

**Kansrijke maatregelen voor beginnende bestuurders,
bijlage II**

Drs. D.A.M. Twisk

Kansrijke maatregelen voor beginnende bestuurders, bijlage II

Haalbaarheidsanalyse: verslaglegging over proces, uitkomsten en producten

R-98-63B

Drs. D.A.M. Twisk

Leidschendam, 1999

Stichting Wetenschappelijk Onderzoek Verkeersveiligheid SWOV

Documentbeschrijving

Rapportnummer:	R-98-63B
Titel:	Kansrijke maatregelen voor beginnende bestuurders, bijlage II
Ondertitel:	Haalbaarheidsanalyse: verslaglegging over proces, uitkomsten en produkten
Auteur(s):	Drs. D.A.M. Twisk
Onderzoeksmanager:	Drs. R.D. Wittink
Projectnummer SWOV:	52.178
Projectcode opdrachtgever:	HVVV 97.603.02
Opdrachtgever:	De inhoud van dit rapport berust op gegevens die zijn 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 groter dan van meer ervaren automobilisten. De verkeersveiligheidsmaatregelen van de afgelopen tien jaar 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 specifiek ten behoeve van de veiligheid van de beginnende automobilist. De opdracht aan de SWOV is om samen met betrokkenen na te gaan welke maatregelen hiervoor in aanmerking komen. Deze notitie beoogt inzicht te geven in de uitkomsten en de voortgang van de tweede fase van het onderzoek.
Aantal pagina's:	50 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 bevat de resultaten uit de *tweede fase* van het onderzoek 'Kansrijke maatregelen jonge bestuurders'. Dit onderzoek wordt 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*.

Voor het bereiken van deze visie is de SWOV niet alleen de taak toebedeeld om in kennis en inzichten te genereren, maar ook om het proces van meningsvorming te ondersteunen en begeleiden. Vanwege deze diversiteit van taken is de rapportage ook divers van aard: zij behelst (a) verslaglegging over en analyse van het proces van meningsvorming, en (b) verslaglegging over 'produkten' die gemaakt zijn om participanten op onderdelen nader te informeren (bijvoorbeeld expertise op het gebied van puntenstelsels, buitenlandse ontwikkelingen en dergelijke).

Omdat deze rapportage alleen waarde heeft als onderdeel van een proces, en daardoor niet als een opzichzelfstaand produkt gelezen kan worden, heeft zij de status van 'bijlage'. Er is voor gekozen het oorspronkelijke document in ongewijzigde vorm in stand te houden.

Op grond van de voorliggende rapportage en de rapportage *Kansrijke maatregelen voor beginnende bestuurders, bijlage I* 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>Uitkomsten en proces: haalbaarheid van maatregelen</i>	5
1.1.	Doel en inhoud van de rapportage	5
1.2.	Achtergrond van het project kansrijke maatregelen	5
1.3.	Opzet van de haalbaarheidsstudie	6
1.4.	Werkwijze	7
1.5.	Stand van zaken	8
1.6.	Voorstellen voor verdere activiteiten	8
2.	<i>Uitgangspunten en opzet van de haalbaarheidsstudie</i>	9
2.1.	Inhoud haalbaarheidsstudie	11
2.2.	Uitvoering haalbaarheidsstudie	12
3.	<i>Advies voor beleid op aanpak beginnende bestuurder</i>	13
3.1.	Algemeen	13
3.2.	Uitkomsten van de denktank	13
3.3.	Visie op de rol van de overheid	16
3.4.	Draagvlak en acceptatie: dilemma in de legitimiteit	17
3.5.	Mogelijke aanpak van het dilemma	18
3.6.	Implicaties voor beleid	19
4.	<i>Visie op rij-instructie en rijexamen</i>	21
5.	<i>Visie op educatie</i>	24
6.	<i>Inventarisatie educatie 12- tot 18-jarigen</i>	32
6.1.	Binnenschools	32
6.2.	Kader 'duurzaam-veilig'	33
6.3.	Inhoud en visie educatie in het voortgezet onderwijs	33
6.4.	ICT	34
6.5.	NVVC	34
7.	<i>Ervaringen met het Zweedse systeem</i>	35
7.1.	Het oude en het nieuwe systeem	35
7.2.	Evaluatie	35
7.3.	Eerste resultaten: deel 1	37
7.4.	Implicaties voor Nederland	40
8.	<i>Internationale ervaringen met puntenstelsels</i>	41
8.1.	Achtergrond	41
8.2.	Resultaten	41
8.3.	Conclusies	43
8.4.	Literatuur	43
8.5.	Gebruikte vragenlijst	43
9.	<i>Visie op de uitkomsten uit de werkgroepen</i>	45
	<i>Literatuur</i>	50

1. Uitkomsten en proces: haalbaarheid van maatregelen

1.1. Doel en inhoud van de rapportage

Deze notitie beoogt inzicht te geven in de uitkomsten en de voortgang van de tweede fase van het onderzoek 'Kansrijke maatregelen jonge bestuurders'. Dit onderzoek wordt 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.

Voor het bereiken van deze visie is de SWOV niet alleen de taak toebedeeld om in kennis en inzichten te genereren, maar ook om het proces van meningsvorming te ondersteunen en begeleiden. Vanwege deze diversiteit van taken is de rapportage ook divers van aard: zij behelst (a) verslaglegging over en analyse van het proces van meningsvorming, en (b) verslaglegging over 'produkten' die gemaakt zijn om participanten op onderdelen nader te informeren (bijvoorbeeld expertise op het gebied van puntenstelsels, buitenlandse ontwikkelingen en dergelijke).

Omdat deze rapportage alleen waarde heeft als onderdeel van een proces en niet als een op zichzelf staand produkt gelezen kan worden, heeft zij de status van 'werkdokument'. Deze rapportage blijft dus alleen beschikbaar voor *intern* gebruik (dat wil zeggen: binnen het project).

Er is voor gekozen de oorspronkelijke documenten in ongewijzigde vorm in stand te houden. Deze wijze van rapporteren brengt met zich mee dat er tussen de hoofdstukken soms 'overlap' bestaat. Voorzien wordt dat een aantal van de documenten in de loop van het proces een zelfstandig produkt zullen gaan vormen.

1.2. Achtergrond van het project kansrijke maatregelen

De ongevalsbetrokkenheid van beginnende automobilisten in Nederland is veel groter dan van meer ervaren automobilisten. Analyses wijzen uit dat de ongevalsbetrokkenheid per afgelegde kilometer voor de categorie beginnende, jonge automobilisten de afgelopen tien jaar weliswaar is afgenomen, maar dat deze afname gelijke tred houdt met de verminderde betrokkenheid van 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 specifiek ten behoeve van de veiligheid van de beginnende automobilist. De opdracht aan de SWOV is om samen met betrokkenen na te gaan welke maatregelen hiervoor in aanmerking komen.

De - in twee delen uitgevoerde - activiteit had tot doel te onderzoeken welke maatregelen in de sfeer van initiële rijopleiding en regelgeving rond het

rijbewijs mogelijk zijn om de verkeersveiligheid van beginnende, jonge gemotoriseerde bestuurders te verbeteren. De activiteit in haar geheel dient te leiden tot een keuze van maatregelen, speciaal voor de groep beginnende bestuurders. Daarbij dienen de volgende facetten beschreven te worden:

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. de implicaties voor wetgeving en haalbaarheid.

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

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

De activiteit werd in twee fasen uitgevoerd: I. 'Inventarisatie' en II. 'Haalbaarheidsstudie'.

Met het oog op het verkrijgen van draagvlak is de eerste fase uitgevoerd met een actieve deelname van:

- organisaties vertegenwoordigd in de 'denktank: opleiding en examinering';
- deskundigen op het gebied van onderricht en jongeren;
- jongeren;
- deskundigen op relevante beleidsterreinen.

Aldus heeft de eerste fase geleid tot een breed gedragen beschrijving van problemen en kansrijke maatregelen voor beginnende bestuurders. Tevens zijn op hoofdlijnen de uitgangspunten en randvoorwaarden voor een aanpak in Nederland beschreven en is een uitwerking hiervan in concrete maatregelen gepresenteerd (Twisk, 1999).

De tweede fase van de activiteit, de haalbaarheidsstudie, wordt in de voorliggende notitie gedocumenteerd.

1.3. Opzet van de haalbaarheidsstudie

In de tweede fase is de haalbaarheid van een aantal van de voorgestelde maatregelen onderzocht, dan wel is een nadere uitwerking gegeven van de voorgestelde maatregelen. Ook deze fase is uitgevoerd in samenspraak met de organisaties die bij deel 1 betrokken waren, zoals bijvoorbeeld de 'denktank: opleiding en examinering'.

De haalbaarheidsstudie had betrekking op vijf elementen (A t/m E), die hieronder kort worden beschreven.

A. Verlagen expositie: 0-promille alcohol

- Nagaan juridische mogelijkheden en implicaties.
- Schatten van het te verwachten effect.

B. Veiligheidsattitude: vorderingsprocedure en puntenstelsel

- Vergelijking vorderingsprocedure/puntenstelsel op het punt van 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 hetzelfde effect kan hebben als een puntenstelsel.

- Schatten van het te verwachten effect.

C. Educatie 12 - 18 jaar

Voortgezet onderwijs

- Oriëntatie op de plaats van verkeersonderwijs (onder meer onderbouwing van de observatie dat er in het voortgezet onderwijs onvoldoende invulling wordt gegeven aan verkeerseducatie).
- Inventarisatie van mogelijkheden tot het versterken van de positie van verkeersonderwijs.

Buitenschoolse educatie

- Inhoud buitenschoolse educatie: hoe dit te stimuleren en wat kan/moet er geleerd worden?

D. Inhoud rijopleiding en eerste examen

- Beschrijven de wijze waarop de huidige rijopleiding effectiever kan zijn op het punt van het aanleren van verkeersveilig rijgedrag en hoe dit in het eerste examen getoetst kan worden

E. Behoud van veilig gedrag: tweede examen of educatief traject

Voorgesteld is om de leerperiode te verlengen, opdat beginners na het behalen van het rijbewijs bewuster het gewenste rijgedrag blijven vertonen, en een prikkel krijgen om op een veilige manier ervaring op te doen. Ook een tweede examen kan een prikkel daartoe zijn, wanneer dit betekent dat veilige rij-routines bewust onderhouden worden met als gevolg dat ze daarna geautomatiseerd (als vanzelf) worden toegepast. Maar een nadeel van een tweede examen is het dwingende karakter ervan. Dit dwingende karakter zal minder worden wanneer een automobilist ook op een andere voor hem/haar aantrekkelijker manier aan dezelfde verplichting kan voldoen bijvoorbeeld door het ondergaan van tussentijdse cursussen. Aldus:

- Alternatief educatief traject gericht op het bieden van de genoemde prikkel.
- CBR-rijexamen: ruimte en mogelijkheid voor het uitbreiden van examens en een oriëntatie op de te verwachten effectiviteit.
- Mogelijkheden tot het stimuleren van restricties op vrijwillige basis.

1.4. Werkwijze

De haalbaarheidsstudies zijn door verschillende organisaties zelf uitgevoerd en gedocumenteerd:

- A en B Verkeer en Waterstaat/SWOV. De uitkomsten uit deze haalbaarheidsanalyse is gedocumenteerd in hoofdstuk 3.
- C ANWB/VVN/Lauk Woltring; Hogeschool Amsterdam/Erik Roelofs Rijksuniversiteit Utrecht. De uitkomsten van de haalbaarheidsanalyse is gedocumenteerd in hoofdstuk 4.
- D en E CBR/BOVAG/KNMV. De uitkomsten zijn gedocumenteerd in hoofdstuk 5.

1.4.1. *Ondersteunende werkzaamheden SWOV*

De SWOV heeft een aantal ondersteunenden werkzaamheden uitgevoerd:

1. Opstellen van een notitie ten behoeve van haalbaarheidsstudie inhoudende: kader, uitgangspunten, afspraken en planning (gebaseerd op voorbereidende vergadering d.d. 25 september 1997). Deze notitie is opgenomen in hoofdstuk 2.
2. Deelname aan werkgroep A en B.
3. Verstrekken gegevens aan werkgroep C over de positie van verkeerseducatie in het voortgezet onderwijs, en initiatieven die op dit moment op dit gebied worden ontplooid. Deze notitie is opgenomen in hoofdstuk 6.
4. Rapporteren over die internationale ontwikkelingen die relevant zijn voor de keuze dan wel de uitvoering van maatregelen. Beschreven zullen in ieder geval worden: de bevindingen in Zweden over het veiligheidseffect van het versterken van begeleid rijden (zie hoofdstuk 7), het beleid van verschillende landen met betrekking tot recidivisme bij jonge bestuurders (zie hoofdstuk 8), en de conclusies voor een mogelijke toepassing in Nederland.
5. Verslaglegging studiedag en voorstellen voor vervolgvacatures (zie hoofdstuk 9).

1.5. **Stand van zaken**

De drie genoemde haalbaarheidsstudies zijn besproken op een studiedag. Op deze studiedag werd het volgende geconcludeerd:

- Uit de uitwerking van de verschillende terreinen voor maatregelen blijkt dat er slechts zeer beperkte mogelijkheden zijn, wanneer het thans geldende praktijkkader als uitgangspunt wordt genomen. Vele maatregelen die in potentie effectief zijn, worden in het licht van de politieke en praktische haalbaarheid (te) snel gezien als 'onmogelijk' en niet-wenselijk.
- Het is belangrijk om een 'kansrijke maatregel' te definiëren als:
"een maatregel die effectief het probleem kan verminderen waarmee beginnende bestuurders kampen."

1.6. **Voorstellen voor verdere activiteiten**

Om te komen tot een 'sterke visie' met 'kansrijk' als uitgangspunt moet een kort document opgesteld worden met de centrale uitgangspunten, dat door iedere participant onderschreven kan worden en daarna leidraad vormt voor de verdere invulling van de voorgestelde maatregelen: 'de klare lijn'.

Deze klare lijn wordt opgesteld door vier personen (Erik Roelofs, Lauk Woltring, Jo Hendrix en Divera Twisk), en wordt ter goedkeuring voorgelegd aan de klankbordgroep op 1 april 1998.

2. Uitgangspunten en opzet van de haalbaarheidsstudie

In de vergadering van 25 september 1997 ter afsluiting van de 'inventarisatiestudie' is voornamelijk gesproken over de randvoorwaarden op grond waarvan kansrijke maatregelen kunnen worden beschreven. Uit deze discussies zijn vijf uitgangspunten naar voren gekomen.

Uitgangspunt 1: het continue leerproces

Maatregelen voor jonge bestuurders zijn vooral kansrijk (= effectief) wanneer deze ingebed zijn in een lang leertraject. Dit inzicht impliceert een andere visie op rijvaardigheid dan die waarop de huidige regelgeving is gebaseerd. De thans bestaande regelgeving gaat er immers van uit dat rijvaardigheid in één keer verworven wordt (namelijk in de initiële rijopleiding). In werkelijkheid is rijvaardigheid echter (a) iets dat niet definitief verworven wordt (er kunnen fouten sluipen in aangeleerde vaardigheden), en (b) iets dat in verschillende fasen wordt opgebouwd. Dit begint al bij de eerste verkeersdeelname en eindigt wanneer men niet zelf meer actief aan het verkeer deelneemt.

Deze visie beperkt 'het leren' dan niet alleen tot de beginnende bestuurder maar betreft daarin ook de meer ervaren bestuurder. Dit uitgangspunt betekent het volgende:

- Een 'voorlopig rijbewijs'-systeem, in welke vorm dan ook, zal altijd slechts een enkel element zal zijn in het continue leerproces; het dient ingebed te zijn in een coherent stelsel van andere maatregelen en initiatieven;
- Niet alleen beginners behoeven extra aandacht; ook de ervaren bestuurder moet worden gemotiveerd zijn/haar rijstijl 'bij te scholen/ te corrigeren'. Een bijkomend maar belangrijk effect is dan ook dat beginners zich niet gestigmatiseerd hoeven te voelen, en de kans op acceptatie daardoor groter wordt. Een algemeen puntenstelsel (dus voor iedereen) past in die gedachte

Uitgangspunt 2: formele en informele leersystemen verbinden

Tijdens de studiedagen is gewezen op het grote belang van maatregelen die aansluiten bij de behoeften van de beginners. Dit zijn dan maatregelen die gebaseerd zijn op 'vrijwilligheid' en bestaan uit 'op maat gemaakte' elementen. Kortom: het informele leersysteem.

Zo'n informeel leersysteem sluit aan bij de wens van jongeren om zelf keuzen 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 in de vorm van premiereductie bij verzekeringen, spaarsystemen, enzovoort.

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

Dat pleit er dan weer voor om behalve 'maatwerk'-programma's ook (wettelijke) maatregelen in te voeren die voor iedereen van toepassing zijn en waarvan niet te ontsnappen valt.

Deze overwegingen hebben tot de volgende conclusies geleid:

- Het is wenselijk om via wettelijke regelingen een kader te creëren (voor elke beginnende bestuurder) bestaande uit een fasering van het leerproces,

waaraan dan alle formele en informele leeractiviteiten gekoppeld kunnen worden.

- Bij educatie voor 12- tot 18-jarigen moet niet alleen gedacht worden aan een invulling via het voortgezet onderwijs; er zal ook nagegaan moeten worden of en hoe in buitenschoolse activiteiten, verkeersonderricht en educatie aandacht kunnen krijgen.

Uitgangspunt 3: straffen én belonen

De maatregelen dienen niet alleen beperkend van aard te zijn. Het is ook belangrijk om het allemaal wat 'leuker' te maken. Hoe dat kan is een uitdaging. Toch zul je ook straffende of inperkende maatregelen nodig hebben, om de volgende redenen:

- Jongeren geven zelf aan dat ze het belangrijk vinden dat er consequent wordt opgetreden. En in dat opzicht kiezen ze eerder voor het straffen van de overtreder dan voor generieke beperkende maatregelen.
- Straffen zijn ook nodig om te voorkomen dat personen die zich negatief gedragen ook andere weer kunnen aansteken (dat blijkt bijvoorbeeld bij crimineel gedrag ook het geval te zijn).
- Door middel van straffen en belonen kan zelfsturend gedrag versterkt worden. Dat wil zeggen: met een 'verinnerlijkte' norm heeft iemand geen dreiging van straf meer nodig om het gewenste gedrag te vertonen. Het verinnerlijken van normen en waarden vindt vooral in de kindertijd en de adolescentie plaats. Straf en belonen als reactie op (on)gewenst gedrag versterkt de verinnerlijking van normen, en dit gebeurt vooral wanneer allereerst de achtergrond van de norm/regel en de voordelen voor de persoon in kwestie zelf verhelderd en toegelicht wordt. Dit laatste dient dan in de rijopleiding en de educatie 12- tot 18-jarigen aan de orde te zijn gekomen.

Uitgangspunt 4: stimulering van rijvaardigheidsontwikkeling na het examen en regulering van de taakcomplexiteit

De beginnende bestuurder wordt na het examen aan zijn lot overgelaten. Er is geen enkele begeleiding, ondersteuning en correctie van gedrag. Beginners moeten uitgedaagd worden hier op een systematische wijze iets aan te doen en daarnaast moet er een toetsmoment komen waarin de kwaliteit van de taakuitvoering bekeken wordt en waar nodig wordt bijgestuurd.

Dit is een kwaliteitstoets zoals die ook in andere sectoren wordt toegepast.

Deze kwaliteitstoets wordt langs twee lijnen ontwikkeld:

- een verplichte eindtoets op essentiële en meer gevorderde taakuitvoering en verkeersinzicht (bijvoorbeeld gevaarherkenning).
- een continu volgsysteem op vrijwillige basis dat bij voldoende deelname en prestatie na twee jaar automatisch toegang geeft tot het definitieve rijbewijs. In dat geval wordt de beginnende bestuurder vrijgesteld van de verplichte eindtoets.

In aanvulling op dit 'educatieve traject', dat beoogt dat de beginner beter toegerust raakt op zijn taak, is het ook belangrijk dat de taakvereisten zijn capaciteiten niet overstijgt. Hierbij kan gedacht worden aan vrijwillige restricties maar ook aan een wettelijke maatregel als 0-promille.

Uitgangspunt 5: ontwikkeling van een efficiëntere rijopleiding

De ervaring is dat de rijopleiding in zijn huidige vorm op een aantal terreinen tekort schiet, zoals:

- De ontwikkeling van verkeersinzicht. Dit kan ook in het theorielokaal en er kan meer aan gedaan worden dan nu gebeurt.
- Het differentiëren naar leerlingen en individuele leerstijlen. De vraag is echter hoe succesvol de rijopleiding zal kunnen zijn op dit gebied. Op andere onderwijsgebieden is gebleken dat dit weliswaar een door ieder gewenste ontwikkeling zou zijn, maar dat het in de praktijk amper realiseerbaar is. Daar is dan vaak als oplossing gekozen om leerlingen een zo gevarieerd mogelijk pakket aan te bieden, zodat er 'voor elk wat wils' geboden wordt.

Verder zou in de toekomst de *simulator* wellicht een bijdrage kunnen leveren op het gebied van het systematisch trainen op weinig voorkomende doch essentiële verkeersomstandigheden. Maar naar verwachting is tijdsduur, puur om biologische redenen, toch een noodzakelijke factor in het leerproces.

2.1. Inhoud haalbaarheidsstudie

In de vergadering is afgesproken om in subgroepen de volgende elementen nader te onderzoeken en uit te werken:

A. *Verlagen taakzwaarte: 0-promille alcohol*

- Nagaan juridische mogelijkheden en implicaties.
- Schatten van het te verwachten effect.

Aandachtspunten:

- Hoe communiceer je de maatregelen?
- Wat is de feitelijk haalbare limiet (want: iedereen heeft alcohol in adem, en: een en ander moet aansluiten op politieke verkiezingsprogramma's)
- Hoe zit het met het toezicht?
- Hoe aan te sluiten bij het VSC-alcoholproject: leren door het zelf ervaren van de negatieve effecten van alcohol?
- Wat is de relatie EMB/EMA¹ die mogelijk in werking treedt bij 0,5 voor beginnende bestuurders? (in onderzoek)

B. *Veiligheidsattitude: vorderingsprocedure en puntenstelsel*

- Vergelijking vorderingsprocedure/puntenstelsel op het punt van verwachte effectiviteit voor jongeren.
- Mogelijkheid invoering puntenstelsel(s). Hierin wordt nagegaan 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.
- Schatten van het te verwachten effect.
- Inventariseren internationale uitvoeringswijzen.

C. *Educatie 12 - 18 jaar*

Voortgezet onderwijs

- Oriëntatie op de plaats van verkeersonderwijs (onder meer onderbouwing van de observatie dat er onvoldoende invulling wordt gegeven aan verkeerseducatie in het voortgezet onderwijs).

¹ EMB: Educatieve Maatregel Beginnende bestuurders; EMA: Educatieve Maatregel Alcohol.

- Inventarisatie van mogelijkheden tot het versterken van de positie van verkeersonderwijs.

Buitenschoolse educatie

- Inhoud buitenschoolse educatie. Hoe te stimuleren en wat kan/moet er geleerd worden?

Aandachtspunten:

- Relatie met NVVC werkgroep.
- Relatie met onderzoek Traffic Test: visie op verkeerseducatie, opdrachtgever ROF.
- Positiebepaling verkeerseducatie in het voortgezet onderwijs (initiatief Liesbeth Slagter Directie Voertuig en Verkeer).
- Onderzoek VEVO uitvoering ITS.

D. Inhoud rijopleiding en eerste examen

- Beschrijven hoe de huidige rijopleiding effectiever kan zijn in het aanleren van verkeersveilig rijgedrag en hoe dit in het eerste examen getoetst kan worden.

E. Behoud van veilig gedrag: tweede examen of educatief traject

Voorgesteld is om de leerperiode te verlengen, opdat beginners ook na het behalen van het rijbewijs bewuster het gewenste rijgedrag blijven vertonen en een prikkel krijgen om op een veilige manier ervaring op te doen.

- Alternatief educatief traject gericht op het bieden van de genoemde prikkel.
- CBR-rijexamen: ruimte en mogelijkheid voor het uitbreiden van examens en een oriëntatie op de te verwachten effectiviteit.
- Mogelijkheden tot het stimuleren van restricties op vrijwillige basis.

2.2. Uitvoering haalbaarheidsstudie

Vorbereiding

De haalbaarheidsstudies worden door verschillende organisaties zelf uitgevoerd dat wil zeggen:

- A en B Verkeer en Waterstaat / SWOV / Traffic Test
- C ANWB / VVN / Lauk Woltring / Roelofs
- D en E CBR / BOVAG / KNMV

De groepen organiseren zichzelf en zenden begin december hun bevindingen naar de SWOV ten behoeve van de afsluitende bijeenkomst op *datum*. Ter ondersteuning stelt de SWOV de volgende notities op:

- Notitie ten behoeve van haalbaarheidsstudie inhoudende: kader, uitgangspunten, afspraken en planning (gebaseerd op voorbereidende vergadering d.d. 25 september 1997).
- Gegevens ten behoeve van werkgroep C over de positie van verkeerseducatie in het voortgezet onderwijs, en initiatieven die op dit moment op dit gebied worden ontplooid.

3. Advies voor beleid op aanpak beginnende bestuurder

3.1. Algemeen

In dit hoofdstuk wordt beschreven wat de rol van de overheid kan zijn bij het verbeteren van de veiligheid van de beginnende automobilist. Welke maatregelen staan ter beschikking en op grond waarvan kan de overheid deze maatregelen legitimeren?

Deze beschrijving is gestoeld op de uitgangspunten voor kansrijke maatregelen zoals beschreven in hoofdstuk 2. Deze uitgangspunten zijn het resultaat van een aantal bijeenkomsten van de 'denktank', aangevuld met externe adviseurs. Een centraal punt bij deze uitgangspunten was de constatering dat het probleem van beginnende bestuurders alleen aangepakt kan worden door samenhangende maatregelen op velerlei terreinen. Deze terreinen vallen niet allemaal binnen de verantwoordelijkheid van de overheid. Dit hoofdstuk heeft tot doel om binnen dat samenhangende pakket de maatregelen aan te wijzen die - onder voorwaarden - kunnen behoren tot het taakgebied van de overheid.

3.2. Uitkomsten van de denktank

De denktank stelt voor het beleid voor beginnende bestuurders te baseren op de volgende uitgangspunten:

Uitgangspunt 0: verbreden van leerproces

Het leerproces dient langs twee lijnen verbreed te worden:

- Leren autorijden is een aspect van verkeersdeelname in het algemeen. Jongeren hebben al eerder ervaring opgedaan als fietser, bromfietser en voetgangers. Deze ervaringen nemen zij mee naar de autorijtaak. Het is derhalve efficiënt om leren van deelname aan het verkeer als een *continu leerproces* te zien, en op die manier daar ook invloed op uit te oefenen.
- Leren autorijden is niet alleen een kwestie van voertuigbeheersing en verkeersdeelname in termen van het correct toepassen van regels. Het is bovenal de bereidheid om zichzelf en anderen niet in gevaar te willen brengen. Met andere woorden: het gaat ook om *houding*.

Verkeerseducatie aan 12- tot 18-jarigen (onder meer in het voortgezet onderwijs) wordt gezien als een noodzakelijke basis voor het leren van een veilige verkeersdeelname en voor de maatschappelijk 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.

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 maatregelen voor beginnende bestuurders. Immers, als beginners niet *geïnformeerd* zijn over de gevaren en de complexiteit van het verkeerssysteem dan zullen dit soort maatregelen snel opgevat worden als misplaatste betutteling.

Het dichten van het 'gat' (of door structurele aandacht in het voortgezet onderwijs en/of door een buitenschoolse verkeerseducatie voor 12- tot 18-

jarigen) lijkt dan ook vooraf te moeten gaan aan een verdere verdieping en verbreding van het rijopleidingsstelsel en een eventueel in te voeren voorlopig rijbewijs. Het wordt onwaarschijnlijk geacht dat een voorlopig rijbewijs-systeem op zichzelf - in welke vorm dan ook - in staat zal zijn om het hoge risico van jeugdigen terug te dringen.

Uitgangspunt 1: het continue leerproces

Maatregelen voor jonge bestuurders zijn vooral kansrijk (= effectief) wanneer deze ingebed zijn in een lang leertraject. Dit inzicht impliceert een andere visie op rijvaardigheid dan die waarop de huidige regelgeving is gebaseerd. De thans bestaande regelgeving gaat er immers van uit dat rijvaardigheid in één keer verworven wordt (namelijk in de initiële rijopleiding). In werkelijkheid is rijvaardigheid echter (a) iets dat niet definitief verworven wordt (er kunnen fouten sluipen in aangeleerde vaardigheden), en (b) iets dat in verschillende fasen wordt opgebouwd. Dit begint al bij de eerste verkeersdeelname en eindigt wanneer men niet zelf meer actief aan het verkeer deelneemt.

Deze visie beperkt 'het leren' dan niet alleen tot de beginnende bestuurder maar betreft daarin ook de meer ervaren bestuurder. Dit uitgangspunt betekent het volgende:

- Een 'voorlopig rijbewijs'-systeem, in welke vorm dan ook, zal altijd slechts een enkel element zal zijn in het continue leerproces; het dient ingebed te zijn in een coherent stelsel van andere maatregelen en initiatieven;
- Niet alleen beginners behoeven extra aandacht; ook de ervaren bestuurder moet worden gemotiveerd zijn/haar rijstijl 'bij te scholen/ te corrigeren'. Een bijkomend maar belangrijk effect is dan ook dat beginners zich niet gestigmatiseerd hoeven te voelen, en de kans op acceptatie daardoor groter wordt. Een algemeen puntenstelsel (dus voor iedereen) past in die gedachte.

Uitgangspunt 2: formele en informele leersystemen verbinden

Tijdens de studiedagen is gewezen op het grote belang van maatregelen die aansluiten bij de behoeften van de beginners. Dit zijn dan maatregelen die gebaseerd zijn op 'vrijwilligheid' en bestaan uit 'op maat gemaakte' elementen. Kortom: het informele leersysteem.

Zo'n informeel leersysteem sluit aan bij de wens van jongeren om zelf keuzen 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 in de vorm van premiereductie bij verzekeringen, spaarsystemen, enzovoort.

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

Dat pleit er dan weer voor om behalve 'maatwerk'-programma's ook (wettelijke) maatregelen in te voeren die voor iedereen van toepassing zijn en waaraan niet te ontsnappen valt.

Deze overwegingen hebben tot de volgende conclusies geleid:

- het is wenselijk om via wettelijke regelingen een kader te creëren (voor elke beginnende bestuurder) bestaande uit een fasering van het leerproces, waar dan alle formele en informele leeractiviteiten aan gekoppeld kunnen

worden. Een voorbeeld van zo'n regeling kan dan een tweede verplicht examen zijn. De leeractiviteiten kunnen daardoor gestimuleerd worden, vooral als dat betekent dat het volgen van deze activiteiten kan leiden tot vrijstellingen op dit examen.

- Bij educatie voor 12- tot 18-jarigen moet niet alleen gedacht worden aan een invulling via het voortgezet onderwijs; er zal ook nagegaan moeten worden of en hoe in buitenschoolse activiteiten, verkeersonderricht en educatie aandacht kunnen krijgen.

Uitgangspunt 3: straffen én belonen

De maatregelen dienen niet alleen beperkend van aard te zijn. Het is ook belangrijk om het allemaal wat 'leuker' te maken. Hoe dat kan is een uitdaging. Toch zullen ook straffende of inperkende maatregelen nodig blijven, om de volgende redenen:

- Jongeren geven zelf aan dat ze het belangrijk vinden dat er consequent wordt opgetreden. En in dat opzicht kiezen ze eerder voor het straffen van de overtreder dan voor generieke beperkende maatregelen. Gegeven deze opstelling lijkt het noodzakelijk om niet alleen generieke maatregelen te overwegen (dat wil zeggen: maatregelen voor elke beginnende bestuurders), maar ook voor het rechtsgevoel daaraan specifieke maatregelen te koppelen die gericht op (moedwillig) probleemgedrag).
- Straffen zijn ook nodig om te voorkomen dat personen die zich negatief gedragen ook andere weer kunnen aansteken (dat blijkt bijvoorbeeld bij crimineel gedrag ook het geval te zijn).
- Door middel van straffen en belonen kan zelfsturend gedrag versterkt worden. Dat wil zeggen: met een 'verinnerlijkte' norm heeft iemand geen dreiging van straf meer nodig om het gewenste gedrag te vertonen. Het verinnerlijken van normen en waarden vindt vooral in de kindertijd en de adolescentie plaats.

Straf en belonen als *reactie op (on)gewenst gedrag* versterkt de verinnerlijking van normen, en dit gebeurt vooral wanneer allereerst de achtergrond van de norm/regel en de voordelen voor de persoon in kwestie zelf verhelderd en toegelicht wordt. Dit laatste dient dan in de rijopleiding en de educatie 12- tot 18-jarigen aan de orde te zijn gekomen.

Uitgangspunt 4: stimulering van rijvaardigheidsontwikkeling na het examen en regulering van de taakcomplexiteit

De beginnende bestuurder wordt na het examen aan zijn lot overgelaten. Er is geen enkele begeleiding, ondersteuning en correctie van gedrag. Beginners moeten uitgedaagd worden hier op een systematische wijze iets aan te doen en daarnaast moet er een toetsmoment komen waarin de kwaliteit van de taakuitvoering bekeken wordt en waar nodig wordt bijgestuurd (*feedback op de kwaliteit van de uitvoering*). Dit is een kwaliteitstoets zoals die ook in andere sectoren wordt toegepast. Deze kwaliteitstoets wordt langs twee lijnen ontwikkeld:

- een verplichte eindtoets op essentiële en meer gevorderde taakuitvoering en verkeersinzicht (bijvoorbeeld gevaarherkenning).
- een continu volgsysteem op vrijwillige basis dat bij voldoende deelname en prestatie na twee jaar automatisch toegang geeft tot het definitieve rijbewijs. In dat geval wordt de beginnende bestuurder vrijgesteld van de verplichte eindtoets.

In aanvulling op dit 'educatieve traject', dat beoogt dat de beginner beter toegerust raakt op zijn taak, is het ook belangrijk dat de taakvereisten zijn capaciteiten niet overstijgt (*beschutte leeromgeving*). Hierbij kan gedacht worden aan vrijwillige restricties maar ook aan een wettelijke maatregel als 0-promille.

Uitgangspunt 5: ontwikkeling van een efficiëntere rijopleiding

De ervaring is dat de rijopleiding in zijn huidige vorm op een aantal terreinen tekort schiet, zoals:

- De ontwikkeling van verkeersinzicht. Dit kan ook in het theorielokaal en er kan meer aan gedaan worden dan nu gebeurt.
- Het differentiëren naar leerlingen en individuele leerstijlen. De vraag is echter hoe succesvol de rijopleiding zal kunnen zijn op dit gebied. Op andere onderwijsgebieden is gebleken dat dit weliswaar een door ieder gewenste ontwikkeling zou zijn, maar dat het in de praktijk amper realiseerbaar is. Daar is dan vaak als oplossing gekozen om leerlingen een zo gevarieerd mogelijk pakket aan te bieden, zodat er 'voor elk wat wils' geboden wordt. De rijopleiding biedt een leersituatie, waarin een instructeur les geeft aan een leerling. Deze gunstige uitgangssituatie wordt momenteel onvoldoende benut voor een op de persoon toegesneden opleiding.
- Betere aansluiting van vorm en inhoud van de opleiding op de behoeften van verschillende subpopulaties leerlingen.

Verder zou in de toekomst *trainingssimulator* en andere technologische ontwikkelingen wellicht een bijdrage kunnen leveren op het gebied van het systematisch trainen op weinig voorkomende doch essentiële verkeersomstandigheden. Maar naar verwachting blijft de factor 'tijdsduur' een noodzakelijk element voor het leren van nieuwe taken.

3.3. Visie op de rol van de overheid

De taak van de overheid wordt vooral gelegitimeerd vanuit efficiëntie, preventie en het algemeen belang. In deze paragraaf wordt vanuit deze optiek de rol van de overheid in het opleidingstraject van jonge bestuurders beschreven.

3.3.1. Gedelegeerde verantwoordelijkheid inzake verkeer en preventie

De burgerij heeft een groot aantal uitvoerende verantwoordelijkheden gedelegeerd aan de overheid, veelal vanuit overwegingen van efficiëntie en maatschappelijk belang. De ontwikkeling, onderhoud en gebruik van het verkeers- en vervoerssysteem is een systeem dat onder deze collectieve taken van de overheid valt. De overheid wordt ook aangesproken (door de burger) op de efficiëntie van het systeem. Men kan hierbij denken aan bijvoorbeeld de fileproblematiek en ongewenste vertragingen (bijvoorbeeld ten gevolge van gekantelde vrachtwagens).

De overheid heeft tevens een belangrijke taak in de preventie van ongevallen. Zij wordt op dit punt door de burger aangesproken en stelt zich ook doelen (zie bijvoorbeeld de veiligheidsdoelstellingen in het *Tweede Structuurschema Verkeer en Vervoer* (Ministerie van Verkeer en Waterstaat, 1990).

Hier speelt een individueel én een maatschappelijk belang. In het verkeer (anders dan in vele andere riskante activiteiten als bijvoorbeeld bergbeklimmen) heeft riskant gedrag niet alleen consequenties voor de veiligheid van de

bestuurder zelf (het individuele belang) maar ook voor de veiligheid van anderen (het algemeen maatschappelijk belang). Vanuit het individuele belang wordt door de burger verwacht dat hij na het rijexamen voldoende voorbereid is op de verkeerstaak. Overigens staat het hem natuurlijk altijd vrij om in het kader van zijn individuele verantwoordelijkheid zich bij te laten scholen door middel van aanvullende cursussen. Vanuit het maatschappelijk belang mag de burger verwachten dat de 'andere' verkeersdeelnemers met gemotoriseerde voertuigen voldoende vaardig zijn, en niet door onkunde 'onschuldigen' doden of ernstig verwonden.

Het stellen van minimale maar voldoende rijvaardigheidseisen en het toezien daarop is in deze optiek een overheidstaak, die niet overgelaten kan worden aan de persoonlijke verantwoordelijkheid van het individu.

Niet alleen zijn taken aan de overheid gedelegeerd met betrekking tot bescherming en efficiency van het systeem. Ook heeft de overheid expliciete taken op het punt van de verzorging, bescherming en socialisatie van kinderen. Van de overheid wordt verwacht dat zij door middel van de onderwijswetgeving ervoor zorgt dat kinderen voldoende voorbereid worden op de eisen die de samenleving in de toekomst aan hen gaat stellen. Expliciet is aangegeven dat verkeersonderwijs daar een onderdeel van uitmaakt.

Verkeersonderricht voor kinderen en jongeren is (ook) een taak van de overheid

Verder heeft de overheid een toezichthoudende taak. Wanneer bestuurders zich niet veilig gedragen (bijvoorbeeld zich niet aan de verkeersregels houden), kan de overheid hier corrigerend tegen optreden. Dit op grond van het algemeen maatschappelijk belang, namelijk de veiligheid van andere verkeersdeelnemers.

3.4. Draagvlak en acceptatie: dilemma in de legitimiteit

De burger verwacht weliswaar dat de overheid deze taken ook inhoud geeft. Echter op het moment dat nieuwe maatregelen aan de orde komen, ontstaat er een grote weerstand. Verder wil de overheid ook geen zaken regelen die ook door andere mechanismen kunnen worden opgelost (terugtrekkende overheid). Over wetgeving rond rijbewijzen wordt het volgende dilemma zichtbaar:

- De wetgever heeft een probleem met legitimatie. Men wil geen maatregelen invoeren waarvan het effect niet op voorhand bekend is. Dan is het veiliger om te kiezen voor een minimale uitvoering die de burger niet te veel kost.
- De burger heeft een probleem met een niet gerechtvaardigde inperking van zijn keuzemogelijkheden. Een maatregel wordt dan als niet gerechtvaardigd ervaren wanneer de 'maatschappelijke' voordelen niet opwegen tegen de individuele nadelen.

In deze visie zijn overheid en burgerij elkaars gevangene. De overheid durft niet en wil niet (te) veel regelen. Daardoor ervaart zij beperkingen in de concrete invulling aan haar gedelegeerde taak.

De burgerij wenst dat het goed geregeld is, maar accepteert geen inmenging die als niet gerechtvaardigd wordt ervaren.

Deze 'mismatch' tussen beleid en burger komt vaker voor. Dit blijkt ook uit de politiemonitor. Daarin geven burgers aan hoe onveilig zij zich voelen op

veel terreinen en wat ze van de politie in hun wijk/stad verwachten. Keer op keer blijkt dat verkeersveiligheid en handhaving zeer belangrijk wordt gevonden. Bezieet men echter de ideeën die de leidinggevenden in de korpsen hebben op dit punt, dan blijkt dat deze ervan uitgaan dat de burgerij wil dat vooral en met voorrang de criminaliteit wordt bestreden en dat er bijvoorbeeld drugs-panden worden ontruimd.

Het feit dat er weerstand is tegen maatregelen, betekent dus niet dat acceptatie onbereikbaar is. In principe is er een latente behoefte aan meer veiligheid, en de aanname is dat burgers bereid zijn individuele nadelen (die voor iedereen gelden) te accepteren in ruil voor een collectief voordeel.

In dat licht wordt de kans op acceptatie door de burger groter, als de burger:

- weet dat iedereen op dezelfde manier behandeld wordt;
- zelf ervaart dat het beter wordt;
- overtuigd is van de te verwachten verbetering (evidentie).

Concluderend:

- Er is een spanningsveld tussen verwachtingen van burgers en overheid. Dit wordt ten onrechte vertaald in het ondergeschikt zijn van het belang verkeersveiligheid ten opzichte van andere belangen. Hierdoor denkt de overheid dat burgers maatregelen die een individueel nadeel betekenen, categorisch zullen afwijzen.
- De strijd tussen het individuele en algemene belang kan beslecht worden wanneer 'harde feiten' over het te verwachten effect beschikbaar zijn. Doordat deze effectschattingen vaak niet kunnen worden gegeven, worden maatregelen ook daadwerkelijk afgewezen. Dit bevestigt de overheid in haar beeld dat burgers 'verkeersveiligheid' van ondergeschikt belang vinden.

3.5. Mogelijke aanpak van het dilemma

Om het dilemma op te lossen zal men zich moeten richten op beide partijen: de overheid en de burgers. Dat betekent dus een tweeledige aanpak.

1. Ten behoeve van het maatschappelijk en politieke draagvlak:
 - het zichtbaar maken en het organiseren van de latente behoefte van de burgerij voor meer verkeersveiligheid.
2. Ten behoeve van een draagvlak bij burgers:
 - het informeren over mogelijke maatregelen en het aanleveren van gegevens over de effecten.

Daarvoor moet wel aan enkele voorwaarden zijn voldaan:

- Het moet mogelijk worden gemaakt *experimenten* uit te voeren. Dit kan op het gebied van de rijopleiding, door bijvoorbeeld een 'experimenteer-artikel' op te nemen in hoofdstuk 6 van de Wegenverkeerswet. De mogelijkheid voor experimenteren wordt is er thans niet en dit heeft consequenties voor het invoeren van nieuwe maatregelen. Neem de optie van verlaging van de rijgerechtigde leeftijd in combinatie met het uitbreiden en verbreden van de opleiding. In Zweden is gebleken dat een dergelijke verandering een ongevalsreductie van 30% kan opleveren. Hoewel in Nederland interesse bestaat voor dit type maatregelen, is gelijktijdig een rationele afweging van voor en nadelen onmogelijk. In Nederland wordt op dit punt de redenering gevolgd: "het invoeren van nieuwe wetgeving is ongewenst wanneer je niet overtuigd bent van het

effect; wanneer je overtuigd bent van het effect is het niet nodig de zaak te onderzoeken en kan je het direct invoeren; schattingen voor het effect kunnen alleen gebaseerd zijn op ervaringen elders en deze schattingen kunnen altijd onderuitgehaald worden door te wijzen op verschillen tussen landen.”

- De afweging van voor- en nadelen moet betrekking hebben op het totale pakket dat hier voorgesteld wordt, namelijk het samenhangend en geïntegreerd stelsel van maatregelen. Een paar van deze maatregelen zijn voorwaarde scheppend en zullen op zichzelf niet leiden tot een ongevalsreductie. Het totale pakket dient wel op beoordeeld te worden in termen van ongevalsreductie.

Kortom: de regelgeving rond het rijbewijs moet op meer rationele gronden gebaseerd worden dan dat nu het geval is.

3.5.1. *Samenvattend*

Er is een taak voor de overheid. Deze wordt gelegitimeerd vanuit efficiëntie, preventie en algemeen maatschappelijk belang. Draagvlak is van belang om inhoud te kunnen geven aan deze taken. Essentieel voor het verkrijgen van draagvlak is inzicht in het te verwachten rendement. Dit geeft burgers de mogelijkheid om individueel nadeel af te wegen tegen een groter algemeen maatschappelijk belang. Om rendementsschattingen te kunnen bieden is onderzoek nodig opdat maatregelen op hun rendement kunnen worden beoordeeld. Op dit moment ontbreken daartoe de wettelijke voorzieningen voor zover deze betrekking hebben op de regelgeving rond het rijbewijs.

3.6. **Implicaties voor beleid**

Uitgaande van de uitgangspunten zoals die door de klankbordgroep zijn geformuleerd (zie hoofdstuk 2) en de rol van de overheid zoals hierboven beschreven, worden de hieronder te noemen maatregelen nader uitgewerkt. Hierbij kunnen aangrijppunten voor het beleid als volgt weer gegeven worden:

1. biedt een voldoende ondergrond voor attitudevorming;
2. creëert een beschutte leeromgeving;
3. corrigeert foutieve routinehandelingen;
4. ontmoedigt bewust ongewenst gedrag.

Ad 1.

Verkeersdeelname is een vaardigheid die geleerd moet worden en de bereidheid tot gedrag moet worden gestimuleerd. Verkeersonderwijs dient een meer solide basis te krijgen in het onderwijs. De overheid heeft hierin een taakstellende rol (toezien op kwaliteit).

Ad 2.

De overheid heeft verschillende mogelijkheden om de taakzwaarte te reguleren. De meest kansrijke tot nu toe lijkt de verlaging van het toegestane alcoholpromillage en een '0' bloed/urine-gehalte voor drugs.

Ad 3.

Het leerproces is na het behalen van het rijbewijs nog lang niet afgerond. Gaandeweg kunnen fouten sluipen in zorgvuldig aangeleerde routines. Het is wenselijk tijdig te corrigeren voordat deze fouten gewoonte zijn geworden. Dit

kan door aanvullende eisen te stellen bijvoorbeeld in de vorm van een tweede examen. Echter, of dit binnen de huidige wetgeving kan staat of valt met de 'status' en aantastbaarheid van het rijbewijs.

Ad 4.

Moedwillig gemaakte overtredingen door beginnende bestuurders en die door hun 'ongewenste rijgedrag' opvallen, dienen op een geëigende manier behandeld te worden. De uitvoerbaarheid van maatregelen op dit vlak raakt deels de discussie rond de aantastbaarheid van het rijbewijs, en de verdere mogelijkheden van 'behandeling' zoals dat in een EMB (educatieve maatregel beginnende bestuurders) gestalte kan krijgen.

4. Visie op rij-instructie en rijexamen

Notitie t.b.v. SWOV-project 'kansrijke maatregelen jonge bestuurders'

Als vervolg op de vergadering van 25 september 1997 zijn vertegenwoordigers van BOVAG, CBR, KNMV en VVN op 4 december 1997 bijeen geweest om verbeteringen aan de inhoud van de rijopleiding en het -examen op hun haalbaarheid te bezien. Dit met het doel met name het verkeersgedrag van jonge bestuurders positief te beïnvloeden.

Hiernaast is ook gekeken naar de optie van een tweede examen en de mogelijkheden om restricties op vrijwillige basis te stimuleren.

Tijdens deze bespreking bleek dat de gesprekspartners allen hetzelfde gevoel deelden. Men onderschreef dat het geïsoleerd zoeken naar middelen om een hogere effectiviteit van de opleiding en het examen te bereiken, om zodoende een veiliger verkeersgedrag van jongeren te bevorderen, slechts weinig resultaat kan opleveren.

Hierbij geldt een aantal overwegingen. Ten eerste is er de overtuiging dat al gedurende vele jaren regelmatig grotere of kleinere stapjes gezet zijn voor dit doel. Het punt lijkt bereikt waarop nauwelijks nog nieuwe facetten denkbaar zijn die met een redelijke inspanning een substantieel resultaat zullen opleveren.

Dit tenminste binnen de dwingende kaders van de huidige wet- en regelgeving en met inachtneming van de bestaande sociaal-economische omstandigheden binnen de rijschoolbranche.

Ten tweede wordt dit traject weinig kansrijk geacht om meer fundamentele redenen.

Veel te lang al wordt er over de combinatie rijopleiding en -examen gesproken als een op zichzelf staand fenomeen. Het startmoment voor een serieuze verkeerseducatie ligt traditioneel bij het 18de jaar, wanneer men een rijbewijs wenst te behalen.

Op dat moment is men echter al vele jaren weggebruiker, zonder dat men zich al die jaren echt bewust is van de verantwoordelijkheden en risico's die bij het deelnemen aan het verkeer horen. Men zou kunnen zeggen, dat op het moment dat een rij-instructeur een leerling in de auto krijgt men goedbedoeld van start gaat, terwijl de wedstrijd al lang en breed aan de gang is.

Bovengenoemde gesprekspartners zijn van mening, dat er over de rijopleiding in een breder kader gedacht moet gaan worden.

De kwaliteit van de rijopleiding en het daarbij behorende examen kan slechts verder toenemen, als er een lifteffect ontstaat vanuit een samenhangend geheel van verkeersopleidingen.

Het moet gewoon zijn, dat een weggebruiker telkens voorbereid wordt op elke nieuwe verkeerstaak die hij in zijn leven gaat uitvoeren. Dit betekent dat er een bewustzijn bij de weggebruiker -van voetganger tot bestuurder- gekweekt moeten worden, die maakt dat het deelnemen aan het verkeer geen vanzelfsprekendheid gevonden wordt, maar dat er iets voor geleerd moet worden.

Hiernaast zal een aspirant-rijbewijsbezitter zich ervan bewust moeten zijn, dat hij zal moeten investeren in een opleiding tot een verantwoordelijk automobilist of motorrijder.

De vanzelfsprekendheid, waarmee een ieder uitgaat van het recht op een rijbewijs zal wellicht zelfs ter discussie gesteld moeten worden.

Pas dan ontstaat er voor de rijopleiding een goede basis om gemotiveerde leerlingen naar een hoger niveau te tillen dan vandaag de dag mogelijk is.

Naast het vereiste dat er een doeltreffend voortraject moet bestaan om een vruchtbare rijopleiding mogelijk te maken, zal er ook sprake moeten zijn van een natraject.

Een rijopleiding moet succesvol afgesloten worden met een examen, waarmee de boodschap afgegeven wordt, dat men aan een pakket van minimumeisen voldoet, die aan bestuurders van motorvoertuigen gesteld worden.

Het feit, dat momenteel een rijbewijs afgegeven wordt dat in principe tot het 70ste jaar geldig is, maakt het niet eenvoudig duidelijk te maken dat een geslaagde examenkandidaat pas op een minimumniveau is aangeland.

Omdat er geen verder eisen aan de kwaliteit van de rijbewijsbezitter worden gesteld nadat hij voor het rijexamen geslaagd is, ligt bij hem de gedachte voor de hand dat het rijexamen een eindniveau toetst.

Derhalve bestaat de overtuiging dat wanneer in de toekomst meer rendement uit de rijopleiding en het rijexamen moet komen, het nodig is dat er niet eerst en vooral naar de vorm en inhoud van de losse componenten gekeken wordt. Het is veeleerder nodig dat er een nieuwe manier van denken ontstaat over het verwerven en het behouden van een bevoegdheid tot het deelnemen aan het verkeer.

Hierbij zal er niet aan te ontkomen zijn dat de overheid voorwaarden schept door fundamenteel nieuw beleid te ontwikkelen. Vervolgens zal diezelfde overheid de benodigde wet- en regelgeving moeten leveren, om de partners die invulling willen geven aan dit beleid hiertoe ruggensteun te geven.

Hiermee is slechts aangegeven, dat de bovengenoemde organisaties momenteel weinig rendement zien in het zoeken naar specifieke kansrijke maatregelen in de rijopleiding t.b.v. de gedragsbeïnvloeding van jonge bestuurders. Dit laat echter onverlet dat al eerder door betrokken organisaties in gang gezette onderzoeken om de rijopleiding en het rijexamen in algemene termen te optimaliseren gewoon voortgaan.

Tenslotte hebben de gesprekspartners de mogelijkheid van een tweede examen en restricties op vrijwillige basis gezien.

De conclusie was dat de toegevoegde waarde van een tweede rijexamen vooralsnog onduidelijk is. Buitendien moet ernstig betwijfeld worden of er een maatschappelijk draagvlak voor een dergelijke maatregel gevonden zal worden.

Ook het stimuleren van restricties op vrijwillige basis lijkt weinig kansrijk. Als er al jongeren zullen zijn, die uit een verkeersveiligheidsbewustzijn zichzelf restricties willen opleggen, zijn dit waarschijnlijk niet die jongeren waarvoor de maatregel nu net bedoeld is.

Vrijwillige restricties zullen slechts enige kans van slagen hebben als er voor de jonge bestuurders aanzienlijke (financiële) beloningen in het vooruitzicht worden gesteld.

Het ligt voor de hand om hierbij aan de verzekeraars te denken. Als ervan uitgegaan wordt dat de hoogte van de premies bepaald wordt door de werkelijke kosten van geleden schades, zullen de verzekeraars het hoge schaderisico van beginnende bestuurders niet gemakkelijk koppelen aan een verlaging of terugverdienregeling van de verzekeringspremies. Dit nog afgezien van het feit dat veel jongeren in een auto rijden, die niet op hun naam geregistreerd is. Samengevat worden een tweede examen of restricties op vrijwillige basis als weinig kansrijk beoordeeld.

BOVAG

CBR

KNMV

VVN

5. Visie op educatie



Verkeerseducatie 12-18 jaar

A. Uitgangspunten en Principes

1. Verkeerseducatie maakt als het goed is deel uit van een continue leerlijn, 'life-skills', waarbij steeds opnieuw de vraag is; binnen school, thuis, 'peer-group' of elders(media, clubs, buitenschoolse initiatieven, campagnes, politie, etc.)?
2. Verkeersdeelname als groeiend continuum zien en verkeerseducatie als permanent proces (formeel en informeel leren, straffen en belonen).
3. Snelle feedback en ijkling inzicht/gedrag en regulatie, complexiteit
4. Rijopleiding zelf efficiënter.
5. Inspelen op nieuwe ontwikkelingen in VO (leerhuis, 'leren te leren' projecten waarin leerlingen zelfstandiger kennis/vaardigheden veroveren).
6. Geheel in lijn met deze leertendenzen: jongeren meer subject van hun leren maken dan tot doelgroep voor boodschappen. Van nadruk op preventie naar nadruk op leren inschatten en hanteren van complexe situaties, risico's eigen gedrag (impulsen). 'Partij' in overleg school/gemeente/politie inzake verkeer rond school. B.v. jongeren mede verantwoordelijkheden laten dragen. Code Name Managers.
7. Scholen bij verkeerseducatie betrekken. Deze thematiek moet dan ook wel voor scholen aantrekkelijk zijn:
 - 7.1 Voor scholen is bij dit thema 'winst' te halen:

Leerlingen zijn behoorlijk voor thema verkeer(sgedrag) te motiveren:
Veel andere vereiste schoolinhouden zijn ook te bereiken via onderwerpen en/of projecten die aan verkeer(-sveiligheid) zijn gerelateerd:

 - Fysiek-ruimtelijk oriëntatie en risicogedrag (Lichamelijke opvoeding)
 - Zingeving/sociale controle/sociale vaardigheden (voorheen maatschappijleer, nu breed vak 'verzorging')
 - Planologisch-ruimtelijke oriëntatie (nieuwe kerndoelen uit sociale geografie-/aardrijkskunde). Denk aan nieuwe schoolroutes.
Derhalve inbedding in andere projecten (en zover nog bestaand ook andere vakken) vice-versa.
 - 7.2 Goede materialen met aanpak/handleiding/toetsinstrument
 - 7.3 Aansturing via ouders, gemeenten (voorwaarden à la VeVo: financiering door provincie/gemeente mits.. verkeerscoördinatoren e.d.). Scholen moeten kunnen 'scoren' Gemeenten zouden een voorbeeld moeten nemen aan Amsterdam, alwaar alle parkeergelden dienen als subsidie voor verkeerseducatie in het voortgezet onderwijs. Er is een team van drie medewerkers, die bij, samen en met de politie werkzaam zijn en coördineren. Lespakketten worden op verzoek en op maat gemaakt.
8. Instellen team (leerkrachten; jongeren, ouderen, etc.) dat verkeersveiligheidsactiviteiten op school stimuleert en coördineert.

B. Aandachtsvelden

1. Jongeren mogelijkheden te bieden om op een eigentijdse manier te participeren;
2. Komen met een geactualiseerd en eigentijdse aanpak van verkeerseducatie in het voortgezet onderwijs, gevat in het verkeersveiligheidsbeleid van de school en gemeente gedragen door de oudergeleding, het team en de directie. Deze aanpak moet gebaseerd zijn op een eigentijds leerplan;
3. Het ontwikkelen van mogelijkheden voor goede en eigentijdse begeleiding van jongeren in het verkeer door ouders, politie en verkeerscholen;
4. Het aanbrenge van goede verkeersvoorzieningen in de omgeving van scholen en de routes van en naar school dan wel op andere plaatsen waar veel jongeren samenkomen, waardoor deze plaatsen veilig bereikbaar zijn per fiets en/of openbaar vervoer.

C. Kansen

1. *Aansluiten bij kernpunten van OCW-beleid:*

- Ouders en schoolbesturen moeten een belangrijkere plaats krijgen in het beleid van de school.
- De onderwijsverzorgingsstructuur moet meer vraaggestuurd gaan werken;
- Het onderwijsleerproces zelf moet zich voornamelijk richten op de kerntaken van de school. (zie in dit verband allerlei studies over taakbelasting leerkrachten en effectiviteit onderwijs)
- De school als gebouw vervult ook een functie als ontmoetingspunt is voor alle betrokkenen bij de verkeerseducatie.
- Lokaal onderwijsbeleid komt in onderwijsprogramma's

2. *Aansluiten bij kernpunten van V&W-beleid:*

- In het kader van leerplanontwikkeling en formulering van kerndoelen en eindtermen is aan SWOV opdracht gegeven een onderzoek uit te voeren naar inhoud en leervormen van verkeersonderwijs in VO.
- Jongeren zelf meer betrekken bij (aspecten) van de beleidsuitvoering. Keuze van onderwerpen die voor jongeren zelf relevant zijn.
- Door deze participatie wordt de kans vergroot dat maatregelen gericht op jongeren ook echt aanslaan (belofte Minister aan jongeren in het kader van jeugddebat).

3. *Behoefte van jongeren aan meer educatie/voorlichting/info-uitwisseling.*

Jongeren hebben de minister aangesproken op de kwaliteit van de verkeerseducatie.

4. *Formulering nieuwe kerndoelen bavo; vaardigheidsonderwijs (2003)*

5. *Invoering studiehuis; vaardigheidsonderwijs.*

D. Knelpunten

- Geen vakstatus, overvol programma
- Weinig vakinhoudelijke bekwaamheden

E. Verbeterpunten

1. *Politiek*

- Het streven blijft erop gericht om in het voorgezet onderwijs een vaste plaats te realiseren voor het vak verkeer. Intussen realistische stappen zetten, zoals opname van verkeersonderwerpen in de verschillende vakken of via een projectmatige aanpak meerdere themaprojecten en/of 1x per jaar een verkeersveiligheidsdag/verkeersspektakel te realiseren.
- De sterke indruk bestaat dat het met het huidige verkeersonderwijs in het VO droevig is gesteld (weinig tijd, weinig gekwalificeerd leerkrachten, zo er al wat gedaan wordt, slaat de inhoud niet aan bij jongeren). Een inventarisatie/enquête kan de werkelijke situatie boven tafel halen.
- Midden jaren tachtig is door VVN op verzoek van het V&W een strategie ontwikkeld en uitgevoerd om verkeerseducatie in het VO te verankeren. Samen met de Stichting Leerplan Ontwikkeling (SLO) zijn bijdragen geleverd aan de totstandkoming van verkeerseducatieve eindtermen. Door politieke lobby is vervolgens geprobeerd de einddoelen optimaal verankerd te krijgen. Op deze wijze kreeg verkeerseducatie meer of minder een plaatsje in de basisvorming. Bevredigend is dit resultaat nooit geweest. Er is onvoldoende aandacht voor fietsvaardigheid van jongeren, zeker omdat zij zich buiten de wijk verplaatsen;

Er moet aansluiting komen met het verplichte bromfietscertificaat.

Bij de herziening van de kerndoelen staat het onderwerp verkeer er evenwel minder rooskleur voor: het is in ieder geval verdwenen uit het vak verzorging.

- 2 **Binnenschools**
 - Betere benutting eigentijdse technologie (computer/internet) o.m. in het kader van ICT-projecten
 - Inhoud en vorm van educatie aantrekkelijk en uitdagend maken (leeftijdsadequate opgaven).
- 3 **Buitenschools**
 - Onvoldoende aandacht voor de vaardigheid van jongeren in het verkeer met name op de fiets en bromfiets
 - Onvoldoende aandacht voor een onveilige schoolomgeving.

F. Acties

1. **Richting Politiek**
 - Ten behoeve van de gemeenteraadsverkiezingen 1998 heeft VVN in een brief aan alle plaatselijke politieke partijen er voor gepleit te komen tot verkeersveiligheidscoördinatoren op elke school voor voortgezet onderwijs. Deze coördinatoren dienen vervolgens een plaats te krijgen in een provinciaal verkeersveiligheidsnetwerk.
 - Nauwere contacten tussen V&W en OCW benutten om (middels formulering nieuwe kerndoelen en hiermee samenhangende toetsingscriteria) zich opnieuw (zodanig door tussenkomst van de politiek) sterk te maken voor een prominente plaats van verkeerseducatie in het VO.
Jongeren, die deelnemen aan een verkeersonderwijsprogramma in VO zouden (na positief toetsresultaat) deelcertificaten moeten krijgen, waarmee vrijstellingen kunnen worden behaald voor educatieve vervolgstappen (bromfiets, motor, auto, etc.).
Hiermee worden incentives ingebouwd om deel te nemen aan verkeerseducatie in het VO.
 - Het verhaal doet de ronde dat de Minister van V&W voor verkeerseducatie is in het VO. De Tweede Kamer (Vaste commissie voor OCW?) zou tegen zijn?? Als dit zo is, dan zou onderzoek dienen te worden waarom TK tegen is om daarna te lobbyen voor een veranderde visie bij de kamerleden.
2. **Richting regionale instellingen**

Maken van afspraken met regionale instellingen om te komen tot:

 - Een educatieve kaart per regio.
 - Een provinciale catalogus van producten en diensten.
 - Begeleidingsprogramma voor de deelnemende scholen.
 - Ondersteuningsprogramma voor de uitvoering van een Workshop verkeer en markt sessies op V.O scholen.
 - Stimuleren totstandkoming van een Advies- en stimuleringsgroep op provinciaal niveau.
 - Koppelen van schoolactiviteiten aan GVP.
 - Subsidies van schoolhuisroutes.
3. **Richting V&W**

Landelijk kenniscentrum ontwikkelen/onderhouden in samenwerking met OCW.
Ontwikkelingen rond ITC-A'dam (Internationaal Traffic Care) hierbij betrekken.

4. *Bewaking eindtermen*

- In 1996 zijn de eindtermen in het voortgezet onderwijs herzien. Binnenkort vindt herformulering van kerndoelen voor BO en VO (1998-2003) plaats. Samen met de Stichting Leerplanontwikkeling moet worden nagegaan of en in hoeverre de huidige verkeerseducatieve eindtermen overeind blijven. Dit betekent dat in de vakken aardrijkskunde, biologie, techniek, natuur- en scheikunde en verzorging aandacht moet geschonken aan de verkeerseducatie. Daarvoor ligt op dit moment een onderzoeksvoorstel van SWOV/SLO.
- Samen met het Nederlands Instituut voor Leermiddelen (NICL) kan worden nagegaan in hoeverre verkeerseducatie in de leerboeken wordt opgenomen.

5. *Materiaalontwikkeling*

- Formuleer/inventariseer vanuit oogpunt van veiligheid de meest relevante doelen voor verkeerseducatie afgestemd op de doelgroep verkeersdeelnemers. (zie tabellen 11/m 3)
- Inventariseer alle aanwezige verkeerseducatieve activiteiten en orden ze naar doelgroep en te bereiken doel.
- Fascinerend inhoud.
12-15 jaar (onderbouw; aansluitend op verkeersveiligheidsonderwijs in BO): accent op regels en kennis, normen zetten
15-18 jaar (bovenbouw): gedrag, normen leren hanteren in steeds meer complexe situaties: zingeving/betekenisgeving; onderlinge feedback, sociale controle, verinnerlijking gezette norm.
- Differentiatie naar doelgroepen=deels differentiatie naar schooltypen (karakteristiek vervoersmiddelengebruik, stijl, cognitieve ontwikkeling), en betreft deels verschillen die door alle groepen heen lopen: in dat laatste geval is het vooral zaak dat de docenten/overige intermediair deze verschillen, t.a.v. deze thematiek kunnen inschatten en navenant taken, opgaven en interventies en feedback kunnen aanpassen (vgl. video "Cool" plus docenthandleiding over agressie in verkeer en daarin gegeven aanwijzingen hoe verschillend in te gaan op jongens/meisjes in de groep).
- Bereid deelnemer voor op toekomstige verkeersrollen middels cursussen, voorlichting vanuit die rol.
- Zoek aansluiting bij de te verwerven vak overstijgende vaardigheden in de basisvorming en het studiehuis.
- Aanvullende schoolnabije produktontwikkeling door regionale partners
 - Leerplanschappen (in het project 'leerlandschappen' dragen jongeren zelf bij aan het leerplan verkeerseducatie op de eigen school).
De leskist "Doorgaand Verkeer" zou omgevormd kunnen worden tot magazine-achtige producten.

6. *Aansluiten bij de studiehuisgedachte*

- Gelet op de ontwikkelingen in de bovenbouw van het voortgezet onderwijs zal worden ingehaakt op de op dit moment actuele 'studiehuis'-gedachte. In 1995 werden nieuwe voorstellen naar de kamer gestuurd waarin nieuw elementen aan de bovenbouw van het voortgezet onderwijs worden toegevoegd.

Op deze ontwikkelingen van de studiehuisgedachte kan geanticipeerd worden door de introductie van een "Open leercentrum voor de verkeerseducatie". Het open leercentrum voor verkeerseducatie zal worden opgezet op het internet.

7. **Ambassadeursprojecten bij (retail)ondernemingen**
- **Via verschillende kanalen (lokale netwerken, nieuwe media, massamedia) zullen jongeren worden opgeroepen om hun problemen in kaart te brengen en ze aan te pakken. Nadruk ligt op ambassadeursprojecten binnen**
 - scholen
 - rijsholen
 - openbaar vervoerbedrijven
 - transportbedrijven
 - fastfoodbedrijven
 - banken (spaarplan)
 - krantenuitgevers en verspreidingsbedrijven

Tabel 1: Cruciale omstandigheden die vragen om verkeereducatie, uitgesplitst naar verkeersrollen

Omstandigheden	Deelnemer		Omgeving		Doelamer omgeving
	1. fouten en oafvolkomenheden in handelen	2. Veranderingen in fysieke en mentale vermogens (tijdelijk en blijvend)	3. blijvende veranderingen infrastructuur en verkeerssituatie	4. tijdelijke veranderingen: weg/woer verkeerssituatie	
verkeersrollen					
Peuters-kleuters	lopen, speelvoertuigen	beperkt ontwikkelde motoriek			Tuis/op straat spelen
Bao: 6-12 jr	fietsen, speelvoertuigen				school thuis, spelen
VO: 12- 15 jr	fietsen				school-thuis, vrije tijd
VO: 15-18 jr	(brom)fiets, scooter				school, thuis, vrije tijd
Volw. 18-24	auto	alcohol, drugs			werk, studie, vrije tijd
Volw. 24-65 jr	auto	alcohol, medicijnen			werk, vrije tijd
Senioren	auto	medicijngebruik			vrije tijd

Tabel 2: Algemeen schema voor de ordening van educatieve maatregelen (in te vullen)

	1. Doelen en omstandigheid	2. Effectniveau	3. Type	4. Karakterisering leerproces	5. Instantie	6. Plaats
7. Verbeersrol						
Keutels						
Kinderen 6-12						
Jeugd 12-15	cognitief/motorisch onvolkomenheden in fietsvaardigheden thuis-school	bewuste aandacht, beslissen, automatiseren	formeel cursorisch: fietsplan	oefenen en feedback	school	school-thuisroute
Jeugd 15-18	cognitief/motorisch sociaal-affectief rolverandering onvolkomenheden in bromfietsgedrag, sociaal-affectieve vaardigheden verandering mentale vermogens (alcohol)		cursorisch: bromfiets cursus praktijktraining alcohol en verkeer		school	school-thuis
Jongeren 18-24						
Volwassenen 24-55						
Ouderen 55+	cognitief/motorisch sociaal-affectief fysieke en mentale verandering		cursorisch: oppoetsen en bijtanken praktijktraining: proefrit		VVN / BOWG / ANWB	

Tabel 3: niveaus van educatieve doelen/te bereiken effecten

Cognitieve vaardigheden (kunnen)	Sociaal-affectieve vaardigheden (willen)	Motorische vaardigheden (kunnen)
<p>Waarnemen van de factoren in de verkeerssituatie die relevant zijn voor de oplossing van de verkeerszaak</p>	<ul style="list-style-type: none"> . Gerichte aandacht willen besteden aan het belang en de mogelijkheden en onmogelijkheden van andere verkeersdeelnemers in het verkeer; . idem met betrekking tot de andere belangrijke factoren in een verkeerssituatie (weer, drukte, beschermende middelen etc.) . Bewustzijn van eigen emoties, en dat deze invloed kunnen hebben op de uitvoering van een verkeerszaak 	<p>De bestuurder (fiets, bromfiets, auto, vrachtauto) is zich bewust van de eisen die vaardig besturen stelt (houding, zicht, evenwicht, handelingen, beschermende middelen etc.) en de effecten van correct of incorrect handelen</p>
<p>Doorzien van (voorspellen en evalueren) de gevolgen van een voorgenomen gedrag gegeven de relevante factoren in het verkeer</p>	<ul style="list-style-type: none"> . Je willen verplaatsen in het belang en de mogelijkheden en onmogelijkheden van andere verkeersdeelnemers in het verkeer; . idem met betrekking tot alle relevante factoren in een verkeerssituatie (weer, drukte, beschermende middelen etc.) . Accepteren en willen inzien dat emoties invloed kunnen hebben op de uitvoering van een verkeerszaak 	
<p>Bij een beslissing in een verkeerssituatie een afweging kunnen maken</p>	<ul style="list-style-type: none"> . Bij een beslissing in een verkeerszaak afwegen van belangen en de mogelijkheden en onmogelijkheden van andere verkeersdeelnemers in het verkeer; . idem met betrekking tot de andere relevante factoren in een verkeerssituatie . Bereid en in staat zijn tijdens de uitvoering van verkeerstaken emoties te controleren . Ervan afzien de verkeerszaak in te zetten om het sociaal-affectief welbevinden te optimaliseren. 	<p>De bestuurder voert de deelhandelingen zodanig correct uit dat risico's voor hemzelf of anderen minimaal zijn</p>
<p>Een beslissing wordt automatisch of razendsnel genomen (proces van waarnemen, voorspellen en evalueren, afwegen verloopt zeer snel)</p>	<p>Een beslissing wordt automatisch of razendsnel genomen (met inbegrip van de wil tot afwegen en controle van de eigen emoties.</p>	<p>De bestuurder bestuurt het voertuig zodanig vaardig, dat geen bewuste aandacht meer nodig is voor het uitvoeren van de deelhandelingen</p>

6. Inventarisatie educatie 12- tot 18-jarigen

6.1. Binnenschools

6.1.1. Eerder onderzoek/evaluatie

De vraag naar de plaats van verkeerseducatie in het voortgezet onderwijs is in het verleden al vaak aan de orde geweest. Hierbij is aandacht geweest voor de inhoud, de wijze van doceren en de integratie met andere vakken. Ondanks de vele onderzoeken, en initiatieven is de plaats van het verkeersonderwijs marginaal gebleven. Onduidelijk is welke weerstanden daar aan ten grondslag liggen.

6.1.2. Recente initiatieven

Integratie rijopleiding en schoolactiviteit

Ook al is verkeer niet in het voortgezet onderwijs verankerd, er zijn diverse activiteiten ondernomen om dit wel een plaats te geven. In een aantal regio's is getracht een koppeling te maken tussen de rij-instructie en de scholen. Dit lijkt vooral aan te slaan bij VBO-scholen (Zeeland, Zuid-Holland, Utrecht). Evaluaties laten vooral problemen in het organisatorische vlak zien. De introductie van het bromfiets-theoriecertificaat is een stimulans geweest voor deze integratie. Echter, rijinstructeurs hebben soms problemen met de groepsgerichte benadering en melden frequent ordeproblemen. Anderzijds is ook wel door instructeurs gesuggereerd in de leer te gaan bij docenten in het VBO om meer te leren over de groepsgerichte benadering. Hiervan kan immers ook de instructeur profiteren wanneer hij theorie-onderricht geeft.

Een soortgelijk initiatief is de bromfietscursus voor het speciaal onderwijs: onderwijs aan moeilijk lerende kinderen en kinderen met gedragsproblemen. In opdracht van het ministerie van Verkeer en Waterstaat is een bromfietscursus ontwikkeld juist gericht op deze doelgroep. Een aandachtspunt hierbij is of hier in strijd wordt gehandeld met de Wet Rijonderricht Motorrijtuigen 1993 (WRM '93). Daarin wordt geregeld dat bromfietsonderricht (ook alleen de theorieopleiding) gegeven dient te worden door een gekwalificeerde instructeur. Docenten in het voortgezet onderwijs zijn niet automatisch gekwalificeerd. Of hier in strijd met de WRM '93 wordt gehandeld is afhankelijk van wat nu onder theorie-onderricht wordt verstaan.

De genoemde cursus is nu commercieel verkrijgbaar en wordt beheerd door het Regionaal Orgaan Verkeersveiligheid in Zeeland.

De gezonde school

In samenwerking met het Trimbos-instituut is een alcoholmodule ontwikkeld. Deze is zowel gericht op algemene alcoholpreventie als ook gericht op de preventie van het rijden onder invloed. De module is bedoeld voor de leerlingen in de basisvorming.

VEVO-project

Via verkeersveiligheidscoördinatoren op scholen wordt door financiële en organisatorische ondersteuning de verkeerseducatie in het voortgezet onderwijs gestimuleerd. Dit project wordt momenteel geëvalueerd door het Instituut voor Toegepaste Sociologie ITS.

6.2. Kader 'duurzaam-veilig'

In het convenant *Startprogramma Duurzaam Veilig* wordt gesproken over het belang van verkeerseducatie op scholen en dat daaraan invulling gegeven moet worden. Afspraken op dit gebied tussen de partners (IPO/ RIJK/VNG) zullen nog volgen. Letterlijk staat er:

"Bij de uitwerking van het Startprogramma zal veel zorg besteed worden aan de communicatie met (organisaties van) de diverse categorieën verkeersdeelnemers. Het rijk zal in samenwerking met de partners in de ROV's zorg dragen voor een grootschalige voorlichtingscampagne om de verkeersdeelnemers op de hoogte te brengen van de veranderingen in de verkeersregels. Deze voorlichting zal aangevuld worden met educatieve activiteiten op basisscholen en het voortgezet onderwijs. Rijk, Provincie en Gemeenten en waar relevant Waterschappen maken daarover voor 1 maart 1998 afspraken in ROV-verband."

Het Regionaal Orgaan Verkeersveiligheid Friesland heeft aan het Bureau Traffic Test opdracht gegeven om strategische Visie te ontwerpen voor educatie in het kader van 'duurzaam-veilig'. Het voortgezet onderwijs is daarvan een onderdeel.

6.3. Inhoud en visie educatie in het voortgezet onderwijs

In het kader van de leerplanontwikkeling en de kerndoelen en eindtermen in het voortgezet onderwijs, heeft het ministerie van Verkeer en Waterstaat opdracht gegeven aan de SWOV om een onderzoek uit te voeren naar de noodzakelijke inhoud en leervormen van het verkeersonderwijs in het voortgezet onderwijs.

Verkeerseducatie in het voortgezet onderwijs (VO) verkeert in een benarde positie. Jongeren vinden het vak niet leuk en leraren vinden er de tijd niet voor. En veelal wordt (zo bestaat de indruk) weinig aandacht besteed aan verkeersonderwijs. Dit zou binnenkort kunnen veranderen door:

- a. De invoering van het studiehuis in de bovenbouw van het VO. Deze invoering betekent dat de bovenbouw van het VO het onderwijs meer gericht wordt op de zelfwerkzaamheid van de leerling met het doel om zijn probleemoplossend vermogen te ontwikkelen.
- b. De herformulering van de kerndoelen. Binnenkort worden opnieuw de kerndoelen voor het VO en het basisonderwijs in overleg met het ministerie van Onderwijs, Cultuur & Wetenschap (OC&W) vastgesteld.
- c. Het beleidsvoornemen van V&W om jongeren zelf meer te betrekken bij (aspecten) van de beleidsuitvoering. Met name daar waar het gaat om onderwerpen die voor hen zelf relevant zijn. Dit betreft een belofte van de minister van V&W aan jongeren in het kader van het Nationaal Jeugd-debat (NJD). Door deze participatie wordt de kans vergroot dat maatregelen gericht op deze doelgroep ook echt aan gaan slaan.

- d. De behoefte van jongeren aan meer verkeerseducatie/voorlichting/informatie-uitwisseling. Jongeren hebben de minister van V&W aangesproken op de kwaliteit van het verkeerseducatie.

De Directie Verkeersveiligheid van V&W wil in samenwerking met het ministerie van OC&W de nieuwe kansen door de veranderende omgeving benutten en onderzoeken hoe verkeerseducatie de plek in het VO kan krijgen die het verdient.

De beleidsvraag is: *Hoe kan een ontwikkeltraject in gang gezet worden dat leidt tot:*

- leerdoelen waarin de meest elementaire kennis en vaardigheden onderscheiden naar leeftijdsgroepen zijn omschreven;
- leermiddelen die door leerlingen *aantrekkelijk en uitdagend* worden gevonden en enerzijds garanderen dat de 'meest elementaire kennis en vaardigheden' worden aangebracht bij leerlingen en op voldoende niveau worden gehouden en anderzijds ook de mogelijkheden bieden aan leerlingen - om in het kader van het studiehuis - zich te verdiepen in deelonderwerpen;
- leermiddelen/methoden die aansluiten bij de behoeften en mogelijkheden van scholen/docenten.

Het eindprodukt is een leerplan op hoofdlijnen dat:

- wat de inhoud betreft gebaseerd is op kerndoelen/leerdoelen die vastgesteld worden door 'deskundigen' op het gebied van verkeersveiligheid en gebaseerd zijn op de minimale kennis en vaardigheden die van belang zijn voor de verkeersveiligheid (hierna te noemen 'elementaire voorwaarden');
- wat de vormgeving betreft aanspreekt bij jongeren, uitdaagt tot exploratie en toegesneden is op de mogelijkheden van docenten/scholen.

6.4. ICT

Vanuit het ministerie van OC&W wordt het gebruik van computers in het onderwijs sterk gestimuleerd. In het kader van ICT-projecten² wordt ook nagegaan op welke wijze computers kunnen worden ingezet in het verkeersonderwijs. In deze ontwikkeling staat de vorm centraal (computergestuurd onderwijs / Internet) en kan het verkeersonderwijs een inhoud zijn.

6.5. NVVC

Verkeersonderwijs/educatie is een onderdeel van het Nationaal Verkeersveiligheidscongres NVVC van maart dit jaar.

² ICT: Informatie- en Communicatietechnologie in het onderwijs.

7. Ervaringen met het Zweedse systeem

In Zweden is met ingang van september 1993 de leeftijdsgrens om met een rijopleiding te mogen beginnen, verlaagd van 17,5 naar 16 jaar. De implicaties voor de veiligheid worden grondig geëvalueerd. In deze notitie worden de eerste resultaten uit dit evaluatie onderzoek gepresenteerd (Gregersen, 1997) en worden de implicaties van het systeem voor Nederland beschreven.

7.1. Het oude en het nieuwe systeem

In het oude systeem was de leerling-bestuurder vrij om vanaf 17,5 jaar onder begeleiding van een ervaren bestuurder te oefenen. Men was niet verplicht om bij een professionele rijnschool zijn opleiding te volgen.

De verplichtingen die er waren hadden betrekking op het examen. Alleen na het behalen van het examen kreeg de leerling het rijbewijs. In dit opzicht lijkt het Zweedse systeem erg veel op het Britse.

Sinds 1993 bestaan er in Zweden twee mogelijkheden om je op het rijexamen voor te bereiden:

- Op het moment dat je 16 wordt vraag je een bewijs aan dat je toestemming geeft om onder voorwaarden te oefenen. Deze voorwaarden zijn:
 - een vaste begeleider;
 - deze begeleider heeft vijf jaar zijn rijbewijs zonder dat dit in deze periode is ingevorderd;
 - de begeleider is 24 jaar of ouder;
- Op het moment dat je 17,5 wordt mag je - indien je rijlessen neemt bij een erkende rijnschool - zonder een bewijs onder begeleiding gaan oefenen. Zo'n oefenbewijs heb je wel nodig als je 'privé' - dus alleen met een begeleider gaat oefenen. Er worden echter (in tegenstelling tot de 16-jaar variant) dan geen eisen meer gesteld aan de begeleider.

In beide varianten is men vrij of en hoeveel rijlessen genomen worden bij een rijnschool. Daar staat tegenover dat men in beide varianten *verplicht is* om een slipcursus van een halve dag te volgen.

Er is een langdurige en diepgaande discussie gevoerd tussen de rijnschoolwereld, onderzoekers, politici en wetenschappers over de vraag in welke mate een 'verplichte' rijopleiding bij een professionele rijnschool een bijdrage zou kunnen leveren aan de veiligheid. Echter op grond van het feit dat tot op heden geen bewijs is geleverd dat een 'rijopleiding' inderdaad tot meer veilige automobilisten leidt, wilden de politici geen verplichte rijopleiding invoeren en bleef het systeem ook in 1993 bij het oude met als enige verandering dat de oefenleeftijd werd verlaagd.

Ook de exameneisen en duur van het examen zijn hetzelfde gebleven.

De eisen die aan de begeleider gesteld worden, zijn onveranderd.

Het doel van de huidige verandering is om de oefenperiode te verlengen, zodat de leerling meer ervaring opdoet zonder veel risico te lopen.

7.2. Evaluatie

De evaluatie is gebaseerd op een voor- en navergelijking. Voorts wordt een vergelijking gemaakt tussen leerlingen die direct na hun zestiende verjaardag

beginnen met oefenen en leerlingen die pas beginnen bij het naderen van hun rijbewijsgerechtigde leeftijd. Gekeken is naar de aard en inhoud van de oefenperiode (de proces-evaluatie). Verder zijn de uitkomsten van de oefenperiode geëvalueerd in termen van ongevalsbetrokkenheid.

7.2.1. *Evaluatie leerperiode*

Doel van de analyse is vast te stellen op wat voor wijze de doelgroep gebruik maakt van de trainingsmogelijkheden. Hiervoor is een steekproef van 1.000 rijbewijskandidaten in het onderzoek betrokken. De volgende onderzoeksmethoden zullen worden gebruikt:

1. Dagboek

Een 'dagboek' moet gedurende een week worden ingevuld over hoe, waar en wanneer geoefend wordt.

2. Vragenlijsten

Direct na het rijexamen wordt een vragenlijst over de gehele oefenperiode toegezonden. Onderwerpen zijn: hoeveel is geoefend, hoeveel uren professionele training, demografische gegevens, motieven voor bepaalde keuzen, enzovoort.

3. Ongevallen tijdens oefenperiode

Politieregistratie van ongevallen gedurende de gehele oefenperiode (van alle leerling-automobilisten in Zweden) wordt geanalyseerd. Risico's zullen worden geschat door gebruik te maken van de geaggregeerde expositiedata zoals die verkregen zijn uit de onder (2) genoemde vragenlijsten.

7.2.2. *Ongevallen en attitudes na het examen*

Ongevallen en attitudes na het examen worden bestudeerd door de analyse van ongevallenregistraties, vragenlijsten en de dagboeken.

1. Ongevallenregistratie

De ongevallen van de totale populatie van beginnende automobilisten in drie verschillende groepen worden geteld. De ongevalsrisico's zullen worden berekend met behulp van de geaggregeerde kilometrages van de vragenlijsten. De groepen zullen gevolgd worden tot en met twee jaar na het verkrijgen van het rijbewijs.

2. Vragenlijsten

Twee vragenlijsten zullen worden uitgedeeld onder een groep van 1.000 bestuurders in elke groep (dus 3.000 in totaal). De eerste wordt één jaar na het behalen van het rijbewijs toegestuurd en de tweede wordt één jaar later toegestuurd. De vragen hebben betrekking op attitudes, inschatting van eigen vaardigheden, rijgewoonten, rijstijl, fouten zoals 'bijna-ongevallen', lifestyle, expositie en ongevalsbetrokkenheid.

3. Uit de grote steekproef zullen kleinere steekproeven getrokken worden waarbij gevraagd wordt een dagboek bij te houden, met betrekking tot rijgewoonten, ritmotief, tijd van de dag, passagiers, enzovoort.

7.2.3. *Gedragstudies*

Er zijn drie studies gepland, waarbij een groep die veel geoefend heeft, vergeleken wordt met een groep die weinig heeft geoefend.

De eerste studie onderzoekt het effect op mentale werkbelasting en verrichtingen waarbij behalve autorijden ook nog een tweede taak uitgevoerd moet worden. Er is nog niet voor een specifieke methode gekozen, maar naar verwachting zal het NASA-instrument voor zelf-gerapporteerde werkbelasting worden gebruikt. Een aantal extra metingen zullen worden uitgevoerd, gebruikmakend van de methoden zoals die door VTI (Zweeds onderzoeksinstituut op het gebied van verkeer en verkeersveiligheid) ontwikkeld zijn.

De tweede studie onderzoekt het effect op visuele zoekpatronen. De hypothese is dat frequent oefenen leidt tot betere zoekpatronen.

De derde studie vergelijkt twee groepen, met betrekking tot de keuze van 'veiligheidsmarges' op de weg (volgafstand in combinatie met snelheid).

De noodzakelijke methodes hiervoor zijn nog niet ontwikkeld.

7.2.4. *Kennistest en attitudes*

Het effect van verhoogde 'oefening' op kennis zal ook gemeten worden. Voor dit doel is een speciale test ontwikkeld. De vragen zijn gericht op verschijnselen die sterk beïnvloed worden door ervaring, zoals inzicht in het verkeer als een systeem, samenwerking en rekening houden met andere verkeersdeelnemers en interpretatie van formele regels in het verkeer. De vragen worden geïllustreerd met kleurenfoto's.

7.2.5. *Trendanalyse*

Omdat er een tijdsverschil bestaat tussen de meting van de eerste controlegroep en de behandelde groep, is het noodzakelijk om na te gaan in welke mate verschillen tussen de groepen veroorzaakt worden door algemene veranderingen in het verkeerssysteem en niet zozeer door de veranderingen in trainingsregime. Om die reden wordt de ongevalsfrequentie van alle jonge autobestuurders gedurende alle jaren dat het onderzoek loopt, geanalyseerd. Om de invloed van de gegevens van jonge bestuurders, die volgens de nieuwe regelgeving oefenen, uit te sluiten, is gekozen voor de analyse van ongevalsgegevens van twintig jaar oude bestuurders.

Voorts wordt een vragenlijst gestuurd naar duizend 20-jarige bestuurders met betrekking tot algemene trends in attitudes. Elk jaar wordt een nieuwe steekproef van 20-jarige bestuurders getrokken.

7.3. **Eerste resultaten: deel 1**

Omdat het systeem in september 1993 is ingevoerd, zullen de eerste kandidaat-automobilisten die als 16-jarigen met het nieuwe systeem zijn gaan oefenen, pas in september 1995 examen doen.

Om die reden zijn er dus nog geen complete gegevens beschikbaar over het leerproces van deze groep.

In het eerste deel van deze evaluatie is gekeken naar:

1. Hoeveel doen er mee, en is er sprake van een selecte groep?
2. Hoeveel wordt er feitelijk in de oefenperiode gereden, onder welke omstandigheden?
3. Wordt er nog gebruik gemaakt van de formele instructie, en hoe gebeurt dat dan?
4. Wie is de formele begeleider. Is er sprake van een discrepantie tussen opvattingen en aanpak tussen rij-instructeur en begeleider?
5. Wat zijn de effecten op ongevallen en ongevalsfrequentie tijdens oefenperiode en ongevallen na het behalen van het rijbewijs?

1. *Wie doen er mee?*

Ongeveer 45-50% van de jongeren die 16 jaar worden doen mee aan het nieuwe systeem. Van hen komt ongeveer 5-10% uit een hogere sociale klasse.

2. *Rijervaring*

Er wordt in het nieuwe systeem ongeveer drie keer zoveel uur geoefend. In het oude systeem was dat 47 uur in het nieuwe systeem is dat 118 uur (oefening en professionele instructie tezamen).

De omstandigheden waaronder wordt geoefend verschillen niet veel.

3. *Wie begeleidt?* In alle groepen is het de vader die het vaakst de begeleiding op zich neemt (83 - 90 %). Daarna volgt de moeder: 65-77%.

4. *Wanneer oefenen?*

Meer dan 75% van de 16-jarigen die een leerbewijs hebben ontvangen begint meteen in de eerste maanden al te oefenen. Na een jaar is 90% daadwerkelijk begonnen met oefenen. De overige 10% bleek weerhouden te worden door praktische beperkingen (geen tijd, ziek, geen geld) of motivatie (geen zin, saai, enzovoort).

5. *Waar oefenen?*

Wanneer de omstandigheden waaronder geoefend wordt vergeleken wordt met de omstandigheden waar men mee geconfronteerd wordt tijdens de professionele rij-instructie dan blijkt dat:

- de professionele rij-instructie plaatsvindt in de stedelijke omgeving en oefening plaatsvindt in meer gevarieerde verkeersomgevingen.
- rijden in de nacht komt veel vaker voor bij oefenen dan bij professionele instructie. Ditzelfde doet zich voor bij het rijden op gladde wegen.

6. *Samenwerking rijsschool en begeleider*

Instructeurs en begeleiders werken *niet* samen (80%). Daar waar wel sprake is geweest van samenwerking zegt ongeveer één derde van de leerlingen dat er vrijwel altijd overeenstemming was tussen begeleider en instructeur over hoe 'auto te rijden'.

7. *Voldoende voorbereid?*

De leerlingen uit alle drie groepen is gevraagd of ze vinden dat ze voldoende oefening hebben gekregen. Ondanks het grote aantal uren dat achter het stuur is doorgebracht voelen de leerlingen zich nog op de meeste taken onvoldoende toegerust.

8. Formele rij-instructie

Het aantal uren hiervan dat bij een officiële rijsschool les wordt genomen is niet toegenomen. Dat was en blijft ongeveer elf uur. Het moment waarop men professionele instructie neemt is wel gewijzigd. In de oude situatie werden deze lessen gelijkmatig gespreid over de oefenperiode. In de nieuwe situatie zijn deze lessen geclusterd in de periode voor het rijexamen.

88-92% van de jongeren neemt ongeacht de groep waartoe ze behoren rijlessen bij een erkende rijsschool.

9a. Ongevallen tijdens oefenperiode

Als maat is het aantal ongevallen genomen dat bij de politie werd aangemeld. Dat zijn de doorgaans van ernstiger ongevallen. Uit de analyses bleek dat voor de groep van 16-17,5 jaar er 0,22 ongeval per 1.000 leerlingen plaatsvond. Voor de groep van 17,5-18 jaar was dat 0,24 ongeval per 1.000 leerlingen.

9b. Gedrag na het behalen van het rijbewijs

● Ongevallen

In het eerste jaar nadat op 18-jarige leeftijd het rijexamen is gehaald is de 16-jarige oefenaar veiliger dan de 17,5 jarige oefenaar. Deels wordt dit veroorzaakt door selectiviteit binnen de groep. Wanneer daarvoor gecorrigeerd wordt, resteert een reductie van 35 %.

Wanneer rekening wordt gehouden met kilometrage is het risico op ongeval per 10 miljoen kilometers voor de 16-jarige oefenaar 45% LAGER dan voor de 17,5 jarige oefenaar.

	16	17,5 oud	17,5 nieuw
mannen	7.35	10.73	12,71
vrouwen	5.94	10.58	10,89

Tabel 1. Ongevallen per 10.000 kilometers naar oefenleeftijd en geslacht.

Uit Tabel 1 blijkt dat mannen en vrouwen die op 16-jarige leeftijd zijn gaan oefenen hun risico hebben verlaagd. Opvallend is dat de vrouwen dit in sterkere mate hebben gedaan en dat zij blijkbaar meer van het nieuwe systeem lijken te profiteren. Een tweede opvallend feit is dat in het oude systeem mannen en vrouwen een bijna gelijk ongevalsrisico hadden.

● Kilometrage

De 16-jarigen rijden het eerste jaar nadat ze hun rijbewijs op 18-jarige leeftijd hebben ontvangen zo'n 15% minder kilometers dan jongeren die in de oude situatie waren opgeleid. En ze rijden evenveel als degene die op 17,5-jarige leeftijd begonnen is met oefenen.

● Attituden

Er is geen wijziging in attituden en motivatie. Dit doet de onderzoekers concluderen dat vooral de toegenomen ervaring verantwoordelijk is voor het gevonden effect.

7.4. Implicaties voor Nederland

- De bevindingen wijzen op het belang van 'oefening' onder beschermde condities en dat deze oefening inderdaad te stimuleren/ organiseren valt.
- Ook in een zeer 'verkeersveilig land' zoals Zweden valt een substantiële veiligheidsverbetering voor beginnenden bestuurders te realiseren.
- De geboden ervaringen tijdens het oefenen zijn breder dan ze in de professionele rijles kunnen zijn (zoals het oefenen gedurende de nacht en op gladde wegen).
- Het op jonge leeftijd rijden lijkt niet noodzakelijk te leiden tot een grotere auto-afhankelijkheid na het behalen van het rijbewijs.

8. Internationale ervaringen met puntenstelsels

8.1. Achtergrond

In Nederland is het puntensysteem op praktische gronden op politiek niveau niet haalbaar. Dit komt door de volgende redenen en afwegingen:

- automatische detectie (bijvoorbeeld roodlichtcamera's) en de feitelijke beperkingen een bestuurder te straffen op basis van de detectie van overtreding door voertuig met een bepaald kenteken;
- het administratief afdoen van lichtere overtredingen (wet-Mulder) waarbij geen register bijgehouden kan (mag) worden.

Omdat verondersteld kan worden dat soortgelijke problemen hebben gespeeld in andere landen is geïnventariseerd hoe elders het puntenstelsel praktisch wordt uitgevoerd.

Daartoe is aan landen waarvan bekend was dat zij reeds een puntenstelsel hebben een vragenlijst toegestuurd, waarin antwoord op verschillende vragen verzocht werd (zie § 8.5). Deze vragen gingen vooral over het wettelijk kader waarbinnen het puntensysteem functioneerde.

8.2. Resultaten

Noorwegen

In Noorwegen is een meta-analyse uitgevoerd naar de effecten van maatregelen gericht op recidivisten ('repeat offenders'). Deze meta-analyse wees uit dat een significante reductie in ongevallen (dodelijk en met letsel) te verwachten is van de toepassing van:

- | | |
|-----------------------------|-----|
| - waarschuwingsbrieven | 15% |
| - puntensysteem | 8% |
| - ontzegging rijbevoegdheid | 17% |

Dit gaat over effecten waarin geen onderscheid wordt gemaakt naar doelgroep. De te verwachten effecten voor jonge/beginnende bestuurders zijn niet onderzocht.

Op dit moment is er geen puntensysteem in werking in Noorwegen met uitzondering dan van recidivisme met betrekking tot rijden onder invloed.

De problemen met automatisch toezicht en het bestraffen van de bestuurder worden in Noorwegen als volgt benaderd. Er wordt een foto genomen van het kenteken en zoveel mogelijk het gezicht van de bestuurder. Daarna wordt de bekeuring naar de eigenaar van de auto gestuurd. Deze kan dan de boete op de bestuurder verhalen indien hij dat wenst.

Respondent: TØI (Alf Glad)

Duitsland

In Duitsland is beleid ontwikkeld gericht op de recidivist. Men heeft een algemeen puntenstelsel (voor ieder) en een specifieke puntenstelsel voor jongeren. Dit laatste houdt in dat gedurende twee jaar na het behalen van het rijbewijs er een striktere regeling op dit gebied geldt voor beginners. Het puntenstelsel, zo is aangetoond, heeft een algemeen afschrikkende werking

(voor iedereen) en specifiek voor personen wanneer men in de gevarenzone terechtgekomen is, voor wie dus een straf dreigt. De tweejarige proeftijd is onderwerp van discussie.

De schuldtoekenning is gecompliceerd. Bij parkeerovertradingen wordt altijd aangenomen dat de eigenaar ook de bestuurder is. Als dat niet het geval is dan ligt de verantwoordelijkheid voor het bewijs bij de eigenaar. Dat ligt anders bij alle andere overtradingen. Dan wordt de eigenaar gevraagd de bestuurder te noemen. Doet hij dat niet dan wordt hij gedwongen om vanaf dat moment elke reis die hij maakt in een logboek te noteren.

Een foto van de bestuurder is ook voldoende om bij automatische detectie de bestuurder te straffen. Er is geen verplichting om de eigen onschuld te bewijzen. Daarom kan niet uitgesloten worden dat personen ten onrechte schuld op zich nemen. Echter, in Duitsland bestaat de indruk dat dat maar heel zelden gebeurt.

Victoria (Australië)

Speciaal om een puntensysteem te kunnen introduceren werd in Victoria het Bonus-Onus systeem ingevoerd waardoor de eigenaar verantwoordelijk werd voor overtradingen die met zijn voertuig gemaakt werden. Het is dus niet nodig om te bewijzen of hij wel of niet reed. Indien hij de overtrading betaalt dan wordt automatisch aangenomen dat hij de bestuurder was. Indien hij niet wenst te betalen, moet hij de bestuurder noemen.

Indien een eigenaar dat niet kan, kan hij op basis van de Road Safety Act 1986 onder ede verklaren dat hij niet in staat is de bestuurder te noemen. Voor leasewagens en bedrijfsauto's geldt dat de bedrijven verplicht zijn de bestuurder te noemen of hun licentie (registration) wordt gedurende drie maanden ingetrokken.

Per overtrading kun je één tot zes strafpunten oplopen. Indien je meer dan twaalf punten hebt vergaard wordt je rijbewijs voor drie maanden ingetrokken. Voor een beschrijving wordt verwezen naar *Bijlage 2*.

Respondent: Jan Lyttle, Vicroads

Zweden

Zweden heeft geen puntensysteem. Wel heeft men recent een expertteam naar Canada gestuurd om daar de ervaringen te bestuderen. Het aantrekkelijke van het systeem daar (Canada) is dat er geen standaard 'consequentie' is voor iedereen. Er wordt gekeken wat per individu de beste maatregel is voor zijn probleem.

Echter, een centraal probleem voor Zweden en Canada blijft dat de detectiekans klein is waardoor de maatregel een sterk willekeurig karakter krijgt. In Zweden zal de bewijsvoering een minder groot probleem zijn dan in Nederland, omdat men daar zeer weinig werkt met automatische detectie.

Respondent: N.P. Gregersen VTI

Finland

Begin 1996 is een puntensysteem geïntroduceerd voor recidivisten. In 1998 zal een evaluatie rapport verschijnen.

Het systeem bestaat uit een waarschuwingsbrief, een gesprek en als uiterste middel het intrekken van het rijbewijs voor een periode van enige weken. Er is een strikter systeem voor beginners. Deze krijgt na elke overtrading deze 'straf' opgelegd; een meer ervaren bestuurder pas na twee overtradingen.

Tot op heden blijkt de Finse bevolking amper op de hoogte met dit nieuwe systeem. Dit - zo vermoeden de onderzoekers - zal negatief uitpakken voor de algemene preventie.

Voor de bewijsvoering is het overigens wel nodig dat de bestuurder zelf herkend is. Daarvoor wordt bij automatische detectie de foto van de bestuurder gemaakt.

Respondent: Esko Keskinen, Finland.

Geen reacties nog van:

- Frankrijk
- Engeland
- Denemarken
- Oostenrijk
- Zwitserland

8.3. Conclusies

Geen van de landen lijkt een beleid gericht op recidivisme af te wijzen. Allen vinden dat op een of andere manier recidivisme gericht aangepakt zou moeten worden.

In een aantal landen wordt daar een puntenstelsel voor gebruikt. Andere landen hebben dit nog in studie. Ook in landen waar een puntenstelsel in ingevoerd bestaat een probleem met automatische detectie, en met name bij wie de bewijslast ligt, voor het al dan niet de bestuurder te zijn geweest van het voertuig. Alleen Victoria lijkt dit afdoende te hebben ondervangen. Hieraan heeft dan wel een wetswijziging aan ten grondslag gelegen waarin de bezitter van de auto verantwoordelijk wordt gesteld voor datgene dat met zijn voertuig gebeurt.

8.4. Literatuur

Hansjosten, E; Schade, F. D. Legalbewahrung von Fahranfanger Berichte des Bundesanstalt fur Strassenwesen, M71 Bergisch Gladbach 1997.

8.5. Gebruikte vragenlijst

Dear colleague (*name*),

In Holland we are studying several elements that can be used within the framework of a probational/provisional driving license. One of the elements is a point demerit system. Up to now we do not have such a system in operation, one reason being that in the past the measure was rejected because of legal constraints. However, we do feel that measures aimed at the repeat offender may have a contribution to make especially as a general deterrence. It could be postulated that now the chance of detection of a violation has been increased due to the intensified use of cameras and radar, the effectiveness of these devices may be limited if a special treatment of punishment of the repeat offender is lacking. This may especially be detrimental for young inexperienced drivers.

Question 1

Do you believe and/or do you have evidence that a policy targeting repeat offenders is a useful/essential element of a system of general and specific deterrence, with particular reference to young drivers?

Question 2

In your country, do you have a policy or legal measure dealing with repeat offenders, and what are the experiences with it.

Question 3

Do you have experiences with point demerit systems in general and those that are especially targeted at young drivers? Have you any indication of their effectiveness?

In Holland we feel that we are limited in introducing a policy on repeat offenders, with respect to offences that are:

- detected by automatic devices and are identified using numberplates. The numberplates are administratively 'fixed' to the car and its owner and not to the actual driver.
- not exceeding extreme levels and at present are dealt with as an administrative procedure instead of being dealt within the legal framework

Question 4

Is it in your country necessary (by automatic detection) to prove who the actual driver of that car was in order to impose an additional (penalty =points) to the driver/owner?

We have considered introducing a system in which the owner had to prove that he was *not the driver* at the time of the offence. This proposal was rejected as it was feared that this system would lead to an unlawful 'trade' of points. E.g. the husband would ask (force) his wife to 'accept' the points that were a result of his violation.

Question 5

In your country, do you have experience with the legal construction of 'the owner is the driver unless the owner can prove otherwise and come up with the actual driver'.

I would be most grateful if you could give me answers on any of these questions.

9. Visie op de uitkomsten uit de werkgroepen

Bijeenkomst Werkgroep 'Kansrijke maatregelen jonge bestuurders'
7 januari 1998, 09.30 - 12.00, SWOV Leidschendam

Aanwezig:

Mw. D.A.M. Twisk (SWOV, voorzitter)
Dhr. G.L.M. van Egmond
(Min. V&W, Dir V&V)
Dhr. R. Kuiper (Min. V&W, Dir V&V)
Dhr. L. Woltring (Hoge School
van Amsterdam)
Mw. E. Slagter (AVV)
Mw. B. Bouwman (VVN)
Dhr. R. Kant (BOVAG)
Dhr. J.J. Hendrix (BOVAG)
Mw. M. van Reek (BOVAG)
Dhr. E. Roelofs (Universiteit Utrecht)
Mw. V.M. Kleijnen (ANWB)
Dhr. H. Smeets (CBR)
Mw. B.G. Oostdijck (KNMV)
Dhr. B. Tops (Min V&W, Dir V&V)
Mw. M.G.A. Storm (AVV)
Dhr. P.B.M. Levelt (SWOV)
Mw. I.N.L.G. van Schagen (SWOV, verslag)

Afwezig:

Dhr. S. Schouten (ANWB)
Mw. P.A.M. van Driel (CBR)
Dhr. J. van Steenbergen (KNMV)
Dhr. J.G. Goos (VVN)
Dhr. J. Vissers (Traffic Test)

1. Welkom en vaststelling agenda

Mw. Twisk heet een ieder van harte welkom en introduceert de aanwezigen die vandaag voor het eerst de bijeenkomst bijwonen. De agenda wordt als volgt vastgesteld:

- verslag bijeenkomst 25.09.1997
- toelichting op en discussie over de rapportages van de drie deel groepen
- plannen voor vervolgvactiteiten
- wat verder ter tafel komt
- datum volgende vergadering

2. Verslag bijeenkomst 25.09.1997

Er zijn geen opmerkingen naar aanleiding van het verslag van de vorige bijeenkomst die niet op een ander moment tijdens de bijeenkomst terugkomen.

3. Toelichting op en discussie over de rapportages van de drie deelgroepen

Tijdens de vorige bijeenkomst was besloten een drietal onderwerpen nader uit te werken. Hiertoe waren drie subgroepen opgericht, die elk een rapportage hebben voorbereid, die nu ter discussie ligt.

I. Advies voor beleid op aanpak beginnende bestuurders

Vorbereid door V&W en SWOV en toegelicht door dhr. van Egmond. Naar aanleiding van de groepsdiscussie tijdens de laatste bijeenkomst is getracht de uitgangspunten voor het identificeren van kansrijke maatregelen voor jonge bestuurders helder te formuleren. Op grond daarvan vloeien vier sporen voort, die verwoord zijn in § 1.6 op pagina 9/10 van de rapportage, en die gedeeltelijk nog nader moeten worden uitgewerkt.

1. Biedt een voldoende ondergrond voor attitudevorming. Hier wordt met name bedoeld op de rol van verkeersonderwijs in het Voortgezet Onderwijs, die inhoudelijk en organisatorisch een meer solide basis moet krijgen. Deze maatregel heeft politiek, maatschappelijk en juridisch gezien de meeste kans van slagen, maar effecten zijn pas op langere termijn te verwachten.
2. Creëert een beschutte leeromgeving door bepaalde taakverzwarende omstandigheden uit te sluiten in de eerste periode na het halen van het rijbewijs. Een verlaging van het wettelijk toegestane alcohol promillage voor jonge beginnende bestuurders en een '0' bloed/urine gehalte voor drugs lijkt het meest haalbaar, maar ligt politiek en maatschappelijk toch nog erg moeilijk.
3. Corrigeert foutieve routine handelingen die ontstaan na het behalen van het rijbewijs. Tenzij op vrijwillige basis cursussen aangeboden worden, zal dit moeilijk haalbaar zijn. Een wettelijke verplichting voor aanvullende opleiding en bijvoorbeeld een tweede examen vereist een aanpassing van het wettelijk kader van het rijbewijs. Bovendien lijkt ook hiervoor een politiek en maatschappelijk draagvlak te ontbreken.
4. Ontmoedigt bewust ongewenst gedrag door voor beginnende bestuurders speciale straffen toe te passen, bijvoorbeeld d.m.v. een puntenstelsel of een EMB (educatieve maatregel beginnende bestuurders). Ook hiervoor ontbreken op dit moment de wettelijke mogelijkheden.

Een algemene notie is, dat de mogelijkheden voor beleidsmaatregelen zich in een doodlopende cirkel lijken te bevinden: voor het doorvoeren van ingrijpende wettelijke veranderingen is politiek en maatschappelijk draagvlak nodig; om draagvlak te verkrijgen moet duidelijk zijn wat de te verwachten effectiviteit van de maatregel is, maar de effectiviteit van een maatregel kan niet afdoende worden vastgesteld, omdat deze binnen de huidige wettelijke kaders niet kan worden doorgevoerd.

De discussie spitst zich toe op drie punten:

- Hoe moet de betekenis van het woord 'kansrijk' in kansrijke maatregelen worden geïnterpreteerd? Is 'draagvlak' het juiste criterium voor het opstellen van adviezen door deze groep? In de werkgroep overheerst de mening, dat de groep in eerste instantie moet adviseren in de richting van maatregelen waarvan op grond van bestaande kennis en ervaring verwacht mag worden dat zij een positief effect hebben op de veiligheid van jonge bestuurders, onafhankelijk van maatschappelijk en politiek draagvlak. Uiteraard moet daarbij wel de realiteit in het oog worden gehouden om niet als ongeloofwaardig over te komen. Daarnaast behoren adviezen ten aanzien van mogelijkheden om het draagvlak te vergroten ook tot de taken van deze werkgroep. Bovendien is de grootte van het draagvlak vaak niet bekend en uit recent onderzoek is gebleken, dat het draagvlak in sommige gevallen ook na invoering van een maatregel kan worden verkregen.

- Moet de groep zich inzetten voor de invoering van een verlaagd alcohol-promillage voor beginnende bestuurders en wat moet er met drugs en auto-rijden gebeuren? Wat alcohol betreft blijkt, dat jonge automobilisten minder vaak met een alcoholpromillage boven de 0.05% promille rijden dan sommige andere groepen, maar dat zij wel overgerepresenteerd zijn in de groep alcohol-verkeersdoden. Veelvuldig is aangetoond, dat het effect van alcohol op het (verkeers)gedrag bij jongeren al bij een veel lager promillage merkbaar is en tot een verhoogd risico leidt dan bij oudere personen. Geconcludeerd wordt dat de verlaging van de alcohol limiet voor jonge/beginnende bestuurders (0.02%) een kansrijke maatregel is. Een lager alcohol promillage zou idealiter samen moeten gaan met de handhaving van het al bestaande verbod op het rijden onder invloed van drugs. Het probleem hierbij is echter, dat er op dit moment nog onvoldoende kennis bestaat over de effecten van verschillende soorten drugs op de verkeersveiligheid om een absolute drempelwaarde vast te stellen en dat eenvoudig toepasbare detectiemethoden nog volop in ontwikkeling zijn. Gesteld wordt, dat de invoering van een lagere alcohol limiet niet mag worden opgehouden door koppeling hiervan aan drugs wetgeving en handhaving.
- Hoe kan meer kennis over de effecten van maatregelen verkregen worden (om daarmee het draagvlak te vergroten) als er geen wettelijke mogelijkheden zijn om die maatregelen te toetsen? Van diverse kanten wordt er op aangedrongen, dat er meer experimenteerruimte moet komen om potentieel kansrijke maatregelen ook in Nederland uit te proberen en middels gedegen analyse de effecten objectief te kunnen vast stellen. Het aantal maatregelen dat binnen de huidige wetgeving getoetst kan worden is zeer beperkt.

II Mogelijkheden voor verbetering van rijopleiding en rijexamen

Dhr. Smeets licht de rapportage, die in overleg met vertegenwoordigers van BOVAG, KNMV en VVN door het CBR is opgesteld toe. Gesteld wordt, dat er in het verleden al veel gebeurd is op het gebied van verbetering van zowel de rijopleiding als het rijexamen en dat binnen deze beperkte context weinig kansrijke mogelijkheden zijn om een substantiële bijdrage te leveren aan de verkeersveiligheid van beginnende bestuurders. Kansrijke mogelijkheden liggen veeleer in het voortraject (via voortgezet onderwijs) en het na-traject (door rijexamen niet als eindtoets te zien). Dhr. Kant en dhr. Hendrix voegen toe, dat desalniettemin allerlei activiteiten gaande zijn om te proberen de rijopleiding verder te ontwikkelen. Momenteel wordt de inhoud van de rijopleiding teveel afgestemd op de eisen van het rijexamen. Getracht wordt nu, onafhankelijk van de rijexameneisen leerdoelen te ontwikkelen vanuit de eisen van de rijtaak. Op dit moment wordt gewerkt aan een opleiding in de vorm van modules met tussentijdse toetsen door de rijopleiders en een afsluitend examen ter verkrijging van het rijbewijs via het CBR. Ook wordt gewerkt aan aanvullende modules die na het behalen van het rijbewijs op vrijwillige basis kunnen worden gevolgd. Gedacht wordt aan de mogelijkheid deze aanvullende modules voorwaardelijk te maken voor het verkrijgen van een definitief rijbewijs of anders een tweede examen via het CBR af te laten leggen. Echter hiervoor ontbreekt het wettelijk kader. Daarnaast is men bezig met de opleiding van en formulering van kwalificatie-eisen voor rij-instructeurs.

In de discussie wordt gesteld, dat het belangrijk is in eerste instantie te kijken naar de inhoudelijke mogelijkheden om rijopleiding en rijexamen te verbeteren

en daarna pas naar de benodigde organisatorische aanpassingen. Hoewel Nederland een van de weinig landen is waar geen wettelijk kader voor de rijopleiding bestaat, betekent dit niet dat er geen veranderingen kunnen worden doorgevoerd. Verder geldt ook hier weer, dat voor het rijexamen, waarvoor wel een wettelijk kader bestaat, er voldoende experimenteerruimte moet zijn om effecten van wettelijke aanpassingen te kunnen bepalen zonder dat de wet al bij voorbaat moet worden aangepast. Tot slot wordt opgemerkt, dat het hoog tijd is om grondig vast te stellen wat een leerling automobilist precies moet leren in de rijopleiding, waarbij relatief vage concepten als verkeersinzicht, risico-acceptatie, risico-perceptie etc. uiteengerafeld en geconcretiseerd moeten worden; en welke vaardigheden rij-instructeurs moeten bezitten om dit alles over te brengen. Het stuk zal in het licht van de discussie worden aangepast.

III Verkeerseducatie 12-18 jaar

De derde en laatste rapportage, opgesteld door ANWB, VVN, dhr. Woltring en dhr. Roelofs wordt toegelicht door laatstgenoemde. Een belangrijk uitgangspunt is dat verkeersonderwijs gezien moet worden als een groeiend continuüm, dat aansluit bij de steeds veranderende verkeersrollen en dat de jongeren aangesproken moeten worden op en vanuit hun eigen belevingswereld. Net als bij de rijopleiding geldt, dat op systematische wijze moet worden geïnventariseerd wat cruciaal is om aan te leren en welke vaardigheden dit vereist van instructeurs/docenten. De bij de rapportage gevoegde tabellen zijn hiertoe een aanzet. Verder moet worden vastgesteld waar de kansen en de knelpunten liggen om een en ander te realiseren. Een goede kans is bijvoorbeeld gelegen in de invoering van de zogenaamde studiehuisen in de bovenbouw van het VO, waardoor meer ruimte is voor de ontwikkeling van vaardigheden. Een groot probleem is dat verkeer op dit moment geen enkele vakstatus heeft. Er worden in de rapportage diverse aanbevelingen voor acties geformuleerd. Mw. de Kleijnen voegt naar aanleiding van de aanbeveling voor de oprichting van een landelijk kenniscentrum rond verkeersonderwijs toe, dat met het Instituut voor Traffic Care i.o., een initiatief van de politie Amstelland, hiertoe een aanzet is gemaakt. Bij het instituut kunnen vanuit de praktijk specifieke vragen worden gesteld over de beschikbaarheid van materialen op een bepaald terrein, de mogelijkheid om iets dergelijks te ontwikkelen etc. Opgemerkt wordt, dat er wel voor moet worden gewaakt dat niet alleen de leuke zaken, maar ook de vanuit verkeersveiligheid noodzakelijke zaken aandacht krijgen.

In de discussie wordt ingegaan op het belang om verkeersonderwijs te integreren met lokale activiteiten om zo ook voor de school een win-win situatie te creëren. Verder onderschrijft de groep, dat op dit moment erg weinig bekend is over de wijze waarop en de mate waarin scholen aandacht besteden aan verkeersonderwijs. Evenmin is bekend, hoe het staat met de kennisstand van de leerlingen. Een landelijke inventarisatie onder zowel leerlingen als leerkrachten is hier op zijn plaats, zodat met een onderbouwd verhaal de positie van verkeersonderwijs in het VO nogmaals ter discussie kan worden gesteld. Buitenschoolse activiteiten worden niet behandeld in de rapportage. Gesteld wordt dat deze alleen effectief zijn in samenhang met schoolse activiteiten; de school moet de motor zijn. Wel wordt erkend, dat eerdere pogingen hebben aangetoond, dat verkeersonderwijs als apart vakgebied in het VO erg moeilijk te realiseren is; buitenschoolse activiteiten zijn dus ook belangrijk. Bij de schoolse activiteiten is het noodzakelijk, dat tenminste een gedeelte van de

aandacht voor verkeer plaats vindt als afzonderlijke activiteit, bijvoorbeeld een verkeersdag met een bepaald thema. De verkeersgerelateerde activiteiten binnen andere vakgebieden krijgen op die manier een beter kader.

4. Plannen voor vervolgactiviteiten

Besloten wordt om de drie besproken documenten verder te ontwikkelen en de drie subgroepen te handhaven. Eerst echter zal een stuk worden voorbereid waarin de ontwikkelingslijn van jongeren tussen 12 en 24 jaar ten aanzien van verkeersrollen, vereisten daarvoor etc. systematisch en helder wordt beschreven. Dit is als het ware een nadere invulling en uitwerking van het schema van dhr. Roelofs in de rapportage van de groep verkeersonderwijs 12-18 jaar. Na bespreking hiervan op de volgende bijeenkomst zullen de diverse maatregelen die in de drie documenten zijn aangegeven of in een aangepast versie zullen worden aangegeven op de geschetste ontwikkelingslijn worden afgezet. Ook andere maatregelen, bijvoorbeeld praktijkexamen voor bromfietzers kunnen hierop worden afgezet. De ontwikkelingslijn zal worden voorbereid door vertegenwoordigers van elk van de drie groepen: dhr. Woltring, dhr. Roelofs, dhr. Hendrix en mw. Twisk.

Aanspreekpunt voor de drie groepen zijn
Beleidsmogelijkheden: Mw. Twisk (SWOV)
Rijopleiding/examen: Mw. M. van Reek (BOVAG)
Verkeersonderwijs: Mw. V.M.Kleijen (ANWB)

Mw. Twisk is ook aanspreekpunt voor algemeen coördinerende activiteiten.

Dhr. Van Egmond merkt op, dat het qua tijdsplanning voor de activiteiten van deze groep van belang is rekening te houden met de toezegging van de minister, dat de kamer in de tweede helft van 1998 geïnformeerd zal worden over het beleid inzake kansrijke maatregelen voor jonge bestuurders waaronder de rijopleiding.

5. Wat verder ter tafel komt

Dhr. Woltring vraagt de aanwezigen in verband met het thema verkeerseducatie bij NVVC mensen, die zich in de praktijk met verkeerseducatie bezig houden (docenten, politie, etc.) op het congres te attenderen.

6. Datum volgende bijeenkomst

De volgende bijeenkomst zal plaatsvinden op woensdag 1 april om 13.00 ten kantore van de BOVAG in Bunnik. Er zal een bescheiden lunch worden verzorgd.

Literatuur

Gregersen, N.P. (1997). *Evaluation of 16-years age limit for driver training* VTI report 418A-1997.

Ministerie van Verkeer en Waterstaat (1990). *Tweede Structuurschema Verkeer en Vervoer; deel d: regeringsbeslissing*. Tweede Kamer, vergaderjaar 1989-1990, 20 922, nrs. 15-16. SDU, 's-Gravenhage.

Twisk, D.A.M. (1999). *Kansrijke maatregelen voor beginnende bestuurders, bijlage I; Inventarisatie, gebaseerd op expertmeetings*. R-98-63A. SWOV, Leidschendam.