

LET OP

Deze SWOV-factsheet is gearchiveerd en wordt niet meer bijgewerkt.
Actuele SWOV-factsheets vindt u op swov.nl/factsheets.



SWOV-Factsheet

Voortgezette rijopleiding voor beginners

Samenvatting

Er is de laatste jaren in Europees verband veel aandacht geweest voor voortgezette rijopleidingen voor beginnende automobilisten. Jonge beginnende automobilisten zijn veel vaker bij een ongeval betrokken dan meer ervaren rijders. Daarom zijn in veel landen in Europa voortgezette opleidingen opgezet om zowel hun verkeersinzicht en zelfinzicht als (soms) hun vaardigheden te trainen. Niet alle opleidingen leiden echter tot een aanzienlijke reductie van het aantal ongevallen met beginnende automobilisten. Dit komt onder meer doordat vaardigheidstrainingen de bestuurder soms het idee geven dat hij alles aankan, waardoor hij juist onvoorzichtiger gaat rijden. Het Europese ADVANCED-project heeft daarom regels opgesteld waaraan voortgezette rijopleidingen voor beginners moeten voldoen. Evaluatiestudies tonen echter aan dat ook dit niet altijd de gewenste uitwerking heeft. Aanbevolen wordt om alleen die voortgezette rijopleidingen toe te laten waarvan is aangetoond dat de cursus een positief effect heeft op attitudes en gedrag in het verkeer.

Achtergrond

Jonge beginnende automobilisten (18-24 jaar) hebben een ruim vier keer zo groot ongevalsrisico als ervaren bestuurders (30-59 jaar). Het risico van jonge mannen is zelfs ruim zes keer zo groot. Het ontbreekt de beginnende automobilist aan verkeersinzicht, en hij kan de taken die men in het verkeer aangaat, nog niet goed afstemmen op de eigen capaciteiten. Dit houdt weer verband met een *overschatting* van de eigen vermogens, een *onderschatting* van de gevaren en een *hang* naar spanning en sensatie. Het duurt jaren eer men zoveel rijervaring heeft, dat het ongevalsrisico substantieel daalt (zie de SWOV-factsheet [Jonge beginnende automobilisten](#)).

Voortgezette rijopleidingen, ook wel tweedefasetrainingen of terugkomdagen genoemd, worden gezien als een manier om het leren door ervaring te versnellen. Echter, onderzoek heeft aangetoond dat niet alle voortgezette opleidingen een positief effect hebben op het ongevalsrisico van beginnende automobilisten. Meer effect is te verwachten van begeleid rijden en vooral van het getrap rijbewijs (zie de SWOV-factsheets [Begeleid rijden](#) en [Getrap rijbewijs](#)).

Wat verstaan we onder een voortgezette opleiding?

De gedachte achter de voortgezette rijopleiding voor beginners is dat lessen in verkeersinzicht en zelfinzicht als automobilist tijdens de rijopleiding weinig effect hebben. Daarvoor is enige rijervaring als zelfstandig automobilist noodzakelijk. Doorgaans gaat het bij een voortgezette rijopleiding om een eendaagse training, die enkele maanden na het behalen van het rijexamen gegeven wordt. Met een voortgezette rijopleiding wordt beoogd de risicoperceptie te verbeteren en de risicoacceptatie te verminderen, zelfoverschatting tegen te gaan en het verkeersinzicht te bevorderen. Soms gaat het bij voortgezette rijopleidingen voor beginners ook om het aanleren van complexe vaardigheden die relatief weinig voorkomen, zoals het uit een slip halen van een auto en het maken van een noodstop. Hiervoor wordt dan een oefenterrein gebruikt.

In een aantal landen maakt een tweedefasetraining verplicht onderdeel uit van het opleidingstraject, zoals in Finland, Luxemburg, Oostenrijk, Estland en Zwitserland. Een aantal andere Europese landen, waaronder Nederland, kent alleen vrijwillige voortgezette rijopleidingen voor beginners. Voortgezette rijopleidingen voor beginners zijn in principe bedoeld voor alle beginnende bestuurders. In sommige landen bestaan er ook verplichte cursussen voor beginnende bestuurders die overtredingen hebben begaan. Dit zijn de zogenoemde *driver-improvementtrainingen*. Meestal vinden deze verplichte trainingen plaats in het kader van een puntenstel. De driver-improvementtrainingen worden niet in deze factsheet besproken (zie voor de effecten van driver-improvementtrainingen de SWOV-factsheet [Puntenstelsels](#)).

Van vaardigheidstraining naar het trainen van verkeersinzicht en zelfinzicht

Een opvallende ontwikkeling die zich door de jaren heen aftekent, is de verschuiving van vaardigheidstraining naar het trainen van verkeersinzicht en zelfinzicht. Tot aan het einde van de jaren tachtig van de vorige eeuw was elke beginnende automobilist in Noorwegen verplicht om een training te volgen in het kunnen rijden op gladde wegen. Het betrof hier een korte antislipcursus. Uit een ongevalanalyse bleek dat beginnende automobilisten die de training gevolgd hadden, juist meer ongevallen hadden in plaats van minder. Uit veel onderzoeken daarna is gebleken dat korte vaardigheidstrainingen in het kunnen beheersen van gebeurtenissen die relatief weinig voorkomen, een averechts effect op de verkeersveiligheid hebben (Elvik & Vaa, 2004). Dit geldt zowel voor beginners als voor meer ervaren rijders. In Noorwegen heeft men inmiddels de antislipcursus voor beginners niet langer verplicht gesteld.

Wat zijn de effecten van de bestaande voortgezette rijopleidingen voor beginners?

Finland

In Finland is aan het begin van de jaren negentig een verplichte voortgezette rijopleiding geïntroduceerd die voor een groot deel model heeft gestaan voor de tien gouden regels van het ADVANCED-project (zie volgende pagina). Beginnende automobilisten moeten op zijn vroegst zes maanden en op zijn laatst twee jaar nadat zij het voorlopige rijbewijs hebben gehaald, deze cursus volgen. De cursus bestaat uit het invullen van een vragenlijst over het eigen rijgedrag, een testrit met rijinstructeur om de eigen rijstijl te evalueren, het meemaken van gevaarlijke situaties op een verkeersoefenterrein (met hoogstens zes cursisten tegelijk), en een groepsdiscussie van maximaal twaalf personen. Met behulp van vragenlijsten aangevuld met gegevens van verzekeringsmaatschappijen, is onderzocht wat de effecten van deze rijopleiding waren op het ongevalsrisico (Keskinen et al., 1999). Daartoe zijn beginnende automobilisten van voor de invoering van de verplichte voortgezette rijopleiding vergeleken met beginnende automobilisten na de invoering ervan. Na de voortgezette rijopleiding kon geen verbetering van het ongevalsrisico geconstateerd worden in de eerste anderhalf jaar van het rijbewijsbezit. Er waren echter wel statistisch significante verschillen in ongevalsrisico op de meetmomenten twee, drie en vier jaar na het behalen van het voorlopig rijbewijs tussen degenen die wel de voortgezette rijopleiding hadden gevolgd en die dat niet hadden gedaan. De auteurs plaatsen bij dit onderzoek wel de kanttekening dat niet gecorrigeerd kon worden voor het feit dat ontwikkelingen in de controlegroep en ontwikkelingen in de experimentele groep niet parallel liepen. Hierdoor kunnen de in het onderzoek geconstateerde effecten zijn veroorzaakt door andere zaken dan de voortgezette rijopleiding. Het is bijvoorbeeld mogelijk dat door conjuncturele ontwikkelingen in Finland steeds meer beginners in nieuwere en dus veiligere auto's zijn gaan rijden.

Luxemburg

Peräaho et al. (2000) hebben het effect van de invoering van de verplichte voortgezette rijopleiding in Luxemburg onderzocht. Hierbij ging het om een vergelijking van het ongevalsrisico bij personen die nog net niet de voortgezette rijopleiding hadden gevolgd en personen die dat al net wel hadden gedaan. Voor mannen konden geen significante verschillen in ongevalsrisico gevonden worden, en bij vrouwen nam door het volgen van de voortgezette rijopleiding het ongevalsrisico juist significant toe. Mogelijk heeft de Luxemburgse voortgezette rijopleiding geen tot een averechts effect omdat het overwegend een vaardigheidstraining is.

Duitsland

In Duitsland is het effect van de vrijwillige voortgezette rijopleiding onderzocht door Henning, Chaselon & Schulz (1994). Het ging hier om een voortgezette rijopleiding in het kader van het project 'Jugend fährt sicher'. Bij degenen die de voortgezette rijopleiding hadden doorlopen, bleek het ongevalsrisico enigszins lager te liggen dan bij personen die dat niet hadden gedaan. Dit verschil was statistisch significant, maar in absolute omvang was het effect heel klein. Het is mogelijk dat (een deel van) het effect niet veroorzaakt is door de inhoud van de cursus, maar door de persoonlijkheid van de beginnende bestuurders die voor deze vrijwillige cursus kiezen. Voorzichtig ingestelde types zijn misschien eerder geneigd een dergelijke cursus te volgen dan anderen (zie de subparagraaf over 'zelfselectie' in de SWOV-factsheet [Inhoud en evaluatie van verkeerseducatieprogramma's](#)).

Zweden

Ook in Zweden is een vrijwillige voortgezette rijopleiding geëvalueerd (Nyberg & Engström, 1999). Hierbij is alleen gekeken of de training heeft geleid tot een verandering van kennis, zelfgerapporteerd gedrag en attitudes. Door de training was het percentage automobilisten dat zei de autogordel

consequent om te doen, groter geworden. In rijnsnelheid, volgafstand en het aanpassen van rijstijl aan de (weers-)omstandigheden kon echter geen positief effect van de voortgezette rijopleiding vastgesteld worden.

Oostenrijk

In Oostenrijk zijn positieve resultaten behaald met een verplichte voortgezette rijopleiding. De eerste analyses tonen een gemiddelde afname van 28% per jaar in het aantal letselongevallen met jonge automobilisten (Gatscha & Brandstätter, 2007). Het gaat hier dan wel om een cursus waarbij de jonge automobilisten op *drie* momenten na het behalen van het rijbewijs terug moeten komen voor de volgende onderdelen:

- Rijvaardigheidsanalyse: tussen de twee en vier maanden na het behalen van het rijbewijs rijden de jonge automobilisten een rit van twee uur met een rijopleider. De rijopleider geeft tijdens de rit feedback over de individuele rijstijl en heeft speciaal aandacht voor kijkgedrag, defensief rijden en sociale interactie in het verkeer.
- Verkeersveiligheids training: tussen de drie en zes maanden na het behalen van het rijbewijs volgt een training van ongeveer zes uur op een verkeersoefenterrein. De training heeft als doel het bewustzijn en de vaardigheid van de cursisten te vergroten zodat zij beter op kritische situaties kunnen anticiperen, dat wil zeggen deze situaties vermijden of afwenden, of de consequenties ervan minimaliseren.
- Psychologische groepsdiscussie: op dezelfde dag als de verkeersveiligheids training vindt een twee uur durende groepsdiscussie plaats. Onder leiding van een psycholoog worden bepaalde risicosituaties besproken (bijvoorbeeld eenzijdige ongevallen) en komen onderliggende factoren zoals overschatting van de eigen vaardigheden en verantwoordelijkheden in het verkeer aan bod.
- Rijvaardigheidsanalyse: tussen de zes en twaalf maanden na het behalen van het rijbewijs wordt een tweede rit gereden met een rijopleider. Tijdens deze rit wordt vooral aandacht besteed aan de ontwikkeling sinds de eerste rijvaardigheidsanalyse.

Nederland

Een voortgezette rijopleiding met een wat afwijkende inhoud is de Nederlandse cursus: Alcoholvrij op weg. Op deze cursus krijgen jonge automobilisten de mogelijkheid om aan den lijve te ondervinden wat het effect van alcohol is op hun eigen rijvaardigheid. Uit cijfers van justitie blijkt dat jongeren die mee hebben gedaan aan het programma minder vaak met drank op achter het stuur zitten (0,7%) in vergelijking met jongeren die niet mee hebben gedaan (4,2%; Brookhuis, De Jong & Lemstra, 2006). Het onderzoeksrapport meldt echter niet of deze verschillen ook significant zijn of wellicht op toeval berusten.

Aan welke voorwaarden moeten voortgezette rijopleidingen voor beginners voldoen?

In het EU-project ADVANCED uit 2002 zijn op basis van bestaande kennis (met name de averechtse werking van kortdurende vaardigheidstrainingen) en pedagogische en didactische inzichten, tien gouden regels opgesteld waaraan voortgezette rijopleidingen voor beginners zouden moeten voldoen (Bartl et al., 2002). Vrij vertaald luiden deze regels:

1. De cursus moet gevarieerd en in hoge mate interactief zijn.
2. De groep mag niet zo groot zijn, dat cursisten zich kunnen onttrekken aan de les en een cursusleider geen individuele aandacht meer kan geven. De groep moet echter wel weer zo groot zijn, dat groepsdiscussie gestimuleerd wordt.
3. Praktische oefeningen (bijvoorbeeld het maken van een noodstop) moeten eerder gezien worden als uitgangspunt voor zelfreflectie dan als middel om complexe vaardigheden aan te leren. Elke praktische oefening dient dan ook gevolgd te worden door een discussie.
4. Om afleiding tegen te gaan en de aandacht gericht te houden op het onderwerp, dienen discussies zoveel mogelijk in klaslokalen gehouden worden. Daarbij dient ervoor gezorgd te worden dat de in de discussie genoemde argumenten zichtbaar voor alle deelnemers (bijvoorbeeld op een schoolbord) worden genoteerd, zodat iedereen daarop kan inhaken en zaken beter kan onthouden;
5. Oefeningen op oefenterreinen moeten zo gebracht worden, dat ze tot nadenken stemmen over de beperkingen van de eigen vaardigheden en aanleiding geven tot algemene zelfreflectie. Net als bij punt 3 moet niet het beheersen van vaardigheden maar het vermijden van risicovolle situaties centraal staan.
6. Cursusleiders dienen te controleren of de oefeningen niet tot ongewenste neveneffecten hebben geleid en cursisten zich niet bij voorbaat hebben afgesloten voor kritische zelfreflectie.

7. Cursussamenstellers dienen na te gaan of er geen cursuselementen zijn die juist tot overschatting van de eigen vaardigheden kunnen leiden.
8. Er dient gebruik te worden gemaakt van een zo groot mogelijke verscheidenheid aan trainingsmethoden en leermiddelen (oefenterreinen, discussies, bespreking van concrete ongevallen, het oplossen van problemen, zelfevaluatie op basis van vragenlijsten, video met aanvullend een discussie, ritten in het verkeer waarbij zowel de cursusleider als de medecursisten de handelingen van de beginnende automobilist observeren, enzovoort).
9. Er dient voor gezorgd te worden dat de cursus op positieve wijze en in een ontspannen sfeer wordt afgesloten. De cursisten moeten kunnen aangeven wat de cursus zal betekenen voor hun eigen verkeersdeelname in de toekomst.
10. Ten slotte moet bedacht worden dat hoewel de cursus bedoeld is om het risicobewustzijn te verhogen, het door de cursisten gezien kan worden als een vaardigheidstraining (met risicocompensatie als ongewenst neveneffect). Om zeker te weten dat de boodschap goed is overgekomen, is constante feedback van de cursisten vereist.

Uit deze tien gouden regels van het ADVANCED-project spreekt duidelijk de zorg dat indien een cursus niet héél goed is opgezet, overschatting van de eigen vaardigheden in de hand worden gewerkt en het effect op de verkeersveiligheid averechts zal zijn.

Hoe effectief is het ADVANCED-project?

Mede omdat de evaluatiestudies geen eenduidig beeld opleveren, is in Europa het NovEV-project opgezet (Sanders & Keskinen, 2004). Dit project liep van 2002 tot en met 2004 en had tot doel voortgezette rijopleidingen te evalueren, die gebaseerd waren op de tien gouden regels van het ADVANCED-project. Nederland was een van de landen die aan het NovEV-project heeft meegedaan. De voortgezette rijopleiding die in het kader van NovEV in de provincies Gelderland en Flevoland is uitgetoetst, besloeg één dag en bestond uit de volgende onderdelen:

- een rijvaardigheidsanalyse. Deze analyse bestond uit een rit in het verkeer van veertig minuten en een nabespreking van 25 minuten. Tijdens de rit werd de cursist geobserveerd door een examiner van het CBR of door een ervaren rijinstructeur, en door een medecursist.
- een training op een verkeersoefenterrein waarbij het de bedoeling was om de cursisten te laten ervaren hoe gemakkelijk een auto bijvoorbeeld in een slip kan geraken en hoe weinig je er dan nog aan kunt doen. Deze training was niet bedoeld om vaardigheden te trainen.
- een groepsdiscussie waarbij getracht werd de leerlingen te laten reflecteren op hun eigen gedrag en houding in het verkeer.

Ten behoeve van de evaluatie van dit project is een vragenlijst ontwikkeld en zijn de cursisten door de examinatoren en de instructeurs geobserveerd aan de hand van een speciaal daarvoor ontwikkeld evaluatieschema (De Craen et al., 2005). Uit de analyse bleek dat houding, zelfinschatting en risicoacceptatie niet veranderd waren. Echter, bij nadere analyse van de gegevens bleek dat de voortgezette rijopleiding die gegeven werd op één van de twee locaties, wél tot een verbetering van het rijgedrag had geleid, en die op de andere locatie juist tot een verslechtering ervan. Een opvallende coïncidentie was dat op de locatie waar wel succes was geboekt, de cursusleiders geloofden in de ideeën van het project. Deze cursusleiders waren zich ervan bewust dat het bij het verkeersoefenterrein niet ging om het trainen van vaardigheden maar om het laten ervaren hoe gemakkelijk een gevaarlijke situatie kan ontstaan. De cursusleiders op de locatie waar een averechts effect op het rijgedrag werd geconstateerd, geloofden niet in de tien gouden regels van het ADVANCED-project en hadden liever een vaardigheidstraining gegeven. Mogelijk heeft verschil in motivatie bij de cursusleiders een rol gespeeld bij het verschil in effecten voor de twee locaties.

Behalve in Nederland zijn er in het kader van NovEV onderzoeken uitgevoerd in Oostenrijk, Duitsland, Frankrijk, België en Spanje. De resultaten laten een gemêleerd beeld zien. Een aantal resultaten was positief en een aantal negatief. Het wordt uit de NovEV-onderzoeken duidelijk dat ook al is training op verkeersoefenterreinen expliciet niet bedoeld om vaardigheden te trainen, de kans toch aanwezig is dat door dergelijke trainingen overschatting van de eigen vaardigheden bevordert wordt.

Conclusies

Evaluatiestudies geven geen eenduidig beeld van de effecten van een voortgezette opleiding. Wat zeker niet werkt, zijn voortgezette rijopleidingen die gericht zijn op het in een korte tijd aanleren van vaardigheden, zoals het uit een slip halen van een auto. Wat wel lijkt te werken, zijn voortgezette rijopleidingen waarin het accent gelegd wordt op het vergroten van het verkeersinzicht en het

bevorderen van zelfinzicht, maar zelfs dan is succes niet vanzelfsprekend. Wanneer de tien gouden regels uit het ADVANCED-project worden opgevolgd, betekent dat nog niet dat de voortgezette rijopleiding effectief is. Het lijkt erop dat het daarnaast van belang is dat de cursusleiders gemotiveerd zijn en geloof hebben in de methodiek van de voortgezette rijopleiding.

Wanneer gekeken wordt naar de drie afzonderlijke elementen (rijvaardigheidsanalyse in het verkeer, ervaren van gevaarlijke situaties op een verkeersoefenterrein, en groepsdiscussie) zijn er indicaties dat rijvaardigheidsanalyses en groepsdiscussies werken. Zelfs wanneer oefenen op verkeersoefenterreinen expliciet bedoeld is om cursisten te leren dat ze gevaarlijke situaties moeten mijden, blijft de kans aanwezig dat de jongeren de oefeningen zien als een vaardigheidstraining.

In Nederland bestaan alleen vrijwillige voortgezette rijopleidingen voor beginners. Bovendien kan iedereen die dat wil een voortgezette rijopleiding aanbieden. Omdat voortgezette rijopleidingen een negatief effect op de verkeersveiligheid kunnen hebben, is dit geen wenselijke situatie. Aan de andere kant zijn er ook geen heldere richtlijnen te geven waarbij gegarandeerd kan worden dat het ongevalsrisico van beginnende bestuurders daalt. Een mogelijkheid zou zijn om alleen die voortgezette rijopleidingen toe te laten waarvan onderzoek heeft aangetoond of aannemelijk gemaakt dat de cursus een positief effect heeft op attitudes en gedrag.

Publicaties en bronnen

Bartl, G., et al. (2002). [The EU ADVANCED project: Description and analysis of post-licence driver and rider training. Final Report](#). Commission Internationale des Examens de Conduite Automobile CIECA, Rijswijk.

Brookhuis, K.A., Jong, C. de & Lemstra, D.J. (2006). [Alcoholvrij op weg. Onderzoek naar het effect van een specifiek preventieprogramma op alcoholgebruik in het verkeer onder jongeren](#). Rijksuniversiteit Groningen, Experimentele en Arbeidspsychologie, Groningen.

Craen, S. de, et al. (2005). [Young Drivers Experience: The results of a second phase training on higher order skills](#). R-2005-8. SWOV Institute for Road Safety Research, Leidschendam.

Elvik, R. & Vaa, T. (2004). [The handbook of road safety measures](#). Pergamon, Amsterdam [etc.].

Gatscha, M. & Brandstätter, C. (2007). [Evaluation der zweiten Ausbildungsphase in Österreich](#). Kuratorium für Verkehrssicherheit (KfV); Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie (BMVI), Wenen.

Henning, H.-J., Chaselon, F.M. & Schulz, S.-O. (1994). [Schlussbericht zur Wirksamkeitsuntersuchung zum Modellversuch "Jugend fährt sicher"](#). BAST.FP.2.9124. Universität Bremen, Studiengang Psychologie, Abteilung für Methoden, Diagnostik und Evaluation, Bremen.

Keskinen, E., et al. (1999). [Driver training in Finland](#). In: IATSS Research, vol. 23, nr. 1, p. 78-84.

Nyberg, A. & Engström, I. (1999). ["Insight" – An evaluation. An interview survey into driving test pupils' perception of the "Insight" training concept at the Stora Holm driver Training Centre](#). VTI rapport 443A, Swedish National Road and Transport Research Institute VTI, Linköping.

Peräaho, M., et al. (2000). [Seconde phase de formation du conducteur à Colmar-Berg, Luxembourg – Lien avec les accidents](#). In: Bartl, G. (ed.), DAN-Report: Results of EU-project: Description and analysis of post-licensing measures for novice drivers. Kuratorium für Verkehrssicherheit, Wien, p. 125-137.

Sanders, N. & Keskinen, E. (eds.) (2004). [EU NovEV project; Evaluation of post-licence training schemes for novice drivers. Final Report](#). International Commission of Driver Testing Authorities CIECA, Rijswijk.