

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.

R-90-33

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

Leidschendam, 1990

Stichting Wetenschappelijk Onderzoek Verkeersveiligheid SWOV

INHOUD

Voorwoord

1. Inleiding
2. Inhoud van de cursus
3. De onderzoekopzet
4. Resultaten
 - 4.1. Voormeting
 - 4.2. Nameting vergeleken met de voormeting
 - 4.3. Rijtest
 - 4.4. Waardering voor de cursus
5. Discussie
 - 5.1. Generaliseerbaarheid naar personen
 - 5.2. Generaliseerbaarheid naar cursusinhoud
 - 5.3. Verdere ontwikkeling
 - 5.3.1. Omvang en diepgang van de aanvullende componenten
 - 5.3.2. Onderdelen tegen elkaar afgewogen
 - 5.3.3. Uitvoering van de instructie
 - 5.3.4. Selectiviteit van de cursisten
 - 5.3.5. Vragenlijst en rijtest
 - 5.4. Algemeen oordeel
6. Samenvattende conclusies en aanbevelingen
 - 6.1. Niveau na enkele maanden rijervaring
 - 6.2. Effecten van de cursus
 - 6.3. Waardering voor de cursus
 - 6.4. Implementatie van de cursus
 - 6.4.1. Consequenties voor de basisrijopleiding
 - 6.4.2. Groepsproces
 - 6.4.3. Opleiding differentiëren naar categorieën leerlingen
 - 6.4.4. Opleidingseisen voor instructeurs
 - 6.4.5. Toetsing in het rijexamen

6.4.6. Aanvullende cursussen

6.4.7. Voorlopig rijbewijs

6.5. Aanbevelingen voor verder onderzoek

Literatuur

VOORWOORD

Het Regionaal Orgaan voor de Verkeersveiligheid in Overijssel, ROVO, heeft de SWOV in 1988 benaderd om mee te helpen een cursus te ontwikkelen voor jonge automobilisten in aanvulling op de rijopleiding. Aanleiding was de grote ongevalsbetrokkenheid van jonge beginnende automobilisten.

In het overleg heeft de SWOV voorgesteld rijinstructeurs te vragen een cursus te ontwikkelen. De cursusonderdelen moesten betrekking hebben op onderwerpen die zij van wezenlijk belang achten voor de rijopleiding, maar waaraan in het algemeen geen aandacht wordt besteed omdat de kans te slagen voor het examen er niet echt door wordt beïnvloed. Het primaire doel van de cursus werd daarmee verbetering van de rijopleiding zelf, overigens zonder dat daarmee nascholingscursussen overbodig worden. Het experiment kreeg hiermee meer landelijke betekenis. Daarom werd de Hoofddirectie Verkeersveiligheid van Rijkswaterstaat in het overleg betrokken en om financiering gevraagd.

Dit heeft er toe geleid dat de Dienst Verkeerskunde van Rijkswaterstaat de SWOV opdracht heeft verleend voor een evaluatie-onderzoek van twee op te zetten cursussen. Het ROVO droeg organisatorisch en financieel bij. De BOVAG en het Verkeersveiligheidscentrum Rozendom werden beide gevraagd een cursus te ontwikkelen en uit te voeren.

Met een kleine groep automobilisten die enkele maanden in het bezit waren van een rijbewijs, werd met deze cursussen geëxperimenteerd. SWOV gaf aan bureau Traffic Test opdracht om een procesevaluatie uit te voeren. Beide cursussen sloegen aan. Ze waren geheel verschillend van opzet, maar beide leken een nuttige functie te vervullen. Ze zouden elkaar goed kunnen aanvullen (zie Vos & Vissers, 1989; Twisk & Wittink, 1990). Dat was aanleiding om de meest relevante delen van de cursussen samen te voegen en op effecten te onderzoeken. De samenstelling van deze cursus was resultaat van overleg tussen de instructeurs en onderzoekers. De rode draad werd: jonge mannelijke automobilisten te wijzen op hun gemiddeld grote ongevals-betrokkenheid, hen inzicht te geven in gevaren en daarop te laten anticiperen en hen te laten ervaren dat een auto beperkt beheersbaar is. Het Politie Verkeersinstituut werd ingeschakeld om de cursusdag voor de kandidaten in te leiden en aan het eind een afsluitende discussie te organiseren. De deelnemers bestonden opnieuw uit jonge automobilisten die pas enkele maanden hun rijbewijs hadden. Het CBR werd gevraagd het rijgedrag te beoordelen van een groep jonge mannelijke automobilisten, waarvan

de helft de cursus had gevolgd. Traffic Test voerde ook deze evaluatie-studie uit, die naast de rijtest bestond uit een vragenlijst en een kennis-test.

De SWOV wil alle betrokkenen hartelijk danken voor hun inzet en bijdrage. De samenwerking heeft getoond dat er bouwstenen zijn aan te dragen voor een verbetering van de opleiding van automobilisten, die praktisch toepasbaar zijn.

1. INLEIDING

Automobilisten van 18 tot 25 jaar zijn bij ruim drie keer zo veel ongevallen betrokken als automobilisten van 35 tot 55 jaar, wanneer ze dezelfde afstand hebben afgelegd. Het verschil onder alleen mannen is nog groter. De ongevallenkans per afgelegde kilometer lijkt in de eerste jaren dat men auto rijdt al duidelijk af te nemen. Automobilisten van 18 tot 21 jaar zijn over dezelfde afgelegde afstand twee keer zo vaak bij ongevallen betrokken als automobilisten van 21 tot 25 jaar (Van Kampen, 1988).

In de literatuur over de onveiligheid van jonge automobilisten zijn er zowel aanwijzingen over de invloed van gebrek aan ervaring, als van leeftijdgebonden factoren (zie voor een overzicht Twisk, 1990). Het is moeilijk deze twee soorten invloeden onafhankelijk van elkaar te beschouwen, omdat verreweg de meeste beginners jong zijn.

Eén van de potentiële mogelijkheden om deze grotere ongevallenkans terug te dringen ligt in de rijopleiding. De huidige opleiding is beperkt van opzet. Een bepaald niveau in voertuigbeheersing, waarnemingstechniek en kennis van de verkeersregels is vereist om het rijbewijs te halen. Toen de BOVAG en Verkeersveiligheidscentrum Rozendom werden benaderd met de vraag of zij ideeën hadden om de rijopleiding op een hoger peil te brengen, werd daarop meteen instemmend geantwoord. Aan diverse rijtaken wordt te weinig aandacht besteed omdat ze geen invloed hebben op de slaagkans voor het rijexamen. Verder zijn er zeer veel mogelijkheden om het inzicht in het verkeersproces te vergroten.

Maar ervaring opdoen in het verkeer is ook essentieel. Gesteld wordt (Waller, 1987) dat pas na honderdduizend kilometer autobestuurders een optimum aan expertise hebben opgebouwd. Het is dan niet realistisch om te verwachten dat de rijopleiding in staat is om kandidaten op hun topniveau te brengen, ook als zij beter zou zijn opgezet. Dat impliceert dat de rijopleiding de kandidaten moet leren inzien dat zij in de praktijk nog veel moeten leren en hun gedrag in de eerste jaren moeten aanpassen aan hun gebrek aan ervaring.

De noodzaak tot een aangepaste rijstijl vormde een belangrijk uitgangspunt voor de aanvullende cursus. De beginnende automobilisten moesten vooral leren inzien dat zij beperkt zijn in de mogelijkheden om hun voertuig onder controle te houden, om verkeerssituaties te beheersen en om gevaren af te wenden. Wellicht zijn de verschillen in ongevallenkans tussen mannelijke en vrouwelijke beginnende automobilisten vooral terug te voeren op

de geringere geneigdheid van mannen om terughoudend gedrag te vertonen. Het verschil in ongevallenkans was aanleiding om voor de effectevaluatie alleen jonge mannen uit te nodigen. Met jonge vrouwen er bij zou de heterogeniteit van de onderzoeksgroep toenemen, waardoor een grotere steekproef nodig is en de kosten beduidend zouden oplopen.

Het jarenlange leerproces geeft aanleiding om maatregelen niet alleen in de rijopleiding te zoeken. Een gefaseerde toelating tot verkeerssituaties en andere beperkingen of een langdurige periode van begeleid rijden kunnen elementen zijn van een systeem van voorlopig rijbewijs (zie Twisk, 1990 voor een overzicht van systemen van voorlopig rijbewijs in diverse landen). Ook een verplichting tot bijscholing bestaat in enkele landen. De cursus waarover hier wordt gerapporteerd zou als een basis voor een bijscholing kunnen worden opgevat. De deelnemers waren immers personen die hun rijbewijs al hadden. Voor deze selectie is echter gekozen om onderzoektechnische redenen. Automobilisten met enkele maanden rijervaring vormen waarschijnlijk betreffende hun rijvaardigheid een meer homogene groep dan aspirant-automobilisten die nog met hun rijopleiding bezig zijn. De aanbevelingen die op grond van de cursus worden gedaan, hebben in de eerste plaats betrekking op de basisrijopleiding.

2. INHOUD VAN DE CURSUS

De deelnemers aan de cursus kregen eerst een theoretische inleiding van een docent aan het Politie Verkeersinstituut te Apeldoorn. In deze inleiding werd onder andere uiteengezet dat jonge beginnende automobilisten een grotere kans op een ongeval hebben dan oudere volwassen automobilisten en dat jonge mannen een grotere ongevalkans hebben dan jonge vrouwen. Getracht werd de mogelijk bestaande idee dat onveiligheid alleen anderen betreft bij te stellen door te wijzen op mogelijke invloeden op de ongevalkans. Op relatief vaker voorkomende ongevalskenmerken werd ingegaan en aan de hand van dia's werd aangeduid wat voor verkeerssituaties te verwachten zijn bij verschillende weg- en omgevingskenmerken. Ook werd aandacht besteed aan andere verkeersdeelnemers: wat is te verwachten, waaruit is af te leiden wat men voornemens is te doen? Extra aandacht werd gevraagd voor kwetsbare groepen als ouderen en kinderen. Onderwezen werd hoe op gevaren geanticipeerd kan worden.

De deelnemers werden vervolgens ingedeeld in twee groepen van ieder zes. De ene groep ging eerst oefenen op een afgesloten baan van het Verkeersveiligheidscentrum Rozendom. De andere groep ging per tweetal de openbare weg op met een instructeur geselecteerd door de BOVAG. Men wisselde elkaar af. Beide cursuseenheden duurden drie uur. Na de lunch werd gewisseld en kregen de kandidaten het andere cursusdeel.

In de inleiding op de oefeningen op de afgesloten baan, werd vooral uiteengezet welke krachten een personenauto opbouwt bij steeds hogere snelheden en opnieuw beklemtoond dat op gevaren geanticipeerd moet worden. Daarbij werd verteld hoe te voorkomen is dat men in moeilijk beheersbare situaties terecht komt, wat nog gedaan kan worden in een noodsituatie en hoe daarbij gehandeld moet worden. Daarnaast werd aandacht gegeven aan zithouding, stuurtechniek en de noodzaak gordels niet alleen om te doen, maar ook strak. 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 de rijtechniek te verbeteren, om te laten ervaren dat een auto beperkt beheersbaar is en om vaardigheden aan te leren in geval van nood. Een mogelijk negatief bijeffect zou kunnen zijn dat deze vaardigheden gedrag uitlokken die tot noodsituaties kunnen leiden, in de veronderstelling dat deze beheersbaar zijn geworden. De moeilijkheidsgraad van de oefeningen op het natte wegdek was echter zodanig dat een

positief effect ook mogelijk is in de zin dat voorkomen van een noodsituatie beter is. Bovendien was de inleiding gericht op defensief rijden. De cursus op de openbare weg had als uitgangspunt "zelfstandig rijden", in tegenstelling tot het gebruik in de rijopleiding waarin de instructeur telkens aangeeft welke richting men op moet. Men moest naar een autosnelweg en deze een stuk volgen, men moest over bochtige onoverzichtelijke 80 km/uur-wegen rijden en naar een bepaalde locatie in een stadscentrum. Zo werd men langs verschillende wegtypen buiten en binnen de bebouwde kom geleid. De instructeur kon tussentijds een korte stop maken om de verschillende verkeerskenmerken van een wegtype met de cursisten te bespreken om met name hun verkeersinzicht te verbreden en verdiepen. Omdat de cursisten nu zelfstandig moesten rijden, kon de instructeur andere tekortkomingen signaleren dan in de rijopleiding gebruikelijk is. Zo nodig werd echter teruggegrepen op de basiskennis en basistechnieken die in de rijopleiding worden geleerd. 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.

De dag werd afgesloten met een nabespreking tussen instructeurs en de algemene inleider. De laatste hield vervolgens een evaluatiegesprek met de cursisten waarin nog eens werd gewezen op de gemeenschappelijkheid van de problemen van beginnende automobilisten.

De cursus is uitgevoerd in de provincie Overijssel en de cursisten waren ook uit deze provincie afkomstig.

3. DE ONDERZOEKOPZET

De onderzoekopzet bestond deels uit een vergelijking tussen een experimentele en een controlegroep achteraf, deels uit een voor- en nameting.

Cursisten werden benaderd door het Regionaal Orgaan voor de Verkeersveiligheid in Overijssel met behulp van adressen van een gemeente en van rij-scholen en verder door werving in de pers. Willekeurig werden de vrijwilligers toegewezen aan de experimentele en de controlegroep.

Beide groepen kregen vooraf een vragenlijst. De experimentele groep kreeg ook achteraf een vragenlijst, die deels gelijk was aan die van de voormeting. Deze lijst moesten de cursisten invullen aan het eind van de cursusdag. Dit overeenkomstige deel bevatte vragen over de beoordeling van de eigen rijvaardigheid en rijeigenschappen, risicoperceptie, risico-acceptatie, normgedrag, beleving van het autorijden en kennis over o.a. de ongevalsbetrokkenheid van jonge beginnende automobilisten en de relatie tussen rijsnelheid en remweg. In de voormeting werden ook vragen gesteld over de rijopleiding, rijervaring en ongevalsbetrokkenheid. In de nameting werden aan de cursisten aanvullende vragen gesteld over de beoordeling van de cursus.

De experimentele en de controlegroep kregen beide een rijtest die werd afgenomen door een examiner van het CBR. Voor de cursisten vond deze rijtest kort na de cursus, één à twee weken later, plaats. Deze test duurde een half uur en voerde over een andere route dan de examenroutes. Elke deelnemer aan het experiment reed dezelfde route. De examinatoren wisten niet of een persoon deel had genomen aan de cursus of niet. Na afloop gaven ze aan de geteste persoon een persoonlijk advies voor zijn rijgedrag mee. De examinatoren gebruikten een uitslagenformulier dat is afgeleid van het formulier waarmee geëxperimenteerd wordt in samenwerking met Traffic Test (Veling, 1989a). Dit formulier zal het formulier vervangen dat thans bij het rijexamen wordt gebruikt, maar was eind oktober nog niet definitief vastgesteld (Westerveld, 1990).

Het formulier bevat elf route-onderdelen en twaalf rijstijlaspecten. In afwijking van het formulier bij het rijexamen bevat dit formulier meer onderwerpen, namelijk ook verkeersinzicht en sociaal verkeersgedrag. De beoordelingscriteria zijn gedetailleerder geformuleerd (vaardigheden voor een noodstop komen overigens niet op het formulier voor).

Ten behoeve van het experiment is de beoordeling per onderdeel nader gespecificeerd met een vierpuntsschaal: voldoende, goed, onvoldoende of

slecht. Met deze beoordelingspecificatie kon voor het experiment volstaan worden met een deelnemersaantal van 43 personen in zowel de experimentele als de controlegroep. Bij willekeurige toewijzing van de personen aan één van beide groepen zijn dan bij alleen een nameting, statistisch betrouwbare uitspraken te doen.

4. RESULTATEN

4.1. Voormeting

In de voormeting met de vragenlijst, die zowel de experimentele als de controlegroep betrof, vielen de volgende tekortkomingen bij de proefpersonen op.

Wat kennis betreft wist ruim de helft niet dat een alcoholpromillage van 0,5 of meer in het bloed tijdens het rijden, een misdrijf is. Een meerderheid wist evenmin dat jonge vrouwen gemiddeld minder vaak bij ongevallen betrokken zijn dan jonge mannen wanneer ze een gelijke afstand hebben afgelegd. De relatie tussen rijnsnelheid en remweg werd in het algemeen duidelijk onderschat, het meest bij hoge snelheden. De experimentele groep scoorde hierop slechter en onderschatte de benodigde afstand met 40 tot 60%. De meesten wisten niet het goede antwoord op de vraag hoe een noodstop moet worden uitgevoerd. Dertig procent vond het dragen van de autogordel tijdens een rit binnen de bebouwde kom niet nodig.

Bij vragen over het zich houden aan regels kan gemakkelijk een sociaal gewenst antwoord worden gegeven. Desondanks zei 20% dat ze niet altijd of meestal voor een stopstreep stopt en gaf de helft aan de maximum snelheid niet altijd of meestal niet aan te houden.

Verder was opmerkelijk dat bijna 10% van de betrokkenen reeds een ongeval had gehad. Gemiddeld had men 2500 km gereden. Het ongeval kan licht van aard zijn geweest. Vergelijking met onderzoek op grond van de geregistreerde ongevallen (Van Kampen, 1988) leert dat de hier gerapporteerde ongevalsbetrokkenheid tien keer zo hoog is als uit de geregistreerde ongevalgegevens blijkt betreffende 18 tot 21-jarige mannen. De geregistreerde ongevalgegevens zijn echter onvolledig. Voor jonge auto-inzittenden die op enigerlei wijze een verwonding hebben opgelopen is de onderregistratie de helft (Harris, 1989). Ongevallen met alleen materiële schade worden nog veel minder geregistreerd. Alles in aanmerking nemend is de gerapporteerde ongevalsbetrokkenheid van de groep proefpersonen niet opzienbarend in vergelijking met wat bekend is over de gehele groep van jonge beginnende mannelijke automobilisten.

4.2. Nameting vergeleken met de voormeting

In de nameting is de cursisten gevraagd aan te geven wat zij vinden dat ze

hebben bijgeleerd. De vraagstelling was verder overeenkomstig de voor-
meting.

Op de vraag hoe men zijn rijvaardigheid vergelijkt met gemiddelde ervaren
automobilisten zegt na de cursus een iets groter deel dat zij zichzelf
hoger inschat. Hieruit komt dus niet naar voren dat men beter beseft nog
veel jaren te moeten leren voordat men een ervaren automobilist is.

Op de vraag welke rijvaardigheidsaspecten verbeterd zijn, vindt een grote
meerderheid dat de aspecten die op het oefenterrein zijn behandeld, sterk
zijn verbeterd. Een kleinere meerderheid vindt dat de aspecten die op de
openbare weg zijn behandeld, iets zijn verbeterd. Geen verbeteringen wor-
den vermeld op aspecten die niet direct zijn behandeld. Dat is een consis-
tent antwoordenpatroon. Het is logisch dat de vooruitgang het grootst is
op het oefenterrein, omdat men hiermee geen enkele ervaring had. Op de
aspecten die op de openbare weg zijn behandeld, is niet meteen spectacu-
laire vooruitgang te boeken.

Ten aanzien van attitudes tegenover noodsituaties is de grootste verschui-
ving in verwacht effect volgens de cursisten zelf dat men minder risico's
zal nemen bij bijzondere omstandigheden. Daarop volgen het besef dat ge-
vaarlijke situaties moeten worden voorkomen en de ontkenning dat men het
gevoel heeft meer risico's aan te kunnen. Dat zijn allemaal beoogde resul-
taten. Een meerderheid zegt ook te hebben geleerd dat noodsituaties niet
onbeheersbaar zijn. Dat is ook onderwezen. Uit deze vraag alleen kan de
vrees opkomen dat men noodsituaties minder snel uit de weg gaat, maar de
antwoorden op de andere vragen gaan daar eensluidend tegen in.

Sociale wenselijkheid kan bij de beantwoording een rol hebben gespeeld,
zodat de werkelijke effecten wellicht minder groot zijn dan de antwoorden
doen vermoeden.

Over de rijstijl zijn 24 vragen gesteld die in vijf dimensies zijn onder-
gebracht. Die dimensies waren: "sportief/snel/zeker", "sociaal/rustig/
voorzichtig", "agressief/roekeloos/nonchalant", "geconcentreerd/galant/
anticiperend" en "langzaam/onzeker/houterig". De eerstgenoemde blijkt in
de nameting significant lager te worden aangegeven, op de andere dimensies
is geen verschuiving geconstateerd.

De attitudes inzake het rijden in het algemeen lijken dus standvastiger
dan attitudes inzake het terecht komen in noodsituaties.

De inschatting dat men bij een ongeval betrokken kan raken is significant
iets groter geworden, de risico-acceptatie vertoont een positieve tendens
die echter niet een significant verschil aanduidt.

De rijnsnelheid op verschillende typen wegen die men zegt aan te houden onder de conditie dat het niet druk is, bij goed weer en goed zicht, ligt op de meeste wegen nog boven het toegestane maximum. De overschrijding is wel significant gedaald op alle typen wegen. Het percentage dat het nuttig vindt om de gordel tijdens ritten binnen de bebouwde kom te dragen, is significant gestegen van 71 naar 88%.

De onderschatting van de remweg is gemiddeld gehalveerd, maar dus nog duidelijk een probleem.

De kennis over de juiste uitvoering van een noodstop is duidelijk verbeterd, 86% gaf het goede antwoord tegen 40% in de voormeting.

4.3. Rijtest

De examinatoren hebben een beoordeling op een vierpuntsschaal gegeven van elf route-onderdelen en twaalf rijstijlaspecten.

Bij route-onderdelen zoals "rijden en volgen van bochten", "gedrag nabij en op kruispunten", "invoegen en uitvoegen", "inhalen en voorbijgaan", werd op één onderdeel een significant verschil geconstateerd tussen de experimentele en de controlegroep. Dat betrof "veranderen van richting". Een consistent beeld was dat de experimentele groep steeds minstens gelijk scoorde aan de controlegroep.

Dat laatste was ook het geval bij de rijstijlaspecten. Hier deden zich bovendien vier significante verschillen voor ten voordele van de cursisten: "verkeersinzicht", "kijkgedrag", "sociaal verkeersgedrag" en "reageren op tekens en borden". Op die aspecten heeft de cursus dus een positief effect gehad.

Aspecten waarop geen significante verschillen te zien waren, betroffen onder meer "voertuigbediening", "vlot en zeker rijden", "volgafstand" en "snelheidsaanpassing". De aspecten waarop verschillen aantoonbaar waren, lijken goed aan te sluiten bij de inhoud van de cursus. In die zin is het wel teleurstellend dat op de aspecten "snelheidsaanpassing" en "volgafstand", waarvan op het aspect snelheidsaanpassing de algemene beoordeling bovendien al niet hoog was, geen verschillen te zien waren.

Wanneer de examinatoren over alle geteste personen een algemeen oordeel zouden hebben moeten uitspreken aan de hand van hun nieuwe criteria, dan zou bij een norm van "geen onvoldoende" mogen hebben, slechts 25% zijn geslaagd voor het examen. Bij één onvoldoende stijgt dat percentage naar

39, bij twee onvoldoendes naar 45. De experimentele groep scoort wat dit betreft wel significant beter. Van hen had 41% geen onvoldoende, tegen 12% van de controlegroep, 57% had geen of één onvoldoende (tegen 23%) en 65% ten hoogste twee onvoldoendes (tegen 28% van de controlegroep).

Mogelijke verklaringen voor het algemeen slechte resultaat zijn:

- er werden andere criteria gebruikt dan bij de rijexamens;
- er was geen examensituatie voorgehouden; men is gevraagd te rijden zoals men dat na het behalen van het rijbewijs heeft gedaan;
- de testroute was onbekend in tegenstelling tot de examenroutes die genormeerd zijn;
- de lesauto was niet herkenbaar;
- de betrokkenen hebben zich andere gewoonten aangeleerd;
- de kans om bij het rijexamen te zakken of te slagen is vrij willekeurig.

Alle mogelijke verklaringen kunnen een bijdrage hebben geleverd. Er zijn redenen om aan te nemen dat de laatstgenoemde geen grote bijdrage levert. In een onderzoek heeft Veling (1987) geconstateerd dat de uitslag van het rij-examen wat betreft het geslaagd of gezakt zijn, vrij betrouwbaar is. Examenkandidaten kregen snel achter elkaar twee keer een examen, bij verschillende examinatoren. In grote meerderheid oordeelden zij gelijk.

De examinatoren van het CBR gaven naar aanleiding van de resultaten als hun mening dat de onbekendheid met de testroute de voornaamste verklaring vormt voor de slechte resultaten. De leerlingen oefenen op de routes die gebruikt worden tijdens het examen. Ze leren dus om die routes goed te rijden, wat iets anders is dan dat ze leren autorijden.

Het slechtst werd gescoord op de volgende aspecten:

- reageren op tekens en borden
- kijkgedrag
- snelheidsaanpassing
- verkeersinzicht
- vlot en zeker rijden.

4.4. Waardering voor de cursus

De waardering voor de cursus was bij 64% goed en 36% zeer goed. Niemand vond de cursus matig of slecht. De training op het oefenterrein kreeg de hoogste waardering. Een kleine meerderheid vond de cursus te kort. Met de opzet in groepsverband en op de openbare weg met zijn tweeën, werd in

grote mate ingestemd. Ruim 90% vindt dat de cursus verplicht onderdeel van de rijopleiding zou moeten zijn, 80% heeft daar geld voor over, gemiddeld f 110,- (de werkelijke kosten zijn ongeveer f 200,-).

De belangrijkste vijf leermomenten zijn in volgorde van het meest genoemd:

- het maken van noodstops op het oefenterrein;
- de verbetering van de rijstijl tijdens het rijden op de openbare weg;
- het uitvoeren van uitwijkmanoeuvres op het oefenterrein;
- oplettender en langzamer rijden tijdens instructie op de openbare weg;
- het corrigeren van een slip.

5. DISCUSSIE

5.1. Generaliseerbaarheid naar personen

Van de personen die met behulp van een adressenbestand werd gevraagd aan het onderzoek mee te werken, reageerde 24% positief. De kans is aanwezig dat dit een selecte groep is. Op enkele punten kon deze groep worden vergeleken met de 'doorsnee jonge automobilist' op grond van vragen in de voormeting die ook in ander onderzoek van Traffic Test (CRO) worden gesteld. Die vragen betreffen de rijopleiding en risico-perceptie en risico-acceptatie. Op deze punten verschilde de experimentele groep niet van de populatie jonge automobilisten.

Met opzet zijn alleen jonge mannen benaderd. Uit ongevallengegevens blijkt dat de ongevalsbetrokkenheid tussen jonge mannen en jonge vrouwen aanzienlijk verschilt. Getracht is de deelnemers aan het onderzoek in elk geval betreffende sexe homogeen te houden om de kans op het aantonen van significante verschillen te vergroten. De resultaten kunnen alleen van toepassing worden verklaard op jonge mannelijke automobilisten.

5.2. Generaliseerbaarheid naar cursusinhoud

De resultaten van de cursus kunnen alleen toegeschreven worden aan alle cursusonderdelen gezamenlijk. Het is niet te zeggen wat de afzonderlijke bijdragen van de onderdelen zijn geweest. Op grond van de procesevaluatie is op inhoudelijk-theoretische gronden geconcludeerd dat de cursus op het oefenterrein en die op de openbare weg elkaar goed kunnen aanvullen. Mede door de algemene inleiding en het evaluatiegesprek op het eind is een duidelijke rode draad gelegd door de gehele cursusdag. In tegenstelling tot de rijopleiding is relatief uitgebreid aandacht besteed aan de specifieke problematiek van jonge beginnende automobilisten.

Ongevallengegevens zijn gebruikt om dit toe te lichten. Inzicht is bijgebracht in voertuigdynamica, specifieke verkeerssituaties en specifieke groepen verkeersdeelnemers. Mogelijkheden tot aangepast gedrag zijn onderwezen en benadrukt is dat men niets onder doet voor andere jonge automobilisten wanneer men erkent dat een defensieve rijstijl geboden is.

Bijzonder is verder dat op de openbare weg de cursisten de opdracht kregen om zelf de route te zoeken naar bepaalde bestemmingen en dat op een oefenterrein de auto in bepaalde opzichten en onder uitzonderlijke condities

kon worden uitprobeerdd. Hiermee is in het algemeen aangegeven waaraan het resultaat van de cursus moet worden toegeschreven en waarop kan worden voortgebouwd. Het komt ons voor dat een nadere specificering van de cursus niet strikt noodzakelijk is om de resultaten te gebruiken voor verdere experimenten of voor het inhoud geven aan een toekomstige rijopleiding. In de praktijk zullen instructeurs binnen bepaalde marges toch een verschillende uit-voering geven aan een programma en zal er ook ingespeeld moeten worden op verschillen tussen rijchoolleerlingen.

5.3. Verdere ontwikkeling

De vraag of bepaalde componenten van de cursus meer dan andere verantwoordelijk zijn voor het resultaat blijft desondanks terecht. Er zijn positieve resultaten bereikt, maar ze zijn nog niet bijzonder groot. Daaruit zijn verschillende hypothesen af te leiden:

- na een cursusdag van 8 uur is niet meer te verwachten;
- bepaalde onderdelen moeten een groter accent krijgen;
- de uitvoering kan beter;
- de selectiviteit van de cursisten heeft de resultaten gedrukt of juist geaccentueerd;
- de vragenlijst en de rijtest zijn onvoldoende om progressie te meten.

Op deze veronderstellingen wordt in de volgende subparagrafen nader ingegaan.

5.3.1. Omvang en diepgang van de aanvullende componenten

De resultaten geven op sommige onderwerpen aanleiding om te veronderstellen dat de tijd te kort was. Dat betreft vooral het onderwerp snelheidsaanpassing. Er is al op gewezen dat de rijopleiding alleen geen volleerde automobilisten kan afleveren. Maar het onderwerp snelheidsaanpassing is zo essentieel dat het in de opleiding om nog meer aandacht vraagt.

5.3.2. Onderdelen tegen elkaar afgewogen

Er is geen aanwijzing dat een bepaald onderdeel van de cursus een relatief groter of kleiner accent zou moeten krijgen. De cursisten zelf geven de oefeningen op het afgesloten terrein kennelijk een hogere waardering dan de instructie op de openbare weg. De oefeningen waren totaal nieuw en ze

zijn waarschijnlijk ook ervaren als spannend en enerverend. Het gevaar van het verder leren van voertuigvaardigheden is dat de beeldvorming wordt versterkt dat hiervan veel afhangt om veilig te rijden, in plaats van dat men het niet laat aankomen op noodsituaties (Twisk & Wittink, 1988). De attitudes zoals die na de cursus gemeten zijn, geven echter aan dat enerzijds meer cursisten het gevoel hebben meer controle op de auto te kunnen uitoefenen en anderzijds dat meer cursisten beseffen dat gevaarlijke situaties voorkomen moeten worden. De cursusopzet lijkt de deelnemers te hebben behoed voor het trekken van verkeerde conclusies. Duidelijker dan met de vragenlijst komt dit naar voren bij de rijtest. Veel meer cursisten scoren op alle onderdelen voldoende of slechts op één of twee een onvoldoende dan personen uit de controlegroep, ook al is het algemene peil laag. De punten waarop cursisten gemiddeld significant beter scoren hebben juist betrekking op rijstijlaspecten die het centrale doel van de cursus vormden.

5.3.3. Uitvoering van de instructie

De uitvoering is ten opzichte van de procesevaluatie verbeterd. Problemen zullen zich kunnen voordoen wanneer alle rijinstructeurs deze aanpak moeten gaan volgen.

5.3.4. Selectiviteit van de cursisten

Het is niet te zeggen of selectiviteit van de cursisten van invloed is geweest op de resultaten en zo ja, of de resultaten bij alle automobilisten gemiddeld beter of slechter zouden zijn geweest. Op grond van slechts enkele criteria werd geen verschil gevonden tussen de samenstelling van de groep cursisten en van alle jonge mannelijke automobilisten.

5.3.5. Vragenlijst en rijtest

De vragenlijst is ten opzichte van de procesevaluatie verbeterd en nog voorgetest. Een probleem met een vragenlijst blijft dat de antwoorden deels bepaald worden door wat men veronderstelt als sociaal wenselijk. Uit de verschillen in voor- en nameting en tussen experimentele en controlegroep blijkt echter een consistent beeld. Dit beeld komt nog duidelijker naar voren in de rijtest. Dit wijst er op dat de vragenlijst goed is samen-

gesteld. Ze geeft echter slechts een momentopname. Het is aan te bevelen een herhaalde meting uit te voeren onder de cursisten. In het algemeen blijft het intrigerend en hoogst relevant om te analyseren hoe het komt dat beginnende automobilisten na een jaar of zes een veel geringere ongevalsbetrokkenheid hebben. Meer ervaring en meer rijping, maar waar bestaan die uit, hoe is die ontwikkeling verlopen, waar kan met een rijopleiding of anderszins op worden ingesprongen?

5.4. Algemeen oordeel

Dat veel vragen nog onbeantwoord blijven, neemt niet weg dat er een rode draad is aan te geven voor de rijopleiding van de toekomst. De rijopleiding moet aspirant automobilisten er op voorbereiden dat zij nog veel moeten leren nadat ze hun rijbewijs hebben gehaald. Ze moet daarover kennis overdragen, ze moet inzicht geven in de gevaren en complexiteit van het verkeersproces, ze moet de beperkingen van auto en bestuurder laten doordringen, ze moet vaardigheden bijbrengen om te anticiperen op andere verkeersdeelnemers en verschillende taakeisen. De rijopleiding moet kortom aspirant automobilisten vooral leren een rijtaakbelasting te kiezen die aan hun beperkte ervaring is aangepast, ze moet hen leren dat ze nog veel moeten leren. In de cursus is van verschillende kanten, uit de theorie en de praktijk, expertise aangedragen om dit vorm te geven. De resultaten zijn voldoende bemoedigend om door te gaan.

6. SAMENVATTING, CONCLUSIES EN AANBEVELINGEN

Er is onderzoek gedaan naar de effecten van een cursus voor jonge beginnende mannelijke automobilisten, die enkele maanden tevoren voor hun rijexamen waren geslaagd. De cursus begon met een theoretische inleiding voor de cursisten gezamenlijk (per dag was er een groep van twaalf cursisten), over de onveiligheid van jonge automobilisten en over gevaren op verschillende typen wegen. Daarna ging de helft praktisch opdrachten uitvoeren op een oefenbaan en de andere helft kreeg onderricht op de openbare weg. Op de oefenbaan werd aan de rijtechniek geschaafd, een noodstop geoefend en moest geremd worden op een nat wegdek. Dit werd voorafgegaan door theorie over de krachten van een auto, benodigde remafstand, slippen en dergelijke. Op de openbare weg moest men zonder verdere aanwijzingen, dus zelfstandig, naar enkele bestemmingen rijden. De rit voerde over verschillende typen wegen. Veel aandacht werd besteed aan mogelijke gevaren en hoe daarop geanticipeerd kan worden. 's Middags wisselde men van oefenbaan en openbare weg. Aan het eind van de cursusdag vond een afsluitend gesprek met allen tegelijk plaats.

De deelnemers werden voor en na de cursus getest op hun kennis en ondervraagd over hun rijgedrag en attituden. Verder kregen ze een rijtest waarmee ze werden vergeleken met een vergelijkbare groep autobestuurders, die geen cursus hadden gevolgd. Deze controlegroep kreeg de vragenlijst en kennistest eenmaal voorgelegd. De testresultaten en de ondervraging gaven niet alleen een evaluatie van de cursus te zien, maar ook een algemene indruk van de prestaties en opvattingen van jonge beginnende mannelijke automobilisten met enkele maanden rijervaring.

Voorzover kon worden nagegaan is de onderzoeksgroep vergelijkbaar met de gehele groep jonge mannelijke automobilisten. Gezien het vrijwillige karakter wordt in elk geval niet verwacht dat de onderzoeksgroep minder gemotiveerd is ten aanzien van veiligheid dan de gehele groep jonge mannelijke automobilisten.

6.1. Niveau na enkele maanden rijervaring

De vragenlijst laat zien dat sommige verkeersregels door een grote groep meer dan eens worden overtreden. De helft overtreedt meer dan eens de maximum snelheden.

De kennistest toont aan dat remafstanden in het algemeen in grote mate

worden onderschat, dat een meerderheid niet weet hoe een noodstop moet worden uitgevoerd, dat een meerderheid niet weet dat overschrijding van het alcoholpromillage in het bloed tijdens het rijden een misdrijf is en dat de meesten evenmin weten dat jonge mannen een grotere ongevalsbetrokkenheid hebben dan jonge vrouwen. Verder ziet dertig procent het nut van het dragen van gordels binnen de bebouwde kom niet in.

Bijna tien procent had reeds na enkele maanden een ongeval gehad. Gemiddeld was 2500 km gereden, zodat de ongevallenkans bij deze groep 1 : 25.000 km was. Dat wijkt niet af van wat bekend is uit ander onderzoek (Van Kampen, 1988).

6.2. Effecten van de cursus

De cursus geeft een aantal verbeteringen te zien, in kennis, in vaardigheden, in normgedrag en in rijgedrag.

Kennis over de benodigde remafstand bij verschillende rij snelheden, is verbeterd, maar blijft nog duidelijk onvoldoende. De normen inzake het aanhouden van de maximum snelheden verbeterden enigszins. In de rijtest bleek echter dat de cursisten even slecht scoorden op het aspect snelheidsaanpassing als de controlegroep.

Het percentage dat het dragen van de gordel nuttig vindt, is gestegen.

De kennis over het maken van een noodstop ging vooruit. De cursisten menen ook dat hun vaardigheden inzake het maken van een noodstop en het uitvoeren van een uitwijkmanoeuvre, zijn verbeterd. Dit bracht niet met zich mee dat men van mening was dat noodsituaties niet hoeven te worden voorkomen. Integendeel. De cursisten zeggen zelf minder risico's te willen nemen en niet het gevoel te hebben meer risico's aan te kunnen.

Ook de attitudes inzake het algemene rijgedrag laten een tendens zien naar een meer defensieve opstelling, maar minder duidelijk.

In de rijtest bleek dat de cursisten op geen enkel beoordelingscriterium gemiddeld lager scoorden dan de controlegroep en op een aantal significant beter. Allereerst viel wel op dat het algemene resultaat erg laag was.

Wanneer de test als een examen zou hebben gegolden, zou drie-kwart zijn gezakt! Het slaagpercentage van de cursisten lag hoger, op veertig procent, van de niet-cursisten zou slechts één op de acht zijn geslaagd. De cursus lijkt op een aantal onderwerpen vruchten te hebben afgeworpen, in het bijzonder op aspecten die verband houden met sociaal verkeersgedrag en verkeersinzicht. Dat was een belangrijk doel van de cursus.

6.3. Waardering voor de cursus

Algemeen werd de cursus door de deelnemers positief gewaardeerd. Een kleine meerderheid vond haar zelfs te kort duren. Ruim 90% vindt dat de lessen verplicht onderdeel van de rijopleiding moeten zijn.

Hieruit is te veronderstellen dat de cursuselementen de opleiding in zijn geheel niet alleen op een hoger niveau brengen, maar ook interessanter maken. De motivatie om de opleiding ter harte te nemen, zou er door kunnen toenemen. Dat is van belang omdat waarschijnlijk een aanzienlijk deel van de rijkandidaten de opleiding ervaart als een soort hobbel om het rijexamen te behalen. De opleiding wordt niet op zijn eigen waarde geschat. Zoals een cursist tussen de bedrijven door opmerkte: "Ik wilde het rijbewijs hebben. Leren autorijden doe ik daarna wel". Men is er dan op uit om niet op fouten te worden betrapt. Het huidige examen werkt in de hand dat verkeersregels formeel worden geleerd, niet onlosmakelijk verbonden met de toepassing. In veel opleidingen worden de regels te weinig in hun context geplaatst, men leert te weinig inzien in welk verband, in welke situatie, ze nodig zijn. Voor het examen moet men bepaalde handelingen en technieken leren, maar daarmee leert men nog niet om verkeersproblemen op te lossen. Fixatie op het examen leidt er verder toe dat men het voertuig leert besturen zonder oog te hebben voor de oncontroleerbare krachten ervan en dat men leert vlot te rijden, zonder voldoende vertrouwd te zijn met het verkeer. Er zijn motivatie-prikkels nodig om de opleiding zelf serieus te nemen.

6.4. Implementatie van de cursus

De cursus is gepresenteerd enkele maanden na de rijopleiding. Doel was echter om componenten te zoeken voor de rijopleiding zelf. Het lange leerproces dat nodig is om een maximaal niveau als bestuurder te halen maakt het aannemelijk dat een bijscholing van tijd tot tijd functioneel is. Maar het is logisch eerst na te gaan hoe een goede basis in de rijopleiding is te leggen.

De resultaten van de cursus laten zien dat kennis en inzicht zijn verdiept en ook dat het sociaal gedrag is verbeterd. Dit sluit prima aan bij de vernieuwing van het Reglement Verkeerstekens en Verkeersregels die over enige tijd van kracht wordt (Staatsblad, 1990). Daarin krijgt de wegge-

bruiker een grotere eigen verantwoordelijkheid voor de verkeersveiligheid toegewezen. Hij mag die niet afschuiven naar het bestaan van van verkeersregels. De Memorie van Toelichting stelt: " De nadruk zal dan ook moeten komen te liggen op het vermijden van riskant verkeersgedrag en niet zozeer op het naleven van de betrokken detailvoorschriften."

6.4.1. Consequenties voor de basisrijopleiding

De cursus biedt een goed handvat om deze uitgangspunten tot inzet van de rijopleiding te maken. De ervaringen op het oefenterrein hebben de cursisten meer besef bijgebracht inzake de beperkte beheersmogelijkheden van een auto. Op de openbare weg is het inzicht in mogelijk optredende gevaren en in sociaal gedrag verbeterd. Deze beide cursusonderdelen vullen elkaar aan, ze kunnen elkaar moeilijk vervangen. Ze zijn aan elkaar geknoopt door kennis over te dragen over de grote mate van onveiligheid van jonge automobilisten en over de verschillende kenmerken van verschillende typen wegen.

De indeling van het nieuwe RVV leidt overigens niet automatisch naar een dergelijke rode draad voor de opleiding. Als vanouds ligt er veel nadruk op de wijze waarop manoeuvres moeten worden uitgevoerd. Om het verdiepen van inzicht meer gewicht te geven, is het allereerst nodig de bestemming van de weg en de positie van verschillende vervoerwijzen uiteen te zetten. Als verbijzondering kan gewezen worden op de verschillende uitvoeringen van een bepaald type weg en op de positie van de meest kwetsbare groepen verkeersdeelnemers. Van daaruit zijn consequenties te trekken voor gedragskeuzen zoals ten aanzien van snelheid en zoekgedrag, en voor gedragsvoorschriften, in het bijzonder in sociaal opzicht (zie ook Noordzij, 1989). Er zijn diverse aanwijzingen uit ander onderzoek dat de rijopleiding een andere opzet moet krijgen.

Brown (1989) vindt dat training veel meer nadruk moet leggen op de perceptie van mogelijkheden om gevaar te beheersen. Dit is belangrijker dan om "ideaal gedrag" te trainen. Met andere woorden, men moet de eigen mogelijkheden leren kennen en daaraan (anticiperend) gedrag koppelen. Daarnaast constateert hij dat perceptueel-motorische vaardigheden veel sneller worden geleerd dan cognitieve vaardigheden. Er moet dus voor worden gezorgd dat de perceptueel-motorische vaardigheden niet te veel vooruit lopen op cognitieve vaardigheden, zoals gevaarherkenning, informatieverwerking en beslissingen nemen. Dit zou als een rode draad door de gehele rijopleiding moeten lopen.

Veling (1986) constateert echter dat doorgaans alleen kennis van formele regels en rijtechnische vaardigheden worden aangeleerd. Dat is niet typisch voor de situatie in Nederland. Hij pleit onder andere voor meer aandacht aan gedragsalternatieven die gevaren vermijden.

Intrigerend in dit verband is de vergelijkende analyse van de verkeers- onveiligheid in de Bondsrepubliek Duitsland en Groot-Brittannië (Biehl & Brown, 1988). Het ongevalrisico van jonge automobilisten in de Bondsrepubliek bleek veel hoger te zijn dan in Groot-Brittannië. Eén van de vele mogelijke verklaringen is dat de leerling-automobilisten in Groot-Brittannië in het algemeen hun eerste ervaring opdoen met familie of vrienden naast zich en in deze periode nog beperkt zijn in gedragskeuze. Zij hoeven niet voor en/of tijdens het examen te bewijzen dat zij reeds allerlei situaties aan kunnen. Er ligt meer nadruk op individuele vrijheid en persoonlijke verantwoordelijkheid om zich te bekwamen. Met andere woorden, in Groot-Brittannië lijkt de opleiding meer het karakter te hebben van geleidelijk de rijtaak uitbreiden, terwijl in de Bondsrepubliek de opleiding er op gericht is ervaring op te doen in ook moeilijke omstandigheden en op een examen waarin men moet presteren. De veronderstelling van de auteurs hieruit is dat Westduitse beginnende automobilisten denken meer aan te kunnen dan Britse.

6.4.2. Groepsproces

Een belangrijk gegeven uit het experiment is ook dat de cursisten de instructie in groepsverband of bij elkaar in de auto hoog waardeerden. Het bespreken van de wijze waarop iemand zelf bijdraagt aan een onveilige situatie krijgt bijvoorbeeld een andere dimensie wanneer dat in een groep ter discussie wordt gesteld. Niet alleen het leren van elkaar is daarbij van belang. Er treedt ook herkenning op dat anderen tekortkomingen hebben. Er zou een beeld opgeroepen kunnen worden dat het niet vreemd is dat men nog veel moeite heeft met de rijtaak, want anderen hebben dat ook. Dat maakt erkenning gemakkelijker en zou een dam op kunnen werpen tegen stoer gedrag. Het is niet per se nodig dat leerlingen voor een groepsproces naar een rijleskamp gaan. In de individuele rijopleiding kan een aantal groepslessen worden ingebouwd, deels op een oefenterrein, deels bij elkaar in de auto. Maar de mogelijkheden van het werken in groepen kunnen verder uitgebuit worden. Hiervoor worden bijvoorbeeld rollenspelen aanbevolen (Timmermans, 1989). Doel hiervan is om:

- voor- en nadelen van bepaald gedrag te belichten en te bespreken;
- sociale normen persoonlijk te belichten en gedragsmogelijkheden te vergroten;
- vooroordelen af te zwakken en te vervangen door beter inzicht.

Wanneer motivatie tot veilig gedrag een belangrijke rol in de rijopleiding moet krijgen, dan ligt het voor de hand om in elk geval een deel van de opleiding in groepsverband te geven.

6.4.3. Opleiding differentiëren naar categorieën leerlingen

Het ligt in de lijn van een opleiding die meer aandacht besteedt aan inzicht en motivatie, om educatie "op maat" te geven. De rijopleiding moet gedifferentieerd gegeven kunnen worden om in te spelen op de prestatie-motivatie en op verschillende leerstijlen (Timmermans, 1989; Veling, 1989b).

6.4.4. Opleidingseisen voor instructeurs

De cursus op de openbare weg is uitgevoerd door gewone rijinstructeurs. Er zijn echter grote kwaliteitsverschillen tussen rijinstructeurs. Gevreesd moet worden dat velen bijscholing nodig hebben wanneer aanvullende en hogere eisen aan hun beroep worden gesteld. Dat geldt te meer wanneer zij groepsdiscussies moeten organiseren en de opleiding moeten differentiëren naar verschillende achtergronden van de leerlingen en verschillende leerstijlen. Veling (1989c) heeft hiertoe reeds aanbevelingen gedaan in een opleidingsplan voor de vakopleiding van rijinstructeurs.

6.4.5. Toetsing in het rijexamen

De onderdelen van de cursus krijgen tot nu toe in de rijopleiding weinig aandacht. De belangrijkste reden is dat ze tijdens het examen niet expliciet worden meegewogen. Opleiding en exameneisen hebben zich in onderlinge afhankelijkheid ontwikkeld. Bij de betrokken praktijkdeskundigen in het experiment bestaat de stellige indruk dat in het algemeen het examen bepalend is voor de inhoud van de rijopleiding. Zoals één van hen zei: "De meesten leren wel hoe je rijexamen moet doen, maar autorijden leert men slechts bij een beperkt aantal rij scholen." De mogelijke examenroutes zijn

bekend. In de praktijk oefent men dan ook op deze routes. Net als de examiner zegt de instructeur telkens welke richting men op moet.

In de cursus ging het anders toe. Men moest naar enkele bestemmingen en daar zelfstandig naar toe rijden. Dat gaf de instructeur een beter inzicht in de tekortkomingen van de bestuurder. De bedoeling om op inzicht te trainen, wordt daardoor nog extra bevorderd. In de rijtest bleek dat dit effect heeft gehad.

Uit het bovenstaande blijkt al dat een aanvulling van de rijopleiding in de zin van zelfstandig rijden waarschijnlijk pas gegeven gaat worden wanneer ze als een noodzaak wordt gezien om het examen te halen. Het experiment heeft aangetoond dat met het nieuwe beoordelingsformulier, in het praktisch rijexamen aspecten als verkeersinzicht en sociaal verkeersgedrag in het oordeel kunnen worden betrokken.

Het is op zich wenselijk wanneer daarnaast ook in het theorie-examen verkeersinzicht en sociaal verkeersgedrag uitgebreid wordt getoetst. De cursus is een voorbeeld geweest van integratie van theorie en praktijk. De onderwerpen moeten zoveel mogelijk in het theoretisch en praktisch examen worden getoetst.

Een meer directe manier om de opleiding te verbeteren is dat leerlingen niet zelf kunnen bepalen hoeveel rijlessen zij nemen, maar aan een bepaald programma vastzitten. Daarin kunnen dan ook onderwerpen worden behandeld, die minder gemakkelijk in het examen toetsbaar zijn. Met name aan motivatie kan dan meer aandacht worden besteed. De rijinstructeur die het in de eerste plaats om een goede opleiding te doen is, behoeft dan niet op voorhand te worden beperkt door het risico dat kandidaten naar een concurrent gaan die een opleiding aanbiedt met minder lessen en die daardoor goedkoper is. Het lijkt nodig dat dit wettelijk wordt geregeld of dat het volgen van een volledig programma in de voorzieningsfeer wordt beloond. De rijinstructeurs onderling verkeren nu in een sociaal dilemma. Als totale groep hebben ze er economisch baat bij wanneer voor alle kandidaten zwaardere eisen gaan gelden waarbij een minimaal aantal lessen verplicht wordt. Maar een aantal instructeurs probeert economisch voordeel te halen ten koste van collega's door zich alleen maar op het examen te richten. Een goede opleiding wordt voor de instructeur economisch niet beloond.

6.4.6. Aanvullende cursussen

Aangegeven is reeds dat leren autorijden een proces van jaren en van vele tienduizenden kilometers is. Verbetering van de rijopleiding is mogelijk en nodig, maar niet voldoende. In aansluiting zijn andere maatregelen gewenst.

Aanvullende cursussen komen in aanmerking om de onveiligheid van jonge automobilisten terug te dringen. Theoretisch inzicht in het verkeersproces en in mogelijke gevaren wordt beter opgedaan wanneer dit gekoppeld kan worden aan ervaringen. Ook hierbij is een groepsproces van belang. Gevaarlijke situaties zouden besproken kunnen worden, in termen van wat er gebeurde, wat de bestuurder deed, wat hij of zij had kunnen doen om het gevaar te voorkomen enz. Het lijkt nuttig na verloop van tijd ervaringen uit te wisselen, niet alleen om het inzicht te vergroten, maar ook om emoties te bespreken die opgeroepen worden door het gedrag van anderen. Daarnaast kan in een aanvullende cursus de vaardigheid om noodmanoeuvres uit te voeren, verder worden opgevoerd. Gezien de ervaringen met dit experiment moet het mogelijk zijn een cursus samen te stellen die door de betrokkenen zelf als zinvol wordt ervaren en waar velen een financiële bijdrage aan willen leveren. Op deze wijze wordt een goede aanzet tot permanente educatie gegeven.

Voorts is het nuttig voorlichtingsmateriaal te ontwikkelen dat jonge automobilisten wijst op het nut van dergelijke cursussen en dat als naslagwerk kan dienen.

De Regionale Organen voor de Verkeersveiligheid kunnen voor deze cursussen en de voorlichting er om heen een belangrijke stimulerende rol vervullen.

6.4.7. Voorlopig rijbewijs

Een verdere bijdrage aan een juiste beeldvorming over de eigen rijvaardigheid en het stimuleren tot een defensieve rijstijl kan in principe geleverd worden door het rijbewijs voorlopig te maken. Een voorlopig rijbewijs kan de vorm krijgen van bepaalde beperkingen. De belangrijkste is wellicht dat men eerst alleen onder begeleiding mag rijden. Daarnaast is te denken aan het niet mogen rijden onder bepaalde omstandigheden. In een aantal landen zijn met beperkingen goede resultaten bereikt (zie Twisk, 1990). De begeleiding kan afkomstig zijn van meer ervaren automobilisten, die hiervoor enige instructie ontvangen. Effecten kunnen zijn dat de beginnende

automobilisten aanwijzingen krijgt, dat hij of zij gedwongen wordt terughoudend te rijden, dat de sociale omgeving een grotere invloed en betrokkenheid krijgt en dat de beginnende automobilist een duidelijke indicatie krijgt dat alle beginnende automobilisten nog een lang leerproces moeten doormaken, waarvoor niemand zich behoeft te generen. Te overwegen is in ruil daarvoor toestemming te geven om op een vroegere leeftijd met de rijopleiding te beginnen.

Een voorlopig rijbewijs wordt ook vaak gezien als een middel in combinatie met een puntenstelsel. Overtredingen leiden tot punten en bij overschrijding van een gegeven aantal moet een cursus worden gevolgd. Ook hiermee zijn resultaten bereikt. In deze vorm is een voorlopig rijbewijs vooral gericht op het terugdringen van overtredingen. Het experiment toonde aan dat overtredingen geen voldoende verklaring zijn voor de grote onveiligheid van jonge automobilisten. De onderzochte groep was tijdens het experiment erg gemotiveerd en er op dat moment niet op uit om regels te overtreden. Desondanks was hun niveau erg laag.

Ongeacht welke vorm men kiest voor een voorlopig rijbewijs, aanvullende cursussen zoals hierboven omschreven kunnen ook onder deze noemer worden gebracht.

6.5. Aanbevelingen voor verder onderzoek

Zowel met de vragenlijst als in de rijtest zijn enkele effecten van de cursus vastgesteld. Het is van belang om te weten of die effecten duurzaam zijn. Daarvoor is een nameting nodig. De meest eenvoudige opzet hiervoor is om de vragenlijst opnieuw af te nemen.

Het algemene prestatieniveau van de groep jonge mannen was laag. Het percentage dat gezakt zou zijn wanneer de rijtest als examen zou hebben gegooid was groot. Als het al niet uit de ongevallencijfers naar voren was gekomen, zou het resultaat op zich al voldoende aanleiding moeten zijn voor een ernstige bezinning op wat er onder beginnende automobilisten na de rijopleiding gebeurt. Is het overmoed, een ongeremde dadendrang, gebrek aan kennis en inzicht, gebrek aan ervaring? Waarschijnlijk spelen zij alle een rol en is de huidige rijopleiding niet in staat om jonge automobilisten op een veilig spoor te zetten.

De mogelijke invloedsfactoren die verband houden met leeftijdskenmerken of met gebrek aan ervaring moeten beschreven worden om aan te geven waar

tekortkomingen liggen. Uit ongevalgegevens blijkt dat de ongevalkans per afgelegde kilometer, sterk daalt vanaf 21 jaar. Kennis, inzicht, vaardigheden en attitudes moeten daarom vóór en na een periode van ongeveer twee jaar rijervaring worden gemeten om na te gaan hoe die omslag is te verklaren. Pas dan ontstaat een beter inzicht in de bijdragen die verschillende factoren spelen op de ongevalkans en in mogelijke aangrijpingspunten. Nog beter zou het zijn om verschillende perioden te onderscheiden. In dit experiment is de rijvaardigheid vastgesteld na drie maanden. Dat leverde reeds een totaal nieuw beeld op in vergelijking tot het rijexamen, waarschijnlijk vooral omdat het niet meer om een rijexamen ging. Maar er zijn ook genoeg indicaties dat een beginnende automobilist meteen na het behalen van het rijbewijs, een eigen rijstijl wil ontwikkelen.

Een onderzoekprogramma is op te stellen dat begint met één vergelijkende meting. Deze meting kan reeds een belangrijke aanvulling opleveren op de bestaande wetenschappelijke kennis, omdat die alleen uit brokken bestaat. De verschillende gedragsdeterminanten zijn bijna nooit tegelijk gemeten, zodat de onderlinge verhouding niet bekend is. Vervolgstudies, waarbij dezelfde personen herhaaldelijk worden gemeten, kunnen deze nieuw te verwerven kennis verder uitdiepen.

Bovengenoemd onderzoek maakt ook een onderscheid mogelijk tussen groepen jonge automobilisten naar de aard van hun tekortkomingen. Bij de ene groep zal die meer in vaardigheden liggen, bij een ander in motivatie tot veilig gedrag. In de Bondsrepubliek Duitsland kwam Schulze (1990) tot een indeling in zeven groepen jonge automobilisten die in ongevalsvatbaarheid en achtergrondkenmerken waren te onderscheiden. Ongetwijfeld zal de effectiviteit van de rijopleiding en ook van voorlichting en wetshandhaving vergroot worden wanneer beter ingespeeld wordt op verschillen tussen jonge automobilisten. Een dergelijk onderzoek kan ook als basis dienen om nieuwe ontwikkelingen in de rijopleiding te evalueren, onder meer gerelateerd aan het nieuwe RVV. De Rijprocedure B van het CBR en de Verkeersschool Gemeentepolitie (1987), bedoeld voor examinatoren en opleiders, is aan herziening toe (Westerveld, 1990). De BOVAG heeft een lesplan voor rijinstructie uitgebracht (1990), in haar opdracht vervaardigd door Traffic Test. Daarbij wordt ook per onderdeel van de rijtaak aangegeven, hoe uitleg is te geven van de bedoeling van een regel of voorschrift, ten einde het inzicht te vergroten.

Het duurt lang om de effecten van vernieuwing van de rijopleiding af te

lezen uit ongevalgegevens en ethisch is het geen hoogstandje om op die cijfers te wachten om na te gaan wat hiermee bereikt is. Een andere manier is om de ontwikkeling van gedragsdeterminanten van jonge automobilisten per jaar rijervaring vast te stellen. Om de invloed af te zonderen van andere ontwikkelingen op de verkeersveiligheid zal het nodig zijn ook een goede inventarisatie te maken van wat er concreet verandert in de huidige opleidingspraktijk. Verschillende opleidingspraktijken moeten dan vergeleken worden. Dat zal tevens aan het licht brengen hoe de instructeurs om (kunnen) gaan met nieuwe lesplannen.

LITERATUUR

- Biehl, B. & Brown, I.D. (1988). Vergleich der Fahrerausbildung in der Bundesrepublik Deutschland und Grossbritannien. In: W. Leutzbach et al. (1988). Vergleich der Verkehrssicherheit in der Bundesrepublik Deutschland und Grossbritannien. Forschungsbericht 183. BAST, 1988.
- BOVAG (1990). Bovag Lesplan voor rij-instructie. BOVAG, 1990.
- Brown, I.D. (1989). How can we train safe driving? VSC, 1989
- Harris, S. (1989). Verkeersgewonden geteld en gemeten. R-89-13. SWOV, 1989.
- Kampen, L.T.B. van (1988). Analyse van de verkeersonveiligheid van jonge, onervaren automobilisten. R-88-45. SWOV, 1988.
- Noordzij, P.C. (1989). Opmerkingen bij het voorontwerp RVV 1990. R-89-7. SWOV, 1989.
- Schulze, H. (1990). Lifestyle, leisurestyle and traffic behavior of young drivers. Paper Congress on Road Safety and Traffic Environment in Europe, Göthenborg, VTI/BAST, 1990.
- Staatsblad van het Koninkrijk der Nederlanden (1990); Besluit van 26 juli 1990, houdende vaststelling van een nieuw Reglement verkeersregels en verkeerstekens.
- Timmermans, P.J.A. (1989). Oriëntatie op een leerplanvoorstel verkeer. Instituut voor Leerplanontwikkeling SLO, 1989.
- Twisk, D.A.M. & Wittink, R.D. (1988). Contraproductieve aspecten van de rijopleiding. In: Samenvattingen van de Internationale Dagen over de Verkeersveiligheid, Brussel, 1988.
- Twisk, D.A.M. & Wittink, R.D. (1990). Aanvullende componenten voor de basisrijopleiding. R-90-12. SWOV, 1990.

- Veling, I.H. (1986). Autorijopleiding; Een kennisinventarisatie. TT 86-16. Traffic Test, 1986.

- Veling, I.H. (1987). Test-hertest onderzoek CBR-praktijkexamen. TT 87-10. Traffic Test, 1987.

- Veling, I.H. (1989a). Ontwikkeling van een nieuw examenuitslagformulier voor het B-rijexamen van het CBR. TT 89-36. Traffic Test, 1989.

- Veling, I.H. (1989b). Opleidingsplan voor de rijopleiding. TT 89-19. Traffic Test, 1989.

- Veling, I.H. (1989c). Opleidingsplan voor de vakopleiding van rijinstructeurs. TT 89-46. Traffic Test, 1989.

- Vissers, J.A.M.M. (1990). Aanvullende componenten voor de basisrijopleiding; een praktijkbeproeving. Deel II: Productevaluatie. TT 90-24. Traffic Test, 1990.

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

- Waller, P.F. (1987). A graduated licensing system for beginning drivers. In: Delpout, A.P. & Rodenboog, C. (red.). Voorlopig rijbewijs. Traffic Test, 1987.

- Westerveld, H. Ph. (1990). De consequenties van het nieuwe RVV voor de rijopleiding en het rijexamen. Rede gehouden tijdens het CBR-symposium 1990 voor rijschoolhouders. CBR, 1990.