

Position paper

Onze referentie	RD/235055	Onderwerp	Rondetafelgesprek Herziening EU rijbewijsrichtlijn
Uw referentie	-	Datum	26 april 2023
Project	S23.02.H	Auteur(s)	Dr. Ragnhild Davidse, Dr. Willem Vlakveld en Dr. Saskia de Craen

Herziening EU rijbewijsrichtlijn - Effecten voor verkeersveiligheid

SWOV, het Instituut voor Wetenschappelijk Onderzoek Verkeersveiligheid, is gevraagd op 16 mei 2023 deel te nemen aan het rondetafelgesprek met de vaste commissie voor Infrastructuur en Waterstaat over de herziening van de Europese rijbewijsrichtlijn en aanpalende richtlijnen. Het doel van de herziening is om de verkeersveiligheid in Europa te verbeteren, het vrije verkeer van personen te bevorderen en de handhaving van verkeersregels over de grenzen te vergemakkelijken. In dit position paper beschrijven we de te verwachten effecten van de voorgestelde herziening op de *verkeersveiligheid in Nederland*. De effecten op de verkeersveiligheid in Europa kunnen wij op dit moment niet beoordelen, omdat we hiervoor de huidige regelgeving in elke individuele lidstaat in kaart zouden moeten brengen. Deze hebben wij goed in beeld voor Nederland, maar op de korte termijn niet voor de andere Europese landen.

Onze conclusie is dat het effect van de herziening van de Europese rijbewijsrichtlijn op de verkeersveiligheid in Nederland zeer klein zal zijn. De meeste van de voorgestelde wijzigingen zijn in Nederland namelijk al ingevoerd, waardoor er voor Nederland weinig verandert. Van enkele nog te implementeren wijzigingen zijn kleine positieve (gunstige) effecten te verwachten, van een andere wijziging een klein negatief effect.

Hieronder lichten wij – per voorgestelde wijziging¹ – toe hoe we tot deze conclusie komen.

Begeleid rijden vanaf 17 jaar

In de voorgestelde herziening staat in art. 14 dat jonge bestuurders ervaring kunnen opdoen dankzij begeleid rijden. Vanaf 17 jaar zullen ze kunnen leren rijden, hun rijbewijs halen en rijden onder begeleiding van iemand die ouder is dan 24 jaar en aan enkele aanvullende eisen voldoet. Na het slagen voor het rijexamen, zullen ze vanaf hun 18e verjaardag alleen de weg op mogen. Dit is in Nederland al mogelijk voor rijbewijs B, dus voor deze categorie jonge bestuurders verandert er niets. Daarnaast beschrijft de herziening dat er ook in een vrachtauto vanaf 17 jaar onder begeleiding mag worden gereden. Dat is momenteel in Nederland niet mogelijk. Het is lastig in te schatten om hoeveel 17-jarige vrachtautochauffeurs het zou gaan. Wel is uit onderzoek met 17-jarige *automobilisten* bekend dat de periode van begeleid rijden weinig risicovol is.² Als we ervan uitgaan dat dit ook geldt voor 17-jarige vrachtautochauffeurs, dan is het effect voor verkeersveiligheid nihil.

Te verwachten effect op verkeersveiligheid: nihil

Beroepschauffeurs

In art. 7 van het voorstel staat dat jonge bestuurders die over een basiskwalificatie beschikken (Code 95) vanaf 18 jaar zelfstandig als beroepschauffeur (vrachtauto of bus) mogen werken. Voor buschauffeurs gelden daarbij wel enkele restricties (geregelde dienst op traject van 50 km of zonder passagiers, binnen eigen landsgrenzen).



¹ Deze lijst is niet uitputtend. Om ons te beperken tot de grootste veranderingen lichten we de wijzigingen toe zoals genoemd in het [Nieuwsbericht ministerie BuZa](#) en het [persbericht van de Europese Commissie](#)

² SWOV (2015). [Begeleid rijden](#). SWOV-factsheet, september 2015. SWOV, Den Haag.

Dit was al geregeld in een [Europese richtlijn](#) die in 2022 in werking is getreden en deze regeling is in Nederland ook al geïmplementeerd. Het enige verschil met de huidige regeling in Nederland is dat het volgens de herziening niet vereist is dat jonge beroepschauffeurs eerst het B-rijbewijs halen. Aangezien het hooguit om een vervroeging van zelfstandig rijden met enkele maanden gaat, verwachten we dat het effect op de verkeersveiligheid ten opzichte van de huidige regeling klein zal zijn.

Te verwachten effect op verkeersveiligheid: (zeer) klein negatief effect

Proeftijd voor beginnende bestuurders

De nieuwe richtlijn beschrijft in art. 15 een proeftijd van ten minste twee jaar voor beginnende bestuurders die geslaagd zijn voor hun rijexamen en multolerantie voor rijden onder invloed. Nederland kent momenteel al een beginnersrijbewijs. In de eerste vijf jaar nadat iemand het eerste rijbewijs heeft behaald, ongeacht welke categorie, geldt er een eenvoudig puntensysteem. Sinds 2006 geldt er ook een verlaagde alcohollimiet van 0,2 g/l voor beginnende automobilisten. Een limiet van 0,2 g/l komt effectief neer op een nullimiet: omdat er altijd natuurlijke alcohol in de adem kan voorkomen, kan een alcoholtest niet op 0 worden afgesteld. Voor beginnende bestuurders in Nederland verandert er met deze Europese richtlijn niets.

Te verwachten effect op verkeersveiligheid: geen

Leeftijdsgebonden keuring

In art. 10 van de nieuwe richtlijn staat dat rijbewijzen in groep 1 (A, AM, B, BE en T) na maximaal 15 jaar (administratief) vernieuwd moeten worden. Momenteel is dit in Nederland 10 jaar. Echter na 70 jaar mag het rijbewijs volgens de nieuwe rijbewijsrichtlijn maar met 5 jaar verlengd worden. Het is onduidelijk of dit betekent dat de verplichte leeftijdskeuring die in Nederland van 70 naar 75 is verhoogd, volgens de nieuwe richtlijn weer terug moet naar 70 jaar. Gelet op het in 2011 geschatte zeer geringe negatieve effect op de verkeersveiligheid van een verhoging van de keuringsleeftijd van 70 naar 75 jaar³, zal verlaging terug naar 70 jaar een zeer gering positief effect hebben op de verkeersveiligheid.

Te verwachten effect op verkeersveiligheid: zeer klein positief effect

Medische rijgeschiktheid

In de nieuwe richtlijnen wordt minder naar leeftijd gekeken en meer naar medische aandoeningen. Voorheen mochten landen al vanaf 50 jaar beperkingen opleggen aan de geldigheidsduur van rijbewijzen, in de nieuwe richtlijn is dit opgetrokken naar 70 jaar. De herziene minimumeisen voor de fysieke en mentale geschiktheid van bestuurders van motorvoertuigen (Annex III) schrijven nu echter voor dat kandidaten voor én bezitters van groep 1-rijbewijzen voor het examen en bij elke vernieuwing van het rijbewijs hun eigen fysieke en mentale geschiktheid moeten beoordelen. Als daaruit blijkt dat ze (mogelijk) niet aan de minimumeisen voldoen, moeten ze een medisch onderzoek ondergaan. Dat geldt nu in Nederland alleen voor *kandidaten* voor rijbewijs A en B; zij moeten een zogeheten Gezondheidsverklaring invullen die door het CBR wordt beoordeeld, wat tot aanvullend medisch onderzoek kan leiden. Volgens de herziene richtlijn moet er dus voortaan ook bij vernieuwing van het rijbewijs een zelfbeoordeling plaatsvinden, die eveneens tot medisch onderzoek kan leiden en afhankelijk van de bevindingen tot een ongeschikt verklaring. De Annex beschrijft niet hoe deze zelfbeoordeling eruit moet zien. Uit recent onderzoek naar alternatieven voor de beoordeling van de medische rijgeschiktheid kwam naar voren dat een periodieke screening bij rijbewijsverlenging op basis van



³ Vlakveld, W.P. & Davidse, R.J. (2011). [Effect van verhoging van de keuringsleeftijd op de verkeersveiligheid](#). R-2011-6. SWOV, Leidschendam.

zelfbeoordeling zeer zelden consequenties voor het rijbewijs zal hebben.⁴ Daarmee zal het effect op de verkeersveiligheid klein zijn.

Te verwachten effect op verkeersveiligheid: klein positief effect

Kwetsbare weggebruikers in rijopleiding en -examen

In Annex II van de nieuwe richtlijn zijn de minimale eisen voor het theorie- en praktijkexamen aangepast om bestuurders beter voor te bereiden op de aanwezigheid van kwetsbare weggebruikers zoals voetgangers, fietsers en – dat is nieuw – gebruikers van ‘personal mobility devices (micro mobility users)’. Op zich is het goed om (extra) aandacht te besteden aan kwetsbare verkeersdeelnemers, maar gelet op het beperkte effect van het hele theorie- en praktijkexamen op de verkeersveiligheid⁵, zal de verkeersveiligheidswinst zeer klein zijn.

Te verwachten effect op verkeersveiligheid: zeer klein positief effect

Doeltreffende internationale handhaving

In het [nieuwsbericht](#) van het ministerie van Buitenlandse Zaken staat dat in 2019 ongeveer 40 procent van de overtredingen in een ander EU-land niet bestraft werd omdat de dader niet werd geïdentificeerd of de betaling van de boete niet werd afgedwongen. De nieuwe richtlijn moet hier verbetering in brengen door handhavingsautoriteiten toegang te verlenen tot de nationale rijbewijsregisters. Uit informatie van het CJIB⁶ blijkt dat in 2016 ongeveer 1 op de 10 Nederlandse verkeersboetes (Wahv) naar een adres in het buitenland werd verstuurd. Echter, uit informatie van de minister van JenV⁷ blijkt dat het inningspercentage van deze ‘buitenlandse’ boetes al vrij hoog is: in de periode 2015-2019 lag dit rond de 82,5% procent. Voor de Nederlandse situatie is er dus wel wat verbetering mogelijk, maar de omvang is beperkt.

Te verwachten effect op verkeersveiligheid: klein positief effect

Rijverbod in de hele EU

Er zal een nieuw systeem worden ingevoerd dat een rijverbod in de hele EU mogelijk maakt als een lidstaat daartoe besluit omdat een bestuurder op zijn grondgebied een zware verkeersovertreding heeft begaan of als een overtreding ernstig lichamelijk letsel of de dood tot gevolg heeft gehad. Volgens de huidige regels is dat niet mogelijk. Het (tijdelijke) intrekken of ongeldig verklaren van het rijbewijs kan een effectieve maatregel zijn, vooral als het gecombineerd wordt met een andere maatregel zoals persoonlijke of groepsgewijze begeleiding en monitoring.⁸ Dus wanneer de mogelijkheden van een rijverbod worden uitgebreid, zou dit een positief effect hebben op de verkeersveiligheid. Het probleem bij deze maatregel is wel dat een deel van de bestuurders ook zonder geldig rijbewijs blijft rijden.⁹ Op dit moment hebben wij geen informatie over hoeveel (internationale) bestuurders het zou gaan, waardoor de omvang van het effect moeilijk in te schatten is. Waarschijnlijk gaat het om een beperkt aantal.

Te verwachten effect op verkeersveiligheid: klein positief effect



⁴ Davidse, R.J., Doumen, M.J.A., & Wijnen, W. (2020). [Alternatieven voor het huidige stelsel medische rijgeschiktheid; Mogelijkheden voor een stelselherziening](#). R-2020-21. SWOV, Den Haag.

⁵ SWOV (2019). [Rijopleiding en -examen](#). SWOV-factsheet, maart 2019. SWOV, Den Haag.

⁶ [Bijna 1 miljoen verkeersboetes naar het buitenland | CJIB.nl](#)

⁷ Grapperhaus, F.B.J. (2021). Antwoord op vragen van het lid Van Nispen over de inning van verkeersboetes voor buitenlandse kentekens. [Kamerstuk 2021Z05318](#), dd. 21 mei 2021. Ministerie van Justitie en Veiligheid.

⁸ Hoekstra, A.T.G. (2020). [De effectiviteit van maatregelen gericht op veelplegers in het verkeer; Een literatuurstudie](#). R-2020-9. SWOV, Den Haag.

⁹ SWOV (2019). [Verkeershandhaving](#). SWOV-factsheet, september 2019. SWOV, Den Haag.