

AANVULLENDE COMPONENTEN VOOR DE BASISRIJOPLEIDING

Nota bij het onderzoek ten behoeve van een procesevaluatie van een cursus voor jonge, beginnende automobilisten uitgevoerd door Traffic Test bv, Veenendaal

R-90-12

Drs. D.A.M. Twisk & drs. R.D. Wittink

Leidschendam, 1990

Stichting Wetenschappelijk Onderzoek Verkeersveiligheid SWOV

INLEIDING

Het hier gerapporteerde experiment betreft een eerste deel van een onderzoek om de onveiligheid van jonge beginnende automobilisten te verminderen door middel van een verbeterde opleiding.

Hoewel de achtergrond van de grotere betrokkenheid bij ongevallen van jonge beginnende automobilisten divers is, suggereert de ontwikkeling naar leeftijd (zie Van Kampen, 1988) dat in de eerste jaren na de rijopleiding nog veel wordt bijgeleerd. Gebrek aan ervaring, in bijvoorbeeld inzicht en in vaardigheden, zullen dus een belangrijke rol spelen bij deze grotere betrokkenheid bij ongevallen. Dit experiment beoogt na te gaan of de rijopleiding een grotere bijdrage kan leveren aan het nog noodzakelijke leerproces en zo ja, hoe.

De rijopleiding zelf kan hiertoe aangepast of uitgebreid moeten worden, maar er kan ook gedacht worden over een tweede fase in de opleiding en een gefaseerde toelating tot het verkeer zodanig dat het besturen van een auto eerst aan bepaalde beperkingen gebonden is. In de Verenigde Staten, Noorwegen en Frankrijk zijn voorbeelden van een fasering te vinden.

Dit experiment kan zowel aanvullende componenten voor de basisrijopleiding opsporen als aanwijzingen geven voor nascholing. De nadruk ligt echter op het eerste.

Aanleiding voor het experiment is een actie van het Regionaal Orgaan Overijssel om de onveiligheid van jonge automobilisten te verminderen, de actie Motorcap voor de beste jonge rijder van Overijssel. In dat kader werd gezocht naar een cursus, te geven op een oefenterrein, om de doelgroep beter voor te bereiden op hun verkeerstaak. Een dergelijke cursus zou geëvalueerd moeten worden.

De SWOV die voor dit evaluatie-onderzoek werd benaderd, stelde voor om naast een dergelijke cursus ook een cursus in het experiment te betrekken die een uitbreiding betekent van de praktijkopleiding op de openbare weg. In beide gevallen moesten de cursusleiders zelf doelen en methoden bepalen. Van de kant van rij scholen, anti-slipscholen, veiligheidscentra en dergelijke is immers regelmatig te kennen gegeven dat de rijopleiding onvoldoende is en dat men ideeën heeft om de leemten op te vullen.

Rijinstructeurs komen er echter niet aan toe de invulling te geven die zij wenselijk achten, omdat de leerling in zo kort mogelijke tijd voor het examen klaar gestoomd wil worden.

Aan een aantal experts is gevraagd wat zij een noodzakelijke aanvulling op de bestaande rijopleiding vinden. Aan het VVCR (het Verkeersveiligheidscentrum Rozendom in Rijssen) en aan de BOVAG is bovendien gevraagd een aanvullende cursus van één dag in te vullen. Van deze beide cursussen is een proces-evaluatie uitgevoerd.

Deze opzet van het experiment is gekozen om de volgende redenen:

- a. de bestaande deskundigheid op uitvoerend niveau wordt gebruikt;
- b. het uitvoerend niveau wordt gemobiliseerd;
- c. de gehanteerde probleemanalyse, cursusopzet en -uitvoering van praktijkmensen kunnen worden geëvalueerd.

Het evaluatie-onderzoek in opdracht van de Dienst Verkeerskunde is uitgevoerd door bureau Traffic Test bv te Veenendaal. Slechts in het kort worden de resultaten van dit onderzoek in deze nota samengevat. Verder wordt verwezen naar het rapport van Traffic Test bv (Vos & Vissers, 1989). Deze nota beperkt zich voornamelijk tot de conclusies en aanbevelingen van de SWOV in aanvulling op die van Traffic Test bv.

1. LEEMTEN IN DE RIJOPLEIDING EN DE CURSUSINHOUD

De experts blijken het in grote lijnen eens te zijn wanneer zij leemten in de huidige rijopleiding moeten aangeven. Het overzicht is vrij ruim. Toch verschillen de twee ontwikkelde cursussen aanzienlijk van opzet. Het VVCR concentreert zich op het gebrek aan ervaring ten aanzien van noodmanoeuvres, de BOVAG op het gebrek aan ervaring ten aanzien van het zelfstandig rijden van een route.

De eerste mogelijke conclusie hieruit is dat één dag aanvulling nog erg beperkt is en dat beide instanties uit de grote hoeveelheid mogelijke aanvullingen op de rijopleiding, enkele elementen hebben geselecteerd die het best aansluiten op hun mogelijkheden en praktijkervaring. Het VVCR gebruikt zijn oefenterrein, de BOVAG gaat de openbare weg op. In beide gevallen wordt zowel theorie gegeven als aan praktijk gedaan.

De onderwerpen in de beide cursussen verschillen dus aanzienlijk. In beide gevallen is sprake van uitbreiding van kennis en vaardigheden. Waar de tekortkomingen liggen die als eerste aangepakt moeten worden, is niet expliciet aangegeven. Evenmin is expliciet een strategie geschetst waarmee beginnende automobilisten hun tekortkomingen zodanig kunnen opvangen en compenseren, dat het risico beheersbaar blijft. Het lijkt er op alsof met de cursussen eerder wordt beoogd de autobestuurders betere rijtechnische vaardigheden bij te brengen dan om hen hun tekortkomingen te laten herkennen en aangepast gedrag te leren dat defensiever moet zijn dan van ervaren automobilisten. De noodzaak tot anticiperen, rekening te houden met anderen en verantwoordelijk te zijn, waren wel onderwerp van de cursus, maar de vraag is of deze uitgangspunten niet beter methodisch kunnen worden uitgewerkt. Uit onderzoek komen dusdanige aanwijzingen over de lange duur van het leerproces voordat men een expert-niveau bereikt, dat het noodzakelijk en wellicht een eerste vereiste lijkt om de beginnende automobilisten hierop voor te bereiden. We geven in het kort enkele referenties.

In een studie waarin de verkeersonveiligheid tussen de Bondsrepubliek Duitsland en Groot-Brittannië met elkaar zijn vergeleken (Biehl & Brown, 1988), blijkt het ongevalrisico van jonge automobilisten in de Bondsrepubliek veel hoger te zijn dan in Groot-Brittannië. Eén van de vele

mogelijke verklaringen is dat de leerling-automobilisten in Groot-Brittannië in het algemeen hun eerste ervaring opdoen met familie of vrienden naast zich en in deze periode nog beperkt zijn in hun gedragskeuze. Zij hoeven niet voor en/of tijdens het examen te bewijzen dat zij reeds allerlei situaties aankunnen. Er ligt meer nadruk op individuele vrijheid en persoonlijke verantwoordelijkheid om zich te bekwamen. Met andere woorden, in Groot-Brittannië lijkt de opleiding meer het karakter te hebben van geleidelijk de rijtaak uitbreiden, terwijl in de Bondsrepubliek de opleiding er op gericht is ervaring op te doen in ook moeilijke omstandigheden en op een examen waarin men moet presteren. De veronderstelling van de auteurs hieruit is dat beginnende automobilisten in de Bondsrepubliek denken meer aan te kunnen dan Britse.

In Frankrijk is op grote schaal geëxperimenteerd met een verlaging van de leeftijd waarop jongeren rijles mogen nemen, op voorwaarde dat zij daarna onder begeleiding en met beperkingen verdere ervaring opdoen voordat zij het examen afleggen. De jongeren die zich op deze wijze op hun rijexamen hebben voorbereid, hadden daarna veel lagere ongevallencijfers dan de jongeren die op de conventionele wijze examen deden (Chevillot, 1988). Hoewel zelfselectie de resultaten kan hebben beïnvloed, valt op dat de verschillen in betrokkenheid bij ongevallen (acht maal zo weinig) wel erg groot zijn.

In Noorwegen is een nascholing verplicht binnen twee jaar na het behalen van het rijbewijs. De cursus rijden bij donker gaf positieve resultaten te zien, de cursus rijden op glad wegdek negatieve resultaten. De interpretatie van het laatste is dat de meeste automobilisten mogelijk een onrealistisch beeld krijgen van hun vaardigheden en zich daarom riskanter gaan gedragen. Correcte uitvoering van een oefening in een cursus geeft hen het idee dat zij de taak onder allerlei omstandigheden goed kunnen uitvoeren (Heggdal, 1988).

In het licht van een theoretische analyse van tekortkomingen van beginnende automobilisten stelt Brown (1989) dat training gericht moet zijn op het vinden van een evenwicht tussen perceptie van gevaar en de perceptie van mogelijkheden om gevaar te beheersen. Dit is belangrijker dan om "ideaal gedrag" te trainen. Met andere woorden, men moet de eigen mogelijkheden leren kennen en daaraan (anticiperend) gedrag koppelen. Daarnaast consta-

teert hij dat perceptueel-motorische vaardigheden veel sneller worden geleerd dan cognitieve vaardigheden. Er moet dus voor worden gezorgd dat de perceptueel-motorische vaardigheden niet te veel vooruit lopen op cognitieve vaardigheden, zoals gevaarherkenning, informatieverwerking en beslissingen nemen. Dit zou als een rode draad door de gehele rijopleiding moeten lopen.

Een geleidelijke taakuitbreiding - niet alleen tijdens de rijopleiding maar ook daarna - en een hiërarchische opbouw van de opleiding, lijken noodzakelijk om overmoedig gedrag - uit onwetendheid en als gevolg van persoonlijke factoren - tegen te gaan. Dat zou een belangrijk kader kunnen zijn om kennis, inzicht en vaardigheden uit te breiden. In die zin is het ook van grote betekenis dat de beginnende automobilist leert hoe hij zijn ervaringen kan benutten om beter gevaren te herkennen en adequaat te reageren.

Op grond van dit soort overwegingen concludeerden Twisk & Wittink (1988) dat een opleiding contra-productieve neveneffecten kan hebben. Een ander contra-productief effect dat zij noemen, kan uitgaan van een overschatting van het belang van de kennis van formele regels. De leerling dient niet getraind te worden "rücksichtslos" de regels te volgen, maar hem moet geleerd worden onder meer de problemen van andere verkeersdeelnemers te herkennen. Biehl & Brown (1988) wezen hier ook op. In Groot-Brittannië is het gedrag niet aan vele gespecificeerde wettelijke regels opgehangen, maar algemener geformuleerd in een gedragscode. Hierdoor ligt meer nadruk op de eigen verantwoordelijkheid van de weggebruiker. Zij vragen zich af of beginnende automobilisten in de Bondsrepubliek daarentegen minder voorbereid zullen zijn op onwettig gedrag en in het algemeen minder alert zullen zijn.

Op grond van bovenstaande valt op dat de cursus van het VVCR gericht is op het aanleren van verdergaande praktische vaardigheden om het voertuig te beheersen, terwijl bij de BOVAG de nadruk meer ligt op cognitieve vaardigheden ten behoeve van gevaarherkenning en anticiperend gedrag. De hypothese is dat de cursus van de BOVAG beter tegemoet komt aan de eisen die kunnen worden afgeleid uit de hier geschetste problematiek van de beginnende automobilist. Maar tegelijk moet geconstateerd worden dat in de theorielessen bij het VVCR wel aandacht wordt besteed aan de noodzaak van anticiperend rijden, waarmee compensatie kan optreden voor mogelijk verkeerde conclusies van de cursisten uit hun praktijklessen. Verder kan het

optreden van contra-productieve effecten afhankelijk zijn van de soort oefening. Een remproef leidt wellicht minder snel tot een overschatting van de eigen mogelijkheden dan een anti-slipoefening. Bij de BOVAG valt op dat de mogelijkheden om feedback te geven aan de cursisten over hun gedrag en met name het anticiperen, onvoldoende worden benut. Ook aan informele regels wordt kennelijk niet veel aandacht besteed. Leren als zelfwerkzaamheid en aandacht voor informele regels en fouten van anderen, kunnen beter uit de verf komen. De bovenvermelde hypothese over de grotere waarde van de BOVAG-cursus moet daarom genuanceerd worden, de positieve potenties van de BOVAG-cursus lijken nog onvoldoende te worden benut, de wellicht deels negatieve potentie van de VVCR-cursus wordt in bepaalde mate gecompenseerd.

2. RESULTATEN VAN DE PROCES-EVALUATIE

De cursisten zijn van mening dat zij veel hebben opgestoken en zij vonden de cursus een nuttige ervaring. De verwachtingen die zij zelf hadden van de inhoud van de cursus verschilde weinig van wat ze kregen. Alleen de BOVAG-cursus voldeed bij een aantal niet geheel, omdat deze cursisten meer training in voertuigvaardigheden dachten te krijgen.

In het algemeen verwachtten de cursisten vooral een cursus die op voertuigvaardigheden is gericht. Maar de deelnemers aan de BOVAG-cursus blijken na afloop ook erg positief te zijn. In beide gevallen heeft men voor de cursus geld over. Dit is een belangrijk resultaat, ook al kunnen de deelnemers niet representatief voor de gehele groep beginnende automobilisten worden geacht; zij hadden zich vrijwillig opgegeven. Bij beide cursussen was er bij de deelnemers het besef dat men nog veel moet leren. In het algemeen is het zo dat leerling-automobilisten zo snel mogelijk hun rijbewijs willen halen vanwege de kosten, dit resultaat nuanceert dat beeld toch enigszins.

De VVCR-cursisten voelden zich vaardiger dan de BOVAG-cursisten na afloop van de cursus. Het effect hiervan op de veiligheid is moeilijk te voorspellen vanwege het gevaar van overschatting van de eigen mogelijkheden. Uit andere vragen valt echter niet af te leiden dat men meer risico zal gaan nemen. In de vervolgstudie moet getracht worden de attitude en gedragsintentie gespecificeerder te achterhalen.

De cursussen sluiten goed tot zeer goed aan bij de wensen van de beginnende automobilisten. Dat is waardevol. Maar tegelijkertijd kan het een voorname doel zijn om deze wensen bij te stellen zodat veilig, anticiperend gedrag hoger gewaardeerd wordt.

Een kader is geschetst waarmee de beide cursussen aangepast kunnen worden. Met voertuigvaardigheden moet men voorzichtig zijn. Training daarvan moet op zijn minst ingebed zijn in een curriculum waarin de noodzaak tot anticiperend, risicovermijdend gedrag, centraal staat. Dit geldt overigens voor de gehele rijopleiding. Bepaalde vaardigheden om in een noodsituatie adequaat te handelen, kunnen desondanks tot de basisuitrusting in de rijopleiding moeten behoren.

Zelfstandig rijden, zoals in de BOVAG-cursus is gebeurd, lijkt een essentieel onderdeel van de basisrijopleiding te moeten zijn. Hiermee zijn de vorderingen van de leerling veel beter te toetsen. Bovendien kunnen de

leerlingen hun ervaringen uitwisselen in groepsdiscussies. Leerlingen beseffen dan beter hoe groot hun tekortkomingen nog zijn en zien in dat dat een gemeenschappelijk probleem van beginners is.

Een bijgestelde inhoud van de beide cursussen hoort thuis in de laatste fase van de basisrijopleiding. Maar het lijkt ook nuttig om haar te herhalen nadat een tijd ervaring is opgedaan als zelfstandig bestuurder. Op het gebied van voertuigvaardigheden kunnen dan elementen worden toegevoegd.

De VVCR-cursus was gebaseerd op een al langer bestaande cursus voor automobilisten in het algemeen. Zij is enigszins aangepast aan beginners, maar dat lijkt onvoldoende. De BOVAG-cursus is speciaal voor dit experiment samengesteld en staat nog in de kinderschoenen. De structuur kan verbeterd worden, er is meer gebruik te maken van theorie en groepsdiscussies en de leerlingen kunnen meer geleerd worden hoe ze zelf feedback uit het verkeerssysteem kunnen krijgen.

3. AANBEVELINGEN VOOR HET VERVOLGEXPERIMENT

Op grond van de procesevaluatie werd het gewenst geacht om de kanttekeningen die bij de cursussen zijn geplaatst, uitvoerig te bespreken met de cursusleiders om gezamenlijk na te gaan wat de mogelijkheden zijn om de cursussen te verbeteren en zo mogelijk te integreren. Het nut van een vervolgsperiment, waartoe in principe al was besloten, werd bevestigd. Hierin dient naast de kennis en attitudes van de proefpersonen ook hun gedrag in het verkeer te worden gemeten.

De resultaten van de procesevaluatie zijn besproken met alle cursusleiders en overige functionarissen die bij de totstandkoming van de cursussen betrokken waren. Daarbij is overeenstemming bereikt over de globale inhoud van een nieuwe cursus waarin de beide vorige zijn geïntegreerd. Met het CBR is eveneens overleg gevoerd om één of meer examinatoren in het vervolgsperiment rijtsten te laten afnemen.

Hiermee zijn de voorwaarden vervuld om de cursus te geven.

De onderzoekopzet zoals die in de offerte voor de proces- en produktevaluatie was voorgesteld, moet echter op een aantal punten worden aangepast. Voorgesteld was om naast een experimentele groep twee controlegroepen samen te stellen. De ene groep is qua kenmerken gelijk aan de experimentele groep - men wordt at random toegewezen aan de experimentele en deze controlegroep -, de tweede groep zou bestaan uit personen met een langere rijervaring, ongeveer drie jaar. Vooral om financiële redenen wordt voorgesteld deze controlegroep te schrappen. De besprekingen naar aanleiding van de procesevaluatie hebben namelijk tot extra werkzaamheden geleid. Zowel de voorbereiding van de inhoud van de samengestelde cursus, als de organisatie van het experiment vergen meer tijd dan voor de procesevaluatie voorzien kon worden. De vragenlijst die gebruikt werd in de procesevaluatie moet bovendien aangepast worden. In het algemeen geldt dat voor het vaststellen van effecten - zeker met een onderzoekopzet waarbij geen voormeting wordt gehouden - veel moeite moet worden gedaan om de betrouwbaarheid van de onderzoeksmethodiek te optimaliseren. Verder is een kleine pilotstudie van de vragenlijst voorzien. Tenslotte wordt voorgesteld om een extra nameting te doen na zes maanden door middel van de vragenlijst, om na te gaan of effecten stand houden.

LITERATUUR

Biehl, B. & Brown, I.D. (1988). A comparison of driver training in the Federal Republic of Germany and Great Britain. In: Vergleich der Verkehrssicherheit in der Bundesrepublik Deutschland und Gross Britannien, BAST, 1988.

Brown, I.D. (1989). How can we train safe driving? VSC, Groningen, 1989.

Chevillot, P. (1988). Description de l'apprentissage anticipé de la conduite. Bijdrage aan Internationale Dagen over de Verkeersveiligheid, Brussel, 1988 (Deze bijdrage is niet opgenomen in de proceedings).

Heggdal, M. (1988). Evaluation of the two-phase driving license system in Norway. In: Samenvattingen van de Internationale Dagen over de Verkeersveiligheid, Brussel, 1988.

Kampen, L.T.B. van (1988). Analyse van de verkeersonveiligheid van jonge, onervaren automobilisten. R-88-45. SWOV, Leidschendam.

Twisk, D.A.M. & Wittink R.D. (1988). Contraproductieve aspecten van de rijopleiding. In: Samenvattingen van de Internationale Dagen over de Verkeersveiligheid, Brussel, 1988.

Vos, M.A. & Vissers, J.A.M.M. (1989). Aanvullende componenten voor de basisrijopleiding; Een praktijkbeproeving. Deel I: Procesevaluatie. TT-89-47. Traffic Test bv, Veenendaal.