tegen wordt gegaan dat een kandidaat een eigen - onveilige - rijstijl gaat ontwikkelen;
- te garanderen dat hij op een of andere manier zorg gaat dragen voor oefening in combinatie met feedback op zijn gedrag. (Bijvoorbeeld door begeleiding van ouders; aanvullende cursussen bij een goede rijsschool etc/ maatwerk) Verplichtingen op dit gebied bestaan niet. Wel kan hier in

beschermde omstandigheden ervaring opgedaan worden en zou wellicht ook door Nederland geprofiteerd worden van de positieve gevolgen van *rijden onder begeleiding*.

*Voorwaarden:*

- de mogelijkheid een meer valide examen te maken, meer gericht op verkeersinzicht en de controle op de geautomatiseerde rijroutines;
- hoge betrouwbaarheid van het examen.

#### 5.4.4. *Conclusie*

Voorgesteld wordt om gefaseerd een voorlopig rijbewijs in te voeren dat na het afronden van de laatste fase de volgende kenmerken heeft:

- het voorlopig rijbewijs beslaat een *periode van twee jaar* en volgt op het behalen van het rijbewijs;
- geen *opgelegde* mobiliteitsbeperkende maatregel. Via maatwerk wordt getracht vrijwillige restricties (zoals weekendnacht-restrictie) aantrekkelijk te maken;
- invoering van een *puntensysteem* voor beginners ;
- handhaven nul-promille;
- aanvullend examen ter afsluiting van voorlopig-rijbewijs-periode.

Na twee jaar wordt het rijbewijs definitief indien:

- een bepaald aantal strafpunten niet is overschreden;
- het tweede examen is gehaald.

Bij een definitief rijbewijs:

- vervalt de nul-promille-eis;
- wordt het algemeen puntenstelsel van toepassing.

Indien na vier jaar na de afgifte van het voorlopig rijbewijs het rijbewijs niet definitief gemaakt kan worden vervalt de rijbevoegdheid en moet men het traject weer starten vanaf het eerste examen.

#### 5.5. **Vervolgactiviteit**

Dit prototype is een uitkomst van deel I van het onderzoek naar kansrijke maatregelen voor beginnende bestuurders. Dit prototype wordt op 25 september 1997 aan de expertgroep voorgelegd. Voor 1997 is voorzien in een mogelijkheid om nader onderzoek uit te voeren naar onderdelen van een voorlopig-rijbewijssystem. Op grond van het hier beschreven prototype worden de volgende activiteiten van 1997 beschreven en wordt een doorkijk gegeven voor mogelijke activiteiten in 1998.

*1997*

- Toetsing van dit prototype in de expert groep (kleine bijeenkomst van een halve dag op 25 september).
- Haalbaarheidsstudie bestaande uit volgende elementen:
  - Vergelijking vorderingsprocedure/puntenstelsel in verwachte effectiviteit voor jongeren;
  - Mogelijkheid invoering puntenstelsel(s). Hierin zou nagegaan kunnen worden waarom eerdere pogingen mislukt zijn, en of en hoe een invoering mogelijk is. Dit wordt alleen uitgevoerd wanneer

blijkt dat de vorderingsprocedure niet het zelfde effect kan hebben als een puntenstelsel;

- Mogelijkheden tot het stimuleren van restricties op vrijwillige basis;
- Voortgezet onderwijs en verkeersonderwijs:
  - oriëntatie op de plaats van verkeersonderwijs (onder meer onderbouwing van de observatie dat er onvoldoende invulling wordt gegeven aan verkeerseducatie in het voortgezet onderwijs);
  - inventarisatie van mogelijkheden tot het versterken van de positie van verkeersonderwijs.
- CBR-rijexamen:
  - ruimte en mogelijkheid voor het uitbreiden van examens en oriëntatie op de te verwachten effectiviteit.

*1998*

Op grond van deze inventarisaties kan vervolgens het hierboven beschreven prototype bijgesteld worden en opnieuw getoets worden op inhoud en samenhang door de 'deskundigengroep'.

Deze meer definitieve versie kan nadat het ook marginaal op juridische haalbaarheid is getoetst, voorgelegd worden aan twee doelgroepen te weten jongeren maar ook hun ouders.

## Literatuur

Goldenbeld, Ch. (1997). *Nederlandse rapportage SARTRE 2; Resultaten van de tweede enquête 'Social Attitudes to Road Traffic Risk in Europe' (SARTRE) uit 1996, vergeleken met de nederlandse resultaten uit 1991 en met resultaten uit andere Europese landen.* R-97-26. SWOV, Leidschendam.

Jongerenburo Codename Future (1997). *Kansrijke maatregelen om het verkeersgedrag en verkeersveiligheid van de beginnende automobilist te verbeteren; Verkennende inventarisatie bij jongeren.* Jongerenburo Codename Future, Den Haag.

Mathijssen, M.P.M. (1998) *Rijden onder invloed in Nederland, 1996-1997. Ontwikkeling van het alcoholgebruik van automobilisten in weekendnachten.* R-98-37. SWOV, Leidschendam.

Twisk, D.A.M. (1998). *The contribution of licensing measures to the safety of novice drivers in Germany.* R-98-6. SWOV, Leidschendam.

Vissers, J.A.M.M. (1995). *Verkeersongevallen van jonge automobilisten; Een diepte-onderzoek onder Gelderse jongeren.* TT 95-32. Traffic Test, Veenendaal.

*Codename Future*

Drs. M. van Gelder  
Entrpotdok 63a  
1018 AD Amsterdam  
tel.: 070-360 41 34 of 020-620 86 65  
fax: 070-364 49 34 of 020-620 85 55

*Codename Future*

Dhr. H. Nelis  
Entrpotdok 63a  
1018 AD Amsterdam  
tel.: 070-360 41 34 of 020-620 86 65  
fax: 070-364 49 34 of 020-620 85 55

*ANWB*

Mw. drs. V.M. de Kleijnen  
Postbus 93200  
2509 BA Den Haag  
tel.: 070 - 314 71 47  
fax: 070 - 314 69 69

*ANWB*

Dhr. Mr. S.G. Schouten  
Postbus 93200  
2509 BA Den Haag  
tel.: 070 - 314 69 28  
fax: 070 - 314 69 69

*BOVAG*

Dhr. R. Kant  
Postbus 1100  
3980 DC Bunnik  
tel.: 030 - 659 52 11  
fax: 030 - 656 78 35

*CBR*

Dhr. J.P. Vaessen  
Postbus 5301  
2280 HJ Rijswijk  
tel.: 070 - 398 14 02  
fax: 070 - 398 13 80

*CBR*

Mw. P.A.M. van Driel  
Postbus 5301  
2280 HJ Rijswijk  
tel.: 070 - 398 14 02  
fax: 070 - 398 13 80

*KNMV*

Mw. B.G. Oostdijck  
Postbus 650  
6800 AR Arnhem  
tel.: 026 - 352 85 10  
fax: 026 - 352 38 38

*SWOV*

Dhr. drs. R.D. Wittink  
Postbus 1090  
2260 BB Leidschendam  
tel.: 070 - 320 93 23  
fax: 070 - 320 12 61

*SWOV*

Mw. drs. D.A.M. Twisk  
Postbus 1090  
2260 BB Leidschendam  
tel.: 070 - 320 93 23  
fax: 070 - 320 12 61

*Ministerie van V&W*

*Adviesdienst Verkeer en Vervoer*  
Mevr. drs. M.G.A. Storm  
Postbus 1031  
3000 BA Rotterdam  
tel.: 010 - 402 66 00  
fax: 010 - 282 56 43

*Ministerie van V&W*

*Hoofdafdeling Verkeersveiligheid*  
Dhr. drs. J.W. van Borselen  
Postbus 20906  
2500 EX Den Haag  
tel.: 070 - 351 80 80  
fax: 070 - 351 85 76

*Ministerie van V&W*

*Hoofdafdeling Verkeersveiligheid*  
Dhr. drs. ing. G.L.M. van Egmond  
Postbus 20906  
2500 EX Den Haag  
tel.: 070 - 351 89 89  
fax: 070 - 351 85 76

*Ministerie van V&W*  
*Hoofddirectie van de Waterstaat*  
Mr. R. Kuiper  
Postbus 20906  
2500 EX Den Haag  
tel.: 070 - 351 89 89  
fax: 070 - 351 85 76

VVN  
Dhr. drs. J.G. Goos  
Postbus 423  
1270 AK Huizen  
tel.: 035 - 524 88 00  
fax: 035 - 524 88 98

VVN  
Dhr. C. Jonker  
Postbus 423  
1270 AK Huizen  
tel.: 035 - 524 88 00  
fax: 035 - 524 88 99

*Traffic Test*  
Dhr. drs. J. Vissers  
Landjuweel 22,  
3905 PG Veenendaal  
tel.: 0318- 52 87 87  
fax: 0318- 54 11 30

*Universiteit Utrecht*  
Vakgroep Onderwijskunde  
Dr. E. Roelofs  
Postbus 80140  
3508 TC Utrecht  
tel.: 030 - 253 48 77  
fax: 030 - 253 2 352

*Hoge School van Amsterdam, Faculteit*  
*Sociaal Agogische Dienstverlening*  
Dhr. L. Woltring  
Droogbak 1a  
1013 GE Amsterdam  
tel.: 020 - 524 02 64  
fax: 020 - 524 03 99