

RAPPORT

Kennismigrantenregeling en risico's voor de verkeersveiligheid

Data- en risicoanalyse

Klant: Rijkswaterstaat-WVL

Referentie: BI5450-RHD-ZZ-XX-RP-Z-0001

Status: S0/P01.01

Datum: 14 oktober 2022

HASKONINGDHV NEDERLAND B.V.

Contactweg 47
1014 AN Amsterdam
Mobility & Infrastructure
Trade register number: 56515154

+31 88 348 95 00 T
info@rhdhv.com E
royalhaskoningdhv.com W

Titel document: Kennismigrantenregeling en risico's voor de verkeersveiligheid

Sub titel: Data- en risicoanalyse
Referentie: BI5450-RHD-ZZ-XX-RP-Z-0001
Status: P01.01/S0
Datum: 14 oktober 2022
Projectnaam: BI5450 Kennismigranten
Projectnummer: BI5450-101-100
Auteur(s): Drs. I. Buuron en MSc M. van Mierlo

Opgesteld door: MSc M. van Mierlo

Gecontroleerd door: Drs. I. Buuron

Datum:

Goedgekeurd door: C. Hermans

Datum:

Classificatie

Project gerelateerd

Behoudens andersluidende afspraken met de Opdrachtgever, mag niets uit dit document worden veelelvoudigd of openbaar gemaakt of worden gebruikt voor een ander doel dan waarvoor het document is vervaardigd. HaskoningDHV Nederland B.V. aanvaardt geen enkele verantwoordelijkheid of aansprakelijkheid voor dit document, anders dan jegens de Opdrachtgever.

Let op: dit document bevat mogelijk persoonsgegevens van medewerkers van HaskoningDHV Nederland B.V.. Voordat publicatie plaatsvindt (of anderszins openbaarmaking), dient dit document te worden geanonimiseerd of dient toestemming te worden verkregen om dit document met persoonsgegevens te publiceren. Dit hoeft niet als wet- of regelgeving anonimiseren niet toestaat.

Inhoud

1	Inleiding	7
1.1	Onderzoeksvraag	7
1.1.1	Deelvragen	7
1.2	Aanpak	8
1.2.1	Deskresearch en literatuurstudie	8
1.2.2	Consultatieronde	9
1.3	Leeswijzer	9
2	Resultaten	10
2.1	Omwisselrecht voor de groep kennismigranten	10
2.1.1	Wat houdt de regeling in?	10
2.1.2	Wanneer en waarom is de regeling ingevoerd?	11
2.1.3	Hoeveel kenniswerkers (en samenwonenden) maken gebruik van het omwisselrecht voor kennismigranten?	12
2.2	Risicoanalyse	13
2.2.1	Achtergrondkenmerken van invloed op verkeersveiligheidsrisico's	13
2.2.2	Gelijkwaardigheid van rijvaardigheidseisen	16
2.2.3	Groepen bestuurders vergelijken	18
2.3	Data-analyse	18
2.3.1	Registratie van data	18
2.3.2	Grootte groep ten opzichte van het totaal	19
2.3.3	Beschikbare en toegankelijke informatie	19
2.3.4	Niet beschikbare en ontoegankelijke informatie	22
2.3.5	Informatie kennismigranten in de databronnen over verkeersonveiligheid	25
2.4	Combinatie kenmerken en verkeersveiligheidsrisico's	25
3	Conclusies en aanbevelingen	26
3.1	Conclusies	26
3.2	Aanbevelingen voor vervolg	27

Bijlagen

Referenties

Bijlage A1 – Begeleidingsgroep onderzoek

Bijlage A2 – Gegevensbronnen

Bijlage A3 – Overzicht geregistreerde gegevens

Samenvatting

Aanleiding en doel

Sinds 1995 zijn kennismigranten, die vallen onder het zogenoemde 30%-regeling, vrijgesteld van het theorie en praktijkexamen bij de omwisseling van hun buitenlandse rijbewijs naar een Nederlands rijbewijs. Deze regeling valt onder de tweede vorm van het rijbewijs omwisselrecht (omwisselrechten voor een groep) waarbij de RDW het buitenlandse rijbewijsstelsel niet voor alle landen heeft getoetst op de gelijkwaardigheid en veiligheidswaarde.

In 2020¹ en in oktober 2021² zijn er in de Tweede Kamer zorgen geuit over de verkeersveiligheidsrisico's ten gevolge van deze regeling. Na een eerste navraag door lenW bij politie, OM, de RDW en Rijkswaterstaat-Water, Verkeer en Leefomgeving (RWS-WVL) is niet gebleken dat er onder deze groep kennismigranten verhoogde risico's zijn voor de verkeersveiligheid. Als vervolg op de eerste verkenning is gevraagd om een inventarisatie op een uitgebreidere schaal en volgens hogere validiteitsnormen, om zo tot betrouwbaardere conclusies over de risico's te komen. Rijkswaterstaat-WVL heeft Royal HaskoningDHV (RHDHV) gevraagd om deze inventarisatie uit te voeren.

Het doel van het onderzoek is te komen tot een overzicht van de meest recente en betrouwbare inzichten over de verkeersveiligheidsrisico's van de groep kennismigranten.

Aanpak

Voor het onderzoek zijn een risicoanalyse en een data-analyse uitgevoerd. Het onderzoek is uitgevoerd door middel van deskresearch waarbij de beschikbare gegevens uit verschillende databronnen en de wetenschappelijke literatuur is opgehaald en op basis van een consultatieronde langs de relevante stakeholders: politie, OM, RDW, CBR, Verbond van Verzekeraars, RWS, een rijsschoolhouder, een werkgever en een Expat Center. Er is een risicoanalyse en een data-analyse uitgevoerd waarbij gekeken is naar de volgende aspecten:

- Kenmerken migranten die rijbewijs omwisselen middels de kennismigranten regeling
- Verkeersveiligheidsrisico's van buitenlandse bestuurders in Nederland
- Combineren kenmerken en risico's
- Beschikbaarheid en toegankelijkheid data over
 - Ongevallen
 - Overtredingen
 - Schades
 - Vorderingen

Resultaten en conclusies

De belangrijkste resultaten met bijbehorende conclusie van de uitgevoerde verkenning zijn:

- Uit de data van het Rijbewijs Mutatie Systeem van de RDW blijkt dat er in 2021, 10.323 (0,0009%) bestuurders het rijbewijs verkregen onder het omwisselrecht voor de groep kennismigranten ten opzichte van 11 miljoen rijbewijsbezitters op 1 januari 2022. Dit zijn personen, met een rijbewijs van buiten de EU die voldoen aan de eisen van de 30%-regeling van de belasting, of hun inwonende gezinsleden die ook recht hebben op omwisseling.
- Uit het literatuuronderzoek blijkt dat internationaal onderzoek naar betrokkenheid bij overtredingen, ongevallen en schades van (kennis)migranten schaars is en met tegenstrijdige conclusies. In de interviews met de politie, OM en CBR zijn er geen signalen geuit waaruit een bovenmatig risico blijkt met betrekking tot kennismigranten of personen waarvan het rijbewijs in het buitenland is behaald. Er

¹ [Zoeken | Tweede Kamer der Staten-Generaal](#)

² [Kamerbrief Omwisseling van rijbewijzen voor kennismigranten | Tweede Kamer der Staten-Generaal](#)

is geen structureel patroon te herkennen in de betrokkenheid van deze bestuurders bij overtredingen, vervolgingen en mededelingen.

- Verschillende factoren die bijdragen aan een verhoogd verkeersveiligheidsrisico zijn bekend. Leeftijd en rijervaring zijn belangrijke indicatoren. Zo is het risico betrokken te raken bij een dodelijk ongeval 4,5 keer hoger voor jonge automobilisten dan voor meer ervaren automobilisten. Dit risico is het hoogste in het eerste jaar na het behalen van het rijbewijs en daalt met het opbouwen van de rijervaring. De van de RDW verkregen gegevens laten zien dat de gemiddelde leeftijd van de kennismigranten 35 jaar is (96% valt binnen de leeftijdsgrenzen 25-50 jaar) en dat kennismigranten gemiddeld elf jaar rijervaring hebben (92% heeft het rijbewijs langer dan 3 jaar). De groep kennismigranten is dus gemiddeld ouder en is meer ervaren. De verwachting is daarmee dat het risico voor de verkeersveiligheid van de kennismigrantenregeling laag is.
- Het kennisniveau van de Nederlandse verkeersomgeving kan belangrijk zijn in relatie tot verkeersveiligheid. Immers, als je de regels of borden niet kent dan kan je ze ook niet opvolgen. Dit kan mogelijk leiden tot risicovolle situaties. Bestuurders wennen snel aan een nieuwe verkeersomgeving. Kennismigranten die voor 2021 het rijbewijs hebben omgewisseld zijn dus bekend met de Nederlandse verkeersomgeving en worden niet beschouwd als 'vreemde bestuurder'. Daarnaast kunnen personen die van buiten Europa naar Nederland komen, waaronder toeristen maar dus ook kennismigranten, tot 185 dagen met het eigen rijbewijs rijden. De verwachting is daarmee dat het risico voor de verkeersveiligheid van de kennismigrantenregeling laag is.
- Tussen landen, zowel binnen als buiten Europa zijn verschillen tussen eisen aan de rijopleiding. Op basis van literatuuronderzoek blijkt dat er geen sterk verband is tussen de kwaliteit van de basisrijopleiding en de ongevalsbetrokkenheid van automobilisten na het behalen van het rijbewijs. Er zijn wel aanwijzingen dat veel praktijkervaring en aandacht voor hogere ordevaardigheden zoals gevaarherkenning, risicoperceptie, risicoacceptatie en zelfreflectie een positief effect hebben op de ongevalsbetrokkenheid in de eerste jaren na het behalen van het rijbewijs. Zowel in Nederland als in andere landen wordt hier in de basisopleiding nog weinig aandacht aan besteed. Het is niet bekend of de eisen aan het rijexamen van invloed zijn op de ongevalsbetrokkenheid.
- Het rijbewijsnummer is de meest directe koppeling met informatie over ongevallen, overtredingen en de registratie van de omwisseling van het rijbewijs voor de groep kennismigranten. Gegevens uit gegevensbronnen van de RDW en de politie zijn hierbij nodig. Deze worden echter maar voor een beperkte tijd opgeslagen. Bovendien is de registratie van overtredingen en ongevallen afhankelijk van het signaleren hiervan, waardoor de geregistreerde informatie geen volledig beeld kan geven.

Aanbevelingen voor vervolg

Op basis van de conclusies en de uitkomsten van dit onderzoek kunnen we de volgende aanbevelingen doen voor vervolg:

Bewustwording bij kennismigranten vergroten

Het Nederlandse verkeerssysteem is voor kennismigranten en andere buitenlandse bestuurders anders en nieuw. Een no-regret maatregel zou zijn om kennismigranten en hun huisgenoten bewuster te maken van de Nederlandse verkeerssituatie en hen handvatten te geven waarmee ze zich de Nederlandse situatie snel eigen kunnen maken.

Campagne gericht op werkgevers

Werkgevers zouden meer bewustzijn bij kennismigranten kunnen creëren over verkeersveiligheid en de Nederlandse verkeerssituatie. Dit zou een maatregel kunnen zijn om eventuele risico's voor kennismigranten te reduceren. Onbekend is of alle werkgevers hierop actief beleid hebben. Richting werkgevers zou een campagne gestart kunnen worden om hen te stimuleren aandacht te besteden aan verkeersveiligheid in hun beleid en kennismigranten te ondersteunen met informatie (verwijzen naar instanties inzake verkeersveiligheid en rijbewijs) en het verzorgen of faciliteren van training (bijvoorbeeld rijlessen op vrijwillige basis).

Vervolgonderzoek met behulp van rijbewijsnummer en relatie met corrigerend systeem

Het is mogelijk een vervolgonderzoek te doen waarbij het rijbewijsnummer de koppeling is tussen BRON en het Rijbewijs Mutatie Systeem en het Rijbewijs Register. De betrokkenheid van de doelgroep bij ongevallen kan dan op basis van de aggregierte gegevens worden bepaald.

Een vervolgonderzoek waarin gegevens uit verschillende bronnen worden gekoppeld vraagt echter inspanning van meerdere organisaties. En het is essentieel dat persoonsgegevens uitgewisseld worden op een manier die voldoet aan de Algemene verordening gegevensbescherming (AVG). Daarbij zijn er maar over een beperkte periode zuivere gegevens beschikbaar over de omwisseling van het rijbewijs onder de regeling voor kennismigranten en over de registratie van overtredingen en ongevallen. Bovendien is de registratie van overtredingen en ongevallen afhankelijk van het signaleren hiervan. Hier staat tegenover dat de doelgroep kennismigranten relatief klein is en dat het verwachte risico op de verkeersveiligheid door de kennismigranten regeling relatief laag is. De verwachting is daardoor dat extra onderzoek enkel leidt tot het beschrijven van incidentele situaties terwijl het proces een grote inspanning vraagt.

Daarnaast is het goed om te beseffen dat de kennismigranten na het verkrijgen van het Nederlandse rijbewijs volledig onder het corrigerende systeem vallen dat rond het rijbewijs is opgebouwd. Dit systeem fungeert als een vangnet om risico's in het verkeerssysteem te minimaliseren.

1 Inleiding

Het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat (IenW) heeft Rijkswaterstaat-Water, Verkeer en Leefomgeving (RWS-WVL) gevraagd om een analyse te maken van wat bekend is over mogelijke verkeersveiligheidsrisico's van het omwisselrecht van rijbewijzen voor de groep kennismigranten.

Sinds 1995 zijn kennismigranten, die vallen onder het zogenoemde 30%-regeling, vrijgesteld van het theorie en praktijkexamen bij de omwisseling van hun buitenlandse rijbewijs naar een Nederlands rijbewijs. Deze regeling valt onder een van de twee belangrijkste omwisselmogelijkheden voor rijbewijshouders van buiten de EU, het omwisselrecht voor groepen. De andere mogelijkheid is een omwisselrecht gebaseerd op wederzijdse afspraken tussen Nederland en specifieke landen via een memorandum of understanding (MoU). Het kenmerkende verschil is dat bij het afsluiten van zo'n MoU het rijbewijsstelsel door de RDW wordt getoetst op gelijkwaardigheid en veiligheidswaarde. Bij het omwisselrecht voor groepen is dit niet het geval.

In 2020³ en in oktober 2021⁴ zijn er in de Tweede Kamer zorgen geuit over de verkeersveiligheidsrisico's ten gevolge van deze regeling. Na een eerste navraag door IenW bij politie, OM, de RDW en Rijkswaterstaat-WVL is niet gebleken dat er onder deze groep kennismigranten verhoogde risico's zijn voor de verkeersveiligheid. Als vervolg op de eerste verkenning is gevraagd om een inventarisatie op een uitgebreidere schaal en volgens hogere validiteitsnormen, om zo tot betrouwbaardere conclusies over de risico's te komen. Rijkswaterstaat-WVL heeft Royal HaskoningDHV (RHDHV) gevraagd om deze inventarisatie uit te voeren.

1.1 Onderzoeksvraag

Dit onderzoek richt zich op het onderzoeken en rapporteren van de beschikbare informatie over verkeersveiligheidsrisico's die mogelijk voortkomen uit het rijbewijs omwisselrecht voor kennismigranten. Zij kunnen hun rijbewijs omwisselen naar een Nederlands rijbewijs zonder rijles, theorie- of praktijkexamen te doen. De volgende onderzoeksvraag is geformuleerd:

Onderzoeksvraag:

Zijn er aanwijzingen in de data of zou er op basis van wetenschappelijke inzichten sprake kunnen zijn van een verhoogd verkeersveiligheidsrisico onder kennismigranten die hun Nederlands rijbewijs via omwisseling verkregen hebben ten opzichte van een gemiddelde rijbewijsbezitter?

Het doel van het onderzoek is te komen tot een overzicht van de meest recente en betrouwbare inzichten over de verkeersveiligheidsrisico's van de groep kennismigranten.

1.1.1 Deelvragen

Voor het onderzoek is als eerste de omwisselregeling bestudeerd vervolgens is het onderzoek voortgezet in twee delen: een risicoanalyse en een data-analyse. Hiervoor zijn de volgende deelvragen geformuleerd:

³ [Zoeken | Tweede Kamer der Staten-Generaal](#)

⁴ [Kamerbrief Omwisseling van rijbewijzen voor kennismigranten | Tweede Kamer der Staten-Generaal](#)

- Kennismigrantenregeling:
 - Wat houdt de regeling in?
 - Waarom is de regeling ingevoerd?
 - Hoeveel kenniswerkers (en hun gezinnen) maken er gebruik van?

- Risicoanalyse:
 - Welke achtergrondkenmerken zijn van invloed op de verkeersveiligheidsrisico's (leeftijd, geslacht, land van herkomst, opleiding, kilometrage, etc.)?
 - Wat is bekend over de gelijkwaardigheid van rijvaardigheidseisen in de verschillende delen van de wereld (buiten EU, in de verschillende EU-lidstaten)?
 - Zijn er verschillen te onderscheiden in verkeersveiligheidsrisico's tussen verschillende groepen bestuurders (bijvoorbeeld: tussen NL-automobilisten, EU-rijbewijsbezitters, niet-EU-migranten die kunnen omwisselen, niet-EU-migranten die opnieuw examen dienen te doen)?

- Data-analyse:
 - Wie mag wat registreren over kennismigranten in het proces van omwisseling van rijbewijzen met het oog op AVG?
 - Hoe groot is de groep kennismigranten ten opzichte van de totale groep mensen met een rijbewijs in Nederland?
 - Welke achtergrondkenmerken van de doelgroep worden bijgehouden in de verschillende informatiebronnen?
 - Welke gegevens zijn er nodig voor een analyse van de veiligheidsrisico's met betrekking tot deze regeling?
 - Wat is het aandeel van de kennismigranten in de data over ongevallen, schades, vorderingen en overtredingen? En als dit niet gegenereerd kan worden dit benoemen.

- Combinatie van inzichten:
 - Is het mogelijk data tussen verschillende groepen bestuurders te vergelijken (bijvoorbeeld: verschillen tussen NL-automobilisten, EU-rijbewijsbezitters, niet-EU-migranten die kunnen omwisselen, niet-EU-migranten die opnieuw examen dienen te doen);

1.2 Aanpak

Het onderzoek is uitgevoerd aan de hand van literatuuronderzoek, een consultatieronde met relevante stakeholders en analyse van beschikbare gegevens. Voor het risicoanalyse deel is een inventarisatie van wetenschappelijk inzichten gedaan, waarbij aandacht besteed is aan de invloed van risicofactoren, rijopleiding, examinering en rijervaring. Ook is gebruik gemaakt van de kennis aanwezig bij het CBR, een rijsschool en een grote werkgever van kennismigranten en een Expat Center. Voor het data-analyse deel zijn de politie, OM, RDW, CBR, Verbond van Verzekeraars en Rijkswaterstaat-WVL geconsulteerd over de beschikbaarheid en toegankelijkheid van gegevens. Vanuit de gegevensbronnen van de RDW is inzicht verkregen in de achtergrondkenmerken van de specifieke doelgroep die gebruikt maakt van de regeling.

1.2.1 Deskresearch en literatuurstudie

Voor het opsporen van relevante literatuur- en databronnen is gebruik gemaakt van de door lenW eerder gedane inventarisatie⁵. Op internet is gezocht via onder andere 'Google', 'Google Scholar' en 'Scopus' aan de hand van zoektermen naar relevante onderzoeken, projecten en artikelen. Voor de search zoeken we op o.a. de volgende (combinaties van) zoektermen: 'verkeersveiligheidsrisico's', 'verkeersongevallen', 'letsels', 'ziekenhuisopnames', 'kennismigranten', 'buitenlandse bestuurders', 'internationaal rijbewijs',

⁵ Kamerstuk 29398, nr.969, 19 oktober 2021

'drivers license conversion', 'driver training', 'driver education', 'driving course', 'driving experience', 'road safety', 'licensing process', 'evaluatie 30%-regeling', '30%-regeling expat' 'foreign born'
Daarnaast zijn de websites van relevante organisaties zoals SWOV, RDW, CBS, Landelijke Basisregistratie Ziekenhuiszorg, Verbond van Verzekeraars, etc. gericht doorzocht en is gezocht naar wat er in recente Kamerbrieven en wetsevaluaties over de kennismigrantenregeling is gemeld.

Tenslotte zijn er vanuit de begeleidingsgroep van dit onderzoek en vanuit de geïnterviewden aanvullende data, artikelen en rapporten ontvangen en verwerkt.

1.2.2 Consultatieronde

In tabel 1 is het overzicht te vinden van de geïnterviewde organisaties. Aangegeven is ook over welke thema's met deze organisaties verdiepend is gesproken.

Tabel 1: Overzicht van geïnterviewde organisaties en gespreksthema's

Organisatie	Thema
Rijkswaterstaat-WVL	Ongevallenanalyse en risicoanalyse
RDW	Doelgroep analyse
CBR	Vorderingenanalyse en risicoanalyse
Openbaar Ministerie	Overtredingenanalyse en vorderingenanalyse
Politie	Overtredingenanalyse en vorderingenanalyse
Verbond van Verzekeraars	Schade-analyse
VeiligheidNL	Ongevallenanalyse
Verkeersschool Leeuw Eindhoven	Schade-analyse
ASML	Risicoanalyse en regeling
Expat Center Den Haag	Risicoanalyse en regeling

1.3 Leeswijzer

In hoofdstuk 2 worden de resultaten weergegeven van het onderzoek. In hoofdstuk 3 zijn de conclusies geformuleerd en worden aanbevelingen voor vervolg gedaan.

2 Resultaten

In dit hoofdstuk worden de resultaten van literatuurstudie en de consultatieronde gezamenlijk beschreven. Paragraaf 2.1 beantwoordt de vragen rondom de kennismigrantenregeling. Paragraaf 2.2 gaat in op de resultaten van de risicoanalyse, 2.3 op die van de data-analyse en 2.4 geeft aan in hoeverre combinaties gemaakt kunnen worden tussen kenmerken van kennismigranten en verkeersveiligheidsrisico's.

2.1 Omwisselrecht voor de groep kennismigranten

2.1.1 Wat houdt de regeling in?

Het omwisselrecht voor de groep kennismigranten is een regeling waarbij rijbewijshouders van buiten de EU, EER (Europese Economische Ruimte) of Zwitserland het rijbewijs mogen omwisselen zonder het theorie- en praktijkexamen af te leggen bij het CBR. De procedure voor de medische rijgeschiktheid blijft wel nodig. Om in aanmerking te komen voor de regeling geldt de voorwaarde dat de rijbewijshouder een werknemer, of een gezinslid woonachtig op hetzelfde adres, onder de zogenaamde 30%-regeling valt (Regeling omwisselingen rijbewijzen 1995 uit Staatscourant 1995, Wijziging Regeling omwisseling niet-Nederlandse rijbewijzen 2001, *nr. 243, pag. 13*, Kamerstuk 29398, nr.969, 19 oktober 2021). Dit is een beschikking afgegeven door de Belastingdienst op grond van specifieke deskundigheid die op de Nederlandse arbeidsmarkt niet of schaars aanwezig is.

De regeling valt onder de regeling omwisseling niet-Nederlandse rijbewijzen dat van toepassing is op [artikel 46 van het Reglement rijbewijzen](#). Hieronder is kort uitgelegd hoe het Reglement Rijbewijzen voor bestuurders met een buitenlands rijbewijs is opgebouwd.

EU/ EER en Zwitserland

Rijbewijzen binnen de EU/EER worden onderling erkent en met de derde Europese rijbewijsrichtlijn (2006/126/EG) zijn deze bijna volledig geharmoniseerd. In het [Reglement rijbewijzen](#) (artikel 44 t/m 48) van Nederland valt Zwitserland ook onder deze regeling.

Inwoners van de EU en Zwitserland met een geldig Europees rijbewijs (categorie AM, A1, A2, A, B en BE) kunnen het rijbewijs omwisselen voor een Nederlands rijbewijs. Dit hoeft niet direct nadat migranten zich inschrijven in Nederland, bestuurders in het bezit van een Europees rijbewijs mogen met dat rijbewijs tot 15 jaar in Nederland rijden ([foreign driving licence | RDW](#)).

Niet-EU/EER en Zwitserland

Voor rijbewijshouders buiten de EU/ EER of Zwitserland, inclusief toeristen, geldt dat er 185 dagen met het eigen rijbewijs in Nederland gereden mag worden. Hierna dient het rijbewijs te worden omgewisseld en dan geldt de hoofdregel dat het theorie- en praktijkexamen wordt afgelegd bij het CBR en de procedure voor medische geschiktheid wordt doorlopen. Een andere manier om het rijbewijs te verkrijgen is via de regeling voor niet-Nederlandse rijbewijzen. Rijbewijshouders zijn dan vrijgesteld van het theorie- en praktijkexamen maar doorlopen nog wel de procedure voor medische geschiktheid. ([Reglement rijbewijzen](#), Kamerstuk 29398, nr.969, 19 oktober 2021).

In de regeling voor niet-Nederlandse rijbewijzen is een onderscheid te maken tussen omwisselrechten voor landen en omwisselrechten voor groepen.

a. Generieke omwisselrecht voor landen:

Onder het generieke omwisselrecht voor landen kan iedere rijbewijshouder vanuit een specifiek land of deelstaat het rijbewijs omwisselen. Voor deze regeling beoordeelt de RDW de veiligheidswaarde en de gelijkwaardigheid van het rijbewijsstelsel van de landen waarmee omwisselafspraken zijn gemaakt. Een

voorbeeld is het omwisselrecht voor het Caribische deel van het Nederlands koninkrijk (Aruba, Curaçao, Sint-Maarten of in de openbare lichamen Bonaire, Sint-Eustatius en Saba), waarvan de zelfstandige rijbewijsautoriteiten buiten de EU-rijbewijsruimte vallen.

Daarnaast zijn er met 13 landen of deelstaten waarmee wederzijdse afspraken zijn gemaakt (Alberta, Andorra, Chinees Taipei, Gibraltar en het Verenigd Koninkrijk van Groot-Brittannië en Noord-Ierland, Guernsey, Israël, Japan, Jersey, Man (eiland), Monaco, Québec, Zuid-Korea, Singapore). De afspraken met sommige landen zijn tientallen jaren oud en er ligt meestal een in Memorandum of Understanding (MoU) ten grondslag aan de afspraak. Andere zijn zeer recent, zoals de afspraken met het Verenigd Koninkrijk na invoering van de Brexit.

b. Omwisselrecht voor groepen

Het omwisselrecht voor groepen is er voor bestuurders die buiten het generieke omwisselrecht voor landen vallen maar waarvan is bepaald dat deze om redenen van algemeen belang in aanmerking komen voor het rijbewijs. Binnen deze regeling wordt geen onderscheid wordt gemaakt naar het land waarin het rijbewijs is afgegeven en de RDW heeft de veiligheidswaarde en de gelijkwaardigheid van het buitenlandse rijbewijsstelsel niet getoetst.

Het omwisselrecht voor groepen heeft twee leden. Lid 1 geldt voor de groep kennismigranten, op voorwaarde dat de bestuurder of een samenwonend gezinslid voldoet aan de eisen van de 30%-regeling. Lid 2 geldt voor andere personen die buiten de regeling vallen. Dit laatste zijn bijvoorbeeld diplomaten en werknemers van internationale organisaties die een identiteitsbewijs hebben voor geprivilegieerden en NATO-militairen en -burger medewerkers.

2.1.2 Wanneer en waarom is de regeling ingevoerd?

Zowel de omwisselrechten voor rijbewijzen als de 30%-regeling vinden hun oorsprong in de naoorlogse tijd. De omwisselrechten voor rijbewijzen kunnen in verband gebracht worden met al langer bestaande regelingen voor diplomatiek personeel en de uitvoering van het Verdrag tussen Staten van het Noord-Atlantische Verdrags organisatie (NAVO) om de wederzijdse verdediging in samenwerking van militaire diensten in westerse landen te regelen. Tegelijkertijd was er in de jaren van opbouw behoefte aan kennis uit het buitenland. Om aan de wensen op het gebied van arbeidsvoorwaarden te voldoen maakte werkgevers aparte afspraken met de belastingdienst. Een eerste geuniformde regeling ontstond in de late jaren vijftig (Dialogic, 2017).

In de regeling van 1995 (uit Staatcourant 1995, nr. 243, pag. 13) wordt voor het eerst het omwisselrecht voor kennismigranten vastgelegd. Hierdoor ontstond toen een onderscheid in drie groepen 1) rijbewijzen van diplomaten, personeel en huisgenoten, 2) rijbewijsomwisselingen die in verband gebracht kunnen worden met al langer bestaande regelingen voor diplomatiek personeel en de uitvoering van het verdrag 3) Rijbewijzen van buitenlandse werknemers, en degenen met wie zij in gezinsverband samenwonen, die voldoen aan specifieke regelingen van de Staatsecretaris van Financiën. Later, in 2001, is artikel 2 van de regeling een keer gewijzigd, en is eis voor omwisseling van buitenlandse rijbewijzen van werknemers die in Nederland wonen verbonden aan het uitvoeringsbesluit loonbelasting 1965 (Wijziging Regeling omwisseling niet-Nederlandse rijbewijzen, uit Staatcourant 2001, nr. 134, pag. 28). Het omwisselrecht voor deze diende ervoor het aantrekken van werknemers met een schaarse deskundigheid te vergemakkelijken (Kamerstuk 29398, nr.969, 19 oktober 2021).

Voor zover bekend is NL het enige land met specifiek omwisselrecht voor kennismigranten (Kamerstuk 29398, nr.969, 19 oktober 2021). Andere EU-landen zoals Frankrijk⁶, België⁷ en Duitsland⁸ wisselen non-

⁶ [Microsoft Word - --- LISTE permis de conduire valables À l'Àchange 09.12.2021--- \(diplomatie.gouv.fr\)](#)

⁷ [Lijst van landen en regio's buiten de Europese Unie of Europese Economische Ruimte die erkende rijbewijzen afleveren | FOD Mobiliteit \(belgium.be\)](#)

⁸ [auslaendische-fahrerlaubnisse-merkblatt-ausserhalb-eu-und-ewr-staaten.pdf \(bmvi.de\)](#)

EU rijbewijzen om voor circa 80 landen of deelstaten. Dit zijn niet dezelfde landen, voor Frankrijk en België geldt bijvoorbeeld dat er afspraken zijn met verschillende landen uit Afrika en Azië. In Duitsland zijn er juist meer afspraken met deelstaten uit Amerika. Op dit moment wordt door de Europese Commissie bekeken of een verdere harmonisering vanuit EU-beleid zinvol is (Kamerstuk 29398, nr.969, 19 oktober 2021).

2.1.3 Hoeveel kenniswerkers (en samenwonenden) maken gebruik van het omwisselrecht voor kennismigranten?

Uit de data van het Rijbewijs Mutatie Systeem van de RDW blijkt dat er in 2021, **10.323** personen het rijbewijs omwisselde onder het omwisselrecht voor de groep kennismigranten. Dit zijn personen, met een rijbewijs van buiten de EU die voldoen aan de eisen van de 30%-regeling van de belasting, of hun inwonende gezinsleden die ook recht hebben op omwisseling. Er is geen informatie beschikbaar van de doelgroep over een langere periode.

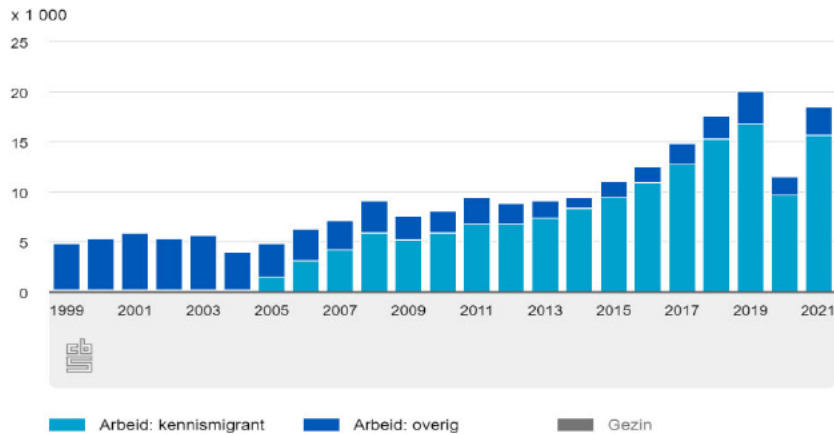
Wel is er vanuit het Centraal Bureau voor Statistiek (CBS) over meerdere jaren inzicht in het aantal migranten dat voor arbeid naar Nederland komt. Het CBS maakt daarin ook onderscheid tussen het type Arbeid: kennismigranten en Overig. De doelgroepen kennismigranten van het CBS en bestuurders die het rijbewijs omwisselen onder het omwisselrecht voor de groep kennismigranten zijn echter niet gelijk. Niet elke kennismigrant voldoet namelijk aan de 30%-regeling van de Belastingdienst, en tegelijkertijd zijn er bestuurders waarvan een gezinslid voldoet aan de 30%-regeling maar zelf geen verblijfsvergunning onder de kennismigranten regeling hebben.

Toch geven de cijfers van het CBS inzicht in de ontwikkeling van de grootte van de groep. Het aantal migranten dat zich onder het motief *Arbeid: kennismigranten* vestigt in Nederland nam tot en met 2019 geleidelijk toe, van 10 974 migranten in 2016 tot 16 821 in 2019, een toename van 53% (zie tabel 1). In 2020 zijn de effecten van COVID-19 zichtbaar en zijn is het aantal migranten gedaald met 42% naar 9804. In 2021 lijkt de trend voorzichtig hersteld met 15.783 goedgekeurde aanvragen van kennismigranten, nog maar 6% minder dan in 2019. Op basis van deze cijfers is de verwachting dat het aantal rijbewijzen omgewisseld onder het omwisselrecht voor kennismigranten in 2021 ook weer vergelijkbaar zijn met de aantallen voor de impact van COVID-19.

Tabel 1: Aantal migranten dat met het motief 'Arbeid' naar Nederland is gekomen

	2016	2017	2018	2019	2020	2021
Arbeid: kennismigranten	10 974	12860	15308	16821	9804	15783
Arbeid: overig	1544	2040	2388	3290	1842	2711

Bron: CBS, geraadpleegd via <https://www.cbs.nl/nl-nl/nieuws/2022/29/meer-asiel-en-kennismigranten-van-buiten-de-eu-in-2021>



Figuur 1: Migratiemotief van niet- EU/EFTA burgers (Europese Unie, Liechtenstein, Noorwegen, IJsland en Zwitserland).
Bron: CBS, geraadpleegd via <https://www.cbs.nl/nl-nl/nieuws/2022/29/meer-asiel-en-kennismigranten-van-buiten-de-eu-in-2021>

2.2 Risicoanalyse

In deze paragraaf beschrijven we de resultaten van de risicoanalyse. Ingegaan wordt op de achtergrondkenmerken die van invloed zijn op de verkeersveiligheid van kennismigranten, op het risicoprofiel, op de rijervaring en de bekendheid met het Nederlandse verkeerssysteem.

2.2.1 Achtergrondkenmerken van invloed op verkeersveiligheidsrisico's

Onderzoeksvraag	Welke achtergrondkenmerken zijn van invloed op de verkeersveiligheidsrisico's van kennismigranten (leeftijd, geslacht, land van herkomst, opleiding, kilometrage, etc.)?
Antwoord	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Risicofactoren: Rijgedrag, geslacht, Leeftijd, Leeftijd in relatie tot rijervaring ▪ Bekendheid met de Nederlandse verkeersomgeving: Kennis van de Nederlandse verkeersborden, regels en omgangsvormen. Rijervaring in Nederland.

Kenmerkend rijgedrag, al dan niet van specifieke groepen kan van invloed zijn op verkeersveiligheidsrisico's. Bekend risicovol gedrag is bijvoorbeeld bestuurders die rijden onder invloed van alcohol en bestuurders die te snel rijden. Bekende risicogroepen zijn bijvoorbeeld jonge, onervaren bestuurders (Thange, 2008).

Vanuit de consultatieronde is de groep kennismigranten niet geïdentificeerd als een groep met een specifiek risicoprofiel. In de interviews met de politie, OM en CBR zijn er geen signalen geuit waaruit een bovenmatig risico blijkt met betrekking tot kennismigranten of personen waarvan het rijbewijs in het buitenland is behaald. Er is geen structureel patroon te herkennen in de betrokkenheid van deze bestuurders bij overtredingen, vervolgingen en mededelingen.

a. Betrokkenheid bij overtredingen, ongevallen en schades

Uit het literatuuronderzoek blijkt dat internationaal onderzoek naar betrokkenheid bij overtredingen, ongevallen en schades van (kennis)migranten schaars is en met tegenstrijdige conclusies. In Zweden lijkt het onderwerp eind jaren 90 en begin 2000 bestudeerd. Een uitgebreide analyse is in 2006 uitgevoerd waarbij Zweedse ongevalsdata werd geanalyseerd op groepsniveau, in clusters met vergelijkbare achtergrondkenmerken (Gustafsson & Falkmer, 2006). In het onderzoek werden naast Zweden, acht

zones gedefinieerd, dit zijn clusters van internationale landen gebaseerd op sociaaleconomische situatie, geografische ligging en 'degree of motorization'. Vervolgens werd op basis van Zweedse politierapporten uit 2003 de betrokkenheid bij ongevallen met letsel van bestuurders gerapporteerd per landencluster en dit werd vergeleken met de betrokkenheid van autochtonen Zweden. Gemiddelde bleek het relatieve ongevalsrisico 50% hoger voor allochtone mannen en ongeveer 10% voor allochtone vrouwen in vergelijking met betrokkenen geboren in Zweden (Gustafsson & Falkmer 2006).

In een meer recente studie uit Oostenrijk (Berger & Hössinger, 2019) blijkt uit regressieanalyse van geregistreerde kenmerken van bestuurders betrokken bij een ongeval ook dat er een hoger risico is voor buitenlandse bestuurders. Dit werd met name verklaard doordat wegen en weersomstandigheden, met name in de bergen, een uitdaging zijn voor buitenlandse bestuurders, onder andere toeristen en eerste generatie migranten. Daarnaast werd ook de verklaring gegeven dat veel buitenlandse bestuurders uit Noorderlijke landen (Duitsland, Tsjechië, Nederland, Polen) vaak lange afstanden rijden om Oostenrijk te bezoeken. De langdurige ritten, met soms een lange tijd van file rijden, kunnen ook een oorzaak zijn van een verhoogd risico voor buitenlandse bestuurders in Oostenrijk.

Een derde onderzoek uit China (Zhang, Xiang, Wheeler, Smith, & Stallones, 2010) laat ook een toename zien van het aantal buitenlanders betrokken bij ongevallen, en beschrijft dat slechte kennis van lokale wegcondities een oorzaak kan zijn van betrokkenheid bij ongevallen. De toename van ongevallen met buitenlandse betrokkene wordt echter verklaard door een toename in het aantal buitenlanders dat naar China trekt. Daarnaast benadrukken Zhang et. al, dat het aantal buitenlandse bestuurders dat betrokken is bij een ongeval relatief laag is ten opzichte van het aantal buitenlandse bestuurders dat China bezoekt.

Uit recentere analyses van ongevalsdata uit Singapore en Canada (Zhou, & Chin, 2019, Redelmeier, Katz, Lu & Saposnik, 2011) blijkt een andere trend te zien. Namelijk dat het risico voor buitenlandse bestuurders kleiner is. Uit de data in Singapore blijkt dat bestuurders van niet Singaporeaanse nationaliteit minder vaak betrokken zijn bij dodelijke ongevallen. De ernst van het ongeval blijkt kleiner door dat deze bestuurders de neiging hebben voorzichtiger en langzamer rijden. Het verschil is echter zeer klein (0.77%).

De studie uit Canada hanteert een andere benadering van data-analyse (Redelmeier et al., 2011). Redelmeier et al. vergeleek het risico op de verkeersveiligheid van nieuwe migranten ten opzichte van langer gevestigde bewoners in een gebied. Ze vergeleken leeftijd, sociale economische status, woonlocatie (stedelijk/platteland), geslacht, medische diagnose bij ongevallen, aantal medische bezoeken. Ook in deze studie werd geconstateerd dat het verkeersveiligheidsrisico voor nieuwe migranten kleiner is dan voor bewoners die al lang op dezelfde plek wonen. Het enige, grote verschil dat op viel was dat recente immigranten een lagere sociaaleconomische status hadden ten opzichte van langer gevestigde bewoners. Dit is in lijn met een onderzoek uit Zweden (Hasselberg & Laflamme, 2008). Ook zij concludeerde dat er geen significante verschillen zijn in ongevalsrisico's tussen bestuurders geboren in het buitenland en bestuurders geboren in Zweden.

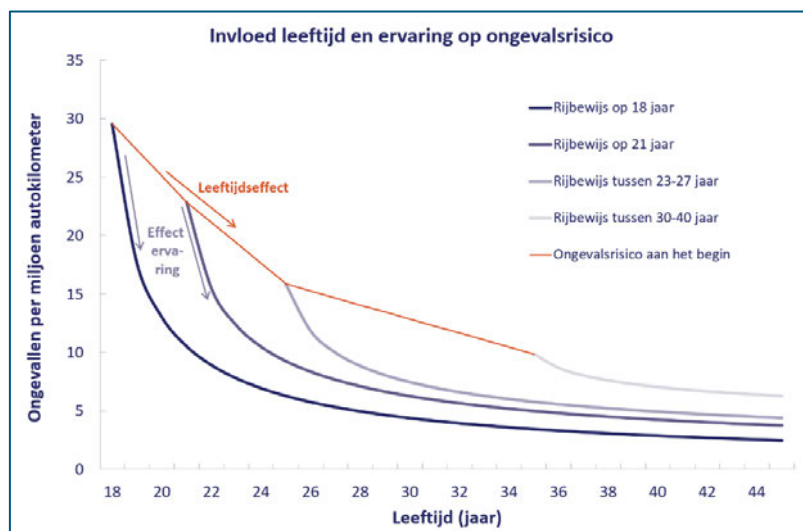
Uit gesprekken met de Politie en VeiligheidNL valt betrokkenheid van de doelgroep bij schades en ongevallen niet op. Er zijn geen aanwijzingen waaruit blijkt dat de doelgroep structureel vaker betrokken is bij lichte of zware ongevallen. Uit gesprek met het Verbond van Verzekeraars kwam naar voren dat er geen zicht is op de doelgroep. De polisnemer is namelijk niet altijd de bestuurder en in het Centrum voor informatie- systemen (CIS) van schadeclaims vindt geen registratie op persoonsniveau plaats.

b. Risicofactoren: riskant verkeersgedrag, geslacht, leeftijd en rijervaring

Naast betrokkenheid bij ongevallen zijn er ook een aantal belangrijke factoren waarvan bekend is dat ze het risico op ongevallen vergroten. Riskant verkeersgedrag zoals rijden onder invloed van alcohol, drugs of geneesmiddelen, overschrijding van de snelheidslimiet, onaangepaste snelheden, rijden terwijl zeer

vermoed of afgeleid is en het niet of verkeerd gebruiken van beveiligingsmiddelen beïnvloedt de verkeersveiligheid negatief (SWOV, 2021). Er is geen onderzoek dat deze kenmerken in relatie brengt met de groep kennismigranten.

Uit ongevallencijfers blijkt er ook verband te zijn tussen ongevalsbetrokkenheid en het geslacht van verkeersdeelnemers, zo zijn mannen vaker betrokken bij ongevallen dan vrouwen, in 2021 was 73% van de verkeersdoden man en 27% was vrouw (SWOV, 2022). Verder is bekend dat er in het verkeer risico's zijn voor ouderen en jongeren. In 2021 waren de meeste verkeersdoden 80 jaar en ouder, gevolgd door de groep van 70'ers en vervolgens de groep van 20'ers (SWOV, 2022). Het risico betrokken te raken bij een dodelijk ongeval 4,5 keer hoger voor jonge automobilisten dan voor meer ervaren automobilisten. Dit risico is het hoogste in het eerste jaar na het behalen van het rijbewijs en daalt volgens SWOV snel met het opbouwen van het van rijervaring (SWOV, 2021). Hoe jonger men begint met autorijden, hoe hoger het ongevalsrisico aan het begin van de rijcarrière is; dit is het gevolg van de jonge leeftijd. Het ongevalsrisico van jonge beginnende bestuurders neemt wel sneller af dan bij oudere beginnende bestuurders, zie ook Figuur 1 SWOV (2021). Dit komt overeen met de conclusies in eerder onderzoek naar het verband tussen kwaliteit van rijopleiding en ongevalsrisico, dit wordt verder toegelicht in de volgende paragraaf (§2.2.2).



Figuur 2: Invloed van leeftijd en ervaring op ongevalsrisico. Bron: SWOV-factsheet Jonge automobilisten 2021

c. Bekendheid met de Nederlands verkeersomgeving

Als laatste kan ook het kennisniveau van de Nederlandse verkeersomgeving belangrijk zijn in relatie tot verkeersveiligheid. Immers, als je de regels of borden niet kent dan kan je ze ook niet opvolgen, dit kan mogelijk leiden tot risicovolle situaties.

Er zijn geen onderzoeken bekend naar hoeveel kennis de doelgroep heeft van de Nederlandse verkeersomgeving. Uit de consultatieronde bleek wel dat er over het algemeen geen informatie aan de doelgroep wordt verstrekt over de Nederlandse verkeersregels bij de omwisseling van het rijbewijs. Dit terwijl de Nederlandse verkeersomgeving voor buitenlandse bestuurders een aantal unieke borden kent en er in verkeerssituaties andere omgangsregels gelden. Zo is het bord voor woonerf (G5) en fietsstraat (L51) uniek. Uit anekdotes blijkt dat ook het bord om voorrang te verlenen (B6) niet altijd wordt herkend door buitenlandse bestuurders omdat in andere landen het stopbord vaker voorkomt. Omgangsregels voor invoegen kunnen ook anders zijn; Zo geven bestuurders in Nederland invoegend verkeer vaak de ruimte terwijl het in het buitenland niet raar is dat een bestuurder op de invoegstrook tot stilstand komt om voorrang te verlenen aan het doorgaande verkeer. Het aantal fietsers in de verkeersomgeving ook vele

malen hoger dan in het buitenland. Als laatste kan er een verschil zijn in perceptie van en houding tot verkeersveiligheid. Uit de consultatie bleek dat waar we in Nederland bestuurders trainen om ongevallen te voorkomen, zijn ongevallen in andere landen een gegeven en geldt het recht van de snelste. Belangrijk is echter wel te benoemen dat de verschillen tussen verkeersborden en omgangsregels er ook zijn tussen Europese landen.

Naast het actief raadplegen van de informatie over de verkeersborden en omgangsregels in Nederland (bijvoorbeeld voor het behalen van het rijexamen) wordt er ook informatie opgedaan over de Nederlandse verkeersomgeving door blootstelling. Loop je vaak genoeg door stedelijk gebied, dan leer je vanzelf dat je veel fietsers kan verwachten, zie je verkeersdeelnemers stoppen voor haaiantanden en ervaar je dan auto's op een woonerf niet sneller kunnen dan stapvoets. Door blootstelling wordt informatie in een omgeving vanzelf bekend en verwerken we nieuwe informatie op den duur zelfs automatisch. PhD onderzoek vanuit de Universiteit van Groningen (Harms, 2021) heeft uitgebreid bestudeerd hoe cognitieve processen betrokken zijn bij visuele informatieverwerking van een bekende verkeersomgeving. Hierin heeft Harms (2021) ook aandacht voor het verschil tussen informatieverwerking in onbekende en bekende verkeersomgevingen. Ondanks dat er nog geen goed begrip is over *wanneer* delen van menselijke informatieverwerking, mentale toestand en taakprestaties worden geautomatiseerd of beïnvloed door automatisatie, is al wel bekend dat dit gebeurt. De verschillende onderzoeken waarnaar Harms refereert spreken over het ontstaan van automatische processen in enkele ritten.

Dat we nieuwe informatie bij blootstelling met toenemende mate automatische verwerken betekent dat bestuurders in een buitenlandse rijomgeving na een korte periode gewend zijn aan deze verkeersomgeving. In relatie hiertoe is het ook bekend dat het rijbewijs voor buitenlandse bestuurders die zich in Nederland vestigen niet direct hoeft worden omgewisseld. Personen die vanuit buiten Europa naar Nederland komen, waaronder toeristen maar dus ook kennismigranten, kunnen tot 185 dagen met het eigen rijbewijs rijden. Bestuurders met een geldig Europees rijbewijs (categorie AM, A1, A2, A, B en BE) mogen met dat rijbewijs tot 15 jaar in Nederland rijden ([foreign driving licence | RDW](#)). Door de verschillen in Europa en de rijbewijsregels voor verschillende groepen buitenlandse bestuurders wordt het veiligheidsrisico niet groter geacht voor de groep kennismigranten dan voor andere buitenlandse bestuurders.

2.2.2 Gelijkwaardigheid van rijvaardigheidseisen

Onderzoeksvraag	Wat is bekend over de gelijkwaardigheid van rijvaardigheidseisen in de verschillende delen van de wereld (buiten EU, in de verschillende EU lidstaten)?
Antwoord	<ul style="list-style-type: none"> • Er is geen sterk verband tussen rijopleiding en betrokkenheid bij ongevallen • De minimumeisen aan het rijexamen in Europa zijn voor alle EU-lidstaten gelijk. • In veel Europese landen is er meer geregeld met betrekking tot de rijopleiding dan in Nederland. Er is geen aanleiding dat er een verhoogd verkeersveiligheidsrisico is door deze verschillen. • In het Verenigd Koninkrijk is minder geregeld over de rijopleiding dan in Nederland maar er is geen aanleiding dat dit resulteert in een verhoogd verkeersveiligheidsrisico. • In de VS, Canada, Zuid-Afrika, Australië, Nieuw-Zeeland landen wordt er een 'Graduated driver licensing' systeem gehanteerd waar de focus ligt op veel praktijkervaring in omstandigheden met een laag risico. • Er is geen informatie gevonden over de gelijkwaardigheid van rijvaardigheidseisen in landen buiten de EU, VS, Canada, Zuid-Afrika, Australië en Nieuw-Zeeland.

In EU-landen worden er minimumeisen gesteld aan de inhoud van het rijexamen. Dit is vastgelegd in de (derde) Europese rijbewijsrichtlijn. Ondanks de richtlijn zijn er grote verschillen tussen rijopleidingen en het examen in EU-lidstaten. In 2012 heeft SWOV de kwaliteit van de rijopleiding en het rijexamen B in Midden en Oost Europese landen geëvalueerd (Vlakveld, Stipdonk, & Bos, 2012), als onderdeel van hiervan is internationaal onderzoek naar de relatie tussen kwaliteit van de rijopleiding en ongevalsrisico bestudeerd. Vlakveld et al. (2012) concluderen dat er geen sterk verband lijkt te zijn tussen de kwaliteit van de rijopleiding en de ongevalsbetrokkenheid van automobilisten na het behalen van het rijbewijs. In het geval dat er aanwijzingen zijn van een positief effect van de basisrijopleiding op ongevals-betrokkenheid heeft dit voornamelijk betrekking op de eerste jaren na het behalen van het rijbewijs. Wel wordt benadrukt dat het belangrijk is te realiseren dat de beginnende automobilisten, ongeacht de gekozen rijopleiding, wel geslaagd zijn voor het rijexamen. Daarbij stellen Vlakveld et al. (2012) dat de zwaarte van het rijbewijs op de ongevalsbetrokkenheid moeilijk te evalueren is. Wie niet slaagt voor het rijexamen mag niet als bestuurder deelnemen aan het verkeer.

Een jaar later, in 2013 heeft SWOV een benchmark gemaakt van de rijbewijssystemen in Nederland en de omliggende landen Duitsland, België en het Verenigd Koninkrijk (Vlakveld, 2013). Ook uit dit onderzoek werd geconcludeerd dat er geen aanleiding is dat verschillen in kwaliteit van rijopleiding leiden tot een verhoogd verkeersveiligheidsrisico. Het blijft echter onduidelijk of de kwaliteit van het rijexamen invloed heeft op de verkeersveiligheidsrisico's. De eisen voor rijopleidingen in Midden en Oost Europese landen verschillen tussen landen, maar meestal is er in deze landen meer geregeld over de rijopleiding dan in Nederland (Vlakveld, Stipdonk, & Bos, 2012). Vlakveld et al. geven aan dat dit niks zegt over de kwaliteit van de opleiding en het rijexamen, maar op basis van ongevalsgegevens vanuit het OECD, concluderen ze dat er geen duidelijke aanwijzingen zijn dat beginnende automobilisten uit MOE-landen minder rijvaardig zijn dan Nederlandse beginnende automobilisten. Dichterbij, blijken de verschillen tussen rijopleidingen in Duitsland, België, het Verenigd Koninkrijk en Nederland ook groot (Vlakveld, 2013). Desondanks concludeert dit onderzoek dat er geen grote verschillen lijken te zijn in de 'veiligheidswaarde' van de opleidingen. Vlakveld (2013) verklaart dat dit te maken heeft met een gebrek aan aandacht voor zogenoemde hogere orde vaardigheden zoals gevaarherkenning, risicoperceptie, risicoacceptatie, zelfreflectie en het op elkaar kunnen afstemmen van de eigen vermogens en de risico's die men in het verkeer aangaat. Zowel in Nederland als in andere landen wordt hier in de basisopleiding nog weinig aandacht aan besteed.

Buiten Europa en het Verenigd Koninkrijk is er inzicht in de eisen van rijopleidingen en examens van zes Angelsaksische landen: Verenigde Staten, Canada, Zuid-Afrika, Australië en New Zeeland. In deze landen wordt er al lange tijd een 'Graduated driver licensing' systeem gehanteerd (Genschow, Sturzbecher, & Willmes-Lenz, 2013). Hierin ligt de focus op veel rijden in de praktijk onder omstandigheden met een laag risico, bijvoorbeeld door begeleid rijden en restricties als niet rijden in het donker. In Nederland kennen we sinds 2018 een vorm van het getrapte rijbewijs. Hierbij zijn alleen fasen 1 en 3 van het getrapte rijbewijs ingevoerd, waarbij de leerling fase (fase 1) alleen op vrijwillige basis is voor jongeren die voor hun 18e verjaardag het rijbewijs willen behalen. Het beginnersrijbewijs (fase 3) is voor alle beginnende (ook oudere) bestuurders geldig (SWOV, 2019).

2.2.3 Groepen bestuurders vergelijken

Onderzoeksvraag	Zijn er verschillen te onderscheiden in verkeersveiligheidsrisico's tussen verschillende groepen bestuurders (bijvoorbeeld: tussen NL-automobilisten, EU-rijbewijsbezitters, niet-EU-migranten die kunnen omwisselen, niet-EU-migranten die opnieuw examen dienen te doen)?
Antwoord	<ul style="list-style-type: none"> Er zijn geen verschillen te onderscheiden tussen verschillende groepen bestuurders die een effect hebben op verkeersveiligheidsrisico's.

Op basis van de literatuurstudie en de consultatieronde zijn er geen verschillen in verkeersveiligheidsrisico's geïdentificeerd tussen NL-automobilisten, EU-rijbewijsbezitters, niet-EU-migranten die kunnen omwisselen en niet-EU-migranten die opnieuw examen dienen te doen. In de data-analyse wordt beschreven welke gegevens er in Nederland beschikbaar zijn voor een analyse van achtergrondkenmerken van de doelgroep en de betrokkenheid bij overtredingen, ongevallen en schades.

Op basis van de literatuurstudie is in de vorige paragraaf geconcludeerd dat er een mogelijk verschil in kennisniveau is tussen bestuurders die bekend zijn in een omgeving en bestuurders die niet bekend zijn met een omgeving. De kennis van de Nederlandse verkeersomgeving kan met name tijdens de eerste ritten lager zijn. Daarbij is het ook belangrijk te benadrukken dat buitenlandse bestuurders waaronder toeristen maar dus ook kennismigranten, tot 185 dagen met het eigen rijbewijs in Nederland mogen rijden.

2.3 Data-analyse

In deze paragraaf beschrijven we de resultaten van de data-analyse. Ingegaan wordt op de beschikbaarheid van informatie en gegevens bij verschillende gesprekpartners en de data ontvangen van de RDW en het Ministerie van Economische Zaken en Klimaat. Deze data geeft inzicht in de grootte van de groep kennismigranten en de achtergrondkenmerken van de groep. Daarnaast wordt duidelijk welke data niet beschikbaar of niet toegankelijk is.

2.3.1 Registratie van data

Onderzoeksvraag	Wie mag wat registreren over kennismigranten in het proces van omwisseling van rijbewijzen met het oog op AVG?
Antwoord	<ul style="list-style-type: none"> Verschillende instanties, <i>gegevens zijn vaak niet beschikbaar of niet toegankelijk</i> De belastingdienst, <i>dit dekt echter niet de gehele doelgroep.</i> De RDW, <i>dekt de gehele doelgroep voor maximaal 1,5 jaar.</i>

Meerdere instanties registreren informatie van bestuurders, en daarmee ook van kennismigranten. Deze doelgroep is echter niet herkenbaar in alle informatiesystemen omdat er niet geregistreerd of iemand een kennismigrant is die het rijbewijs heeft verkregen onder het omwisselrecht voor groepen. Dit gebeurt wel bij het Immigratie- en Naturalisatiedienst, de Belastingdienst en de RDW.

De Immigratie- en Naturalisatiedienst registreert het aantal inwilligen van de aanvragen Toegang en Verblijfsprocedure (TEV) en Verblijfsvergunning (VVR) Kennis & Talent. De Belastingdienst beoordeelt de aanvraag voor de 30%-regeling, de voorwaarde om het rijbewijs onder de regeling om te mogen wisselen. Deze informatiebronnen beschrijven alleen niet de volledige doelgroep omdat ook inwonende gezinsleden het rijbewijs mogen omwisselen onder deze regeling. Daarnaast zal niet iedere kennismigrant het rijbewijs omwisselen. Daarmee is de RDW de enige instantie waar wordt vastgelegd of een bestuurder een rijbewijs heeft verkregen op basis van het omwisselrecht voor kennismigranten.

De RDW legt gegevens over rijbewijzen vast in twee verschillende systemen. Het Rijbewijs Mutatie Systeem en het Rijbewijs Register. In het Rijbewijs Mutatie Systeem wordt geregistreerd of een rijbewijs is omgewisseld onder het omwisselrecht voor de groep kennismigranten. Deze informatie wordt voor anderhalf jaar opgeslagen. In het Rijbewijs Registratie Systeem wordt de informatie blijvend opgeslagen. Hierin wordt enkel geregistreerd of het rijbewijs is omgewisseld onder het omwisselrecht voor generieke landen of groepen. De informatie waarbij duidelijk wordt dat het rijbewijs specifiek onder het omwisselrecht voor de groep kennismigranten is uitgegeven wordt dus niet blijvend opgeslagen.

Met het oog op de AVG betekent dit dat er geanonimiseerde data gedeeld mag worden. Dit betekent dat er geen gegevens worden gedeeld die terug te leiden zijn tot een individu.

2.3.2 Grootte groep ten opzichte van het totaal

Onderzoeksvraag	Hoe groot is de groep kennismigranten ten opzichte van de totale groep mensen met een rijbewijs in Nederland?
Antwoord	Onder de aanname dat bestuurders na 1 jaar na omwisseling van het rijbewijs geen vreemde bestuurders meer zijn in Nederland is de groep kennismigranten ten opzichte van het totaal zeer klein (0,0009% op 1 januari 2022).

Op 1 januari 2022 waren er 11,446 miljoen mensen met een Nederlands autorijbewijs (CBS, n.d.). Onderdeel van deze ruim 11 miljoen waren **10.323** mensen die in het jaar ervoor een rijbewijs hadden omgewisseld onder het recht voor de groep kennismigranten.

Uit de risicoanalyse (zie §2.2.1 c) is af te leiden dat bestuurders na een relatief korte tijd wennen aan een nieuwe verkeersomgeving. Als de aanname wordt gemaakt dat bestuurders na het eerste jaar na omwisseling van het rijbewijs geen vreemde bestuurders meer zijn in NL dan is de groep van kennismigranten **0,0009%**.

2.3.3 Beschikbare en toegankelijke informatie

Onderzoeksvraag	Welke achtergrondkenmerken van de doelgroep worden bijgehouden in de verschillende informatiebronnen?
Antwoord	<ul style="list-style-type: none"> • Leeftijd, geslacht, aantal jaar bezit van het rijbewijs, land behalen rijexamen – beschikbaar voor het jaar 2021.

De data van de RDW beschrijft achtergrondkenmerken van de doelgroep maar is enkel beschikbaar voor het jaar 2021.

a. Nationaliteit en land van het behalen van het rijbewijs

De informatie verkregen van de RDW (Tabel 2) laat zien dat de meeste rijbewijzen die omgewisseld zijn in India behaald zijn, gevolgd door Turkije en Zuid-Afrika. De COVID19 pandemie heeft een grote invloed gehad op het aantal buitenlandse arbeidsmigranten dat zich in Nederland kon vestigen. De cijfers van het CBS in §2.1.3, laten een herstel zien van het aantal kennismigranten dat zich in Nederland vestigt na de COVID19 pandemie. Dit is niet gespecificeerd naar verschillende landen.

Tabel 2: Top-10 landen - omwisselingen van het rijbewijs door de groep kennismigranten in het jaar 2021

Land waarin het Rijbewijs is behaald	Man	Vrouw	Eindtotaal
India	1692	942	2634
Turkije	659	545	1204
Zuid-Afrika	640	533	1173
Verenigde Staten van Amerika	469	410	879
Brazilië	407	342	749
Rusland	244	249	493
Iran	231	192	423
China	206	156	362
Oekraïne	105	110	215
Australië	112	81	193
<i>Overig</i>	1154	844	1998
Eindtotaal	5919	4404	10323

Bron: informatie is ter beschikking gesteld door de RDW

b. Leeftijd, geslacht en rijervaring op basis van afgifte datum rijbewijs

De RDW heeft ook informatie ter beschikking gesteld over de leeftijd, geslacht en de afgifte datum van het rijbewijs. De afgifte datum wordt volgens de regels in Europa bij omwisseling overgenomen van het oorspronkelijk rijbewijs. Het geeft aan hoelang een persoon in het bezit is van een rijbewijs, en is daarmee een indicatie voor het aantal jaar rijervaring dat de meeste personen in deze doelgroep hebben. Het zegt niet iets over de daadwerkelijke opgedane rijervaring, hiervoor zijn gegevens nodig van het aantal gereden kilometers in verschillende omstandigheden op verschillende wegen. Deze informatie is niet beschikbaar (zie §2.3.4).

Het aantal mannen en vrouwen dat het rijbewijs heeft omgewisseld onder het omwisselrecht voor de groep kennismigranten is in 2021, respectievelijk 57% (man), en 43% (vrouw). De gemiddelde leeftijd ligt voor mannen op 36 jaar en voor vrouwen één jaar lager op 35 jaar. Gemiddeld hebben mannen het rijbewijs al 11 jaar en vrouwen 10 jaar (Tabel 4).

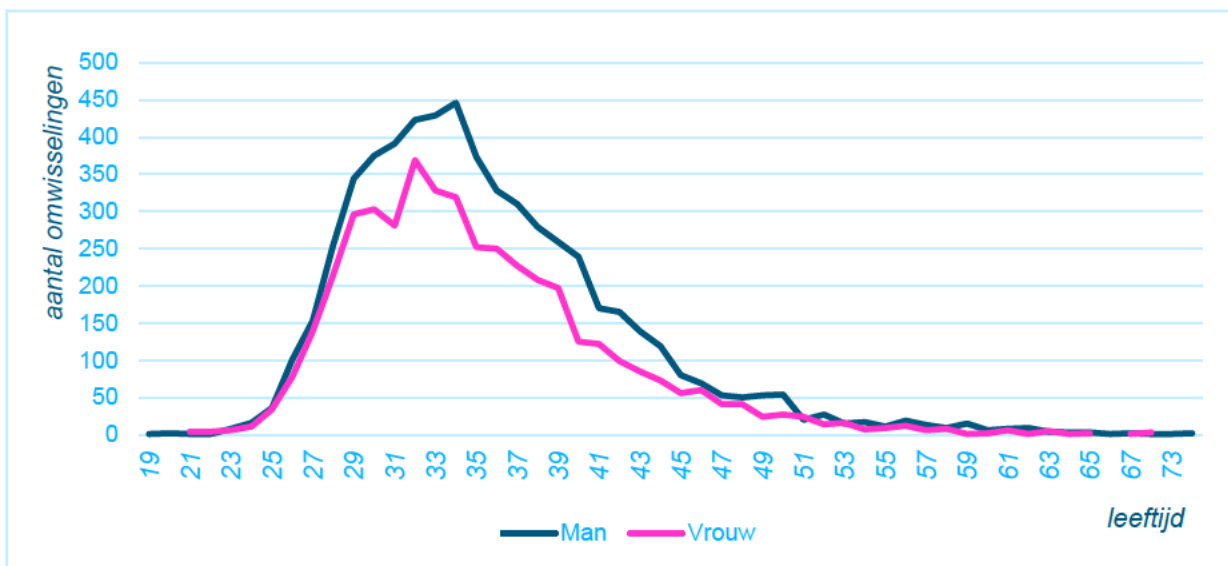
Tabel 3: Achtergrond kenmerken doelgroep

	Aantal omwisselingen	Gemiddelde leeftijd (jaar)	Gemiddelde rijervaring op basis van afgifte datum (jaar)
Man	5919	36	11
Vrouw	4404	35	10
Eindtotaal	10.323	35	11

Bron: informatie is ter beschikking gesteld door de RDW

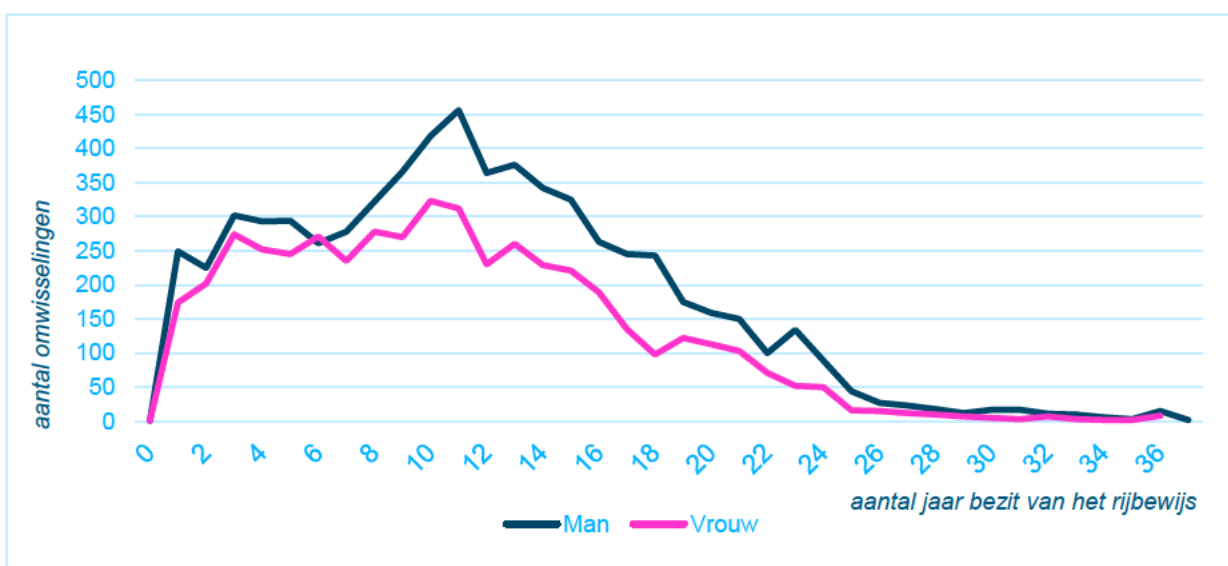
In een verdiepingsslag is ook de verdeling van leeftijd en rijervaring op basis van afgifte data uitgewerkt (zie Figuur 2 en 3). Het grootste gedeelte (97%) van de doelgroep valt in de leeftijdsgroep 25 – 50 jaar. Uit de data blijkt verder dat er zeer weinig bestuurders vanuit de doelgroep in de risicoprofielen van jonge

(303 bestuurders zijn onder 27 jaar, 2,9%) en oudere bestuurders (51 bestuurders zijn boven de 60 jaar, 0,5%) vallen.



Figuur 3: Aantal bestuurders dat in 2021 het rijbewijs heeft omgewisseld onder het recht voor de groep kennismigranten – verdeling over leeftijd

Het aantal jaar dat bestuurders het rijbewijs in bezit heeft varieert van 0 tot 36 jaar. 8% van de doelgroep heeft het rijbewijs minder dan 3 jaar, 92% van de doelgroep heeft het rijbewijs 3 jaar of langer. Zoals eerder geïllustreerd in Figuur 1, §2.2.1 is met name het ongevalsrisico groot voor beginnende jonge bestuurders (SWOV, 2021). Voor een groot deel van de doelgroep geldt dus dat door het ervarings- en leeftijdseffect het ongevalsrisico klein is, ervan uitgaande dat ze in de jaren dat ze een rijbewijs hadden, ook substantieel gereden hebben.



Figuur 4: Het aantal bestuurders dat in 2021 het rijbewijs heeft omgewisseld onder het recht voor de groep kennismigranten – verdeling over het aantal jaar bezit van het rijbewijs.

2.3.4 Niet beschikbare en ontoegankelijke informatie

Onderzoeksvraag	Welke gegevens zijn er nodig voor een analyse van de veiligheidsrisico's met betrekking tot deze regeling?
Antwoord	<ul style="list-style-type: none"> • Rijbewijsnummer van het omgewisselde rijbewijs – <i>niet toegankelijk</i> • Ongevalsegevens in relatie tot de doelgroep – <i>via het rijbewijsnummer</i> • Gegevens van overtredingen in relatie tot de doelgroep – <i>via het rijbewijsnummer</i> • Schadegegevens in relatie tot de doelgroep – <i>via het rijbewijsnummer</i> • Reisgedrag in relatie tot de doelgroep – <i>geen gegevensbronnen</i> • Gereden kilometers in relatie tot de doelgroep – <i>geen gegevensbronnen</i>

De informatie om het risicoprofiel van de doelgroep en de blootstelling aan risicofactoren te onderzoeken zijn geïdentificeerd in §2.2.1 van de risicoanalyse. Op basis van de consultatieronde is bepaald welke gegevens uit de verschillende informatiebronnen inzicht kunnen geven in het verkeersveiligheidsrisico voor de doelgroep. Hierbij het rijbewijsnummer geïdentificeerd als datapunt om informatie te combineren. In verband met de AVG is deze data echter niet vrij toegankelijk.

a. Het rijbewijsnummer

Het rijbewijsnummer is beschikbaar in de informatiesystemen van de RDW. Ook de politie registreert het rijbewijsnummer bij ongevallen en verkeersovertredingen. Het rijbewijsnummer is echter een kenmerk waarop een individu is te herleiden, daarom zijn deze gegevens beschermd met de AVG-wetgeving. Dit betekent dat de RDW geen rijbewijsgegevens voor dit onderzoek beschikbaar kan stellen en dat de politie deze gegevens niet doorzet naar BRON (de informatiebron met ongevalsgegevens).

b. Ongevalsegegevens in relatie tot de doelgroep

Verkeersrisico's worden vaak geanalyseerd aan de hand van ongevalsdata. Komen bepaalde factoren structureel en vaak voor in de ongevalsgegevens dan is dit een indicatie van een verhoogd risico. Hetzelfde geldt voor risicovol rijgedrag, al dan niet in combinatie met een bepaalde doelgroep.

Om te bepalen of het omwisselrecht voor de groep kennismigranten resulteert in een verhoogd verkeersveiligheidsrisico kan de betrokkenheid bij ongevallen worden geanalyseerd. Hiervoor wordt gewoonlijk de informatie uit Bestand geRegistreerde Ongevallen in Nederland (BRON) en Letsel Informatie Systeem (LIS) informatiebronnen geraadpleegd. Deze informatie is toegankelijk voor Rijkswaterstaat-WVL en SWOV. In beide systemen wordt echter geen informatie over kennismigranten geregistreerd. Ook het rijbewijsnummer is geen gegevensveld. Daarnaast is het belangrijk te noemen dat in BRON en LIS een deel van alle ongevallen zijn geregistreerd. Uit de consultatieronde en het rapport van Vlakveld et al. (2012), is aangegeven dat de registratie in BRON sinds 2010 achteruitgegaan is. Voor LIS geldt dat deze gevuld wordt door informatie vanuit de representatieve steekproef van 14 Spoedeisende Hulp-afdelingen in Nederland. Tabel 5 geeft aan welke relevante informatie wel en niet in de informatie is terug te vinden.

Tabel 4: Beschikbare informatie over ongevallen

Gegevensbron	Relevante informatie die <u>wel</u> in de informatiebron is terug te vinden	Relevante informatie die <u>niet</u> in de informatiebron is terug te vinden
Bestand geRegistreerde Ongevallen in Nederland (BRON)	<ul style="list-style-type: none"> • Informatie over het voertuig, • Informatie over de persoon (de gegevens van de persoon o.a. nationaliteit en woonplaats, maar ook toestand van de persoon, bijv. onder invloed van alcohol, mits onderzocht), • Informatie over het ongeval • Informatie over de weg en de situatie van de weg, • Informatie over omstandigheden (bijv. weersomstandigheden) 	<ul style="list-style-type: none"> • Rijbewijsnummer wordt door de politie altijd geregistreerd maar niet 'doorgezet' naar BRON i.v.m. AVG • Kenmerk kennismigrant
Letsel Informatie Systeem (LIS)	<ul style="list-style-type: none"> • Informatie over verkeersdeelname slachtoffer (bv auto, fiets, voetganger) • Informatie over de persoon informatie waaronder leeftijd, Geslacht, postcode • Informatie over het ongeval, waaronder locatie, oorzaak botsing of eenzijdig ongeval en korte tekst over toedracht ongeval • Informatie letsel (type en ernst) 	<ul style="list-style-type: none"> • Rijbewijsnummer • Kenmerk kennismigrant

c. Gegevens van overtredingen in relatie tot de doelgroep

Aan de hand van de betrokkenheid bij overtredingen kan het risicoprofiel van een doelgroep worden bepaald. Hiervoor zijn gegevens uit de informatiebronnen van de politie, het OM en het CBR beschikbaar. Daarbij kan ook worden aangegeven dat informatie door de politie voor 2 jaar in detail wordt vastgelegd. Daarna is de zaak juridisch afgesloten en zijn details niet meer beschikbaar. Tabel 6 geeft aan welke relevante informatie wel en niet terug te vinden is in de informatiebron. De informatie is echter niet toegankelijk.

Tabel 5: Beschikbare informatie over ongevallen – niet toegankelijk

Gegevensbron	Relevante informatie die <u>wel</u> in de informatiebron is terug te vinden	Relevante informatie die <u>niet</u> in de informatiebron is terug te vinden
Centraal verwerkings-systeem politie	<ul style="list-style-type: none"> • Informatie over overtreden wetsartikel. • Informatie over de persoon: naam, geboorteplaats, geboorteland, nationaliteit, soms BSN • Rijbewijsnummer • Kentekengegevens • Datum vordering rijbewijs 	<ul style="list-style-type: none"> • Kenmerk kennismigrant
Informatie-systeem OM	<ul style="list-style-type: none"> • Informatie van de politie • Strafrechtsketennummer (SKN) • Einduitspraak 	<ul style="list-style-type: none"> • Kenmerk kennismigrant
System of Records (SOR) van CBR – in relatie tot mededelingen	<ul style="list-style-type: none"> • Informatie over mededelingen procedure • Informatie over de persoon: Geboortedatum, Geslacht, • Kandidaatsnummer 	<ul style="list-style-type: none"> • Rijbewijsnummer • Kenmerk kennismigrant

d. Schadegegevens in relatie tot de doelgroep

De betrokkenheid bij schades is een derde indicatie om het risicoprofiel van een doelgroep te bepalen. Hiervoor zijn gegevens uit de informatiebronnen van de Verbond van Verzekeraars en de informatiesystemen van individuele verzekeraars nodig. Tabel 7 geeft aan welke relevante informatie wel en niet wordt geregistreerd. De informatie in Centrum voor informatie-systemen (CIS) en ROY is toegankelijk maar geeft geen inzicht in de doelgroep. De informatie van individuele verzekeraars is niet toegankelijk.

Tabel 6: Beschikbare informatie over schades – Niet toegankelijk

Gegevensbron	Relevante informatie die <u>wel</u> in de informatiebron is terug te vinden	Relevante informatie die <u>niet</u> in de informatiebron is terug te vinden
Centrum voor informatie-systemen. (CIS)	<ul style="list-style-type: none"> • De informatie van een claim: Datum, een schadebedrag en een soort van schadeoorzaak, Fraudemeldingen, Autoverzekeraars en premie's t.b.v. statistische doeleinden. 	<ul style="list-style-type: none"> • Geen registratie op persoonsniveau.

ROY	<ul style="list-style-type: none"> • Leeftijd • Het aantal schadevrije jaren vanaf het moment dat een persoon een polis afsluit in EU. 	<ul style="list-style-type: none"> • Kenmerk kennismigrant • Schadevrije jaren buiten de EU
Individuele verzekeraar	<ul style="list-style-type: none"> • Kenteken of autokenmerken, • Persoonsgegevens (naam, geboortedatum, adres) • Rijbewijsgegevens worden opgegeven op het schadeaanvraagformulier 	<ul style="list-style-type: none"> • Geen data die aangeeft hoe lang iemand in EU is/ in Nederland woont / Geen data over hoe lang iemand rijdt.

e. Reisgedrag en gereden kilometers in relatie tot de doelgroep

Om zicht te krijgen in het reisgedrag en gereden kilometers in Nederland organiseert het CBS het verplaatsingsonderzoek *Onderweg in Nederland*, ofwel ODiN (CBS, 2022). Dit onderzoek onderscheidt type vervoersmiddelen en type reizigers (scholier/student, werkzaam, arbeidsongeschikt, werkeloos, pensioen, overig). Er zijn er echter geen onderzoeken bekend over het reisgedrag of het aantal afgelegde kilometers per voertuig voor de specifieke doelgroep van kennismigranten.

2.3.5 Informatie kennismigranten in de databronnen over verkeersonveiligheid

Onderzoeksvraag	Wat is het aandeel van de kennismigranten in de data over ongevallen, schades, vorderingen en overtredingen? En als dit niet gegeneerd kan worden dit benoemen.
Antwoord	Het aandeel kan niet worden gegeneerd de data is niet beschikbaar of ontoegankelijk - zie vorige paragraaf (§2.3.3)

Op basis van de beschikbare data, zoals beschreven in §2.3.3, kan het aandeel kennismigranten in de data over ongevallen, schades, vorderingen en overtredingen niet worden gegeneerd zonder gebruik van het rijbewijsnummer. Bovendien bevatten niet alle bronnen het rijbewijsnummer én is het ook met het rijbewijsnummer niet mogelijk alle kennismigranten te achterhalen. Die informatie wordt immers maar 1,5 jaar bewaard.

2.4 Combinatie kenmerken en verkeersveiligheidsrisico's

Onderzoeksvraag	Is het mogelijk data tussen verschillende groepen bestuurders te vergelijken (bijvoorbeeld: verschillen tussen NL-automobilisten, EU-rijbewijsbezitters, niet-EU-migranten die kunnen omwisselen, niet-EU-migranten die opnieuw examen dienen te doen)?
Antwoord	Het aandeel kan niet worden gegeneerd de data is niet beschikbaar of ontoegankelijk - zie vorige paragraaf (§2.3.3)

Een vergelijk tussen verschillende groepen zoals *NL-automobilisten, EU-rijbewijsbezitters, niet-EU-migranten die kunnen omwisselen zonder examen te doen, niet-EU-migranten die wel examen moeten doen*, kan worden gemaakt op basis van het rijbewijsnummer. Dit zou alleen mogelijk kunnen zijn wanneer de data vanuit verschillende data worden bij elkaar wordt gebracht en gekoppeld. Vervolgens kunnen gegevens worden geanonimiseerd. Daarna zijn conclusies uit een analyse op basis van geaggregeerde data niet terug te leiden tot een individu.

3 Conclusies en aanbevelingen

In dit hoofdstuk beantwoorden we de hoofd- en deelvragen van het onderzoek en formuleren we aanbevelingen voor vervolg.

3.1 Conclusies

De gehele verkenning overziend, kunnen we de volgende conclusies trekken ten aanzien van de verkeersveiligheidsrisico's van kennismigranten:

Generiek zitten de grootste risico's op ongevallen bij beginnende bestuurders. Kennismigranten die gebruik maken van de kennismigrantenregeling zijn in 2021 gemiddeld 35 jaar en hebben 11 jaar hun rijbewijs. Slechts 0,0009 % van de rijbewijsbezitters in Nederland heeft korter dan een jaar zijn rijbewijs op basis van de kennismigranten regeling omgewisseld. Directe gegevens over ongevalsbetrokkenheid van kennismigranten zijn niet uit huidige gegevensbronnen te identificeren. Daarnaast blijkt er geen sterk verband tussen eisen rijopleiding en ongevalsbetrokkenheid te zijn.

In informatiebronnen zijn weinig gegevens beschikbaar over kennismigranten die het rijbewijs omwisselen
In de meeste geraadpleegde informatiebronnen wordt niet expliciet geregistreerd of een persoon een kennismigrant is en het rijbewijs heeft omgewisseld onder het recht voor de groep kennismigranten. De belastingdienst beoordeelt de aanvraag voor de 30%-regeling, de voorwaarde om het rijbewijs onder de regeling om te mogen wisselen. Daarbij is ook altijd een werkgever betrokken; de beschikking van de belastingdienst wordt immers door werkgever en kennismigrant gezamenlijk aangevraagd. Dit dekt alleen niet de volledige doelgroep omdat ook inwonende gezinsleden het rijbewijs mogen omwisselen onder deze regeling. Alleen de RDW kan in het Rijbewijs Mutatie Systeem tot 1,5 jaar terug data ophalen over de omwisseling van rijbewijs op basis van de voorwaarde, voldoet aan de 30%-regeling. Het Rijbewijs Registratie Systeem, dat informatie blijvend opslaat, houdt enkel het algemeen kenmerk *omwisseling voor groepen* bij. Hieronder vallen ook diplomaten en werknemers van internationale organisaties die een identiteitsbewijs hebben voor geprivilegieerden en NATO-militairen en -burger medewerkers.

Rijbewijsnummer is de meest directe koppeling, maar data is beperkt beschikbaar of ontoegankelijk
Om vanuit de data iets te kunnen zeggen over de kennismigranten en het veiligheidsrisico biedt het rijbewijsnummer de meest directe koppeling met informatie over ongevallen, overtredingen en omwisseling van het rijbewijs. De RDW kan daarbij leidend zijn, maar ook vanuit de politie is er inspanning nodig. De benodigde gegevens worden echter maar voor een beperkte tijd opgeslagen in de systemen van de RDW en de politie. Bovendien is de registratie van overtredingen en ongevallen afhankelijk van het signaleren hiervan, waardoor de geregistreerde informatie geen volledig beeld kan geven. In alle andere databronnen is enkel indirecte informatie geregistreerd. Gegevens in deze bronnen zeggen bijvoorbeeld alleen of iemand eigenaar van een auto is of slachtoffer van een ongeval.

Geen sterk verband tussen eisen rijopleiding en ongevalsbetrokkenheid, voor het rijexamen is dit onbekend

Er is geen sterk verband tussen de kwaliteit van de basisrijopleiding en de ongevalsbetrokkenheid van automobilisten na het behalen van het rijbewijs. Er zijn wel aanwijzingen dat veel praktijkervaring en aandacht voor hogere ordevaardigheden zoals gevaarherkenning, risicoperceptie, risicoacceptatie en zelfreflectie een positief effect hebben op de eerste jaren na het behalen van het rijbewijs. Zowel in Nederland als in andere landen wordt hier in de basisopleiding nog weinig aandacht aan besteed. Het is onbekend of eisen aan het rijexamen in verband staan met ongevalsbetrokkenheid.

Kennismigrant is gemiddeld ouder en heeft het rijbewijs relatief lang.

Jonge bestuurders (18-27 jaar) vormen een risicogroep. En minder rijervaring leidt tot een hoger risico in het verkeer. De aanname is niet zelden dat kennismigranten jonge expats zijn die voor een korte periode naar Nederland komen om te werken. De van de RDW verkregen gegevens laten zien dat de gemiddelde leeftijd van de kennismigranten, die hun rijbewijs omwisselen, 35 jaar is (96% valt binnen de leeftijdsgrenzen 25-50 jaar) en dat kennismigranten gemiddeld elf jaar (92% heeft het rijbewijs langer dan 3 jaar) rijervaring hebben. De groep kennismigranten is dus gemiddeld ouder en heeft het rijbewijs relatief lang.

Het aantal omwisselingen voor de groep kennismigranten is relatief klein

Kijkend naar het aantal personen met een rijbewijs in Nederland, dan zien we dat de doelgroep relatief klein is. In 2021 zijn 10.323 (0,0009 %) bestuurders die het Nederlands Rijbewijs hebben verkregen onder het omwisselrecht voor de groep kennismigranten ten opzichte van 11 miljoen rijbewijsbezitters op 1 januari 2022.

Na enkele jaren is een bestuurder bekend met de Nederlandse verkeersomgeving

Bestuurders wennen snel aan een nieuwe verkeersomgeving, kennismigranten die voor 2021 het rijbewijs hebben omgewisseld zijn dus bekend met de Nederlandse verkeersomgeving en worden niet beschouwd als 'vreemde bestuurder'. Daarnaast kunnen personen die van buiten Europa naar Nederland komen, waaronder toeristen maar dus ook kennismigranten, tot 185 dagen met het eigen rijbewijs rijden. De verwachting is daarmee dat het risico voor de verkeersveiligheid van de kennismigrantenregeling laag is.

3.2 Aanbevelingen voor vervolg

Op basis van de conclusies en de uitkomsten van dit onderzoek kunnen we de volgende aanbevelingen doen voor vervolg:

Bewustwording bij kennismigranten vergroten

Het Nederlandse verkeerssysteem is voor kennismigranten en andere buitenlandse bestuurders anders en nieuw. Een no-regret maatregel zou zijn om kennismigranten en hun huisgenoten bewuster te maken van de Nederlandse verkeerssituatie en hen handvatten te geven om waarmee ze zich de Nederlandse situatie snel eigen kunnen maken. Denk hierbij bijvoorbeeld aan informatie over verkeersveiligheid in het 'landing package' dat veel kennismigranten en hun huisgenoten ontvangen van de werkgever. Of aan een rijles op basis van vrijwilligheid. Het meest logische kanaal voor kennismigranten om de voorlichting en training aan te bieden, lijken de werkgevers en de expat centers te zijn.

Campagne gericht op werkgevers

Werkgevers zouden meer bewustzijn bij kennismigranten kunnen creëren over verkeersveiligheid en de Nederlandse verkeerssituatie. Dit zou een maatregel kunnen zijn om eventuele risico's voor kennismigranten te reduceren. Onbekend is of alle werkgevers hierop actief beleid hebben. Bekend is dat Philips verkeersveiligheids trainingen aan kennismigranten aanbiedt. ASML heeft al actie ondernomen door aandacht voor het Nederlandse verkeerssysteem op te nemen in de landing package voor kennismigranten die bij hen in dienst komen. Richting werkgevers zou een campagne gestart kunnen worden om hen te stimuleren aandacht te besteden aan verkeersveiligheid in hun beleid en kennismigranten te ondersteunen met informatie (verwijzen naar instanties inzake verkeersveiligheid en het rijbewijs) en het verzorgen of faciliteren van trainingen (bijvoorbeeld rijlessen op vrijwillige basis). Ook zouden werkgevers kunnen overwegen om de kennismigranten te monitoren en gericht te benaderen met informatie of trainingen als daar een directe aanleiding toe is, bijvoorbeeld in het geval van schade aan leaseauto's.

Vervolgonderzoek met behulp van rijbewijsnummer en relatie met corrigerend systeem

Het is mogelijk een vervolgonderzoek te doen waarbij het rijbewijsnummer de koppeling is tussen BRON en het Rijbewijs Mutatie Systeem en het Rijbewijs Register. Indien de RDW en de politie rijbewijsgegevens mogen verstrekken in relatie tot de achtergrond kenmerken van kennismigranten, ongevalsdata en overtredingen, dan kan data gekoppeld worden en vervolgens worden geanonimiseerd. De betrokkenheid van de doelgroep bij ongevallen kan dan op basis van de aggregierte gegevens worden bepaald. Bij de gegevensverstrekking en verwerking blijft het wel belangrijk dat de voorwaarden van de AVG-wetgeving in acht worden genomen. Daarbij zijn er maar over een beperkte periode zuivere gegevens beschikbaar over de omwisseling van het rijbewijs onder de regeling voor kennismigranten en de registratie van overtredingen en ongevallen. Bovendien is de registratie van overtredingen en ongevallen afhankelijk van het signaleren hiervan. Dit staat tegenover de relatief kleine doelgroep kennismigranten en de verwachting dat het risico op de verkeersveiligheid van de kennismigranten regeling laag is. De verwachting is daardoor dat extra onderzoek enkel leidt tot het beschrijven van incidentele situaties terwijl het proces een grote inspanning vraagt.

Daarnaast is het goed om te beseffen dat de kennismigranten na het verkrijgen van het Nederlandse rijbewijs volledig onder het corrigerende systeem vallen dat rond het rijbewijs is opgebouwd. Indien een persoon in Nederland een overtreding begaat, bijvoorbeeld door te rijden onder invloed, dan komt de bestuurder in het corrigerende systeem terecht dat we in Nederland kennen. Iemand krijgt bijvoorbeeld een boete opgelegd of een Educatieve Maatregel Alcohol opgelegd of Educatieve Maatregel Gedrag. Dit systeem fungeert als een vangnet om risico's in het verkeerssysteem te minimaliseren.

Referenties

CBS (2022) *Onderweg in Nederland (ODiN) 2018-2020, Eindrapportage heropleveringen*. Geraadpleegd op 18-7-2022 via [Onderweg in Nederland \(ODiN\) 2018-2020 \(cbs.nl\)](https://www.cbs.nl/onderweg-in-nederland)

CBS (n.d.) *Hoeveel mensen hebben een rijbewijs?* Geraadpleegd op 18-7-2022 via [Hoeveel mensen hebben een rijbewijs? \(cbs.nl\)](https://www.cbs.nl/hoeveel-mensen-hebben-een-rijbewijs)

Berger, W. J., & Hössinger, R. (2019). Relationships between risk of causing a motorway crash in Austria and attributes of drivers. *European Transport Research Review*, 11(1), 47. doi:10.1186/s12544-019-0383-3

Dialogic (2017) *Evaluatie 30%-regeling*. In opdracht van het Ministerie van Financiën

Genschow, J., Sturzbecher, D., & Willmes-Lenz, G. E. (2013). *Novice driver preparation-an international comparison*.

Gustafsson, S., & Falkmer, T. (2006). *The traffic safety situation among foreign born in Sweden: based on eight road user population zones*. Statens väg-och transportforskningsinstitut.

Harms, I. (2021). *Information along familiar routes: on what we perceive and how this affects our behaviour*. University of Groningen. <https://doi.org/10.33612/diss.151948918>

Hasselberg, M., & Laflamme, L. (2008). Road traffic injuries among young car drivers by country of origin and socioeconomic position. *International Journal of Public Health*, 53(1), 40-45.

Redelmeier, D. A., Katz, D., Lu, H., & Saposnik, G. (2011). *Roadway crash risks in recent immigrants*. *Accident Analysis & Prevention*, 43(6),

SWOV (2019). *Rijopleiding en -examen*. SWOV-factsheet, maart 2019. SWOV, Den Haag.

SWOV (2021). *Jonge automobilisten*. SWOV-factsheet, september 2021. SWOV, Den Haag.

SWOV (2021). *Risikant verkeersgedrag, verkeersagressie en veelplegers*. SWOV-factsheet, januari 2021. SWOV, Den Haag.

SWOV (2022). *Verkeersdoden in Nederland*. SWOV-factsheet, april 2022. SWOV, Den Haag.

Tanghe, D. (2009) *Veroorzakers van verkeersongevallen: een onderzoek naar profielen*. Masterthesis aan de Katholieke Universiteit Leuven, opgevraagd via [Veroorzakers van verkeersongevallen: een onderzoek naar profielen. | SWOV](https://www.swov.nl/veroorzakers-van-verkeersongevallen)

Vlakveld, W. P. (2013) *Benchmarking rijschoolsystemen in Nederland en omliggende landen*. SWOV: Leidschendam, The Netherlands

Vlakveld, W. P., Stipdonk, H. L., & Bos, N. M. (2012). *Verkeersonveiligheid in Nederland van bestuurders uit Midden-en Oost-Europese lidstaten*. SWOV: Leidschendam, The Netherlands- bijlage 3.

Zhou, M., & Chin, H. C. (2019). Factors affecting the injury severity of out-of-control single-vehicle crashes in Singapore. *Accident Analysis & Prevention*, 124, 104-112. doi: <https://doi.org/10.1016/j.aap.2019.01.009>

Zhang, X., Xiang, H., Wheeler, K. K., Smith, G. A., & Stallones, L. (2010). Road traffic injuries to foreigners in the People's Republic of China, 2000-2008. *Journal of Safety Research*, 41(6), 521-523. doi: <https://doi.org/10.1016/j.jsr.2010.09.003>

BIJLAGEN

A1 Begeleidingsgroep onderzoek

Voor dit onderzoek is een begeleidingsgroep samengesteld die het onderzoek gemonitord heeft en de kwaliteit ervan bewaakt heeft. De leden van de begeleidingsgroep waren:

Organisatie	Lid begeleidingsgroep
CBR	persoonsgegevens
RDW	persoonsgegevens
SWOV	persoonsgegevens
Ministerie van EZK	persoonsgegevens
Ministerie van IenW	persoonsgegevens

A2 Gegevensbronnen

A2.1 Algemene gegevensbronnen

Bevolkingsstatistiek door CBS

- Door de aantallen verkeersslachtoffers te relateren aan de bevolkingsomvang kan bekeken worden welke groepen meer of minder kans op een verkeersongeval ondervinden.
- Verkeersveiligheidsgerelateerde gegevens kunnen in combinatie met bevolkingsgegevens 'per capita' (i.e. per hoofd van de bevolking) worden uitgedrukt, zoals bezit en gebruik van vervoermiddelen, rijbewijsbezit, weglengte of het aantal verplaatsingen en de daarbij afgelegde afstand.

Personenmobiliteit – Onderzoek Verplaatsingen in Nederland (steekproef) door CBS

- De enquête levert veel nuttige informatie op over het verplaatsingsgedrag in Nederland. In verkeersveiligheids-onderzoek is het van groot belang om naast gegevens over aantallen ongevallen en slachtoffers ook informatie te hebben over de mobiliteit. ... als maat voor de blootstelling aan het (potentieel gevaarlijke) verkeer.
- De belangrijkste variabelen die op de SWOV-website ter beschikking staan, zijn: • Reizigerskilometers naar leeftijdsklasse, geslacht, vervoerswijze, provincie van vertrek, maand, weekdag, tijdstip (vertrekkuur), motief. • Rijbewijsbezit naar leeftijdsklasse, geslacht en provincie. • Vervoermiddelbezit naar geslacht.

Statistiek Nederlandse Wagenpark door CBS

- Het CBS baseert de aantallen voertuigen op de kentekenregistratie van de RDW.

A2.2 Gegevensbronnen met betrekking tot ongevallen

BRON door politie en SWOV

- Alle verkeersongevallen in Nederland verwerkt die door de politie zijn vastgelegd in processen-verbaal of registratiesets. De locatie van een ongeval is gekoppeld aan het Nationaal Wegenbestand (NWB)+ verrijking op basis van informatie uit de landelijke Basisregistratie Ziekenhuiscare (LBZ).
- 40 kenmerken: Naast datum en tijd, locatie, kenteken, vervoerswijze, slachtofferkenmerken en bestuurderskenmerken wordt ook informatie over de tegenpartij(en) vastgelegd.

Letselinformatiesysteem van VeiligheidNL (steekproefsgewijs)

- *LIS maakt analyses mogelijk van letsel- en toedrachtgegevens van op SEH-afdelingen behandelde verkeersslachtoffers. Deze slachtoffers kunnen beschouwd worden als 'licht gewond'.*
- *Op de SEH (13/105) van een van de deelnemende ziekenhuizen, worden basisgegevens geregistreerd voor de administratie van het ziekenhuis. Als er sprake is van letsel, dan worden er toedrachtgegevens genoteerd.*

De Doodsoorzakenstatistiek - CBS

- *De Doodsoorzakenstatistiek wordt door het CBS opgesteld en toont de primaire doodsoorzaak van ingezetenen van Nederland. Van elke overledene is de leeftijdsklasse (leeftijd op de laatste verjaardag) en het geslacht bekend.*

Schade informatie

- Informatie van schadeclaims bij verzekeraars.

A2.3 Gegevensbronnen met betrekking tot overtredingen en vorderingen

Verkeersovertredingen

- *Het aantal verkeersovertredingen kan een indicatie zijn voor het gedrag van de verkeersdeelnemers. Het aantal geconstateerde overtredingen wordt echter zeer beïnvloed door de handhavingsinspanning van de politie.*
- *Beschikbare kenmerken (variabelen) politieregio: alle 25 regio's (ingedeeld in 10 eenheden sinds de vorming van de nationale politie per 1-1-2013), aangevuld met de KLPD, Koninklijke Marechaussee en overige (RDW). Maand: de maand van instroom bij het CJIB (vanaf 2007) Constatering: wijze waarop de overtreding is geconstateerd: met staande houding of op kenteken. Soort overtreding: snelheid, parkeren/stilstaan, rood licht negatie, overige overtredingen.*

Onderzoek Rijden onder Invloed door politie en SWOV

- *Rijden onder invloed van alcohol leidt tot een hoger risico op een letselongeval. Rijden onder invloed van alcohol leidt tot een hoger risico op een letselongeval.*
- *Gegevens zijn onder andere beschikbaar over het aandeel automobilisten dat rijdt onder invloed van alcohol, naar bloedalcoholgehalteklasse (BAG-klasse) per provincie, en sinds 1991 ook naar leeftijd, geslacht, herkomst, politieregio en tijdstip. *Herkomst beschrijft waar de alcohol is genuttigd.*

Data over opgelegde Educatieve Maatregelen – CBR

A3 Overzicht geregistreerde gegevens

Tabel bij paragraaf 2.3.2.

Consultatie	Database	Data WEL	Data NIET	Combinatie
RDW	Rijbewijsmutatie systeem	<ul style="list-style-type: none"> Rijbewijsnummer, Omwisseling 30% regeling, Geboorteland Afgiftejaar Afgifteland Algemene personalia 		Met BRON-data o.b.v. rijbewijsnummer
RDW	Registratie systeem	<ul style="list-style-type: none"> Rijbewijsnummer, Omwisseling 30% regeling Geboorteland Afgiftejaar Afgifteland Algemene Personalia 		Met BRON-data o.b.v. rijbewijsnummer
RDW	Kenteken registratie	<ul style="list-style-type: none"> Kilometrage Informatie over voertuig Algemene Personalia 	<ul style="list-style-type: none"> Geen inzicht in auto's van leasemaatschappijen 	Niet mogelijk
RWS, politie	BRON	<ul style="list-style-type: none"> Alle informatie over het voertuig, Alle informatie over de persoon (de gegevens van de persoon o.a. nationaliteit en woonplaats, maar ook toestand van de persoon, bijv. onder invloed van alcohol), De informatie over de weg en de situatie van de weg incl. locatie en tijd. Omstandigheden bijv. weersomstandigheden 	<ul style="list-style-type: none"> Rijbewijsnummer, wordt niet automatisch doorgezet vanuit de politie data i.v.m. AVG Kennismigranten 	Met RDW data o.b.v. rijbewijsnummer
VeiligheidNL	LIS	<ul style="list-style-type: none"> Oorzaak Letseltype Leeftijd, geslacht 	<ul style="list-style-type: none"> BSN nummer Rijbewijsnummer 	Achtergrondkenmerken

Project gerelateerd



Consultatie	Database	Data WEL	Data NIET	Combinatie
Politie	Overtredingen	<ul style="list-style-type: none"> • Overtreden wetsartikel • Kentekengegevens • Personalia van verdachte: Naam/ voorletter/ geboorteplaats/ geboorteland/ Nationaliteit, • Rijbewijsnummer vastgelegd. • Soms het kentekennummer. (bijvoorbeeld bij snelheidsovertredingen) 	<ul style="list-style-type: none"> • Kennismigranten 	Met RDW data o.b.v. rijbewijsnummer
OM	Vervolgingen	<ul style="list-style-type: none"> • Politie data • SKN; (strafrechtsketennummer) • Eenduitspraak 	<ul style="list-style-type: none"> • Kennismigranten 	Met RDW data o.b.v. rijbewijsnummer
CBR	System of Records (SOR) vorderingen;	<ul style="list-style-type: none"> • Kandidaatsnummer • Rijbewijsnummer • Leeftijd, geslacht 	<ul style="list-style-type: none"> • Kennismigranten 	Met RDW data o.b.v. rijbewijsnummer
CBR	System of Records (SOR) examens	<ul style="list-style-type: none"> • Aantal examens met Tolk • Slagingspercentages met verschillende kenmerken; leeftijd, geslacht, locatie 	<ul style="list-style-type: none"> • Kennismigranten 	Achtergrondkenmerken risicoprofielen en factoren
CBR	Aanvraag Gezondheidsverklaring	<ul style="list-style-type: none"> • Gezondheidskenmerken • Personalia, gekoppeld aan basisregistratie 	<ul style="list-style-type: none"> • Kennismigranten 	Met RDW data o.b.v. rijbewijsnummer
VvV	CiS	<ul style="list-style-type: none"> • Schadeclaims: Datum, een schadebedrag en een soort van schadeoorzaak 	<ul style="list-style-type: none"> • Geen registratie op persoonsniveau. 	Niet mogelijk
VvV	ROY	<ul style="list-style-type: none"> • Schade-vrije jaren binnen de EU 	<ul style="list-style-type: none"> • Kennismigranten 	Niet mogelijk
VvV	Individuele verzekeraars	<ul style="list-style-type: none"> • Rijbewijsgegevens worden opgegeven op het schadeaanvraagformulier. 	<ul style="list-style-type: none"> • Kennismigranten 	Met RDW data o.b.v. rijbewijsnummer