

Ervaringen in het buitenland

Er is sinds 2005 in het buitenland weinig specialistisch onderzoek uitgevoerd naar buschauffeurs in de leeftijd van 18-21 jaar. Voor zover nu bekend, hebben vijf EU-landen gebruik gemaakt van de mogelijkheid om de leeftijd voor het behalen van het D-rijbewijs naar 18 jaar te verlagen. Er zijn dus weinig landen waar de lagere leeftijd inmiddels praktijk is. Deze landen zijn: België, Duitsland, Finland, Litouwen en het Verenigd Koninkrijk, incl. Noord-Ierland. Binnen deze landen is summier eigen onderzoek gedaan naar ervaringen met jonge buschauffeurs.

Ter voorbereiding van het experiment met de verlaging van de leeftijd naar 18 jaar werd door het ministerie van Infrastructuur en Milieu in 2009 een onderzoek gedaan naar verschillende aspecten van de invoering van de lagere leeftijd in het buitenland. Dat leverde de volgende uitkomsten op.

Onderzoek jonge buschauffeurs in het buitenland (tot 2009)

1. **Overwegingen.** De overwegingen in deze landen om de leeftijdsverlaging door te voeren zijn divers. In sommige landen was de overweging dat op deze manier jonge potentiële chauffeurs de mogelijkheid werd geboden om tot het beroep toe te treden, omdat zij, als zij pas op 21-jarige leeftijd zouden mogen beginnen, misschien een andere beroepsopleiding zouden gaan doen. Een andere overweging was, dat marktpartijen een lagere leeftijd wensten, omdat er een tekort aan buschauffeurs was.
2. **Eisen.** Op de vraag of er specifieke eisen gesteld zijn aan bedrijven met jonge buschauffeurs kwam een ontkennend antwoord. Er werden en worden dus geen bijzondere of extra eisen aan deze chauffeurs gesteld in vergelijking met oudere vakgenoten.
3. **Instroom.** Naar aanleiding van de vraag hoe het gesteld is met de instroom van jonge buschauffeurs in het beroep komt het volgende beeld naar voren: de instroom van de groep jonger dan 21 jaar is klein (ongeveer 5 procent). Bedrijven nemen, soms principieel, geen jonge chauffeurs aan, en ze werven er niet specifiek voor.
4. **Verkeersveiligheid.** Over de relatie tussen leeftijd en verkeersveiligheid zijn geen gerichte onderzoeken onder buschauffeurs gedaan, wel is er breder onderzoek gedaan. De studies geven onvoldoende grond om leeftijdsverlaging voor buschauffeurs vanuit verkeersveiligheidsoverwegingen onwenselijk te achten. Er is weliswaar sprake van een hoger ongevalrisico bij jonge beginnende bestuurders (van voertuigen in het algemeen), maar dit hangt vooral samen met een tekort aan rijervaring. Dit tekort aan rijervaring doet zich evenzeer voor bij een start op 21-jarige leeftijd. Er is dus sprake van een aanvangsrisico, ongeacht beginleeftijd. Uit het onderzoek naar het ongevalrisico komt ook een andere waarneming naar voren: onder beroepschauffeurs (vrachtwagen en bus) blijken individuele verschillen tussen chauffeurs, op het vlak van persoonlijke kenmerken een doorslaggevende rol te spelen. Eén onderzoeker constateert dat 10-15 procent van de beroepschauffeurs 30-50 procent van het ongevalrisico verklaart.

5. **Gespecialiseerd onderzoek.** Het meest gespecialiseerde onderzoek was een Duits onderzoek . Uit dit onderzoek wordt onder meer de volgende algemene conclusie getrokken: 'De jonge chauffeurs tonen zich na het verkrijgen van hun rijbewijs in het algemeen verrassend bewust van hun verantwoordelijkheid en overschatten zichzelf niet. Hun jonge leeftijd schijnt ook voor de reizigers geen probleem te zijn (....) het is niet een kwestie van leeftijd, maar van algemene instelling en persoonlijkheid'.

Onderzoek jonge beroepschauffeurs in het buitenland (na 2009)

Er zijn bij het ministerie van Infrastructuur en Milieu over de periode na 2009 geen nadere onderzoeksgegevens uit de ons omringende landen over dit onderwerp bekend.