

Voortgezette rijopleidingen in Nederland

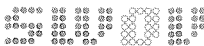
Een inventarisatie van voortgezette rijopleidingen voor automobilisten en motorrijders en van rijopleidingen voor bromfietzers, uitgevoerd in de zomer van 1995

R-95-48
Dr. Ch. Goldenbeld
Leidschendam, 1995
Stichting Wetenschappelijk Onderzoek Verkeersveiligheid SWOV

Documentbeschrijving

Rapportnummer: R-95-48
Titel: Voortgezette rijopleidingen in Nederland
Ondertitel: Een inventarisatie van voortgezette rijopleidingen voor automobilisten en motorrijders en van rijopleidingen voor bromfietzers, uitgevoerd in de zomer van 1995
Auteur(s): Dr. Ch. Goldenbeld
Onderzoeksmanager: Drs. P.C. Noordzij
Projectnummer SWOV: 52.182
Projectcode opdrachtgever: HVVL 95.123
Opdrachtgever: De inhoud van dit rapport berust op gegevens verkregen in het kader van een project, dat is uitgevoerd in opdracht van de Adviesdienst Verkeer en Vervoer.
Trefwoorden: inventory, driver, driver training, driving (veh), motorcyclist, moped driver, driving license, evaluation (assessment), effectiveness, Netherlands
Projectinhoud: In dit rapport wordt het veld van de voortgezette rijopleidingen in Nederland nader verkend aan de hand van een inventarisatie, evaluatie, literatuurstudie en aanbevelingen.
Aantal pagina's: 172
Prijs: f 50,-
Uitgave: SWOV, Leidschendam, 1995

Stichting Wetenschappelijk Onderzoek Verkeersveiligheid SWOV



Stichting
Wetenschappelijk Onderzoek Verkeersveiligheid SWOV
Postbus 1090
2260 BB Leidschendam
Duindoorn 32
telefoon 070-3209323
telefax 070-3201261

Samenvatting

In opdracht van de Adviesdienst Verkeer en Vervoer is het veld van de voortgezette rijopleidingen in Nederland verkend.

Er wordt een overzicht gegeven van de huidige cursussen in Nederland.

Het zijn meest eendaagse cursussen, met meer of minder nadruk op voertuigbeheersing dan wel op het voorkómen van ongevallen. Bij trainingen voor motorrijders wordt vaak ook op de openbare weg geoefend.

Voorts is een schriftelijke enquête gehouden onder cursisten en zijn vraaggesprekken gevoerd met leidinggevendenden van opleidingsorganisaties en met rij-instructeurs die voortgezette rijopleidingen verzorgen. Enkele belangrijke conclusies uit laatstgenoemde interviews zijn:

- De voortgezette rijopleiding richt zich meestal op vaardigheden of onderwerpen die bij de reguliere rijopleiding onvoldoende of niet aan bod komen. Bij opleidingen voor automobilisten en motorrijders gaat het dan om: remmen, remmen en uitwijken, nemen van bochten.
- Tijdens de voortgezette rijopleiding moet zowel aandacht worden besteed aan de vaardigheden van de deelnemers alsook aan hun verkeersmentaliteit.
- Tijdens de voortgezette rijopleiding wordt bij de meeste cursisten een verbetering van bepaalde vaardigheden geconstateerd. Wel verschillen de leereffecten per cursist.
- De leereffecten van de aangereikte oefenstof zinken vaak na verloop van tijd weg, met name wanneer de beoefende gedragingen niet herhaaldelijk in het verkeer kunnen worden toegepast.

Naar de mening van de ondervraagde *automobilisten* blijkt een voortgezette rijopleiding redelijk tot zeer veel bij te dragen aan uiteenlopende leerdoelen, waarbij met name de volgende leerdoelen er in positieve zin uitspringen:

1. Betere algemene beheersing van het voertuig (44% zeer veel).
2. Meer kennis over rij-eigenschappen van het voertuig (43% zeer veel).
3. Betere kijk op gevaarlijke situaties (41% zeer veel).
4. Inzicht in eigen beperkingen (40% zeer veel).

Naar de mening van de ondervraagde *motorrijders* blijkt een voortgezette rijopleiding redelijk tot zeer veel bij te dragen aan de volgende leerdoelen:

1. Betere algemene beheersing van het voertuig (52% zeer veel).
2. Betere kijk op gevaarlijke situaties (39% zeer veel).
3. Meer kennis over rij-eigenschappen van het voertuig (35% zeer veel).
4. Meer vertrouwen in rijvaardigheid (35% zeer veel).

Ten slotte wordt het veld van de voortgezette rijopleiding geëvalueerd en worden overwegingen en aanbevelingen ten aanzien van het te voeren overheidsbeleid op het terrein van voortgezette rijopleiding gegeven.

De voortgezette rijopleidingen in Nederland kunnen, beschouwd op korte termijn (één of twee jaar), in bescheiden mate bijdragen aan de verkeersveiligheid. Bescheiden in de zin dat per jaar slechts een klein aandeel van de Nederlandse bestuurders deze cursussen volgt (bij de motorrijders minder dan 4%, bij de automobilisten minder dan een half procent), en ook bescheiden in de zin dat de veelal gegeven eendaagse cursussen een beperkte mogelijkheid bieden voor het aanleren van nieuwe, betrouwbare

gedragsautomatismen; bovendien kunnen deze cursussen maar een deel van het totale rijgedrag dekken.

Voor een bijdrage aan de verkeersveiligheid zijn zes condities van belang:

1. Een goede kwaliteit van het programma/instructeur;
2. Een relatief hoog aantal jaarlijks verreden kilometers van de doelgroep dan wel een frequente blootstelling aan mogelijk gevaarlijke situaties die zijn behandeld tijdens de opleiding;
3. Geen eenzijdige nadruk op voertuigbeheersing;
4. Gebruikmaking van het groepsproces;
5. Vrijwilligheid van deelname;
6. Afstemming op de doelgroep.

De overheid zou een meer actieve, faciliterende rol kunnen spelen. Het rapport geeft de volgende suggesties:

1. Stimuleren of financieren van onderzoek;
2. Organiseren van kennisuitwisseling bijvoorbeeld door conferentie;
3. Stimuleren van positieve ontwikkeling van het veld van de voortgezette rijopleiding, bijvoorbeeld door middel van proces-management.

Summary

Advanced driving courses in the Netherlands

The field of advanced driving courses in the Netherlands was explored in response to a request by the Netherlands Transport Research Centre AVV. An overview is given of the courses currently offered in the Netherlands. Most are one-day courses, with emphasis placed to a greater or lesser degree on vehicle control or on the prevention of accidents. With training courses for motor cyclists, the public road is often used for practical lessons.

In addition, a written survey was held amongst trainees and interviews were conducted with training school managers and with driving instructors responsible for these advanced driving courses. Some important conclusions to issue from the latter interviews include:

- The advanced driving course is generally aimed at skills or subjects which are inadequately dealt with or not considered in the standard driving course programme. With courses for motorists and motor cyclists, this concerns matters such as: braking, braking and averting and taking bends.
- During the advanced driving courses, attention is paid both to the driving skills of participants and to their traffic attitude.
- During the advanced driving courses, most trainees exhibit an improvement in certain skills, although these learning effects differ per trainee.
- The learning effects of the exercise material supplied tend to ebb away after some time, particularly when the practised behaviour cannot be repeatedly applied under normal traffic conditions.

In the opinion of the *motorists* interviewed, an advanced driving course appears to contribute reasonably to extremely well to the various learning objectives, where positive emphasis is placed on the following learning objectives, in particular:

1. Improved general control of the vehicle (44% high contribution);
2. Greater understanding of the driving properties of the vehicle (43% high contribution);
3. Better understanding of hazardous situations (41% high contribution);
4. Insight into own limitations (40% high contribution).

In the opinion of the *motor cyclists* interviewed, an advanced driving course appears to contribute reasonably to extremely well to the following learning objectives:

1. Improved general control of the vehicle (52% high contribution);
2. Better understanding of hazardous situations (39% high contribution);
3. Greater understanding of the driving properties of the vehicle (35% high contribution);
4. More confidence in driving skills (35% high contribution).

Finally, the field of advanced driving courses is evaluated and considerations and recommendations with respect to the implementation of government policy in the field of advanced driving courses are given. The advanced driving courses in the Netherlands can contribute to a modest degree to road safety when considered in the short term (one or two

years). 'Modest' in the sense that only a small proportion of Dutch drivers per year follow these courses (amongst motor cyclists less than 4%, amongst motorists less than one half percent) and also modest in the sense that the one-day courses generally available offer a limited means of learning new, reliable automatic behaviour patterns; furthermore, these courses can only cover part of driving behaviour overall.

In order to make a significant contribution towards road safety, six conditions are of importance:

1. A good quality programme/instructor;
2. A relatively high number of kilometres driven by the target group annually, or frequent exposure to those potential hazardous situations dealt with during the training course;
3. No biased emphasis on vehicle control;
4. Use of the group process;
5. Voluntary participation;
6. Ensure that the course suits the target group.

The government could play a more active, facilitating role. The report offers the following suggestions:

1. Stimulate or finance research;
2. Organise an exchange of know-how, e.g. through conferences;
3. Stimulate positive developments in the field of advanced driving courses, e.g. by means of process management.

Inhoud

<i>Voorwoord</i>	9
<i>Lijst met afkortingen</i>	10
1. <i>Inleiding</i>	11
2. <i>Theoretische en empirische kennis</i>	13
2.1. Theoretische kennis	13
2.2. Leren auto- of motorrijden: de praktijk	17
2.2.1. Verbetering van het leerproces	19
2.3. Empirische kennis	24
2.3.1. Nederlands onderzoek	24
2.3.2. Buitenlands onderzoek	27
2.4. Belangrijke cursussenkenmerken	31
3. <i>Het aanbod in Nederland</i>	33
3.1. Inleiding	33
3.2. Uitvoering van onderzoek	33
3.2.1. Schriftelijke navraag van informatie	33
3.2.2. Telefonische enquête rij scholen	34
3.2.3. Interviews met instructeurs en leidinggevend en opleidingsinstituten	34
3.2.4. Schriftelijke enquête onder cursisten	34
3.3. Overzicht van cursussen	35
3.3.1. Automobilisten	35
3.3.2. Motorrijders	37
3.3.3. Jonge bromfiet sers	38
3.3.4. Vergelijking met Duitsland	38
3.4. Beschrijving van cursussen	39
3.4.1. Voorbeeld anti-slipprogramma	40
3.4.2. Voorbeeld voertuigbeheersingscursus	41
3.4.3. Voortgezette opleidingen voor motorrijders	42
3.4.4. Theoretische cursussen	43
3.4.5. Testritten	43
3.4.6. De bromfiet scursussen	45
3.5. Verschillen tussen reguliere en voortgezette rijopleiding	45
3.6. Typologie van voortgezette rijopleidingen	46
3.7. Te realiseren opleidingen	48
4. <i>Uitkomsten enquêtes en interviews</i>	50
4.1. Inleiding	50
4.2. Resultaten enquête	50
4.2.1. Resultaten automobilisten	50
4.2.2. Resultaten motorrijders	52
4.3. Resultaten interviews	55
4.4. Uitkomsten van de gesprekken met instructeurs	55
4.5. Uitkomsten van de gesprekken met leidinggevend en bij opleidingsinstituten	57

5.	<i>Conclusies</i>	58
5.1.	Evaluatie	58
5.1.1.	Belang voor de verkeersveiligheid	58
5.1.2.	Kwaliteit en kwaliteitsverbetering	61
5.1.3.	Verschillen en overeenkomsten tussen opleidingen	61
5.1.4.	Te verwachten effecten bij verschillende cursuscondities	64
5.2.	Discussie in het kader van beleid	67
6.	<i>Geraadpleegde literatuur</i>	73
7.	<i>Bijlagen</i>	77
7.1.	Vragenlijst inventarisatie voortgezette rijopleidingen	77
7.2.	De schriftelijke enquête	78
7.3.	Verslag interview met de heer H. Poortvliet, NVVM-instructeur	80
7.4.	Verslag interview met de heer G. Obdeijn, NVVM-instructeur	86
7.5.	Verslag interview met de heer G.J. Rozendom, directeur VVCR	93
7.6.	Verslag interview met de heer E. Edens, medewerker IRV	97
7.7.	Verslag interview met de heer J. Nap, directeur Top Level Drivers	102
7.8.	Verslag interview met de heer M. Nobel, KNMV-instructeur	111
7.9.	Verslag interview met de heer H. van Dam, KNMV-instructeur	118
7.10.	Verslag interview met de heer P.R. Maaskant en P. Kisjes, Prodrive Training	127
7.11.	Verslag interview met de heer R. Kant, directeur IRV	136
7.12.	Verslag interview met de heer R. van den Broek, hoofd- instructeur VZN	141
7.13.	Verslag interview met de heer M.J. Stam, baanbeheerder slipbaan Ypenburg	151
7.14.	Uitkomsten van de enquête	154

Voorwoord

Dit onderzoek is gedaan in opdracht van de Adviesdienst Verkeer en Vervoer, onder begeleiding van de heer drs. J.H.A. van Uden.

Aan dit onderzoek heeft een groot aantal mensen medewerking verleend. Graag spreken wij op deze plaats onze dank uit aan:

- De heer C. Nihot, hoofd opleidingen ANWB
- De heer R. Kant, voorzitter van de BOVAG
- De heer E. Edens, medewerker IRV
- Mevrouw B.G. Oostdijk, beleidsmedewerker Koninklijke Nederlandse Motorrijders Vereniging (KNMV)
- De heer M.C. van Blitterswijk, hoofd verkeersopleidingen KNMV
- De heer H. van Dam, rij-instructeur KNMV
- De heer M. Nobel, rij-instructeur KNMV
- De heer H.E. Kuijper, voorzitter Nederlandse Vereniging Verhoogde Motorrijvaardigheid (NVVM)
- De heer G. Obdeijn, rij-instructeur NVVM
- De heer H. Poortvliet, rij-instructeur NVVM
- De heer C. van Ravenshorst, beleidsmedewerker Politie Verkeers Instituut
- De heer P.R. Maaskant, directeur Prodrive Training BV
- De heer P. Kisjes, commercieel medewerker Prodrive Training BV
- De heer J. Nap, directeur Top Level Drivers
- De heer R. van den Broek, hoofd-instructeur bij Verkeerscentrum Zuid-Nederland
- De heer G.J. Rozendom, algemeen directeur Verkeers Veiligheids Centrum Rozendom
- De heer M.J. Stam, baanbeheerder van de slipbaan Ypenburg.

Tevens spreken wij graag onze erkentelijkheid uit jegens alle regio-coördinatoren van Veilig Verkeer Nederland en jegens verscheidene medewerkers van de Regionale Organen voor de Verkeersveiligheid.

Lijst met afkortingen

ABAN	Algemene Bond Auto en Motorrijnschool Ondernemers Nederland
ANWB	Algemene Nederlandse Wielrijdersbond
BOV	Beroepsopleidingen Verkeersveiligheid
BOVAG	Bond van Automobiel- en Garagebedrijven
BROEM	Breed Overleg Ouderen en Mobiliteit
CBR	Centraal Bureau Rijvaardigheidsbewijzen
IRV	Instituut voor Rij- en Verkeersgedrag
KNAC	Koninklijke Nederlandsche Automobielclub
NVVM	Nederlandse Vereniging voor Verhoogde Motorrijvaardigheid
KNMV	Koninklijke Nederlandse Motorrijders Vereniging
PVI	Politie Verkeers Instituut
RAI	Vereniging 'Rijwiel- en Automobielindustrie'
SWOV	Stichting Wetenschappelijk Onderzoek Verkeersveiligheid SWOV
VRO	Voortgezette Motorrijopleiding
VVCR	Verkeers Veiligheids Centrum Rozendom
VVN	Veilig Verkeer Nederland
VZN	Verkeerscentrum Zuid-Nederland

1. Inleiding

In Nederland wordt een bestuurder van een motorvoertuig verplicht om met een positief resultaat een rijexamen af te leggen alvorens hem wordt toegestaan met een gemotoriseerd voertuig aan het verkeer deel te nemen. Na de initiële rijopleiding en het behalen van het examen gelden er geen restricties en mag de bestuurder onbeperkt aan het verkeer deelnemen. Ondanks het ontbreken van een wettelijke verplichting, volgen verscheidene automobilisten en motorrijders na het verkrijgen van het rijbewijs nog een voortgezette rijopleiding, en biedt een aantal organisaties dit soort opleidingen aan.

Onder voortgezette rijopleidingen wordt dan verstaan: trainingen voor rijbewijsbezitters met als doel het aanleren of verbeteren van mentale, perceptieve, of bedieningstechnische vaardigheden, met het oog op efficiënter, veiliger en/of zuiniger verkeersgedrag.

In dit rapport wordt het veld van de voortgezette rijopleidingen in Nederland nader verkend. Deze verkenning houdt ten eerste in dat er een inventarisatie plaatsvindt van het actuele aanbod van voortgezette rijopleidingen. Deze inventarisatie richt zich op de cursussen waaraan automobilisten, motorrijders of bromfietzers op vrijwillige basis kunnen deelnemen. Cursussen gericht op specifieke beroepsgroepen (taxi-bestuurders, chauffeurs van VIP's, politie-ambtenaren), op vrachtwagen- of buschauffeurs, of op overtredingsrecidivisten ('driver-improvement' cursussen) vallen buiten de beschouwing van deze inventarisatie. Ten tweede wordt het veld van voortgezette rijopleidingen geëvalueerd: er wordt beschouwend ingegaan op het mogelijke belang ervan voor de verkeersveiligheid in Nederland.

De evaluatie van de opleidingen geschiedt op basis van drie informatiebronnen:

- Literatuurstudie
- Expertbevraging
- Deelnemersenquête

Op grond van literatuurstudie wordt aangegeven welke effecten van de voortgezette rijopleidingen verwacht mogen worden, en welke condities daarbij belangrijk zijn. Voorts worden uitkomsten van de interviews met experts en van een schriftelijke enquête onder cursisten gebruikt als referentiekader voor de evaluatie van de opleidingen.

Op grond van deze evaluatie worden aanbevelingen gedaan ten aanzien van in de toekomst te realiseren mogelijkheden voor rijopleidingen. De beoordeling beperkt zich overigens tot de opleidingen die zijn gericht op gemotoriseerd verkeer en waaraan de bestuurders geheel vrijwillig deelnemen. Dit betekent dat cursussen voor jonge bromfietzers wel worden meegenomen in de inventarisatie, maar niet meer worden betrokken bij de probleemverkenning en de conclusies ten aanzien van te voeren beleid.

De verdere indeling van het rapport is als volgt:

Hoofdstuk 2 geeft een overzicht van de theoretische kennis over leren en rijgedrag voorzover die relevant is voor het beoordelen van opleidingen, en van de kennis over de veiligheidseffecten van bestaande cursussen op

het terrein van voortgezette rijopleidingen. Verder wordt een beschrijving gegeven van cursuskenmerken die relevant zijn voor het te verwachten verkeersveiligheidseffect van een cursus.

Hoofdstuk 3 bevat een overzicht van de huidige cursussen op het terrein van de voortgezette rijopleiding in Nederland. Tevens wordt in dit hoofdstuk ingegaan op de mogelijkheden voor de opzet van een ideale voortgezette opleiding.

Hoofdstuk 4 bevat een beschrijving van de resultaten van de schriftelijke enquête onder cursisten, en de uitkomsten van vraaggereken met rij-instructeurs en leidinggeevenden van opleidingsorganisaties.

Ten slotte wordt in Hoofdstuk 5 het veld van de voortgezette rijopleiding geëvalueerd. Tevens worden hier overwegingen en aanbevelingen ten aanzien van het te voeren overheidsbeleid op het terrein van voortgezette rijopleiding gegeven.

2. Theoretische en empirische kennis

Voortgezette rijopleidingen zijn erop gericht om deelnemers nieuwe rijvaardigheden aan te leren of bestaande rijvaardigheden te verbeteren. In dit eerste hoofdstuk spreken we over rijopleidingen in het algemeen, ervan uitgaande dat veel kennis en ideeën die zijn ontwikkeld binnen het kader van de reguliere rijopleiding in principe ook van toepassing kunnen zijn op de voortgezette rijopleiding.

De bestaande kennis over het leren auto- of motorrijden wordt eerst behandeld in § 2.1. Uit die kennis komt een aantal aspecten naar voren waarop voortgezette rijopleidingen van elkaar kunnen verschillen.

In § 2.2 wordt ingegaan op de praktijk van het leren auto- of motorrijden in Nederland. In § 2.3 worden de mogelijkheden beschreven om verbeteringen aan te brengen in de rijopleiding.

§ 2.4 beschrijft de kenmerken die van belang zijn voor het beoordelen van een rijopleiding.

2.1. Theoretische kennis

Wat weten we over de meest effectieve manier om mensen te leren auto-rijden of motorrijden? In deze paragraaf geven we een overzicht van de kennis die hierover is opgedaan.

Bij het leren auto- en motorrijden kunnen drie elementen worden onderscheiden:

- Er is een taak, de rijtaak, die bepaalde eisen stelt aan de uitvoerder.
- Er is een persoon, de uitvoerder van de taak, die aan deze eisen tegemoet probeert te komen.
- Er is een leerproces en -omgeving waarin de persoon onder relatief veilige omstandigheden de verschillende aspecten van de rijtaak kan:
 1. aanleren
 2. beoefenen
 3. verbeteren
 4. (eventueel) perfectioneren

De rijtaak

Voor de beantwoording van de vraag hoe mensen een rijtaak in de auto of op de motor kunnen leren beheersen is eerst enig inzicht nodig in wat die rijtaak omvat.

De rijtaak kan worden onderverdeeld in een aantal hiërarchisch geordende gedragsniveaus. Het strategisch niveau omvat taken als voertuigkeuze, routeplanning en routekeuze.

Het manoeuvre-niveau betreft taken die voortvloeien uit verkeerssituaties en wegkarakteristieken. Voorbeelden zijn: inhalen, stoppen, kruispunt oversteken, rechts en links afslaan, invoegen, uitvoegen, parkeren, keren op de weg, enzovoort. Bij de meeste van deze taken speelt het schatten van afstanden, snelheden van andere verkeersdeelnemers en de manoeuvreerruimte van het eigen voertuig een belangrijke rol.

Het operationele niveau omvat taken die direct te maken hebben met de voertuigbeheersing, zoals remmen, gas geven, schakelen en in spiegels kijken.

De gedragskeuzen die op strategisch niveau worden gemaakt hebben een grote doorwerking in de gedragskeuzen die vervolgens in de lagere rijtaak-niveaus - tactisch en operationeel - gemaakt kunnen en moeten worden. De voertuigbeheersing kan beschouwd worden als het basisoniveau van de totale rijtaak (Godthelp, 1989). De op dit basale niveau benodigde bewuste aandacht is direct van invloed op de 'prestatie' op de hoger gelegen niveaus; tactisch en operationeel.

Uit onderzoek van Lourens & Van der Molen (1986) kwam naar voren dat bij de uitvoering van voorgenomen verkeersmanoeuvres (rechts afslaan, invoegen, stoppen, enzovoort), zes basistaken aan de orde zijn, die voor een belangrijk deel continu en dus parallel aan elkaar worden verricht. Deze taken zijn de volgende:

1. Visuele oriëntatie
2. Snelheidsaanpassing
3. Koersbepaling
4. Toepassing voorrangsregeling
5. Controle houden over de motor
6. Speciale handelingen

Met motorcontrole wordt vooral bedoeld: bediening van gaspedaal en koppeling in relatie tot snelheidsverandering en schakelen. De speciale verrichtingen hebben betrekking op bediening of instelling van richting-aanwijzers, veiligheidsgordels, handrem, claxon, verwarming, verlichting, ruitenwissers, stand van de spiegels, stand van stoel, enzovoort.

De persoon

De persoon die de rijtaak uitvoert, beschikt over al dan niet aangeleerde mogelijkheden en beperkingen, die van invloed zijn op de wijze waarop de rijtaak tot uitvoering wordt gebracht. De volgende drie persoonskenmerken zijn hierbij van belang:

1. Kennis (weten)
De bestuurder dient kennis te hebben van de betekenis van verschillende signalen in zijn omgeving, van de mogelijke gedragsalternatieven in verschillende verkeerssituaties, en van de voor- en nadelen van deze alternatieven.
2. Vaardigheid (kunnen)
De bestuurder dient over de vaardigheid te beschikken om de kennis toe te passen, de benodigde beslissingen te realiseren en handelingen te verrichten.
3. Motivatie (willen)
De bestuurder dient gemotiveerd te zijn om de keuzen te maken en handelingen te verrichten die vanuit het oogpunt van verkeersveiligheid en een vlotte afhandeling van verkeerssituaties gewenst zijn.

Wat betreft de vaardigheid onderscheidt Veling (1989) drie beheersingsniveaus:

1. Cognitief beheersingsniveau: de leerling moet bij alle rijtaak-handelingen nog bewust nadenken, hij kan zijn aandacht niet verdelen en de timing van taakuitvoering is gebrekkig.
2. Associatief beheersingsniveau: de leerling kan de afzonderlijke onderdelen van de handeling redelijk routinematig uitvoeren, maar hij moet ze wel bewust associëren en in volgorde zetten. De timing van de taakuitvoering is goed, maar komt in gevaar wanneer de leerling wordt afgeleid.
3. Geautomatiseerd beheersingsniveau: de leerling kan de betreffende handelingen volledig routinematig en zonder er bewust bij na te denken uitvoeren. De leerling kan de handelingen uitvoeren en tegelijkertijd een deel van zijn aandacht aan andere zaken besteden (bijvoorbeeld het voeren van een gesprek).

Het proces van leren

Er is sprake van leren indien een relatief stabiele verandering van kennis, vaardigheid of gedrag is opgetreden die niet louter kan worden toegeschreven aan natuurlijke groei.

Op basis van verschillende disciplines van de psychologie (leerpsychologie, persoonlijkheidstheorie, motivatietheorie, cognitieve psychologie) zijn verscheidene leer- en onderwijskundige principes beschreven waarvan mag worden aangenomen dat ze voor verschillende leersituaties, dus ook voor de auto- en motoropleiding, relevant zijn.

Deze leerprincipes hebben betrekking op:

- De structurering van het leerproces.
- Het aanbieden van eenheden informatie.
- Het geven van feedback.
- Behoud en versterking van leermotivatie.
- Inspelen op individuele verschillen.
- De sociale context waarbinnen het leren zich afspeelt.

Belangrijke algemene leer- en onderwijsprincipes die ook van toepassing zijn bij het leren auto- of motorrijden zijn (Veling, 1986a):

1. Het leerdoel van een oefening of les moet duidelijk zijn.
2. Het moet duidelijk zijn aan welke aspecten van gedrag of vaardigheid wordt afgemeten of/en in welke mate het leerdoel is gerealiseerd.
3. De leerling moet feedback krijgen over wat aan zijn kennis, inzicht of vaardigheden nog ontbreekt.
4. De leerling moet direct na feedback of evaluatie in staat worden gesteld de leercyclus nog eens te doorlopen.
5. Indien taakaspecten in de uiteindelijke taakuitvoering moeten worden geïntegreerd, moet vanaf het begin de combinatie van aspecten worden geleerd, eerst in simpele taakomgevingen en later in meer complexe.
6. Correcte uitvoering van een opgave dient eerst te worden vereist; later pas een vlotte en vloeiende uitvoering.
7. Voor leerlingen met een gering prestatie-motief of met een negatieve faalangst dient het leerproces maximaal te worden gestructureerd in kleine, goed overzichtelijke leeropgaven met slechts een klein aantal leerelementen.

Veling wijst erop dat bij het leren de theorie en praktijk zoveel mogelijk inhoudelijk en in de tijd moeten worden geïntegreerd (Veling, 1989). Zoals bij de beschrijving van voortgezette rijopleidingen zal blijken, is de koppeling tussen theorie en praktijk vaak een sterk punt van deze rijopleidingen. Zowel bij het oefenen op de openbare weg als op de oefenterreinen worden perioden van rijden en oefenen afgewisseld met meer planmatige theoretische instructie.

Twisk & Wittink (1988) geven een opsomming van de mogelijke contra-productieve aspecten die aan de orde zijn bij het leerproces van beginnende bestuurders:

1. Te grote nadruk op voertuigbeheersing, zonder dat duidelijk wordt gemaakt dat de tijd die door geautomatiseerde voertuigbeheersing door de bestuurder wordt gewonnen, weer moet worden geïnvesteerd in het 'scannen' van de omgeving.
2. Training van nieuwe vaardigheden die echter binnen de beperkte trainingstijd en de beperkingen van het leerproces niet tot voldoende beheersingsniveau leiden.
3. Te grote nadruk op de formele regels van het verkeer, terwijl de informele regels in het verkeer, berustend op de directe communicatie met de weggebruiker, onderbelicht blijven.
4. De rol van de instructeur is cruciaal. De instructeur heeft door zijn voortdurende voorbeeldfunctie een grote invloed op vaardigheden en attitudes die een cursist leert.
5. Te sterke nadruk op de operationele kant en manoeuvrekant van de rijtaak, terwijl meer strategische aspecten (bijvoorbeeld de keuze van het voertuig of de voorbereiding van de rit) onderbelicht blijven.

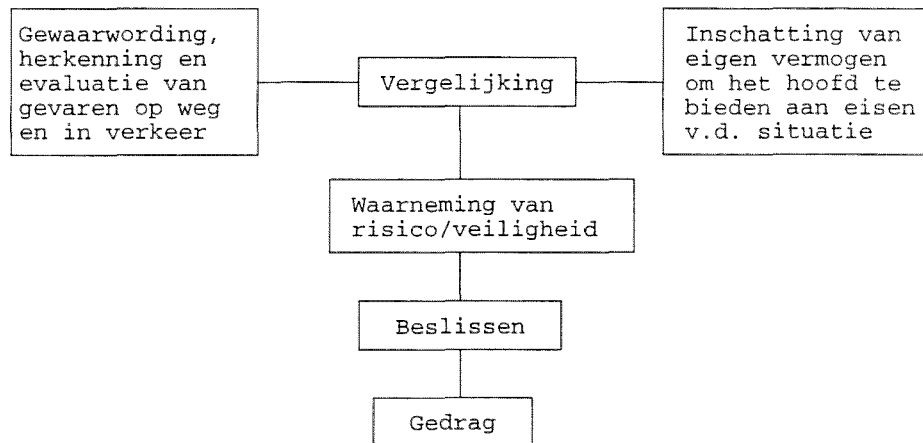
De conclusie van Twisk & Wittink is:

"Opleidingen kunnen contra-productief zijn. Het is daarom noodzakelijk dat elke opleiding geanalyseerd wordt en indien mogelijk, geëvalueerd. Indien deze belangrijke stappen niet worden genomen, bestaat de mogelijkheid dat negatieve effecten uitgaan van de opleiding op de verkeersveiligheid, waarmee de opleiding per saldo tot geen of weinig positief resultaat leidt."

(Twisk & Wittink, 1988)

Ook Brown (1988) onderkent de mogelijke contra-productieve aspecten van de rijopleiding. Op basis van een model van subjectieve veiligheid formuleert hij twee aanbevelingen om deze contra-productieve aspecten tegen te gaan:

1. In de rijopleiding zou meer nadruk moeten worden gelegd op de perceptie van mogelijkheden om gevaar te beheersen. Dit is belangrijker dan het trainen van 'ideaal gedrag'. Met andere woorden; men moet de eigen mogelijkheden leren kennen en daar anticiperend gedrag aan koppelen.
2. Perceptueel-motorische vaardigheden worden veel sneller geleerd dan cognitieve vaardigheden. Er moet in de rijopleiding dus voor worden gezorgd dat de perceptueel-motorische vaardigheden niet teveel vooruit lopen op cognitieve vaardigheden, zoals gevaarherkenning, informatieverwerking en beslissingen nemen.



Figuur 2.1. Een model van de inschatting van subjectieve veiligheid (ontleend aan Brown, 1989)

Samenvattend kunnen we opmerken dat rijopleidingen kunnen verschillen in de mate waarin zij:

- De aandacht richten op de drie verschillende gedragsniveaus.
- Aangrijpen op vaardigheden, motivatie of kennis.
- Instructie of feedback geven over de verschillende basistaken.
- Gebruik maken van verschillende leerprincipes.
- Rekening houden met mogelijke contra-productieve aspecten.

Tot nu toe is vooral in theoretische zin gesproken over de mogelijkheden en beperkingen van de rijopleiding. Hoe staat het ervoor met de praktijk. Hier wordt in de volgende paragraaf verder op ingegaan.

2.2. Leren auto- of motorrijden: de praktijk

In Nederland is de autorijopleiding wel onderwerp van evaluatie geweest, (onder andere Veling, 1986a,b; Bakker, 1988; Vos & Vissers, 1989; De Velde Harssenhorst & Lourens, 1988, 1989) maar de motorrijopleiding niet. Wij veronderstellen dat een aantal punten die aan de orde zijn geweest bij de autorijopleiding, ook relevant is voor de motorrijopleiding. Evaluaties van de autorijopleiding in Nederland wijzen op een aantal mogelijkheden voor verbetering. In een in 1986 uitgevoerde kennisinventarisatie van autorijopleidingen komt Veling tot de volgende constatering:

- "Er is bijvoorbeeld nauwelijks onderzoek verricht naar welke leerdoelen en leerinhouden (in welke leerfasen, met welke leerprincipes en onderwijsmethoden) het beste aangeleerd kunnen worden." (Veling, 1986)
- "Nu is het zo dat de verkeersveiligheid slechts zijdelings gediend wordt door de autorijopleiding. De aandacht is grotendeels gericht op het aanleren van uitvoeringsvaardigheden en niet of nauwelijks op de monitor- en beslisvaardigheden. Ook wordt niet of nauwelijks aandacht besteed aan andere taakniveaus dan die van de manoeuvre- en handelingskeuze. En binnen die taakniveaus wordt vrijwel alleen aandacht besteed aan 'normale' verkeers-

omstandigheden. Bijzondere omstandigheden zoals die kunnen optreden bij bijna-ongevallen komen niet aan de orde."
(Veling, 1986)

- "De huidige autorijopleidingen beperken zich tot het aanleren van verkeersopgaven op de manoeuvre- en handelingskeuzeniveaus van de rijtaak. De verkeersopgaven zijn in het algemeen niet systematisch gebaseerd op ongevalsstatistieken of op de een of andere expliciete taakanalyse."
(Veling, 1989)

Deze uitspraken hebben weinig aan actualiteit ingeboet.

Op basis van expertbevraging komen Vos & Vissers (1989) tot de conclusie dat de volgende onderdelen meer aandacht zouden moeten krijgen in de basisrijopleiding:

- correcte kijktechniek;
- waarneming en inschatting van verkeersrisico's;
- beperkingen van de eigen vaardigheden in het algemeen en in specifieke situaties;
- het zelfstandig kunnen vinden van een vooraf gegeven route;
- de onbeheersbaarheid van gevaarlijke verkeerssituaties;
- juiste verkeersmentaliteit en -attitude;
- het scheiden van alcoholgebruik en verkeersdeelname;
- milieubewust autorijden.

Behalve deze algemene evaluaties zijn ook meer gedetailleerde analyses verricht van de feitelijk gegeven rij-instructie.

In opdracht van de SWOV is een uitgebreide analyse van de reguliere rij-instructie uitgevoerd door De Velde Harsenhorst & Lourens (1988, 1989).

Met behulp van een camera in een lesauto werden video-opnamen gemaakt van een volledig doorlopen rijopleiding van een leerlinge, bestaande uit 36 rijlessen. Na het behalen van het examen werden nog eens vier extra rijlessen met deze leerlinge opgenomen. De instructeur werd verzocht zich te gedragen als ware het een normale rijles vlak voor het examen. Van de geregistreerde lessen is een inhoudsanalyse gemaakt om vast te kunnen stellen hoe het instructieproces is verlopen.

De gehanteerde rij-instructie vertoont het volgende patroon:

- Het corrigeren van onjuist gedrag was de meest frequent gebruikte instructie.
- Verificaties (door het vragen van wat de cursist heeft waargenomen of waarom de cursist een bepaalde handeling heeft verricht) werden in de eerste helft van de opleiding veel meer toegepast dan in de tweede helft.
- Planmatige instructies werden soms niet gegeven voor specifieke onderdelen (niet voor richting aangeven, bochten rijden, voorrangskruisingen oversteken).
- Planmatige instructie werd voor een aantal onderdelen versnipperd gegeven over niet-aansluitende lessen.

De onderzoekers constateren een aantal tekortkomingen in de opleiding:

1. De instructeur maakt een aantal didactische fouten waaronder:
 - uitleg op een te technisch niveau;
 - volharden in een oefening waaraan de leerlinge nog niet toe is;

- blijf geven van ergernis bij tekortkomingen in het gedrag van de leerlinge;
 - uiten van persoonlijke preferenties in rijstijl die de veiligheid van een beginner niet ten goede komen.
2. Een aantal verkeerssituaties komt niet of nauwelijks aan bod in de opleiding: noodmanoeuvres, rijden in het donker, rijden op provinciale wegen. (De Velde Harsenhorst & Lourens, 1988)

Evenals De Velde Harsenhorst & Lourens (1988) onderzocht Bakker (1988) het feitelijk proces van de rij-instructie met behulp van video-opnamen in de lesauto. In totaal werden dertig rijlessen opgenomen, gegeven door zeven instructeurs bij vijf rijsscholen in de regio Zuid-Holland. Video-opnamen werden gemaakt van zestien mannen en veertien vrouwen, allen in de leeftijd tussen achttien en vijfentwintig jaar. De helft van deze groep van dertig personen bestond uit 'beginners', de andere helft uit 'gevorderden'. Het commentaar van de instructeurs werd geïnclassificeerd in vier hoofdsoorten:

- aanwijzingen aan een leerling voordat een actie plaatsvindt;
- commentaar op overtredingen;
- correcties;
- opmerkingen over theorie.

De resultaten van het onderzoek gaven aan dat bij slechts 45 (=5%) van de in totaal 833 opmerkingen de instructeurs dieper op verkeersregels ingingen. Het grootste deel van de opmerkingen werd gevormd door commentaar op overtredingen of correcties van ongewenst gedrag. Vooral bij de correcties werd minder diep op verkeerstheoretische achtergronden ingegaan. Deze twee soorten commentaar vormden tezamen 60% van alle opmerkingen. Deze opmerkingen zijn een reactie op het door de leerling vertoonde gedrag.

De aanwijzingen vormden 32% van alle opmerkingen. De gegeven aanwijzingen waren echter summier in die zin dat ze alleen de hoognodige informatie verstrekten om een bepaalde actie goed te laten verlopen. Voorzover uit het commentaar van de instructeurs af te leiden is, lag het zwaartepunt bij het bijbrengen van verkeersregels meer op de correctie achteraf dan op het vooraf sturen van gedrag.

De onderzoeker concludeert dat het leerproces van de leerling voornamelijk een zaak van 'trial' en 'error' is en dat ook een scheiding lijkt te bestaan tussen theorie en praktijk.

2.2.1. *Verbetering van het leerproces*

Er is vanuit verschillende invalshoeken nagedacht over de verbetering van de rijopleiding en over de produktie van leerprocessen en leermomenten binnen de opleiding. In deze paragraaf worden een aantal van die invalshoeken samengevat. Ze zijn ons inziens samen te vatten onder twee brede noemers:

- Planmatige opzet van het leerproces.
- Leveren van maatwerk.

Onder de eerste noemer vallen alle voorstellen voor een betere onderbouwing van de systematiek in de rijopleiding. In Nederland heeft met

name Veling (1986, 1989) hierover behartenswaardige zaken geschreven (zie volgende paragraaf).

Onder de noemer 'maatwerk' vallen alle voorstellen die rekening houden met verschillen in doelgroepen en individuele cursisten, en verschillen in leerproblemen en instructievormen, en dit centraal stellen. Verschillende auteurs hebben, vanuit een verschillende achtergrond, voorstellen gedaan voor beter maatwerk in de rijopleiding (Veling, 1989; Perkins, 1988; Brown, 1988; Sinden, 1992).

Belang van planmatige opzet

Veling (1989) definieert een autorijopleiding als volgt:

"Een autorijopleiding is het geheel van de condities die met het oogmerk: bevorderen van leren autorijden, zijn opgezet en worden onderhouden." (Veling, 1989)

Dezelfde auteur concludeert dat een specifieke theorie over het leren autorijden nog niet is ontwikkeld. Wel zijn er verschillende theorieën die in termen van algemene leer- en onderwijsprincipes de condities beschrijven die leren in het algemeen blijken te bevorderen. Op basis van deze leertheorieën kan gesteld worden dat een rijopleiding nastreeft dat bestuurders:

- een situatie kunnen herkennen die een bepaalde response vraagt en in de praktijk ook kunnen opmerken;
- weten welke response verlangd wordt;
- gewenste response kunnen en willen uitvoeren.

Bij de opzet van een rijopleiding of trainingsprogramma dienen opleidingsdoelen te worden geformuleerd, die verder worden geoperationaliseerd in leerdoelen. Een leerdoel kan gedefinieerd worden als een voertuigopgave (geïsoleerd van overig verkeer) of verkeersopgave (in het verkeer zelf) die men correct moet kunnen oplossen.

Voorbeelden van verkeersopgaven: besluiten om wel of niet te rijden na de consumptie van alcohol (strategisch niveau), besluiten om wel of niet in te halen (taktisch niveau), het sturen in een bocht (operationeel niveau).

Veling noemt twee bronnen voor identificatie van relevante leerdoelen: ongevalsanalyse en taakanalyse.

Een ongevalsanalyse kan aangeven welke soorten verkeersopgaven door bestuurders meer of minder vaak foutief worden opgelost. Ongevalsanalyses dienen om omissies in de rijopleiding in kaart te brengen.

De inhoud van de rijopleiding moet echter in belangrijke mate bepaald worden door een expliciete taakanalyse. In § 2.1.3 besteden we aandacht aan het mogelijk belang van taakanalyses voor de reguliere en voortgezette rijopleiding.

Indien de leerdoelen, of de op te lossen verkeersopgaven, bekend zijn, moet ook bekend zijn en aangegeven kunnen worden hoe een leerling deze verkeersopgaven correct kan oplossen. Aangegeven zou moeten worden hoe en welke signalen uit de omgeving waargenomen en geïnterpreteerd moeten kunnen worden, op welke manier, welke (deel)-beslissingen genomen moeten worden en hoe en welke (deel)handelingen verricht moeten worden.

Als leerdoelen en bijbehorende leerinhouden zijn vastgesteld, moet worden nagegaan in welke volgorde die leerdoelen moeten worden getraind.

De training moet worden gefaseerd. Hierover is verder weinig onderzoek verricht.

In het leerplan moet worden aangegeven op welke wijze, via welke leerprincipes de leerinhouden geleerd moeten worden en van welke hulpmiddelen gebruik gemaakt moet worden.

Gegeven de leerinhouden, leerprincipes en de lesvoorbeelden, is er nog de keuze tussen verschillende onderwijsmethoden en hulpmiddelen (bijvoorbeeld groepsgewijs leren versus individueel leren; leren met rustperiode versus zonder rustperiode).

Belang van rijtaakanalyse

Een rijtaakanalyse is een analyse van de verschillende aspecten van het besturen van een motorvoertuig. Volgens Michon (1985) bestaat een goede rijtaakanalyse uit drie onderdelen:

- een feitelijke beschrijving van de rijtaak ('task requirements');
- een beschrijving van de gedragsvereisten om de taak succesvol uit te voeren ('performance objectives');
- een beschrijving van de vermogensvereisten, dat wil zeggen de individuele vermogens en eigenschappen die nodig zijn om de taak goed uit te voeren ('ability requirements').

De meeste taakanalyses die verkeersgedrag tot onderwerp hebben, zijn in de vorm van vereistenanalyses (Brookhuis, 1989). De meest complete analyse van autorijtaken is die van McKnight & Adams (1970).

Deze analyse is erg omvangrijk omdat zij zowel gesteld is in termen van de taakeigenschappen als in termen van gedragsvereisten als ook in termen van vermogensvereisten. Hierin wordt de rijtaak vrijwel uitputtend beschreven door een onderverdeling te maken in 45 hoofdtaken die zijn samengesteld uit 1.700 elementaire taken.

Rijtaakanalyses kunnen voor veel doeleinden gebruikt worden.

Een mogelijk gebruik van de rijtaakanalyse is het verbeteren en structureren van de rij-instructie.

"Een dergelijk gebruik van taakanalyse wordt mogelijk gemaakt door gedragsvereisten met geobserveerd gedrag te vergelijken, en als het ware van elkaar af te trekken. De resulterende vergelijking of som kan dan gebruikt worden om de instructie-set te evalueren en bij te schaven." (Brookhuis, 1989; p. 274)

Er zijn mettertijd wel enige pogingen ondernomen om rij-instructie te baseren op rijtaakanalyses. Zo hebben de Amerikaanse onderzoekers McKnight & Hunt (1971), uitgaande van de resultaten van hun uitgebreide rijtaakanalyse, een 74-tal taken geselecteerd waarop de rij-instructeur zich zou moeten richten. Voor elk van de 74 instructiedoeleinden hebben zij een beschrijving gegeven in termen van noodzakelijke of gewenste handelingen van de kant van de leerling. Een rijsschool zou met behulp van deze lijst de lessen systematisch inhoud kunnen geven.

Het systeem van McKnight heeft in de praktijk van de rijopleiding nauwelijks ingang gevonden. Volgens Brookhuis (1989) is dat te wijten aan de verregaande mate van gedetailleerdheid van de instructie-set. In Nederland wordt door een aantal rijsscholen wel gewerkt met het systeem van Kantelberg & Schouten (1983). Dit systeem bestaat uit twaalf groepen van in totaal 39 hoofdtaken. De opzet van de instructie is zo dat

de hoofdtaken systematisch en in de gegeven volgorde worden getraind. Voorts is er nog de rijtaakanalyse van de ANWB die dertig hoofdtaken met in totaal 151 subtaken onderscheidt.

Voor een verfijnde bestudering van het gedrag van een leerling blijken echter beide systemen soms te uitgebreid dan weer te summier (Bakker, 1988).

In principe is rijtaakanalyse een geschikt hulpmiddel om een reguliere of voortgezette rijopleiding wat beter te structureren. Tot nu toe blijken de praktisch uitgewerkte systemen op basis van rijtaakanalyse echter geen onverdeeld succes.

Voorbeelden van maatwerk

Voorbeeld maatwerk: differentiatie van instructievormen

Perkins (1988) onderscheidt vier rollen voor de opleiding van bestuurders:

1. De overdracht van voldoende kennis en vaardigheden zodat bestuurders met een minimumniveau aan veiligheid en efficiëntie kunnen rijden in het verkeer.
2. Bestuurders erop voorbereiden weerstand te bieden aan negatieve invloeden op veilige en efficiënte rijgewoonten en om nieuw ontwikkelde slechte rijgewoonten te elimineren
3. Bestuurders in staat stellen om rij-ervaringen op een systematische manier te gebruiken om hun rijden te verbeteren.
4. Een verband leggen tussen de huidige opleiding en andere opleidingen, zodat afstemming tussen programma's het geleerde behoudt en uitbreidt.

Verhoogde rijvaardigheid bestaat eruit dat bestuurders op geautomatiseerde en betrouwbare wijze op overeenkomstige situaties op dezelfde manier reageren. Daarvoor is nodig dat bestuurders snel kunnen discrimineren tussen stimuli die erg belangrijk zijn voor de rijtaak, en stimuli die daarvoor louter als achtergrondruis fungeren. Volgens Perkins (1988) zou een ideaal opleidingsprogramma veel aandacht moeten besteden aan de training van dit discriminatievermogen:

"Such a programme would teach the meaning of particular stimuli, cues which indicate the presence or absence of particular stimuli and the associated search techniques for them. To date a thorough and systematic analysis of traffic situations, their component stimuli and their associated cues do not exist." (Perkins, 1988)

Perkins' idee over maatwerk in de rijopleiding komt erop neer dat verschillende trainingsproblemen ook verschillende instructievormen vereisen.

Hij onderscheidt onder andere de volgende trainingsproblemen:

- verwerven van procedurele vaardigheden en kennis;
- behoud van motivatie;
- verbetering van het onderscheidingsvermogen;

- verwerven van probleem-oplossende vaardigheden;
- het leren 'timen' van de uitvoering van manoeuvres;
- weerstand tegen negatieve invloeden (bedoeld wordt 'slordigheden' die onbewust in het rijgedrag sluipen);
- verwijdering van slechte rijgewoonten;
- gebruik van rij-ervaringen voor zelf-verbetering;
- verband met andere opleidingen.

Perkins onderscheidt ook een aantal trainingstechnieken:

- instructie via tekstboek;
- directe instructie;
- ervarings-leren met frequente feedback;
- duidelijke criteria voor succes;
- verwachting van succes opbouwen;
- het actief betrekken van de cursist bij het zoeken naar onderscheidende 'cues';
- het verbaliseren van doelen en strategie;
- het motiveren van cursisten een strategie te volgen en om succes te verwerven met problemen die relevant voor ze zijn.

Voor elk trainingsprobleem is er in principe een ideale instructietechniek. De meest effectieve methode om negatieve invloeden te weerstaan is bijvoorbeeld dat de persoon een positief doel voor ogen heeft dat hij actief nastreeft. Het beste is de bestuurder opmerkzaam te maken op het begin-gedrag - de eerste schakel - waaruit de gewoonte is opgebouwd.

Voorbeeld maatwerk: differentiatie naar doelgroepen

In de zojuist geschetste benadering van Perkins (1988) wordt sterk de nadruk gelegd op cognitieve, motivationele en perceptueel-motorische vaardigheden. Deze vaardigheden hebben alle direct met het autorijden te maken, zonder dat veel aandacht wordt besteed aan persoonlijkheid en leefwereld van de op te leiden persoon. Het is eigenlijk een beetje een 'robot'-benadering: het accent ligt op de bestuurder, niet op de individuele mens. In dit verband is ook op te merken dat Perkins zijn ideeën over de rijopleiding sterk heeft ontleend aan de Australische training voor helicopter-piloten.

Een andere aanpak is die van Sinden (1992). Ook hij streeft maatwerk in de rijopleiding na. In zijn ogen houdt maatwerk echter in dat beter wordt aangesloten bij de leefwereld van de jeugdige mensen die worden opgeleid tot bestuurder. Op basis van onderzoek naar riskant rijgedrag van jonge Britse automobilisten komt Sinden (1992) tot de volgende probleem-beschrijvingen:

1. Onveilig gedrag van jonge bestuurders wordt vaak veroorzaakt door sociale invloeden van ouders of leeftijdsgenoten, door stemming en muziek in de auto.
2. Onveilig gedrag van vooral mannen wordt vaak veroorzaakt door een slechte motivatie, gebaseerd op ongepaste attitudes en overtuigingen.
3. Onveilig gedrag wordt vaak veroorzaakt door overschatting van eigen vaardigheden en door illusie van persoonlijke onkwetsbaarheid.
4. Onveilig gedrag wordt vaak veroorzaakt door onvoldoende vermogen om gevaren snel te herkennen.

Vanuit zijn achtergrond als professioneel therapeut meent Sinden dat met name psychologisch geïntendeerde groepsgesprekken een goede methodiek

zijn om de problemen genoemd onder 1 t/m 3 aan te pakken. Doel van deze groepsgesprekken is een cognitieve herstructurering bij de deelnemers, waarbij deelnemers zich beter bewust worden van de aard van ongevallen, de vermijdbaarheid van ongevallen, hun eigen rol als verkeersdeelnemer en de keuze en verantwoordelijkheid om veilig te rijden.

In verband met punt 4 beveelt Sinden aan om visuele gevaarherkenning een vast onderdeel te laten worden van de opleiding. Dat kan volgens Sinden gebeuren met behulp van video in een klasruimte of door rijden op de openbare weg met oefeningen in mentaal hardop denken.

2.3. Empirische kennis

2.3.1. Nederlands onderzoek

Evaluatie van een combinatiecursus

In Nederland vond een evaluatie plaats van een voortgezette cursus rijvaardigheid die speciaal was opgezet voor jonge automobilisten (Wittink & Twisk, 1990). De deelnemers aan de cursus: jonge mannen in de leeftijd van 18-25 jaar, kregen eerst een theoretische inleiding van een docent van het Politie Verkeers Instituut (PVI). In deze inleiding werd onder meer uiteengezet dat jonge beginnende automobilisten een grotere kans op een ongeval hebben dan oudere volwassen automobilisten en dat jonge mannen een grotere ongevalsrisico hebben dan jonge vrouwen. Er werd op relatief vaker voorkomende ongevalskenmerken ingegaan en aan de hand van dia's werd aangeduid welke verkeerssituaties te verwachten zijn bij verschillende weg- en omgevingskenmerken. Ook werd aandacht besteed aan andere verkeersdeelnemers: waaruit is af te leiden wat anderen voornemens zijn te doen? Extra aandacht werd gevraagd voor kwetsbare groepen als ouderen en kinderen. Onderwezen werd hoe op gevaren geanticipeerd kan worden.

Na de theoretische inleiding volgden er nog twee cursusonderdelen: een praktijkrit op de openbare weg onder supervisie van een BOVAG-instructeur en een oefenrit op een afgesloten terrein bij verkeersveiligheidscentrum Rozendom. Beide onderdelen namen drie uur in beslag.

Tijdens het onderdeel rijden op de openbare weg werd de cursisten gevraagd zelfstandig een route te berijden die langs verschillende wegtypen voerde. De instructeur maakte af en toe tussentijds een korte stop om de verschillende verkeerskenmerken van een wegtype met de cursisten te bespreken om met name hun verkeersinzicht te verbreden en te verdiepen. Na afloop nam de instructeur de goed en slecht uitgevoerde onderdelen van de rit door met de twee cursisten die bij elkaar in de auto zaten.

In de inleiding voor de oefeningen op de afgesloten baan werd uiteengezet welke krachten een personenauto opbouwt bij steeds hogere snelheden en werd opnieuw beklemtoond dat op gevaren geanticipeerd moest worden. Daarbij werd verteld hoe je kan voorkomen in moeilijk beheersbare situaties terecht te komen, wat nog gedaan kan worden in een noodsituatie en hoe daarbij gehandeld kan worden. Verder werd aandacht gegeven aan

zithouding, stuurtechniek en de noodzaak gordels niet alleen om te doen, maar ook strak om te doen.

Op de baan werd de remweg geschat bij wisselende snelheden, werd een noodstop geoefend, werden oefeningen gedaan om de auto tot stilstand te brengen op een deels nat wegdek en werd de bochtentechniek nog eens doorgenomen. De opzet was om de rijtechniek te verbeteren, om te laten ervaren dat een auto beperkt beheersbaar is en om vaardigheden aan te leren in geval van nood.

De effecten van de cursus werden geëvalueerd door middel van een schriftelijke vragenlijst die voor en na de cursus werd afgenomen, en een rijtest die één à twee weken na de cursus werd afgenomen door een examinerator van het Centraal Bureau Rijvaardigheidsbewijzen. De vragenlijst en rijtest werden afgenomen bij de cursusdeelnemers alsook een controlegroep. De controlegroep bestond uit jonge automobilisten die zich ook vrijwillig hadden aangemeld voor de cursus, maar die willekeurig werden toegewezen aan een controleconditie waarin de cursus niet plaatsvond.

De belangrijkste resultaten waren als volgt.

De cursus gaf een aantal verbeteringen te zien in kennis, vaardigheden, in normgedrag en in rijgedrag. De kennis over de benodigde remafstand bij verschillende rijnsnelheden was verbeterd, maar bleef nog wel onvoldoende. De normen wat betreft het aanhouden van maximumsnelheden verbeterden enigszins. Het percentage dat het dragen van de gordel nuttig vindt, was toegenomen.

De attitudes wat betreft het algemene rijgedrag, lieten wel een tendens zien naar een meer defensieve opstelling, maar minder duidelijk.

De waardering voor de cursus was bij 64% goed en 36% zeer goed.

De training op het oefenterrein kreeg de hoogste waardering. Ruim 90% vond dat de cursus een verplicht onderdeel van de rijopleiding zou moeten zijn; 80% heeft daar geld voor over, gemiddeld f 110,- (de werkelijke kosten waren ongeveer f 200,-).

Op de rijstijlaspecten 'verkeersinzicht', 'kijkgedrag', 'sociaal verkeersgedrag' en 'reageren op tekens' scoorde de cursusgroep significant beter dan de controlegroep. Op de onderdelen 'rijden en volgen van bochten', 'gedrag nabij en op kruispunten', 'invoegen en uitvoegen', 'inhalen en voorbijgaan', 'voertuigbediening', 'vlot en zeker rijden', 'volgafstand' en 'snelheidsaanpassing' werden geen verschillen gevonden tussen experimentele groep en controlegroep. De punten waarop de cursisten gemiddeld significant beter scoorden hadden juist betrekking op rijstijlaspecten; deze aspecten vormden het centrale doel van de cursus.

Op de vraag hoe men zijn eigen rijvaardigheid vergelijkt met de gemiddelde ervaren automobilist, zei na de cursus een iets groter deel dat zij zichzelf hoger inschatte. Hieruit blijkt dat de cursus niet heeft bijgedragen aan een beter besef van het feit dat men nog veel jaren moet leren voordat men een ervaren automobilist is. De attitudes zoals die na de cursus gemeten zijn, gaven aan dat meer cursisten het gevoel hadden dat ze meer controle op de auto konden uitoefenen, en anderzijds dat meer cursisten beseften dat gevaarlijke situaties voorkomen moeten worden.

Evaluatie van de cursus 'Jonge automobilisten'

In het kader van het proefproject 'Jonge Automobilisten' van de vier noordelijke Regionale Organen Verkeersveiligheid, in samenwerking met de Stichting Bevordering Verkeerseducatie, werd een cursusprogramma ontwikkeld voor jonge automobilisten. Het project kende als doelstellingen:

- het verbeteren van de rijvaardigheid bij jonge automobilisten;
- het bewerkstelligen van een verbetering en verbreding van de rijopleiding;
- peiling van interesse en acceptatie bij rijsschoolhouders.

Het cursusprogramma 'Jonge Automobilisten' biedt de beginnende automobilist na het behalen van het rijexamen gelegenheid tot verbetering van het rijgedrag en het opdoen van extra rij-ervaring. Het programma bestaat uit drie onderdelen:

- een uitwisseling van ervaringen met andere jonge automobilisten (twee uur);
- een verkeerveiligheidsstraining op een afgesloten terrein;
- een evaluatierit met de eigen instructeur.

In het najaar van 1994 werd deze cursus geëvalueerd door middel van een schriftelijk enquête onder 82 cursisten uit Groningen, Friesland en Drenthe (De Bruijn & Lourens, 1995).

De ervaringsuitwisseling met andere jonge automobilisten werd positief beoordeeld met een gemiddeld rapportcijfer van 7,8. Ruim veertig procent zei zijn of haar gedrag te hebben aangepast naar aanleiding van de ervaringsuitwisseling. Met name bewustwording van gevaren lijkt een belangrijk resultaat te zijn van de ervaringsuitwisseling.

Van de drie cursusonderdelen werd de verkeerveiligheidsstraining op afgesloten terrein het meest positief beoordeeld. Zeer velen vonden de training leuk (30x) of leerzaam (39x). Het gemiddelde rapportcijfer voor dit onderdeel bedroeg 8,3. Uit de gegeven toelichtingen bleek dat de training als een 'eye-opener' werd ervaren: men vond het een heel bijzondere ervaring om bekende situaties uit de theorie aan den lijve te ondervinden.

Tweederde van de respondenten beweerde ook zijn of haar gedrag te hebben aangepast naar aanleiding van deze training. De meeste automobilisten verklaarden in het vervolg beter op hun snelheid te zullen letten, omdat ze bijvoorbeeld gezien hadden hoe lang de remweg is. Van de drie cursusonderdelen werd de praktijkrit met afsluitend gesprek het laagst gewaardeerd met een gemiddeld rapportcijfer van 7,5. Voor een aantal mensen was de rit slechts een geruststelling wat betreft de kwaliteit van hun rijstijl of bood de rit naar hun zeggen geen nieuwe leerinzichten (18x). Daartegenover staat een groep die de rit leuk of prettig vond (21x) danwel leerzaam (26x) vond. Ruim veertig procent gaf aan zijn of haar gedrag te hebben aangepast naar aanleiding van de praktijkrit. Ondanks de positieve beoordeling was slechts 5% bereid om de commerciële prijs van het programma (f 250) te betalen. Een bedrag van f 75 werd vaak genoemd als aanvaardbaar voor de doelgroep.

2.3.2. Buitenlands onderzoek

Automobilisten

Trainingsprogramma Amerikaanse politie-agenten

In het begin van de jaren zeventig vond een evaluatie plaats van het Advanced Driver Education Program, een voortgezette rijopleiding die was ontwikkeld op de testbanen van General Motors (Smithson & Whitworth, 1972). Zestig politieagenten werden a-select in twee groepen van dertig verdeeld. De ene groep ontving geen voortgezette training, de andere groep wel.

De opleiding bestond uit zes uur praktijkoefening van zes vaardigheden (bermvlucht, uit slip raken, uitwijken, afwisselend remmen en sturen, lekke-band-rijden, slalom rijden). Gedurende twee jaar na de trainingsperiode werden van beide groepen in diensttijd overkomen ongevallen geregistreerd. Bij gelijke expositie bleken de getrainde chauffeurs bij vijf ongevallen en de ongetrainde chauffeurs bij tien verkeersongevallen betrokken te zijn geweest.

Verkeersveiligheidstraining Duitsland

In Duitsland werd een evaluatie uitgevoerd van de Sicherheitstraining des Deutschen Verkehrsicherheitsrates (Seydel & Beetz, 1978). De opleiding duurde één dag en bestond uit het oefenen van basisrijtechnieken en het oefenen van noodmanoeuvres en verhoogde rijvaardigheidsmanoeuvres (met name remmen en uitwijken, correctie slip, bochten rijden). Bij een tweetal testritten bleek dat de groep personen die deze opleiding had gevolgd beter te scoren in vergelijking met een controlegroep. Het betrof de volgende onderdelen: letten op achterkomend verkeer, remmen voor de bocht, koersgedrag in bochten en gebruik van de autogordel.

Training Australische chauffeurs

In Australië werd een Advanced Driver Trainer Course geëvalueerd bij werknemers van een grote onderneming (Manders & Rennie, 1984). De onderzoekers vergeleken de ongevalsbetrokkenheid van 264 chauffeurs voor- en nadat men de rijopleiding had gevolgd. De rijopleiding was verplicht gesteld door de bedrijfsleiding. De opleiding bestond uit praktijkoefeningen van verschillende noodmanoeuvres en een theoretische instructie over rij- en verkeerstechnieken. De 264 chauffeurs waren tezamen betrokken bij 394 ongevallen in de circa tien jaar volgend op de gegeven opleiding. Vergelijking van de ongevalsbetrokkenheid en de tijdsintervallen tussen ongevallen van getrainde en ongetrainde chauffeurs liet zien dat er in het algemeen geen statistisch significante verschillen waren tussen beide groepen chauffeurs. Wel was er een tendens dat de getrainde chauffeurs op alle fronten minder ongevallen maakten en werd gevonden dat de ongevalsfrequentie per jaar tot de helft daalde.

Tabel 2.1. Ongevallen per chauffeursjaar voor en na de training (bron: Manders & Rennie, 1984).		
soort ongeval	Voor training	Na training
kop-staart botsingen	0.14	0.10
keren-ongevallen	0.14	0.06
voorrangsongevallen	0.12	0.06
inhaalongevallen	0.09	0.02
andere frontale botsingen	0.16	0.07
overige ongevallen	0.01	0.01
Totaal	0.66	0.31

Evaluatie cursus Defensief rijgedrag

In een bespreking van zestien studies naar de effecten van de Amerikaanse Defensive Driving Courses (DDC) komen Lund & Williams tot de conclusie dat slechts een derde van deze studies voldoet aan strikte methodologische eisen.

".. the best scientific evidence indicates that DDC does not decrease the likelihood of motor vehicle crashes."

Lund & Williams constateren wel dat de cursus Defensief Rijgedrag tot betere kennis leidt van veilige rijtechnieken. Maar zij betwijfelen of cursisten gemotiveerd of in staat zijn deze rijtechnieken ook toe te passen. Wat betreft motivatie:

"Those who take the course may have little intention of changing their behaviour - they take the course because they have been ordered to do so by traffic courts or employers or because they want to remove point from their licenses or to obtain discounts on their insurances." (Lund & Williams, 1984).

De onderzoekers betwijfelen ook of bestuurders in staat zijn kennis van veiliger rijtechnieken in gedrag te vertalen. Het kan bijvoorbeeld erg moeilijk zijn om ideale volgfstanden te bewaren in 'high density commuter traffic'. Veel menselijke factoren - zoals vermoeidheid en frustratie bij veel verkeer - kunnen waarschijnlijk niet worden beïnvloed door training.

Zweeds onderzoek

Gregersen (1995) onderzocht de effectiviteit van vier verschillende veiligheidsmaatregelen, waaronder ook een voortgezette rijopleiding. Aan het onderzoek namen 4.656 chauffeurs van 150 werkeenheden van de Zweedse telefoonmaatschappij 'Televerket' deel. De 150 werkeenheden die gemiddeld dertig chauffeurs hadden, werden verdeeld over vijf onderzoekscondities:

- een conditie met een groepsdiscussie over bevordering van veilig rijden;
- een conditie met een bonussysteem voor veilig rijden;
- een conditie met een voorlichtingscampagne over veilig rijden;
- een conditie met een voortgezette rijopleiding;

- een controle-conditie: de werkeenheden in deze conditie waren zich niet bewust dat ze participeerden in een onderzoek.

In dit rapport zijn we primair geïnteresseerd in de mogelijke veiligheids-effecten van een voortgezette rijopleiding. Daarom beschrijven we alleen de 'rijopleiding'-conditie hier wat uitgebreider.

De voortgezette rijopleiding bestond uit drie blokken van 2½ uur. Het blok 'manoeuvreren' bestond uit voertuigbeheersing bij lagere snelheden en was vooral gericht op het reduceren van schade aan het voertuig in nauwe doorgangen.

Het blok 'sliptraining' bestond uit twee delen:

1. Het aanreiken van kennis aan de bestuurder over de wijze waarop moest worden omgegaan met situaties op (ijs-)gladde wegen.
2. De bestuurder ervan te doordringen dat er ook situaties op gladde wegen zijn die onbeheersbaar zijn.

Het blok 'rijden met zelf-commentaar' vond plaats in het verkeer en was erop gericht waarneming en interpretatie van gebeurtenissen tijdens het rijden te verbeteren. Tijdens dit blok werd ook het besef van remafstand en brandstofverbruik verhoogd door het gebruik van speciale meters. Het ongevalsrisico werd berekend als het aantal ongevallen per 10.000 verreden kilometers. Ongevalsrisico's over de jaren 1983-1985 werden vergeleken met die over 1987-1988.

Uit de statistische toetsing bleek een vermindering in het ongevalsrisico in drie van de vier onderzoekscondities, te weten de 'opleiding'-conditie, de 'bonus'-conditie en de 'discussie'-conditie. De grootste vermindering vond plaats in de 'opleiding'- en 'discussie'-conditie, de kleinste in de 'bonus'-conditie. Er was geen vermindering van ongevalsrisico in de 'voorlichting' of in de 'controle'-conditie.

Gregersen omschrijft de gevonden vermindering in ongevalsrisico als onverwacht in het licht van de meestal tegenvallende resultaten van korte trainingsprogramma's. Hij voert de volgende verklaring aan voor dit resultaat:

"The most probable explanation is the purpose and the content of the training. Specifically, the aim was not primarily to increase the drivers' skill in manoeuvring the car, but to create insight about risks in traffic and about the drivers' own limitations." (Gregersen, 1995)

Opvallend was ook de reductie in ongevallenrisico als gevolg van de groepsdiscussie. Gregersen noemt verschillende mogelijke verklaringen voor deze bevinding:

1. Tijdens groepsdiscussies worden suggesties voor concrete maatregelen gedaan die het bedrijf kan overnemen¹.
2. Tijdens groepsdiscussies nemen bestuurders een persoonlijke beslissing om veiliger te rijden waardoor intenties ook daadwerkelijk in gedrag vertaald worden.

¹ De onderzoeker meldt echter dat vele suggesties voor verbetering van de veiligheid niet door het Zweedse bedrijf werden overgenomen.

3. Tijdens de groepsdiscussie ontwikkelt zich een groepsnorm die 'veilig rijden' begunstigt en waaraan de deelnemers van de discussie zich gebonden achten.
4. Tijdens de groepsdiscussie wordt informatie uitgewisseld over gevaarlijke situaties in het verkeer en manieren om deze te voorkomen.

Motorrijders

Nairn & Partners (1993) geven een overzicht van de effecten van trainingsprogramma's voor motorrijders. In elk van deze studies werden de ongevalgegevens van een groep motorrijders die een formele training had ontvangen, vergeleken met een gematchte controlegroep die geen (formele) training had ontvangen. Slechts in één van deze studies werd gevonden dat het trainingsprogramma bijdroeg aan een vermindering in ongevallen.

De auteurs merken op dat de uitgevoerde studies in feite geen harde conclusies toelaten. Zij noemen verschillende methodologische tekortkomingen van de uitgevoerde studies:

1. Gebrek aan kwaliteitscontrole.

"Many US programs rely heavily on volunteer labour and are reluctant or unable to exercise the control needed to guarantee consistent quality in instructors and presentations." (Nairn & Partners, 1993)

2. Vertekening door zelf-selectie.

Motorrijders die zich opgeven voor een trainingsprogramma zijn waarschijnlijk meer veiligheidsbewust dan motorrijders die zich niet opgeven, zodat verwacht mag worden dat zij sowieso al minder ongevallen zullen hebben.

3. Vertekening door cohortverschillen.

Bij onderzoek met gematchte cohorten is het van belang dat de gematchte paren van getrainde en ongetrainde bestuurders dezelfde leeftijd, sekse en rij-ervaring hebben. Naast leeftijd en sekse zijn rij-geschiedenis en expositie ook van belang.

4. Onvoldoende steekproefgrootte

Indien ongevallen voor een jaar worden bijgehouden zijn steekproef-grootten van minder dan 500 al gauw te klein. In een bespreking van een eerdere studie waarbij gegevens van 811 getrainde motorrijders met gegevens van 1.080 ongetrainde motorrijders werden vergeleken, merkt McKnight (1987) op dat het aantal ongevallen bij de getrainden 50% minder zouden moeten zijn dan bij ongetrainden, wil er sprake zijn van een statistisch significant effect.

5. Vertekening door timing van de steekproef/ondervraagmethode.

Indien het onderzoek gebruik maakt van een schriftelijke of telefonische enquête die een jaar na de training wordt uitgevoerd, is de kans groot dat van overleden of zwaargewonde motorrijders geen gegevens worden verkregen.

6. Vertekening door tijdens onderzoek ontstane verschillen
Het volgen van een trainingsprogramma kan ook tot gevolg hebben dat attitudes en rij-gewoonten veranderen. Een telefonische enquête in Californië wees uit dat beginnende motorrijders tweemaal zoveel redenen na de opleiding als voor de opleiding.

Lopend onderzoek

Over de reductie in ongevallenkans die bereikt kan worden met voortgezette rijopleidingen is nog niet veel bekend. Daarvoor is een groot-schalig opgezet, methodologisch betrouwbaar onderzoek nodig waarbij tienduizenden cursisten over de jaren heen worden gevolgd, tezamen met een goed vergelijkbare controlegroep. Een dergelijk onderzoek is noch in Nederland noch in het buitenland uitgevoerd.

In Duitsland wordt op dit moment een grootschalig onderzoek opgezet naar de effecten van de Duitse verkeersveiligheids cursussen op ongevallen. De Duitse verkeersveiligheidsoefeningen zijn in opzet globaal gelijk aan de trainingen die in Nederland door het VVCR wordt verzorgd. Dit onderzoek zou voor Nederland een relevante indicatie kunnen geven van de verkeersveiligheidswinst die te behalen is, indien grote groepen weggebruikers de cursus zouden volgen.

2.4. Belangrijke cursuskenmerken

Er zijn drie hoofdbestanddelen in een opleiding: instructeur, programma en faciliteiten. De instructeur kan beoordeeld worden op de volgende aspecten:

- kennis (vooral van voertuig, verkeer en didactiek);
- vaardigheid in voertuigbeheersing en verkeersdeelname;
- didactische vaardigheid;
- psychologische vaardigheid.

Opleidingen worden soms ook gegeven aan personen met specifieke problemen (bijvoorbeeld herhaaldelijke overtreeders, of personen met rij-angst of een trauma). Dit vereist behalve didactische vaardigheid, ook specifieke psychologische vaardigheid van de instructeur.

Wat betreft het programma zijn de volgende aspecten van belang:

- algemeen doel en specifieke leerdoelen;
- opbouw van het programma;
- duur;
- leerprincipes en leermethodieken;

De faciliteiten kunnen beoordeeld worden op de volgende aspecten:

- lesmaterialen;
- voertuigen;
- voorzieningen aan voertuigen;
- oefenterrein.

In het kader van de evaluatie van voortgezette rijopleidingen is met een aantal experts gesproken over de belangrijkste kenmerken van cursussen (zie § 4.4 en Bijlagen 7.3 t/m 7.13).

Tijdens interviews met rij-instructeurs en leidinggevenden van opleidingsorganisaties is vooral ingegaan op de aspecten: opbouw van het programma, leerprincipes, leereffecten en kwaliteit van de instructeur.

3. Het aanbod in Nederland

3.1. Inleiding

In dit hoofdstuk wordt een overzicht gegeven van de huidige cursussen op het terrein van rijvaardigheid in Nederland. In § 3.2 wordt een beschrijving gegeven van de onderzoeksactiviteiten die zijn uitgevoerd om het veld te verkennen. § 3.3 geeft een korte beschrijving van het aanbod en een ordening van de cursussen in termen van onderscheidende kenmerken.

3.2. Uitvoering van onderzoek

Er werden vier activiteiten verricht om het veld van de voortgezette rijopleidingen in Nederland in kaart te brengen:

1. Schriftelijke navraag van informatie bij verschillende organisaties.
2. Een telefonische enquête onder 97 ANWB-erkende rij scholen.
3. Interviews met instructeurs en leidinggevenden van opleidingsinstituten.
4. Een schriftelijke enquête onder cursisten.

3.2.1. *Schriftelijke navraag van informatie*

Cursusaanbiedende instituten werden aangeschreven met het verzoek informatiemateriaal toe te sturen over cursussen. De volgende instanties en partijen werden benaderd voor nadere informatie over cursussen zelf danwel informatie over cursusaanbiedende instituten:

- Algemene Nederlandse Wielrijders Bond (ANWB)
- Algemene Bond Auto en Motorrij school Ondernemers Nederland (ABAN)
- Koninklijke Nederlandse Motorrijders Vereniging (KNMV)
- Nederlandse Vereniging Verhoogde Motorrijvaardigheid (NVVM)
- de regiokantoren van Veilig Verkeer Nederland (VVN)
- Regionale Organen voor de Verkeersveiligheid
- Bond van automobiel- en garagebedrijven (BOVAG)
- RAI
- Verkeerspolitie Amsterdam
- Politie Verkeers Instituut (PVI)
- Prodrive Training BV
- Top Level Drivers
- Verkeerscentrum Zuid-Nederland (VZN)
- Jan Voerman Trainingen
- A & R opleidingen
- Slotemaker's anti-slipschool
- enkele rij scholen in Amsterdam, Rotterdam, Den Haag en Utrecht

Informatie over BROEM-ritten en bromfietscursussen werd opgevraagd bij alle regiokantoren van VVN en bij alle Regionale Organen voor de Verkeersveiligheid.

3.2.2. *Telefonische enquête rij scholen*

In de ANWB brochure *ANWB-erkende rij scholen '94* staan de adressen vermeld van 334 rij scholen met ANWB-erkenning. Bij een aselecte steekproef van 97 rij scholen werd via een telefonisch vraaggesprek nagegaan of de rij school ook een voortgezette rijopleiding gaf. Van de 97 rij scholen bij wie navraag werd gedaan bleken vijftien rij scholen (15%) activiteiten te ondernemen op het gebied van de voortgezette rijopleiding, waarvan acht rij scholen betrokken waren bij BROEM-ritten en vijf rij scholen bij voortgezette rijopleidingen voor motorrijders (vaak VRO KNMV).

3.2.3. *Interviews met instructeurs en leidinggevend en opleidingsinstituten*

Er hebben interviews plaatsgevonden met vier motorrij-instructeurs (twee van de NVVM, twee van de KNMV), twee autorij-instructeurs (VZN en ANWB), en vier leidinggevend en bij opleidingsinstituten die zelf ook autorij-instructie geven of hebben gegeven (VVCR, IRV, Top Level Drivers, Prodrive Training BV).

De belangrijke aandachtspunten tijdens de interviews waren:

- achtergrond van instructeur of leidinggevend e;
- opbouw programma;
- motieven voor deelname;
- niveauverschillen cursisten;
- te verwachten leereffecten;
- belang van didactiek;
- gehanteerde leerprincipes;
- ontwikkeling in de markt.

De uitkomsten van de interviews zijn beschreven in § 4.4 en 4.5.

Uitvoerige verslagen van de interviews zijn terug te vinden in Bijlage 7.

3.2.4. *Schriftelijke enquête onder cursisten*

Door middel van een schriftelijke vragenlijst is een aantal cursisten gevraagd naar sekse, leeftijd, aantal jaren rij-ervaring, motieven van de cursist om deel te nemen aan de cursus, en de leerdoelen waaraan de cursus naar mening van de cursist heeft bijgedragen. De vragenlijst is opgenomen in Bijlage 7.2.

De vragenlijst werd in aantallen van veertig à tachtig uitgezet bij acht opleidingsorganisaties: VVCR, ANWB, VZN, KNMV, NVVM, IRV, Prodrive Training BV, Slotemakers' anti-slipschool. De vragenlijsten werden door de betreffende rij-instructeurs aan het einde van de cursusdag uitgereikt aan de deelnemers.

	Uitgezet	Terug ontvangen
VVCR	80	76
NVVM	75	65
VZN	75	54
ANWB	75	18
KNMV	75	18
IRV	40	16
Slotemakers anti-slipschool	75	10
Prodrive Training	40	2
Totaal	535	259

Zoals we kunnen zien zijn de cursisten van verschillende organisaties in verschillende mate vertegenwoordigd in de steekproef. De resultaten van de steekproef zijn niet representatief voor de totale populatie van cursisten in Nederland; de resultaten hebben vooral een globale indicatieve waarde. In § 4.2 van het volgende hoofdstuk worden de resultaten van de enquête beschreven.

3.3. Overzicht van cursussen

3.3.1. *Automobilisten*

Het aanbod aan voortgezette rijopleidingen is breed, uiteenlopend van theoretische cursussen over alle aspecten van defensief verkeersgedrag tot aan sterk handelingsgerichte cursussen over slippen en uitwijken op natte wegdekken. Er zijn zes brede categorieën verkeersveiligheidstrainingen te onderscheiden:

1. Slip, anti-sliptrainingen (Slotemakers, ANWB/KNAC ant-slipscholen).
2. Voertuigbeheersingstrainingen (Rozendom, Prodrive Training, NVVM, ANWB, KNMV, VZN, A & R enzovoort).
3. Theoretische cursussen (IRV, Top Level Drivers, A & R, ANWB).
4. Testritten (vooral de BROEM-ritten).
5. 'Incentives'.
6. Probleemgevallen (Fobie-, trauma-, overtreders, examenangst).

Met name de categorieën 4 en 5 vallen enigszins buiten de betekenis van het begrip 'voortgezette rijopleidingen' zoals gehanteerd in dit rapport. Bij de BROEM-ritten ligt het accent voornamelijk op diagnose van rijvaardigheid, en minder in het trainen daarvan. Bij de 'incentives' staan de trainingen sterk in het teken van plezier en ontspanning.

In Tabel 3.1 wordt een overzicht gegeven van het veld van de voortgezette rijopleidingen, waarbij per categorie training enkele van de belangrijkste organisaties worden vermeld.

Tabel 3.1. *Overzicht van verkeersveiligheidstrainingen in Nederland anno 1995 (N.B. in onderstaand overzicht worden per categorie enkele van de voornaamste opleidingsinstituten genoemd, maar niet alle opleidingsorganisaties worden vermeld.)*

Verkeersveiligheidstrainingen in Nederland						
Trainingen op oefenterreinen			Trainingen op openbare weg		Combinatie openbare weg/oefenterrein	Theorie
Anti-slip, slip	Voertuigbeheersingscursussen	'Incentives'	Eendaagse trainingen	'Tour en traffic'		
Slotemakers, KNAC/ANWB-scholen	VVCR, VVCZ, Top Level Drivers, Prodrive Training, VZN, BOV	Prodrive, A en R, ANWB	KNMV, Greenib, Top Level, Prodrive Training, VZN, VVCR, VVCZ	KNMV	NVVM, Top Level	IRV, ANWB, A & R, Top Level Drivers

Voortgezette rijopleidingen

In 1994 waren er naar schatting zes miljoen automobilisten in Nederland (gebaseerd op CBS, 1993). Minstens 20.000 automobilisten hebben in 1994 een voortgezette rijopleiding gevolgd, dat is 0,3% van de automobilisten. In bovenstaande schatting zijn de automobilisten die hebben deelgenomen aan BROEM-ritten of de automobilisten die hebben deelgenomen aan 'incentive'-dagen niet meegenomen.

Naar schatting is zeker drie van de vijf automobilisten een zakelijk rijder. Meer dan de helft van de cursisten heeft deelgenomen aan de 'anti-slip' of 'slip' trainingen. Deze worden gegeven door Slotemakers, VZN, en de ANWB-slipscholen. Door het overblijvende deel der cursisten zijn opleidingen gevolgd die gerangschikt kunnen worden onder de noemers 'voertuigbeheersingstrainingen'.

De voertuigbeheersingstrainingen worden door de opleidingsinstituten vaak ook aangeduid als rijvaardigheidstrainingen (Prodrive Training BV, Top Level Drivers) of als verkeersveiligheidstrainingen (VVCR, VVCZ).

Een algemene constatering is dat de voortgezette rijopleidingen voor automobilisten naar schatting bij acht op de tien cursisten wordt gegeven op een afgesloten oefenterrein, en niet op de openbare weg. De voortgezette rijopleidingen op de openbare weg worden vooral gegeven aan professionele chauffeurs. De indruk bestaat dat tussen de 2.000 en 2.500 zakelijke rijders in 1994 een voortgezette rijopleiding op de openbare weg hebben gekregen. In deze schatting zijn een aantal specifieke beroepsgroepen niet meegenomen, zoals: vrachtwagen-, brandweer-, politie- en ambulancechauffeurs en chauffeurs in militaire dienst.

Het feit dat de voortgezette rijopleidingen voor automobilisten voor een groot deel gegeven worden op oefenterreinen, heeft een commerciële en een motivationele achtergrond.

De opleidingen op de oefenterreinen kosten per deelnemer per dag vaak tussen de tweehonderd en driehonderd gulden; de opleidingen op de openbare weg kosten vaak al meer dan vierhonderd gulden. Het verschil in prijsstelling heeft te maken met de verhouding deelnemers/instructeur.

Deze verhouding is bij de voortgezette rijopleidingen op de oefenterreinen vaak zes tot negen deelnemers op één instructeur, en op de openbare weg één of twee cursisten op één instructeur.

De motivationele achtergrond is, dat de cursusdeelnemers vaak specifiek gemotiveerd zijn om meer te leren over voertuigbeheersing in een nood-situatie (zie § 4.4), en aan die interesse wordt beter tegemoetgekomen door de opleidingen op de oefenterreinen dan die op de openbare weg.

Testritten en BROEM-ritten

Testritten omvatten meestal een rit van een uur of anderhalf uur op de openbare weg teneinde de goede en minder goede punten van de rijvaardigheid van de bestuurder te achterhalen. Bedrijven maken wel gebruik van de resultaten van een testrit bij de selectie van jonge chauffeurs, of bij de evaluatie van chauffeurs met hoge ongevals-betrokkenheid.

Een speciale categorie testritten wordt gevormd door de zogenaamde BROEM-ritten. BROEM is een afkorting voor: Breed Overleg Ouderen en Mobiliteit. De BROEM-ritten zijn testritten, speciaal bedoeld voor de doelgroep automobilisten van vijftig jaar en ouder.

Op basis van informatie van acht provincies (Friesland, Drenthe, Utrecht, Flevoland, Noord-Holland, Zuid-Holland, Zeeland, Limburg) wordt ingeschat dat circa 5.300 automobilisten in 1994 een BROEM-rit hebben gevolgd. In totaal waren er in 1993 1.880 duizend automobilisten van ouder dan vijftig jaar (CBS, 1993). De BROEM-ritten betreffen dus ongeveer 0,03% van de automobilisten in deze categorie in 1994.

Incentives

Automobilisten kunnen ook deelnemen aan de zogenaamde 'incentives' waarbij verschillende avontuurlijke vormen van autogebruik kunnen worden uitprobeerdd. Incentives zijn vooral populair als bedrijfs-uitstapjes.

Hoewel de 'incentives' wel enkele aspecten van opleiding in zich dragen, staat het onderling samenzijn van de deelnemers en het 'pret'- en 'ontspannings'-aspect zo voorop, dat van een voortgezette rijopleiding eigenlijk niet gesproken kan worden.

Probleemgevallen

Een aantal trainingen richt zich op de zogenaamde 'probleemgevallen': behandeling van mensen die als gevolg van een trauma of angst moeite hebben om deel te nemen aan het verkeer.

In Nederland zijn er drie instituten die zich hebben toegelegd op de behandeling van deze probleemgevallen: Top Level Drivers te Amersfoort, A & R te Amersfoort en Jan Voerman Trainingen te Utrecht.

3.3.2. *Motorrijders*

Naar schatting iets meer dan 10.000 motorrijders hebben in 1994 een voortgezette motorrijopleiding gevolgd. Naar schatting waren er in 1994

310.000 motorrijders in Nederland². Dat betekent dat 3% van de motorrijders in 1994 een voortgezette rijopleiding heeft gevolgd. Meer dan de helft van deze motorrijders heeft deze opleiding gevolgd bij de NVVM. Na de NVVM is de KNMV de grootste aanbieder van voortgezette rijopleidingen voor motorrijders. Voortgezette rijopleidingen voor motorrijders worden verder ook gegeven door de ANWB, VVCR, VZN, Prodrive Training, Greenib, Top Level Drivers. De opleidingen van NVVM, KNMV en ANWB zijn specifiek afgestemd op verschillende doelgroepen motorrijders: beginners, gevorderden, sportieve rijders.

3.3.3. Jonge bromfietzers

In 1994 waren er 548.000 jongeren in de leeftijd van vijftien tot zeventien jaar woonachtig in Nederland. Naar schatting 25%, ofwel 137.000 van deze jongeren rijdt op een bromfiet. Op basis van informatie van negen provincies (Friesland, Drenthe, Utrecht, Noord-Holland, Zuid-Holland, Flevoland, Noord-Brabant, Zeeland, Limburg) schatten we dat circa 4.200 jonge bromfietzers, ofwel minder dan een halve procent van de jeugdige vijftien- tot zeventienjarige bromfietzers, in 1994 de cursus 'Veilig Brommen', ontwikkeld door VVN, heeft gevolgd. De cursus is in verschillende gemeenten georganiseerd in veelal wisselende samenwerkingsverbanden tussen VVN, gemeente, ROV, school en anderen (stichtingen, BOVAG, ANWB).

3.3.4. Vergelijking met Duitsland

Een vergelijking met de situatie in Duitsland werpt wellicht een verhelderend licht op de Nederlandse gegevens. In Duitsland werd in 1993 een veiligheidstraining gegeven aan circa 90.000 automobilisten en aan circa 10.000 motorrijders (DVR, 1994). In Duitsland is het aantal automobilisten dat deelneemt aan veiligheidstrainingen in een periode van zes jaar verdriedubbelt; in 1986 waren er 30.000 deelnemers, in 1993 90.000 (DVR, 1994). In Duitsland zijn er evenals in Nederland vele organisaties die zich met verkeersveiligheid bezighouden. In tegenstelling tot Nederland zijn deze organisaties ook verenigd onder de paraplu van één mantelorganisatie, de Deutscher Verkehrssicherheitsrat. Daarom is het mogelijk dat in Duitsland door verschillende veiligheids-, consumenten- en beroepsgroepenorganisaties één verkeersveiligheidstraining wordt aangeboden aan automobilisten, motorrijders en vrachtwagenchauffeurs. Dat verschaft naar de consument toe waarschijnlijk een grotere duidelijkheid. De opleiding van de rij-instructeurs wordt vanuit de DVR³ gecoördineerd en begeleid, en wordt door het Duitse Ministerie voor Verkeer betaald. In kwaliteitsbewaking wordt geïnvesteerd:

² Schatting gebaseerd op 275.000 motorrijders in 1993 (CBS, 1993) met verwachte groei van 35.000 op basis van groei eerdere jaren.

³ Het Verkeers Veiligheids Centrum Rozendom en het Verkeers Veiligheids Centrum Zeeland zijn de enige in Nederland aanwezige opleidingsorganisaties die opereren volgens de normen en richtlijnen van de DVR. Zie ook de § 7.5 in de bijlage.

"Schwerpunkt für die Arbeit 1994 wird Qualitätssicherung sein."
(DVR, 1994)

In Nederland hebben we een veelvoud aan trainingen, die allemaal een andere naam hebben: RijWijs Training, Safetyrijvaardigtraining, Grip en Slip training, enzovoort. Ze worden ook nog eens aangeboden door organisaties die elkaar beconcurreren. Deze situatie is voor de consument, de overheid en voor verzekeringsmaatschappijen niet duidelijk. Een onbedoeld voordeel van de Nederlandse situatie zou kunnen zijn dat cursisten die deelname aan een training positief hebben ervaren, eerder dan in Duitsland geneigd zijn om ook een training bij een andere organisatie te volgen.

3.4. Beschrijving van cursussen

In de paragrafen hierna worden beschrijvingen gegeven van verschillende cursussen. Hieronder willen we eerst enkele algemene opmerkingen plaatsen over de cursussen voor automobilisten, die worden gegeven op afgesloten oefenterrein.

Algemeen gesteld zijn de verschillende anti-slip- en voertuigbeheersingscursussen erop gericht om personen de fysieke krachten te laten ervaren die inspelen op een auto bij verschillende manoeuvres (bochten, uitwijken, remmen) op verschillende wegdekken. Verder wordt deze personen geleerd hoe deze krachten beheersbaar zijn te houden, of de condities te herkennen zijn waaronder deze krachten een rol beginnen te spelen.

Tijdens de slipcursussen in de jaren zeventig werd een hele dag geslipt op een gladde baan met een auto met 'slicks' (profielloze) banden.

Het Verkeers Veiligheids Centrum Rozendom heeft zich als een van de eerste instituten afgezet tegen deze erg eenzijdige aanpak. Dit centrum is als eerste begonnen om de veiligheidsoefeningen sterker praktijkgericht te laten zijn, en ze ook te laten plaatsvinden op verschillende wegdekken (nat, stroef, glad). De achterliggende filosofie bestaat uit drie centrale punten:

- de oefensituatie moet zo dicht mogelijk een werkelijke noodsituatie benaderen;
- de aan te leren vaardigheden, met name op het gebied van remmen en uitwijken, moeten beheerst kunnen worden door relatief ongeoefende bestuurders.
- het herkennen en vermijden van gevaarlijke situaties is minstens zo belangrijk als het kunnen geven van een adequate reactie in dergelijke situaties.

Inmiddels hebben ook andere opleidingsinstituten zich achter deze ideeën geschaard; over het algemeen zijn de hedendaagse voertuigbeheersingscursussen veel meer praktijk- en veiligheidsgericht dan die van vijftien jaar geleden toen de nadruk eenzijdig op het corrigeren van de slip lag. Hoewel verschillende opleidingsorganisaties qua achterliggende filosofie op één lijn zitten, zijn er toch verschillende visies op de specifiek aan te leren operationele handelingen.

Een voorbeeld is de kwestie van de juiste remtechniek. De hedendaagse anti-slipcursussen worden ten onrechte nog sterk geassocieerd met het idee van 'pompend remmen', dat vooral in de jaren zeventig werd gepropageerd als de juiste en ideale remtechniek. Met name de heer

Rozendom heeft zich destijds verzet tegen het idee van pompemd remmen.

Maar bij de hedendaagse antislipcursussen van de ANWB wordt het pompemd remmen bijvoorbeeld allang niet meer geleerd als de juiste manier van remmen in een noodsituatie. In feite zijn de huidige verschillen met de opvattingen van Rozendom niet zo groot: het vol in de rem gaan staan, wordt in navolging van Rozendom, onder bepaalde omstandigheden als de enige juiste reactie beschouwd.

Samenvattend komen we tot de volgende constatering. De hedendaagse anti-sliptrainingen zijn zeker minder sensatiegericht dan vroeger; er wordt meer aandacht besteed aan verkeersveiligheid. Desondanks ligt het accent bij sommige van deze anti-slipcursussen nog steeds wat eenzijdig op het beheersbaar houden van een auto in een slipsituatie.

In de meer algemene voertuigbeheersingstrainingen (ook wel vaak aangeduid als 'verkeersveiligheidstrainingen') ligt het accent meer op het laten ervaren hoe onbeheersbaar de krachten zijn die op een auto kunnen inwerken, en hoe de condities waarin die krachten een rol gaan spelen, zijn te herkennen en te vermijden.

Voorts wordt in de typische verkeersveiligheidstrainingen, zoals bijvoorbeeld die van Verkeers Veiligheids Centrum Rozendom, ook veel aandacht besteed aan de theoretische presentatie in het leslokaal over verkeersveiligheidsthema's en over de preventie van noodsituaties.

3.4.1. *Voorbeeld anti-slipprogramma*

Slotemakers anti-slipschool is de grootste anti-slipschool in Nederland. Het doel van de anti-slipcursus wordt door Slotemakers als volgt omschreven:

"Het voorkomen van slipsituaties; het bestuurbaar houden van de auto (door bijvoorbeeld niet te hard te remmen), en in voorkomende gevallen de slippende auto corrigeren. Door te leren onder welke omstandigheden een auto kan gaan slippen, leer je deze situaties te vermijden. Bijvoorbeeld door het aanpassen van de snelheid en meer afstand te bewaren."

Slotemakers geeft de volgende beschrijving van de opbouw van de anti-slipcursus:

- 09.00-10.00: Ontvangst, theorie.
- 10.00-11.00: Eerste oefening; uitwijken, slippende auto corrigeren.
- 11.15-12.15: Tweede oefening; uitwijken, slippende auto corrigeren, terug uitwijken naar de eigen weghelft (in spiegelbeeld corrigeren).
- 12.30-13.30: Lunch.
- 13.30-14.30: Derde oefening; rechttuit remmen (niet blokkeren), uitwijken, gevolgd door remmen.
- 15.00-16.00: Vierde oefening; remmen, rem loslaten alvorens uit te wijken, slippende auto corrigeren, remmen tot stilstand.
- 16.00-17.00: Eventueel oefenen met eigen auto, certificaatuitreiking.

De leerdoelen van elke oefening worden als volgt toegelicht:

Oefening 1: gevoel krijgen voor het moment waarop de auto gaat slippen (timing) eerste en tweede slip.

Oefening 2: terug uitwijken pas nadat de auto weer onder controle is. Spiegelbeeld van oefening 1.

Oefening 3: beheerst leren remmen (zonder A.B.S.), de auto bestuurbaar houden. De auto's hebben uitschakelbaar A.B.S. Oefenen met en zonder A.B.S. Tijdens uitwijken *niet* remmen indien de auto slipt.

Oefening 4: Van schrik remt iedereen! Dat leer je niet af. Wel kun je leren de rem weer los te laten, om vervolgens daar heen te sturen waar dat het minst kwaad kan.

3.4.2. Voorbeeld voertuigbeheersingscursus

Het Verkeerscentrum Zuid-Nederland gevestigd te Nueneen geeft een cursus voertuigbeheersing, die ook wel wordt aangeduid als 'veiligheidsstraining'.

Het ochtenddeel van de voertuigbeheersingscursus is als volgt opgebouwd:

1. Een korte theoretische inleiding.

2. Oefenen noodstop.

Eerst volgt een demonstratie van fysieke krachten die in auto's worden opgebouwd. De demonstratie laat zien welk rijgedrag *niet* wenselijk is: auto bijna over de kop. De bedoeling van de demo wordt van tevoren duidelijk uitgelegd. Collega geeft commentaar. Daarna wordt gekeken naar verschillende remafstanden.

Vervolgens dienen de cursisten zelf een noodstop te maken bij snelheden van 30, 50 en 70 km/uur. De cursisten moeten een pionnetje neerzetten bij het punt waarbij ze denken dat de auto met de voorkant stilstaat. De schattingen van de benodigde remafstand blijken meestal veel te klein. Dit onderdeel duurt ongeveer een half uur.

3. Beoefenen remmen en uitwijken.

Eerst volgt een theoretische uitleg over hoe en waarom. Daarna wordt geoefend met remmen en uitwijken: op droge, natte en gladde baan (te vergelijken met gladheid aangereden sneeuw). Eerst 35 km/uur en daarna met 40 km/uur

Half één: Lunch

Voor het middagdeel wordt de groep cursisten in tweeën gedeeld: oefening 4 en 5 worden afgewisseld tussen beide groepen.

Het middagdeel bestaat uit de volgende praktijkoefeningen:

4. Drie oefeningen in bocht.

- a. Stuurkarakter auto = passieve veiligheid ('Gas geven, gas loslaten in bocht, laten we ze ervaren en ook doen')
- b. Ideale rijlijn uitgezet: buiten-binnen-buiten. 'Als de auto begint te wringen voelen ze dat, dan waarschuwt die auto. Dan hameren we erop, wees daarop alert en doe daar wat mee.' (gas loslaten). Auto corrigeert zich meteen bij gas loslaten.
- c. Noodstop in de bocht.

5. Corrigeren van de slip.
Zowel bij naar voren en naar achteren rijden corrigeren van de slip.
6. Uitleg over eindtest
7. Eindtest.
Met vier man in auto, alle oefeningen achter elkaar. Achterliggende gedachte: rijden met passagiers of lading is anders. Achterliggende gedachte is ook om mensen wat extra zelfvertrouwen te geven.

3.4.3. Voortgezette opleidingen voor motorrijders

De cursussen voor motorrijders van de NVVM bestaan uit een ochtendgedeelte praktijkoefeningen op een oefenterrein en een middagedeelte rijden op de openbare weg.

Er zijn maximaal drie cursisten per instructeur. Tijdens het ochtendprogramma op het oefenterrein kunnen de volgende oefeningen worden gedaan:

- de noodstop;
- noodstop met uitwijken;
- noodstop met obstakel waar je over heen moet;
- noodstop met uitwijken in berm;
- achtje;
- de slalom;
- brede slalom;
- straatje keren;
- motorgymnastiek;
- rondje om paal met touwtje;

Het is zeker géén vereiste dat al deze oefeningen ook aan bod komen. Veel zal afhangen van de vorderingen die daadwerkelijk worden gemaakt bij het oefenen.

Tijdens het middagdeel wordt er gereden op de openbare weg. Daarbij worden verschillende situaties behandeld: rijden op provinciale wegen, rijden op de dijk, rijden binnen de bebouwde kom. Centraal staan vaak de onderwerpen: kijken, positie op de weg, nemen van bochten.

De cursussen van de KNMV zijn:

RMT: Regionale Motorrijvaardigheidstraining

VRO: Voortgezette Rijopleiding op afgesloten terrein, te onderscheiden in:

- VRO-Tour: Sportief rijden;
- VRO-Sport: Gericht op voertuigbeheersing bij hogere rijsnelheden, meer gericht op rijden op circuit (Circuit van Zandvoort).

VRT: De Voortgezette RijvaardigheidsTraining; een hele dag onder begeleiding rijden op de openbare weg.

De ideale volgorde voor deelname aan de cursussen zou zijn: Eerst RMT, daarna VRO, daarna Sport-VRO of VRT.

Qua inhoud is er een grote overeenkomst tussen de opleidingen van KNMV en NVVM. De KNMV heeft echter geen cursussen met een combinatie tussen oefenterrein en rijden op de openbare weg, maar brengt

oefenen op een oefenterrein en rijden op de openbare weg onder in aparte cursussen.

Zowel KNMV als NVVM streven ernaar de opleidingen af te stemmen op doelgroepen (beginnende motorrijders, heropstappers, ervaren motorrijders, sportieve rijders)

3.4.4. *Theoretische cursussen*

Het Instituut voor Rij- en Verkeersgedrag te Apeldoorn verzorgt de theoretische cursus Defensief Verkeersgedrag. De opbouw van de cursus is als volgt:

- a. Definitie Defensief Verkeersgedrag.
- b. Persoonlijke keuzes.
- c. Medicijnen, alcohol, drugs.
- d. Rijomstandigheden.
- e. Vermijden van aanrijdingen.
- f. Rijden binnen bebouwde kom.
- g. Rijden buiten bebouwde kom.
- h. Samenvatting en herhaling.

De belangrijkste leerdoelen tijdens de cursus zijn:

- Aanleren van mentale, theoretische en technische vaardigheden.
- Ombuigen van ideeën die niet goed aansluiten bij het begrip sociaal.
- Het aanleren en bewijzen dat veilig niet per se langzaam betekent en dat defensief rijgedrag kosten- en levensbesparend werkt alsmede meer rust geeft tijdens het rijden.

3.4.5. *Testritten*

Een voorbeeld van een testrit is de Rij- en Verkeersdeelname Test van rijkschool Holland Verkeer te Amsterdam.

Het doel van de testrit wordt door de rijkschool als volgt omschreven:

"De test is bedoeld als opfriscursus voor automobilisten om hun kennisniveau van het verkeer, de daarbij behorende regels en hun rijgedrag te verbeteren."

De anderhalf uur durende test begint met 24 vragen over theorie. Daarna volgt de testrit zelf binnen en buiten de bebouwde kom. Belangrijke aandachtspunten daarbij zijn: zithouding, stuurhouding, stuurmethode, bediening pedalen, versnellingspook, gebruik spiegels, achteruitkijken, verkeersinzicht, sociaal weggedrag, inhalen, invoegen.

Na de testrit wordt een afsluitend advies gegeven. De indruk is dat testritten in groeiende mate worden gebruikt door bedrijven om solliciterende chauffeurs te testen, of om in dienst zijnde chauffeurs te 'corrigeren'.

Een speciale categorie testritten betreft de zogenaamde BROEM-ritten, speciaal bedoeld voor automobilisten van vijftig jaar en ouder. Hieronder volgt een voorbeeld hoe deze BROEM-ritten in Zeeland gestalte krijgen. Overigens bestaat de indruk dat er grote uniformiteit bestaat in de manier waarop de BROEM-ritten in verschillende provincies worden afgenomen.

Het Regionaal Orgaan verkeerveiligheid Zeeland beschrijft het doel van de BROEM-ritten als volgt:

- "1. korte termijn: oudere automobilisten op een veilige manier aan het verkeer laten blijven deelnemen.
2. lange termijn: draagvlak ervoor creëren dat automobilisten eens in de vijf à tien jaar tijd hun rijgedrag in de spiegel van de instructeur houden."

De BROEM-rit in Zeeland bestaat uit drie onderdelen:

- a. Theorie: aan de hand van diamateriaal.
- b. Lichamelijke test: ogen, bewegingstesten - na afloop krijgen de cursisten een boekje mee.
- c. Rijvaardigheidsrit.

De rijvaardigheidsrit kent de volgende onderdelen:

1. Kennismaking.
2. Rit in ontspannen sfeer in vertrouwde omgeving.
3. Gezamenlijk invullen ritverslag.

Op de rijvaardigheidsrit wordt nog de volgende toelichting gegeven:

"De instructeur creëert een ontspannen sfeer voor de rit en geeft algemene bestemmingen aan (bijvoorbeeld station, ziekenhuis). De rit vindt plaats in de vertrouwde omgeving van de cursist."

De routekeuze wordt overgelaten aan de cursist; later is dit wel onderdeel van de nabeschuiving.

Tijdens de rit worden zo min mogelijk opmerkingen gemaakt over de rijvaardigheid. Alleen bij fouten die tot actueel gevaar kunnen leiden wordt de rit onderbroken en wordt gewezen op deze fouten. Na afloop van de rit volgt een gezamenlijk ingevuld ritverslag waarin zowel goede als foute zaken aan de orde worden gesteld.

Tijdens de rit wordt gelet op: wegrijden, gebruik spiegels, linksafslaan, rechtsafslaan, in- uitvoegen snelwegen, plaats op weg, verkeerspleinen enzovoort.."

Het lijkt zonder meer een positieve zaak dat oudere bestuurders hun eigen rijvaardigheid en specifieke lichamelijke vermogens eens onder de loupe laten nemen. De ervaring in de provincies is dat continuïteit in de BROEM-ritten geleidelijk leidt tot een breder draagvlak en een hogere opkomst bij oudere bestuurders. Na enkele jaren van BROEM-ritten merkt men ook dat een aantal bestuurders weer terug komt voor een herhalings-test.

Wellicht zijn er nog mogelijkheden om de BROEM-ritten op bepaalde onderdelen te verbeteren. Het is voorstelbaar dat bij sommige oudere bestuurders de nadruk meer zou kunnen liggen op een trainingsdeel, bijvoorbeeld bij die bestuurders die al eens eerder zijn getest en die specifiek kunnen aangeven met welke verkeerssituaties zij problemen ervaren.

In dat verband lijkt het aan te bevelen om bij een evaluatie van de BROEM-ritten een duidelijk onderscheid te hanteren tussen een diagnostisch deel van de BROEM-rit en een trainingsdeel, dat specifiek gericht is op de coaching van vaardigheden.

3.4.6. De bromfietscursussen

In alle provincies wordt de VVN-bromfietscursus gevolgd. De VVN-bromfietscursus kent een aantal cursusblokken:

- Verkeerskennis en kennis met betrekking tot de bromfiets.
- Bediening en beheersing van de bromfiets op afgesloten terrein.
- Techniek gericht op primair onderhoud.
- Rijvaardigheidstest op de openbare weg.

Elk cursusblok wordt afgesloten met een toets. Er wordt niet altijd op de openbare weg gereden. Dat hangt af van de uitvoering van de cursus, of van de leeftijd van de deelnemers die minder dan 16 jaar kan zijn.

3.5. Verschillen tussen reguliere en voortgezette rijopleiding

Er is een aantal verschillen tussen de reguliere rijopleidingen en de voortgezette rijopleidingen. We zetten ze hieronder op een rij:

1. De reguliere rijopleidingen bestaan uit een reeks van lessen over een periode van enkele maanden; de voortgezette rijopleidingen beslaan meestal één of twee dagen.
2. De reguliere rijopleiding vindt vrijwel altijd plaats op de openbare weg. De voortgezette rijopleidingen maken in belangrijke mate gebruik van speciaal opgezette oefenterreinen.
3. De grote doelgroep voor de reguliere rijopleiding bestaat uit jonge, onervaren weggebruikers die nieuw gedrag moeten aanleren. De doelgroep voor de voortgezette rijopleidingen bestaat uit mensen van alle leeftijden die vaak enige of vele jaren rij-ervaring hebben.
4. De reguliere rijopleiding wordt gegeven aan individuen, de voortgezette rijopleiding wordt vaak gegeven aan mensen in groepsverband.
5. De leerstof van de voortgezette rijopleiding is vaak stof die in de reguliere rijopleiding niet of slechts incidenteel aan de orde wordt gesteld zoals: maken van een noodstop, berm-rijden, over obstakel rijden, bochten nemen, remmen en daaropvolgend uitwijken, een slip vermijden, plaats op de weg. De voortgezette rijopleiding richt zich op gedragingen die niet in het CBR-examenpakket zijn voorgeschreven, en die daarom vaak niet door rij scholen worden behandeld. Uiteraard zijn er enkele rij scholen die deze onderwerpen wel behandelen.
6. In de voortgezette rijopleiding is er een andere relatie tussen instructeur en cursist dan tijdens de reguliere rijopleiding. In de reguliere rijopleiding wordt een instructeur geconfronteerd met jeugdige pupillen die vaak in korte tijd het rijbewijs willen halen, en die de rijlessen als instrument tot dat doel zien. De motivatie van deze jeugdige cursisten is er vaak vooral op gericht om het rij-examen met goed gevolg af te leggen. Zowel qua leeftijd als rij-ervaring is er een grote kloof tussen instructeur en pupil, hetgeen natuurlijk ook tot uiting komt in de rij-instructie.
Het nemen van rijlessen wordt geaccepteerd als middel tot een doel. De pupil heeft vaak geen ander doel dan het examen behalen. De intrinsieke interesse in rijlessen is waarschijnlijk gering.

In de voortgezette rijopleiding wordt een instructeur geconfronteerd met uiteenlopende, vaak volwassen mensen, die al de nodige rij-ervaring en levenservaring hebben. Deze cursisten zijn vaak leergierig, ze willen de eigen rijvaardigheid verbeteren en ze hebben vaak ook specifieke leerdoelen voor ogen.

De cursisten willen waarschijnlijk niet een typische 'rijles' of 'rijles-instructie' ontvangen: die vorm van instructie kennen ze al, ze zijn erop uitgekeken en ze associëren die manier van instructie waarschijnlijk ook met iets wat voor beginners van toepassing is.

7. De instructie tijdens de reguliere rijopleiding is sterk gericht op de correctie van fouten die gemaakt worden; de instructie tijdens de voortgezette rijopleiding heeft vaak een ander karakter: er wordt meer gedemonstreerd, meer gemotiveerd en vaak is er een zeer directe koppeling tussen oefenstof en leerervaringen. Met name bij de motoropleidingen worden meer vormen van instructie gebruikt: uitleg geven, zelf demonstratie geven, demonstratie geven met cursist achterop, achterop zittend instructie geven, meelopen met cursist instructie geven, naast cursist rijdend instructie geven, voor cursisten rijdend demonstratie geven.

3.6. Typologie van voortgezette rijopleidingen

Een typologie van voortgezette rijopleidingen kan in principe gebaseerd worden op de volgende dimensies.

1. *Theoretisch versus praktisch*

Ten dele is dit een schijn-dimensie in die zin dat de theorie, het aanreiken van kennis, ook zeer praktisch kan zijn. In de 'theoretische' cursus Defensief Verkeersgedrag worden cursisten ook aangesproken op hun ervaringen in de praktijk, en vindt er in groepsverband ook een uitwisseling van dergelijke ervaringen plaats. Waar het vooral om gaat bij deze dimensie is in hoeverre de aangereikte leerstof of oefenstof door de cursisten gekoppeld en toegepast kan worden in de praktijk.

2. *Afgesloten terrein versus openbare weg*

De trainingen op een afgesloten terrein lenen zich bij uitstek voor oefeningen waarbij de cursisten aan den lijve kunnen ervaren welke fysieke krachten inspelen op de auto en welke rij-eigenschappen een auto vertoont onder specifieke fysieke condities (nat wegdek, stroef wegdek, noodstop, bermrijden).

De trainingen op de openbare weg zijn speciaal geschikt om verkeersinzicht en daaraan gekoppeld anticipatievermogen en communicatie met medeweggebruikers te oefenen en te verbeteren. Bij trainingen op de openbare weg wordt veelal een andere wijze van instructie gehanteerd dan tijdens de reguliere rijlessen. De cursist heeft een grotere vrijheid om zelf een eigen route naar een bestemming te kiezen. Vaak ook geeft de instructeur zelf demonstraties, of gebruikt een specifieke manier van coaching waarbij het er niet om gaat om de cursist aldoor op fouten te wijzen, maar om hem te laten ervaren en te laten proberen op welke manier situaties in het verkeer beter of veiliger kunnen worden opgelost.

De vraag welke van beide trainingen relevanter is voor de verkeersveiligheid zou ons op het verkeerde pad kunnen zetten. Beide trainingen richten zich op verschillende typen situaties. De eigenschappen van de auto in

relatie tot de fysieke omgeving staan centraal op het oefenterrein; de bestuurder in relatie tot zijn medeweggebruikers staat centraal op de openbare weg. Het is goed denkbaar dat het nut of het veiligheidseffect van deze trainingen sterk afhankelijk is van vaardigheden en wensen van de groep cursisten. We mogen niet vergeten dat het leereffect, en daarmee het veiligheidseffect, van een opleiding sterk afhankelijk is van de mate waarin cursisten zich openstellen voor de aangereikte leer- en oefenstof. In onderzoek is gebleken dat trainingen op een afgesloten oefenterrein bij een groep jonge automobilisten sterker wordt gewaardeerd dan een training op de openbare weg (zie § 2.3.1). Wellicht wordt de training op de openbare weg sterk geassocieerd met het reguliere rijonderricht, terwijl de training op het oefenterrein nieuwe opwindende ervaringen met zich meebrengt.

3. Vaststaand programma versus behoeften cursist

Bij de meeste voortgezette rijopleidingen ligt het basisprogramma in grote lijnen vast. Met name bij de trainingen voor motorrijders van de KNMV en de NVVM is er ook ruimte om aandacht te besteden aan de eigen wensen van motorrijders. Motorrijders geven dan aan waar volgens hun mening nog zwakke plekken zijn, bijvoorbeeld het nemen van bochten. De instructeur kan dan aan dat specifieke onderdeel meer aandacht besteden.

Tijdens de 'incentives' wordt erg sterk ingespeeld op de behoefte van cursisten om spannende ervaringen op te doen met verschillende voertuigen.

4. Ontspannend versus inspannend

Elke voortgezette rijopleiding is behalve ontspanning ook inspanning. De ontspanning komt vooral voort uit de toch informele sfeer die er meestal wordt gecreeërd en de mogelijkheid om onder redelijk beschermde omstandigheden nieuwe, plezierige ervaringen op te doen. De inspanning komt voort uit het feit, dat men over zo'n hele dag geestelijk flink bezig wordt gehouden. Er wordt veel informatie doorgegeven, en tijdens de oefeningen of het praktijkrijden, spiegelt men zich al gauw aan de prestaties van de andere cursisten of aan de ideale lijn die wordt voorgehouden door de instructeur.

5. Aandacht per cursist

De cursist leert het meest wanneer de instructeur hem of haar aanwijzingen kan geven die specifiek zijn toegesneden op het niveau waarop de cursist zich op dat moment bevindt. Dat wil zeggen: aanwijzingen toegesneden op de problemen of beperkingen die de cursist ter plekke ondervindt. Daar kan een instructeur alleen achter komen door de cursist nauwkeurig van dichtbij te observeren, door dit herhaaldelijk te doen en door de cursist ook gericht vragen te stellen.

Indien de instructeur een grote groep van cursisten heeft, dan zal hij slechts weinig aandacht aan elke individuele cursist kunnen geven, en de aandacht die hij deze cursist dan geeft zal vaak bestaan uit algemene aanwijzingen die misschien bij acht van de tien cursisten helpen, maar juist niet bij deze.

6. Eendaags versus meerdaags

Tijdens eendaagse cursussen kunnen vaardigheden wel wat worden verbeterd, maar niet op het niveau van betrouwbare gedragsautomatismen.

Eendaagse cursussen hebben vaak een vol programma, zodat verwacht mag worden dat een deel van de aangereikte stof in daaropvolgende weken weer verloren gaat, met name wanneer er geen gelegenheid is of wordt genomen om deze stof nog eens te oefenen in de praktijk. Meerdaagse cursussen geven meer gelegenheid om informatie te verwerken en om nieuw verworven vaardigheden ‘vast te maken’ aan de reeds bestaande vaardigheden.

3.7. Te realiseren opleidingen

‘De’ ideale voortgezette rijopleiding bestaat niet. Deze bestaat niet in de zin dat het te simpel is om te denken dat één enkel type opleiding even geschikt is voor alle verschillende groepen weggebruikers. Een opleiding voor oudere automobilisten zal bijvoorbeeld moeten ingaan op andere veiligheidsthema’s dan een opleiding voor jongere bestuurders.

Een voortgezette rijopleiding die vanuit het gezichtspunt van verkeersveiligheid ideaal zou zijn, zou een training op een oefenterrein en op de openbare weg moeten combineren en meer dagen in beslag moeten nemen. Dat is echter een type opleiding die commercieel gezien waarschijnlijk niet te realiseren is. We zagen bijvoorbeeld in § 2.3.1 dat de cursus ‘Jonge automobilisten’ wel op prijs werd gesteld door de deelnemers, maar dat tegelijkertijd slechts 5% van de deelnemers bereid was om de commerciële prijs van f 250,- voor de cursus te betalen. We mogen veronderstellen dat voortgezette rijopleidingen in praktijk beperkt in prijs en duur zullen blijven.

Verbetering van de voortgezette rijopleiding zal vooral gezocht moeten worden in het leveren van steeds beter ‘maatwerk’. Juist ook vanwege de korte duur van de voortgezette rijopleiding is dat maatwerk zo belangrijk. Indien de leerstof niet nauwkeurig aansluit op wensen en mogelijkheden van de individuele cursist, gaat er veel tijd nodeloos en nutteloos verloren: in dat geval verliest de cursist zijn interesse, of hij merkt geen enkel leereffect bij de oefeningen omdat ze te hoog zijn gegrepen, of niet aansluiten bij wat hij in feite wil leren.

Er kan lang gediscussieerd worden over hoe verfijning in het maatwerk gestalte moet krijgen. Zoals we in § 2.2.3 hebben aangegeven, zijn er verschillende ideeën over maatwerk in de opleiding. Het verschil in ideeën hangt samen met het specifieke referentiekader dat men hanteert. Het opstellen van een rijopleidingsprogramma naar analogie van een training van piloten, levert een heel andere aanpak op dan de benadering van een therapeut die ongevallen van jeugdige bestuurders toeschrijft aan onvoldoende reflectie op eigen functioneren als mens in het verkeer.

Twee algemene richtlijnen voor maatwerk zijn de volgende:

Ten eerste houdt maatwerk in, dat de opleiding bij voorkeur dient aan te sluiten bij de wensen en beperkingen van de doelgroep, bijvoorbeeld jonge automobilisten. Met name bij de voortgezette motorrijopleidingen van bijvoorbeeld NVVM en KNMV wordt al gestreefd naar afstemming op behoeften van specifieke groepen motorrijders: beginners, gevorderden en heropstappers.

Ten tweede betekent maatwerk dat binnen een doelgroep weer wordt aangesloten op niveauverschillen en persoonlijkheidsverschillen.

Het laatste punt impliceert dat er voldoende aandacht gegeven kan worden

aan de individuele cursist en dat de instructeur de ervaring en kennis heeft verzameld om bij verschillende soorten cursisten met verschillende capaciteiten en motieven een leerervaring te bewerkstelligen.

4. Uitkomsten enquêtes en interviews

4.1. Inleiding

In dit hoofdstuk wordt ingegaan op de resultaten van de schriftelijke enquête. Met behulp van een schriftelijke vragenlijst is bij een aantal cursisten gevraagd naar sekse, leeftijd, aantal jaren rij-ervaring, motieven van de cursist om deel te nemen aan de cursus, en de leerdoelen waaraan de cursus naar mening van de cursist heeft bijgedragen. De vragenlijst is opgenomen in Bijlage 7.2.

De vragenlijst werd in aantallen van veertig à tachtig uitgezet bij acht opleidingsorganisaties: VVCR, ANWB, VZN, KNMV, NVVM, IRV, Prodrive Training BV, Slotemakers' anti-slipschool.

De vragenlijsten werden door de betreffende rij-instructeurs aan het einde van de cursusdag uitgereikt aan de deelnemers. Zie tabel in § 3.2.4.

Zoals we kunnen zien, zijn de cursisten van verschillende organisaties in verschillende mate vertegenwoordigd in de steekproef. De resultaten van de steekproef zijn niet representatief voor de populatie van cursisten; de resultaten hebben vooral een globale indicatieve waarde.

4.2. Resultaten enquête

In § 4.2.1 worden eerst de resultaten voor de automobilisten-opleidingen behandeld. De uitkomsten betreffende de voortgezette motorrijopleidingen komen aan de orde in § 4.2.2.

4.2.1. Resultaten automobilisten

In totaal werden 145 automobilisten ondervraagd over hun motieven voor en ervaringen met voortgezette rijopleidingen. De gemiddelde leeftijd van deze groep ondervraagden was 38 jaar en de gemiddelde rij-ervaring was achttien jaar. De groep ondervraagden bestond voor het merendeel uit mannen (87%). Van deze groep ondervraagden antwoordde ruim drie op de vijf deelnemers (62%) wel aan een vervolgcursus te willen deelnemen, een derde antwoordde (32%) dat misschien te willen doen en slechts één op de dertig deelnemers (3%) antwoordde resoluut dit niet te willen doen.

Tabel 4.1 geeft een overzicht van de antwoordpercentages voor de vragen over de motieven om deel te nemen aan een vervolopleiding voor automobilisten.

Tabel 4.1. *Uitkomsten van schriftelijke enquête onder automobilisten-cursisten (N=145).*

Motief	zeer belangrijk	redelijk belangrijk	weinig belangrijk	helemaal niet belangrijk
Nieuwsgierigheid	37% (53)	33% (48)	17% (24)	7% (10)
Aanraden anderen	19% (27)	24% (35)	17% (25)	32% (46)
Vlotter rijden	17% (25)	19% (28)	25% (36)	33% (48)
Zelf ongeval	11% (16)	21% (31)	16% (24)	44% (64)
Financiële aanbieding	6% (9)	12% (17)	12% (17)	61% (89)
Rijden betere techniek	60% (87)	28% (40)	4% (6)	5% (7)
Ongeval van ander	5% (8)	14% (20)	15% (22)	54% (78)
Cursus aangeboden	40% (58)	8% (12)	5% (7)	43% (63)
Leren veilig rijden	79% (115)	12% (18)	3% (4)	1% (1)
Leren beheersing	78% (113)	15% (21)	3% (4)	1% (1)
Eigen kunnen testen	41% (59)	31% (45)	10% (15)	9% (13)
Handelen nood-situaties	77% (112)	16% (24)	1% (1)	1% (1)

Als belangrijkste motieven om voortgezette rijopleidingen te volgen worden door automobilisten genoemd:

- Om meer te leren over veilig rijden en voorkomen van noodsituaties (79% zeer belangrijk).
- Om meer te leren over beheersing van het voertuig (78% zeer belangrijk).
- Om meer te leren over hoe te handelen in noodsituaties (77% zeer belangrijk).

Bij twee op de vijf cursisten (40%) wordt als zeer belangrijk opgegeven dat de cursus wordt aangeboden door het bedrijf. Opmerkelijk is dat een meerderheid van de cursisten (61%) een aantrekkelijke financiële aanbieding niet van belang acht voor deelname aan de cursus.

Tabel 4.2 geeft een overzicht van de antwoordpercentages wat betreft de vragen naar de leerdoelen waaraan de cursus naar mening van de onder-vraagde automobilisten heeft bijgedragen.

Tabel 4.2. Uitkomsten van schriftelijke enquête onder automobilisten-cursisten.

Leerdoel	Bijdrage aan het leerdoel			
	zeer veel	redelijk veel	weinig	bijna niets
Inzicht in rijvaardigheid	32% (46)	51% (74)	12% (17)	1% (1)
Vlotter rijden	6% (9)	32% (46)	35% (51)	22% (32)
Voorzichtiger rijden	28% (41)	41% (60)	19% (27)	6% (9)
Soepeler rijtechniek	17% (25)	39% (57)	28% (40)	11% (16)
Kennis ongevallen	38% (55)	31% (45)	14% (21)	12% (18)
Beheersing bij hoge snelheden	30% (43)	30% (44)	21% (31)	14% (21)
Inzicht eigen beperkingen	40% (58)	43% (62)	11% (16)	2% (3)
Kennis voertuig	43% (63)	36% (53)	16% (23)	1% (1)
Kijk op gevaren	41% (59)	37% (54)	16% (23)	2% (3)
Inzicht in onveilige gewoonten	35% (51)	39% (57)	19% (27)	3% (4)
Beheersing voertuig	44% (64)	39% (56)	12% (17)	1% (2)
Inzicht in gezien door anderen	10% (14)	34% (49)	37% (54)	14% (20)
Meer rekening gedrag anderen	16% (24)	45% (65)	25% (36)	10% (14)
Meer vertrouwen in rijvaardigheid	28% (41)	46% (67)	16% (23)	5% (8)
Kijk op wel en niet maken	33% (48)	34% (49)	23% (33)	6% (9)
Besef van wisselwerking	21% (30)	33% (48)	32% (47)	10% (14)

Uit tabel 4.2. blijkt dat een voortgezette rijopleiding naar de mening van de ondervraagde automobilisten redelijk tot zeer veel bijdraagt aan uiteenlopende leerdoelen, waarbij met name de volgende leerdoelen er in positieve zin uitspringen:

1. Betere algemene beheersing van het voertuig (44% zeer veel).
2. Meer kennis over rij-eigenschappen van het voertuig (43% zeer veel).
3. Betere kijk op gevaarlijke situaties (41% zeer veel).
4. Inzicht in eigen beperkingen (40% zeer veel).

4.2.2. Resultaten motorrijders

In totaal 114 motorrijders werden ondervraagd over hun motieven voor en ervaringen met voortgezette rijopleidingen. De gemiddelde leeftijd van deze groep ondervraagden was 34 jaar en het gemiddeld aantal jaren ervaring met motorrijden was zes jaar en met autorijden vijftien jaar. De groep ondervraagden bestond voor het merendeel uit mannen (80%). Van deze groep ondervraagden antwoordde ruim twee op de drie deelnemers (69%) wel aan een vervolgcursus te willen deelnemen, meer dan

een kwart antwoordde (28%) dat misschien te willen doen, en slechts een deelnemer (1%) antwoordde resoluut dit niet te willen doen.

Tabel 4.3 geeft een overzicht van de antwoordpercentages voor de vragen over de motieven om deel te nemen aan een vervolgopleiding voor motorrijders.

Tabel 4.3. <i>Uitkomsten van schriftelijke enquête onder cursisten-motorrijders (N=114).</i>				
Motief	zeer belangrijk	redelijk belangrijk	weinig belangrijk	helemaal niet belangrijk
Nieuwsgierigheid	23% (26)	42% (48)	19% (22)	12% (14)
Aanraden anderen	13% (15)	30% (35)	19% (22)	31% (35)
Vlotter rijden	27% (31)	45% (51)	20% (23)	5% (6)
Zelf ongeval	13% (15)	23% (26)	22% (25)	38% (43)
Financiële aanbieding	3% (4)	11% (13)	25% (28)	58% (66)
Rijden betere techniek	81% (93)	17% (19)	-	-
Ongeval van ander	4% (5)	24% (27)	19% (22)	48% (55)
Cursus aangeboden	3% (4)	4% (5)	7% (8)	81% (92)
Leren veilig rijden	88% (100)	10% (11)	-	-
Leren beheersing	89% (102)	9% (10)	-	-
Eigen kunnen testen	25% (28)	42% (48)	19% (22)	10% (11)
Handelen nood-situaties	84% (96)	12% (14)	1% (1)	1% (1)

Als belangrijkste motieven om voortgezette rijopleidingen te volgen worden door motorrijders genoemd:

- Om meer te leren over veilig rijden en voorkomen van noodsituaties (88% zeer belangrijk).
- Om meer te leren over beheersing van het voertuig (89% zeer belangrijk).
- Om meer te leren over hoe te handelen in noodsituaties (84% zeer belangrijk).
- Om te leren rijden met betere techniek (81% zeer belangrijk).

De eerste drie motieven werden ook door de automobilisten het meest genoemd.

Opvallend is dat een meerderheid van de cursisten (58%) een aantrekkelijke financiële aanbieding niet van belang acht voor deelname aan de cursus. Ook bij de automobilisten hecht een meerderheid (61%) weinig belang hieraan. Bij consumentenonderzoek ten behoeve van de opzet van de Gelderse Motorvaardigheidstraining bleek, dat de reguliere

prijzen van de voortgezette motoropleidingen een beletsel voor deelname kunnen vormen voor jonge motorrijders. Bij de evaluatie van een cursus voor jonge automobilisten bleek eveneens, dat de reguliere cursusprijs als te hoog werd ervaren.

Een aantrekkelijke prijsstelling is wellicht niet vaak het hoofdmotief voor mensen om deel te nemen aan een cursus, maar de prijs van een cursus kan wel een belangrijk motief zijn om af te zien van deelname, vooral wanneer het een doelgroep betreft, zoals jongere bestuurders, die gemiddeld gesproken over een laag inkomen beschikt.

Tabel 4.4 geeft een overzicht van de antwoordpercentages wat betreft de vragen naar de leerdoelen waaraan de cursus naar mening van de ondervraagde motorrijders heeft bijgedragen.

Leerdoel	Bijdrage aan het leerdoel			
	zeer veel	redelijk veel	weinig	bijna niets
Inzicht in rijvaardigheid	26% (30)	66% (75)	5% (6)	2% (2)
Vlotter rijden	19% (22)	47% (54)	27% (31)	5% (6)
Voorzichtiger rijden	11% (13)	49% (56)	33% (38)	5% (6)
Soepeler rijtechniek	36% (41)	53% (60)	8% (9)	3% (3)
Kennis ongevallen	5% (6)	51% (58)	36% (41)	7% (8)
Beheersing bij hoge snelheden	17% (19)	41% (47)	30% (34)	10% (12)
Inzicht eigen beperkingen	29% (33)	54% (62)	15% (17)	2% (2)
Kennis voertuig	35% (40)	47% (54)	16% (18)	1% (1)
Kijk op gevaren	39% (45)	48% (55)	10% (12)	1% (1)
Inzicht in onveilige gewoonten	25% (29)	58% (66)	10% (11)	6% (7)
Beheersing voertuig	52% (59)	42% (48)	6% (7)	-
Inzicht in gezien door anderen	9% (10)	41% (47)	41% (47)	9% (10)
Meer rekening gedrag anderen	15% (17)	45% (51)	30% (34)	10% (11)
Meer vertrouwen in rijvaardigheid	35% (40)	57% (65)	5% (6)	3% (3)
Kijk op wel en niet maken	25% (28)	40% (46)	28% (32)	6% (7)
Besef van wisselwerking	8% (9)	16% (18)	11% (13)	7% (8)

Uit tabel 4.4. blijkt dat een voortgezette rijopleiding naar de mening van de ondervraagde motorrijders redelijk tot zeer veel bijdraagt aan uiteenlopende leerdoelen, waarbij met name de volgende leerdoelen er in positieve zin uitspringen:

1. Betere algemene beheersing van het voertuig (52% zeer veel).
2. Betere kijk op gevaarlijke situaties (39% zeer veel).
3. Meer kennis over rij-eigenschappen van het voertuig (35% zeer veel).
4. Meer vertrouwen in rijvaardigheid (35% zeer veel).

De eerste drie leerdoelen springen er ook bij de automobilisten in positieve zin uit.

4.3. Resultaten interviews

In deze paragraaf rapporteren wij kort de voornaamste bevindingen van de interviews met rij-instructeurs en leidinggevenden van opleidingsorganisaties. De uitgeschreven verslagen van de interviews zijn weergegeven in Bijlage 7.

4.4. Uitkomsten van de gesprekken met instructeurs

Er zijn gesprekken gevoerd met vier motorrij-instructeurs en vier autorij-instructeurs.

De motorrij-instructeurs stemmen met elkaar overeen:

1. De motorrijders die deelnemen aan de cursussen, hebben vaak toch het vermoeden dat ze in het algemeen of op onderdelen nog wat tekortschieten wat betreft hun rijvaardigheid. De aanleiding voor dat vermoeden kan van uiteenlopende aard zijn: ervaringen in vakantie, ervaringen met ongevallen of gevaarlijke situaties, de aankoop van een zwaardere machine, ervaringen met het samenrijden met anderen.
2. Belangrijke onderwerpen voor de veiligheid van de motorrijder zijn: remmen en uitwijken, noodstop, bochtentechniek, plaats op de weg, kijken. Deze onderwerpen komen tijdens de reguliere opleiding vaak niet of niet voldoende aan bod.
3. De leerstof die wordt aangeboden in het kader van verkeersveiligheid wordt als interessant en boeiend ervaren door de cursisten. Ook ervaren motorrijders, die soms in het begin sceptisch staan tegenover de cursus, leren naar eigen zeggen bij. Tijdens het oefenen wordt wel een verbetering van vaardigheid bereikt, maar deze is per cursist verschillend. Er wordt zeker niet zolang geoefend totdat perfectie is bereikt. Vaak is het zo dat de instructeur niet elke cursist van de groep op dat ideale niveau krijgt waarop hij iedereen zou willen hebben.
4. De toegepaste leer- en onderwijsprincipes zoals die uit de gesprekken met de motorrij-instructeurs afgeleid kunnen worden zijn:
 - zorg dat de cursist jou accepteert;
 - laat mensen altijd in hun waarde;
 - laat de cursist actief bezig zijn (actief leren);
 - geef bij elke oefening duidelijke uitleg (planmatige instructie);
 - geef duidelijke demonstraties;
 - sluit aan op het beheersingsniveau van de cursist;
 - ga actief na (door vragen) waar het probleem ligt bij de cursist;
 - sluit aan op de leer- en instructievoorkeur (bijvoorbeeld 'uitleg krijgen', 'zelf doen' of 'kunnen voelen');
 - geef iedere cursist de nodige aandacht;

- beperk de oefen- en leerstof op één dag, overlaad cursisten niet met informatie;
- straal enthousiasme uit;
- stel cursisten in staat herhaaldelijk te oefenen;
- werk in kleine stappen, bouw oefeningen langzaam op;
- werk van elementaire oefeningen naar meer complexe oefeningen;
- leg altijd het belang uit van een oefening.

5. Voor het rijden op de openbare weg is 'Plaatsbepaling op de weg' een centraal onderwerp. Plaats op de weg heeft vooral te maken met het vergroten van het eigen zicht op andere verkeersdeelnemers, bijvoorbeeld bij het ingaan van een bocht, en het vergroten van de eigen zichtbaarheid voor andere weggebruikers (bijvoorbeeld bij het inhalen van een vrachtauto).
6. Alle instructeurs leggen de nadruk op acceptatie bij de cursisten van de aangeboden leerstof: zonder die acceptatie is het leereffect nul. De instructeur dient zijn uiterste best te doen om die acceptatie bij de cursisten te verkrijgen. De meeste cursisten zijn overigens erg meegaand en leergierig; een kleine groep is wat sceptischer, maar deze scepsis verdwijnt bijna altijd bij het oefenen.
7. De instructeurs zijn zich goed bewust van het feit dat ze bij verschillende cursisten vaak een verschillende instructie-aanpak dienen te gebruiken. Bij de een is het wat meer praten, bij de ander wat meer demonstreren of zelf achterop gaan zitten, enzovoort.
8. Het programma is redelijk vol: aan het einde van de dag zijn de cursisten behoorlijk vermoeid.

De autorij-instructeurs stemmen overeen over de volgende punten:

1. Er zijn uiteenlopende motieven voor deelname aan de cursussen: bedrijfsaanbod, cadeau van vrienden, interesse voor veiligheid, sensatie-zucht.
2. Tijdens de voortgezette rijopleiding moet zowel aandacht worden besteed aan de vaardigheden van de deelnemers alsmede ook aan hun verkeersmentaliteit.
3. De leereffecten van de aangereikte oefenstof hebben de neiging om na verloop van tijd weg te zinken, met name wanneer de beoefende gedragingen niet herhaaldelijk in het verkeer kunnen worden toegepast.
4. De overeenkomsten tussen cursussen van verschillende opleidingsinstituten zijn aanzienlijk. De verschillen tussen cursussen worden in feite wat gechargeerd.
5. De cursisten dienen in ieder geval wel meer vertrouwen te verkrijgen in hun vermogen om een noodsituatie goed en veilig op te lossen.

Er zijn ook nog verschillen bij ondervraagden, die gaan over:

1. Welke nuanceringsen te geven zijn bij de uitleg over remtechniek.
2. Welke leereffecten te bereiken zijn bij jonge, onervaren automobilisten in tegenstelling tot meer ervaren automobilisten.

3. Het nut van specifieke oefeningen.
4. De grootte van groep mensen die nog effectief te begeleiden is.
5. De manier waarop je mensen moet instrueren.

4.5. Uitkomsten van de gesprekken met leidinggevendenden bij opleidingsinstituten

De directeuren van verkeersveiligheidsinstellingen kunnen zich vinden in een aantal uitgangspunten:

1. Een voortgezette rijopleiding draagt bij aan verkeersveiligheid, omdat deze compensatie biedt voor bepaalde hiaten in de reguliere rijopleiding. Verschillende onderdelen van de voortgezette rijopleiding zouden in feite onderdeel kunnen en moeten uitmaken van de reguliere rijopleiding, omdat ze zo direct relevant zijn voor de verkeersveiligheid.
2. Een voortgezette opleiding moet primair gericht zijn op het tijdig laten herkennen van gevaren en het tijdig vermijden van die gevaren.
3. Een opleiding moet praktisch gericht zijn; belangrijk is dat de mensen de zaken die ze tijdens de training krijgen aangereikt direct kunnen door koppelen naar de praktijk.
4. De instructeur is het centrale kwaliteitselement bij een opleiding. De omgang tussen instructeur en cursisten is allesbepalend voor het leereffect.
5. In een opleiding behoort ook altijd aandacht te zijn voor de mentaliteit van de weggebruiker en de ombuiging daarvan ten gunste van een veiliger gedrag.
6. Er is sprake van een groeiende markt. Recent heeft Rozendom een nieuw opleidingscentrum geopend in Goes (Zeeland), en is de accommodatie te Rijssen gemoderniseerd. Zowel ANWB als Prodrive Training BV hebben plannen om op korte termijn een multi-functioneel opleidingscentrum te bouwen.
7. Er is wel interesse voor een actieve, stimulerende rol van de overheid op dit terrein: met name wordt gedacht in de richting van het opstellen van richtlijnen of een erkenningsregeling.
8. Alle leidinggevendenden verwijzen naar bedrijven of klanten bij wie het volgen van de voortgezette opleiding aantoonbaar tot schadereductie zou hebben geleid.

Er bestaan verschillen van mening tussen deze ondervraagden over:

- De soort trainingen die het meest relevant zijn voor de verkeersveiligheid (bijvoorbeeld oefenterrein versus openbare weg; praktijkgericht versus theoretisch gerichte).
- De manier van instructie geven of coaching van de cursisten.
- De manier waarop specifieke manoeuvres (remmen, bochten rijden, berm rijden) uitgevoerd dan wel aangeleerd moeten worden.

5. Conclusies

In dit onderzoek is het veld van de voortgezette rijopleidingen in Nederland anno 1994 beschreven en zijn drie verkenningen uitgevoerd: een theoretische verkenning, interviews met betrokkenen en een schriftelijke ondervraging van cursisten. In deze slotdiscussie maken wij de balans op van de verschillende constatering en gegevens (§ 5.1) en bespreken wij mogelijkheden in het kader van beleid (§ 5.2).

5.1. Evaluatie

Vanaf hier spreken we in algemene termen over 'voortgezette rijopleiding'. Met het begrip 'voortgezette rijopleidingen' staat ons vooral de meest gevolgde opleidingen voor ogen.

We kunnen dan eerst constateren dat de meest gevolgde opleidingen een duur van één dag hebben. Vervolgens geldt voor de automobilisten, dat de eendaagse voortgezette rijopleidingen meestal plaatsvinden op een afgesloten oefenterrein. Vaak gaat het daarbij om zogenaamde 'anti-slip' of 'voertuigbeheersingscursussen'. Wat betreft de motorrijders is er sprake van een meer evenredige verdeling van opleidingen over oefenterreinen en de openbare weg.

Buiten deze discussie vallen de voortgezette rijopleidingen die zijn gericht op specifieke probleemgevallen: bijvoorbeeld mensen die een verkeersovertreding hebben begaan, bestuurders die een ongeval hebben meegemaakt, of veroorzaakt, of bestuurders die een specifieke rij-angst hebben. Terzijde moet hier worden opgemerkt dat de nieuwe WWV die per 1 januari 1995 is ingegaan, de overheid de mogelijkheid geeft om meer gebruik te maken van verplichte voortgezette rijopleidingen als alternatieve straf voor verkeersovertreders. Het beleid zoals neergelegd in de genoemde artikelen van de WWV 1994 richt zich intensiever op het instrument educatie om de juiste mentaliteit en vaardigheid van de deelnemer in het verkeer te bevorderen. De vernieuwde vorderingsprocedure zal per 1 januari 1996 ingaan. Nieuw ten opzichte van de oude vorderingsprocedure (lid 5, artikel 131, WWV 1994) is, dat de Minister van Verkeer en Waterstaat de betrokken bestuurder de verplichting kan opleggen zich binnen een bepaalde termijn te onderwerpen aan educatieve maatregelen ter bevordering van de rijvaardigheid of rijgeschiktheid op straffe van ongeldigheid. Dit in het geval dat de schriftelijke mededeling over feiten en omstandigheden naar zijn oordeel geen aanleiding geeft tot een onderzoek naar rijvaardigheid of geschiktheid. De aan deze educatieve maatregelen verbonden kosten komen dan ten laste van de betrokken bestuurder.

5.1.1. *Belang voor de verkeersveiligheid*

De voortgezette rijopleidingen berusten veelal op een schriftelijk uitgeschreven programma waarin leerdoelen, aandachtspunten bij begeleidingen op vaste volgorde van onderdelen zijn aangegeven. Vrijwel alle opleidingen besteden aandacht aan zowel oefenen in de praktijk als uitdieping van theoretische kennis. Een uitzondering is de cursus Defensief Verkeersgedrag, die geen oefeningen in de praktijk omvat. Het zou echter wat kortzichtig zijn om deze cursus uitsluitend als 'theoretisch'

te typeren: zoals we verderop nog zullen betogen kan ook theorie zeer 'praktisch' georiënteerd zijn.

De hamvraag is natuurlijk of de opleidingen bijdragen aan de verkeersveiligheid, en hoe groot die bijdrage dan ingeschat mag worden. In eerste instantie zullen wij de vraag naar het belang van de voortgezette rijopleidingen behandelen zonder dat wij specifiek onderscheid maken tussen verschillende soorten cursussen, en de condities waaronder de cursussen plaatsvinden. In § 5.1.3 en 5.1.4 gaan wij dieper in op de mogelijke onderscheiden tussen cursussen en cursuscondities en hun mogelijke samenhang met verkeersveiligheid.

Om de vraag naar de effecten op verkeersveiligheid te beantwoorden zijn vier soorten gegevens in beschouwing genomen:

- De resultaten van nationaal en internationaal onderzoek.
- De uitkomsten van bevraging van experts.
- De uitkomsten van de enquêtes onder deelnemers.
- De aantallen deelnemers.

Deze informatiebronnen in ogenschouw nemend, komen wij tot de volgende constatering. De interviews met experts en de enquêtes onder cursisten geven duidelijk aan dat er wel sprake is van een leerproces en een verbetering van rijvaardigheden tijdens de voortgezette rijopleidingen. Naar eigen zeggen vindt bij automobilisten en motorrijders vooral een verbetering plaats van de kennis van de rij-eigenschappen van het voertuig, van de algemene beheersing van het voertuig en van het zicht op gevaarlijke situaties. Leren om veilig te rijden en voorkomen van nood-situaties is zowel voor automobilisten als motorrijders een hoofdmotief voor deelname aan de cursussen.

Dat de eendaagse cursussen kunnen leiden tot een veiliger rijgedrag op korte termijn, is ook feitelijk aangetoond in Nederlands onderzoek en in buitenlands onderzoek. Dit is een eerste indicatie dat (eendaagse) voortgezette rijopleidingen werkelijk kunnen bijdragen aan verkeersveiliger gedrag. Maar enkele kanttekeningen zijn op zijn plaats.

Ten eerste is in de interviews naar voren gekomen dat effecten van de opleidingen op gedrag na verloop van tijd wegzakken, indien de aangeleerde of verbeterde vaardigheden niet voldoende herhaald of toegepast kunnen worden tijdens verkeersdeelname na afloop van de cursus.

Van eendaagse cursussen mag eenvoudigweg niet verwacht worden, dat ze leiden tot nieuwe betrouwbare gedragsautomatismen. Daarvoor zijn de aan te leren gedragingen te complex en is de oefentijd per onderdeel vaak te kort.

Een tweede kanttekening is dat de cursussen naar alle waarschijnlijkheid er niet toe leiden, dat het rijgedrag over de gehele linie veiliger wordt. In het Nederlandse onderzoek werd gevonden dat bijvoorbeeld een belangrijke factor bij veel ongevallen, snelheidsaanpassing aan verschillende verkeerssituaties, niet gunstig beïnvloed werd door een combinatietraining van theorie, rijden op openbare weg en oefenen op oefenterrein. Ook de onderdelen 'rijden en volgen van bochten', 'gedrag nabij en op kruispunten', 'invoegen en uitvoegen', 'inhalen en voorbijgaan', 'voertuigbediening', 'vlot en zeker rijden', en 'volgafstand' werden niet beïnvloed door de cursus.

De cursus was ook niet opgezet om deze gedragingen te beïnvloeden. Deze gedragingen worden hier genoemd om duidelijk te illustreren dat de veiligheidsverbetering die bereikt kan worden door een eendaagse cursus naar verwachting beperkt zal blijven tot specifieke gedragsaspecten. Voor de voortgezette rijopleiding geldt waarschijnlijk wat ook voor de reguliere rijopleiding van toepassing is: in de loop van de opleiding gaan mensen minder fouten maken, maar ernstige fouten worden nog steeds gemaakt (De Velde Harsenhorst & Lourens, 1989).

Voor de vraag naar het belang van de voortgezette rijopleidingen voor verkeersveiligheid is het meest harde criterium natuurlijk: het aantal ongevallen. Leidt een verbetering in aspecten van het rijgedrag als gevolg van een voortgezette rijopleiding zonder meer tot verlaagde ongevals-betrokkenheid? Daarover is gereede twijfel mogelijk.

Ten eerste wijzen besprekingen van internationaal onderzoek (Lynam & Twisk, 1995) uit, dat opleidingsprogramma's zeer vaak geen of nauwelijks effect hebben op ongevallen.

Ten tweede is de duur van alle voortgezette rijopleidingen erg kort, zodat de tijd voor het verwerven van betrouwbare gedragsautomatismen vaak te kort is.

Ten derde geldt dat een belangrijk deel van de feitelijk aangeleerde en beoefende vaardigheden enkel van toepassing is op noodsituaties die zeldzaam voorkomen, zodat deze vaardigheden (bijvoorbeeld remmen, remmen en uitwijken) zelden toegepast kunnen worden en indien wel toegepast, niet altijd een ongeval kunnen voorkomen.

Ten vierde is een eventueel effect van de voortgezette rijopleidingen op ongevallen uiteraard ook afhankelijk van de aantallen cursisten.

Afgemeten aan de huidige aantallen weggebruikers die de voortgezette cursussen volgen (minder dan half procent van de automobilisten, minder dan vier procent van de motorrijders), mag in optimistische zin enkel een bescheiden effect op de totale verkeersveiligheid verwacht worden.

Er zijn dus de nodige kanttekeningen te plaatsen bij de relatie tussen het volgen van een voortgezette rijopleiding en ongevalsbetrokkenheid. Ondanks deze kanttekeningen lijkt een vermindering van ongevalsbetrokkenheid wel bereikt te kunnen worden door een vervolgopleiding, maar een dergelijk effect zal afhangen van verschillende condities. In § 5.1.4 gaan we nader in op deze condities.

Samenvattend is onze conclusie dat, over de gehele linie beschouwd, de voortgezette rijopleidingen in Nederland, op korte termijn - een of twee jaar - beschouwd, in bescheiden mate kunnen bijdragen aan de verkeersveiligheid. Bescheiden in de zin dat slechts een zeer klein aandeel van de Nederlandse bestuurders deze cursussen volgt (bij de motorrijders minder dan 4% per jaar, bij de automobilisten minder dan een half procent per jaar), en bescheiden in de zin dat de veelal gegeven eendaagse cursussen een beperkte mogelijkheid bieden voor het aanleren van nieuwe betrouwbare gedragsautomatismen.

Er zijn wel verschillende aanwijzingen dat voortgezette rijopleidingen kunnen bijdragen aan individuele verkeersveiligheid (wetenschappelijk onderzoek, intern bedrijfsonderzoek, indrukken instructeurs, verschillende enquêteresultaten). Maar: het is nog onduidelijk aan welke onderdelen van een cursus die effecten toegeschreven moeten worden, en of de effecten geheel toegeschreven kunnen worden aan het volgen van een cursus (een

deel van de effecten is waarschijnlijk mede te verklaren uit selectie en - bij zakelijk rijders - uit veranderde bedrijfsnormen). Verder geldt: de veiligheidseffecten zijn waarschijnlijk per cursist verschillend, en niet alle opleidingen zijn even relevant voor de verkeersveiligheid.

5.1.2. *Kwaliteit en kwaliteitsverbetering*

Uiteraard verschillen de opleidingen in kwaliteit en in relevantie voor verkeersveiligheid. Voor maximalisering van leereffecten zijn afstemming op de doelgroep, opbouw van het programma, kwaliteit van instructeurs en de hoeveelheid aandacht per cursist de doorslaggevende criteria. Voor de relevantie voor de verkeersveiligheid zijn behalve de reeds genoemde criteria ook belangrijk: de keuze van de te behandelen leerdoelen, en de hoeveelheid tijd per leerdoel.

De mogelijkheden voor verbeteringen van de cursussen staan op gespannen voet met de commercialisering. Zeer duidelijk komt dit tot uiting in het aantal cursisten per instructeur. Hoe meer cursisten per instructeur 'gedraaid' kunnen worden, des te beter de omzet-winst verhouding. Een groot aantal cursisten per instructeur leidt onvermijdelijk ertoe dat de individuele cursist minder goed geobserveerd wordt en minder aandacht krijgt, hetgeen ten koste gaat van het leereffect. Voor de opleidingen met een praktijkdeel zouden drie à vier cursisten per instructeur wellicht ideaal zijn. Vijf à zes cursisten per instructeur is een compromis tussen commercie en verkeersveiligheid. Bij meer dan zes cursisten per instructeur lijkt de commercie geleidelijk aan de overhand te krijgen boven de verkeersveiligheid.

De indruk bestaat dat de huidige cursusprogramma's erg vol bezet zijn en dat de oefentijd per onderdeel in feite beperkt is. Er is een keuze tussen ofwel een beperkt aantal onderwerpen in één cursus uitdiepen (en andere onderwerpen behandelen in andere cursussen), ofwel verschillende onderwerpen in één cursus wat minder diep uitwerken. In feite zou er voor motorrijders een gehele cursusdag ontworpen kunnen worden voor het berijden van bochten. Dat ene onderdeel is al dermate complex dat er gemakkelijk een cursusdag aan besteed zou kunnen worden. Voor motorrijders zou ook een onderdeel als het maken van een noodstop gemakkelijk een half dagdeel in beslag kunnen nemen. Maar verschillende cursisten hebben verschillende leerbehoeften; enige afwisseling in de cursus wordt als prettig ervaren door cursist en ook door instructeur en bovendien worden meer onderwerpen als belangrijk ervaren voor de verkeersveiligheid. Daarom zijn de programma's erg vol en behalve ontspannend, vaak ook inspannend: de cursist krijgt behoorlijk wat op zijn bord gedurende zo'n dag.

Uitbreiding over de tijd zou ongetwijfeld cursisten meer gelegenheid geven zich de leerstof eigen te maken, en om de leerstof als standaarddeel toe te voegen aan het eigen gedragsrepertoire. Maar uitbreiding van de opleidingen over meer dagen stuit waarschijnlijk op onoverkomelijke commerciële weerstanden: veel bestuurders willen niet meer dan een dag tijd spenderen aan een voortgezette opleiding.

5.1.3. *Verschillen en overeenkomsten tussen opleidingen*

In deze paragraaf besteden we aandacht aan verschillen en overeenkomsten tussen rijopleidingen.

Verschillen

In § 2.1.1 werd gesteld dat voortgezette rijopleidingen kunnen verschillen op de volgende aspecten:

- Het gedragsniveau waarop de opleiding zich richt.
- De gebruikte leerprincipes.
- De basistaken waarop instructie of feed-back wordt gegeven.
- Het beheersingsniveau dat wordt nagestreefd.
- Het aangrijpen op motivatie, kennis of vaardigheid.

Hieronder behandelen we in globale zin enkele verschillen tussen voortgezette rijopleidingen met betrekking tot deze aspecten.

Voor de meeste voortgezette rijopleidingen geldt dat het ervaringsgewijs leren het centrale leerproces is. De uitzondering hierop vormen natuurlijk de theoretische cursussen, bijvoorbeeld de cursus Defensief Verkeersgedrag, waarin de overdracht van kennis en ombuiging van mentaliteit centraal staat. Wel is het zo dat de uitwisseling van praktijkervaringen in het verkeer vaak een belangrijk onderdeel vormt van de theoretische cursussen.

De auto- en motorrijopleidingen op de openbare weg besteden vooral aandacht aan tactische manoeuvres (inhalen, bocht nemen, naderen kruisingen, enzovoort) in verschillende verkeerssituaties (binnen bebouwde kom, provinciale weg, dijk, enzovoort), waarbij visuele oriëntatie een van de belangrijkste basistaken is waarop wordt geïnstrueerd. Bij de opleidingen voor motorrijders wordt verder ook zeer veel aandacht besteed aan de basistaak 'Plaatsbepaling op de weg'. Het strategisch niveau komt met name bij de motorrijopleidingen ook aan bod in de vorm van aandacht voor ritvoorbereiding door middel van een technische inspectie van het voertuig.

Meer dan bij de opleidingen op de openbare weg, wordt bij de auto- en motorrijopleidingen op oefenterreinen aandacht besteed aan de operationele aspecten bij verschillende manoeuvres (remmen, remmen en uitwijken, bochtenwerk). Behalve de zuiver operationele aspecten die te maken hebben met voertuigbediening, moeten we in dit verband ook denken aan het gevoel krijgen voor de krachten die inspelen op het voertuig.

De auto- en motorrijopleidingen op afgesloten oefenterreinen richten zich deels ook op strategisch gedragsniveau: er wordt de nodige theoretische en praktische aandacht besteed aan ritvoorbereiding (technische inspectie voertuig, gordelgebruik, afstelling spiegels, zithouding). Het tactisch gedragsniveau komt vooral theoretisch en praktisch aan de orde, door de aandacht die wordt besteed aan de condities van weg, situatie of voertuig waaronder specifieke manoeuvres wel of niet gedaan moeten worden.

In vrijwel alle voortgezette rijopleidingen gaat aanleren of verbeteren van vaardigheden ook gepaard met overdracht van kennis en inspelen op motivatie. Motivatie en mentaliteit vormt vaak de rode draad door de gehele cursus. De instructeur geeft niet alleen door mondelinge informatie, maar ook door voorbeeldgedrag en door houding een model van de bewuste, serieuze en veilige verkeersdeelnemer. Wel verschillen de voortgezette rijopleidingen in de mate waarin de punten betreffende verkeersveiligheid actief worden gepropageerd.

Voor vrijwel alle voortgezette rijopleidingen geldt dat de te verwerken leerstof dermate moeilijk is dat een aantal cursisten na afloop van de

cursusdag niet een volledig geautomatiseerd beheersingsniveau heeft behaald.

Enkele belangrijke verschillen tussen de motor- en autorijopleidingen lijken de volgende:

- Bij motorrijopleidingen oefenen de deelnemers vaak met eigen voertuig, terwijl bij autorijopleidingen vaak wordt geoefend met de voertuigen van het opleidingsinstituut.
- De indruk is dat verschillende oefeningen voor motorrijders (remmen, bochtentechniek, slalom rijden) na afloop van de cursus relatief gemakkelijk in de praktijk - in het verkeer, of op een afgelegen terrein - nog beoefend kunnen worden, terwijl dat wat moeilijker is voor automobilisten.
- De indruk is dat de deelnemers aan motorrijopleidingen meer dan deelnemers aan de autorijopleidingen een specifieke motivatie hebben om actief te werken aan hun eigen verkeersveiligheid door middel van vaardigheidsverbetering.
- De indruk is dat er bij de motorrijopleidingen meer uiteenlopende instructievormen worden (en kunnen worden) toegepast: de instructeur loopt mee met de cursist, zit achterop bij de cursist en geeft aanwijzingen, laat de cursist achterop meerijden, rijdt voor een groep en geeft het goede voorbeeld, rijdt naast een cursist en geeft aanwijzingen enzovoort. Bij autorijopleidingen wordt minder variatie in instructievormen gebruikt.
- De motorrijders hebben via plaatsbepaling op de weg een actieve manier om hun veiligheid te verbeteren. Door een verstandige positiekeuze op de weg kunnen zij hun eigen zichtbaarheid en hun zichtbaarheid voor andere verkeersdeelnemers aanmerkelijk verbeteren. Uiteraard kunnen ook automobilisten hun veiligheid verbeteren, maar in mindere mate door positiekeuze op de weg.

Overeenkomsten

Op het eerste gezicht kan het erop lijken dat de onderliggende filosofieën en de aanpak bij verschillende cursussen erg verschillend zijn.

De verschillende geïnterviewden, zowel instructeurs als leidinggevendenden, hebben allen hun eigen perspectief op verkeersveiligheidsstrainingen en voor een deel ook eigen 'stokpaardjes'. Prikt men door de eigen taal die ieder spreekt heen, dan zijn er toch grote overeenkomsten.

De cursussen voor motorrijders behandelen toch vaak dezelfde onderwerpen; ze verschillen wellicht, mede onder invloed van de individuele instructeur en de wensen van de cursisten, in de tijd die wordt besteed aan elk onderwerp, en wellicht verschillen ze voor een deel ook in instructieaanpak of instructie-stijl. Ook de verschillende rijvaardigheidscursussen en veiligheidstrainingen voor automobilisten kennen belangrijke overeenkomsten in oefenstof. Remmen, remmen en uitwijken, nemen van bochten en rijden in de berm staan bij alle trainingen op het programma.

Wellicht is, naast overeenkomst in oefenstof, de meest fundamentele overeenkomst tussen de verschillende opleidingen het streven om de cursist een aantal 'kapstukken', of 'programmaatjes' mee te geven die de cursist later zelf in de praktijk kan 'her-activeren'. Vrijwel alle geïnterviewden hameren op het grote belang van de directe koppeling tussen theorie en praktijk, en ook tussen lespraktijk en alledaagse praktijk. Op langere termijn lijkt het gedragseffect van de cursussen af te hangen van de mate waarin de cursisten in staat zijn en gemotiveerd zijn om het

geleerde in de praktijk toe te passen en te blijven toepassen. Tijdens de voortgezette rijopleidingen worden zelf-doeprogramma's aangereikt waarmee ze de eerste stap kunnen zetten naar een betere rijvaardigheid. Kortom, mentale her-programmering en bewustwording zijn de bouwstenen van alle voortgezette rijopleidingen. Ongeacht of we te maken hebben met een opleiding bij Rozendom, een opleiding Defensief verkeersgedrag of een training bij NVVM of KNMV, de cursisten worden vaak voor het eerst bewust gemaakt van de mogelijkheden en beperkingen van hun voertuig in verschillende situaties.

Tevens wordt aan de cursisten een spiegel voorgehouden waarin ze hun eigen functioneren als bestuurder kunnen bekijken en her-evalueren in het licht van de nieuw aangereikte kennis en ervaringen.

Bij veel opleidingen worden 'wat als'-situaties behandeld waarbij de algemene 'wat als'-vraag verschillende antwoorden krijgt (theoretisch en praktisch - strategisch, tactisch en operationele voorzorgsmaatregelen).

- a. Hoe kun je voorspellen wat er gaat gebeuren? (Mentaal: begin bewustwording)
- b. Wat gebeurt er dan werkelijk? (Praktijk: ervaring leidt tot verankering bewustwording)
- c. Wat kun je in dat geval nog eventueel doen? (Tactisch: de manoeuvre)
- d. Wat gebeurt er dan?
- e. Hoe moet je de wenselijke manoeuvre in termen van concrete handelingen uitvoeren? (Operationeel)

In feite gaat het dus in sterke mate om een mentaal proces: personen dienen zich een mentale voorstelling te maken van wat er gaat gebeuren, vervolgens dient de voorstelling bij voorkeur getoetst te worden aan de praktijk; ook bij het uitvoeren van de manoeuvre dienen de cursisten eerst een mentaal programma te hebben van de volgorde van uit te voeren handelingen, en met behulp van het mentale programma kunnen de cursisten vervolgens tot op zekere hoogte zelf oefenen.

5.1.4. *Te verwachten effecten bij verschillende cursuscondities*

In de meerderheid van onderzoeksevaluaties van opleidingsprogramma's voor automobilisten is geen effect op ongevallen gevonden (Lynam & Twisk, 1995). Wetenschappelijk gezien is er weinig evidentie dat training van rijvaardigheid kan bijdragen tot vermindering van ongevallen.

Het grootschalig opgezette onderzoek naar de effecten van de Duitse verkeersveiligheidstrainingen zal misschien aanleiding geven om deze algemene uitspraak te veranderen. Indien niet de vermindering van ongevallen, maar de verandering in rijgedrag of attitude als criterium wordt genomen, ziet de situatie er wat gunstiger uit. Een aantal studies laat dan zien dat het volgen van een trainingsprogramma leidt tot verkeersveiliger attitudes en gedrag.

Voorlopig kunnen we concluderen dat in buitenlands onderzoek vaak geen effect is gevonden van voortgezette rijopleidingen op ongevallen. Toch zijn er wel enkele studies, besproken in § 2.2.2 die wél een effect op ongevallen laten zien. Het lijkt erop dat, onder specifieke condities en voorwaarden, opleidingsprogramma's wel een vermindering van ongevallen kunnen bewerkstelligen.

De volgende condities lijken daarbij erg belangrijk te zijn:

1. De kwaliteit van het programma.

Het is natuurlijk een dooddoener om te constateren dat de effectiviteit van een trainingsprogramma afhangt van de kwaliteit van dat programma, en vooral van de kwaliteit van de instructeur. Toch is dit een belangrijk punt. Veel evaluaties van trainingsprogramma's zijn verricht zonder dat de onderzoekers zich wagen aan uitspraken over de inhoudelijke en didactische kwaliteit van het geëvalueerde trainingsprogramma. Het is mogelijk dat een aantal 'geen effect'-bevindingen domweg het gevolg is van de slechte of middelmatige kwaliteit van de geëvalueerde programma's.

Er zijn wellicht twee hoofdcriteria voor de kwaliteit van een programma:

- a. De inhoud van het programma, de lesstof en oefenstof, dient goed aan te sluiten op de praktijk.
- b. De docent dient over grote didactische vaardigheden te beschikken.

2. Het aantal jaarlijks verreden kilometers van de doelgroep.

In onderzoek van Gregersen werd gevonden dat een trainingsprogramma het ongevalsrisico bij bedrijfschauffeurs van een Zweedse telefoonmaatschappij vermindert. Het betreft hier een groep automobilisten die jaarlijks een groot aantal kilometers rijdt en die dus een hoge blootstelling aan gevaarlijke situaties heeft.

3. Geen eenzijdige nadruk op voertuigbeheersing

Verschillende deskundigen stemmen overeen dat het eenzijdig trainen op beheersing van het voertuig geen effect of zelfs een contra-productief effect op de veiligheid zal hebben (Gregersen, 1995; Brown, 1989). Dit punt werd ook in de gehouden interviews herhaaldelijk aangestipt.

Gregersen schrijft de veiligheidseffecten van de door hem onderzochte trainingsprogramma's toe aan het feit dat in deze programma's sterk de nadruk werd gelegd op beperkingen van mens en voertuig.

Training van voertuigbeheersing zal altijd gepaard moeten gaan met een evenredige bewustwording van het belang van preventie van gevaar, en bewustwording van eigen beperkingen en beperkingen van het voertuig. Een nuancering hierop is, dat een verbeterde voertuigbeheersing vooral voor motorrijders, (eerder dan voor automobilisten) van belang lijkt. Echter ook bij motorrijders geldt dat eenzijdige training van voertuigbeheersing niet gewenst is.

4. Gebruikmaking van het groepsproces

In onderzoek van Gregersen werd gevonden dat groepsdiscussies over verbetering van verkeersveiligheid evenals het eendaagse trainingsprogramma een vermindering in ongevalsrisico teweegbrachten. Zowel het eendaagse programma als ook de groepsdiscussie werden gehouden bij chauffeurs die deel uitmaakten van een en dezelfde werkeenheid. Het is waarschijnlijk dat het succes van beide maatregelen mede een gevolg is geweest van het feit dat deze chauffeurs elkaar na afloop nog regelmatig zagen en spraken, en dus wellicht nieuwe gedragsnormen bevestigden. Tijdens interviews werd ook geconstateerd dat ervaringsuitwisseling in groepsverband een goede methode is mensen actief te betrekken en te laten nadenken over hun rol in het verkeer.

5. Vrijwilligheid van deelname

In Amerika werd in de jaren tachtig geen bewijs gevonden, voor het feit dat de theoretisch georiënteerde cursus Defensief Rijgedrag de ongevals-

betrokkenheid bij cursusdeelnemers zou verminderen. De onderzoekers menen dat dit resultaat ten dele ook te wijten is aan het opgelegde, gedwongen karakter van de cursus:

"Those who take the course may have little intention of changing their behaviour - they take the course because they have been ordered to do so by traffic courts or employers or because they want to remove points from their licenses or to obtain discounts on their insurances." (Lund & Williams, 1984).

Het is belangrijk dat deelnemers aan een cursus geheel of ten dele vrijwillig aan de cursus deelnemen; in dat geval is de kans veel groter dat de cursus appelleert aan hun intrinsieke motivatie om te leren. Een kernpunt die in alle interviews naar voren kwam, is dat er geen leereffect optreedt bij de cursusdeelnemers, indien er geen acceptatie is van de instructeur en zijn oefenstof. Met het bovenstaande willen we niet uitsluiten dat het mogelijk is dat er bij slecht gemotiveerde of deels onvrijwillige cursisten tijdens de deelname aan een opleiding een omslag van motivatie plaatsvindt ten gunste van de opleiding. In het algemeen blijft gelden, dat leereffecten gemakkelijker en sneller worden bereikt bij een positieve motivatie die voortkomt uit vrijwillige deelname.

6. Afstemming op de doelgroep

Voor maximalisering van leereffecten lijkt specifieke afstemming op de doelgroep, naast de kwaliteit van de instructeurs en de hoeveelheid aandacht per cursist, een doorslaggevend criterium te zijn.

Afstemming op de doelgroep wordt vooral bij cursussen voor motorrijders nagestreefd, maar in de praktijk is het niet altijd gemakkelijk te realiseren. De ervaring is dat aantal jaren rij-ervaring geen goede indicator is voor de bedrevenheid van een motorrijder.

Een specifieke doelgroep vormt de zakelijke rijders en de chauffeurs in het beroepsvervoer. Deze doelgroep maakt vele kilometers per jaar en heeft een hoge blootstelling aan gevaarlijke situaties. Dit is genoemd als één van de mogelijke condities waaronder het effect van een opleiding op ongevallen naar voren kan treden. Indien een opleiding speciaal wordt afgestemd op de doelgroep van zakelijk rijders is het van belang, dat de rijnormen die in de opleiding worden gestimuleerd, tegelijkertijd ook door het bedrijfsmanagement of in de bedrijfsvoering worden gepropageerd.

Ook jonge bestuurders vormen een specifieke doelgroep. Wanneer jongeren tussen 16 en 25 jaar zijn, vinden er grote veranderingen plaats in hun leven. Deze periode kenmerkt zich door de overgang van afhankelijkheid naar zelfstandigheid. Dit uit zich in het zelfstandig wonen, het kiezen van een levenspartner, het kiezen van een beroep en het verwerven van economische en psychologische zelfstandigheid. In deze leeftijdsperiode maken jongeren zich los van volwassenen en kiezen hun eigen koers. Waarden en normen worden vooral getoetst aan de meningen van de vriendengroep waartoe men wil behoren. Om te kunnen komen tot een zelfgekozen vorm van zelfstandigheid wordt veel geëxperimenteerd en de grenzen van het maatschappelijk aanvaardbare worden op hun waarde getoetst, mede door deze grenzen te overtreden.

Voor het verkeer betekent dit dat jongeren (Twisk & van der Vorst, 1994):

- Veel aan het verkeer deelnemen om andere jongeren te kunnen ontmoeten, vooral in de weekendnachten.
- In hun rijstijl ook de grenzen van hun mogelijkheden willen onderzoeken.
- Hun vaardigheden overschatten.
- Willen voldoen aan de waarden en normen van de vriendengroepen, ook in de manier waarop zij rijden.
- (Jongens) indruk willen maken op meisjes door stoer gedrag.

Schulze (1990) heeft beschrijvingen gegeven van de manier waarop jonge bestuurders samen auto rijden. Dit leidt tot gevaarlijke situaties, zowel vanwege het feit dat deze jongeren de kenmerken van een zwaar beladen auto niet kennen, als ook vanwege de afleiding die het samen rijden veroorzaakt. Ook de sociale perceptie speelt een belangrijke rol: men laat zich op basis van wat men denkt dat de anderen verwachten tot gevaarlijk gedrag verleiden.

In de opzet van voortgezette rijopleidingsprogramma's zou zeker enige aandacht moeten worden besteed aan de specifieke risicofactoren die bij jongeren een rol spelen. Dit zou bijvoorbeeld kunnen gebeuren door een theorieles over deze factoren, gekoppeld aan een groepsdiscussie.

Wat betreft verkeersrisico lijkt de jeugd een belangrijke doelgroep te zijn en wat betreft expositie lijkt de groep zakelijke rijders een ideale doelgroep. Op zichzelf genomen zijn zowel risico en expositie nog geen voldoende argumenten om een doelgroep te selecteren. Bij de keuze van een doelgroep moet ook zeker rekening worden gehouden met de mogelijkheid van een opleiding om een groot deel van de doelgroep ook aan te spreken. De opleiding moet financieel, organisatorisch en inhoudelijk ook aantrekkelijk zijn voor een groot deel van de doelgroep.

5.2. Discussie in het kader van beleid

Wat we zien is dat er veel gebeurt in Nederland op het terrein van voortgezette rijopleidingen; er is sprake van een groeiende markt op dit gebied, en over de gehele linie beschouwd is het niveau van de opleiding 'goed' te noemen. Goed in de zin dat vrijwel alle opleidingsorganisaties een op ervaring en theorie onderbouwd gefaseerd trainingsprogramma hebben met uitgeschreven leerdoelen, dat wordt uitgevoerd door officieel erkende instructeurs of door anderszins goed gekwalificeerde opleiders, en in de zin dat de evaluaties van de cursus en de instructeur door cursisten vaak positief uitvallen.

Het veld is ook 'goed' te noemen in termen van de ideële onderbouwing: alle cursusgevendende organisaties willen bijdragen aan de verkeersveiligheid. Tijdens interviews met directeurs van de opleidingsinstituten komt de gedrevenheid voor het werken aan de verkeersveiligheid sterk naar voren. Tijdens interviews is de indruk gevestigd dat de zogenaamde 'beunhazen' en de niet in veiligheid geïnteresseerde zakenmensen nauwelijks voorkomen op dit terrein.

Natuurlijk zijn er kwaliteitsverschillen tussen opleidingen in termen van overdracht van kennis en vaardigheden. In de meer commercieel getinte cursussen wordt bijvoorbeeld gewerkt met een relatief groter aantal cursisten per instructeur, zodat te verwachten is dat de individuele cursist minder begeleiding krijgt en minder leert. In deze discussie verbinden wij

geen kwaliteitsoordelen aan individuele cursussen. Daarvoor zou een meer diepgaand onderzoek nodig zijn, waarin ook feitelijk wordt deelgenomen aan de opleidingen zelf.

Beoordelen we de wat langere termijn van tien tot vijftien jaar, dan zijn zowel een positief als een negatief ontwikkelingsscenario denkbaar.

Een negatief scenario

Een ongunstig ontwikkelingsscenario houdt in dat kwaliteitsverarming van de opleidingen kan optreden als gevolg van verregaande commercialisering en verbrokkeling van het veld. Toenemende commercialisering kan gemakkelijk ertoe leiden dat het aantal cursisten per instructeur toeneemt met als overmijdelijk gevolg een verminderde aandacht voor de individuele cursist en een verminderd leereffect.

Voorts kan commercialisering ertoe leiden dat de werkelijke veiligheids-trainingen steeds meer het veld moeten ruimen voor trainingen waarbij plezier en ontspanning voorop staan. Verbrokkeling van het veld houdt in dat cursusgevende organisaties zichzelf ten koste van de ander willen profileren, kansen voor vruchtbare samenwerking missen en niet bereid zijn van elkaar te leren door uitwisseling van ervaringen.

Commercialisering en verbrokkeling werken ook een situatie in de hand die niet erg duidelijk is voor consumenten, verzekeringsmaatschappijen, en overheid.

Een positief scenario

Veronderstellen we een gunstig ontwikkelingsscenario, dan is te verwachten dat het effect van deze opleidingen op de verkeersveiligheid meer dan 'bescheiden' zal zijn. Er is nu reeds sprake van een groeiende markt, er is in principe in termen van aantallen instructeurs en oefenlocaties een potentieel grote capaciteit om de opleidingen te geven. Er is interesse bij verzekeringsmaatschappijen om deelname aan deze cursussen te stimuleren bij de verzekerden, er is interesse bij bedrijven om ongevallen van werknemers terug te dringen, en de opleidingsorganisaties zelf worden ook professioneler. Ze doen meer aan interne kwaliteitscontrole of leggen zichzelf in samenwerkingsverband een kwaliteits-erkenning op.

De trend is dat de kwaliteit van de opleidingen nog verbeterd zal worden, omdat de verschillende organisaties steeds professioneler vorm geven aan de opleidingen (interne kwaliteitscontrole, selectie en begeleiding van instructeurs, betere cursusmaterialen). De trend is dat steeds meer bestuurders een voortgezette rijopleiding zullen volgen, en dat steeds meer bestuurders herhaalde malen een voortgezette rijopleiding zullen volgen. Onder een gunstig ontwikkelingsscenario is het niet ondenkbaar dat er in de komende tien jaren een verdubbeling optreedt in het aantal bestuurders dat deze opleidingen volgt. De overheid kan deze ontwikkelingen in een stroomversnelling brengen.

Ten slotte mag verwacht worden dat er onder gunstige ontwikkelingscondities een feitelijk merkbaar effect van de voortgezette rijopleidingen op de totale verkeersveiligheid zal zijn. Met name onderzoek in Duitsland kan een indicatie geven voor de omvang van dit effect.

Een belangrijk onderdeel van het positieve scenario is dat er een voortdurende interne kwaliteitscontrole en professionele begeleiding van instructeurs plaatsvindt. Dit lijkt in Duitsland te kunnen worden gerealiseerd door het feit dat de kwaliteit en de richtlijnen van de

verschillende verkeersveiligheidsstrainingen worden bewaakt door één neutraal instituut, de Deutsche Verkehrssicherheitsrat (DVR), welke geen commerciële belangen heeft in het veld zelf en alleen het belang van de verkeersveiligheid propageert. In Nederland is een dergelijk instituut eigenlijk niet voorhanden. Daarom is de rol van de overheid potentieel van groot belang voor de realisering van het positieve scenario.

De mogelijke rol van de overheid

Een eerste vraag is of het veld van de voortgezette rijopleiding wel enige aandacht verdient van de overheid. Het betreft hier immers een private marktsector, waarin commerciële belangen de boventoon voeren.

Er zijn enkele goede redenen te noemen waarom de overheid dit veld in ieder geval niet moet negeren.

Ten eerste is er het principiële punt dat indien een Nederlandse bestuurder wil investeren in zijn eigen veiligheid als weggebruiker, hij dat bijna alleen kan doen door een voortgezette rijopleiding te volgen. Van de kwalitatief betere opleidingen valt, onder bepaalde condities, zeker een gunstig effect op individueel veiliger rijgedrag te verwachten. Daarom zou de overheid uit principe de motivatie om aan de eigen veiligheid te werken en om zo'n opleiding te volgen moeten bevorderen.

Ten tweede heeft veel wat er gebeurt op het veld van voortgezette rijopleidingen, relevantie voor de mogelijke verbetering van de reguliere rijopleiding. Tijdens de voortgezette rijopleiding wordt gewerkt met vormen van instructie en oefenstof die nog nauwelijks worden toegepast in de reguliere opleiding.

Tot nu toe is ervoor gepleit dat de overheid als het ware de 'vinger aan de pols' houdt op het terrein van voortgezette rijopleidingen en zich nauwkeuring laat informeren over ontwikkelingen op dit terrein.

Wellicht is er ook een meer actieve, faciliterende rol mogelijk voor de overheid zonder dat de overheid meteen de slipperige banen van de private sector betreedt. Wij geven de volgende suggesties:

1. De overheid zou door middel van onderzoek verder kunnen nagaan welke instructievormen en oefenstof een wezenlijke aanvulling zouden kunnen bieden op de reguliere rijopleiding. De aanbevelingen die voortkomen uit dergelijk onderzoek zouden bijvoorbeeld overgenomen kunnen worden voor de nu reeds bestaande erkenningsregeling voor rij scholen, of zouden op zich kunnen werken als een stimulans voor de rij schoolwereld om de rij-instructie te verbeteren.
2. De overheid kan wellicht ook positieve ontwikkelingen in een stroomversnelling brengen door mogelijkheden te scheppen voor zakelijke en gestructureerde communicatie tussen verschillende partijen in het veld. In dit kader zou de overheid twee- of driejaarlijks een nationaal (of internationaal) congres kunnen financieren of organiseren, waar rijopleiders, onderzoekers en verzekeraars elkaar kunnen ontmoeten.
3. Een laatste suggestie hangt samen met het feit dat de overheid een belangrijke rol kan spelen in de verdere ontwikkeling van het veld. De overheid zou bijvoorbeeld het volgende kunnen doen om het geschetste ongunstige ontwikkelingsscenario tegen te gaan:
 - als doel formuleren dat gestreefd moet worden naar de opzet van een uniforme verkeersveiligheidsstraining, gericht op specifieke doelgroepen en binnen een periode van vijf jaar op grote schaal te realiseren;

- het initiatief nemen tot de samenstelling van een projectgroep die het op zich neemt de mogelijkheden voor de realisering van deze doelstelling te onderzoeken en eventueel de daartoe benodigde activiteiten en onderhandelingen ten uitvoer te brengen;
- de financiële voorwaarden garanderen voor deelname aan de projectgroep en voor het ontwikkelen en uittesten van een proefopleiding;
- een onderhandelingskader creëren waarbinnen onderlinge geschillen op zakelijke of toetsende wijze kunnen worden besproken of beslecht.

Bij deze laatste suggestie willen we even wat langer blijven stil staan. In principe zouden alle leidinggevenden van grote opleidingsinstituten danwel kwalitatief zeer hoogwaardige opleidingsinstituten in de gelegenheid moeten worden gesteld plaats te nemen in een dergelijke projectgroep.

De bereidheid van verschillende leidinggevende personen om mee te werken aan een dergelijke exercitie is in principe groot. Bovendien lijkt de aanwezige kennis en ervaring ook voldoende groot om binnen termijn van enkele jaren een hoogwaardig opleidingsproduct te ontwikkelen en uit te testen.

De coördinator of manager van de te vormen projectgroep zou als voornaamste taak het stroomlijnen van het overleg en onderhandeling binnen de werkgroep hebben. Het gaat om 'proces-management' waarbij de coördinator zich vooral dient in te zetten voor de volgende zaken:

1. Het creëren van een gemeenschappelijke taal.

De projectgroep brengt partijen met verschillende achtergronden en ervaringen bijeen, die alle een eigen 'taal' spreken. Een eerste procestaak van de coördinator betreft het creëren van een gemeenschappelijke taal. Voorkomen moet worden dat de gesprekken al in een beginstadium vastlopen, omdat men elkaar niet verstaat.

2. Het definiëren van inter-actieregels.

In situaties met uiteenlopende belangen en perspectieven is het noodzakelijk om regels overeen te komen om de inter-actie te organiseren. Voorbeelden van inter-actieregels kunnen onder meer de wijze van toe- en uittreding betreffen, de omgang met derden, de wijze van interactie en onderhandeling.

3. Het bewaken van toegang van derden.

De coördinator dient de toegang van derden te bewaken en zo nodig te activeren. Buitensluiting van partijen vergroot immers de kans op blokkades, of andersom: blokkades kunnen in sommige gevallen worden geslecht door het betrekken van derden. Hij dient zich er rekenschap van te geven dat actoren nogal eens geneigd zijn de 'boodschappers van het slechte nieuws' buiten te sluiten.

4. Het bevorderen van reflectie.

De partijen moeten bereid zijn oog te hebben voor andere percepties, maar ook - en dat is belangrijker - de eigen percepties ter discussie te stellen. Daartoe dient de coördinator een assertieve rol te spelen. Zo kan deze een klimaat scheppen waarin betrokkenen het uiten van twijfels of het vragen om bedenktijd niet langer afdoen als lastig, zwakte, tijdverspilling, enzovoort.

5. Botsingen ombuigen in functionele conflicten.

In interacties tussen diverse partijen zijn botsingen onvermijdelijk. Die botsingen kunnen functioneel zijn wanneer ze leiden tot een aanpassing van percepties.

Voorwaarde is wel dat de overheid zelf een duidelijk doel stelt waarop de projectgroep zich in het begin kan oriënteren, en dat de overheid ook de financiële en sociale randvoorwaarden creëert die deze exercitie tot een succes kunnen maken. Het doel: 'binnen vijf jaar een hoogwaardige vervolgopleiding creëren voor een specifieke nader te bepalen doelgroep' lijkt daarbij concrete houvast te bieden voor onderhandelingen en samenwerking.

De kosten die gepaard gaan met een dergelijk 'proces-management' project, behelzen de kosten van de projectcoördinator en een assistent of secretaris, en de additionele kosten van eventueel onderzoek. Bij het onderzoek moet vooral gedacht worden aan praktijkproeven die uitsluitel kunnen geven bij meningsverschillen en aan try-outs van onderdelen van de cursus. Naar verwachting kunnen de onderzoekskosten beperkt blijven, omdat de deelnemende partijen waarschijnlijk bereid zullen zijn enige medewerking te verlenen aan het onderzoek door bijvoorbeeld faciliteiten en/of instructeurs ter beschikking te stellen.

Naar verwachting zullen de projectcoördinator en projectassistent elk van beiden circa twintig mandagen per jaar eisen om drie à vier bijeenkomsten van de projectgroep voor te bereiden, te begeleiden en daarover verslag te doen. Naar schatting zal het gehele vier- of vijfjarig project de kosten van honderdduizend gulden per jaar niet overstijgen.

Indien het project geen kans van slagen maakt, zal dat snel genoeg - in het eerste overlegjaar - duidelijk worden; in dat geval is de investering van de overheid miniem.

Al met al lijkt een investering in een dergelijke onderneming gerechtvaardigd, gezien de mogelijke gunstige opbrengsten bij welslagen van het project. Deze zijn:

1. Er wordt één kwalitatief hoogwaardige vervolgopleiding gecreëerd. Onderdeel van dat hoogwaardige produkt zou dan een continue kwaliteitsbewaking en continue bijscholing van instructeurs moeten zijn. Het kan niet voldoende herhaald worden: spreken over de kwaliteit van de rijopleiding is spreken over de kwaliteit van de rijinstructeurs. De kwaliteit van een rijopleiding wordt maar slechts ten dele bepaald door wat keurig op papier vermeld staat, en veel meer door de wisselwerking tussen instructeur en cursist.
2. Behalve het opleveren van een kwalitatief goede vervolgopleiding kan het project een aantal zaken in een stroomversnelling brengen:
 - a. Te verwachten is dat de grote verzekeringsmaatschappijen belangstelling zullen tonen voor een hoogwaardige vervolgopleiding die schadepreventie kan bewerkstelligen, met name wanneer de overheid betrokken is bij de ontwikkeling van die opleiding; indien grote verzekeringsmaatschappijen aantrekkelijke verzekeringsvoorwaarden koppelen aan deelname aan de opleiding, zal naar verwachting een grote groep bestuurders geïnteresseerd kunnen worden voor de vervolgopleiding.

- b. Indien de samenwerking binnen de projectgroep gunstig verloopt, is het mogelijk dat de projectgroep op eigen kracht gaat functioneren en een meer permanent karakter krijgt. Wellicht kan de projectgroep zich dan op termijn bezig houden met andere onderwerpen op het terrein van de voortgezette rijopleiding, bijvoorbeeld de opzet van een algemene kwaliteitsregeling voor voortgezette rijopleidingen.

6. Geraadpleegde literatuur

ANWB (1994). *ANWB-erkende rij scholen*. Brochure ANWB. ANWB, 's-Gravenhage.

Bakker, H.R. (1988). *De toepassing van verkeersregels bij rijlessen*. Rapport 88/20. R.U. Leiden, Werkgroep Veiligheid, Leiden.

Brookhuis, K.A. (1986). *Taakanalyses*. In: Knippenberg, C. van, Michon, J. & Rothengatter, T. (red.). *Handboek Sociale Verkeerskunde*. Van Gorcum, Assen.

Böcher, W. (1988). *Adequate road safety training; Principles and methods*. Paper gepresenteerd op het International Seminar 'Road Safety, First and Foremost a Matter of Responsibility'. Hamburg, 1-3 juni.

Böcher, W. (1988). *Road Safety, First and Foremost a Matter of Responsibility*. Paper gepresenteerd op het internationale seminar van de Europese Conferentie van de Ministers van Vervoer. Parijs, 25 april.

Brown, I. D. (1989). *How can we train safe driving?* Verkeerskundig Studiecentrum, R.U. Groningen, Haren.

Bruijn, D.W. de & Lourens, P.F. (1995). *Enquête-onderzoek naar het cursusprogramma jonge automobilisten*. Rapport WR 95-02. Verkeerskundig Studiecentrum, Haren.

Centraal Bureau Statistiek (1994). *De mobiliteit van de Nederlandse bevolking 1993*. SDU, 's-Gravenhage.

Centraal Bureau Statistiek (1995). *Statistisch Jaarboek 1995*. SDU, 's-Gravenhage.

Consumentengids (1993). *Autocursussen*. Consumentengids september 1993, p. 588-590.

De Velde Harsenhorst, J.J. & Lourens, P.F. (1988). *Het onderwijsleerproces bij een leerling-automobiliste en specifiek rijgedrag van jonge automobilisten*. Rapport VK 88-25. VSC, Haren.

De Velde Harsenhorst, J.J. & Lourens, P.F. (1989). *Het onderwijsleerproces bij een leerling-automobiliste: enkele extra analyses en eindverslag*. Rapport VK 89-23. VSC, Haren.

De Velde Harsenhorst, J.J. & Lourens, P.F. (1990). *Rijtaakuitvoering van onervaren automobilisten: een grondslagenonderzoek*. Rapport VK 90-17. Verkeerskundig Studiecentrum, Haren.

Deutscher Verkehrssicherheitsrat e.V. (1994). *Jahresbericht 1993*. DVR, Keulen.

Federal Minister of Transport (1985). *Road Safety through Education and Training*. Druck- und Verlags-GmbH Becher, Brühl.

Fuller, R. (1988). *Psychological aspects of learning to drive*. In: Rothengatter, J.A. & Bruin, R.A. de. *Road user behaviour: theory and research*. Van Gorcum, Assen.

Godthelp, H. (1989). *De rijtaak in een auto*. In: Knippenberg, C.W.F. van, Rothengatter, J.A. & Michon, J.A. *Handboek Sociale Verkeerskunde*. Van Gorcum, Assen.

Gregersen, N.P. (1995). *Prevention of road accidents among young novice car drivers*. Linköping: Department of Community Medicine and Swedish Road and Transport research Institute.

Groeger, J. (1988). *Underlying structures: driver models and model drivers*. In: Rothengatter, J.A. & Bruin, R.A. de. *Road user behaviour: theory and research*. Van Gorcum, Assen.

Hommels, J.G.M. & A.R. Hale (1989). *Modellen voor het voorspellen en beheersen van verkeersgedrag*. T.U. Delft, Delft.

Horneman, C. (1993). *Driver Education And Training: A Review Of The Literature*. Rapport RN 6/93. Road Safety Bureau, Sydney.

Kantelberg, J. & Schouten, J. (1983). *Het fasen leerplan*. Nationaal opleidingsinstituut voor de Rijkschoolwereld, Best.

Lourens, P.F. & Molen, H.H. van der (1986). *De psychogenese van incorrect rijgedrag*. Rapport VK 86-02. Verkeerskundig Studiecentrum, Haren.

Lund, A.K. & Williams, A.F. (1984). *The effectiveness of post-license driver training: A review of defensive driving course literature*. Insurance Institute for Highway Safety, Washington.

Lynam, D. & Twisk, D.A.M. (1995). *Car Driver Training and Licensing Systems in Europe*. TRL-rapport 147, Crowthorne, Berkshire.

Manders, S.M. & Rennie, G.C. (1984). *An evaluation of an advanced driving course involving company drivers*. Report nr. 1/84. Road Traffic Authority, Hawthorn, Victoria, Australië.

McKnight, A.J. (1987). *Evaluation of the Pennsylvania Motorcycle Safety Program; Final Report*. National Public Service Research Institute, Pennsylvania.

McKnight, A.J. & Adams, B.B. (1970). *Driver Education Task Analysis, Volume I; Task Descriptions*. Human Resources Research Organisation.

McKnight, A.J. & Hundt, A.G. (1971). *Driver Education Task Analysis, Volume III; Instructional Objectives*. Human Resources Research Organisation.

- Michon, J.A. (1985). *A critical view of driver behavior models: What do we know, what should we do?* In: Evans, L.A. & Schwing, R.C. (red.). *Human behaviour and traffic safety*. Plenum Press, New York.
- Michon, J.A. (1988). *Should drivers think?* In: Rothengatter, J.A. & Bruin, J.A. de. *Road user behaviour: theory and research*. Van Gorcum, Assen.
- Michon, J.A. (1989). *Modellen van bestuurdersgedrag*. In: Knippenberg, C.W.F. van, Rothengatter, J.A. & Michon, J.A. *Handboek Sociale Verkeerskunde*. Van Gorcum, Assen.
- Nairn, R.J. & Partners Pty, Ltd. (1993). *Motor cycle safety research. Literature review: 1987-1991*. Rapport CR 117. Federal Office of Road Safety, Canberra.
- Perkins, W. (1988). *Issues in training novice drivers*. In Road Traffic Safety Seminar, Wellington, 14-16 september, p. 304-324. Traffic Research Branch, Ministry of Transport.
- Roelofs, E.C. & Veling, I.H. (1991). *Continu Rijopleidingsonderzoek - HVV-gedeelte*. Rapport TT91-37. Traffic Test, Veenendaal.
- Schulze, H. (1990). *Nächtliche Freizeitunfälle junger Fahrer. Disco-Unfälle*. In: Zeitschrift für Verkehrssicherheit, 36(3), p. 139-141.
- Seydel, U. & Beetz, E. (1978). *Wirksamkeitsanalyse zum Sicherheitstraining des Deutschen Verkehrssicherheitsrates; Unfall- und Sicherheitsforschung Strassenverkehr*. Heft 18. BAST, Keulen.
- Sinden, K. (1992). *The Theory and Practice for Changing Driver's Attitudes and Behaviour*. In: Eurosafe 1992 'Safer Driving in Europe', Londen, 24-24 juli, p. 84-92.
- Smiley, A. (1989). *Cognitieve vaardigheden van autobestuurders*. In: Knippenberg, C.W.F. van, Rothengatter, J.A. & Michon, J.A. *Handboek Sociale Verkeerskunde*. Van Gorcum, Assen.
- Smithson, F.D. & Whitworth, R.A. (1972). *Development of an advanced driver education program*. General Motors Engineering Staff, General Motor Proving Ground Michigan, Milford.
- Twisk, D.A.M. (1991). *Ontwikkeling van riskant rijgedrag*. Rapport 91-34. SWOV, Leidschendam.
- Twisk, D.A.M. (1994). *Experiences from countermeasures, including the role of driver instruction and training*. Rapport D-94-16. SWOV, Leidschendam.
- Twisk, D.A.M. & Vorst, A.A.L. van der (1994). *Verkeer, doodsoorzaak nummer 1*. Rapport 94-82. SWOV, Leidschendam.

Twisk, D.A.M. & Wittink, R.D. (1988). *Contraproductieve aspecten van de rijopleiding*. In: Internationale Dagen over Verkeersveiligheid, Brussel, 18-20 oktober, B.2.4, p. 1-11.

Veka Best Verkeersleermiddelen (1987). *Motorrijden. Theorie, praktijk, techniek, inzicht*. Veka best Verkeersleermiddelen, Best.

Veling, I.H. (1986a). *Autorijopleidingen - een kennisinventarisatie*. Rapport TT-86-16. Traffic Test, Veenendaal.

Veling, I.H. (1986b). *Continu Rijopleidingsonderzoek 1986; Algemeen gedeelte*. Rapport TT-86-7. Traffic Test, Veenendaal.

Veling, I.H. (1989). *De autorijopleiding*. In: Knippenberg, C.W.F. van Rothengatter, J.A. & Michon, J.A. *Handboek Sociale Verkeerskunde*. Van Gorcum, Assen.

Veling, I.H. & Buist, M. (1984). *Effectiviteit van verkeersoefenterreinen*. Rapport IZF 1984 C-5. IZF, Soesterberg.

Veling, I.H. & Oppe, S. (1989). *Verbeter de rijopleiding*. In: Wegman, F.C.M., Matijssen, M.P.M. & Koorstra, M.J. (red.). *Voor alle Veiligheid. Bijdragen aan de bevordering van de verkeersveiligheid*. SDU, 's-Gravenhage.

Vissers, J.A.M.M. (1990). *Aanvullende componenten voor de basisrijopleiding; Een praktijkbeproeving. Deel II: Produkt-evaluatie*. Rapport TT-90-24. Traffic Test, Veenendaal.

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

Wittink, R.D. & Twisk, D.A.M. (1990). *Een cursus voor beginnende automobilisten in aanvulling op de rijopleiding; Een experiment om het rijgedrag beter af te stemmen op veiligheidseisen en gebrek aan ervaring*. Rapport R-90-33. SWOV, Leidschendam.

Wurz, F. (1989). *Autorijtechniek. Het boek voor veilig en plezierig autorijden*. Kluwer, Deventer.

7. Bijlagen

7.1. Vragenlijst inventarisatie voortgezette rijopleidingen

1. Over welk instituut of welke rijsschool verschaft u informatie?
2. Wat is de officiële naam van de voortgezette rijopleiding?
3. Sinds welk jaar wordt deze rijopleiding gegeven?
4. Op welke plaats of plaatsen wordt deze voortgezette rijopleiding gegeven?
5. Wat kost de cursus voor de deelnemer? (indien informatie vertrouwelijk toch graag een ruwe prijsindicatie)
6. Hoe wordt de cursus gefinancierd? (met of zonder subsidiëring? eventueel bijdrage verzekeringsmaatschappij?)
7. Wat is het doel (zijn de doelen) van de cursus?
8. Welke zijn de doelgroepen van de cursus?
9. Via welke kanalen (kranten, folders, vakbladen etc.) en via welke organisaties (bijvoorbeeld rijsscholen) zijn deze doelgroepen bereikt?
10. Hoe lang duurt het basisprogramma? (één dagdeel, twee dagdelen, meer dagdelen?)
11. Hoeveel deelnemers hebben er elk jaar aan deze cursus deelgenomen? (eventueel globale schatting geven)
12. Hoeveel cursisten zijn er - gemiddeld - per cursus? En - gemiddeld - per instructeur?
13. Wat is de opbouw van het cursusprogramma? (bijvoorbeeld:
a. kennismaking; b. theorie-gedeelte; c. oefenen op terrein;
d. oefenen op de weg; e. evaluatie)
14. Kunt u - kort - een toelichting geven op de inhoud van de verschillende onderdelen van het programma?
15. Welke eisen worden gesteld aan de instructeurs die het programma verzorgen? (diploma's, certificaten, vaardigheden)
16. Op welke manier is de cursus geëvalueerd? (mondeling, schriftelijk, enquête, verzekeringsmaatschappij?)
17. Wat zijn de uitkomsten van de tot nu toe verrichte evaluatie? (opkomst, tevredenheid deelnemers, verwacht leereffect)

Graag dit formulier vóór 30 juni 1995 terugsturen naar *SWOV, t.a.v. dhr. C. Goldenbeld, antwoordnummer 10012, 2260 VB Leidschendam* (postzegel niet nodig).

7.2. De schriftelijke enquête

Stichting Wetenschappelijk Onderzoek Verkeersveiligheid SWOV - Vragenlijst cursus-evaluatie.
De onderstaande vragen kunt u beantwoorden door het aankruisen of omcirkelen van een cijfer dat een antwoordalternatief aangeeft. Vult u alstublieft alle vragen in. Wij danken u voor uw medewerking.

A. Wat is uw sekse? 1. man 2. vrouw B. Wat is uw leeftijd?

C. Hoeveel jaren rij-ervaring heeft u? motor:

auto:

D. Zou u willen deelnemen aan een vervolgcursus hierop? 1. ja 2. misschien 3. nee

E. Wat waren voor u belangrijke motieven om deel te nemen aan deze rijvaardigheidskursus?

	zeerredelijk	weinig	helemaal	niet
	belangrijk	belangrijk	belangrijk	belangrijk
nieuwsgierigheid (behoefte aan nieuwe ervaringen)	1	2	3	4
op aanraden van anderen (vrienden, instructeur)	1	2	3	4
om vlotter te leren rijden	1	2	3	4
zelf ongeval meegemaakt (of bijna)	1	2	3	4
aantrekkelijke financiële aanbieding (aantrekkelijke verzekeringspremie)	1	2	3	4
om te leren rijden met betere techniek	1	2	3	4
gehoord over ongeval van kennissen (of gezien)	1	2	3	4
cursus aangeboden door bedrijf	1	2	3	4
om meer te leren over veilig rijden en voorkomen van noodsituaties	1	2	3	4
om meer te leren over beheersing voertuig	1	2	3	4

anders, namelijk

.....

Vervolg vraag E. Wat waren voor u belangrijke motieven om deel te nemen aan deze rijvaardigheidskursus?

		zeerredelijk	weinig	helemaal	niet
		belangrijk	belangrijk	belangrijk	belangrijk
behoefte om eigen kunnen te testen	1	2	3	4	
om meer te leren hoe te handelen in noodsituaties	1	2	3	4	

F. Hoeveel heeft de cursus voor u bijgedragen aan onderstaande leerdoelen?

		zeer redelijk	bijna	veel	weinig	niets
inzicht in eigen rijvaardigheid		1	2	3	4	
vlotter rijden		1	2	3	4	
voorzichtiger rijden		1	2	3	4	
soepeler rijtechniek		1	2	3	4	
meer kennis over achtergronden verkeersongevallen		1	2	3	4	
betere beheersing voertuig bij hoge snelheden		1	2	3	4	
inzicht in eigen beperkingen		1	2	3	4	
meer kennis over rij-eigenschappen van het voertuig		1	2	3	4	
betere kijk op gevaarlijke situaties		1	2	3	4	
inzicht in onveilige rijgewoonten		1	2	3	4	
betere algemene beheersing van voertuig		1	2	3	4	
inzicht in hoe eigen voertuig gezien wordt door andere weggebruikers		1	2	3	4	
beter besef van wisselwerking tussen eigen rijgedrag en dat van anderen		1	2	3	4	

anders, namelijk

.....

7.3. Verslag interview met dhr. H. Poortvliet, NVVM-instructeur

Verslag interview met Hugo Poortvliet, instructeur NVVM, dinsdag 13 juni 1995.

Eigen ervaring met motorrijden

Hugo Poortvliet (31 jaar) is sinds acht jaar actie bezig met motorrijden. Hij heeft 2½ jaar geleden gesolliciteerd bij de verkeerspolitie en is daar aangenomen. Voor zijn werk als motoragent zit hij dagelijks op de motorfiets. Hij gebruikt de motorfiets ook meestal voor privé-ritten en voor de vakanties. Hij rijdt ook wel eens auto, maar alleen als dat om een of andere reden erg noodzakelijk is. Hij heeft alle certificaten bij het PVI te Apeldoorn gehaald. In het privé-gebruik heeft hij nog nooit zelf een aanrijding meegemaakt. In zijn dagelijks werk als motoragent komt hij wel veel in aanraking met ongevallen.

Keuze om rij-instructeur te worden bij NVVM

De heer Poortvliet is op de gedachte gekomen om instructeur te worden bij de NVVM vanuit zijn algemene interesse voor het motorrijden:

"Alles wat met motorrijden te maken heeft trekt me erg aan."

Daarnaast wilde hij ook op een andere manier dan motoragent zich inzetten voor de verkeersveiligheid van motorrijders:

"Ik kom veel met aanrijdingen in aanraking. Vooral als het zomerseizoen gaat beginnen zie je motorrijders deels door onwetendheid en deels door bravoure ongelukken veroorzaken en zichzelf ernstig bezeren. Dan denk je van: 'Kan ik daar wat aan doen?' En in mijn werksituatie als politieman wordt er toch wat anders tegen je aangekeken. Mensen kijken in het algemeen toch wat vreemd op tegen een politieman; die gaan voor zichzelf een verdediging opbouwen. Als instructeur bij de NVVM heb je niet te maken met die barrière en kun je toch op een wat prettiger manier met mensen overweg."

Sinds anderhalf jaar is de heer Poortvliet instructeur bij de NVVM.

Cursus en lesgeven

Poortvliet geeft les aan verschillende groepen: beginners, her-opstappers, ervaren motorrijders, rij-instructeurs. Een NVVM-cursusdag ziet er ongeveer als volgt uit. De cursisten (minimaal twee, maximaal vier) komen 's ochtends bijeen in een restaurant. Daar wordt eerst een stukje theorie doorgenomen aan de hand van een vragenlijst met twintig vragen. In de praktijk valt de kennis van mensen vaak wat tegen. Zo zijn er nogal wat motorrijders die van de twintig vragen er slechts negen goed hebben. Daarna wordt er naar het oefenterrein gegaan. Voor het oefenen wordt gewezen op het belang van de inspectie van de motorfiets voor elke rit. Elke cursist krijgt een lijst met punten mee die hij bij een ander moet controleren (bandenspanning, spiegels, kleding, enzovoort). Na de keuring wordt begonnen met de bijzondere verrichtingen: het korte keren, achtjes draaien, slalom. De mensen zijn best wat zenuwachtig hierover, omdat ze bijzondere verrichtingen al een tijd niet meer gedaan hebben; een aantal is natuurlijk ook enigszins bevreesd voor schade aan

hun voertuig. Maar na een uurtje krijgt iedereen er schik in. Uit de schriftelijke evaluatie blijkt dan dat de mensen dit onderdeel toch 'prachtig' vinden.

"Men vindt het schitterend als ze zien dat ze het bochtje steeds korter kunnen draaien. Ze vinden het schitterend als ze zien dat ze steeds harder kunnen gaan remmen."

"Die bijzondere verrichtingen zijn alleen maar een doel om iets te bereiken, want een aap kun je kunstjes leren. Als je maar de hele dag oefent om achtjes te draaien, dan lukt dat op het einde van de dag perfect."

"Maar wat wil je dan bereiken met achtjes draaien?"

"Ik wil dat mensen de juiste techniek hanteren, want die heb je bij het rijden op de weg nodig. Veel motorrijders komen in de problemen doordat ze een totaal verkeerde kijktechniek hanteren. Je moet mensen laten zien dat waar je naar toekijkt, daar gaat de motor naar toe. Als ze dat achtje dus verkeerd doen, dan vind ik dat prachtig, want daarmee kan ik ze aantonen: 'Jij kijkt naar die pion of jij kijkt naar de stoepwand en daarom haal jij die draaiing niet. Want je motor maakt een beweging die jouw ogen volgt, dus je moet jezelf verplichten om naar een ander punt te kijken. Aan het einde van de middag heb ik dat nodig bij het berijden van de bochten. Het in één keer nemen van een bocht lukt alleen maar als je jezelf dwingt om naar het eindpunt van de bocht te kijken. Als je steeds een nieuw punt opzoekt in de bocht, zul je een bocht nooit vloeiend kunnen maken."

"Wat ik heel belangrijk vind is dat je dat achtje en dat korte keren alleen maar kunt rijden door een goede kijktechniek. Ik vind het niet belangrijk dat de mensen dat achtje goed kunnen draaien, maar ik vind het veel belangrijker dat ze naar het goede punt kijken."

"Het slalom rijden en het achtjes draaien vind ik van minder belang dan de remoefeningen. Ik leg ze stap voor stap uit wat ze moeten doen en iedereen komt daar op een redelijk niveau uit. Alleen - en dat zeg ik er altijd bij - zul je daarmee na de cursus ook verder moeten oefenen"

"Ik kan je wel de perfecte techniek uitleggen, maar het motorrijden zul je zelf verder moeten oefenen. Een noodstop zul je wekelijks moeten oefenen."

"Als je een goede noodstop maakt, dan balanceer je op de grens, dan balanceer je tegen het blokkeren van je voorwielen aan."

"Het is heel belangrijk dat je voor jezelf weet tot hoever kan ik gaan: hoe kan ik de maximale remvertraging uit de motorfiets halen, en dat moet je gewoon goed oefenen."

's Middags wordt er geoefend op de openbare weg. De totale rit is over een afstand van ongeveer 180 km. Poortvliet rijdt meestal met één motorrijder voorop en twee achter hem. Hij wijst met zijn handen aan naar welke punten de achterliggende motorrijders naar moeten kijken.

"Over het algemeen 'tunnelen' mensen heel erg, mensen kijken voor zich uit, draaien sowieso niet met het hoofd en kijken veel te kort voor zich."

"Waarom kijken mensen zo tunnelig voor en kort voor zich?"

"Als mensen recht voor zich uit kijken dan kun je daar wat waarnemen, je kunt daar wat zien. Waarnemen is anders. De mensen denken dus dat de informatie die ze daarvandaan krijgen, dat ze daar ook wat mee gaan doen. Alleen het is zo alles wat je daar heel vaak ziet, daar doen je hersenen niets mee. Het is informatie die je niet geheel tot je neemt. Je hebt de waarnemingscyclus, en een klein gedeelte daarvan kun je op deze manier registreren, alleen je komt niet tot een handeling. Het gedeelte wat je scherp op je oog hebt kun je alleen bereiken door het draaien van je hoofd en dan pas kun je informatie selecteren voor jezelf en tot een bepaalde handeling komen - maar dat kan alleen als je het in je primaire gezichtsveld hebt. Daarom moet je eigenlijk als motorrijder - en eigenlijk iedere verkeersdeelnemer - constant draaien met je hoofd, je moet constant het gedeelte voor jou in je primaire gezichtsveld krijgen. Je moet alles doorzien. Alles kan informatie bevatten die jij als motorrijder nodig hebt."

De rit 's middags begint over 'hele priegelige weggetjes'. Daarbij wordt vooral aandacht besteed aan de 'taal van de weg'.

".. dat mensen gewoon heel goed moeten kijken, alles in zich opnemen. Wat is de taal van de weg. Wat kan ik uit het landschap halen dat voor mij van belang is? Wat heb ik nodig als motorrijder?"

Daarna wordt de dijk opgereden. Daar wordt vooral aandacht besteed aan ideale bochtentechniek en de gevaren van de dijk. Dan volgt een stukje bebouwde kom met opnieuw aandacht voor de informatie die de motorrijder nodig heeft. Het laatste stuk van de rit vindt plaat op de grote provinciale wegen. Op deze wegen wordt met name ook aandacht besteed aan het inhalen.

Tijdens de rit controleert Poortvliet veelvuldig wat de cursisten in de directe omgeving hebben gezien en welke conclusies ze daaruit trekken. Hij vraagt bijvoorbeeld of de motorrijders aan het begin van een bochtige weg een bord hebben gezien (het bord met aanduiding grint). Ander voorbeeld: de SRV-wagen op de dijk.

"Een SRV-wagen staat er, die man woont daar. Die heeft de SRV-wagen de dijk opgezet. Het is voor jou belangrijk sowieso om te zien wat voor soort wagen is het. Hé, een SRV-wagen op een dijk. Mensen die daar gewinkeld hebben kunnen uit de wagen stappen. Je zult als motorrijder dat moeten doorzien."

"Als ze daar drie keer geen antwoord hebben gehad, beginnen ze dusdanig te balen, dat ze echt alles willen zien. Op al mijn vragen willen ze een antwoord hebben. En dat kun je alleen maar bereiken door het draaien met je hoofd."

"Probleem met de rijopleiding op de motorfiets is .. dat het CBR bijvoorbeeld, die willen van mensen zien dat de mensen op de kruising de kruising inkijken. Alleen wordt niet aan de mensen gevraagd: wat heb je gezien? Dus die motorrijders zie je op de kruising braaf heen en weer kijken. Alleen het moment is totaal verkeerd, want vaak kun je honderd meter voor een kruising al een groot deel van de weg zien. Binnen de bebouwde kom lukt dat niet, maar buiten de bebouwde kom zie je heel vaak in de verte al een bord nadering voorrangsweg. Op dat moment kun je al gaan zoeken in het landschap: waar is die weg en zit daar ook verkeer op. Is die weg dus vrij dan hoef je niet voor die kruising te stoppen en hoef je die kruising niet meer in te kijken. Ver van te voren kun je dat doen. Dat is kijktechniek."

Naast kijktechniek is een ander belangrijk algemeen aandachtspunt tijdens de middagrit: het 'spelen' met de positie op de weg. Naar de mening van Poortvliet wordt de positie op de weg tijdens de reguliere rijopleiding onvoldoende behandeld. Vaak is daar de instructie simpelweg: rij op het midden van de weg. De goede instructeurs geven nog wel eens de nodige extra aanwijzingen ten aanzien van de positiekeuze. Poortvliet wijst zijn cursisten op het grote belang van het voortdurend aanpassen van de positie op de weg bij steeds veranderende wegsituaties zoals een bocht naar links, het naderen van een vrachtwagen, enzovoort. In feite zouden motorrijders regelmatig en als het ware 'spelenderwijs' hun positie op de weg moeten veranderen. De juiste positiekeuze kan vooral veel winst opleveren wat betreft het overzicht over de wegsituatie en wat betreft de zichtbaarheid van de motorrijder voor anderen.

"Als ik dan 's middags na een uurtje instructie uitleg: joh, ga wat doen met je positie als motorrijder, dat je dat ook ziet doen, dat ze ook van links en rechts gaan wisselen, dat als ze langs een parkeerstrook rijden bij een winkelcentrum, dat ze dus naar links toe gaan, want er kan iemand uit de parkeerstrook wegrijden."

Op het einde van de dag zijn de cursisten behoorlijk moe.

Soorten cursisten

Ervaren motorrijders komen nogal eens met de nodige scepsis de cursus binnen. Maar dat verandert als snel in de loop der dag. Eén motorrijder schrijft bijvoorbeeld op het evaluatieformulier: "Ik wist niet dat ik één dag tijd zoveel kon leren". Waarom komen ze toch ondanks die scepsis? Volgens Poortvliet ".. hebben ze toch ergens in hun achterhoofd de gedachte dat ze nog iets missen en dat ze nog willen leren". Verder willen ze natuurlijk gewoon ook een leuke dag op de motorfiets beleven.

"Het is in Nederland zo: ze moeten tegen een bestuurder niet zeggen dat ie slecht rijdt, want iedereen vindt van zichzelf dat

ie goed rijdt. Dan raak je een teer punt. De ervaren motorrijder tussen aanhalingstekens rijdt over het algemeen veel te hard. Zijn kijktechniek is niet gebaseerd op de snelheid die hij rijdt. Hij heeft weliswaar een redelijke motorcontrole, maar die controle zou ie nodig hebben als die op een circuit rijdt, een racecircuit. Hij houdt zich totaal niet bezig met het andere verkeer, heeft dus ook geen kijktechniek, ziet niets, hij is alleen met zichzelf bezig en is daardoor een groot gevaar voor zichzelf en voor de mede-weggebruiker".

"De ervaren motorrijders met sportieve rijstijl?"

"Die hoef je over het algemeen niet uit te leggen hoe je de motor snel en plat door de bocht heen krijgt, maar ze voeren wel een verkeerde lijn, want ze zijn helemaal geobsedeerd door racelijnen, circuitlijnen; komen daardoor op de verkeerde weghelft uit op het einde van de bocht. Ze gaan namelijk van buiten naar binnen."

Over chopper-rijders:

"Het zijn over het algemeen mensen die geen behendigheid op de motor hebben, die heel benauwd op de motorfiets zitten, heel stijf, sturen slecht, remmen slechts. Die mensen hebben de motorfiets gekocht omdat ze het toch een hele mooie motorfiets vinden en rijden over het algemeen weinig kilometers. Ze nemen 'm mee naar een terrasje of boulevard, zetten 'm daar neer en genieten van de hele cultus eromheen."

Leermotivatie en leereffecten

Poortvliet spreekt nu over de specifieke groep die de voortgezette rijopleiding volgt. Het zijn mensen die actief bezig zijn met hun eigen motorrijden. Evenals de heer Obdeijn legt Poortvliet een nauw verband tussen leermotivatie en leereffect: de mensen die meedoen aan de cursus willen iets leren en vanuit die motivatie verbeteren ze zich, zowel op de dag zelf als ook in de periode erna.

"Mensen zijn er heel enthousiast; ze zien er het nut ervan in. Ik zeg altijd zo: als je goed kijkt, je goed concentreert op het wegbeeld dan kun je er zoveel winst uithalen als motorrijder. Dan kun je ook zonder de maximumsnelheid te overtreden veel vlotter door het verkeer. Vaak zie je motorrijders op volle snelheid door het verkeer heen gaan. Alleen iedere keer moeten ze door het verkeerde kijkgedrag heel hard in de remmen. Door het juiste anticiperen blijft die motor iedere keer rollen en rij je net zo hard van A naar B. Alleen je overschrijdt de maximumsnelheid niet. Mensen gaan daar plezier in krijgen, gaan daar voor zichzelf steeds mee aan de slag, zien dus gewoon: he, dat is een gevaarpunt voor mij. Doordat ik me op deze manier heb opgesteld kom ik nu niet in die conflict-situatie."

"Het berijden van de motorfiets is hobby, en hoe intensiever je daarmee bezig bent hoe leuker het voor de motorrijder wordt. Je ziet dat je daarin gaat groeien. Het is 't zelfde met hardlopen. Iemand loopt de tien kilometer in 40 minuten. D.m.v. training kun je misschien naar 34 minuten. Die hardloper wil

steeds sneller. Deze motorrijder wil steeds meer zien, wil steeds beter gaan rijden. En hij zal van zichzelf merken dat ie een keer een fout heeft gemaakt, dat ie een bocht verkeerd heeft ingeschat. Dan kan ie zichzelf vragen: hoe komt dat, wat heb ik fout gedaan?"

Verbetering cursus?

iets meer tijd wel nodig, want wel krap in de tijd

7.4. Verslag interview met dhr. G. Obdeijn, NVVM-instructeur

Verslag interview met Guido Obdeyn, instructeur NVVM, donderdag 8 juni 1995.

Eigen ervaring met motorrijden

De heer Obdeijn (29 jaar) is werkzaam bij de verkeerspolitie en verdient zijn dagelijks brood op de motor. Hij rijdt ook af en toe in de auto voor privé-doeleinden, maar dat is meer 'noodgedwongen' (in verband met boodschappen, of gezamenlijk bezoek. Hij rijdt vanaf veertiende jaar op motor, begonnen met motorcross (ook op wedstrijd-niveau), op achttiende gestopt met intensieve crossen. Hij heeft een rijopleiding genoten bij het PVI. Die rijopleiding is sterk gericht op rijvaardigheid:

"een motoragent moet de motor optimaal onder controle hebben om dus ook andere mensen te observeren; je moet zonder nadenken alle handelingen kunnen verrichten en manoeuvres uitvoeren want je bent niet bezig met je eigen motorrijden, maar je bent bezig met het observeren van verkeer."

Voor de praktische training van rijvaardigheid worden dan bijvoorbeeld de volgende oefeningen gegeven: cross-motor, slalomrijden, over wip rijden, over evenwichtsbalk rijden, over kamelenrug, door de grintbak. De basisopleiding (RSOM: Rij- en Surveillance Opleiding Motor) duurde minimaal drie weken, de voortgezette opleiding (VOM: Voortgezette Rijopleiding Motor) twee weken; intern half jaar met verschillende modules (bijvoorbeeld stratenkennis, 'spitsen' - dat wil zeggen begeleiding (met spoed) van GGD en bijvoorbeeld regeringsfunctionarissen of koningin).

Op z'n achttiende heeft de heer Obdeijn zelf een ongeval meegemaakt, te wijten aan een 'stomme fout' en zonder ernstige consequenties. Dat ongeval heeft toen niet zoveel indruk nagelaten. Wat wel indruk heeft nagelaten zijn de ervaringen met ongevallen van anderen tijdens het dagelijks werk als motoragent. Deze ervaringen doen je weer de kwetsbaarheid van de motorrijder beseffen: 'je bent maar op twee wielen' Inmiddels is de heer Obdeijn langer dan drie jaar instructeur bij de NVVM.

Keuze om rij-instructeur te worden bij NVVM

De heer Obdeijn geeft gemiddeld twee dagen in de maand, vanaf maart tot oktober, als NVVM-instructeur een motorrijvaardigheidsdag voor motorrijders die in het bezit zijn van een rijbewijs. De NVVM is de instantie die instructeurs in huurt voor zo'n dag; daarvoor krijgen ze geen loon, maar wel een onkostenvergoeding en een aansprakelijkheidsverzekering. De heer Obdeijn is op de gedachte gekomen om instructeur te worden bij de NVVM vanuit zijn observatie van het 'slechte' motorrijden van anderen. Toen hij in zijn begintijd alleen reed of steeds met twee vrienden met dezelfde motorachtergrond, besteedde hij niet zoveel aandacht aan het rijden van andere motorrijders. Pas toen hij motor-agent was geworden en ook wel eens samen met anderen ging motorrijden, viel hem op hoe onveilig sommige mensen motor rijden.

"Wat is dan dat slecht rijden?"

"Dat is verkeerde bochtentechniek, niet kijken, alleen maar voor zich uit kijken, heel laat kijken, geen controle over de motorfiets (straatje keren); de eerste keer dat ik met andere mensen reed viel me dat op."

"Ik dacht, ligt het nou aan mij of aan hen: aan die basisopleiding hebben ze niet voldoende; de stof die daar behandeld werd, schoot te kort; het viel mij gewoon op".

"Toen ging ik denken: 'schiet toch te kort rijbewijs A'. Toen hoorde ik van de NVVM, ben ik gaan informeren en toen is het balletje gaan rollen. Daar komt nog bij: ik ga graag met mensen om en ik rijdt graag motor en door dit werk erbij te doen kun je ook een beetje het motorrijden betalen, je hobby betalen."

Bij de NVVM werd de heer Obdeijn getest op rijvaardigheid die goed bleek te zijn. Daarna werd hij langzamerhand meegevoerd in de wereld van het lesgeven. Binnen de NVVM worden de nodige activiteiten ondernomen - lezingen, bijeenkomsten, evaluaties - om de vaardigheden van de instructeurs op peil te houden en te verbeteren. Daarnaast zijn de meeste instructeurs van de NVVM motoragent, zodat ze vanuit hun werk ook al het nodige doen om hun vaardigheden als motorrijder en hun inzicht in motorrijden te verbeteren.

"Toen ben ik nog diverse keren met diverse instructeurs meegegaan zodat zij mij nog bij konden schaven - het niveau werd wat verder opgekrikt; daarna krijg je wat theoretische achtergrond door een aantal lezingen (onder andere over didactische vaardigheden), langzamerhand ga je als tweede man met een instructeur mee om te kijken hoe het gaat - dan heeft hij bijvoorbeeld drie cursisten en pak je ook een cursist om wat bij te brengen en dan kijkt hij mee over je schouder, zo is het een beetje gegroeid."

"Heel in het begin - toen ze net bestonden - waren ze een beetje te makkelijk met mensen aannemen; het wordt steeds professioneler. Nu wordt het echt een eis: je moet PVI-certificaten hebben of een goede rij-instructeur zijn om hiervoor in aanmerking te komen. "

"90% van de instructeurs bij NVVM is motoragent, dus van je werk volg je al applicatie-cursussen."

Cursus en lesgeven

De heer Obdeijn geeft les aan alle groepen motorrijders - beginners, heropstappers, gevorderden, en ook: aan rij-instructeurs van rij scholen. Er zijn minimaal twee en maximaal vier cursisten per cursusdag. Het meest ideaal zijn drie cursisten. Voorafgaand aan een cursus wordt zoveel mogelijk moeite gedaan een groepje cursisten samen te stellen die qua ervaring en rijstijl ongeveer op gelijk niveau zitten.

"je krijgt een lijst met cursisten, die mensen ga ik bellen, ervaring, klasse, vul ik in; aan de hand van deze gegevens ga ik kijken welke cursisten bij elkaar passen qua rijden en dergelijke."

In het algemeen weten de mensen niet waaraan meer aandacht besteed zou moeten worden; sommige mensen kunnen wel goed aangeven wat ze willen leren, bijvoorbeeld sportieve rijders vinden rijden buiten bebouwde kom en dan speciaal bochtentechniek nogal eens belangrijk. Hoe kan een instructeur bepalen op welke dingen hij speciaal moet letten bij cursisten:

"In het eerste stukje, onderweg naar het oefenterrein de Vlietland, kun je al heel wat zien natuurlijk. Zodra ik hier wegrijd kijk ik al hoe ze kijken - zien ze wel voldoende? bij de verkeerslichten - kijken ze wel op tijd links en rechts? dan krijg je een heel mooie bocht de snelweg op - hoe is de bochtentechniek? dat heb je dan meteen in de gaten. Hoe rijden ze op de snelweg? Over zo'n kleine afstand kun je al heel veel zien natuurlijk."

Tijdens het ochtendprogramma op het oefenterrein kunnen de volgende oefeningen worden gedaan:

- de noodstop;
- noodstop met uitwijken;
- noodstop met obstakel waar je over heen moet;
- noodstop met uitwijken in berm;
- achtje;
- de slalom;
- brede slalom;
- straatje keren;
- motorgymnastiek;
- rondje om paal met touwtje.

Het is zeker géén vereiste dat al deze oefeningen ook aan bod komen. Veel zal afhangen van de vorderingen die daadwerkelijk worden gemaakt bij het oefenen.

"De werkwijze is: ik kijk naar zo'n groep - ik kijk hoe ze vorderen en dan probeer ik dat aan te vullen. Als ik zie dat de jongens heel veel moeite hebben met een noodstop, ga ik natuurlijk niet een noodstop maken met een bermvlucht dat is dan vragen om problemen."

"Ik wil bereiken dat ze die motor onder controle krijgen, dat ze de mogelijkheden en beperkingen van de motor leren kennen en dat ze een beetje zelfvertrouwen krijgen - het blijkt gewoon dat heel veel motorrijders gewoon geen zelfvertrouwen hebben en daardoor fouten gaan maken."

"Ik kan wel zeggen: ik zet tien oefeningen neer en al die oefeningen gaan we even doen. Wat krijg je dan? Dan heb je vijf minuten per oefening de tijd, en dat gaat meestal fout als je zo'n korte periode met een oefening bezig bent, en zeker met de moeilijker oefeningen. Dus dan krijg je precies het tegenovergestelde: dat die mensen met knikkende knieën tussen de middag gaan eten en met knikkende knieën 's middags de weg opgaan. Ik zeg gewoon: we beginnen met de basis, een normale noodstop maken en een normale slalom rijden, als dat goed gaat, gaan we het een beetje uitbouwen. Zo

zie ik ook hoe ver ze bij de basis gekomen zijn en ga ik op dat niveau verder."

De oefeningen worden langzaam opgebouwd. De cursisten krijgen uitleg, er volgt een demonstratie, men kan vragen stellen, en pas wanneer mensen een goed idee hebben van de handelingen die ze moeten uitvoeren, kunnen ze zelf oefenen. Meteen na een oefening krijgen ze dan feed-back over handelen.

"Je vertelt eerst een theoretisch verhaal - waarom moet je met die rem beginnen en niet met die rem, waarvoor moet je opbouwen, waarvoor moet je goed kijken; eerst dat programmaatje heel rustig in praktijk laten brengen, meteen een perfecte noodstop laten maken lukt niet - dus probeer eerst maar de juiste handelingen in de juiste volgorde uit te voeren."

"Bij een noodstop is het bijvoorbeeld belangrijk dat ze automatisch de juiste handelingen in de juiste volgorde uitvoeren. Dus moet men van tevoren een noodprogramma klaar hebben. Ik probeer dat bij de cursisten te programmeren. Dat is mentale training."

"Een perfecte noodstop maken is minder belangrijk dan dat ze weten hoe het moet, dat ze zelf ermee door kunnen gaan"

Indien er niveauverschillen zijn tussen de cursisten wordt er soms met één cursist nog even wat langer doorgeoefend, terwijl de anderen kunnen kijken en van hun observaties kunnen leren. Indien cursisten een oefening redelijk onder de knie hebben, wordt er vrij snel gestopt: sommige mensen neigen er toe dan overmoedig te worden.

Tijdens de rit 's middags wordt er veel gereden op B-wegen, op wegen binnen de bebouwde kom, op een stukje snelweg, op 'het klaverblad', op provinciale wegen.

"Wanneer ik 's middags ga rijden sta ik - zeker in het eerste gedeelte - ongeveer om de vijf kilometer stil. Omdat ik de route uit den treure uit het hoofd ken, weet ik precies op welk punt ze waarschijnlijk een fout gaan maken. Dan spreek ik af dat ik even wil stoppen bij die en die gelegenheid en dat is dan precies net na zo'n situatie of voor zo'n situatie. Bijvoorbeeld een blinde bocht naar rechts: mensen zijn geneigd om helemaal rechts te houden. Als je wat meer naar links gaat rijden kun je die bocht veel eerder overzien. Dan stop ik bij zo'n bocht en zeg ik 'okay, nou ga jij helemaal rechts lopen en ik ga links lopen en dan moet jij stoppen op het punt waarop je de bocht kunt overzien. Dan stop ik op de linkerkant ook op dat punt en dan zie je een gigantisch verschil in afstand. In de praktijk probeer je dat in zo'n situatie even aan te geven. Zo heb je wel meer situaties die ik in de praktijk laat zien."

Soorten cursisten

De heer Obdeijn zegt het volgende ter typering van de cursisten, ongeacht of het nu gaat om beginners, gevorderden of her-opstappers:

"Het zijn mensen die zich ervan bewust zijn dat ze voor verbetering vatbaar zijn. Soms ook doordat ze wat hebben meegemaakt."

Wat is er verder te zeggen over de verschillende categorieën motorrijders?

Beginners?

"Echte beginners die net een blauwe maandag hun rijbewijs hebben zie je niet veel - ik heb de indruk dat jongens die hun rijbewijs gehaald hebben denken dat ze wel kunnen motorrijden - dan gaan ze rijden en komen ze tot de ontdekking dat ze eigenlijk nog helemaal geen motor kunnen rijden. Dat duurt meestal een paar jaar en dan geven ze zich op voor zo'n cursus."

Gevorderden?

"Er zijn heel veel mensen - in die categorie - die zo'n dag volgt omdat bijvoorbeeld een vriend of vriendin de cursus volgt, of een vriendenkring van het werk een groepje. Dan zie je in eerste instantie: nou ja joh, ik kan het wel, ik ga gewoon mee voor de gezelligheid, voor het plezier."

"Zodra je op het oefenterrein komt en een oefening voordoet, bijvoorbeeld het keren, zie je dat ze denken 'o je hij weet wel waar hij het over heeft', omdat ik het dan heel kort doe door veel af te schuinen, en dan is meestal wel het ijs gebroken."

Hardrijders?

"Probeer je toch bij te brengen dat er meer is dan alleen hard rijden. Vaak zeggen ze ook op het einde van de dag: ja je had toch wel gelijk eigenlijk. Meestal lukt dat wel aardig."

Zijn er ook mensen met teveel zelfvertrouwen?

"Ja. Dat merk je zeker met het maken van de noodstop. Dat is ook een van de redenen waarom ik zeg: zodra het goed gaat, kappen."

"Als ze op 100% door een bocht 'heenperen', dan zal ik wel zeggen: Jongens jullie rijden hartstikke lekker door de bocht maar wat als daar een beetje zand ligt of een oliespoortje. Of wat nu als er op jouw ideale rijlijn een moeder met kind fietst die je halverwege de bocht pas ziet. Je rijdt op 100% dan heb je geen reserves meer. Daarom zeg ik altijd: je moet nooit voor de volle 100% rijden, je moet altijd natuurlijk een veiligheidsmarge hebben."

Gediplomeerde rij-instructeurs?

"Tijdens de opleiding tot rij-instructeur wordt er veel te weinig tijd aan het motorrijden besteed. De eis voor A-instructeur is bijna gelijk aan de eis van het A-rijbewijs. De betere instructeur volgt dan toch een opleiding erbij, bijvoorbeeld bij de NVVM. De NVVM heeft hiervoor speciale dagen."

De mensen die denken dat ze 't allemaal wel kunnen?

"Die groep is heel moeilijk te bereiken."

Mensen met de kont tegen krib in?

"Bijna niet" (noemt voorbeeld van één geval: uitzondering op regel)

Didactische principes

Tijdens het vertellen over het les geven komen ook de didactische principes naar voren die worden gehanteerd door de heer Obdeijn. Deze zijn:

- rustig opbouwen van een oefening;
- duidelijk programmaatje van handelingen overbrengen bij mensen;
- meteen na oefening feed-back geven;
- meteen na fouten in de praktijk feed-back geven;
- goed voordoen;
- oefening of voorbeeld uit de praktijk tekenen;
- tijdig stoppen met een oefening (waar 't om gaat is dat het niveau wat hoger komt te liggen en dat mensen voor zichzelf een goed idee hebben wat de juiste handelingen zijn en hoe ze die voor zichzelf kunnen oefenen; er is geen streven naar perfecte uitvoering van elke oefening; bij te lang dooroefenen krijgen sommigen teveel zelfvertrouwen en gaan ze steeds meer tegen de grens aanzitten);
- mensen altijd gelegenheid geven vragen te stellen;
- veel stilstaan bij situaties in de praktijk (blinde bocht, wisselstroken voor tegenligger, lange rechte weg;
- veel aandacht voor wat mensen zien langs de weg, in het landschap: wat zie je allemaal?

Leereffecten

De heer Obdeijn ziet dat mensen een beter niveau krijgen tijdens de dag zelf en meent dat deze verbetering van niveau ook na de cursus behouden blijft. Hij ziet als zeer belangrijke bron voor de verbetering van het niveau de positieve aanvangsmotivatie van de cursisten: de cursisten interesseren zich voor de zaken die de cursusleider te melden heeft, zien ook dat het werkt en willen daarmee verder aan de slag ook na de cursus om de simpele reden dat ze het leuk vinden. Men krijgt meer plezier in het motorrijden, omdat men de motor beter onder controle heeft en men meer verkeersinzicht heeft.

"Het zijn allemaal enthousiaste mensen, ze kiezen er zelf voor - alles wat je vertelt nemen ze echt ter harte en je ziet ze ook groeien die dag en je ziet ook dat de cursisten aan het einde van de dag een beetje versleten zijn van het intensief bezig zijn."

"Wat pikken ze op, wat blijft hangen?"

"Ze zijn erg enthousiast, ze stellen zich ervoor open; als je jezelf ergens voor open stelt, dan ga je er ook mee door. Ze zien het nut ervan in."

Ze stellen zich open voor wat?

"Voor verbetering."

"Ze zien dat jouw manier van rijden en verkeersinzicht werkt. Ze kunnen een bocht veel eerder overzien; ze kunnen veel eerder een situatie inschatten doordat ze wat verder vooruitkijken en wat breder kijken. Aan de hand van het feit dat er bijvoorbeeld over een afstand van ongeveer 200 meter driemaal een bord 'stopverbod' staat kunnen

ze zien dat er dus drie zijstraten zijn waar ze rekening mee moeten houden. Ze leren dus dat een verkeersbord meer betekenissen heeft. Het zijn allemaal dingen die je in de praktijk kunt gebruiken."

"Ze merken gewoon dat het werkt."

"Van de cursisten vorig jaar heb ik er dit jaar zeker 40% terug gehad."

7.5. Verslag interview met dhr. G.J. Rozendom, directeur VVCR

Verslag interview met de heer G.J. Rozendom, algemeen directeur van Verkeersveiligheidscentrum Rozendom, gehouden op 16 juni 1995 te Rijssen.

Achtergrond

De heer Rozendom is één van de grondleggers van veiligheidstrainingen voor rijbewijsbezitters in Nederland. Eind jaren zestig was het opleidingscentrum van de heer Rozendom één van de zeven of acht scholen (onder andere de scholen van Slotemakers, van Jasperse, de Eerste Nederlandse Anti-Slipschool te Amsterdam), die als eersten begonnen op dit terrein.

Deze pioniers hebben in de jaren zeventig nog samengewerkt onder de noemer van de VNAS, de Vereniging Nederlandse Antislipscholen. Deze samenwerking is echter stuk gelopen op meningsverschillen over de te onderwijzen rem- en uitwijktechnieken in noodsituaties. Met name vormen van 'gecontroleerd' of 'gedoseerd' remmen waarbij de wielen van de auto of motor niet mogen blokkeren, waren en zijn punten van discussie. Rozendoms mening is dat deze manier van remmen onvoldoende werkt in een noodsituatie en dat deze manier van remmen ook niet beheerst wordt door getrainde bestuurders die in één tel een schrikreactie moeten verwerken. Dat houdt niet in dat de heer Rozendom het gedoseerd remmen volledig verwerpt. Preciezer geformuleerd is zijn standpunt dat gedoseerd remmen een goede techniek kan zijn, indien de bestuurder dit beheerst en indien de verkeerssituatie ook voldoende tijd hiervoor laat. In een werkelijke noodsituatie moet echter alles op alles gezet worden voor bescherming van lijf en leden. Dan is krachtig remmen of uitwijken de enige remedie die afdoende werkt. Het veel gegeven advies aan mensen 'als je schrikt nooit remmen' werkt averechts als mensen een snelle reactie moeten geven op een noodsituatie.

Samenwerking met de Deutsche Verkehrssicherheitsrat

In de jaren tachtig heeft de 'Deutsche Verkehrssicherheitsrat' (DVR) een uitwisseling van ervaringen gezocht met de heer Rozendom. Het Verkeersveiligheidscentrum Rozendom is na gebleken geschiktheid gemachtigd om ook anderen op te leiden tot docent DVR, en is namens de DVR ook belast met de controle en de begeleiding van de aangesloten centra, waarbij tevens op managementzaken gelet wordt.

De DVR, in Nederland vertegenwoordigd door de heer Rozendom, biedt dus een totaalpakket aan iedereen die zich in dit vakgebied wil begeven, van het opzetten van centra tot het coördineren van opleidingen; alles op dit vakgebied van begin tot eind ligt onder verantwoordelijkheid van de DVR: verkrijgen van financiering, opzet van en vereisten aan net oefenterrein, bijscholingen, onderdelen cursussen, klantenbinding. De opleiding tot DVR-docent besteed dus aandacht aan alle vaardigheden en kennis die nodig is om zelfstandig een centrum te kunnen runnen. Vervolgens houdt de DVR/Rozendom toezicht erop dat het centrum dan ook aan eisen en normen voldoet.

Verkeersveiligheidscentrum Rozendom: deskundigheid

Verkeersveiligheidscentrum Rozendom verzorgt opleidingen voor automobilisten, motorrijders, rij-instructeurs, ambulance-personeel,

brandweerchauffeurs, bus-, touring-, trekker-opleggerchauffeurs, en heeft daarmee het breedst gesorteerde pakket aan opleidingen in Nederland. Verder verzorgt het centrum ook de opleidingen en bijscholingen voor de verschillende vervoersdiensten op de luchthaven Schiphol (zoals brandweerdiensten Schiphol). Dit gebeurt in de periode van één maand op een trainingslocatie op de luchthaven zelf.

Uit een onderzoek van de consumentenbond waarin de veiligheids-trainingen van de Nederlandse opleidingsscholen (Slotemakers, ANWB/KNAC anti-slip scholen) met elkaar worden vergeleken, komt instituut Rozendom als beste naar voren.

Momenteel is VVCR Rozendom actief via drie takken:

A. Het centrum in Rijssen (vorig jaar 6.500 cursisten)

Het centrum te Rijssen werkt jaarlijks een groeiend aantal cursisten af, groeit per jaar met ongeveer 500 cursisten.

1991: 4.200

1992: 4.300

1993: 5.000

1994: 6.500

In 1994 werden 3.500 automobilisten (waarvan 300 particulieren), 300 motorrijders, 800 bestuurders van brandweerwagens, 900 buschauffeurs, 120 bestuurders van ambulancewagens, 280 bestuurders van vrachtwagens en 400 bestuurders van motorwagens onderwezen.

B. Het nieuwe centrum in Goes, geopend 15 juni 1995, dit jaar naar verwachting 1.500 cursisten.

C. Mobiele verkeersveiligheids-trainingen voor jongeren in de leeftijd van 18-25 jaar (1.000 cursisten per jaar).

Bij een maximale bezettingsgraad kunnen de centra in totaal 30.000 à 40.000 per jaar afwerken.

Verkeersveiligheids-trainingen

De trainingen van Rozendom zijn gericht op het herkennen van gevaren, het vermijden van gevaren en op het omgaan met noodsituaties als blijkt dat zaken uit de hand lopen.

Van groot belang is dat de situaties waarin geoefend wordt, zo dicht mogelijk de actuele situaties benaderen. Daarom laat Rozendom motorrijders het maken van een noodstop ook beoefenen op motoren met steunwielen, zodat de cursisten zoveel mogelijk een stop kunnen maken die een echte noodstop benadert. Bij trainingen van KNMV en NVVM rijden motorrijders op hun eigen motor zodat altijd enige voorzichtigheid moet worden betracht met het beoefenen van de noodstop. De grens blijft altijd een vraag: wat kan wel en wat kan niet?

Verder, zo stelt Rozendom, oefenen mensen ook remmen en uitwijken met hun eigen voertuig, of met voertuigen zonder speciale banden, zoals bij andere instituten wordt gedaan. Opnieuw is de achterliggende filosofie dat de oefensituatie zo dicht mogelijk de actuele noodsituatie zou moeten benaderen.

Rozendom benadrukt dat in een werkelijke noodsituatie maar één reactie de juiste kan zijn. Bij andere scholen worden nogal eens 'trucjes' geleerd die, volgens Rozendom, 'niets te maken hebben met de realiteit'.

Een belangrijk criterium waaraan alle veiligheidstrainingen van Rozendom dienen te voldoen is 'eerlijkheid tegenover de mensen', dat wil zeggen een eerlijkheid die voortkomt uit het feit dat er puur vanuit veiligheid wordt geredeneerd. Er wordt geen 'onzin' verkocht uit commerciële overwegingen. Die eerlijkheid houdt tevens in dat instructeurs ook heel duidelijk aangeven wat mensen niet kunnen. Mensen zijn beperkte bestuurders, die vaak maar één ding tegelijkertijd kunnen en binnen enkele seconden een keuze moeten maken die beslissend kan zijn over leven en dood. Dan moet er ook gezegd worden waar 't op staat, en moeten cursisten ook hun beperkingen aan den lijve ervaren.

Voor elk van de verschillende voertuigcategorieën heeft Rozendom een totaal trainingsprogramma bestaande uit drie op elkaar aansluitende trainingen. De trainingen worden zowel gegeven op oefenterrein als op de openbare weg. Aan de trainingen op de openbare weg mag pas worden deelgenomen, indien eerdere trainingen op het oefenterrein zijn gevolgd.

Het overzicht van de trainingen is:

Motor-veiligheidstraining I, II, en III
Auto-veiligheidstraining I, II, en III
Motorwagen-veiligheidstraining I, II en III
Truck/Oplegger-veiligheidstraining I, II en III
Brandweer-veiligheidstraining I, II en III
Ambulance-veiligheidstraining I, II en III
Touringcar-veiligheidstraining I, II en III
Bus-veiligheidstraining I, II en III
Mobiele veiligheidstraining (leeftijdscategorie van 18 tot 26 jarigen)
Koeriersopleiding
Ingreepraining CBR
Kinderproject

De overige opleidingen die VVCR verzorgt zijn:

- Intake: testen chauffeur.
- Defensive driving course voor alle categorieën bestuurders.
- Wintersport training.
- Training voor jongeren.
- Management opleiding voor leidinggevenden van een trainingscentrum.
- Moderatorenopleiding DVR.
- Instructeur opleidingen en bijscholingen.
- Voortgezette opleidingen.
- Voorlichtingsbijeenkomsten/presentaties.
- Adviseursopleidingen.
- Opleidingen voor computermaatwerk VVCR.
- Brake Test Car (voertuigbestuurders te testen op hun reactiesnelheid en rempedaalkracht in een noodsituatie).

Uniformiteit in de voortgezette rijopleiding

De heer Rozendom is een sterk voorstander van uniformiteit in de voortgezette rijopleidingen. Hij meent dat het opleidingspakket van de DVR/VVCR aan de basis zou moeten staan van een certificeringsregeling. Hij heeft hierover gesprekken gevoerd met Raad van Verkeersveiligheid, beleidmakers van het Ministerie van Verkeer en Waterstaat, ANWB, PVI en tal van andere instanties.

De heer Rozendom is ernstig teleurgesteld in het gebrek aan werkelijke wil bij de verschillende partijen om deze uniformiteit naderbij te brengen.

Voorlopig concentreert hij zijn activiteiten op het verder propageren van het DVR/VVCR-concept in Nederland. Na de opening van een tweede veiligheidscentrum in Goes hoopt hij ook elders in het land nog centra te openen.

7.6. Verslag interview met de heer E. Edens, medewerker IRV

Verslag interview met de heer E. Edens, medewerker IRV, 17 juni 1995 te Apeldoorn.

Het Instituut voor Rij- en Verkeersgedrag (IRV)

Cursussen 'Defensief Verkeersgedrag' worden in Nederland eigenlijk alleen gegeven door IRV en door A & R. Natuurlijk stellen andere opleidingsscholen ook elementen van defensief verkeersgedrag aan de orde tijdens de praktische trainingen op de weg ("Alleen kom je dan de theoretische achtergrond tekort, want daar is eigenlijk te weinig tijd voor").

Het IRV concentreert zich op het voortraject voor de praktische opleidingen die worden gegeven door bijvoorbeeld Rozendom. Vaak is het wel zo, dat door het volgen van de theoretische cursus bij het IRV de interesse voor een meer praktische vervolgentraining ook wordt aangewakkerd. Het IRV verwijst de cursisten dan door naar de andere opleidingsinstituten. Het IRV zoekt ook actief de samenwerking met andere opleidingsinstituten.

Het IRV is in de begintijd vooral bezig geweest met overleg en vertalen van Amerikaans lesmateriaal en heeft tot nu toe ongeveer 700 cursisten gehad.

Soms wordt de 'Defensief Verkeersgedrag'-cursus ook voorafgegaan door een andere IRV-cursus, de RVV-cursus, omdat blijkt dat veel mensen regelkennis missen.

De acquisitie vindt plaats via contacten met de BOVAG, VVN, ROVs, motorclubs, bedrijven enzovoort. Het IRV is bijvoorbeeld door de BOVAG benaderd om de cursus te geven aan rij-instructeurs.

Acquisitie verloopt soms langzaam. Men probeert bijvoorbeeld bij een plaatselijke motorclub interesse te wekken via bijvoorbeeld 'pilots' (een korte prikkelende demonstratie). Er kunnen dan nog wel twee of drie jaren verstrijken voordat de aangewakkerde interesse leidt tot het deelnemen aan de cursus.

Het IRV zoekt actief naar samenwerking met andere opleidingsinstituten.

"Het is te gek om los te lopen dat iedereen het voor zichzelf wil houden. In principe vertelt iedereen iets goeds. Overal vertellen ze wat en als je dat allemaal naast elkaar zet dan wijkt dat niet zoveel van elkaar af. Het is wel zo dat de ene docent het iets anders brengt dan de andere. Als je het op papier gaat zetten en gaat vergelijken, dan komt het op hetzelfde neer. Alleen hoe kijk je ernaar? Kijk je vanuit een psychologische hoek? Vanuit een instructie-hoek? vanuit een rijvaardigheidshoek?"

Het IRV let bij de selectie van zijn instructeurs vooral op onderwijskundige capaciteiten:

"Iemand moet bij ons al jaren te boek staan als goed instructeur. Hij moet aan de hand van zijn slagingspercentages kunnen aantonen dat ie op een goede manier met het verkeer bezig is, dat ie leerlingen goed kan motiveren en de stof kan overbrengen. Dan gaan we kijken wat ie als docent in huis heeft. Dan laten we hem gewoon eens een keer een verhaal vertellen. En daarna krijgt hij vijf dagen instructie: drie dagen theoretisch, twee dagen praktisch. En dan gaan we kijken

hoe hij een proefles geeft. En dan zien we hoe dat eruit komt, dan gaan we ook de leerlingen vragen hoe ze erover denken. Is dat goed, dan krijgt hij een voorlopige aanstelling als docent. Blijkt hij dat goed te doen, dan krijgt hij een vaste aanstelling als docent."

De cursus Defensief Verkeersgedrag

De cursus 'Defensief Verkeersgedrag' van het IRV is vooral theoretisch gericht met wel de mogelijkheid - naar eigen keuze van de cursist - van een praktische follow-up in de vorm van een rijtest in het verkeer (in de eigen omgeving). Tussen theorieles en rijtest zit dan twee weken 'bezinktijd'. Tijdens de theoretische cursus krijgt de cursist een aantal praktische handvaten aangereikt waarmee hij in de praktijk kan werken.

"Waar we mee bezig zijn, het defensief verkeersgedrag is niet iets wat in Europa erg gangbaar is. Dat begint nu pas een beetje te komen. In Amerika zijn ze daar al dertig jaar mee bezig; dat is daar van overheidswege al geregeld. Die hebben dus als eerste het aantal ongevallen beetgepakt, gewoon gezegd van 'Ja jongens zo kan het niet langer' en nu eindelijk worden ze hier wakker en gaan ze d'r wat aan doen".

"Eigenlijk hadden we dat allang moeten weten. Toen het verkeer wat drukker begon te worden, dus dan praat ik over de jaren tussen 65 en 70, toen de verkeersgroei behoorlijk begon toe te nemen, toen hadden we daar al lang mee bezig moeten zijn."

Er wordt les gegeven aan groepen mensen van ongeveer twintig cursisten. Een dergelijke groepsgrootte laat genoeg tijd voor groepsdiscussie en maakt het niet onoverzichtelijk. De totale cursus duurt één dag, eventueel gevolgd door een rijtest. De cursussen Defensief Verkeersgedrag worden gegeven voor A, B, C en D-categorie rijbewijsbezitters:

"In principe verschilt de A-categorie, de motorrijder, niet zoveel van de B. Het is alleen dat zijn plaats op de weg natuurlijk iets meer toelichting behoeft, en dat z'n remvertragingen en dat soort zaken extra aan de orde moeten komen. Want iedere motorrijder zegt: Ha ha ik kan veel harder remmen als een automobilist, maar hij realiseert zich niet wat hij dan achter zich creëert."

De centrale gedachte bij defensief verkeersgedrag is dat voorkomen beter is dan genezen.

"Die ongelukken komen voort uit het feit dat mensen in noodsituaties terecht komen waar ze helemaal niet horen terecht te komen. In principe moeten ze zorgen dat ze daar uit blijven en het is ook niet noodzakelijk om daar terecht komen. Zelfs als anderen in de fout gaan heb jij tijd zat - als je het goed doet - om dat op te vangen, om te zorgen dat dat helemaal niet gaat escaleren."

"Wij moeten in een project gaan zitten waar mensen in principe geen verhoogde rijvaardigheid nodig hebben. Je moet proberen te voorkomen in plaats van genezen."

Leereffecten

Een proef met de cursus bij buschauffeurs in Limburg leverde als resultaat op dat over een periode van een jaar 60% minder schade werd gereden. Een proef met de cursus bij kantonniers, een samenwerkingsproject met ROV Limburg en Rijkswaterstaat, werd na de nodige aanvangsceptis ("Ze keken je pijnlijk aan als je wat zei over hun werk. Dat we ze aanvielen op hun rijgedrag was nooit persoonlijk bedoeld natuurlijk. Maar ze voelden zich toch aangesproken.") als zeer enthousiast ervaren. Ook instructeurs met jarenlange ervaring erkennen dat ze tijdens de cursus veel nieuwe dingen hebben opgestoken.

"Een aantal instructeurs die de cursus hebben gevolgd hebben vooral geleerd hoe ze bepaalde zaken bij leerlingen beter kunnen overbrengen. Veelgehoorde reacties zijn: ik kijk er nu anders tegen aan en ik kan 't ook mijn leerlingen bijbrengen, maar ook: ik snap 't zelf wel, maar ik weet niet hoe ik het vertellen moet".

Tijdens de cursus leren de mensen niet alleen van de docent, maar ook veel van elkaar:

"Het leuke is dat de cursisten elkaar corrigeren. Dat gaat onherroepelijk komen want tijdens die discussies wisselen ze natuurlijk ervaringen uit, waarmee wij aan het werk kunnen, en die docent pikt dat wel op. Want wat wij heel veel doen is luisteren, niet alleen maar vertellen. Wat is bruikbaar? Wat kan ik van hem gebruiken tegenover hem? En zo corrigeren ze elkaar en dat werkt heel goed. Ze stimuleren elkaar ook."

Onderwijskunde

De heer Edens benadrukt het belang van een psychologische achtergrond voor het geven van een voortgezette rijopleiding.

"Hoe zit een mens eigenlijk in elkaar? Hoe benader je die, wat doe je daar eigenlijk mee? Dat is vaak wat er ontbreekt bij een instructeur. Het enige wat ze doen is een instructeurscursus, maar dat is gericht op wetkennis en rijvaardigheid. Maar echt: Hoe doceer je iemand, hoe vertel je iemand wat, hoe pak je zijn psychologische toestand aan, dat leer je niet op een instructeurscursus. Onze docenten moeten dat in ieder geval wel hebben, die moeten iemand kunnen bespelen."

"Iemand maakt toch opmerkingen waaruit je wel kunt distilleren op welk niveau die zit en op dat niveau kun je hem dan aanpakken."

Eén van de centrale onderwijskundige principes is om de leerlingen zaken te laten beschouwen vanuit verschillende invalshoeken.

"Aan het begin - en dat moet eigenlijk in de rijopleiding al gebeuren - moeten leerlingen denken vanuit verschillende invalshoeken."

"Het is heel moeilijk mensen gedifferentieerd te leren denken. Wij Hollanders zijn echte zwart-wit denkers. Je moet leren om dingen vanuit verschillende perspectieven te bekijken, hoe het aangeleverd wordt. Dat moet je iemand eerst vertellen en dat vertellen wij een cursist ook. Als ie ergens naar toe gaat en als ie iets leert, probeer het niet alleen vanuit je eigen standpunt te begrijpen, maar denk ook eens

vanuit een standpunt van de ander. Probeer een blanco hoek te pakken en afstand te nemen."

"Als je cursisten aan het begin al leert om vanuit verschillende perspectieven te kijken, dan doen ze dat in het verkeer ook. Dan denken ze niet alleen vanuit hun eigen straatje, maar gaan ze ook denken aan de man die achter ze zit. Dan krijg je dus dat de communicatie verbeterd gaat worden. En dan is het niet meer zo dat een man van 55 zegt 'Moet je die jonge snotneus nou eens zien' en die snotneus die zegt 'Die trage ouwe zak, die man moet je z'n rijbewijs afpakken'. Daar zijn ze dan vanaf, want dan ze begrijpen ook elkaars ellende, waarmee ze zitten."

Sommige doelgroepen, zoals jonge bromfietzers, staan niet echt open voor de boodschap van defensief verkeersgedrag:

"We hebben 't in heel lichte vorm eens aangereikt aan wat bromfietzers. Die kijken je dan aan van 'Ben je nou echt zo'n oude lul.' Maar dat moet gewoon helemaal opnieuw opgezet worden, specifiek naar de bromfietser toe. Want we krijgen nu natuurlijk de problemen dat de bromfiets op de rijbaan gaat komen."

De voortgezette rijopleiding

Het onderwerp kwaliteitsverbetering van de voortgezette rijopleiding was een rode draad tijdens het gesprek. De heer Edens betreurt het dat veel instructeurs en opleidingsscholen zich afzonderen en hun eigen gang gaan. Het IRV komt geregeld bij verschillende opleidingsinstituten en rijsscholen over de vloer. Volgens Edens wijzen in feite 'de neuzen al dezelfde kant uit', maar de betrokkenen (instituten, instructeurs) beseffen dit zelf nog niet. Meningsverschillen komen vooral voort uit het feit dat men zich soms wat 'onbeholpen' uitdrukt.

"De ellende is dat de instructiewereld heel erg op zichzelf is. Instructeurs zijn Einzelgängers. Het risico daarbij is de gedachtengang 'als jij dat pakt, ben ik dat kwijt, dus ik moet dat naar me toe trekken'. Van die gedachtengang moeten we af. Je moet niet nog eens een keer het vijfde wiel voor een auto gaan uitvinden: dat is onzin. Je moet opleidingen koppelen, dan heeft iedereen brood en je krijgt het beste effect en dan werkt het ook."

"Hoe dan koppelen?"

"Via overlegsituaties. Het mooiste zou zijn een totaal opleidingsplan van 12-jarigen tot 25-jarigen. Iemand wordt dan van A tot Z begeleid in het verkeer. We zullen toch die kant op moeten want Nederland groeit vol."

Edens houdt een gloedvol betoog voor een bedrijfskundige aanpak van het gehele veld ter bescherming van de consument en ter wering van beunhazen. Overleg tussen de verschillende actoren, iedere school of instituut een eigen plaats in het totale veld, en onderlinge samenwerking bieden perspectief tot kwaliteitsverbetering en zeker ook omzetting. Edens pleit voor een duidelijke structurering/categorisering van het veld van de voortgezette rijopleidingen, een structurering die zowel naar de overheid toe als de naar de burger toe verhelderend kan werken. Het gaat dan om drie grote categorieën. Er zou sprake kunnen zijn van een

pyramidestructuur van drie categorieën voortgezette rijopleidingen die samenvloeien in een vertegenwoordigd forum waarin ANWB, BOVAG, CBR zitting hebben. In de visie van de heer Edens wordt het front gevormd door BOVAG, CBR, ANWB en het Ministerie Verkeer en Waterstaat en daaronder vier hooftakken:

- 1 De reguliere rijopleiding - BOVAG, FAM, ABAN, Defensief Verkeersgedrag te organiseren door elke rijnschool, maar de docenten worden aangeleverd door het IRV, rijvaardigheidstraining, probleemgevallen.
- 2 Defensief gedrag.
- 3 Rijvaardigheidstraining.
- 4 Probleemgevallen.

De verschillende velden staan niet los van elkaar, maar zijn aansluitend op elkaar. De verschillende opleidingen dienen aan elkaar gekoppeld te worden, en versterken elkaars effect. Via deze structuur Op dit moment heeft elke organisatie zijn 'aparte lijntje' naar de overheid toe. Zo ontstaat de indruk dat iedere partij wat anders wil, maar dat is niet het geval. Als de verschillende belangen worden gecombineerd dan blijken ze allemaal dezelfde kant op te wijzen en dat moet je presenteren naar de overheid toe.

"Het duurt lang. Instructeurs zijn Einzelgängers. Iedereen weet 't zogenaamd. Dat is niet zo, we weten het met z'n allen, alleen daar moeten we wel een invulling aan geven."

7.7. Verslag interview met de heer J. Nap, directeur Top Level Drivers

Verslag interview met de heer J. Nap, directeur verkeersinstituut Top Level Drivers, gehouden op 21 juni 1995 te Hillegom.

Persoonlijke achtergrond

De heer Nap, directeur van Top Level Drivers, is begonnen als internationaal vrachtwagenchauffeur. Na opleiding aan de politieschool te Lochem heeft hij in totaal 23 jaar bij de politie gewerkt, waarvan 11 jaar in actieve dienst bij de verkeerspolitie (technisch onderzoek bij ongevallen, maar ook controle op de weg, personenvervoer rijtijdenwet). Daarna heeft de heer Nap 12 jaar gewerkt bij de Verkeersschool gemeentepolitie Noordwijkerhout, waar toentertijd alle voortgezette rijopleidingen voor politieagenten (technische cursussen, auto, motor, vrachtwagenopleidingen, ongevals cursussen) werden gegeven ("Een fantastische school; enorm veel innovatie kunnen doen op het gebied van de verkeersveiligheid"), thans PVI te Apeldoorn. Op die school was de heer Nap aanvankelijk chef van de afdeling motorrijopleidingen waar hij betrokken was bij de vernieuwde opzet van deze opleidingen; hij heeft daar ongevalsbehandelingen gedoceerd en de instructeursopleidingen verzorgd. Later is hij plaatsvervangend hoofd rijopleidingen geworden. Hij treedt ook incidenteel op als getuige deskundige bij rechtszaken inzake ongevallen.

Verder heeft de heer Nap ook nog tal van nevenactiviteiten verricht op het terrein van de verkeersveiligheid: hij was lid van een verkeerscommissie van de KNMV, mede-auteur van het boek *Een klasse beter motorrijden*, en bedenker van de rij-procedure A voor de motor. De heer Nap is zelf fervent motorrijder die zijn eigen rijvaardigheid op peil wenst te houden.

Top Level Drivers

In 1989 is de heer Nap begonnen met het verkeersinstituut Top Level Drivers (TLD), gericht op het particuliere bedrijfsleven.

"Ik ben achter in mijn huis in de garage begonnen, aanvankelijk met één instructeur. Ik heb nu drie vaste medewerkers en mijn echtgenote. En dat zijn voormalig militaire rij-instructeurs."

"Aanvankelijk begonnen we met voortgezette rijopleidingen. Ik had in no time bijna alle ministeries binnen; dus bijna alle chauffeurs van ministers staatssecretarissen hebben hier een directiechauffeursopleiding gevolgd."

De eerste klanten waren: chauffeurs van de verschillende ministeries, politiekorpsen, en bedrijven. Voor de directiechauffeurs worden om de veertien maanden zogenaamde 'refreshment days' gehouden om de kwaliteit in stand te houden en beroepsblindheid tegen te gaan. De chauffeurs van de ministeries hebben inmiddels alle weer een refreshment day gevolgd.

Ook de chauffeurs van de krijgsmacht hebben de directiechauffeursopleiding bij Top Level Drivers gevolgd.

Voor bedrijven verzorgt Top Level Drivers rijtesten, rijvaardigheidsonderzoek en theoretische bijscholingen. Rijtesten betreffen vaak vrachtwagenchauffeurs of zakelijke rijders of particulieren ("Er is een chauffeur die een bepaald schadebeeld heeft en men laat het bij ons uitzoeken waar

'm dat in zit."). Soms wordt alleen een diagnose gesteld, soms ook meteen gewerkt aan bijsturing van het rijgedrag.

Het instituut heeft ook veel applicatiecursussen gegeven aan rij-instructeurs, bijvoorbeeld aan dertig instructeurs van de NAC. TLD wordt ook betrokken bij sollicitaties van rij-instructeurs: rijtechnisch en onderwijskundig wordt de sollicitant 'door de mangel gehaald' en vervolgens wordt er advies uitgebracht over de sollicitant.

De applicatie-cursussen aan rij-instructeurs onderscheiden zich doordat niet alleen theorie werd gegeven, maar ook praktijk met eigen leerlingen. Daarbij wordt gekeken hoe het onderwijs in elkaar zit en welke didactiek wordt gehanteerd. Op dit moment zet Top Level Drivers de applicatie-cursussen wat op een lager pitje. De verplichtstelling van applicaties leidt er immers toe dat de reguliere instructie-opleidingsinstituten daarin gaan voorzien.

In de beginfase richtte Top Level Drivers zich op voortgezette rijopleidingen voor mensen in het bedrijfsleven. De afspraak met het PVI was dat Top Level Drivers zich niet speciaal zou richten op de voortgezette opleidingen voor politie-agenten. De heer Nap meent dat het PVI daarvoor zelf de beste faciliteiten heeft. Wel heeft Top Level Drivers cursussen gegeven aan politie-ambtenaren indien daarom speciaal werd gevraagd door de corpsen zelf.

In latere jaren is het instituut zich steeds meer gaan richten op trauma- en fobiebegeleiding bij chauffeurs. Dat was aanvankelijk niet de bedoeling, maar is langzamerhand zo gegroeid; het bleek een gat in de markt te zijn. De RBT (Rijbegeleiding traumapatiënten), wordt meestal gedaan in opdracht van gezondheidszorg. Deze begeleiding scoort hoog in termen van reductie van ziekteverzuim: 94% van chauffeurs die betrokken zijn geweest bij dodelijk ongeval of die gemolesteerd zijn, worden binnen drie weken weer rijklar gemaakt.

Het BGZ-wegvervoer is vaste klant voor traumabegeleiding; daarnaast melden zich ook particuliere bedrijven aan voor de RBT. Alle bedrijfsartsen van BGZ-wegvervoer zijn ook door TLD bijgeschoold in de opvang van bovengenoemde personen.

In het kader van de traumabegeleiding worden ook jaarlijks de nodige cursussen gevolgd door de medewerkers van het instituut, onder andere aan de Katholieke Universiteit te Nijmegen.

Naast slachtoffers van ongevallen worden ook de 'veroorzakers' (de verkeersovertreders) behandeld door TLD in het kader van het project EMAS. Volgens het officier-rechtersmodel kunnen specifieke verkeersovertreders een aanbod krijgen om een cursus van TLD te volgen ter vervanging van de reguliere bestraffing.

TLD is op dit moment niet actief op zoek naar nieuwe klanten voor de voortgezette rijopleidingen. Wat binnenkomt op rijopleidingengebied gebeurt door mond-op-mond reclame of doorverwijzing door derden. De heer Nap ziet andere instituten niet als concurrenten, want: 'wij leveren toch afwijkende produkten'. De heer Nap meent dat elk opleidingsinstituut op zijn manier een bijdrage aan de verkeersveiligheid levert, hoe bescheiden dan ook.

"We geven hier per definitie - en daar mag u mij altijd aan houden - geen rag- of scheurwerk."

De cursussen

Alle cursussen die TLD doet, beginnen standaard met een ogentest. Opvallend is dat 62% van de cursisten naar de oogarts wordt verwezen (dit percentage berekend over alle cursisten, inclusief trauma en fobiepatiënten). Vaak betreft het mensen zonder bril die zich niet realiseren dat hun ogen langzaam achteruit zijn gegaan.

In de Rijvaardigheid-safetytraining (RST) zijn er drie cursisten op één instructeur, in de meeste andere cursussen (bijvoorbeeld cursussen aan directiechauffeurs) twee op één instructeur.

De RST-cursussen bestaan meestal uit een ochtend die aan theorie wordt besteed en een middag aan praktijk. Indien de cursisten al eerder door TLD een theoretische bijscholing hebben gekregen, wordt de gehele dag gewijd aan praktijk.

In de theorie worden behandeld:

- Wetgeving (RVV)
- Rijprocedure
- Mechanica (krachten in de auto)
- Rem- en stopafstanden

De rijprocedure is de basis waaruit de rij-instructeurs bij TLD werken.

"Er wordt hier gereden volgens de rijprocedure. Dat betekent dat je voortdurend bezig bent om ervoor te zorgen dat de mensen een uniform rijgedrag bezitten. In de communicatie onderling op de weg is dat vreselijk belangrijk; dat niet de één een verkeerssituatie zo interpreteert en de ander zus."

"Lesgeven in de rijprocedure vereist veel van de docenten, omdat het vrij snel lijkt op ouwe koeien uit de sloot halen, maar dat is het zeker niet."

Elke les heeft een expliciet geformuleerde doelstelling. De doelstelling van de les mechanica is bijvoorbeeld dat de cursist inzicht heeft in rem- en stopafstanden, met name waar het gaat om de kwadratische toename van de remweg in relatie tot de snelheid.

"En wat zie je dan? Als je die les draait, vertaalt zich dat vrijwel onmiddellijk in de praktijk doordat mensen meer afstand gaan houden dan ze voorheen deden."

De theorie wordt positief beoordeeld door cursisten; is vaak nieuw voor hen.

Voor de opleidingen die langer zijn dan drie dagen, worden certificaten afgegeven. De reden waarom er voor de kortere opleidingen zoals de RST - de rijvaardigheid-safetytrainingen - geen certificaten worden afgegeven is, dat tijdens deze opleidingen geen duidelijke gedragsverandering plaatsvindt.

"Wij geven geen certificaten af voor deelname. Dat interesseert ons niet. Bij ons moet je aan een norm voldoen en dat betekent ook dat je kan zakken. De cursussen worden allemaal afgesloten met een theoretische test en een praktijktest."

TLD draait de eendaagse cursussen het meest om de simpele reden dat daar de meeste vraag naar is; immers dan zijn de mensen het kortst uit het arbeidsproces.

Er wordt gestreefd naar homogene cursusgroepen, zodat het einddoel voor alle cursisten gelijk kan blijven en niet wordt verlaagd.

Voor de middag wordt het instapniveau van de cursisten vastgesteld. Eerst wordt het instapgedrag bekeken, en zonder dat de cursisten dat weten wordt dat 's middags vertaald naar de rijtijd die elke individuele cursist krijgt. Het is dan niet zo dat de ene cursist rijdt en de ander niet meer betrokken is. TLD is één van de weinige instituten die ook een binnenspiegel hebben op de hoofdsteun van de rechterstoel. Dus ook de cursist op de achterbank wordt voortdurend betrokken bij het verkeerspatroon. Verder heeft TLD ook zogenaamde dynamometers (remvertragingmeters) aangebracht op het dashboard van de leswagen. Deze dienen om de vertragingen van de auto visueel te maken.

De cursussen worden bij TLD schriftelijk geëvalueerd.

"Alle cursussen worden hier geëvalueerd. Dus wij weten perfect wat de mensen van onze cursussen vinden."

Leren en gedragsverandering

De heer Nap betoogt dat tijdens eendaagse vaardigheidstrainingen geen betrouwbare automatismen aangeleerd kunnen worden. Dat neemt niet weg dat cursisten tijdens zo'n dag belangrijke zaken leren.

Over eendaagse cursussen:

"Daar kun je alleen de mensen wijzen op fouten en ze de nieuwe elementen aangeven."

Het cognitief insturen van veiliger gedrag:

"Wat de boer niet kent, dat mist ie niet. Ik noem u een voorbeeld.

Als u nog nooit van een elektrische boortol heeft gehoord en u gebruikt een handboor, dan zult u die handboor nooit meer gebruiken als ik u die elektrische aangeef. Dus je appelleert aan de intrinsieke motivatie van de mensen en daarnaast geef je ze een aantal dingen aan waarin ze direct hun eigen voordeel zien om dat vast te houden, en daardoor te repeteren en te verwerven tot een getraind automatisme."

"Niemand gaat de weg op om bewust een ongeval te veroorzaken. Dat overkomt je. Wat kun je nou doen? De sterke punten in onze opleiding zijn de mechanica en de taal van de weg in relatie tot anticipatie en verkeersinzicht. Om een voorbeeld te noemen.

Waarschuwingstrepen, dat zegt mensen niets, dat leren ze niet. Maar op het moment dat je ze daarover vertelt, kunnen ze daarmee hun voordeel doen. Het cognitief insturen van veel kennis en vaardigheden die nieuw voor ze zijn - dat doet vanzelf zijn werk. Maar je geeft dat aan. Je mag dan niet verwachten dat ze na één dag dat gedrag ook als betrouwbaar automatisme hebben verworven. En juist uit die automatismen bestaat in hoge mate de rijvaardigheid en de rijveiligheid."

De heer Nap benadrukt dat sommige aangeleerde gedragingen na verloop van tijd ook weer kunnen wegzinken of uitdoven:

"Met name het kijken in de dode hoek valt als eerste weg omdat dat vaak als nutteloos element in het rijgedrag wordt ervaren."

"Als je van rijstrook verandert of je slaat linksaf zal je behalve in je spiegels ook over je schouder moeten kijken. Door je ervaring in je rijgedrag weet je negen van de tien keer dat daar niets zit. Omdat je het derhalve vaak achterwege laat is dat geen getraind automatisme meer en zie je daar vrij snel de ongevallen door ontstaan."

"Hoe vaker je handelingen traint, hoe betrouwbaarder en efficiënter het als mechanisme, als psycho-motorische handeling wordt. Die handelingen die ogenschijnlijk nutteloos zijn, die heel vaak voor niets gedaan worden, daar zie je een vervlakking in ontstaan. Totdat er die ene keer wel iemand in die dooie hoek zit en dan gaat het fout."

De cursussen bij Top Level Drivers zijn zeker niet in eerste instantie te omschrijven als 'leuk' of 'plezierig':

"Hier wordt keihard geappelleerd aan je gedrag, en met name aan agressief gedrag. En dat kan passief en actief zijn. Je kunt zonder dat je het zelf weet behoorlijk veel agressie oproepen in het verkeer door je rijgedrag."

"Mijn mensen kunnen heel verontwaardigd kwaad worden tijdens een cursus. Dan denkt een cursist soms iets goeds gedaan te hebben, en dan krijgt ie een flinke uitbrander."

"Het rijbewijs is een bewijs van mogen en niet van kunnen. Als je een rijbewijs hebt mag je aan het verkeer deelnemen. Daarna begint het pas: sociaal weggedrag, participeren, communiceren met andere weggebruikers, en al dat soort zaken. Dat komt hier enorm aan de orde. Met name ook bij fobiepatiënten."

De voortgezette rijopleiding: de balans tussen de drie V's.

De heer Nap meent dat de voortgezette rijopleiding de juiste balans dient te vinden tussen de drie V's (voertuigbeheersing, verkeersdeelneming en verkeersinzicht).

"Als je mateloos bezig bent om mensen op het gebied van voertuigbeheersing vaardigheden bij te brengen. Maar als je dan de verkeersdeelnemer op zich en zijn vermogen tot anticipatie buiten beschouwing laat, ben je eenzijdig bezig. Op grond van zijn prestaties op het voertuigbeheersingsgebied krijgt zo'n man dan het idee 'mij kan niets meer gebeuren' en kan daardoor verkeersgevaarlijker worden dan hij voorheen was".

"Als je een voortgezette rijopleiding geeft, zal je alle drie V's mee moeten nemen, dan kom je voor voertuigbeheersing wel iets lager uit, maar je krijgt wel een veiliger wegbestuurder."

"Als je voortgezette rijopleidingen geeft kun je niet volstaan met alleen maar mensen kunstjes te leren in de vorm van een hoge mate van voertuigbeheersing, terwijl je anticiperen en verkeersinzicht achterwege laat."

Wat is de waarde van slippen in de voortgezette rijopleiding?

"Slippen is hartstikke goed voor mensen die gisteren een rijbewijs hebben gehaald om ze vandaag te laten ervaren wat voor krachten er kunnen optreden in een auto als je daar gekke dingen mee doet."

"Als je mensen op een slipbaan laat rijden, krijg je hetzelfde effect als met ABS of Airbags. Men heeft een stukje actieve of passieve veiligheid gekocht en automatisch zit daaraan vast dat men een hoger risico-acceptatieniveau heeft van 'mij kan niets meer gebeuren'. Als je feitelijk in een slip komt, kun je niet meer via bewust gedrag de juiste handelingen verrichten maar alleen maar via getraind, geautomatiseerd gedrag. Slippen is goed maar dan een basis-slipopleiding en elk jaar verplicht appliceren. Dan kun je als je in een slip raakt, er iets mee doen."

"Doen wij wat aan slippen? Ja, wij proberen de mensen hier zodanig verkeersgedrag bij te brengen op grond van anticipatie dat de situatie dat een slip dreigend is, wordt voorkomen. En dat is een heel andere visie."

"Is verkeersinzicht een vaardigheid die trainbaar is?"

"Ja, ontzettend goed trainbaar, alleen je moet de basis neerleggen. Dan is het zelfs leuk. Verkeersinzicht is het element dat ervoor zorgt, dat autorijden als een leuke beleving kan worden gezien. Wanneer je een goed verkeersinzicht hebt, met daaruit voortkomend een goed anticipatievermogen, dan wordt autorijden niet meer verplaatsen van A naar B, maar een spannend boek wat leuk is om te lezen."

"Wat heeft uw rij-instructeur u bijvoorbeeld geleerd over het bord 'Hospitaal'? Uw instructeur had u moeten vertellen dat u als weggebruiker er rekening mee moet houden dat ter hoogte van dat bord mensen het ziekenhuis verlaten die met hun gedachten echt niet bij het verkeer zijn, maar bij hun doodzieke kind. En natuurlijk staat de bushalte aan de overkant. Het is de taak die bij u ligt om dat bord te interpreteren, één van de taken. Bij ontzettend veel borden, verkeers tekens en zaken om de weg is een soortgelijk verkeersinzichtelijk verhaal te vertellen."

TLD legt niet eenzijdig het accent op voertuigbeheersing, maar besteedt daar wel de nodige aandacht aan. Bij de cursussen van TLD wordt standaard de noodstop beoefend. Voor specifieke beroepsgroepen die motor of auto nodig hebben als 'gereedschap' (bijvoorbeeld politie-ambtenaren) geeft TLD ook specifieke behendigheidsoefeningen op een afgesloten terrein. Afgezien van deze specifieke doelgroepen speelt de verkeersveiligheids training bij TLD zich in het verkeer af.

"De normale training voor verkeersveilig gedrag vindt bij ons in het verkeer plaats. Want daar gaat het fout en niet op een afgesloten oefenterrein. Wij zijn geen voorstander van oefenterreinen. Voertuigbeheersing als enige element in de verkeersopvoeding is ongewenst; als men daarnaast niet voldoende verkeersinzicht heeft, vertaalt zich dat snel in een houding van 'mij kan niets meer gebeuren'. In de psychologie noemt men dat een versterking van de illusie van persoonlijke onkwetsbaarheid."

"Overigens ook mijn mensen gaan voor hun applicaties bij het PVI wel naar de slipbaan hoor. Want ook zij moeten hun vaardigheid op dat gebied wel bijhouden om wat ermee te kunnen doen."

Bij TLD staan verkeersinzicht, communiceren met de weggebruiker, en mentale training centraal.

Over verkeersinzicht:

"We zien direct aan de remvertragingmeter bij de kennismakingsrit hoe het met het verkeersinzicht is gesteld. Als die meter consequent op vier staat, dan anticipeert die vent gewoon niet. Zo simpel is dat. We zijn heel bewust bezig met dat anticiperen, niet door te zeggen: 'Jouw verkeersinzicht is niet goed', maar we laten het hem zien dat het niet goed is."

"Voor een doorsnee rij-instructeur is het geven van verkeersinzicht zeer moeilijk. Dat koop je niet per kilo per meter. Daar moet je vakidoot voor zijn."

"Defensief rijden is met name rekening houden met het onvoorspelbare gedrag van andere verkeersdeelnemers. Dat onvoorspelbare gedrag gebeurt vaak niet opzettelijk, het ontstaat gewoon. In de theorie kun je dat wel aangeven, maar dat is alleen niet voldoende: cursisten moeten het laten zien in de praktijk."

Over mentale training:

"Mentale training staat bij ons hoog in het vaandel. Wat betekent dat voor ons? Je hebt een bepaalde verkeerssituatie, die loopt goed af, maar wat had je nu gedaan als die trekker wel de weg was opgekomen? Vluchtmogelijkheden zoeken? Hoe had je dan gehandeld? Wanneer je dat soort denken voortdurend genereert, dan blijkt dat men daardoor op termijn - als een situatie zich voordoet - sneller de juiste beslissing neemt. Dat noemen wij mentale training: je steeds afvragen wat had ik nu gedaan als."

Het samenspel in het verkeer, de communicatie tussen weggebruikers, wordt volgens de heer Nap nog onvoldoende aan de orde gesteld in de reguliere rijopleiding.

"Het interactieve spel, het leren communiceren met je medeweggebruikers, dat maakt het verkeer boeiend. En daarmee kunnen we slachtoffers voorkomen. En daar moet je mensen op trainen."

"Als u een bumpersnuffelaar heeft, dan moet u niet agressief worden, maar u opstellen als hulpverlener, en hem in bescherming nemen door je eigen tussenafstand groter te laten worden, want hij weet niet wat hij doet. Op die manier fungeer je voor hem als een soort buffer. Dat vereist nogal wat sociale instelling. Toch denk ik dat je mensen daarvan moet doordringen."

Het belang van onderwijskunde voor de rij-instructie

De heer Nap wijst op het grote belang van onderwijskundige vaardigheden voor de reguliere en voortgezette rij-instructie. De rij-instructie zou onderwijskundig nog verbeterd kunnen worden. Daarbij gaat het er niet zozeer om dat rij-instructeurs niet op de hoogte zouden zijn van

onderwijskundige principes, maar dat ze soms nog moeite hebben deze principes te vertalen naar de praktijk van het lesgeven ("De instructeurs hebben wel onderwijskunde gehad. De vertaalslag naar de praktijk toe vindt naar mijn mening onvoldoende plaats"). De druk van de commercie neigt er ook toe de verbetering van de onderwijskundige kwaliteit van de rij-instructie tegen te gaan.

De toekomst van de rijopleiding: een visie

De heer Nap heeft een duidelijke visie voor ogen in welke richting de rijopleiding zich zou moeten ontwikkelen. Een systeem van permanente verkeerseducatie waarbij mensen al op jonge leeftijd vertrouwd worden gemaakt met het samenzijn met anderen in het verkeer en daarin ook worden begeleid bij de opeenvolgende fasen als verkeersdeelnemer (fietser, bromfietser, automobilist). Volgens de heer Nap dient de overheid actief verantwoordelijkheid te dragen voor de opzet van zo'n systeem.

Het algemene probleem:

"Het verkeer heeft zich steeds meer ontwikkeld tot een sociaal-maatschappelijk gebeuren met verschrikkelijk veel belangen, zakelijk, privé noem maar op. Dat is te vergelijken met een zwembad waar geen bandjes en riemen in liggen. Daar oefent tegelijkertijd de Olympische wedstrijdzwemmer, de waterpoloër, daar doet nog een moeder aan zwangerschapsgymnastiek, en baby's worden waterdicht gemaakt. In één bad zonder afscheidingen. Dat is ons verkeer: daar rijdt een geroutineerde vrachtwagenchauffeur, een geroutineerde vertegenwoordiger, motorrijders, mensen die gisteren een rijbewijs hebben gehaald. Een heel groot scala aan mensen moet met elkaar in dat verkeer participeren. De mate van sociale participatie is bijna grenzeloos. Het is moeilijk om met al die categorieën rekening te houden; logisch dat een keer fout gaat."

"Inzicht krijgen in het gedrag van mensen leidt tot een goede communicatie in het verkeer."

Een taak voor de overheid:

"Eén van die dingen die de overheid moet doen is vanachter het bureau vandaan komen en praten met mensen op de werkvloer. Punt twee, de overheid zou verantwoordelijkheid op zich moeten nemen waar het gaat om het idee permanente verkeerseducatie."

"Onze kinderen gaan naar het voortgezet onderwijs en in die periode wanneer ze voor het eerst van hun leven rijdend verkeersdeelnemer worden, krijgen ze aan verkeersopvoeding nul komma nul. Wel leren ze in die periode perfect van pa hoe ze met twee glazen bier op nog wel mogen rijden, dat die gordel onzin is binnen de bebouwde kom, en dat rode verkeerslichten eigenlijk alleen voor auto's zijn. En nou plotseling moet dat gedrag, in een periode waarin ze promoveren tot bromfietsbestuurder, omgebogen worden tot verantwoord verkeersgedrag. Die rijsschoolhouder moet dan behalve pedagoog, ook wel bijna andragoog, psycholoog en soms socioloog zijn om dat gedrag weer te kunnen ombuigen. Het manco in onze verkeersopvoeding zit juist in die belangrijke periode voorafgaand en tijdens de adolescentie wanneer vorming plaatsvindt."

Volgens de heer Nap hebben overheid, ouders, scholen, VVN, jeugdhuizen, en sociaal-maatschappelijke instellingen gezamenlijk een taak om permanente verkeerseducatie van de grond te tillen.

"Verkeren in het verkeer, omgaan met elkaar, gekoppeld aan het vak maatschappijleer lijkt mij dwingend gewenst. Wij zijn op dat gebied een ontwikkelingsland, ondanks onze technologie, onze infrastructuur."

"Ik zou willen dat we stoppen met de rijsschooltjes om de hoek, maar dat we gaan praten over verkeersscholen die een eigen regio krijgen binnen een plaats. De rij-instructeur zou dan ook verkeerslessen moeten geven op scholen buiten zijn normale lessen om. Hij komt dan Pietje tegen op tienjarige leeftijd, hij komt hem opnieuw tegen bij de bromfietslessen, en weer als achttienjarige die zijn rijbewijs wil halen. Dat is permanente verkeerseducatie."

"Permanente verkeerseducatie is niet eerst mensen in een periode wanneer vorming enorm belangrijk is, in het diepe laten liggen, maar wat laten aan rotzooien met opgevoerde brommertjes, en vervolgens de verantwoordelijkheid bij andere mensen neerleggen om het gedrag om te buigen."

7.8. Verslag interview met de heer M. Nobel, KNMV-instructeur

Interview Maurice Nobel, KNMV-rij-instructeur, 7 juli 1995 te Spijkenisse

Persoonlijke achtergrond

De heer Nobel (31 jaar) rijdt vanaf zijn zesde levensjaar op een motor. Vanaf negen jaar is hij full-time gaan motorcrossen tot aan zijn twintigste. In de tussentijd heeft hij zijn instructeursbewijs gehaald en vanaf zijn twintigste jaar geeft hij motorrijles. Via zijn familie is hij eigenlijk 'het vak ingerold'; een zwager die ook motorcrosser was, had een auto/motorrijsschool. In feite heeft hij van zijn hobby zijn werk gemaakt. Sinds vier jaar geeft hij ook voortgezette rijopleidingen bij de KNMV. Daarvoor heeft hij gedurende drie jaar bij de BOVAG motorrijopleidingen verzorgd voor rij-instructeurs. Deze opleidingen waren voor een deel gericht op rijvaardigheid, maar hoofdzakelijk op instructievaardigheid ("Als je een leskaart bekijkt dan staat er bijvoorbeeld op: koppelen/-schakelen, achtje draaien, rijden buiten de bebouwde kom. Dan pakten we daaruit een aantal onderwerpen en daarmee gingen we met de instructeurs aan het werk. Een stukje eigen vaardigheid, maar hoofdzakelijk hoe breng ik het over naar mijn leerlingen, wat moet een leerling daarvan snappen, om ermee aan het werk te kunnen gaan?").

Tijdens de opleidingen aan de instructeurs werd met name het meer doelgericht werken gestimuleerd:

"Ze beginnen bij punt A op de instructiekaart, maar als de voertuigbeheersing er een beetje inzit, wordt er daarna niet echt meer puntsgewijs gewerkt. Dan wordt er een route gereden en in die route worden de dingen behandeld die men tegenkomt. Maar eigenlijk hoort dat niet. Als je een goede rijopleiding wilt geven, begin je bij A. Voordat je bij Z bent, zitten er een aantal stappen tussen. Je werkt niet aan A tot Z tegelijkertijd."

De tussenliggende stappen staan aangegeven op de instructiekaart. Volgens de heer Nobel is de laatste jaren het methodisch werken volgens de instructiekaart wel verbeterd. Toen de BOVAG-opleidingen werden opgeheven, is de groep instructeurs overgenomen door de KNMV, om ook voor deze organisatie voortgezette rijopleidingen voor instructeurs te geven.

Hij heeft één keer een ongeval gehad op de motor, waarbij de afloop gelukkig relatief gunstig was. Hijzelf had geen letsel en het slachtoffer een gebroken been. Het ongeluk heeft wel grote indruk bij hem achtergelaten.

"Dat was 's avonds naar huis toe, provinciale weg, voorrangsweg. Het was donker en er stak een meisje de weg op waar ik heel dichtbij was. Ik denk dat ze achter mij langs heeft gekeken. Ze was heel dichtbij en ze zat eigenlijk al tegen mijn voorwiel aan voordat ik er wat aan kon doen. Op dat moment komt ondanks al je training wel een stuk emotie bovendrijven."

In zijn streven om een betere motorrijder te worden, besteedt de heer Nobel veel aandacht aan het praten met en luisteren naar andere motorrijders, het kijken naar anderen en hij leert ook van de zaken die hijzelf

meemaakt. Het geleerde over de jaren wordt samengevat in de volgende woorden:

"Het steeds bewuster gaan deelnemen aan het verkeer, steeds meer de fout naar je zelf toehalen."

"Wat bedoel je daarmee?"

"Als je bijvoorbeeld buiten de bebouwde kom rijdt, dan ben je slecht een klein object voor anderen. Als ze je dan recht aankijken is het heel moeilijk voor die mensen om snelheid en afstand in te schatten. Ze gaan er niet gewoon mee om. Iemand die een auto ziet aankomen, die snapt meteen dat hij daar niet voor kan. Iemand die een motorfiets ziet aankomen, maakt minder snel die bewuste inschatting. Doordat je die beleving een keer hebt meegemaakt, ga je steeds meer ervan uit 'ze zullen me wel niet zien' of: 'als ze me zien zullen ze wel verkeerd reageren'. Ik denk dat we als motorrijders steeds meer in die richting moeten denken. Dat je niet alleen rekening houdt met het feit dat je zelf goed kan rijden, maar dat je de beperkingen eigenlijk legt bij het andere verkeer."

Cursussen

De heer Nobel geeft voor de KNMV cursussen voor instructeurs en consumenten. Jaarlijks volgt hij bij de KNMV verplichte applicaties (praktijkdag, theorie), die meestal worden gegeven door docenten van het PVI. De applicaties op het onderwijskundig terrein en op het terrein van uniformiteit in de opleiding gebeuren door de kerngroep bij de KNMV.

De cursussen van de KNMV zijn:

RMT - Regionale Motorrijvaardigheidstraining

VRO - Voortgezette Rijopleiding op afgesloten terrein, te onderscheiden in: VRO-Tour: Sportief rijden; VRO-Sport: Gericht op voertuigbeheersing bij hogere rijsnelheden, meer gericht op rijden op circuit (Circuit van Zandvoort).

VRT: De Voortgezette RijvaardigheidsTraining; een hele dag onder begeleiding rijden op de openbare weg.

De ideale volgorde voor deelname aan de cursussen zou zijn: Eerst RMT, daarna VRO, daarna Sport-VRO of VRT.

Regionale MotorvaardigheidsTraining (RMT)

De RMT is opgezet als een cursus met een zeer lage (financiële) instapdrempel voor motorrijders: de cursus kost slechts f 165,-. Er zijn maximaal drie cursisten per instructeur. De RMT bestaat pas sinds 1994. De eerste indruk is dat een grote verscheidenheid aan cursisten deelneemt, de meesten ouder dan dertig jaar, een enkeling daaronder.

"De RMT moet je zuiver zien als een voorbereiding op de VRO, mensen rijp maken voor de VRO."

"Waarom geven mensen zich op voor een RMT?"

"Ze willen allemaal wat meer leren, wat meer met die motorfiets kunnen."

Volgens de heer Nobel kan de behoefte om meer te leren voortkomen uit verschillende ervaringen: bijvoorbeeld vakantie-ervaringen (rijden in bergen), vallen op de weg, of de aankoop van een zwaardere motorfiets.

Het ochtenddeel van de cursus staat in het teken van voertuigbeheersing: 1. manoeuvreren bij lage snelheden (keren, haarspeldbocht, slalom bij lage en hoge slalom, balans bewaren bij langzaam rijden); 2. remmen met de motorfiets; het middagdeel in het teken van rijden op de openbare weg.

's Middags wordt er met de cursisten een route afgesproken, die gaat over provinciale wegen, af en toe afgewisseld met wegen binnen de bebouwde kom. De eerste anderhalf uur wordt vooral veel aandacht besteed aan de plaats op de weg en in verband daarmee ook het kijken naar de omgeving. Plaats op de weg is een algemeen thema dat weer verder onder te verdelen is naar, bijvoorbeeld: plaats op de weg bij naderen kruisingen, plaats op de weg bij naderen bochten: herkennen en juist inschatten van de bocht.

"Het begint met plaats op de weg. Uit ongevallen is gebleken dat plaats op de weg een enorm belangrijke factor is. Motorrijders worden vaak niet gezien door automobilisten. Daar zul je als motorrijder wat aan moeten doen en dat valt onder plaats op de weg. Hoe ga je zodanig rijden dat je beter gezien wordt?"

"Als je gaat praten over plaats op de weg, dan vertel je ook: Waarom is die plaats op de weg belangrijk? Waarom ziet die automobilist jou niet? Het kan zijn dat jij op een verkeerde plaats rijdt, maar het kan ook zijn dat die automobilist een verkeerde kijktechniek heeft."

"Om een goede plaats op de weg in te nemen is het belangrijk dat je dat object, of die situatie vroeg genoeg inschat. Als je één seconde hebt om de goede plaats op de weg in te nemen, dan heb je daar geen tijd meer voor; die situatie moet je een seconde of vijf zes van te voren herkennen. Heel vaak kijken mensen niet verder vooruit als een seconde of drie. We zullen moeten gaan werken aan het vooruit kijken van een seconde of zes zeven."

"Lukt dat?"

"Ik zeg altijd maar zo: Je kan mensen op een dag niet echt iets leren. Op de twintig cursisten zijn er misschien twee of drie die na het einde van zo'n dag een aspect echt beheersen, die dat doel bereiken wat jij graag wilt dat ze bereiken."

In het begin van het parcours geeft de instructeur de nodige aanwijzingen waarop gelet dient te worden en waarnaar gekeken dient te worden ("Nadat je een theorie hebt gegeven en een demonstratie hebt gegeven, moeten de cursisten ermee aan het werk gaan"). Verderop in het parcours komen dan een aantal punten die als toetssteen fungeren of de cursisten ook zelf de belangrijke zaken gaan zien. Via deze punten kan de instructeur controleren of de cursisten inderdaad bewuster gaan waarnemen.

De Voortgezette Rijopleiding (VRO)

De VRO bestaat uit een hele dag voertuigbeheersing op afgesloten terrein. Ook mensen die nog geen RMT hebben gevolgd worden wel toegelaten tot de VRO.

Het programma voor de VRO is als volgt opgebouwd:

's Ochtends:

1. Opstapcontrole
2. Oogfunctie tijdens sturen
3. Korte bochtentechniek
4. Rijden over wip: bediening gas, koppeling, rem onder bijzondere omstandigheden
5. Rijden bijzonder omstandigheden: rijden over autoband zonder velg. ('We laten zien dat over zulke obstakels heen gereden kan worden zonder problemen.')
6. Motorgymnastiek: balans leren vinden (bijvoorbeeld belangrijk als tijdens de rit spiegel moeten verzetten). ("Belangrijk is dat mensen enig vertrouwen krijgen in de motorfiets en in zichzelf. Vaak ook kwestie van onbekendheid met de mogelijkheden van de motorfiets").

's Middags:

7. Remmen

Ongeveer twee uur bezig met remoefeningen:

- normaal remmen
 - remmen en uitwijken
8. Rijden van bochten

"Waarom zoveel aandacht voor voertuigbeheersing?"

"Eenzijdige ongevallen zijn bijna altijd te wijten aan een stuk voertuigbeheersing. Een ongeval is heel vaak te voorkomen door een iets betere voertuigbeheersing. Als je weet wat je met een motorfiets kan doen, weet hoe je in bepaalde noodsituaties moet reageren, dat kun je een ongeval voorkomen."

Tijdens de RMT wordt de nodige aandacht besteed aan het herkennen en juist inschatten van de bocht. Het rijden van de ideale bochtenlijnen zelf komt niet in de RMT, maar in de VRO aan de orde. Bij het VRO wordt meer aandacht besteed aan het technische gedeelte bij het bochtenwerk: juiste nadering, juiste positie, juiste inrijnsnelheid, de technische manier om de motor door de bocht te trekken ('Met de juiste snelheid, uitgangspositie en kijktechniek volgt de goede bochtenlijn vaak vanzelf'). In de VRO wordt meer gelet op de lijn zelf en hoe wordt er met het gas geven omgegaan in de bocht.

Voortgezette Rijvaardigheidstraining (VRT)

De VRT bestaat uit een hele dag rijden op de openbare weg. In de VRT wordt wel geremd, maar er wordt niet het gehele verhaal over remmen gegeven. De te behandelen onderwerpen tijdens de VRT zijn (opnieuw): Positie, afstand houden, bochtenlijn, kijktechniek en inhalen. Voor een belangrijk deel wordt de VRT ook afgestemd op de behoeften en wensen van cursisten. 's Ochtends spreekt de instructeur met elk van de cursisten om na te gaan wat hun wensen en voorkeuren zijn voor die dag. Afhankelijk van deze voorkeuren wordt ook de route bepaald ('De route wordt bewust gekozen in relatie tot de zaken die geleerd moeten worden.').

Volgens de heer Nobel zijn de cursisten voor de VRT nog meer dan de gemiddelde motorrijder gemotiveerd om een goede bestuurder te worden.

"Voor de VRT krijg je een iets breder gemotiveerd publiek, een iets doelgerichter gemotiveerd publiek. Die snappen nog beter het nut van een voortgezette rijopleiding."

Niveaoverschillen tussen cursisten

Volgens de heer Nobel is met niveaoverschillen wel goed te werken zolang als het aantal cursisten niet meer dan drie is. Bij niveaoverschillen oefenen de cursisten wel gelijksoortige manoeuvres (bijvoorbeeld remmen of slalom rijden), maar de moeilijkheidsgraad van de manoeuvre en de hoeveelheid aandacht en uitleg per cursist wordt individueel afgestemd. De cursisten zelf merken meestal niet zoveel van deze verschillen in behandeling ('Ze groeien allemaal een beetje.')

"Je kijkt naar het instapniveau van je leerling en daarmee ga je aan het werk. Met de ene leerling kun je gaan remmen met 80 km/uur en kun je gaan werken naar een noodstop toe. Bij een andere leerling moet ik eigenlijk gaan werken aan het juiste gebruik van de remmen."

"Streven jullie naar homogene groepen?"

"Dat hebben we wel geprobeerd bij de KNMV door invullijsten of gesprekken. Maar het blijkt toch vrij moeilijk om vast te stellen hoe ver iemand is met het motorrijden."

Leereffecten

"Leren is een kwestie van gedragsverandering en gedragsverandering kun je niet in een paar uur tijd tot stand brengen."

"Wat kun je dan wel bereiken?"

"Je kunt bereiken dat mensen gaan reageren op situaties waarover je verteld hebt. Bijvoorbeeld het meer naar links rijden bij nadering van een onoverzichtelijke uitrit. De beweging wordt nog wel vrij plotseling gedaan, maar ze zien het. Dan weet je 'nu is het kwartje gevallen'; ze gaan ermee aan het werk. Als ze dat een aantal keren zelfstandig doen, dan is dat voor mij een teken dat ze het geleerd hebben. Maar dat effect is niet voor elke cursist hetzelfde. Je ziet dat elke cursist ermee aan het werk gaat: de ene cursist doet dat op een hele vloeiende manier en de andere cursist zegt: 'Ja, ik zag 't wel, maar ik was te laat'."

"Wat blijft er hangen van het geleerde?"

"Toen ik een groep eerst kreeg voor de VRO en anderhalf of twee jaar later voor de VRT, dan bleek dat het remmen nog heel goed was, maar het niveau van de korte bochtentechniek, het keren op een parkeerplaats, was weer teruggezakt. Op dat niveau moest je weer helemaal opnieuw beginnen, maar het remmen was goed bijgebleven."

"Waarom blijft het remmen behouden?"

"Ik denk dat ze bewuster gaan remmen, dat ze mentaal precies weten 'zo moet ik het doen'. Als je die koppeling goed aanlegt als instructeur, als mensen goed weten in hun hoofd wat er moet gebeuren, je blijft er dagelijks mee bezig door op die manier eraan te denken."

"En waarom gaat de korte bochtentechniek weer verloren?"

"Bij het vaardig keren met een wat zwaardere motorfiets denken mensen al gauw 'dat is moeilijk'. Als je het op een mooie manier wilt doen en je beheerst het nog niet helemaal, dan is ook het risico dat je valt wat hoger. Mensen kiezen dan snel voor de gemakkelijkste weg: 'okay, ik zet mijn voeten langs de grond, ik laat de koppeling slippen, zo kom ik er ook'. Dus de noodzaak voor het mooie keren is ook wat minder."

"Wat nemen mensen uit de cursus mee in de praktijk?"

"Mensen gaan bewuster oefenen in situaties die ze dagelijks meemaken. De dingen die ze zelf niet echt nuttig vinden, daarmee gaan ze minder aan de slag. Wat is nou eigenlijk het nut van de korte bochtentechniek? Nut leidt tot meer motivatie om er iets mee te doen."

"We vragen ons wel eens af of we niet teveel doen in de VRO? Proberen we niet teveel in één dag te doen waardoor de mensen eigenlijk te weinig tijd overhouden om het door te nemen en er later in de praktijk wat mee te gaan doen?"

Soorten cursisten

"Zijn er motorrijders met teveel zelfvertrouwen?"

"Die zijn er wel. Maar heel weinig."

"Hoe ga je daarmee om?"

"Belangrijk is om mensen in hun waarde te laten. Je moet ervoor zorgen dat ze je gaan accepteren."

"Hoe ga je om met mensen die per se hard willen rijden?"

"Waar 't veilig is, hard rijden geen punt. Bewustwording waar 't wel of niet veilig is om snel te rijden, gevoel bijbrengen voor de situatie en bijbehorende snelheid."

"Zijn er ook cursisten met een minder goede mentaliteit?"

"Mensen komen wel eens met het idee dat ze moeten knallen, dat ze leren om te racen. Maak ik ontzettend weinig mee. Dan is de informatie over de cursus niet goed geweest."

"Hoe sta je tegenover cursisten met een 'vlotte rijstijl'?"

"Ik zal niet zeggen: dat mag, dat kan niet. Maar als hij toch hard over die dijk wil rijden, dan mag hij dat van mij doen, maar dan moet hij wel rekening ermee houden wanneer hij dat kan doen. Er rijdt bijvoorbeeld een fietser. Wat denkt die fietser ervan als een motorrijder met 80 km/uur er langs rijdt? Wat denkt die man ervan die net z'n hond uitlaat langs de dijk als de motor een meter langs hem heen rijdt? Over zulk soort dingen ga je dan praten".

"Verkeersveiligheid? Leeft dat ook bij de motorrijders?"

"Het onderwerp 'eigen veiligheid' is voor de motorrijder enorm belangrijk. Dan volgt het andere."

"Heb je ook veel heropstappers in de cursus?"

"Ongeveer 20% van de cursisten. Vooral gevoel in bijzondere omstandigheden moet weer opgekweekt worden."

De basisrijopleiding

De heer Nobel meent dat de basisopleiding over de afgelopen tien jaar duidelijk is verbeterd, mede ook doordat het CBR de eisen voor het A-rijbewijs heeft verhoogd. Desondanks kan er nog veel verbeterd worden aan de reguliere rij-instructie.

"Met de basisopleiding geef je aan 'jongens zo moet het gaan worden'. Maar dat moet verder inzichtelijk groeien. Na hun opleiding kopen ze een motorfiets die wat zwaarder is, er wordt onder andere omstandigheden gereden. Dan pak je op dat moment bij de VRO de persoon en de motorfiets opnieuw aan, en daar ga weer mee aan het werk."

"Welke gebreken hebben instructeurs nog?"

"Heel vaak wil de instructeur maar blijven vertellen aan de cursist wat ie moet doen. Als de cursist een aantal malen dezelfde fout maakt, zegt een instructeur vaak wel 'Ja je hebt dat verkeerd gedaan.', maar hij biedt niet de oplossing aan voor de leerling. Ik zeg wel eens: een leerling maakt misschien wel twaalf fouten, maar eigenlijk maakt hij er maar een. En daar moet je mee aan het werk."

"Ik denk dat ze wel zien dat de leerling een fout maakt. Alleen de oorzaak van de fout wordt te weinig gezocht, denk ik. Daarvoor is nodig dat ze een stukje mensenkennis en onderwijskunde hebben."

7.9. Verslag interview met de heer H. van Dam, KNMV-instructeur

Verslag interview met Huig van Dam, KNMV-instructeur gehouden 9 juli 1995 te Olst.

Persoonlijke achtergrond

Huig van Dam (42 jaar) is op zijn achttiende begonnen met motorrijden. Vanaf zijn 25ste is hij beroepshalve gaan werken als autorij-instructeur. Na een aantal jaren autorij-instructie heeft hij in 1980 ook zijn instructeursbewijs voor de motor gehaald.

Zijn huidige rijnschool telt vijf medewerkers, waarvan er vier autorij-instructie geven. De afgelopen twee, drie jaar is Van Dam full-time bezig met de motorinstructie.

Acht jaar geleden heeft Van Dam de KNMV-erkenningcursussen gevolgd voor de rij-instructeur: dat waren vakbekwaamheidscursussen voor motorrij-instructeurs. De kwalificatie 'KNMV-gediplomeerd rij-instructeur' bestond toen nog niet. Vijf jaar geleden werkte Van Dam als kerninstructeur bij de BOVAG en verzorgde hij aanvullende opleidingen voor de leden van BOVAG. Omstreeks dezelfde tijd was er bij de KNMV een sollicitatieronde voor VRO en VRT-instructeurs. Van Dam meldde zich daarvoor aan en werd aangenomen als KNMV-instructeur. Twee jaar geleden is de groep kerninstructeurs ondergebracht bij de KNMV.

De kerngroep bij de KNMV (PVI, voormalige BOVAG-instructeurs) waarvan Van Dam nu deel uitmaakt, geeft in principe alle trainingen: Voortgezette Rijopleidingen (VRO) op afgesloten oefenterreinen, Voortgezette Rijvaardigheidstrainingen (VRT) op de openbare weg, Tour en Traffic-trainingen, instructeursopleidingen. In de afgelopen vijf jaar heeft Van Dam ongeveer tien VRO-cursussen per jaar. In die vijf jaar heeft hij ongeveer 250 cursisten opgeleid. Aanvankelijk was de opleidingslocatie in Oldenzaal, nu is Assen vaste standplaats (Streijen, Gent.)

Regionale Motorrijvaardigheidstraining (RMT)

De Regionale Motorvaardigheidstraining is dit jaar nog niet gegeven.

De KNMV-instructeurs zijn in het voorjaar allen op een applicatie geweest om kennis te nemen van de inhoud en werkwijze van de RMT. De cursus is bedoeld om die categorie motorrijders te benaderen die voor een bedrag van f 250,- of meer niet bereid zijn een cursus te volgen. Een gunstig neveneffect van de RMT zou dan kunnen zijn dat de deelnemers ook geïnteresseerd raken in het vervolg van het opleidingencircuit.

Samen met vijf KNMV-collega's heeft van Dam een samenwerkingsverband opgestart dat tot doel heeft de RMT lokaal te promoten en uit te voeren. Dat moet nog handen en voeten krijgen; via een mailing worden oud-cursisten benaderd. De KNMV doet landelijk wel pogingen onder andere via contacten met de ROV's om aan de RMT wat bekendheid te geven. Maar de plaatselijke bekendheid zal toch vooral afhangen van de private initiatieven van plaatselijke instructeurs ('De verwachting, de aantallen in deelname. Daar durf ik eigenlijk geen zinnig woord over te zeggen. Dat zal staan of vallen met het enthousiasme waarmee collega's aan de gang gaan').

De kans van slagen van de RMT zal sterk afhangen van de plaatselijke initiatieven die worden ondernomen. De erg laag gestelde prijs van f 165,- vormt in ieder geval een lage instapdrempel.

Voortgezette RijvaardigheidsOpleiding (VRO)

De voortgezette rijvaardigheidstraining vindt gedurende een gehele dag plaats op een afgesloten oefenterrein.

"Waarom doen mensen mee aan de VRO?"

"Wat mensen meestal zeggen is dat ze zich op hun eigen motorfiets een stuk zekerder willen voelen. Dat is de kreet die je meestal hoort: om je zekerder te voelen."

Dat kan zijn omdat ze een nieuwe motorfiets hebben aangeschaft, maar ook omdat ze recent zijn gevallen of een ongeluk hebben meegemaakt.

"Het is in ieder geval niet de groep mensen waarvan je denkt 'dat zijn de watjes die vinden dat ze nog wat bij moeten leren. Het is een gemiddelde van de Nederlandse motorrijder'".

Met name in de laatste jaren komen er in een rap tempo ook meer vrouwen op de cursus. De vrouwen volgen vaak binnen een jaar na het behalen van het rijbewijs een vervolgopleidingen. Volgens Van Dam geven vrouwen ook eerder toe dat ze zich nog wat onzeker voelen dan mannen. De leeftijden van de deelnemers zijn sterk wisselend, ook veel jonge 19-, 20-, 21-jarige motorrijders.

"Ik spreek wel voornamelijk vanuit mijn lokatie Assen, en Assen trekt nog wel eens, niet terecht, mensen die geïnteresseerd zijn in het racen op circuit. Jongeren kom je zeker regelmatig tegen en het zijn vaak dan de jongeren die op de sportieve motorfietsen rijden. Die hebben dan wel in de folder gelezen dat er niet echt op het circuit wordt gereden, maar toch hebben ze ergens de stille hoop. "

De opbouw van het programma is als volgt:

's Ochtends:

A. Technische controle B. Zithouding C. Korte bochtentechniek D. Slalom E. Halve draai F. Rijden over wip G. Motorgymnastiek H. Rijden over band en balk

Bij de onderdelen C t/m H wordt meestal gekeken naar een combinatie van: contact met motor, balans, kijkgedrag

's Middags: Basis remmen, Remmen en uitwijken, Remmen en bermvlucht, Remmen op nat wegdek.

Van Dam legt de nadruk erop dat altijd een combinatie van basisvaardigheden (kijken, zithouding, contact met motor, balans) de verhoogde rijvaardigheid produceert. Natuurlijk kunnen die basisvaardigheden apart getraind worden. De bedoeling van de wat verder gevorderde oefeningen is om deze vaardigheden te laten samenvloeien tot een praktijkvaardigheid.

"De basisvaardigheden worden met gerichte oefeningen eerst goed op een rijtje gezet en die vloeien dan later samen in het uitvoeren van allerlei oefeningen tot een echte praktische vaardigheid waarmee mensen wat mee kunnen doen. Een klein voorbeeld. Mensen krijgen eerst een technische controle van de motor. Daarna bespreken we goed met ze wat we verstaan onder een goede zithouding. Daarna

laten we ze merken wat het betekent om die zithouding te hebben, wat voor mogelijkheden en onmogelijkheden dat geeft. Hetzelfde geldt eigenlijk ook voor kijkgedrag. We laten mensen op verschillende manieren kijken en we laten ze voelen wat het verschil is."

"Bij bepaalde oefeningen, bijvoorbeeld de korte draai, zie je dat ze gewend zijn om met de knieën van de tank te rijden, om weinig contact met de motor te hebben. In het uitvoeren van de oefening, ook door de andere basisvaardigheden te verbeteren, kun je ze laten voelen dat het daardoor beter gaat en dan krijgen ze vaak wel het vertrouwen dat ze eerder gezegd hebben te missen. Niet alleen praten, maar het mensen zelf laten ervaren. Dat proberen we te doen door ze op hun eigen motor te laten rijden en ze dat aan te reiken, ze daarin te stimuleren. In het uiterste geval zet je ook wel eens een cursist even achterop, op zijn eigen motor, om toch dat gevoel te geven 'het kan toch op mijn eigen motor'."

In de loop der jaren zijn motorrijders 'slordig geworden' in het uitvoeren van specifieke manoeuvres.

"Iemand die gewoon iets eng vindt en daarom een vals evenwicht zoekt door een knie van een tank te doen of gauw een voetje aan de grond te zetten, die ziet dat als een schijnveiligheid waar hij niet snel afstand van zal doen en daar past hij zijn gehele gedrag op aan. En voordat ie 't weet, vindt hij het normaal: dat hoort bij het motorrijden."

"Je geeft ze een gerichte oefening om dat zelf te ervaren, maar in de loop van de dag moet je daarin blijven mentoren. Als ze bij een andere oefening weer zondigen tegen de goede zithouding, dan herinner je ze eraan en dan herkennen ze 't meteen, en dan gaat het wel en dan weet je ook dat ze aan het leren zijn."

Op het einde van sommige oefeningen/onderdelen merken cursisten vaak dat het wat beter begint te gaan, ze vinden het jammer om dan te moeten stoppen. Van Dam merkt vaak dat cursisten eigenlijk meer tijd aan sommige oefeningen willen besteden. Hij wijst cursisten altijd op het belang van zelf-oefening:

"Zie dat wat je nu aangereikt hebt gekregen en het goede wat je nu doet, als iets waarmee je eigenlijk verder mee moet. Als je hier vanavond de poort achter je dicht trekt en je werkt hier niet meer aan, dan is de dag veel minder waardevol geweest dan dat je toch nog eens gaat oefenen voor jezelf."

Tijdens de oefeningen, gericht op manoeuvreren met de motor, wordt ook het kijkgedrag van de cursist bijgeschaafd. Daarbij gaat het om het volgende:

"Mensen ervan overtuigen dat het kijken naar en het volgen van de weg die je wil gaan afleggen zodanig bijdraagt aan het evenwichtsgevoel en coördinatie dat mensen over een drempel durven te gaan, bijvoorbeeld als het gaat om het afschuiven van een motorfiets, het trekkend houden van een motor."

Eerst wordt het in theorie zo goed mogelijk uitgelegd. Daarna volgen opnieuw oefeningen om mensen het zelf te laten merken. Bij de slalom-oefening waarbij tussen pionnen door gereden moet worden, loopt de instructeur mee, coacht en geeft de momenten aan wanneer en waarheen gekeken moet worden.

"Het gaat eigenlijk om een tweeledige manier van kijken. Ik rijd tussen twee poortjes door en ik moet naar de volgende twee, dus daar moet ik kijken; maar voor mijn evenwichtsgevoel moet ik ook de horizon zoeken. En dat los je af."

Hoe kan een instructeur zien wat de cursist ziet? Natuurlijk moet de instructeur daarvoor de cursist scherp observeren. De lichaamshouding van de cursist verraadt daarbij veel:

"Een instructeur kijkt heel goed naar lichaamstaal van mensen. Wanneer zit iemand onzeker op de motor en wanneer ziet hij iets en durft hij te gaan."

Met de cursist meelopen, coachen, en ook de cursist achterop laten zitten zijn manieren om direct met de cursist te communiceren en om de kijk-momenten zo direct mogelijk aan te geven. Alle oefeningen worden ook gedemonstreerd. Van Dam merkt op dat de goede demonstraties niet zozeer moeten tonen over welke vaardigheid de instructeur bezit, maar moeten duidelijk maken welk niveau van vaardigheid bij de cursist wordt nagestreefd. Met name bij demonstraties van rem- en uitwijkmanoeuvres is het soms erg verlokkelijk voor instructeurs om wat meer sensationele staaltjes van eigen kunnen te tonen.

Niveaueverschillen VRO

Voor de VRO wordt niet van te voren geselecteerd op homogene niveaus. Een grote groep motorrijders verzamelt zich 's ochtends in de zaal en deze groep wordt opgedeeld in groepen van zes deelnemers per instructeur. In de praktijk blijkt het erg moeilijk om uit deze grote groep motorrijders kleinere groepen van een homogeen niveau samen te stellen. Rij-ervaring is immers slechts een gebrekkige indicator van iemands rijvaardigheid. Het gevaar bij niveaueverschillen is dat de instructeur teveel tijd gaat besteden aan specifieke cursisten. Daarvoor moet een instructeur waken. Verder is bekend dat een instructeur zelden of nooit een gehele groep op dat niveau krijgt waarop hij die groep zou willen hebben.

Voortgezette RijvaardigheidsTraining (VRT)

De VRT bestaat uit een training van één dag op de openbare weg. Van Dam geeft de volgende typering van de motorrijders die de VRT volgen. De leeftijd is zeker boven de dertig jaar, in het algemeen zijn het meer de tourrijders, de rijders die veel kilometers maken per jaar en die wat serieuzer bezig zijn met het motorrijden.

"Ze rijden zo regelmatig dat je dat aan hun uitstraling ziet: altijd goede kleding, altijd een goed verzorgde motor, technisch altijd perfect in orde. In het algemeen maken ze behoorlijk wat kilometers tien-, twintig- dertigduizend."

Meestal hebben de VRT-rijders ook al eerder een vervolgopleiding gedaan, een KNMV-cursus of wat anders ('Maar ze willen meer').

Er zijn maximaal drie cursisten per instructeur. De organisatievorm is wat kleinschaliger: drie instructeurs en negen cursisten. Er is dan meer gelegenheid om homogene groepen samen te stellen, en om de groepen zo slim mogelijk te verdelen over de instructeurs, afhankelijk van de persoonlijke kwaliteiten van de instructeurs. Sommige instructeurs zijn gewoon wat beter in de begeleiding van zeer ervaren motorrijders die bij wijze van spreken 'niets meer hoeven te leren'. Er wordt gebruik gemaakt van een aantal routes in het land, over het algemeen de ANWB-routes ('Het mooie van de ANWB-routes is dat de mooie voorbeelden zich altijd in een rap tempo aandienen').

Volgens Van Dam is het grote verschil tussen VRO en VRT, dat bij de VRO meer een vaststaand programma wordt gevolgd.

"Wat we bij de VRT doen is echt kijken naar de persoonlijke behoeften van mensen. Ze geven om te beginnen zelf vaak al aan waar ze moeite mee hebben of waar ze kritiek op hebben gekregen. Bochtentechniek noemen mensen bijna altijd."

Verder vormt de instructeur zich gedurende het eerste halve uur van de rit ook zelf een oordeel van de punten waarop de cursist zich zou moeten of kunnen verbeteren.

"We beginnen altijd met te kijken hoe een man rijdt, hoe rijdt dat groepje mensen. Waar zie je onderlinge verschillen? Waar zie je overeenkomsten? Waar zie je zwakke punten? Waar zie je sterke punten? Na pakweg een half uur zet je de zaak aan de kant en dan kies je een item, en dat hangt af van wat je gezien hebt en hoe je dat het beste in de groep kan laten vallen. Als er iets is dat gemeenschappelijk is, dan is dat mooi. Dan kun je daarmee beginnen."

Evenals bij de VRO is belangrijk dat onderwerpen niet alleen worden doorgesproken en in theoretische zin worden aangegeven, maar ook daaropvolgend in de praktijk worden gedemonstreerd.

"Wat ik vaak zelf doe is dat we weer een half uur op pad gaan en dat ik voorop begin, zodat de voorste heel goed kan zien hoe ik daarmee werk. Vervolgens laat ik me tijdens de rit door de groep naar achteren zakken, zodat iedereen het kan zien. Je zet de zaak weer eens stil en dan komt eigenlijk het verhaal los."

Natuurlijk weet de ervaren instructeur in algemene zin welke onderwerpen aan bod komen.

"Je weet als instructeur dat je komt te praten over positie in relatie tot snelheid, over kijkgedrag als het gaat om breed kijken en informatie verzamelen, over bochtgedrag, over snelheidsregeling in bochten en uitzichtbepaling."

De keuze om een specifiek onderwerp uit te kiezen hangt af van het accent bij de cursisten zelf en van het moment waarop het zich aandient. Dat laatste kan weer afhankelijk zijn van de route.

Van Dam waarschuwt ervoor dat je mensen niet moet 'overdonderen' met het gehele arsenaal aan onderwerpen, maar dat men gericht moet bezig gaan met één onderwerp. Dan blijft het ook herkenbaar voor de cursisten.

"Het is heel creatief werk. Je werkt niet volgens vaste lijnen. De vroegere VRT had een heel sterk instructief karakter, veel minder inspelen op de behoeften en de ervaringen van mensen."

"Waarom is inspelen op behoeften zo belangrijk?"

"De meeste mensen die de VRT doen, zijn redelijk ervaren motorrijders. Als je die wilt bereiken en wilt dat die jouw verhaal meepikken, dan moet je een hoge acceptatiegraad zien te bereiken. Ze doen ook echt wat met het onderwerp als ze dat accepteren. Dat is eigenlijk het eerste doel, bij mij persoonlijk zeker."

"Zijn er ook erg sceptische cursisten?"

"Ze komen wel eens sceptisch binnen, maar ze gaan nooit sceptisch weg."

"Komt de mentaliteit van de motorrijder ook aan bod?"

"Wordt constant aan gewerkt. Geldt ook voor de VRO en ook voor de VRT."

"Motorrijden vraagt sowieso om de houding dat je er serieus mee bezig bent. Dat is mijn persoonlijke overtuiging. Als je dat zelf doet als instructeur en je bent de gehele dag met mensen bezig, dan breng je dat gewoon over. Dat is misschien wel de grootste winst van zo'n dag buiten; alle vaardigheden die mensen leren. Dat ze er serieus mee bezig zijn geweest en dat ze erover nadenken. Bovendien doe je ook nog een aantal concrete dingen als het gaat om mentaliteit. Mensen aan het denken zetten: 'Joh, je passeert nou met die snelheid met die motor in die situatie die medeweggebruiker. Hoe denk je dat overkomt? En hoe je dat anders kunnen doen? Wat is het belang ervan om die hobby ook een beetje sociaal acceptabel te houden."

Van Dam meent dat motorrijders over het algemeen sociaal ingestelde weggebruikers zijn, meer dan andere groepen weggebruikers. Maar ze dragen wel het kruis van een kleine minderheid die wel asociaal hard rijdt.

"Op welke punten schiet de gemiddelde motorrijder tekort?"

"Heel algemeen: hij rijdt gewoon te weinig. Dat maakt al dat er een aantal zaken zijn die hij te weinig doet om er tegen opgewassen te zijn. Een laag gemiddeld aantal kilometers is een eerste handicap. Al de onderwerpen die we net genoemd hebben, daar schort het aan: bewustzijn van belang van de positie waarin je rijdt, ten aanzien van de situatie de juiste snelheid regelen - iedereen rijdt te hard over kruispunten als je het op de keeper beschouwd -, rijden in bochten, - ze komen verkeerd uit, snelheidsregeling in bochten.

"Wat is er verkeerd aan het gedrag in bochten?"

"Ze komen verkeerd uit en ze werken verkeerd met hun positie in een bocht. Ook de snelheidsregeling in de bochten, wat wij dan noemen het op een technisch goede manier een bocht rijden. Van te voren de snelheid zo goed regelen dat je inderdaad met een trekkende motor de bocht in kan gaan, en het goede moment kan bepalen wanneer je ook weer dat trekkend vermogen verhoogt, gaat accelereren. Heel veel mensen gaan gewoon met gas dicht de bocht in, omdat ze eigenlijk aanvankelijk nog te hard naderen. Dat maakt gewoon dat je problemen gaat krijgen met lijnen, met je positie vast houden in

verband met het optimale uitzicht. Zeker zodra ze - en dat gebeurt toch veel - met anderen meerijden die misschien toch een iets ander tempo rijden dan waar ze zelf voor zouden kiezen. En dat gebeurt met name in clubverband nog wel eens."

Met name wanneer motorrijders wat sneller rijden dan ze gewend zijn, treedt ongemerkt een verenging in de informatieverwerking op:

"Daar zijn mensen zich niet bewust genoeg van. Als ze gewoon hun eigen rustige toertempo rijden, dan gaat het wel. Gaan ze wat sneller rijden dan zijn ze niet bewust ervan dat er een vernauwing plaatsvindt, en dan gaan ze niet echt bewust eraan werken dat ze toch de informatie moeten blijven pakken."

Keuze van onderwerpen bij VRT

Het werken aan alle onderwerpen op één dag gaat te ver. Dan zouden cursisten bijna gestoord thuis komen. Vaak wordt ervoor gekozen een beperkt aantal onderwerpen nader uit te diepen.

"Wij kiezen best wel eens een of twee speerpunten op zo'n dag bij een groep. Bijvoorbeeld: we werken voornamelijk aan positie, relatie met snelheid in een aantal situaties. Daar is al zoveel aan te werken dat we niet meer al te moeilijk praten over hele diepgaande bochten-techniek. Maar gewoon het bochtenwerk inbrengen in het positieverhaal. Rij in ieder geval in een goede positie een bocht in, en zie dat je er goed uitkomt als het gaat om het aspect van zicht halen. En dan houdt het wel op. We hebben niet de dwang om het gehele programma er door te jassen op zo'n dag. We doen liever iets wat dieper en goed dan het gehele programma. Dat is duidelijk de insteek. En eigenlijk als je met een koppeltje motorrijders op pad bent en je gaat heel diep in op positie, dan ben je al heel veel kwijt. Als mensen dat goed doen, dan denk ik dat je 't meest effectief bezig bent. Heel gauw wordt ook gezegd: kies in ieder geval dat als speerpunt, want als je kijkt naar ongevalsstatistieken, dan blijkt toch dat je daar redelijk kan scoren."

"Is positie op de weg een leuk onderwerp voor cursisten?"

"Het is best een inspirerend onderwerp: dat je gewoon kan merken dat het verkeer heel anders op jou gaat reageren als je jezelf beter laat zien aan het andere verkeer. Dat je eigenlijk zelf situaties gaat regisseren, naar je hand gaat zetten door met je positie te spelen. Als mensen dat eenmaal zien, dat ze daardoor ook niet meer afhankelijk zijn van de ander, maar gewoon de zaak in de eigen hand hebben - dat is even een ommekeer hoor. 'Ik ben dus niet die motorrijder met die gevaarlijke hobby die maar moet hopen dat iedereen het goed doet als ik een middagje ga rijden. Nee, ik ga rijden en ik bepaal zelf of ik terugkom.' Dat je dat in eigen hand kan nemen, is een openbaring voor mensen."

"Wordt positie op de weg onvoldoende behandeld in de reguliere opleiding?"

"Ik denk dat er zeker collega's zijn die dat te weinig aan de orde stellen. Over het algemeen gesproken wordt het te weinig gedaan, ja. Er zijn veel collega's die het zelf niet eens weten, die de kennis van het motorrijden zo'n beetje uit de rijprocedure halen, en meer niet."

Positierijden vereist soms extreme stellingname en dat wordt niet altijd door de CBR gewaardeerd. Van Dam is voorstander van 'extreme' positiewisselingen die ook extreem veel veiligheid opleveren. Op dat punt verschilt hij nog wel eens van mening met CBR-examinatoren die de exameneisen van het CBR en de rijprocedure voor categorie A als leidraad hanteren.

"Is de rijprocedure voor categorie A een praktische hulp bij de voortgezette rijopleiding?"

"Heel erg algemeen. Erg op de beginnende motorrijder gericht. Geen stuk wat geschreven is voor de voortgezette rijopleiding."

"Wat is eigenlijk een goede instructeur?"

"Daar zit 'm de crux. Ik denk dat je heel erg soepel moet zijn in het herkennen van behoeften van mensen. Mensen zeggen soms wat anders dan ze bedoelen. Ze zeggen wel iets, maar eigenlijk is dat niet het probleem, maar het probleem ligt ergens anders. Het doorzien daarvan is heel belangrijk. Dat is moeilijk te omschrijven. Gewoon proeven van waarom vindt iemand iets echt moeilijk om te doen, of fysiek eng. Iemand heeft er moeite mee om de motor af te schuiven. Dat kan om zoveel verschillende redenen zijn. Je kan niet zeggen: dat is simpel daar heb je één standaardoefening voor en dan heb je het opgelost. Daar zijn wel zeventig methodes voor, maar jij moet erachter zien te komen welke jij bij die leerling toepast. Jaap Nap gebruikte altijd de vergelijking met de vroegere ijzerhandelaar, met al die kastjes achter zich. Een goede instructeur heeft een hele wand met allemaal laatjes en bij die leerling trekt hij gelijk het goede laatje open en heeft hij gelijk het goede spijkertje te pakken. Dat is het ongeveer."

Verder acht Van Dam ook een grote ervaring met instructie erg belangrijk voor de instructeur voortgezette rijopleiding. Die ervaring zal hij verder moeten paren met veel enthousiasme en geduld ('Waarom geduld?' 'Omdat je wel eens lang moet zoeken. Je grijpt niet altijd gelijk het goede kastje.')

"Blijft het vak inspirerend?"

"Als je je blijft ontwikkelen en specialiseren in het vak zelf, blijft de basis ook inspirerend."

Verbetering voortgezette rijopleiding?

"Je zou de kwaliteit van cursussen nog hoger kunnen maken als je onderdelen schrapt. Maar dat zijn wel noodzakelijke onderdelen, dus die moet je dan de volgende dag maar doen."

Het huidige programma is overvol, op de grens.

"Ik heb bij de VRT en ook bij de VRO al vaak het gevoel dat ik een aantal zaken niet kwijt kan en dat ik moet stoppen op een moment dat misschien net een belangrijk leermoment is. Je zou eerder onderdelen eruit moeten halen als erbij doen."

"We hebben vorig jaar een tweedaagse VRT naar het buitenland gehad. Daar deden we hetzelfde als bij de VRT, met een klein stukje

de invalshoek buitenland erbij. Er was duidelijk meer tijd en daar had ik het gevoel dat je op een aantal dingen dieper kon ingaan."

Ook met zijn Toer en Traffic Training die twee of drie dagen duurt, merkt Van Dam dat mensen later nog de behoefte hebben om te praten over dingen die ze eerder zijn tegengekomen.

Leereffecten

Volgens Van Dam moeilijk vast te stellen. Hij herkent wel bepaalde vaardigheden bij cursisten die eerder een VRO of een andere cursus hebben gevolgd; dat zijn dan vooral zaken die te maken hebben met sturen (altijd de combinatie zithouding, sturen, balans, kijken), in mindere mate het remmen. Is de VRO\VRT relevant voor de verkeersveiligheid? Van Dam zegt volmondig ja, maar geeft aan dat dit antwoord ook deels gevoelsmatig is; het is moeilijk om het objectief hard te maken.

"Ja. En dan is jouw volgende vraag: hoe constateer je dat dan? Weet ik niet, dat is puur gevoel. Ik ken mensen waar ik zelf regelmatig mee oprij, waar je heel concreet kunt constateren dat ze bepaalde vaardigheden constant toepassen. Als ervaren motorrijder weet je dat dat alleen maar meer veiligheid kan opleveren. Maar dat is niet direct meetbaar natuurlijk. Als ik iemand goed door een bocht zie rijden, of ik zie hem in een positie rijden waarbij hij goed gebruik maakt van zijn uitzichtmogelijkheden, dan zal ongetwijfeld de kans dat hij in problemen komt of dat hij zaken te laat ziet, kleiner worden. Maar ja, toon dat maar eens aan. Moeilijk. Maar gevoelsmatig vind ik dat zeker. Je maakt een heel duidelijke keuze; daarmee ga ik aan de gang met mensen. Je moet die dingen doen waarover we het met z'n allen eens zijn dat die nuttig zijn. Als je dat doet dan zeg ik: ja dat zet een veiliger weggebruiker neer. Een ander groot voordeel vind ik het mentale aspect: men is bezig met. Want als in het motorrijden één ding onveilig is, dan is dat je aan het motorrijden bent en er niet mee bezig bent. Dat is het allergrootste gevaar wat je bedreigt. Dat is misschien wel de grootste winst: de mentaliteitskwestie."

"Het feit dat mensen zo'n cursus willen volgen en ze daaraan zo'n dag enthousiast meedoen, maakt dat ze op een positievere manier willen deelnemen aan het verkeer met hun voertuig. Als mensen met enige schroom vertellen dat ze hebben deelgenomen aan een cursus van de NVVM, dan zeg ik: 'Joh, daar heb ik geen probleem mee. Als je maar wat doet, het ergste is als je niets doet. Of je nou naar Rijssen gaat of naar de KNMV, dat zal mij eigenlijk worst zijn.' Heel veel hangt van de persoonlijke kwaliteit van de instructeur: misschien wel de belangrijkste factor."

7.10. Verslag interview met dhr. P.R. Maaskant en P. Kisjes, Prodrive Training

Interview met de heren P.R. Maaskant en P. Kisjes, gehouden op maandag 10 juli 1995 te Leidschendam.

Persoonlijke achtergrond

De heer Maaskant heeft in de jaren 70 t/m 75 gewerkt bij de algemene verkeersdienst van de Rijkspolitie, bij de Porschegroep te Driebergen. Daarna heeft hij meer dan 10 jaar gewerkt bij de verkeersschool Rijkspolitie, eerst in Bilthoven, later in Apeldoorn, waar hij verschillende soorten rijvaardigheidstrainingen heeft gegeven ('variërend van de wachtmeester op het dorp tot het andere uiterste de zgn. SRO, de specialistische rijopleidingen voor de observatie- en arrestatieteams'). Naast zijn werk voor de Rijkspolitie heeft de heer Maaskant in de weekenden de race- en later vooral de ralleysport beoefend ('Ik leidde eigenlijk een dubbelleven. In de weekends stond ik met één been in het bedrijfsleven, en doordeweeks was ik dan weer ambtenaar'). In 1988 is de heer Maaskant in het bedrijfsleven gestapt.

"Wat heb ik het bedrijfsleven te bieden? Enerzijds een langdurige ervaring in de verkeersveiligheid en verkeerskennis, opgebouwd bij de Rijkspolitie. Anderzijds een geweldig stuk voertuigbeheersing, opgebouwd in twaalf jaar ralleysport. De combinatie van beiden maakt dat je erg leuke trainingen kunt ontwikkelen die zeer praktijkgericht zijn en waarin je iedereen maximaal kunt instrueren omdat je zelf uitgebreid te maken hebt gehad met alles op het gebied van verkeersveiligheid en voertuigbeheersing."

In 1988 is de heer Maaskant in dienst getreden bij International Security Partners (ISP) te Lelystad. Ook de BOV (BeroepsOpleidingen Verkeersveiligheid) maakte algauw een onderdeel uit van ISP. Bij beide bedrijven is de heer Maaskant de 'geestelijk voorvader' geweest wat betreft het ontwikkelen en uitvoeren van trainingen en rijopleidingen. Vanwege een zakelijk meningsverschil is de heer Maaskant in 1992 voor zichzelf begonnen met een opleidingsinstituut: Prodrive Training

Prodrive Training

Prodrive Training BV is een onderdeel van AHAC Beheer te Geldermalsen. De heer Maaskant is naast de directie van AHAC mede-eigenaar van Prodrive Training, en directeur van Prodrive Training.

'Wij proberen middels een tweetal trainingen de verkeersveiligheid in algemene zin te bevorderen en dan met name richting vierwielig gemotoriseerd vervoer. Eigenlijk alles behalve wat met rijbewijs A te maken heeft, dus rijbewijs B t/m D. Daar hebben we een tweetal trainingen voor:

Prodrive Training is veelzijdig op het terrein van opleidingsactiviteiten variërend van opleidingen tot directie-chauffeurs tot aan rondes karten. In het incentive-gebeuren (zelf rijden met formule-auto's, meerijden met sportscars, zelf rijden in racetourwagens) zit de groei in de markt, omzetwinstverhouding. ('De mensen krijgen steeds meer vrije tijd op de recreatiemarkt; mensen willen steeds nieuwe dingen doen. Dat scoort gigantisch. We willen zo'n breed mogelijk pakket bieden van wat er

mogelijk is op het gebied van auto's en op welke manier daarmee kennis is te maken.').

Persoonlijk geeft Maaskant het liefst professionele training aan professionele organisaties .

"Je moet sterk in je schoenen staan om daarnaast toch je verkeersveiligheidsstrainingen te blijven doen. Ik ken ook collega's van mij die zeggen: 'Incentives? Dood en verderf. Daar doen wij niet aan belachelijk."

Maaskant wil mensen altijd de 'theorie' of de 'uitleg' ook zintuiglijk laten ervaren. De zintuiglijke ervaring tijdens het auto rijden zelf is volgens hem ook de beste manier om mensen van bepaalde bravoure-ideeën af te helpen. Het antwoord op een vraag van een cursist bestaat vaak niet enkel verbaal, maar ook uit een demonstratie of een ervaring in de auto zelf. Daarbij gaat het om simpele dingen (niet met ingewikkelde slips); steeds wordt alles terugvertaald naar de basisvraag: Wat doet de auto als je dat doet? Wat zou er nou gebeuren? Dat kringetje moet zo klein en concreet mogelijk worden gehouden:

"Verkeersveiligheid is straks op straat toepassen wat je hebt geleerd."

"Het is een beetje modetitel de laatste tijd 'Back to basics': ik doe niet anders. Steeds die terugkoppeling maken van hoe gaat het in 't echt en wat zijn de gevolgen ervan. Dat kringetje probeer ik zo kort mogelijk te houden met alles, en niks geen spektakel."

De instructeurs bij Prodrive Training ontvangen een interne opleiding die door de heer Maaskant zelf wordt gegeven.

De cursus RijWijs

Na een audiovisueel theorie-deel (video, dia's) wordt met twee deelnemers een dag lang gereden op de openbare weg. De rit begint vanaf 11.00 tot 16.00 uur 's middags. Bij de NAM Business Unit te Schoonenbeek zijn meer dan 150 werknemers bijgeschoold via deze cursus. Opmerkelijk is dat de NAM Business Unit de ongevalscurve na tweeënhalve jaar metingen dalende is, terwijl de ongevalscurve bij NAM totaal jaarlijks stijgt. De teruggang van de autoschades is niet mede te verklaren door een technische verbetering in de auto's. Ook bij de Gasunie is men ook nu met deze opleidingen begonnen.

"Het aantal momenten waarin je verkeersveiligheid actief kunt toepassen, zijn zo talrijk in RijWijs. Want er zitten zoveel terugkoppelingsmomenten in die steeds opnieuw gebruikt kunnen worden bij het rijden."

"Wat proberen jullie de cursisten bij te brengen?"

"Goed rijden is dat je met zo weinig mogelijk verrassingen rijdt, dat je alles eigenlijk al van te voren aan zag komen. Hoe krijg je dat voor elkaar? Door de mensen eigenlijk anders te gaan leren kijken. Met name kijktechniek, en daarin verweven het anticipatievermogen en het herkennen van onveilige situaties. Daar ben zo'n hele dag mee bezig. En de ene is daar ontvankelijker voor dan de andere. 's Middags gaan de mensen het licht als het ware zien: die gaan zelf

dingen opmerken. En dan merk je dat je de zaken niet voor niets hebt verteld."

"Zijn de frequente rijders niet de betere bestuurders?"

"Nee hoor, want je haalt met je achttiende je rijbewijs en daarna ben je nooit meer getoetst."

"Op welke vaardigheden worden de mensen aangesproken op een cursusdag?"

"Nee, je moet voorkomen dat mensen opnieuw het rij-examen doen op zo'n dag. Als we klaar zijn met theorie, gaat de instructeur eerst zelf rijden. Die denkt hardop en die laat eigenlijk op die manier aan de cursist zien 'dat verwacht ik van jou straks; daarin ga ik jouw coachen'. Het is ook geen instructie, maar coachen. 'Wij gaan een prestatie neerzetten vandaag' met een nadruk op het wij-gevoel. Als ik eerst een aanvangsniveau van een cursist moet vast stellen, dan is het argwaan al snel geboren. Daarna ga ik instructie geven, maar jij zit op mijn volgende streek te wachten. Dus: een stuk wantrouwen kost mij kostbare instructietijd. Met alle respect, het klinkt misschien wat arrogant, maar zo is het niet bedoeld, maar ik weet eigenlijk wel wat de meeste mensen in het algemeen fout doen. Door in demonstratievorm en via coachen daarop gelijk in te spelen win je kostbare tijd en je wint het vertrouwen van de deelnemer. Dus je kunt de begeleidingstijd, de coaching-tijd maximaal renderen, benutten."

Elke cursus RijWijs wordt schriftelijk geëvalueerd door de cursusdeelnemers; die evaluaties worden rechtstreeks verzonden naar de opdrachtgever.

De cursus RijVaardig

De training wordt gegeven op een oefenterrein. Er zijn 1 op 4 tot 1 op 6 cursisten per instructeur, die naast de cursist in de auto zit. Bij zes cursisten geeft de instructeur afwisselend instructie en demonstratie aan groepjes van drie. De training begint met een stuk voertuigbeheersing.

"Het blijkt bijvoorbeeld dat heel veel mensen in de praktijk remmend en vooral terugschakelend bochten in rijden. Dat is een pure slipveroorzaker, zeker op een nat wegdek, zeker op klinkertjes. Dat zijn dingen die er insluipen bij mensen."

Daarna wordt ingegaan op bochtverkantingen, aanvangssnelheden voor bochten, bochtentechnieken.

"Hoe ligt een bocht? Ligt die goed of fout? Op circuit ligt die altijd goed, op elke minirotonde verkeerd."

De derde serie oefening is leren hoe mensen uit de berm moeten sturen, zonder obstakels en met obstakels.

"Mensen die in de berm zijn geraakt, dat is een typisch Nederlands verkeersongeval."

"Deze training leert de oorzaken herkennen waardoor een auto in de slip raakt. Door een bestuurder bekend te maken met die oorzaken danwel hem daarin te wapenen door hem de juiste rijtechniek aan te

leren, voorkom je dat zo iemand in de slip raakt. Want heel simpel: de pionnen die op de slipbaan staan, zijn in de praktijk hoge bomen, betonnen brugdekken, stoepranden, tegenliggers, voetgangers, fietsers noem het allemaal maar op. Voorkomen is beter dan slippen, en dat proberen we altijd mensen bij te brengen. Ons produkt ligt tussen het rijbewijs en de sliptraining in."

"Wat is de filosofie achter de cursus?"

"Het is heel simpel: je moet iemand persoonlijk begeleiden en je moet trainen op dat soort onderwerpen die echt volledig overeenkomen met datgene wat er in het echt gebeurt. Dus je moet niet trainen op de typische dingen die je op die baan wel of niet kunt doen, dat zie je heel vaak - dat er iets aan een bepaalde baan wordt opgehangen. Maar je moet echt elk trainingsonderdeel zodanig kiezen, dat als het straks op de weg gebeurt dat het precies eender is. Dat is onze filosofie."

"Voor de lunch zijn we vooral bezig met afleren. 's Middags zijn we nieuwe dingen aan het doen."

"Je krijgt op één dag nooit dat niveau wat je van iedereen zou verwachten. Alleen: heb je die onveilige handeling eruit gehaald? heb je dat remmen in de berm eruit gehaald? heb je dat loslaten van de geblokkeerde rem eruit gehaald?"

"Er zullen altijd verschillen in niveau zijn en er zullen altijd mensen zijn die het na zo'n dag nog niet snappen. Over het algemeen kun je zeggen dat wij zoveel aandacht en begeleiding per cursist geven dat wij met kop en schouders uitsteken boven het zogenaamde grootste instituut van Nederland. Want daar wordt met één portofoon en zestien cursisten gewerkt."

"Hoe blijft het niveau behouden?"

"Ze moeten terugkomen. Na anderhalf of twee jaar. Dat klinkt commercieel."

Door de markt gedwongen overweegt de heer Maaskant om een meer commerciële opzet te geven aan de RijVaardig cursussen:

"Ik moet u zeggen dat de markt mij dwingt om steeds meer met de portofoon les te gaan geven. Ik ben daar tegen. Ik heb bij de politie goede en minder goede dingen geleerd, en één van de goede dingen is dat de persoonlijke instructie in de auto eigenlijk de beste waarborg is voor een verandering in gedrag. Leren is veranderen van gedrag. Dat gaat het beste in de auto, naast de cursist, zodat je alle handelingen kunt volgen."

"Onze marktleider, in Den Haag, die werkt met prijzen waar je alleen mee kunt concurreren als dus ook één instructeur met portofoon 8 of 10, of soms wel 12 man begeleidt. Het lijkt nergens naar. Anderzijds je hebt natuurlijk te maken met een kosten-batenverhaal. De ideologie met betrekking tot het beter leren rijden van mensen hou je heel lang vol, maar als aan het eind van de maand de boekhouder komt en zegt 'u doet het niet goed' dan moet je toch wat anders en dat is jammer."

Motivatie voor deelname aan de cursussen

Waarom doen particulieren mee? Voor hen is de 600-700 gulden voor de training op de openbare weg te duur, maar de fl. 250 incl. BTW voor de cursus RijVaardig is nog wel op te brengen. De heer Maaskant wijst op een verhaal met spannende foto's over de cursus Rij Vaardig in het blad 'Autoweek'. 'Het verhaaltje wat ze gelezen hebben is kennelijk erg aantrekkelijk verpakt'. Voor de jeugd zijn zeker de 'kick' en de sensatie een belangrijke beweegredenen om zo'n cursus te volgen. Zowel de particuliere rijders als de jeugdige rijders beslissen vaak impulsief, puur op emotie, om mee te doen aan een cursus RijVaardig. De zakelijke markt staat er veel genuanceerder tegenover: daar gaat het uiteindelijk om de kostenbesparing

"Het blijkt dat het bedrijfsleven bereid is te betalen voor kwaliteit. Maar de particulier die ziet een foto, denkt: 'Jeetje dat moet ik ook. Wat kost het? Wanneer kan ik beginnen?' Dat gaat helemaal op emotie. En hoe slecht de cursus ook is, de mensen vinden het prachtig, want ze hebben dit meegemaakt, dat meegemaakt."

Niveaoverschillen

"Het blijkt heel vaak dat hoe slecht een slipcursus of een rijvaardigheidstraining ook geweest is dat de cursist het aan het einde van de dag het altijd fantastisch naar zijn zin heeft gehad. Wij als beroepsgekkken kijken daar heel veel doorheen."

"Iedereen die op dit gebied werkt heeft één doel voor ogen en dat is de verhoging van de verkeersveiligheid. Dat daar bij acht of tien instituten tien meningen zijn, daar zijn we Nederlanders voor."

De toekomst

In de toekomst wil Maaskant graag de trainingen van Prodrive Training nog toegankelijker maken voor een groot publiek.

In dat verband spreekt hij spreekt over de aanleg van een multifunctioneel trainingscentrum (kosten 12 miljoen), met een capaciteit van meer dan 100 - 150 cursisten per dag: de markt bepaalt de behoefte.

Een andere mogelijkheid waaraan wordt gewerkt is om met de trainingen meer naar de mensen toe te gaan.

"We streven ernaar om volgend jaar op campings een mobiele slipbaan neer te leggen. Laat mensen glijden, laat ze wat doen bij de disco, laat ze ervaren wat een auto is, hoe gevaarlijk een auto kan zijn. We moeten veel meer naar de mensen toe."

Gesprek met de heren Maaskant en Kisjes

Het eerste onderwerp wordt ingeluid door de vraag of het mogelijk is één gezamenlijke opleiding in Nederland op te zetten, uit te voeren door verschillende organisaties.

Maaskant: "We gaan toch proberen alle scholen eens om de tafel te krijgen, om te kijken of we niet één training zouden kunnen maken, waarbij je bijvoorbeeld een verzekeringsmaatschappij met 100.000 of 400.000 polishouders over acht scholen in Nederland verdeelt."

"Maar hoe krijg je 8 scholen op één lijn?"

Kisjes: "Ik denk dat je met z'n allen in staat moet zijn om te komen tot de ontwikkeling van een eendagscursus gericht op de jonge auto-bestuurder of een andere groep. Die cursus heeft die- en-die doelstellingen, die-en-die inhoud en daar hangt die-en-die kwalificatie aan. In ieder geval, cijfermatig gaat het in Nederland weer de verkeerde kant uit. Met nadere woorden: ik denk dat er een hele hoop te doen is. De vraag is alleen: Wie pakt het aan? Wie doet de eerste stap?"

"Wat is het probleem met de eerste stap?"

Maaskant: "Iedereen zal de kop tegen de krib gooien; ik vind dat dit zus en bij ons moet dit zo. Er zijn bepaalde dingen waarbij het heel moeilijk is om iedereen op een rij te krijgen."

De heer Maaskant noemt als voorbeeld de volgende (hypothetische) kwestie: een auto met twee goed geprofileerde banden en twee slecht geprofileerde banden. Sommige mensen zijn voorstander om in dat geval de slechte banden op de vooras te zetten en de goede op de achteras. Maaskant zelf, mede op grond van zijn ervaringen in de ralleysport kiest voor de omgekeerde oplossing: de goede banden voor en de slechte achter (In toelichting hierop: 'De voorste banden snijden door het natte water, die maken het pad droog voor de achterste banden. In hele snelle bochten blijft het spoor van de achterbanden altijd het spoor van de voorbanden volgen.').

Kisjes: "Ik denk dat het zou moeten beginnen met het elkaar vinden in een bepaalde kwaliteitsstandaard. Met vervolgens -ondanks het feit dat ik me realiseer dat het binnen dit land stikt van de clubjes - toch zien te komen tot een bepaald kwaliteitsniveau gekoppeld aan een erkenning. Dat zouden wij het liefste zien. "

Maaskant: "Dan niet die ANWB-erkenning hoor, die je per acceptgiro moet kopen."

Kisjes: "Maar dan is er een erkenning. Dan heeft men ook veel meer het gevoel deel uit te maken van een club en dan denk ik dat je vanuit die situatie veel eerder komt tot een dergelijke gemeenschappelijke opzet dan dat iedereen als los zand langs elkaar heen dwarrelt danwel met schuine ogen zit te kijken naar de ander."

De rol van de overheid

De vraag wordt gesteld naar de mogelijke rol van de overheid op het terrein van de voortgezette rijopleidingen. De heren Maaskant en Kisjes uiten hun teleurstelling over het in hun ogen passieve beleid van de overheid op het algehele terrein van de rijopleidingen.

Maaskant: "Ik blijf de aanval openen op de eisen tot het behalen van het rijbewijs. Het bochtje achteruit wordt nog steeds belangrijker ervaren als de noodstop. Dat is natuurlijk ver uit deze tijd, daar zouden we moeten beginnen. Begin bij de basis, begin bij de rij school. Waarom zijn er nu al dertig, veertig jaar lang dezelfde eisen voor het rijbewijs? Het verkeer verandert toch?"

Kisjes: "Het CBR zou zich daar best eens wat actiever in mogen opstellen natuurlijk; het enige wat men eigenlijk heeft gedaan de afgelopen jaren is het veranderen van het theorie-examen; de rest is precies hetzelfde gebleven. Het geklungel van de rijsschoolhouders zelf ernaast zittend danwel zelf rijdend tart vaak ook elke beschrijving. Een ramp, gewoon een ramp. Heel simpel."

Kisjes: "Wat wij altijd in onze theorie meenemen is de evolutie van de auto versus de evolutie van de bestuurder. Dat is een waanzinnig verschil. Wat komt er nu voor een discussie: ja, de auto's zijn zo veilig, iedereen voelt zich super veilig, dan is er dus iets ergens verkeerd gegaan in dat evolutie-tijdperk. Dat is wel heel duidelijk."

Het gesprek spitst zich toe op de mogelijke rol van de overheid bij het tot standbrengen van overleg tussen opleidingsorganisaties ten einde het ideaal van een standaard voortgezette rijopleiding naderbij te brengen. Daarbij wordt geconstateerd dat geen enkele organisatie op dit moment kan fungeren als onafhankelijke, neutrale initiatiefnemer dan wel scheidsrechter.

Kisjes: "Zelf een ANWB - met haar grote ledenaantal, grote invloed op politieke beslissingen, met haar grote stem in allerlei discussies over verkeer en verkeersveiligheid - zou doen vermoeden dat het gaat om een zich uitermate objectief opstellende instantie, maar dat is in dit traject van geen kant waar. Ze staan gewoon op de RAI te standwerken om hun cursussen vol te halen."

Bij de verschillende organisaties is de nodige kennis en ervaring in huis om vorm te geven aan een kwalitatief hoge uniforme opleiding.

Kisjes: "Er is voldoende kennis. Het gaat om het bekende lijmiddel om al die verschillende kennis, invalshoeken, persoonlijke belangen bij elkaar te krijgen aan één tafel. Het gaat erom dat we dan komen tot een bepaald kwaliteitsniveau, een erkenningsniveau en op grond daarvan een cursus verhoogde rijopleiding die zodanig is dat we daarmee effectief aan de slag kunnen om ongevals cijfers terug te brengen."

Maar ondanks het feit dat de verschillende opleidingsorganisaties elkaar niet noodzakelijkerwijs 'bijten', is elke organisatie erg sterk gericht op bewaking van 'de eigen winkel'.

Maaskant: "Er is toch een protectionisme in de zin van 'blijf van mijn winkeltje af'"

De overheid zou door beleidsvorming dit protectionisme kunnen doorbreken.

Kisjes: "Ik denk als de overheid gaat komen tot beleidsvorming op dit gebied, dan zal een dergelijke situatie min of meer noodzaak worden. Dan is het beleid sturend. Wellicht kunnen we de zaak ook eerder initiëren. Er is al over gesproken, maar binnen zeer beperkte kring. We moeten af van discussies over wel of niet ontkoppelen als een wagen in een regenbui rijdt, gaat aquaplaneren of slippen of weet ik veel wat voor details. Wat ook van tafel af moet is de angst dat

men zijn business kwijtraakt aan de ander. Al dat soort geneuzel moet van tafel af. Maar we zijn hier in Nederland, dat valt dus niet mee."

Kisjes: "Op het moment dat er uitzicht komt op een beleid voor voortgezette rijopleidingen - met als doel het terugbrengen van het aantal ongevallen - dan glooit er natuurlijk ook iets zakelijks aan de horizon. Laat ik het nou maar net zeggen als het is."

Kisjes: "De gesprekken met verzekeraars moeten pas plaatsvinden nadat de club gevormd is, nadat er een norm is gevonden. Aan de tafel komen eerst de mensen die zich bedrijfsmatig bezighouden met de voortgezette rijopleidingen, zowel de groten als de kleintjes. Die club vormt zichzelf min of meer, daar wordt een bestuur benoemd. Vanuit dat bestuur wordt een aantal mensen aangewezen om de norm vast te stellen en te omschrijven in heldere bewoordingen. Als dat alles is gepubliceerd en de toets der kritiek kan doorstaan, dan pas kan de club naar buiten toe treden naar verzekeraars toe, naar de overheid toe, naar het CBR toe en bij deze partijen haar mening ten beste geven."

"Wie kan of zal zo'n club trekken?"

Kisjes: "Ik denk dat het heel zinvol is als de overheid daarbij betrokken is, want het is per slot van rekening een maatschappelijk probleem waarover we het hebben."

"Is niet een struikelblok voor een uniforme opleiding dat verschillende organisaties verschillende opleidingsfaciliteiten hebben?"

Maaskant: "Je moet tot één opleiding komen ongeacht de specifieke kenmerken van een oefenterrein. Remmen kunnen ze allemaal, uitwijken kunnen ze allemaal, bermoefening en bochtentechniek kan ook overal. Dan heb je eigenlijk al alles genoemd waardoor het komt dat auto's gaan glijden, los van de voertuigbediening. De standaard-ingrediënten kan iedereen op elke baan leveren. Alleen de wil en de intentie moet er zijn."

"Kan er ook niet gedacht worden aan een opleiding op de openbare weg?"

Maaskant: "Het probleem met die openbare wegtraining is dat je het met twee man doet; daar kun je een dagdeel van maken, dan doe je er vier op een dag, maar je maakt geen aantallen. Op jaarbasis 100 man voor de Shell, daar zijn we 50 dagen mee bezig. Voor de werkgelegenheid van mijn instructeurs is dat heel fijn en het produkt blijkt te werken, maar je maakt geen aantallen."

Een belangrijk punt bij een uniforme opleiding is de controle op de kwaliteit van de opleiding.

Kisjes: "Er moet ook een vorm van controle, toezicht achteraf zijn. In ieder geval moet het kwaliteitsniveau regelmatig getoetst worden. Het is heel belangrijk dat dat niet afzakt. Je moet oppassen dat niet weer de bekende portemonnee, in casu de omzet van de school de overhand gaat krijgen op de kwaliteit van de opleidingen. Het zijn

allemaal heel menselijke verschijnselen waarover we praten, maar het gebeurt wel."

Kisjes: "De bulk omzet is natuurlijk gigantisch als je naar het aantal mensen kijkt dat getraind zou moeten worden. In die grote haast om een deel van de omzet naar binnen te halen, ligt dit gevaar op de loer."

Kisjes: "Als je eenmaal een club van de grond trekt die op een dergelijk cruciaal onderdeel mensen gaat bijscholen, dan moet je er alles aan doen om te zorgen dat je dat kwaliteitsniveau ten allen tijde verdedigbaar houdt. En dus moet je zorgen voor een apparaat dat dat in de gaten houdt. Dat moet je van te voren regelen als je zo'n club hebt. Wie dat moet doen is de grote hamvraag."

Het ontwikkelen van een uniforme opleiding zou toegespitst kunnen worden op een specifieke doelgroep van automobilisten, bijvoorbeeld de jonge automobilisten in de leeftijd van 18-25 jaar. Op het einde van het gesprek wordt daarover nog wat verder gefilosofeerd.

Kisjes: "Waar gaat het bij jonge autobestuurders om? Het is een massale groep. Je moet proberen om zo'n groep binnen een reële hoeveelheid tijd een keer 'door de molen heen te hebben'. Daar staat tegenover dat je ook moet oppassen dat het niet afvlakt, te oppervlakkig wordt. En je moet er tegelijkertijd voor zorgen dat je het niet alleen hebt over verkeersinzicht en voertuigbeheersing, maar dat je ook probeert om de wilde pieken in het gedrag eruit te halen. Want daar zit vaak naast onwetendheid en onkunde de oorzaak van ongevallen - het braniegedrag. Je moet proberen inzichtelijk te maken dat dat op de openbare weg een van de minst gewenste gedragsvormen is. Die drie factoren moet je aan kunnen pakken. Dat betekent dat je het niet alleen moet hebben over de locaties waarop getraind kan worden, maar zeker ook over de kwaliteit van de instructeurs zelf - die ook een bepaald niveau moeten hebben om die van te voren gedefinieerde stof over te brengen op hetzelfde kwaliteitsniveau."

Maaskant: "Mijn mening is beginnen met een training buiten de openbare weg. Leer je voertuig beheersen, leer remmen en uitwijken. Bij die training voertuigbeheersing zou een klein stukje nieuwe verkeersregels moeten zijn, om de mensen te laten zien wat ze niet weten, om ze te prikkelen zich daarin weer te verdiepen."

Maaskant meent dat de VVN-jeugdprogramma's wat stroef lopen en niet echt aanslaan. 'Je zit te snel in stoffige bewoordingen. We moeten naar een Veronica-aanpak toe: flitsend, jong en snel.' In dat verband gaat Prodrive Training ook 'de boer op' met mobiele trainingsprogramma's.

7.11. Verslag interview met dhr. R. Kant, directeur IRV

Interview met de heer R. Kant, voorzitter BOVAG, directeur IRV, gehouden op 26 juli 1995 te Bunnik.

Persoonlijke achtergrond

De heer Kant komt uit een familie van rijopleiders, zijn opa is in de jaren veertig begonnen rijles te geven. Eind jaren zestig nam hij de rijnschool van zijn vader te Apeldoorn. Meteen nadat hij op zijn achttiende het rijbewijs haalde, is hij begonnen om part-time les te geven ('Dat mocht toen nog'). Op zijn twintigste, in 1968, heeft hij de rijnschool overgenomen. Naast het geven van rijles heeft de heer Kant meegewerkt aan het geven en ontwikkelen van verschillende cursussen, vaak in samenwerking met anderen. De heer Kant heeft verschillende cursussen gegeven voor andere organisaties en ook meegedaan aan het afnemen van instructeursexamens. De heer Kant was met zijn rijnschool de eerste in Nederland die motorrijden in groepsverband onderwees. Voor de inmiddels ter ziele gegane Stichting VAR/VAMOR (Vakopleiding Auto en Motor Rij-Instructeurs), heeft de heer Kant in samenwerking met de heer Jasperse een cursus gestart voor docentenopleiding antislipcursus. Tezamen met de heer Rozendom heeft de heer Kant een opleiding voor taxichauffeurs verzorgd: Rozendom het praktische gedeelte, en de heer Kant het theoretische gedeelte.

Een jaar of drie terug kwam de heer Kant via de BOVAG in aanraking met de cursus 'Defensief Verkeersgedrag', een theoretische cursus van een dag, officieel eigendom van de Amerikaanse National Safety Council. De heer Kant vond zijn eerste kennismaking met de pilot van deze cursus positief. Het lesgeven zelf was niet zo geweldig, maar de inhoud en de opbouw van de cursus vond hij goed.

Sinds 2½ jaar heeft het IRV de licentie gekregen vanuit Amerika om namens de 'NSC' de cursus te geven. Er is driekwart jaar besteed om de cursus te veranderen en beter geschikt te maken voor de Nederlandse situatie.

Het Instituut voor Rij- en Verkeersgedrag (IRV)

Aanvankelijk wilde de heer Kant zich niet al te zeer bemoeien met het functioneren van het IRV, omdat hij tevens voorzitter was van de BOVAG. Maar dat liep niet zoals hij het wilde. Door de noodzakelijke investeringen in het ontwikkelen en uittesten van de cursus werd de heer Kant toch intensiever betrokken bij het IRV dan aanvankelijk in zijn bedoeling lag. Op dit moment meent de heer Kant beide taken, het voorzitterschap van de BOVAG en de opzet van het IRV, te kunnen combineren.

De cursussen van het IRV slaan aan, de cursussen zijn ook uniek, onvergelijkbaar. Andere organisaties doen iets anders. De cursussen van het IRV zijn zeer sterk gericht op het voorkomen van ongevallen ('Je kunt dit niet vergelijken met een cursus die Rozendom of Maaskant doet. We kunnen elkaar wel aanvullen').

Volgend jaar zullen waarschijnlijk 60 à 80 docenten alle dagen de cursus geven aan groepen van 15 à 20 personen. De bedoeling is dat de docenten worden gehaald uit de rijnscholen; de rijnschool zelf kan dan de cursus verzorgen. Naar schatting zullen in 1996 25.000 cursisten deze cursus ontvangen. Voor een groot deel worden de cursussen gegeven aan mensen die het rijbewijs nog moeten halen (4 uren-cursus); voor een deel ook aan

rijbewijsbezitters (8 uren-cursus). Er zijn jammer genoeg geen cijfers uit Nederland over de effectiviteit van de cursus. In Amerika zijn cijfers bekend - afkomstig uit de 'National Safety Council' - , dat het volgen van de cursus een reductie van 20 à 40 % in aantallen ongevallen teweegbrengt, en een reductie van 50 en 60% in aantal overtredingen. De heer Kant wijst er wel op dat deze cijfers niet zonder meer gegeneraliseerd kunnen worden naar de Nederlandse situatie. In Amerika is bijvoorbeeld de verkeersmentaliteit heel anders dan in Nederland.

De heer Kant wil de komende jaren wel graag de ontwikkelingskosten die in de cursus zijn gaan zitten terugverdienen, maar hij ziet voor het IRV slechts een beperkte levensloop in het verschiet. Zijn streven is om binnen nu en maximaal tien jaar het Defensief Verkeersgedrag algemeen gedachtengoed te laten worden in de Nederlandse rijnschoolwereld. Daarna zou het IRV zo goed als geen bestaansrecht meer hebben. De heer Kant heeft daar geen probleem mee.

Het IRV is bezig om de cursus Defensief Verkeersgedrag ook speciaal voor motorrijders op te zetten.

Rijopleiding

De heer Kant benadrukt dat de rijopleiding in Nederland in vergelijking met andere landen hoog aangeschreven staat. Hij vindt niet zozeer dat de rijopleiding kansen laat liggen, maar omgedraaid: dat de rijopleiding geen of weinig kans heeft om dat te doen. De inhoud van de reguliere rijopleiding wordt in sterke mate bepaald door de CBR-eisen; slechts enkele rijnschoolhouders hebben zo'n sterke concurrentiepositie verworven dat zij zich kunnen veroorloven daarnaast nog iets extra te bieden aan de cursisten, bijvoorbeeld oefeningen in de noodstop.

Er is enorm veel concurrentie op de markt: in 1994 waren er tussen de 6000 en 6500 rijnscholen plus instructeurs. Er wordt geconcurrereerd op prijs en daardoor ook op kwaliteit. Volgens de heer Kant is ongeveer 80% van de cursisten primair geïnteresseerd in het behalen van het rijbewijs en is slechts 20% van de cursisten geïnteresseerd in zaken na het behalen van het rijbewijs zoals de eigen verkeersveiligheid. Een leerling wil vandaag de dag met 15 lessen al examen doen 'want dat heeft pa vroeger ook gedaan'. Uit zakelijke overwegingen wordt soms eerder een examen aangevraagd dan eigenlijk kan. Toen de heer Kant met zijn rijnschool begon, kon hij alles kwijt in zestien theorie-avonden. Nu geeft hij er hooguit nog zes. Mensen zijn niet meer bereid om die kennis te vergaren die eigenlijk nodig is.

De vraag komt aan de orde waarom in de rijopleiding geen aandacht wordt besteed aan specifieke manoeuvres die van belang zijn in onveilige situaties zoals het maken van een noodstop of uitwijken. Volgens de heer Kant zou aandacht voor deze soort onderwerpen meer rijlessen vergen. Aandacht voor deze leersituaties is binnen de huidige marktsituatie alleen mogelijk indien daarover landelijke afspraken worden gemaakt, of indien het CBR of de overheid deze leersituaties verplicht stelt voor de reguliere rijopleiding.

BOVAG, ABAN, KNMV, ANWB hebben in een gezamenlijke werkgroep vorm gegeven aan een nieuwe erkenningsregeling voor rijnscholen. Het CBR, VVN, het Ministerie van Verkeer en Waterstaat vormden op de achtergrond de denktank voor dit initiatief. De heer Kant verwacht van de nieuwe erkenningsregeling voor rijnscholen een sanerende werking: als gevolg van deze regeling zouden er over een jaar of vijf ongeveer 2000-2500 rijnscholen over zijn. Voorwaarde is wel dat de overheid en CBR de

erkenningsregeling ook promoten. De erkenningsregeling is naar zijn mening slechts een begin. Het is zaak om jaarlijks de kwaliteit van de rijopleiding op te schroeven.

Binnen de BOVAG is niet gesproken over voortgezette rijopleiding, wel over verbetering van het kennisniveau van de instructeurs

De cursus Defensief Verkeersgedrag

In 't algemeen heeft 't geen zin om de cursus te geven aan mensen zonder rij-inzicht. Wel is het zo dat een speciale 4-uursversie van de cursus is ontwikkeld om te geven tijdens de rijopleiding en deze 4-uurscursus slaat goed aan en lijkt ook een leereffect te hebben.

Er zal nog worden nagegaan in hoeverre Defensief Verkeersgedrag spoort met de Rijprocedure. De cursus Defensief Verkeersgedrag is inmiddels ook gegeven aan 200 BOVAG-instructeurs. De kennis over Defensief Verkeersgedrag is zeker geen gemeengoed onder deze instructeurs: "De onkunde, daar zijn wij van geschrokken, heel veel achtergrondkennis over defensief verkeersgedrag ontbreekt."

Van verschillende opleidingsinstituten hebben ook docenten de opleiding gevolgd. Volgens de heer Kant is kennis over defensief verkeersgedrag geen gemeengoed in instructeurskringen: "Je hoort er veel over praten, maar niemand weet wat het inhoudt"

In feite zouden de ideeën over defensief verkeersgedrag niet nieuw moeten zijn. In de praktijk blijkt dat cursisten, waaronder ook instructeurs, de ervaring hebben dat veel nieuwe gezichtspunten worden aangereikt.

Volgens de heer Kant leiden de nieuwe ideeën tezamen met daarmee gepaard gaande mentaliteitsverandering tot gunstige effecten op rijgedrag: men rijdt rustiger, men gaat zich daardoor rustiger voelen in de auto, en daardoor reageert men ook rustiger op fouten van anderen.

Wat de cursus in feite doet, is het aanreiken van veel praktische tips die cursisten kunnen gebruiken voor allerlei situaties in het verkeer: aan de hand van voorbeelden uit de praktijk wordt ingegaan op routekeuze, zoeken van routeinformatie, kaart raadplegen, naderen kruispunten, beslissen bij naderen verkeerslichten, op de snelweg, rijden op stukken berm weg, bij een spoorwegovergang, waar let je op. Er is een vaststaand programma. De cursus werkt in feite op twee niveaus: de algemene instelling of gemoedstoestand waarmee de cursist aan het verkeer deelneemt en waarmee hij verkeerssituaties tegemoet treedt, wordt op kritische wijze aan de orde gesteld; daarnaast worden vele praktische tips en richtlijnen gegeven voor de veilige oplossing van verkeerssituaties. Bij veel van deze tips wordt de nadruk gelegd op het samenspel met andere weggebruikers.

Voorafgaand aan de les beantwoorden cursisten vragen waarop later tijdens de les ingespeeld kan worden.

De cursus vraagt van de cursisten om bewust na te denken over eigen handelen in situaties. Het beoogde effect van de cursus is dat men bewuster aan het verkeer deelneemt, dat men van te voren meer nadenkt over de situaties waarin men verzeild kan raken, en dat men stapje eerder iets doet of eerder communiceert met de medeweggebruiker over de oplossing van de situatie. Juist het achteloos, onnadenkende, routinematig rijden moet worden uitgebannen.

De effectiviteit van de cursus valt of staat met de docent. De rode draad in de cursus is het idee dat praktisch iedere aanrijding is te voorkomen. Er is een 'sterke' docent nodig om het publiek doordringend te overtuigen

van de juistheid van dit idee. In sterke mate gaat het daarbij om bewustwording en mentaliteitsverandering bij de cursisten ('Het is de kunst om het zo uit te leggen, zo te vertellen, zo te laten zien op video dat men toch bewust wordt van 'het heeft geen zin om het zo te doen, ik voel me veel rustiger en ik kom ook veel rustiger aan'). Zelfs een ervaren theorie docent is niet altijd geschikt om de cursus te geven; de docent moet veel mensenkennis hebben en in staat zijn een groepsdiscussie te leiden. Verder moet de docent ook in staat zijn één lijn te trekken met andere docenten en eigen ideeën of stokpaardjes te vergeten. Van groot belang is ook dat de docent verschillende groepen, jeugd, vrachtwagenchauffeurs, zakelijk rijders, in hun eigen taal kan aanspreken. Sommige docenten blijken meer geschikt om te werken met jeugd, anderen meer geschikt voor het werken met vrachtwagenchauffeurs.

Met name het middel van groepsdiscussie is erg belangrijk voor wat de cursus wil bereiken: bewustwording en mentaliteitsverandering. Tijdens de groepsdiscussie wordt aan sommige cursisten wel duidelijk gemaakt dat ze verkeerd bezig zijn, soms ook op een harde manier, maar daarna worden de cursisten wel weer gemotiveerd om mee te denken of mee te gaan in de richting van defensief verkeersgedrag. De harde confrontatie moet niet ertoe leiden dat de cursisten buiten de groep worden geplaatst.

Thema's die herhaaldelijk aan de orde komen in de cursus zijn: je niet ergeren als bestuurder, rust brengen in je eigen rijden, de weg delen met anderen, het belang van actieve communicatie met anderen, een samenspel. De heer Kant benadrukt dat mensen vaak verkeerde voorbeelden krijgen in het verkeer. Met name ook de jeugd staat open voor verkeerde voorbeelden; de rijstijl van pa en moe neemt zoonlief over ('het hoort toch zo')

Volgens de heer Kant gaat de bewustwording en mentaliteit die wordt nagestreefd met de cursus, ook gepaard met feitelijke veranderingen in rijgedrag. Bij de stadsbusdienst Maastricht is met een korte 4-uurscursus bereikt dat het aantal schadegevallen naar beneden is gegaan. Maar dit effect schrijft de heer Kant niet enkel toe aan verandering in gedrag bij de vrachtwagenchauffeurs, maar ook aan verandering in denken bij het management ("Het ligt niet alleen aan die chauffeurs maar ook aan de manier waarop het management met de cursus omgaat, bij bedrijven is het vaak een samenspel").

Defensief Rijgedrag en CBR-normen

De mensen die zich opgeven voor een vervolgoopleiding, zijn ook vaak de goedwillenden. De anderen die het menen beter te weten, die bereik je niet en dat is jammer.

De heer Kant wijst erop dat rijden volgens de normen van Defensief Verkeersgedrag ertoe kan leiden dat men zakt voor het examen volgens de CBR-eisen. De examinatoren van het CBR leggen namelijk bepaalde normen anders. De Heer Kant hoopt dat overheid en het CBR achter deze cursus gaan staan. De punten waarop men verschilt zijn: vlotheid, rust brengen in je rijden, minder agressief, meer afstand bewaren. Het CBR benadrukt doorstroming. Defensief rijden is niet per definitie langzaam rijden. Met snel rijden wordt vaak zeer weinig tijdswinst geboekt: soms maar 10 minuten op een afstand van 250 km. Via de cursus probeert men duidelijk te maken dat een agressieve, zogenaamd vlotte rijstijl ook

onvermijdelijk ertoe leidt dat men ook agressief reageert op de rij-omgeving.

Een CBR-examinator die geen weet heeft van Defensief Rijgedrag, zou rijgedrag volgens die normen toeschrijven aan onzekerheid, 'het loopt niet'. Er is een afspraak om 18 augustus een pilotdag te verzorgen voor het CBR; dan zal ook de rijprocedure worden aangepast, beter leesbaar worden gemaakt.

Over de rijprocedure bestaat nog verschil in inzicht. Er moeten opnieuw afspraken worden gemaakt om tot één lijn te komen, samen met CBR, PVI, militaire opleiders, BOVAG. Rijprocedure is leidraad, leesbaarheid wordt verbeterd. De Rijprocedure is geen analyse van het gedrag, maar eerder een richtlijn, een handvat voor een instructeur. Bij meningsverschillen tussen instructeur en CBR-examinator kan de Rijprocedure ook uitsluitsel geven.

Toevoeging: op 30 augustus deelde de heer Kant de reacties van het CBR op de cursus 'Defensief Verkeersgedrag' mee. de cursus werd gegeven voor ongeveer 15 medewerkers van het CBR, voornamelijk regiochefs en tevens enkele docenten en examinatoren. Een aantal elementen uit de cursus was voor deze ervaren mensen niet nieuw, maar wel nieuw was de manier waarop deze elementen waren uitgewerkt in boekvorm en waren bijeengebracht in één cursus. Er werd zeker positief gereageerd op de cursus. De heer Kant heeft de verwachting dat het CBR de cursus wil geven aan de CBR-examinatoren.

7.12. Verslag interview met de heer R. van den Broek, hoofdinstructeur VZN

Verslag interview met dhr. R. van den Broek, hoofdinstructeur VZN, gehouden 16 augustus 1995 te Nuenen.

Persoonlijke achtergrond

De heer van den Broek is in 1967 begonnen als rij-instructeur bij defensie. Naast zijn taken als rij-instructeur en rij-examinator heeft bij defensie ook opleidingen ontwikkeld. Binnen defensie heeft hij alle facetten van de rijopleiding leren kennen: opleidingen voor verschillende voertuigen en ook opleidingen voor rijden onder verschillende omstandigheden. Hij is vanaf de oprichting van Verkeerscentrum Zuid-Nederland eind jaren tachtig (?) hoofd-instructeur bij dit opleidingsinstituut.

Verkeerscentrum Zuid-Nederland (VZN) te Nuenen

Bij VZN werken op dit moment zes instructeurs, drie theorie docenten die ook baaninstructie geven en drie baaninstructeurs. De opleidingen van VZN worden gegeven voor verscheidene voertuigen: personenauto's, motoren, bussen, vrachtwagens. Ook zijn er opleidingen voor specifieke categorieën chauffeurs, bijvoorbeeld ambulancechauffeurs. Behalve de opleidingen op het oefenterrein (de zgn. anti-slip- of voertuigbeheersingscursussen), worden ook speciale opleidingen verzorgd voor specifieke groepen. Bijvoorbeeld recent nog trainingen op de openbare weg voor de brandweer van Valkenswaard, een vrijwilligerskorps.

De cursussen van VZN worden in de folders wisselend aangeduid als 'anti-slipcursus', als 'voertuigbeheersingscursus' en als 'verkeersveiligheidstraining'.

"Wij gebruiken zelf liever het woord voertuigbeheersingsopleidingen, want dat denkt meer de lading dan de term 'anti-slip'. Het corrigeren van de slip is eigenlijk maar een klein onderdeel van de totale opleiding."

VZN heeft de volgende soorten cursussen in de aanbieding:

- een basiscursus voor particulieren die hun rijvaardigheid willen verbeteren en daarbij ook een stukje antislip willen doen;
- vervolgcursussen daarop (hogere snelheden, andere oefeningen, bijvoorbeeld ook achterwiel slip in bocht i.p.v. alleen maar rechte weg);
- bedrijfsgerichte cursussen: anti-slipcursus of voertuigbeheersingscursus met eigen materiaal;
- bedrijfsgerichte cursussen: verbetering rijgedrag op openbare weg, de echte voortgezette rijopleiding met nadruk op rijopleiding.

VZN heeft drie vervolgcursussen op de basiscursus voertuigbeheersing die op het oefenterrein wordt gegeven. Er wordt dan begonnen met een herhaling van de eerdere cursus: dat duurt een halve dag. In het middagprogramma komen nieuwe onderwerpen aan bod. Bij de eindcursus worden alle oefeningen bij duisternis gedaan. VZN heeft auto's waarbij het mogelijk is ABS in- en uit te schakelen.

Het publiek dat deelneemt aan de cursussen voertuigbeheersing is sterk gemengd: jong en oud, man en vrouw, particulier en zakelijk rijder. Van den Broek schat dat ongeveer een kwart van de cursisten een vrouw is. De motieven voor deelname aan de voertuigbeheersingscursussen zijn ook verschillend. Een klein aantal mensen komt toch af op de sensatie: dat zijn

vooral de jongeren. Een aantal mensen krijgt de cursus als 'cadeau'. Voor de meerderheid is echter verbetering van de eigen rijvaardigheid hoofdmotief, soms ook in verband met een nare gebeurtenis die ze hebben meegemaakt.

"Veel mensen komen toch om hun rijvaardigheid te verbeteren. Of omdat ze iets hebben meegemaakt. Bij iedere cursus voor particulieren zitten enkele mensen erbij die iets meegemaakt hebben, iets gezien hebben, of iets in de familie, waardoor ze toch wat faalangst hebben."

Training op de openbare weg

Bij de trainingen op de openbare weg is de analyse van de rijstijl van de deelnemer eerste vereiste.

"Je moet eerst de vinger op de zwakke plek liggen wil je iemand gaan trainen."

"Als je twee tweeënhalve uur rijdt met iemand op een doelbewust gekozen parkoers, kun je veel over zijn rijvaardigheid te weten komen. Maar als je dan echt vaardigheid wilt verbeteren of aanbrengen, dat gaat tijd kosten. Want mensen iets afleren is moeilijker dan aanleren."

"Ik ga eerst kijken waar zijn fouten en zwakke plekken liggen. Dat teken ik op en dan maak ik voor mezelf een analyse. Vervolgens praat ik het met de man zelf door en probeer ik van hemzelf in het gesprek los te krijgen of hij in de gaten heeft waar zijn zwakke punten liggen. Als dat gesprek plaatsgevonden heeft en hij kan zich voor een groot deel vinden in mijn opmerkingen, dan ga ik met hem gericht oefenen op een bepaald onderdeel, en daarna volgt weer de volgende stap. Je moet steeds proberen de dingen in stappen in te delen. Aan het einde van de dag wordt er een eindevaluatie gehouden om te kijken of de man of vrouw er wat van geleerd heeft."

Acceptatie en didactiek

Acceptatie bij de deelnemers is zeer belangrijk, zowel bij de trainingen op de openbare weg als op het oefenterrein.

"Je moet hem door voorbeelden proberen te overtuigen. Je moet proberen te voorkomen dat het een soort welles-nietes spelletje wordt. Als ie echt het niet met me eens is, is dat niet zo erg. Dan beginnen we weer gewoon met rijden, en op het moment dat ie wat verkeerd doet, dan zeg ik 'stop'. "Kijk dat zei ik toen tegen je, zie je het nou? Want dan moet je hem echt met de neus op de feiten gaan drukken."

Natuurlijk zijn er ingeroeste verkeerde rijgewoonten, aldus van den Broek, maar die zijn vaak gekoppeld aan een stukje (verkeerde) mentaliteit.

"Ik maak geen fouten, jij wel. Die mentaliteit is zeer sterk vandaag"

"Probeer je die om te buigen?"

"Daar hamer ik steeds op. Het oplossen van elkaar fouten, vind ik heel belangrijk. Als ik theorie geef probeer ik door praktijkvoorbeelden mensen erbij te betrekken."

Om de acceptatie bij deelnemers te verkrijgen moet de instructeur didactische vaardigheden toepassen. Van den Broek probeert meteen in het begin van de cursus al het ijs te breken met de cursisten.

"Dat ligt aan je inleiding als instructeur. Je stelt je voor, je houdt je inleiding, je maakt een grapje. Je zegt wat er gaat gebeuren met wat kwinkslagen ertussendoor. Als er wat gelachen wordt is het ijs vaak al gebroken."

"Door mijn enthousiasme - en dat krijg ik ook vaak van klanten te horen - worden zij ook enthousiast. Ik meen ook dat dat één van de voorwaarden is."

Onderdeel van de didactiek is ook altijd in te spelen op het groepsgebeuren en de sfeer in de groep.

"Voor de bedrijven is het een stukje bedrijfsveiligheid, maar het wordt naar de mensen toe vaak gepresenteerd als een dagje uit. Het is voor die mensen ook een dagje uit; zo zien ze het ook. Daar proberen wij op in te spelen en toch onze leerdoelen te halen. En dan probeer je op die sfeer in te spelen."

"Je moet zorgen dat er geen groepje binnen een groep ontstaat. Je moet ervoor waken dat een aantal mensen andere mensen ondersneeuwen. Dat wil nog wel eens gebeuren, vooral bij particulieren."

Programma voertuigbeheersingscursus

Bij voorkeur wordt het programma gedraaid met twaalf cursisten, die worden begeleid door twee instructeurs. 's Ochtends wordt begonnen met theorie van ongeveer een half uur. De theorie is de inleiding op de noodstop die vervolgens in de praktijk wordt beoefend. Door praktische voorbeelden te geven worden de mensen bij de materie betrokken. Het betreft voorbeelden van verkeerssituaties die mensen zelf ook wel eens meegemaakt of gezien zullen hebben. De theorie is ook voorbereiding op de oefeningen, zodat duidelijk wordt uitgelegd welke handelingen de cursisten juist wel of niet moeten doen.

Van den Broek vindt het erg belangrijk dat de cursisten vanuit hun eigen ervaring de zaken die in theorie worden behandeld, herkennen. Hij leest van de 'o ja' reacties van de gezichten van de cursisten af, of de stof ook goed overkomt.

In de loop van de dag wordt nog wel meer theorie gegeven maar altijd in zeer korte blokken van 10 à 15 minuten.

Na de theorie over remmen en remmen en uitwijken gaat de groep naar buiten. Daar staan zes auto's. De groep wordt in tweeën gedeeld. De helft van de mensen staat met een instructeur bij de oefeningen te kijken naar de prestaties van de mede-cursisten. Dat is volgens van den Broek zeer leerzaam.

"Want het ervaren van in een auto zitten is iets heel anders als van buiten kijken wat die auto doet en wat er gebeurt. Een voorbeeld daarvan is de noodstop. Als je zelf een noodstop maakt en je remt 2 a 3 seconden, dan is dat in tijd relatief kort. Maar je legt in die 2 a 3 seconden wel ongeveer 60 meter af. En daar staan die mensen buiten

dan naar te kijken. Dat is een hele eye-opener. Ze zien ook het gedrag van de auto."

"Wat willen jullie bereiken?"

"Ons hamerpunt daarbij is dat snelheid de grote boosdoener is. Als je de snelheid gaat verwaarlozen, dan is het eindresultaat dat de auto veel verder doorschuift, dat de auto onbeheersbaar wordt of dat je tijd tekort komt."

Uiteraard wordt bij de remoefeningen ook altijd eerst aandacht besteed aan de juiste zit-stuurhouding ('Je kan geen noodstop uitvoeren als je niet goed achter het stuur zit. Dus daar beginnen we mee.')

Het ochtenddeel (twee oefeningen, demo, remafstanden laten zien) van de cursus is als volgt opgebouwd:

1. Theorie
2. Noodstop
3. Demo (krachten die auto's opbouwen) wat ze níét moeten doen: auto bijna over de kop. Bedoeling demo wordt van te voren uitgelegd. Collega geeft commentaar.
4. Kijken naar verschillende remafstanden. Remmen bij snelheid 30, 50 en 70 k/uur. Mensen moeten pionnetje neerzetten bij het punt waarbij ze denken dat de auto met de voorkant stilstaat. Daar zitten de mensen ver naast. 1½ uur
5. Remmen en uitwijken: uitleg hoe en waarom
6. Oefening: Remmen en uitwijken:
 - op droge,
 - natte
 - en gladde baan (te vergelijken met gladheid aangereden sneeuw).Eerst 35 km/uur en daarna met 40 km/uur

Half een: Lunch

Middagdeel:

Groep in tweeën gedeeld: oefening 7 en 8 afgewisseld tussen beide groepen

7. Drie oefeningen in bocht:
 - a. Stuurkarakter auto = passieve veiligheid (gas geven gas loslaten in bocht, laten we ze ervaren en ook doen. Dat is voor veel mensen heel positief want ze wisten het niet of hadden het niet verwacht.
 - b. Ideale rijlijn uitgezet: buiten-binnen-buiten. "Als de auto begint te wringen voelen ze dat, dan waarschuwt die auto. Dan hameren we erop, wees daarop alert en doe daar wat mee." (gas loslaten). Auto corrigeert zich meteen bij gas loslaten.
 - c. Noodstop in de bocht.
8. Corrigeren van de slip: Zowel bij naar voren en naar achteren rijden corrigeren van de slip.
9. Uitleg over eindtest
10. Eindtest: met vier man in auto, alle oefeningen achter elkaar.
Achterliggende gedachte: rijden met passagiers of lading is anders.
Achterliggende gedachte is ook om mensen wat extra zelfvertrouwen te geven.

Het rijden in het verkeer komt wel eens apart ter sprake in de cursus en wordt dan behandeld door een instructeur, terwijl de ander verder gaat met

de baaninstructie of demonstratie. Dat is het voordeel van het werken met twee instructeurs.

Normaal rijden mensen alleen in de auto. Een instructeur rijdt wel mee met een cursist die veel problemen heeft met de oefeningen; de andere instructeur begeleidt dan de rest van de groep. Dat is een ander voordeel van aanwezigheid van twee instructeurs: bij gelegenheid kan meer aandacht worden gegeven aan de individuele cursist.

Een onderdeel dat wel in de cursus wordt besproken, maar niet beoefend is het rijden in de berm. Ten eerste is het huidige lesprogramma eigenlijk al overvol. Ten tweede zijn er ook geen mogelijkheden voor om dit op een veilige en gegarandeerd schadeloze manier te beoefenen op de baan. "We praten er wel over tijdens de cursus. Geven ook de suggestie hoe je dat moet oplossen."

Over de opbouw van de cursus:

"Vanaf het begin in de ochtend wordt de gehele dag opgebouwd met steeds oplopende moeilijkheidsgraad tot aan de afsluitende eindtest."

De essentie van de cursus:

"Ze zitten voor 85 à 90% van de tijd achter het stuur: dat is de opzet van onze cursus."

Vergelijking met andere cursussen

Van den Broek meent dat er veel overeenkomst is tussen de verschillende voertuigbeheersingscursussen die door verschillende opleidingsinstituten worden gegeven. Er zijn wel verschillen, maar die zijn minder belangrijk ("Die overeenkomsten vind ik veel belangrijker.")

"De cursus die wij draaien lijkt redelijk veel op die van Rozendom. De cursus die wij draaien en die Rozendom ook draait, komt oorspronkelijk uit Oostenrijk en Duitsland. Die zijn op dit gebied veel verder dan wij in Nederland. En daar zit heel veel know-how in van grote autofabrikanten zoals Opel en vooral Mercedes. Wij zuigen dus niet dingen uit de dikke duim. Er zit een hele hoop know-how achter."

Het corrigeren van de slip krijgt tijdens de cursus wel enige aandacht, maar het is slechts een klein onderdeel binnen de cursus. Van den Broek verduidelijkt waarom:

"De frequentie van slippy is redelijk gering, dat gebeurt ongeveer 1 keer in de tien jaar. Als iemand het bij ons feilloos zou leren, zou die het wel weer eens vergeten kunnen zijn op het moment dat ie het nodig heeft. Ten tweede, als je kijkt hoeveel ruimte je hebt om een slip te corrigeren op de openbare weg, met het huidige verkeersaanbod en dergelijke, dan zeggen wij: het corrigeren van een slip op de openbare weg is bijna onmogelijk. Dat is ook vanwege de gereden snelheden. De echte beroepsrijders, de rallyrijders en coureurs die een auto toch optimaal beheersen, geven toe dat ze boven de 80 of 85 km/uur de auto niet meer kunnen beheersen als die in de slip raakt."

Er wordt tijdens de cursus ongeveer een uur besteed aan antislipoefeningen. Bij de slipoefeningen wordt zowel gewezen op de mogelijkheden om een slip te corrigeren als ook op de beperkingen die er wat dat betreft zijn.

"Wij laten eerst de mens zien en aanvoelen wat een slip is en hoe die ontstaat. En daarna moeten ze de slip gaan corrigeren en leren we ze ook de techniek daarvoor. Alleen wij zijn wel zo eerlijk dat we erbij zeggen: luister mensen, zogauw je ziet dat er omstandigheden zijn waardoor je in die slip kan raken, ga dan eerst maar je snelheid terug brengen. Want boven die snelheid lukt het niet. Dat merken ze hier op de baan ook - daar is ook een grens. Van mij mogen ze daar ook overheen, zodat ze voelen dat die grens er is."

Belangrijk is dat mensen enig vertrouwen krijgen om zich te redden in een mogelijke slipsituatie. Een deel van de slipcorrectie-oefeningen wordt gedaan met een snelheid van 40 km op wegdek wat de gladheid heeft van een wegdek met 'aangereden sneeuw':

"Als mensen het een aantal keren gedaan hebben en ze merken dat het lukt, dan zie je ook dat ze groeien. Dan krijgen ze dat vertrouwen erin."

Leerproces en -effect

"Het remmen en uitwijken is een zeer belangrijke oefening. Dat doen wij op glad, op nat en op stroef. Dat wordt een -tig aantal keren beoefend. En we zien op het eind van de dag, als we afsluiten met een eindoefening waarin deze oefening terug komt, dat die ook redelijk goed erin zit bij veel mensen."

Wat men op de oefenbaan, in een veilige omgeving, leert heeft voor een deel te maken met het overwinnen van bepaalde angsten ("Er zijn veel mensen die hebben nog nooit helemaal een rempedaal tot de bodem ingetrapt.")

Het maken van een noodstop is al redelijk moeilijk. Vervolgens is loslaten en uitwijken nog moeilijker.

"Veel mensen hebben de neiging om als ze voor zich iets zien gebeuren de rem nog dieper in te trappen en nou vragen wij aan ze 'laat 'm eens los'. Dat is heel onnatuurlijk voor ze."

"Blijft wat u een onnatuurlijke reactie noemt, dan ook behouden?"
"Als men zo'n dag intensief beleeft en beoefend, dan blijft tot een maand of drie vier het goede laatste wel opengaan. Zo noem ik dat altijd. Als er wat gebeurt, dan moet er in het onderbewustzijn het goede laatste opengaan. Maar willen mensen daar langdurig profijt van hebben - en dat houd ik de mensen ook altijd voor - dan zouden ze minimaal een keer in de twee jaar, en het liefst eenmaal per jaar de cursus moeten herhalen. Of de herhaling met de gevorderden cursus moeten doen."

"Je leert een aantal dingen aan in situaties die niet echt noodsituaties zijn, je moet dus op de verbeeldingskracht van de

mensen proberen in te werken. Ze leren een aantal reflexen aan, maar als ze die in twee jaar tijd nooit gebruiken dan verwatert dat."

De leerervaring tijdens de cursus komt ook voort uit het feit dat de cursus een aantal duidelijke 'eye-openers' heeft:

"Veel mensen hebben geen idee wat voor energie ze opbouwen als ze in een auto rijden."

"Veel mensen hebben geen benul ervan, als ze buiten staan, waar die auto tot stilstand komt, terwijl ze zelf een tig aantal keren met die een noodstop hebben gemaakt. Dat is een grote eye-opener voor de mensen. God, is dat zo lang? Daardoor kun je ook weer beter je boodschap kwijt: Als je je snelheid verdubbelt, denk eens aan je remweg die verviervoudigt."

Van den Broek wil in ieder geval bereiken dat deelnemers door de praktijkoefeningen iets meer zelfvertrouwen krijgen.

"Ik ben net zolang bezig met mensen totdat ze een aantal keren een oefening wel goed doen. Want dat geeft de mensen vertrouwen."

Van den Broek meent dat de cursus voor erg onervaren automobilisten minder doordringend is in termen van leereffect.

"Ik heb zelfs mensen die amper hun rijbewijs hebben, wel hier gehad. Maar ik moet eerlijk zeggen, daar ben ik niet echt blij mee, omdat die namelijk eigenlijk nog te weinig ervaring hebben. Eigenlijk zouden we het liefst die mensen willen hebben die minimaal een jaar het rijbewijs hebben, of die pakweg 20000 kilometer hebben gereden. Dan herkennen ze bepaalde situaties. Wat heb ik eraan om iemand die nog nooit in een noodsituatie heeft gezeten, een bepaalde situatie voor te schilderen? Die kan zich niet voor de geest halen hoe dat is! Dan kan ik hem toch ook niet aanleren om daarop te reageren?"

Bij jongere mensen is het leereffect misschien op het moment wel aanwezig, maar van den Broek is ervan overtuigd dat het bij deze mensen snel wegebt.

"Is dat geen paradox: dat je eerst bepaalde ervaringen moet hebben opgedaan om te leren hoe ze te vermijden?"

"Mag ik dat met een voorbeeld staven. Ik wil jou leren hoe je moet reageren op een stilstaande file op de autosnelweg die je te laat gezien hebt en waarvan je overtuigd bent dat je ertegen zult opbotsen. Er zijn heel veel jonge mensen, vooral dorpsbewoners, die in hun omgeving rijden en daar weinig buiten komen. Die hebben die ervaring nog nooit meegemaakt. Ik kan ze wel dat foefje leren. Maar omdat ze niet weten hoe die ervaring is, dat je dat op je af ziet komen, ebt dat veel sneller weg."

"Dat klinkt alsof je bijna moet verdrinken om te leren zwemmen?"

"Dat is ook echt zo. Je merkt dat iemand die al iets meegemaakt heeft minder overmoedig is dan iemand bij wie altijd alles goed is gegaan. Dat merk je heel duidelijk. Dat is inderdaad een paradox, maar het is wel waar."

De ervaring met cursisten die de basis cursus hebben gedaan en terug komen voor een vervolgcursus geeft ook aan welke leermomenten zijn blijven hangen.

"Remmen plus uitwijken, remafstanden, het gedrag van de auto in de bocht - het onderstuurd-zijn. Dat zijn drie punten die specifieke blijven hangen als cursisten terugkomen."

Niveaoverschillen?

Van iedere deelnemer aan de cursus wordt verwacht dat hij of zij in de loop der dag verbetering toont.

"Wij beoordelen de mensen de gehele dag, en willen de mensen een certificaat krijgen, dan willen we vooruitgang gezien hebben."

Natuurlijk zijn er wel wat niveaoverschillen tussen de cursisten: vaak hangen die ook samen met verschillen in roekeloosheid. Volgens Van den Broek zijn de wat rijvaardiger mensen ook vaak wat roekelozer. In dat geval wordt geprobeerd de roekeloosheid wel wat te verminderen.

"Zijn er cursisten met teveel zelfvertrouwen?"

"Je drukt het erg mooi uit trouwens: erg veel zelfvertrouwen. Ik noem het overmoedig. Sommige deelnemers zijn inderdaad ontzettend overmoedig. En het blijkt dan dat - als ze eenmaal op de baan zijn - dat het vaak tegenvalt en dat ze dan een stapje terug moeten doen. En dat is ook een leerproces voor ze. Als je daar goed mee omgaat en dat even met ze bespreekt op een normale manier, dan blijft daar vaak wat van hangen."

Ook de te voorzichtige rijders zitten in de cursus (te traag leveren gevaar voor anderen).

"Die probeer je door deze training wat sneller te laten beslissen, wat meer zelfvertrouwen te geven, waardoor ze weer met de grote groep meegaan en daardoor weer binnen de groep veilig zijn."

"Is het gedrag van erg voorzichtige rijders niet op te vatten als defensief verkeersgedrag?"

"Defensief rijden is het onderkennen van alle invloeden die op jouw rijgedrag en op het gebruik van de weg van invloed zijn. Daar sta ik ook volledig achter. Dat is wat anders dan treuzelen."

Mentaliteit of vaardigheid?

"Hoe belangrijk vind jij mentaliteit voor veilig verkeersgedrag?"

"Het is altijd een combinatie van mentaliteit en vaardigheid. Als je de mentaliteit niet verandert, dan kun je nog zoveel vaardigheden aanbrengen, maar dan verandert er weinig."

"Merk jij dat verkeersveiligheid leeft bij de mensen?"

"Men is zich er te weinig bewust van. Ik ervaar regelmatig dat de mensen het laten merken aan je, of ook wel zeggen: 'ach, het zal mij toch waarschijnlijk wel niet overkomen'. Mensen die wel wat mee hebben gemaakt zeggen reageren daar weer op 'nou zeg dat maar niet te hard, want'."

"Ik haal ook vaak aan het aantal doden en gewonden dat jaarlijks in het verkeer valt, want dat is één van mijn motivaties waarom je bepaalde dingen moet doen. En dan zeg ik : er vallen gemiddeld in Nederland 1500 per jaar, en dan zitten ze je heel wazig en schaaplichtig aan te kijken. Want wat is nou 1500 doden? Dan probeer ik het visueel te maken voor ze. Pak maar eens een dorp bij jou in de buurt. Dat is een jaar een spookstad geworden, dat is zonder inwoners. Verkeersveiligheid proberen wij door de hele cursus als een rode draad heen te laten lopen. Maar ik ben ervan overtuigd dat je wat dat betreft ook wel eens een aantal mensen niet bereikt. Dat stukje verkeersveiligheid, behoudendheid en mentaliteit is in onze cursus zeer belangrijk. Dat is ook de opzet van onze cursus. Maar daaraan gekoppeld het zich redden in noodsituaties. Mocht je je nou een keer vergist hebben omdat je een mens bent, dan kun je in zo'n situatie dit doen."

Evaluatie

De cursus wordt ook schriftelijk en mondeling nageëvalueerd.

"Men zegt altijd 'ik heb veel geleerd vandaag'. Er zijn een aantal mensen die zijn zo eerlijk om te zeggen 'ik dacht dat ik een goede chauffeur was, maar ik heb hier toch weer dingen geleerd waar ik niets van wist'. Wat wij ook heel belangrijk vinden is dat we vaak mensen hebben die achteraf zeggen 'eigenlijk was ik met lood in mijn schoenen hier naar toegekomen, maar ik heb nu aan het einde van de dag toch meer zelfvertrouwen gekregen."

"Wij hebben inderdaad een aantal brieven gekregen van verschillende bedrijven waar bij na een aantal maanden de respons kwam dat de cursus zoden aan de dijk had gezet, dat het verkeersgedrag van de chauffeurs veiliger werd en minder schade had geleverd."

De toekomst

Van den Broek beaamt dat een aantal onderdelen van de voortgezette rijopleiding ook goed zouden passen binnen de reguliere rijopleiding.

"Het zou niet zo gek zijn om in een rijopleiding eens een keer met de auto een noodstop te maken."

"Ik denk dat je daar op dit moment niet aan toekomt, want er is zoveel onenigheid in de rijnschoolwereld en zoveel diversiteit aan prijzen en ga maar door. Als je een aanbieding ziet van 10 lessen en een eerste examen voor vierhonderd gulden, dan denk ik niet dat zo'n rijnschool ook nog eens een keer een stel banden om de paar maanden gaat vernieuwen omdat ze een noodstop gaan oefenen."

"Is er sprake van een groeiende markt?"

"Ja ik denk het wel. Zowel zakelijk als particulier. Als ik dit jaar vergelijk met voorgaand jaar, dan zit er een duidelijke vooruitgang in het aantal cursussen in."

De verklaring voor de groei zoekt hij in: betere reclame, de naam van het bedrijf, bewustwording bij mensen, mond-op-mondreclame, groeiende interesse bij bedrijven.

7.13. Verslag interview met dhr. M.J. Stam, baanbeheerder slipbaan Ypenburg

Interview gehouden met de heer Stam, baanbeheerder ANWB/KNAC oefenbaan te Ypenburg, gehouden 17 augustus 1995 te Den Haag.

Onjuiste beeldvorming

Het beeld dat mensen van slipcursussen hebben, moet gecorrigeerd worden. De heer Stam benadrukt het verschil in aanpak tussen de anti-slipcursussen van vroeger en nu. Vroeger werd er een hele dag geslipt op een gladde baan met een auto met 'slicks' (profielloze) banden. Tegenwoordig zijn de oefeningen veel sterker praktijkgericht en vinden ze op verschillende wegdekken plaats (nat, stroef, glad). Vroeger waren de slipcursussen ook wat meer sensatie-gericht; tegenwoordig is de aandacht voor verkeersveiligheid een rode draad in de cursus.

Slipcursussen worden ten onrechte ook nog geassocieerd met pompend remmen. Met name de heer Rozendom heeft zich verzet tegen het idee van pompend remmen. Maar ook bij de ANWB wordt het pompend remmen allang niet meer geleerd als de juiste manier van remmen in een noodsituatie. In feite zijn de verschillen met de opvattingen van Rozendom niet zo groot: het vol in de rem gaan staan wordt, in navolging van Rozendom, onder bepaalde omstandigheden als de enige juiste reactie beschouwd. Maar volgens de heer Stam is het hele remverhaal wel minder zwart-wit als door Rozendom wordt verteld.

De ANWB Grip en Sliptraining

Per instructeur zijn er 8 of 9 deelnemers.

Eerste drie kwartier ochtend:

Theorie met aandacht voor: oorzaken ongevallen, categorieën ongevallen, kenmerken wegdek, remmen

Verdere ochtend:

Beoefenen van noodstop op glad en niet-glad wegdek
Aandacht voor zit- en stuurhouding, demonstratie van remafstanden
Demonstratie van noodstop met en zonder ABS

Lunch

Middag:

Oefeningen voor het aanvoelen van de achterwielslip
Oefeningen voor het corrigeren van de achterwielslip
Tenslotte wordt de cursusdag afgesloten met een gecombineerde rem- en uitwijk oefening

Het berm rijden wordt in de cursus wel gedemonstreerd maar niet beoefend.

Het publiek dat deelneemt aan de Grip en Slip cursus is sterk gemêleerd: jong, oud, mannen en vrouwen, particulieren en zakelijk rijders. De motieven voor deelname zijn ook verscheidene, uiteenlopend van interesse voor slippen en autorijden tot aanbieding door bedrijf of cadeau van vrienden.

Leren

In navolging van andere geïnterviewden beaamt de heer Stam dat het afleren van oude gedragingen moeilijker is dan het aanleren van nieuwe gedragingen. Vanuit hun grotere ervaring pikken oudere cursisten wel eerder bepaalde zaken op, maar juist bij hen kan het afleren van ingesleten gewoonten een moeizame zaak zijn, terwijl de meer onervaren bestuurders nog niet zo sterk zijn geworteld in eigen rijgewoonten, zodat 'afleren' bij deze een minder groot probleem is.

Mentaliteit is een rode draad in de cursus. Nederlandse bestuurders hebben sterk het idee dat zij beter dan gemiddeld rijden en dat altijd anderen de fouten maken. In de Grip en Slip cursus, maar meer nog in de Defensive Driving Training wordt benadrukt om situaties altijd samen met andere weggebruikers op te lossen.

"In Nederland denkt elke bestuurder dat hij beter rijdt dan zijn buurman en dat is natuurlijk niet zo. Iedereen maakt fouten, ook ik. Als we met elkaar die fouten oplossen, schieten we tenminste een beetje op."

Overige cursussen ANWB

Naast de Grip en Slip training geeft de ANWB ook autorijtechniek-trainingen DDT-trainingen (Defensive Driving Trainingen).

De Defensive Driving Trainingen kennen een aantal modules: de module Verkeersregels, de module 'Agressie en verkeer', de module Rijproef. Het gaat bij de module rijproef niet zozeer om vast te stellen wat de cursist goed of fout doet, maar eerder om een aantal onderwerpen nader uit te diepen en toe te lichten:

"Daarin gaan we met name door op de volgende aandachtspunten. Hoe kun je in het verkeer simpel dingen terug zien die je nu misschien niet ziet. Hoe kun je die situaties oplossen? Hoe kun je waarnemen, hoe ga je met je waarnemingstechniek om? En waarom gaan dingen fout? Hoe kun je het voorzichiger of makkelijker maken?"

De rijproef concentreert zich op wegen buiten de bebouwde kom.

"Daarin wordt verteld over de belijningen op de weg, de gevaarlijke situaties, de reden waarom men bepaalde dingen niet ziet. Heeft de cursist een idee hoe snel hij kijkt en hoe snel hij dingen moet waarnemen? Waarom we over dingen heen kijken. Die punten en de mogelijke verbeteringen daarin komen sterk naar voren."

Er zijn tal van signalen langs en op de weg (bijv. wegbelijning, verandering in aantal lantaarnpalen langs de weg, pijlindeling bij lichten geregelde kruisingen) die aangeven welke situaties of gedragingen van anderen te verwachten zijn. Het is verbazingwekkend dat mensen die elke dag op de weg rijden, deze signalen niet zien of begrijpen of er niet op letten ('Er gaat een hele wereld voor ze open').

De meest gegeven module is de module 'verkeersregels' die de verandering in verkeersregels behandelt. de DDT-modules worden vooral gegeven aan de zakelijke rijders.

De autorijtechniektrainingen zijn een vervolg op de rijstijltrainingen. Tijdens deze trainingen wordt geoefend op: noodstop, slalom rijden,

bochten rijden, slalomtjodrit. De deelnemers aan deze trainingen zijn vooral beter opgeleide vertegenwoordigers die snelle auto's rijden.

De toekomst

Volgens de heer Stam is er sprake van een groeiende belangstelling bij particulieren en bedrijfsleven voor het volgen van trainingen. De ANWB heeft ook vergevorderde plannen om te beginnen met de bouw van multifunctioneel trainingscentrum naar het model van het centrum de Oostenrijkse zustervereniging van de ANWB (OADC).

7.14 Uitkomsten van de enquête

The SAS System

11:23 Thursday, September 14, 1995 1

sekse van respondent

SEKSE	Frequency	Percent	Cumulative Frequency	Cumulative Percent
man	217	84.4	217	84.4
vrouw	40	15.6	257	100.0

Frequency Missing = 2

cursus

CURSUS	Frequency	Percent	Cumulative Frequency	Cumulative Percent
motorrijders	114	100.0	114	100.0

Frequency Missing = 145

instituut

INSTITUT	Frequency	Percent	Cumulative Frequency	Cumulative Percent
Rozendom	76	29.3	76	29.3
VZN	54	20.8	130	50.2
Prodrive Training	2	0.8	132	51.0
KNMV	18	6.9	150	57.9
IRV	16	6.2	166	64.1
Slotemakers	10	3.9	176	68.0
NVVM	65	25.1	241	93.1
ANWB	18	6.9	259	100.0

The SAS System

11:23 Thursday, September 14, 1995 2

leeftijd van respondent

LEEFTIJD	Frequency	Percent	Cumulative Frequency	Cumulative Percent
18-25 jaar	32	12.5	32	12.5
26-35 jaar	103	40.4	135	52.9
36-50 jaar	99	38.8	234	91.8
51-99 jaar	21	8.2	255	100.0

Frequency Missing = 4

jaren ervaring met motor

ERVAMOT	Frequency	Percent	Cumulative Frequency	Cumulative Percent
0-2 jaar	47	32.2	47	32.2
3-4 jaar	25	17.1	72	49.3
5-10 jaar	49	33.6	121	82.9
meer dan 10	25	17.1	146	100.0

Frequency Missing = 113

The SAS System

11:23 Thursday, September 14, 1995 3

jaren ervaring met auto

ERVAUTO	Frequency	Percent	Cumulative Frequency	Cumulative Percent
0-2 jaar	15	5.9	15	5.9
3-4 jaar	10	3.9	25	9.8
5-10 jaar	43	16.9	68	26.8
meer dan 10	186	73.2	254	100.0

Frequency Missing = 5

deelnemen aan vervolgcursus?

VERVOLG	Frequency	Percent	Cumulative Frequency	Cumulative Percent
ja	169	66.3	169	66.3
misschien	80	31.4	249	97.6
nee	6	2.4	255	100.0

Frequency Missing = 4

The SAS System 11:23 Thursday, September 14, 1995 4

motief: nieuwsgierigheid

NIEUWSGI	Frequency	Percent	Cumulative Frequency	Cumulative Percent
zeer belangrijk	79	32.2	79	32.2
redelijk belangr	96	39.2	175	71.4
weinig belangrij	46	18.8	221	90.2
helemaal niet be	24	9.8	245	100.0

Frequency Missing = 14

motief: aanraden anderen

AANRADEN	Frequency	Percent	Cumulative Frequency	Cumulative Percent
zeer belangrijk	42	17.5	42	17.5
redelijk belangr	70	29.2	112	46.7
weinig belangrij	47	19.6	159	66.3
helemaal niet be	81	33.8	240	100.0

Frequency Missing = 19

The SAS System 11:23 Thursday, September 14, 1995 5

motief: vlotter rijden

VLOTTER	Frequency	Percent	Cumulative Frequency	Cumulative Percent
zeer belangrijk	56	22.6	56	22.6
redelijk belangr	79	31.9	135	54.4
weinig belangrij	59	23.8	194	78.2
helemaal niet be	54	21.8	248	100.0

Frequency Missing = 11

motief: zelf ongeval

ONGEVAL1	Frequency	Percent	Cumulative Frequency	Cumulative Percent
zeer belangrijk	31	12.7	31	12.7
redelijk belangr	57	23.4	88	36.1
weinig belangrij	49	20.1	137	56.1
helemaal niet be	107	43.9	244	100.0

Frequency Missing = 15

The SAS System 11:23 Thursday, September 14, 1995 6

motief: financieel

FINANCIE	Frequency	Percent	Cumulative Frequency	Cumulative Percent
zeer belangrijk	13	5.3	13	5.3
redelijk belangr	30	12.3	43	17.7
weinig belangrij	45	18.5	88	36.2
helemaal niet be	155	63.8	243	100.0

Frequency Missing = 16

motief: betere techniek

TECHNIK1	Frequency	Percent	Cumulative Frequency	Cumulative Percent
zeer belangrijk	180	71.4	180	71.4
redelijk belangr	59	23.4	239	94.8
weinig belangrijk	6	2.4	245	97.2
helemaal niet be	7	2.8	252	100.0

Frequency Missing = 7

The SAS System

11:23 Thursday, September 14, 1995 7

motief: ongeval ander

ONGEVAL2	Frequency	Percent	Cumulative Frequency	Cumulative Percent
zeer belangrijk	13	5.5	13	5.5
redelijk belangr	47	19.8	60	25.3
weinig belangrijk	44	18.6	104	43.9
helemaal niet be	133	56.1	237	100.0

Frequency Missing = 22

motief: aanbod bedrijf

BEDRIJF	Frequency	Percent	Cumulative Frequency	Cumulative Percent
zeer belangrijk	62	24.9	62	24.9
redelijk belangr	17	6.8	79	31.7
weinig belangrijk	15	6.0	94	37.8
helemaal niet be	155	62.2	249	100.0

Frequency Missing = 10

The SAS System

11:23 Thursday, September 14, 1995 8

motief: veilig rijden

VEILIG	Frequency	Percent	Cumulative Frequency	Cumulative Percent
zeer belangrijk	215	86.3	215	86.3
redelijk belangr	29	11.6	244	98.0
weinig belangrijk	4	1.6	248	99.6
helemaal niet be	1	0.4	249	100.0

Frequency Missing = 10

motief: beheersing voertuig

BEHEERS	Frequency	Percent	Cumulative Frequency	Cumulative Percent
zeer belangrijk	215	85.7	215	85.7
redelijk belangr	31	12.4	246	98.0
weinig belangrijk	4	1.6	250	99.6
helemaal niet be	1	0.4	251	100.0

Frequency Missing = 8

The SAS System

11:23 Thursday, September 14, 1995 9

motief: test eigen kunnen

TESTKUN	Frequency	Percent	Cumulative Frequency	Cumulative Percent
zeer belangrijk	87	36.1	87	36.1
redelijk belangr	93	38.6	180	74.7
weinig belangrijk	37	15.4	217	90.0
helemaal niet be	24	10.0	241	100.0

Frequency Missing = 18

motief: handelen bij nood

NOODHAND	Frequency	Percent	Cumulative Frequency	Cumulative Percent
zeer belangrijk	208	83.2	208	83.2
redelijk belangr	38	15.2	246	98.4
weinig belangrijk	2	0.8	248	99.2
helemaal niet be	2	0.8	250	100.0

Frequency Missing = 9

The SAS System 11:23 Thursday, September 14, 1995 10

inzicht eigen rijvaardigheid

INZICHTR	Frequency	Percent	Cumulative Frequency	Cumulative Percent
zeer veel	76	30.3	76	30.3
redelijk veel	149	59.4	225	89.6
weinig	23	9.2	248	98.8
bijna niets	3	1.2	251	100.0

Frequency Missing = 8

vlotter rijden

VLOTRIJD	Frequency	Percent	Cumulative Frequency	Cumulative Percent
zeer veel	31	12.4	31	12.4
redelijk veel	100	39.8	131	52.2
weinig	82	32.7	213	84.9
bijna niets	38	15.1	251	100.0

Frequency Missing = 8

The SAS System 11:23 Thursday, September 14, 1995 11

voorzichtiger rijden

VOORZICH	Frequency	Percent	Cumulative Frequency	Cumulative Percent
zeer veel	54	21.6	54	21.6
redelijk veel	116	46.4	170	68.0
weinig	65	26.0	235	94.0
bijna niets	15	6.0	250	100.0

Frequency Missing = 9

soepeler rijtechniek

TECHNIK2	Frequency	Percent	Cumulative Frequency	Cumulative Percent
zeer veel	66	26.3	66	26.3
redelijk veel	117	46.6	183	72.9
weinig	49	19.5	232	92.4
bijna niets	19	7.6	251	100.0

Frequency Missing = 8

The SAS System 11:23 Thursday, September 14, 1995 12

kennis ongevallen

KENNISO	Frequency	Percent	Cumulative Frequency	Cumulative Percent
zeer veel	61	24.2	61	24.2
redelijk veel	103	40.9	164	65.1
weinig	62	24.6	226	89.7
bijna niets	26	10.3	252	100.0

Frequency Missing = 7

beheersing hoge snelheden

BEHEHOOG	Frequency	Percent	Cumulative Frequency	Cumulative Percent
zeer veel	62	24.7	62	24.7
redelijk veel	91	36.3	153	61.0
weinig	65	25.9	218	86.9
bijna niets	33	13.1	251	100.0

Frequency Missing = 8

The SAS System

11:23 Thursday, September 14, 1995 13

inzicht eigen beperkingen

INZICHTB	Frequency	Percent	Cumulative Frequency	Cumulative Percent
zeer veel	91	36.0	91	36.0
redelijk veel	124	49.0	215	85.0
weinig	33	13.0	248	98.0
bijna niets	5	2.0	253	100.0

Frequency Missing = 6

kennis eigenschap voertuig

KENNISR	Frequency	Percent	Cumulative Frequency	Cumulative Percent
zeer veel	103	40.7	103	40.7
redelijk veel	107	42.3	210	83.0
weinig	41	16.2	251	99.2
bijna niets	2	0.8	253	100.0

Frequency Missing = 6

The SAS System

11:23 Thursday, September 14, 1995 14

kijk op gevaren

KIJKGEVA	Frequency	Percent	Cumulative Frequency	Cumulative Percent
zeer veel	104	41.3	104	41.3
redelijk veel	109	43.3	213	84.5
weinig	35	13.9	248	98.4
bijna niets	4	1.6	252	100.0

Frequency Missing = 7

inzicht in onveilig gew

INZICHTO	Frequency	Percent	Cumulative Frequency	Cumulative Percent
zeer veel	80	31.7	80	31.7
redelijk veel	123	48.8	203	80.6
weinig	38	15.1	241	95.6
bijna niets	11	4.4	252	100.0

Frequency Missing = 7

The SAS System

11:23 Thursday, September 14, 1995 15

algemene beheersing vrt

BEHALGEM	Frequency	Percent	Cumulative Frequency	Cumulative Percent
zeer veel	123	48.6	123	48.6
redelijk veel	104	41.1	227	89.7
weinig	24	9.5	251	99.2
bijna niets	2	0.8	253	100.0

Frequency Missing = 6

inzicht hoe gezien anderen

INZICHTG	Frequency	Percent	Cumulative Frequency	Cumulative Percent
zeer veel	24	9.6	24	9.6
redelijk veel	96	38.2	120	47.8
weinig	101	40.2	221	88.0
bijna niets	30	12.0	251	100.0

Frequency Missing = 8

The SAS System 11:23 Thursday, September 14, 1995 16

rekening gedrag anderen

REKGEDRA	Frequency	Percent	Cumulative Frequency	Cumulative Percent
zeer veel	41	16.3	41	16.3
redelijk veel	116	46.0	157	62.3
weinig	70	27.8	227	90.1
bijna niets	25	9.9	252	100.0

Frequency Missing = 7

vertrouwen rijvaardigheid

VERTROUW	Frequency	Percent	Cumulative Frequency	Cumulative Percent
zeer veel	81	32.0	81	32.0
redelijk veel	132	52.2	213	84.2
weinig	29	11.5	242	95.7
bijna niets	11	4.3	253	100.0

Frequency Missing = 6

The SAS System 11:23 Thursday, September 14, 1995 17

kijk op wel en niet maken

KIJKMAAK	Frequency	Percent	Cumulative Frequency	Cumulative Percent
zeer veel	76	30.2	76	30.2
redelijk veel	95	37.7	171	67.9
weinig	65	25.8	236	93.7
bijna niets	16	6.3	252	100.0

Frequency Missing = 7

beter besef wisselwerking

BESEFWIS	Frequency	Percent	Cumulative Frequency	Cumulative Percent
zeer veel	39	20.9	39	20.9
redelijk veel	66	35.3	105	56.1
weinig	60	32.1	165	88.2
bijna niets	22	11.8	187	100.0

Frequency Missing = 72

commentaar respondent

COMMENT	Frequency	Percent	Cumulative Frequency	Cumulative Percent
0	225	87.2	225	87.2
1	33	12.8	258	100.0

Frequency Missing = 1

The SAS System 11:23 Thursday, September 14, 1995 18

TABLE OF CURSUS BY SEKSE

CURSUS(cursus)	SEKSE(sekse van respondent)			
Frequency Percent Row Pct Col Pct		man	vrouw	Total
automobilisten	2 0.77 1.38 100.00	126 48.65 86.90 58.06	17 6.56 11.72 42.50	145 55.98
motorrijders	0 0.00 0.00 0.00	91 35.14 79.82 41.94	23 8.88 20.18 57.50	114 44.02
Total	2 0.77	217 83.78	40 15.44	259 100.00

The SAS System 11:23 Thursday, September 14, 1995 19

TABLE OF CURSUS BY INSTITUT

CURSUS(cursus)	INSTITUT(instituut)				Total
Frequency Percent Row Pct Col Pct	Rozendom	VZN	Top Level 1	KNMV	
automobilisten	64 24.71 44.14 84.21	35 13.51 24.14 64.81	2 0.77 1.38 100.00	0 0.00 0.00 0.00	145 55.98
motorrijders	12 4.63 10.53 15.79	19 7.34 16.67 35.19	0 0.00 0.00 0.00	18 6.95 15.79 100.00	114 44.02
Total	76 29.34	54 20.85	2 0.77	18 6.95	259 100.00

(Continued)

The SAS System 11:23 Thursday, September 14, 1995 20

TABLE OF CURSUS BY INSTITUT

CURSUS(cursus)	INSTITUT(instituut)				Total
Frequency Percent Row Pct Col Pct	IRV	Slotemakers	NVVM	ANWB	
automobilisten	16 6.18 11.03 100.00	10 3.86 6.90 100.00	0 0.00 0.00 0.00	18 6.95 12.41 100.00	145 55.98
motorrijders	0 0.00 0.00 0.00	0 0.00 0.00 0.00	65 25.10 57.02 100.00	0 0.00 0.00 0.00	114 44.02
Total	16 6.18	10 3.86	65 25.10	18 6.95	259 100.00

The SAS System 11:23 Thursday, September 14, 1995 21

TABLE OF CURSUS BY LEEFTIJD

CURSUS(cursus)	LEEFTIJD(leeftijd van respondent)					Total
Frequency Percent Row Pct Col Pct	18-25 ja ar	26-35 ja ar	36-50 ja ar	51-99 ja ar		
automobilisten	0 0.00 0.00 0.00	17 6.56 11.72 53.13	51 19.69 35.17 49.51	58 22.39 40.00 58.59	19 7.34 13.10 90.48	145 55.98
motorrijders	4 1.54 3.51 100.00	15 5.79 13.16 46.88	52 20.08 45.61 50.49	41 15.83 35.96 41.41	2 0.77 1.75 9.52	114 44.02
Total	4 1.54	32 12.36	103 39.77	99 38.22	21 8.11	259 100.00

The SAS System 11:23 Thursday, September 14, 1995 22

TABLE OF CURSUS BY ERVAMOT

CURSUS(cursus)	ERVAMOT(jaren ervaring met motor)					Total
Frequency Percent Row Pct Col Pct	0-2 jaar	3-4 jaar	5-10 jaa r	meer dan 10		
automobilisten	111 42.86 76.55 98.23	7 2.70 4.83 14.89	5 1.93 3.45 20.00	14 5.41 9.66 28.57	8 3.09 5.52 32.00	145 55.98
motorrijders	2 0.77 1.75 1.77	40 15.44 35.09 85.11	20 7.72 17.54 80.00	35 13.51 30.70 71.43	17 6.56 14.91 68.00	114 44.02
Total	113 43.63	47 18.15	25 9.65	49 18.92	25 9.65	259 100.00

The SAS System 11:23 Thursday, September 14, 1995 23

TABLE OF CURSUS BY ERVAUTO

CURSUS(cursus)	ERVAUTO(jaren ervaring met auto)					Total
Frequency Percent Row Pct Col Pct	0-2 jaar	3-4 jaar	5-10 jaa r	meer dan 10		
automobilisten	1 0.39 0.69 20.00	12 4.63 8.28 80.00	5 1.93 3.45 50.00	21 8.11 14.48 48.84	106 40.93 73.10 56.99	145 55.98
motorrijders	4 1.54 3.51 80.00	3 1.16 2.63 20.00	5 1.93 4.39 50.00	22 8.49 19.30 51.16	80 30.89 70.18 43.01	114 44.02
Total	5 1.93	15 5.79	10 3.86	43 16.60	186 71.81	259 100.00

The SAS System 11:23 Thursday, September 14, 1995 24

TABLE OF CURSUS BY VERVOLG

CURSUS(cursus)	VERVOLG(deelnemen aan vervolgcursus?)				Total
Frequency Percent Row Pct Col Pct	ja	misschie n	nee		
automobilisten	3 1.16 2.07 75.00	90 34.75 62.07 53.25	47 18.15 32.41 58.75	5 1.93 3.45 83.33	145 55.98
motorrijders	1 0.39 0.88 25.00	79 30.50 69.30 46.75	33 12.74 28.95 41.25	1 0.39 0.88 16.67	114 44.02
Total	4 1.54	169 65.25	80 30.89	6 2.32	259 100.00

The SAS System 11:23 Thursday, September 14, 1995 25

TABLE OF CURSUS BY NIEUWSGI

CURSUS(cursus)	NIEUWSGI(motief: nieuwsgierigheid)					Total
Frequency Percent Row Pct Col Pct	zeer bel angrijk	redelijk belangr	weinig b elangrij	helemaal niet be		
automobilisten	10 3.86 6.90 71.43	53 20.46 36.55 67.09	48 18.53 33.10 50.00	24 9.27 16.55 52.17	10 3.86 6.90 41.67	145 55.98
motorrijders	4 1.54 3.51 28.57	26 10.04 22.81 32.91	48 18.53 42.11 50.00	22 8.49 19.30 47.83	14 5.41 12.28 58.33	114 44.02
Total	14 5.41	79 30.50	96 37.07	46 17.76	24 9.27	259 100.00

The SAS System 11:23 Thursday, September 14, 1995 26

TABLE OF CURSUS BY AANRADEN

CURSUS(cursus)	AANRADEN(motief: aanraden anderen)					Total
Frequency Percent Row Pct Col Pct	zeer bel angrijk	redelijk belangr	weinig b elangrij	helemaal niet be		
automobilisten	12 4.63 8.28 63.16	27 10.42 18.62 64.29	35 13.51 24.14 50.00	25 9.65 17.24 53.19	46 17.76 31.72 56.79	145 55.98
motorrijders	7 2.70 6.14 36.84	15 5.79 13.16 35.71	35 13.51 30.70 50.00	22 8.49 19.30 46.81	35 13.51 30.70 43.21	114 44.02
Total	19 7.34	42 16.22	70 27.03	47 18.15	81 31.27	259 100.00

The SAS System 11:23 Thursday, September 14, 1995 27

TABLE OF CURSUS BY VLOTTER

CURSUS(cursus) VLOTTER(motief: vlotter rijden)

Frequency Percent Row Pct Col Pct		zeer bel angrijjk	redelijk belangr	weinig b elangrij	helemaal niet be	Total
automobilisten	8 3.09 5.52 72.73	25 9.65 17.24 44.64	28 10.81 19.31 35.44	36 13.90 24.83 61.02	48 18.53 33.10 88.89	145 55.98
motorrijders	3 1.16 2.63 27.27	31 11.97 27.19 55.36	51 19.69 44.74 64.56	23 8.88 20.18 38.98	6 2.32 5.26 11.11	114 44.02
Total	11 4.25	56 21.62	79 30.50	59 22.78	54 20.85	259 100.00

The SAS System

11:23 Thursday, September 14, 1995 28

TABLE OF CURSUS BY ONGEVAL1

CURSUS(cursus) ONGEVAL1(motief: zelf ongeval)

Frequency Percent Row Pct Col Pct		zeer bel angrijjk	redelijk belangr	weinig b elangrij	helemaal niet be	Total
automobilisten	10 3.86 6.90 66.67	16 6.18 11.03 51.61	31 11.97 21.38 54.39	24 9.27 16.55 48.98	64 24.71 44.14 59.81	145 55.98
motorrijders	5 1.93 4.39 33.33	15 5.79 13.16 48.39	26 10.04 22.81 45.61	25 9.65 21.93 51.02	43 16.60 37.72 40.19	114 44.02
Total	15 5.79	31 11.97	57 22.01	49 18.92	107 41.31	259 100.00

The SAS System

11:23 Thursday, September 14, 1995 29

TABLE OF CURSUS BY FINANCIE

CURSUS(cursus) FINANCIE(motief: financieel)

Frequency Percent Row Pct Col Pct		zeer bel angrijjk	redelijk belangr	weinig b elangrij	helemaal niet be	Total
automobilisten	13 5.02 8.97 81.25	9 3.47 6.21 69.23	17 6.56 11.72 56.67	17 6.56 11.72 37.78	89 34.36 61.38 57.42	145 55.98
motorrijders	3 1.16 2.63 18.75	4 1.54 3.51 30.77	13 5.02 11.40 43.33	28 10.81 24.56 62.22	66 25.48 57.89 42.58	114 44.02
Total	16 6.18	13 5.02	30 11.58	45 17.37	155 59.85	259 100.00

The SAS System

11:23 Thursday, September 14, 1995 30

TABLE OF CURSUS BY VEILIG

CURSUS(cursus)		VEILIG(motief: veilig rijden)					
Frequency	Percent	zeer bel	redelijk	weinig b	helemaal	Total	
Row Pct	Col Pct	angrijk	belangr	elangrij	niet be		
automobilisten	7	115	18	4	1	145	
	2.70	44.40	6.95	1.54	0.39	55.98	
	4.83	79.31	12.41	2.76	0.69		
	70.00	53.49	62.07	100.00	100.00		
motorrijders	3	100	11	0	0	114	
	1.16	38.61	4.25	0.00	0.00	44.02	
	2.63	87.72	9.65	0.00	0.00		
	30.00	46.51	37.93	0.00	0.00		
Total	10	215	29	4	1	259	
	3.86	83.01	11.20	1.54	0.39	100.00	

The SAS System

11:23 Thursday, September 14, 1995 34

TABLE OF CURSUS BY BEHEERS

CURSUS(cursus)		BEHEERS(motief: beheersing voertuig)					
Frequency	Percent	zeer bel	redelijk	weinig b	helemaal	Total	
Row Pct	Col Pct	angrijk	belangr	elangrij	niet be		
automobilisten	6	113	21	4	1	145	
	2.32	43.63	8.11	1.54	0.39	55.98	
	4.14	77.93	14.48	2.76	0.69		
	75.00	52.56	67.74	100.00	100.00		
motorrijders	2	102	10	0	0	114	
	0.77	39.38	3.86	0.00	0.00	44.02	
	1.75	89.47	8.77	0.00	0.00		
	25.00	47.44	32.26	0.00	0.00		
Total	8	215	31	4	1	259	
	3.09	83.01	11.97	1.54	0.39	100.00	

The SAS System

11:23 Thursday, September 14, 1995 35

TABLE OF CURSUS BY TESTKUN

CURSUS(cursus)		TESTKUN(motief: test eigen kunnen)					
Frequency	Percent	zeer bel	redelijk	weinig b	helemaal	Total	
Row Pct	Col Pct	angrijk	belangr	elangrij	niet be		
automobilisten	13	59	45	15	13	145	
	5.02	22.78	17.37	5.79	5.02	55.98	
	8.97	40.69	31.03	10.34	8.97		
	72.22	67.82	48.39	40.54	54.17		
motorrijders	5	28	48	22	11	114	
	1.93	10.81	18.53	8.49	4.25	44.02	
	4.39	24.56	42.11	19.30	9.65		
	27.78	32.18	51.61	59.46	45.83		
Total	18	87	93	37	24	259	
	6.95	33.59	35.91	14.29	9.27	100.00	

The SAS System

11:23 Thursday, September 14, 1995 36

TABLE OF CURSUS BY NOODHAND

CURSUS(cursus) NOODHAND(motief: handelen bij nood)

Frequency Percent Row Pct Col Pct		zeer bel angrij	redelijk belangr	weinig b elangrij	helemaal niet be	Total
automobilisten	7 2.70 4.83 77.78	112 43.24 77.24 53.85	24 9.27 16.55 63.16	1 0.39 0.69 50.00	1 0.39 0.69 50.00	145 55.98
motorrijders	2 0.77 1.75 22.22	96 37.07 84.21 46.15	14 5.41 12.28 36.84	1 0.39 0.88 50.00	1 0.39 0.88 50.00	114 44.02
Total	9 3.47	208 80.31	38 14.67	2 0.77	2 0.77	259 100.00

The SAS System

11:23 Thursday, September 14, 1995 37

TABLE OF CURSUS BY INZICHTR

CURSUS(cursus) INZICHTR(inzicht eigen rijvaardigheid)

Frequency Percent Row Pct Col Pct		zeer vee l	redelijk veel	weinig	bijna ni ets	Total
automobilisten	7 2.70 4.83 87.50	46 17.76 31.72 60.53	74 28.57 51.03 49.66	17 6.56 11.72 73.91	1 0.39 0.69 33.33	145 55.98
motorrijders	1 0.39 0.88 12.50	30 11.58 26.32 39.47	75 28.96 65.79 50.34	6 2.32 5.26 26.09	2 0.77 1.75 66.67	114 44.02
Total	8 3.09	76 29.34	149 57.53	23 8.88	3 1.16	259 100.00

The SAS System

11:23 Thursday, September 14, 1995 38

TABLE OF CURSUS BY VLOTRIJD

CURSUS(cursus) VLOTRIJD(vlotter rijden)

Frequency Percent Row Pct Col Pct		zeer vee l	redelijk veel	weinig	bijna ni ets	Total
automobilisten	7 2.70 4.83 87.50	9 3.47 6.21 29.03	46 17.76 31.72 46.00	51 19.69 35.17 62.20	32 12.36 22.07 84.21	145 55.98
motorrijders	1 0.39 0.88 12.50	22 8.49 19.30 70.97	54 20.85 47.37 54.00	31 11.97 27.19 37.80	6 2.32 5.26 15.79	114 44.02
Total	8 3.09	31 11.97	100 38.61	82 31.66	38 14.67	259 100.00

The SAS System

11:23 Thursday, September 14, 1995 39

TABLE OF CURSUS BY VOORZICH

CURSUS(cursus)	VOORZICH(voorzichtiger rijden)					Total
	Frequency	Percent	Row Pct	Col Pct		
		zeer veel	redelijk veel	weinig	bijna niets	
automobilisten	8	41	60	27	9	145
	3.09	15.83	23.17	10.42	3.47	55.98
	5.52	28.28	41.38	18.62	6.21	
	88.89	75.93	51.72	41.54	60.00	
motorrijders	1	13	56	38	6	114
	0.39	5.02	21.62	14.67	2.32	44.02
	0.88	11.40	49.12	33.33	5.26	
	11.11	24.07	48.28	58.46	40.00	
Total	9	54	116	65	15	259
	3.47	20.85	44.79	25.10	5.79	100.00

The SAS System

11:23 Thursday, September 14, 1995 40

TABLE OF CURSUS BY TECHNIK2

CURSUS(cursus)	TECHNIK2(soepeler rijtechniek)					Total
	Frequency	Percent	Row Pct	Col Pct		
		zeer veel	redelijk veel	weinig	bijna niets	
automobilisten	7	25	57	40	16	145
	2.70	9.65	22.01	15.44	6.18	55.98
	4.83	17.24	39.31	27.59	11.03	
	87.50	37.88	48.72	81.63	84.21	
motorrijders	1	41	60	9	3	114
	0.39	15.83	23.17	3.47	1.16	44.02
	0.88	35.96	52.63	7.89	2.63	
	12.50	62.12	51.28	18.37	15.79	
Total	8	66	117	49	19	259
	3.09	25.48	45.17	18.92	7.34	100.00

The SAS System

11:23 Thursday, September 14, 1995 41

TABLE OF CURSUS BY KENNISO

CURSUS(cursus)	KENNISO(kennis ongevallen)					Total
	Frequency	Percent	Row Pct	Col Pct		
		zeer veel	redelijk veel	weinig	bijna niets	
automobilisten	6	55	45	21	18	145
	2.32	21.24	17.37	8.11	6.95	55.98
	4.14	37.93	31.03	14.48	12.41	
	85.71	90.16	43.69	33.87	69.23	
motorrijders	1	6	58	41	8	114
	0.39	2.32	22.39	15.83	3.09	44.02
	0.88	5.26	50.88	35.96	7.02	
	14.29	9.84	56.31	66.13	30.77	
Total	7	61	103	62	26	259
	2.70	23.55	39.77	23.94	10.04	100.00

The SAS System

11:23 Thursday, September 14, 1995 42

TABLE OF CURSUS BY BEHEHOOG

CURSUS(cursus)		BEHEHOOG(beheersing hoge snelheden)						
Frequency	Percent	Row Pct	Col Pct	zeer veel	redelijk veel	weinig	bijna niets	Total
automobilisten	6	43	44	31	21			145
	2.32	16.60	16.99	11.97	8.11			55.98
	4.14	29.66	30.34	21.38	14.48			
	75.00	69.35	48.35	47.69	63.64			
motorrijders	2	19	47	34	12			114
	0.77	7.34	18.15	13.13	4.63			44.02
	1.75	16.67	41.23	29.82	10.53			
	25.00	30.65	51.65	52.31	36.36			
Total	8	62	91	65	33			259
	3.09	23.94	35.14	25.10	12.74			100.00

The SAS System 11:23 Thursday, September 14, 1995 43

TABLE OF CURSUS BY INZICHTB

CURSUS(cursus)		INZICHTB(inzicht eigen beperkingen)						
Frequency	Percent	Row Pct	Col Pct	zeer veel	redelijk veel	weinig	bijna niets	Total
automobilisten	6	58	62	16	3			145
	2.32	22.39	23.94	6.18	1.16			55.98
	4.14	40.00	42.76	11.03	2.07			
	100.00	63.74	50.00	48.48	60.00			
motorrijders	0	33	62	17	2			114
	0.00	12.74	23.94	6.56	0.77			44.02
	0.00	28.95	54.39	14.91	1.75			
	0.00	36.26	50.00	51.52	40.00			
Total	6	91	124	33	5			259
	2.32	35.14	47.88	12.74	1.93			100.00

The SAS System 11:23 Thursday, September 14, 1995 44

TABLE OF CURSUS BY KENNISR

CURSUS(cursus)		KENNISR(kennis eigenschap voertuig)						
Frequency	Percent	Row Pct	Col Pct	zeer veel	redelijk veel	weinig	bijna niets	Total
automobilisten	5	63	53	23	1			145
	1.93	24.32	20.46	8.88	0.39			55.98
	3.45	43.45	36.55	15.86	0.69			
	83.33	61.17	49.53	56.10	50.00			
motorrijders	1	40	54	18	1			114
	0.39	15.44	20.85	6.95	0.39			44.02
	0.88	35.09	47.37	15.79	0.88			
	16.67	38.83	50.47	43.90	50.00			
Total	6	103	107	41	2			259
	2.32	39.77	41.31	15.83	0.77			100.00

The SAS System 11:23 Thursday, September 14, 1995 45

TABLE OF CURSUS BY KIJKGEVA

CURSUS(cursus)	KIJKGEVA(kijk op gevaren)					Total
Frequency Percent Row Pct Col Pct	zeer veel	redelijk veel	weinig	bijna niets		
automobilisten	6 2.32 4.14 85.71	59 22.78 40.69 56.73	54 20.85 37.24 49.54	23 8.88 15.86 65.71	3 1.16 2.07 75.00	145 55.98
motorrijders	1 0.39 0.88 14.29	45 17.37 39.47 43.27	55 21.24 48.25 50.46	12 4.63 10.53 34.29	1 0.39 0.88 25.00	114 44.02
Total	7 2.70	104 40.15	109 42.08	35 13.51	4 1.54	259 100.00

The SAS System

11:23 Thursday, September 14, 1995 46

TABLE OF CURSUS BY INZICHTO

CURSUS(cursus)	INZICHTO(inzicht in onveilig gew)					Total
Frequency Percent Row Pct Col Pct	zeer veel	redelijk veel	weinig	bijna niets		
automobilisten	6 2.32 4.14 85.71	51 19.69 35.17 63.75	57 22.01 39.31 46.34	27 10.42 18.62 71.05	4 1.54 2.76 36.36	145 55.98
motorrijders	1 0.39 0.88 14.29	29 11.20 25.44 36.25	66 25.48 57.89 53.66	11 4.25 9.65 28.95	7 2.70 6.14 63.64	114 44.02
Total	7 2.70	80 30.89	123 47.49	38 14.67	11 4.25	259 100.00

The SAS System

11:23 Thursday, September 14, 1995 47

TABLE OF CURSUS BY BEHALGEM

CURSUS(cursus)	BEHALGEM(algemene beheersing vrt)					Total
Frequency Percent Row Pct Col Pct	zeer veel	redelijk veel	weinig	bijna niets		
automobilisten	6 2.32 4.14 100.00	64 24.71 44.14 52.03	56 21.62 38.62 53.85	17 6.56 11.72 70.83	2 0.77 1.38 100.00	145 55.98
motorrijders	0 0.00 0.00 0.00	59 22.78 51.75 47.97	48 18.53 42.11 46.15	7 2.70 6.14 29.17	0 0.00 0.00 0.00	114 44.02
Total	6 2.32	123 47.49	104 40.15	24 9.27	2 0.77	259 100.00

The SAS System

11:23 Thursday, September 14, 1995 48

TABLE OF CURSUS BY INZICHTG

CURSUS(cursus)	INZICHTG(inzicht hoe gezien anderen)					Total
Frequency Percent Row Pct Col Pct	zeer veel	redelijk veel	weinig	bijna niets		
automobilisten	8	14	49	54	20	145
	3.09	5.41	18.92	20.85	7.72	55.98
	5.52	9.66	33.79	37.24	13.79	
	100.00	58.33	51.04	53.47	66.67	
motorrijders	0	10	47	47	10	114
	0.00	3.86	18.15	18.15	3.86	44.02
	0.00	8.77	41.23	41.23	8.77	
	0.00	41.67	48.96	46.53	33.33	
Total	8	24	96	101	30	259
	3.09	9.27	37.07	39.00	11.58	100.00

The SAS System

11:23 Thursday, September 14, 1995 49

TABLE OF CURSUS BY REKGEDRA

CURSUS(cursus)	REKGEDRA(rekening gedrag anderen)					Total
Frequency Percent Row Pct Col Pct	zeer veel	redelijk veel	weinig	bijna niets		
automobilisten	6	24	65	36	14	145
	2.32	9.27	25.10	13.90	5.41	55.98
	4.14	16.55	44.83	24.83	9.66	
	85.71	58.54	56.03	51.43	56.00	
motorrijders	1	17	51	34	11	114
	0.39	6.56	19.69	13.13	4.25	44.02
	0.88	14.91	44.74	29.82	9.65	
	14.29	41.46	43.97	48.57	44.00	
Total	7	41	116	70	25	259
	2.70	15.83	44.79	27.03	9.65	100.00

The SAS System

11:23 Thursday, September 14, 1995 50

TABLE OF CURSUS BY VERTROUW

CURSUS(cursus)	VERTROUW(vertrouwen rijvaardigheid)					Total
Frequency Percent Row Pct Col Pct	zeer veel	redelijk veel	weinig	bijna niets		
automobilisten	6	41	67	23	8	145
	2.32	15.83	25.87	8.88	3.09	55.98
	4.14	28.28	46.21	15.86	5.52	
	100.00	50.62	50.76	79.31	72.73	
motorrijders	0	40	65	6	3	114
	0.00	15.44	25.10	2.32	1.16	44.02
	0.00	35.09	57.02	5.26	2.63	
	0.00	49.38	49.24	20.69	27.27	
Total	6	81	132	29	11	259
	2.32	31.27	50.97	11.20	4.25	100.00

The SAS System

11:23 Thursday, September 14, 1995 51

TABLE OF CURSUS BY KIJKMAAK

CURSUS(cursus) KIJKMAAK(kijk op wel en niet maken)

Frequency Percent Row Pct Col Pct	.	zeer vee l	redelijk veel	weinig	bijna ni ets	Total
automobilisten	6	48	49	33	9	145
	2.32	18.53	18.92	12.74	3.47	55.98
	4.14	33.10	33.79	22.76	6.21	
	85.71	63.16	51.58	50.77	56.25	
motorrijders	1	28	46	32	7	114
	0.39	10.81	17.76	12.36	2.70	44.02
	0.88	24.56	40.35	28.07	6.14	
	14.29	36.84	48.42	49.23	43.75	
Total	7	76	95	65	16	259
	2.70	29.34	36.68	25.10	6.18	100.00

The SAS System

11:23 Thursday, September 14, 1995 52

TABLE OF CURSUS BY BESEFWIS

CURSUS(cursus) BESEFWIS(beter besef wisselwerking)

Frequency Percent Row Pct Col Pct	.	zeer vee l	redelijk veel	weinig	bijna ni ets	Total
automobilisten	6	30	48	47	14	145
	2.32	11.58	18.53	18.15	5.41	55.98
	4.14	20.69	33.10	32.41	9.66	
	8.33	76.92	72.73	78.33	63.64	
motorrijders	66	9	18	13	8	114
	25.48	3.47	6.95	5.02	3.09	44.02
	57.89	7.89	15.79	11.40	7.02	
	91.67	23.08	27.27	21.67	36.36	
Total	72	39	66	60	22	259
	27.80	15.06	25.48	23.17	8.49	100.00

The SAS System

11:23 Thursday, September 14, 1995 53

TABLE OF CURSUS BY COMMENT

CURSUS(cursus) COMMENT(commentaar respondent)

Frequency Percent Row Pct Col Pct	.	0	1	Total
automobilisten	1	122	22	145
	0.39	47.10	8.49	55.98
	0.69	84.14	15.17	
	100.00	54.22	66.67	
motorrijders	0	103	11	114
	0.00	39.77	4.25	44.02
	0.00	90.35	9.65	
	0.00	45.78	33.33	
Total	1	225	33	259
	0.39	86.87	12.74	100.00

The SAS System

11:23 Thursday, September 14, 1995 54

Gemiddelden 'motorrijders-cursisten':

Variable	Label	N	Mean	Std Dev
LEEFTIJD	leeftijd van respondent	110	34.1727273	7.9399802
ERVAMOT	jaren ervaring met motor	112	5.5892857	5.2736871
ERVAUTO	jaren ervaring met auto	110	15.0727273	7.8222326

Variable	Label	Minimum	Maximum
LEEFTIJD	leeftijd van respondent	18.0000000	54.0000000
ERVAMOT	jaren ervaring met motor	0	23.0000000
ERVAUTO	jaren ervaring met auto	0	32.0000000

The SAS System

11:23 Thursday, September 14, 1995 55

Gemiddelden 'automobilisten-cursisten':

Variable	Label	N	Mean	Std Dev
LEEFTIJD	leeftijd van respondent	145	37.6551724	10.8380626
ERVAMOT	jaren ervaring met motor	34	8.2352941	7.0927142
ERVAUTO	jaren ervaring met auto	144	17.3958333	10.1300762

Variable	Label	Minimum	Maximum
LEEFTIJD	leeftijd van respondent	19.0000000	72.0000000
ERVAMOT	jaren ervaring met motor	1.0000000	33.0000000
ERVAUTO	jaren ervaring met auto	0	43.0000000