

EEN STUDIE NAAR DE OVERZETBAARHEID VAN DE PRINCIPES VAN HET FRANSE
BEGELEID-RIJDEN OPLEIDINGSSYSTEEM

R-92 -44

Drs. D.A.M. Twisk & mr. H.P.J. Gieszen

Leidschendam, 1992

Stichting Wetenschappelijk Onderzoek Verkeersveiligheid SWOV

INHOUD

Voorwoord

1. Inleiding
2. Een voorlopig rijbewijs en de verkeersveiligheid
3. Het AAC: Uitgangspunten en organisatorische vormgeving
 - 3.1. Pedagogische uitgangspunten
 - 3.2. De basisopleiding
 - 3.3. De stage: Rijden onder begeleiding
 - 3.4. Eisen aan de rij scholen
 - 3.5. Participatie: Wie is de AAC-leerling en wat is het slagingspercentage?
 - 3.6. Kosten voor de leerling
4. Hoe werkt het in de praktijk?
 - 4.1. De rij scholen
 - 4.2. Voor de 16-jarige leerling en hun begeleiders
 - 4.3. Verzekering
 - 4.4. De overheid: Wetgeving, uitvoering en toezicht
 - 4.5. Het opleidingsproces
 - 4.5.1. Het opleidingscontract
 - 4.5.2. Vaardigheidseis voor begeleid rijden
 - 4.5.3. Begeleid-rijden periode
 - 4.5.4. Examinering (afsluiting begeleid-rijden periode)
 - 4.6. Effectiviteit
 - 4.7. Toekomstige ontwikkelingen
5. Effecten op de veiligheid
 - 5.1. Opleidingsveiligheid
 - 5.2. Veiligheidseffect
 - 5.3. Verlaging van de leeftijdsgrens en de veiligheid
 - 5.3.1. Is een verlaging van de rijgerechtigde leeftijd nodig en gewenst?
 - 5.3.2. Leeftijd en veiligheid

5.4. Veiligheidseffecten in Nederland

5.4.1. Een risicodaling?: Een illustratie

5.4.2. Toename in de betrokkenheid bij ongevallen: Een illustratie

5.4.3. Bijgeleid rijden of gestructureerde opleiding effectief?

6. Toepassing in Nederland: Conclusies en aanbevelingen

6.1. Algemeen

6.2. Effectiviteit van begeleid rijden

6.3. Relatie met andere maatregelen

6.4. Consequenties van keuzemogelijkheden

6.5. Aantrekkelijkheid

6.6. Kosten en organisatie

6.7. Aanbevelingen, aandachtspunten en nader onderzoek

Literatuur

Bijlagen 1 t/m 8

VOORWOORD

De Raad voor de Verkeersveiligheid heeft de SWOV opdracht gegeven de inhoudelijke begeleiding van het onderzoek naar de "overzetbaarheid van het Franse rijopleidingssysteem (Apprentissage Anticipé de la Conduite: AAC) op zich te nemen. In dit systeem wordt op 16-jarige leeftijd met de rijopleiding begonnen, en wordt tijdens de opleidingsfase minimaal 3000 km onder begeleiding van een ervaren chauffeur gereden. Deze wijze van opleiden lijkt een flinke daling in het ongevalrisico van beginnende automobilisten op te leveren. De vraag is of een dergelijk systeem ook in Nederland ingevoerd zou kunnen worden en wat daarvan de praktische consequenties zouden zijn.

Het onderzoek hield onder meer een werkbezoek in aan Frankrijk. Tijdens dit bezoek spraken vertegenwoordigers van betrokken Nederlandse organisaties met hun Franse zusterorganisaties. De SWOV was ook deelnemer aan het bezoek. De verkregen informatie is verwerkt in dit rapport, terwijl het verslag van de gesprekken als bijlage is toegevoegd. De deelnemers aan het werkbezoek hebben door een deskundige en kritische opstelling een evenwichtige beoordeling van het systeem mogelijk gemaakt.

In dit rapport wordt naast informatie over het Franse systeem een nadere analyse gepresenteerd van het risico van Nederlandse beginnende automobilisten, de merites van het Franse systeem worden besproken in relatie tot andere vormen van rijopleiding en een voorlopig rijbewijs en een deel van de organisatorische consequenties van een Nederlandse toepassing wordt aangegeven. De nadruk ligt op de te verwachten veiligheidseffecten van een dergelijke toepassing.

1. INLEIDING

Het hoge ongevalrisico van jonge beginnende Nederlandse automobilisten rechtvaardigt een grondige inventarisatie en verkenning van mogelijke maatregelen die effectief kunnen zijn in het verlagen van dit risico (zie Van Kampen, 1988 en Twisk, 1990). Een zo'n groep maatregelen richt zich op het begeleiden van de leerperiode.

In Frankrijk is reeds een aantal stappen gezet om hieraan op een systematische wijze vorm te geven. Kenmerk van de nieuwe Franse rijopleiding is dat in aanvulling op de rijlessen met instructeur, 3000 km onder begeleiding van een ervaren automobilist wordt gereden.

Uit evaluatie-onderzoek blijkt dat dit systeem mogelijk een positief effect heeft op de veiligheid van beginnende automobilisten. Er wordt melding gemaakt van een toename van 30% ongevallenvrij gereden kilometers. De Raad voor de Verkeersveiligheid is van mening dat het Franse systeem veelbelovend lijkt, en een zinvolle invulling kan zijn van een 'voorlopig rijbewijs'-systeem in Nederland (zie advies van de Raad voor de Verkeersveiligheid, 1991).

In dat kader stelde de Raad voor de Verkeersveiligheid een onderzoek in naar de "overzetbaarheid" van het Franse systeem naar de Nederlandse situatie.

Dit onderzoek hield onder meer een werkbezoek in, waarin betrokken Nederlandse instanties zich nader konden informeren, door gesprekken met betrokken Franse instanties.

Omdat er verscheidene 'obstakels' kunnen zijn en omdat de Nederlandse organisatie rond opleiding en examinering zullen afwijken van de Franse, is verkend of en op welke wijze een soortgelijk systeem in Nederland ingevoerd kan worden, welke veiligheidseffecten te verwachten zijn en aan welke organisatorische randvoorwaarden dient te worden voldaan. Daartoe zijn de volgende activiteiten uitgevoerd:

- Nagegaan werd of de geclaimde effecten inderdaad van de omvang zijn zoals in de evaluatiestudies worden aangegeven.
- Nagegaan werd op welke wijze het Franse systeem organisatorisch is opgebouwd.
- Op basis van het voorgaande is geïnventariseerd op welke problemen het overzetten van het systeem zal stuiten.

Het rapport valt in een aantal onderdelen uiteen. Allereerst wordt beschreven wat het probleem is waarvoor een maatregel als begeleid rijden een oplossing zou kunnen betekenen. Het is echter niet zo dat begeleid rijden de enig mogelijke en denkbare maatregel zou kunnen zijn. Om die reden wordt de maatregel 'begeleid rijden' geplaatst in relatie tot andere mogelijk effectieve maatregelen (Hoofdstuk 2).

Daarna volgt een gedetailleerde beschrijving van het systeem, waarin de nadruk ligt op de praktische vormgeving, zoals de regels die gelden, wat mag wel wat mag niet (Hoofdstuk 3). Hierna wordt beschreven hoe het Franse systeem in de praktijk blijkt te werken (Hoofdstuk 4). Dit hoofdstuk is voornamelijk gebaseerd op de informatie verkregen uit het werkbezoek. Voorzover het werkbezoek ook informatie opleverde over veranderingen in de opzet van het systeem is dat ook in Hoofdstuk 3 verwerkt.

In Hoofdstuk 5 worden de effecten van het systeem op de verkeersveiligheid beschreven. Dit hoofdstuk is deels gebaseerd op Franse gegevens, maar deze kennis is uitgebreid met Nederlandse ongevalgegevens.

Hoofdstuk 6 bevat de conclusies waarbij de nadruk wordt gelegd op de te verwachten veiligheidsconsequenties van een implementatie.

Voor een verslag van het werkbezoek en de gesprekken met de zusterorganisaties wordt verwezen naar Bijlage 8.

2. EEN VOORLOPIG RIJBEDIJS EN DE VERKEERSVEILIGHEID

Autorijden is een complexe taak, waarvoor de benodigde leerperiode niet alleen de opleidingsfase (rijopleiding) beslaat, maar ook voortgezet wordt (waarschijnlijk nog enkele jaren) na het behalen van het rijbewijs. Een voorlopig rijbewijs richt zich op deze post-examen leerperiode, en omvat alle voorzieningen waarbij de automobilist na het slagen voor het rijexamen een rijbewijs ontvangt waaraan, zolang aan bepaalde eisen niet is voldaan, specifieke rechten en verplichtingen gekoppeld zijn die anders zijn dan voor een houder van een 'geheel' rijbewijs.

Uit onderzoek blijkt dat de waarde van een voorlopig rijbewijs is gelegen in de volgende doelstellingen:

- het bewerkstelligen van een beschutte (veilige) leeromgeving na het behalen van het rijbewijs;
- het bewerkstelligen van het aanleren van correcte handlungssequenties (bijvoorbeeld het op een systematische wijze zoeken naar kruisende verkeersdeelnemers; het juiste gebruik van de bedieningsmechanismen van het voertuig);
- het bewerkstelligen van een juiste verkeersmentaliteit, zoals het afzien van ernstige (moedwillige) verkeersovertredingen (bijvoorbeeld alcoholgebruik, door rood licht rijden en het overschrijden van snelheidslimieten).

Met betrekking tot de vraag welke vorm van voorlopig rijbewijs dan het meest effectief zou zijn, zijn in dit licht de volgende bevindingen op voorhand van belang.

Een beschutte (veilige) leeromgeving kan gerealiseerd worden door aan het rijbewijs restricties te verbinden en door het 'rijden onder begeleiding'. Sommige restricties zijn effectief gebleken, zoals een nachtelijk rijverbod. Ook een verbod op het rijden met passagiers, en een 0-promille alcoholrestrictie lijken veelbelovend, maar de effecten zijn (nog) niet aangetoond. Evenwel, van een restrictie van de toegestane maximum snelheid en het verbod van het rijden op autosnelwegen is met grote waarschijnlijkheid geen positief veiligheidseffect te verwachten.

In een proefneming met 'rijden onder begeleiding' is een positief veiligheidseffect gebleken (zie ook par. 3.4).

Het bewerkstelligen van het aanleren van correct verkeersgedrag kan zowel door het verplichten tot het volgen van extra cursussen (bijscholing), als ook door het 'rijden onder begeleiding'. Bijscholing kan contraproductief zijn voorzover het cursussen betreft die gericht zijn op het vergroten van de technische voertuigvaardigheden. Cursussen die gericht zijn op het vergroten van het verkeersinzicht zijn wel positief gebleken.

Een juiste verkeersmentaliteit kan onder meer gevormd worden door strikt optreden van de politie bij een beperkt aantal, maar ernstige verkeers-overtredingen, waarbij een eenmalige overtreding reeds voldoende is voor een verzwaarde sanctie. Ook het 'rijden onder begeleiding' kan positief zijn in het vormen van de verkeersmentaliteit, doordat de begeleider direct kan reageren op ongewenst gedrag. Een neveneffect is dat ook de begeleider bewuster op zijn eigen - ongewenste - rijgewoonten gaat letten.

Het is aan te bevelen, in aanvulling op de thans geldende rijvaardigheids-eisen en de toetsing daarvan, een voorlopig-rijbewijssysteem in te voeren waarin alle drie reeds genoemde doelstellingen worden nagestreefd.

De keuze voor specifieke invullingen kan mede gebaseerd worden op resultaten uit evaluatie-onderzoek van reeds geïmplementeerde voorlopig-rijbewijssystemen.

De opzet van het 'rijden onder begeleiding', zoals dat onderdeel uitmaakt van het Franse rijopleidingssysteem AAC lijkt in velerlei opzicht te voldoen aan de doelstellingen van een effectief voorlopig-rijbewijssysteem. Het creëert een beschutte leeromgeving, door het verlengen van de leerperiode in combinatie met de 'pedagogische' bijeenkomsten biedt het een garantie voor het aanleren van correct verkeersgedrag, terwijl van de aanwezigheid van een ervaren begeleider en de langdurige contacten met de rijschool ook een vormende werking op de verkeersmentaliteit kan uitgaan.

Deze positieve inhoudelijke kanten van het AAC rechtvaardigen een nadere bestudering van het systeem met betrekking tot organisatorische vormgeving en inhoudelijk functioneren.

3. HET AAC: UITGANGSPUNTEN EN ORGANISATORISCHE VORMGEVING

Het Franse rijopleidingssysteem AAC (Apprentissage Anticipé de la Conduite) is een opleiding waaraan op 16-jarige leeftijd mag worden begonnen. Het is niet beperkt tot deze leeftijdsgroep, ook op oudere leeftijd kan gestart worden. Deze opleiding bestaat naast een traditioneel opleidingssysteem waaraan pas op 18-jarige leeftijd mag worden begonnen.

Zowel de opleiding als het examen, als de voorwaarden waaronder de 16-jarige mag rijden zijn duidelijk gestructureerd.

3.1. Pedagogische uitgangspunten

Door INRETS, het Franse onderzoeksinstituut op het gebied van transport en de veiligheid daarvan, is het AAC op basis van de volgende uitgangspunten, paradoxen en constateringën ontwikkeld.

- Er is een discrepantie tussen de doelen zoals de leerling die nastreeft en die de rij scholen nastreven. De leerling wil leren autorijden omdat dat voor hem een belangrijke spelwaarde heeft. De rij school gaat uit van een leerling die wil leren autorijden vanwege het vervoersnut van dat voertuig. Dit zijn werelden van verschil. Het leidt ertoe dat in de rijopleiding jongeren opgeleid worden met een formele kennis van verkeersregels en een rijstijl die ze los zullen laten zodra ze de vrijheid hebben te rijden op hun eigen (spel) manier.

- Een tweede paradox is gelegen in de manier waarop de ervaren automobilist zich in het verkeer gedraagt (d.w.z. de verkeersregels aan zijn laars lapt), en de verwachting dat de beginner zich wel keurig volgens de voorgeschreven regels zal blijven gedragen.

Volgens de Franse onderzoekers is de oplossing voor dit probleem het ruim voor het 18de jaar de leerling laten ontdekken van de regels en het deelnemen aan het sociale spel dat autorijden is. Hiervoor bleek het nodig een scheiding aan te brengen tussen het leren van het gedrag en het slagen voor het rij-examen. Het principe bestaat eruit de jongere vroeg achter het stuur te plaatsen, in een omgeving van vertrouwen en verantwoordelijkheid die het plezier (een belangrijke motor voor het leren), niet in de weg staat.

Een opleiding zou idealitair moeten bestaan uit de volgende elementen;

1. Om te rijden moet men enkele basistechnieken van het omgaan met de auto (machine-mens interactie) leren.
2. Vervolgens moeten de jongeren de gelegenheid krijgen in termen van ruimte en tijd veelvuldig te oefenen om zo via de ketens waarnemen- decodering - inzicht - response, verkeersroutines aan te leren en te kunnen reproduceren. Deze routines worden door veelvuldig oefenen robuust verankerd in het geheugen.
3. Het expertniveau van de leerling neemt sneller toe naarmate op meer vertrouwelijke wijze met de leerling wordt omgegaan. Vandaar dat naast de leerling een begeleider geplaatst is, wiens voornaamste rol is het handhaven van een sfeer waarin angst, schuldgevoelens, en onderdrukking vermeden worden. Ouders kunnen goed als begeleiders optreden omdat zij sterk betrokken zijn op hun kinderen. De onderzoekers menen dat deze situatie waarin ouders hun kinderen begeleiden in het leren autorijden vergelijkbaar is met de fase van het leren lopen.
4. Voor de jongere zal de ruimte moeten bestaan voor het beleven van het autorijden als spel en uitdaging waarin hij de grenzen van de normen en zijn eigen vermogen leert kennen. De aanwezigheid van de begeleider draagt er zorg voor dat dit op een veilige wijze gebeurt.
5. De symbolische functie van de auto voor de jongere, namelijk de interactie tussen droom en werkelijkheid, zal aan de jongere (terug) gegeven kunnen worden. Het is meer gewenst dat de jongere op 16-jarige leeftijd deze leert beleven in een beschermde omgeving in een positieve relatie met een volwassene, dan op een eenzame en gespannen wijze op 18-jarige leeftijd.

3.2. De basisopleiding

Begonnen wordt met een basisopleiding, welke door een erkende rijschool, precies volgens een voorgeschreven protocol wordt gegeven. Het volgende wordt van de rijschool verwacht:

1. Een basisopleiding bestaande uit 20 lessen waarvan 15 uren praktijklessen. Er zijn vier stadia binnen deze opleiding ieder met eigen leerdoel-einden.
2. Voortgang van de individuele leerling wordt bijgehouden en afgetekend in een 'leerboek'. In dit leerboek staan ook wenken en raadgevingen voor de begeleider en leerling. In dit leerboek worden alle formaliteiten, het

leerproces en de leerervaringen opgeschreven (zie Bijlage 4). Het dient ook als voorlopig rijbewijs dat men achter het stuur altijd bij zich moet hebben (ook tijdens de eerste 15 praktijklessen). Ook kan de politie er de resultaten van controles (overtredingen bijvoorbeeld) in optekenen. Volgens INRETS zijn de effecten van de invoering van dit leerboek opzienbarend geweest. Het dwong instructeurs systematisch instructie te geven, ondersteunde de dialoog tussen instructeur en leerling betreffende de voortgang, en het bleek het eerste controlemiddel voor de kwaliteit van de gegeven rijopleiding. Dit leerboek is nu sinds juni 1991 ook verplicht gesteld voor elke leerling ongeacht leeftijd of het soort opleiding dat hij volgt.

3. Een opleidingscontract wordt afgesloten tussen rijsschool en leerling waarin de aard, omvang en kosten van de opleiding worden vastgelegd (zie Bijlage 1).

4. Een accoordverklaring met een controle op de opleidingskwaliteit door de overheid.

5. Het verstrekken van een verklaring betreffende de succesvolle afsluiting van de basisopleiding. Deze verklaring mag alleen dan door de rijsschool worden afgegeven worden als de kandidaat-automobilist een rijvaardigheidsniveau bereikt heeft dat ongeveer gelijk staat aan het niveau dat voor de afgifte van een volledig rijbewijs vereist is. De overheid controleert steekproefgewijs of de rijsschool zich volgens deze voorgeschreven eisen gedraagt.

3.3. De stage: Rijden onder begeleiding

Aansluitend op de basisopleiding volgt een periode waarin de leerling alleen met een begeleider mag autorijden. Voordat iemand de taak als begeleider op zich kan nemen moet deze aan een aantal eisen voldoen. Hij of zij dient drie jaar in het bezit te zijn van een rijbewijs en ouder dan 28 jaar. Toestemming om als begeleider te fungeren wordt verleend door de maatschappij waarbij de te gebruiken auto verzekerd is. De verzekeringsmaatschappij heeft zich ertoe verplicht de verzekeringspremie voor deze auto niet te verhogen (zie Bijlagen 2 en 3), maar kan de begeleider wel weigeren.

Niet in aanmerking om als begeleider op te treden komen zij die veroordeeld zijn wegens verkeersmisdrijven zoals rijden onder invloed, doorrijden na een ongeval, weigeren te stoppen bij aanhouding door de politie.

rijden zonder rijbewijs. De begeleider moet deelnemen aan het afsluitende examen van de basisopleiding en aan één van de hieronder beschreven pedagogische bijeenkomsten.

Voor de leerling golden na de basiscursus, dus tijdens de 'begeleid-rijden'-periode, tot 1989 een aantal restricties bij het deelnemen aan het verkeer zoals:

- niet op vrijdag-, zaterdag- en zondagnacht tussen 18.00 en 8.00 uur;
- niet buiten de landsgrenzen;
- niet op autosnelwegen.

Deze restricties zijn na 1989 niet meer van kracht. Ze bleken geen significante bijdrage te hebben aan de veiligheid.

De enige restrictie die nu nog van kracht is een snelheidsbeperking van 90 km/uur.

In 1992 is het ook mogelijk geworden om via het AAC het motorrijbewijs te halen.

Bij het begeleid rijden kan men een rond bord voeren op de achterkant van de auto, maar dat is niet verplicht. Wel dient tijdens de rit het opleidingsboek en een accoordverklaring van de verzekering aanwezig te zijn en op verzoek aan de politie te kunnen worden getoond.

Tijdens de begeleid-rijden periode vinden op de rijschool twee pedagogische bijeenkomsten plaats waarbij ook de begeleider aanwezig is. De eerste vindt plaats 4 tot 6 maanden na het afsluiten van de basisopleiding. Normaal is dan ongeveer 1000 km afgelegd. De tweede vindt plaats 3 tot 8 maanden voor het afsluiten van de begeleid-rijden periode. Dan is ongeveer zo'n 3000 km afgelegd. Deze pedagogische bijeenkomsten die ieder 3 uur duren, bestaan uit een theoretisch onderdeel (voorgescreven thema's zijn: snelheid, alcohol, oplettenheid, overmoedigheid, en verzekeringsvraagstukken) en een praktijkgedeelte. Voor een beschrijving van de inhoud van de pedagogische bijeenkomsten wordt verwezen naar par. 4.5.3. De rijschool maakt een aantekening betreffende de praktijkles en een beschrijving van de opgedane rijervaring. Zodra de leerling 18 jaar geworden is moet hij of zij het traditionele rijexamen doen om in bezit te komen van het permanente rijbewijs.

3.4. Eisen aan de rijsscholen

Rijsscholen die willen deelnemen aan dit programma, gaan er mee accoord de cursus volgens de richtlijnen aan te bieden. Ook dienen de instructeurs een driedaagse cursus te volgen. Zij zijn verplicht aan de overheid opgave te doen van iedere AAC-leerling die ze in opleiding hebben. De rijsschool verplicht zich tot het toezichthouden op het leerproces tot dat de leerling - op 18-jarige leeftijd - het rijbewijs haalt.

Een steekproefsgewijze controle door de overheidscoördinator dient het niveau en de inhoud van de aangeboden cursus te waarborgen.

3.5. Participatie: Wie is de AAC-leerling en wat is het slagingspercentage?

Tussen 1984 en 1986 is het systeem landelijk ingevoerd. Daarvoor betrof het slechts een uitgebreide proef. In 1990 werd een uitgebreid enquête-onderzoek gehouden onder AAC-leerlingen en automobilisten die na het AAC hun rijbewijs gehaald hadden.

Dit onderzoek had onder meer betrekking op de vragen:

- wie doen er aan het AAC mee?
- wat is het effect op het slagingspercentage?

Uit dit onderzoek bleek dat de typische AAC-persoon:

- 20 jaar is (op het tijdstip van het onderzoek);
- vader komt uit een hoger sociaal economisch milieu;
- moeder werkt niet;
- veelal studerend;
- een alleenstaande man.

Dit betekent dat de uitkomsten voor een breder publiek te zijner tijd iets kunnen afwijken.

70% van de kandidaten slaagt in één maal, terwijl normaal slechts 50% in één maal slaagt. In 1985 slaagde nog 80% in één maal. Met de uitbreiding van de deelname aan de AAC in de jaren is er dus een dalende tendens in slagingspercentages.

92% gebruikt nu (nog) de autogordel, 56% vindt dat de snelheidslimieten niet te strikt genomen moeten worden.

Inmiddels nemen thans meer dan 100.000 jongeren aan het AAC deel, en is deze opleiding nu opengesteld voor alle leeftijden. Het opleidingssysteem lijkt vooral aan te slaan in de hogere economische klassen. Slechts 10% van alle jongeren in de doelgroep kiezen voor het systeem. Dit betekent dat van alle 16-jarigen slechts 10% opgeleid wordt binnen het AAC. Een mogelijke oorzaak kunnen de aanvangskosten zijn. Het financiële voordeel komt pas na twee jaar (zie par. 3.6).

Verder is gemiddeld 32 uur les genomen: 13 theorielessen en 19 praktijklessen. Daarnaast is meer dan 5000 km onder geleide gereden. Dit alles is ruim boven hetgeen minimaal vereist is.

3.6. Kosten voor de leerling

De kosten van deze opleiding liggen tussen de 4500 en 5000 frs. en zijn daarmee iets hoger dan voor de traditionele opleiding. Door de rijsscholen worden hogere opleidingsbedragen genoemd van 5000 tot 8000 frs. Dit komt doordat vaak meer lessen dan de voorgeschreven twintig gevolgd moeten worden alvorens het vereiste vaardigheidsniveau bereikt wordt.

Tegenover de hogere opleidingskosten staat een verlaging van de verzekeringspremies. De verzekeringsmaatschappijen zijn gerechtigd om gedurende de eerste drie ervaringsjaren (dus de eerste drie jaar nadat iemand het rijbewijs gekregen had) een toeslag op de premies te heffen. Een wettelijke regeling (Code des Assurances Art. A.335-9-1) bepaalt dat deze toeslag in het eerste jaar niet hoger mag zijn dan 140% en voor de twee daarop volgende jaren wordt de toeslag afgebouwd.

Als een automobilist is opgeleid binnen het AAC is wettelijk bepaald dat deze toeslag tot 50% wordt teruggebracht. Na het eerste jaar voor het geval er geen 'incidenten' zijn geweest vervalt de verhoogde premie geheel.

De voorlichtingsfolder voor de leerling vermeldt over kosten het volgende: "De rijlessen zijn niet duurder dan met de klassieke methode (3500 à 5000 frs.). Door het hoge slagingspercentage vervallen in de regel de kosten van een tweede examen daarvoor". Het grootste voordeel is de genoemde verlaging van de verzekeringspremie. Hiervan werd het volgende rekenvoorbeeld gegeven.

	Klassieke verzekering	Verzekering na AAC
Eerste jaar	$5000 + 140\% = 12.000 \text{ frs.}$	$5000 + 70\% = 8.500 \text{ frs.}$
Tweede jaar	$5000 + 70\% = 8.500 \text{ frs.}$	$5000 + 0\% = 5.000 \text{ frs.}$

4. HOE WERKT HET IN DE PRAKTIJK?

In de voorgaande hoofdstukken is beschreven hoe het AAC bedoeld is te werken. In dit hoofdstuk wordt nader ingegaan op het feitelijk functioneren. Om over dit feitelijke functioneren informatie te krijgen zijn de betrokken Franse organisaties bezocht door een werkgroep bestaande uit vertegenwoordigers van Nederlandse 'zusterorganisaties'. Doel van het bezoek was na te gaan of het systeem zoals dat in Frankrijk toegepast wordt, ook in Nederland zou kunnen functioneren.

In dit hoofdstuk wordt volstaan met een beschrijving op hoofdlijnen van de taken en bevoegdheden van de bezochte organisaties en de verkregen informatie. Voor de vragen die aan de orde zijn gesteld en het verslag van de gevoerde gesprekken wordt verwezen naar de betreffende Bijlagen 7 en 8.

4.1. De rijscholen

De cijfers laten zien dat vele rijscholen bereid zijn aan het AAC-systeem mee te werken. De benodigde vergunning die kosteloos te verkrijgen is, is namelijk door 8600 van de 11.000 rijscholen die Frankrijk telt aangevraagd.

Voor de rijscholen zou het systeem geen extra administratieve belasting betekenen. Wel moeten er extra formulieren ingevuld worden en een lesboek bijgehouden. Maar zodra dat onderdeel is geworden van de dagelijkse routine wordt dat niet als een belasting ervaren en kost het ook weinig extra tijd.

Het feit dat instructeurs een extra cursus moeten volgen van drie dagen, wordt ook niet als een belasting gezien. De kosten voor deelname aan deze cursus wordt gedragen door de overheid, en komen dus niet ten laste van de instructeur en/of de rijschool. De cursus wordt onder werktijd gegeven en dat betekent dat de geïnvesteerde tijd ten laste komt van de rijschool. De inhoud van de instructeurscursussen is gericht op instructie over de principes van het AAC, maar is ook gericht op het vergroten van de vaardigheden van de instructeur om groepsgesprekken te voeren (te modereren), samen te werken met begeleiders, conflicten te beheersen etc.

De jonge instructeurs zijn het meest geïnteresseerd. De ouderen zijn minder bereid. De indruk bestaat dat zij zich bedreigd voelen door de actieve rol die is weggelegd voor de begeleider.

Ook is men van mening dat een cursus van drie dagen te kort is om al de benodigde vaardigheden aan te leren, en dat er een vervolgcursus zou moeten zijn.

De inhoud van de lessen is voorgeschreven, en de instructeur verplicht zich volgens dit lesschema te werken. Ook is duidelijk voorgeschreven welk vaardigheidsniveau een leerling moet hebben alvorens deze de tweede fase kan ingaan, d.w.z. begeleid mag rijden. Of een rijschool en zijn instructeurs zich daadwerkelijk houdt aan het lesschema en de bijbehorende vaardigheidseisen, wordt gecontroleerd door vertegenwoordigers van de afdeling van het Ministerie die tot taak heeft rijexamens af te nemen.

Essentieel in het contact tussen leerling, rijschool en begeleider is het opleidingscontract. Hierin verplichten de drie betrokken partijen zich tot het uitvoeren van duidelijke en van tevoren omschreven taken.

Als één van de drie zich niet aan deze afspraken houdt wordt het contract verbroken. Wordt bijvoorbeeld een leerling 'betrapt' op onbegeleid rijden dan is dat reden voor een ernstige berisping, maar ook kan het leiden tot het verwijderen van de leerling uit het programma. Hoewel deze mogelijkheden bestaan, wordt er niet de nadruk opgelegd. Wat meer van belang is, is het wederzijdse vertrouwen waarop het contract is gebaseerd. Het lijkt dus meer een 'sociaal contract' op basis van onderlinge afspraken te zijn, dan een contract dat een 'juridische' basis heeft op grond waarvan gedrag afdwongen kan worden.

Tot op heden is geen onderzoek uitgevoerd naar het functioneren van het AAC vanuit de optiek van de rijschool. INRETS heeft een onderzoekopzet gemaakt, maar er is nog geen uitzicht op financiering. De interesse voor een meer systematische inventarisering lijkt gering te zijn. Ook heeft geen van de betrokken organisaties een eigen onderzoek hiernaar uitgevoerd.

Het gespreide leren, uitgespreid over twee jaren, is een grote verandering gebleken voor de instructeurs. In plaats dat ze leerlingen klaar moeten stomen voor een examen, hechten ze nu beetje voor beetje een grotere waarde aan de rol van motivatie en attituden in het vormingsproces.

4.2. Voor de 16-jarige leerling en hun begeleiders

De indruk bestaat dat het voor 16-jarigen aantrekkelijk is om aan het AAC mee te doen. Deze indruk is gebaseerd op de ervaring dat veel 16-jarigen met leeftijdgenoten die reeds aan het AAC meedoen naar de rijschool komen om meer informatie te krijgen. De praktijk laat echter ook zien dat slechts een klein deel van deze groep ook daadwerkelijk aan het AAC mee gaat doen (zie par. 3.5).

Hoe dit komt is niet duidelijk. Er is geen onderzoek uitgevoerd onder de doelgroep om beletselen en barrières op te sporen. Wel is duidelijk dat het niet ligt aan capaciteitsgebrek binnen de rijscholen. Er zijn voldoende rijscholen beschikbaar. De indruk bestaat dat het niet ligt aan de bereidheid van verzekeringsmaatschappijen om toestemming te geven om in de door hen verzekerde auto begeleid rijden toe te staan.

Door verschillende organisaties wordt als redenen genoemd:

- de vooruitgeschoven kosten;
- de tijdbelasting voor het gezin;
- het gebruik en beschikbaarheid van de eigen auto;
- de verhoudingen binnen het gezin.

Het geschetste beeld is dat het AAC vooral aanslaat binnen gezinnen waarin de moeder niet werkt, maar wel een eigen auto heeft. Die auto is dan niet de gezinsauto (glimmend, nieuw, snel, duur en groot), maar een statusloze tweede auto. Verder kunnen ouders en kinderen redelijk goed met elkaar opschieten, en is hun relatie niet autoritair. Het zijn ouders die betrokken zijn op de vorming en toekomst van hun kinderen en die daarop graag ook nog in de puberteit invloed willen kunnen uitoefenen.

In 1992 is de Prevention Routière Française gestart met een voorlichtingscampagne met het doel om meer 16-jarigen en hun ouders te interesseren in het AAC. Het streven is om een participatie graad te halen van 50%. De campagne kenmerkt zich door informatie-overdracht door middel van posters, tv-spots en schoollessen, maar ook door in het land 16-jarigen proefritten te laten maken. Dit gebeurt dan wel onder geleide van een politieman, omdat deze groep niet gerechtigd is tot begeleid rijden. De interesse voor deze campagne lijkt groot, gezien het aantal proefritten en vragen om informatie. Niet is nagegaan of de campagne inderdaad er toe leidt dat de het aantal 16-jarige AAC-ers stijgt. Ook niet is onderzocht of deze campagne het meest geëigende middel is om dit doel te bereiken.

4.3. Verzekering

De autoverzekeringsmaatschappijen spelen een actieve rol in het AAC, in zoverre dat zij zich ertoe verplicht hebben op het voertuig waarin begeleid gereden worden geen extra verzekeringspremie te heffen. Hiertoe blijken ze ook geen enkele reden te hebben omdat uit de verzekeringsstatistieken gebleken is dat er geen toename is in verzoeken tot schadeloosstelling voor voertuigen waarin begeleid gereden wordt. Hieruit kan niet geconcludeerd worden dat blijkbaar het AAC leidt tot veilig begeleid rijden. Het is namelijk zeer waarschijnlijk dat het AAC momenteel een bevolkingsgroep aantrekt die voor de verzekeraars tot de groep van 'goede risico's' behoren. Dat wil zeggen dat het een groep betreft die weinig claimt.

De kans bestaat dat bij toename van de participatiegraad ook 'slechte' risico's worden aangetrokken. De verzekeraars kunnen er dan op contractuele gronden niet toe over gaan om de premie te verhogen tijdens de begeleid-rijden periode. Wel hebben zij het recht de 'begeleider' te weigeren. Het ongevallenvoerders van de begeleider kan gebruikt worden om 'risico' in te schatten en desgewenst de begeleider af te wijzen.

Er zijn geen gegevens verstrekt en waarschijnlijk momenteel ook niet beschikbaar in hoeveel van de gevallen een begeleider geweigerd wordt, en op welke gronden.

De verzekeringsmaatschappijen hebben doordat zij begeleiders mogen afwijzen een sleutelpositie in het welslagen van het AAC. Enerzijds zullen zij selectief kunnen zijn in het aantrekken van goede risico's via het weigeren of accepteren van de begeleiders. Anderzijds kunnen zij door de afwijzingsfrequentie de aantallen kandidaat-automobilisten bepalen die van het systeem gebruik kunnen maken.

Het is wel van belang zich te realiseren dat slechts een beperkt aantal jongeren reeds op 18-jarige leeftijd een eigen auto bezitten. In Nederland was dat in 1984 slechts 34% van de 18 of 19-jarige mannelijke rijbewijsbezitters en 10% van de 18 of 19-jarige vrouwelijke rijbewijsbezitters (DVK, 1985, geciteerd in Van Kampen, 1988). Slechts voor deze beperkte groep is premiereductie voordelig. Voor de overigen is dat pas later relevant.

De verzekeringsmaatschappijen (de APSAP) hebben aan het ministerie voorgesteld om codes aan te brengen op het rijbewijs zelf, waardoor het mogelijk

is een relatie te leggen tussen rijgedrag, ongevallen en opleiding. Hierdoor zou een evaluatiestudie praktisch uitvoerbaar worden.

4.4. De overheid: Wetgeving, uitvoering en toezicht

De overheid speelt op drie terreinen een belangrijke rol in de feitelijke uitvoering van het AAC.

- het vergunningstelsel
- de opleiding van de instructeurs
- het toezicht op de uitvoering

Er is geen inzicht gegeven in de kosten voor de schatkist. Wel is duidelijk dat het toezicht op de uitvoering en de opleiding van de instructeurs door de overheid wordt uitgevoerd. Dit zijn kosten die niet worden doorberekend naar de leerling of de rijschool.

Daartegenover staat dat in Frankrijk het rij-examen gratis is voor de leerling. De kosten worden door de staat gedragen. Wanneer een groter aandeel kandidaten in één maal slaagt drukt dat de examenkosten voor de Staat. In Nederland draagt de kandidaat zelf de kosten van het examen, en is het slagingspercentage niet relevant voor de overheidskosten.

In termen van handhaving van de regels wordt buiten het reeds genoemde toezicht geen extra inspanning geleverd. Het controleren van het naleven van de regels betreffende het begeleid rijden is onderdeel van het normale toezichtspatroon. In de praktijk zal het erop neerkomen dat leerlingen zelden door de politie gecontroleerd zullen worden.

Ook is er niet nadrukkelijk gelet op de fraudegevoeligheid van het systeem. De filosofie lijkt te zijn dat overtredingen altijd zullen plaatsvinden. Maar dat bij dit systeem dat zo ingebed is in het gezin, de politie niet de meest belangrijke toezichthouder is. Dat zijn de ouders en de rijschool, meent men.

4.5. Het opleidingsproces

4.5.1. Het opleidingscontract

De opleiding voor het behalen van de rijtoets, voorafgaande aan de begeleidrijden periode, wordt verzorgd door de rijschool.

Het aantal lessen dat een leerling moet nemen voor aan de toets deelgenomen mag worden, kan van te voren worden overeengekomen. Dit gebeurt bij aanmelding na een in-test. Met deze in-test wordt beoogd de natuurlijke vaardigheden van de leerling in te schatten, en daarmee het aantal instructie-uren te voorspellen die de leerling nodig heeft voordat het gewenste vaardigheidsniveau bereikt wordt. De rijschool dient zich daarbij te houden aan een voorgeschreven minimum van 20 lessen. Onduidelijk is op welke wijze deze in-test uitgevoerd wordt in Frankrijk en of deze ook overal wordt afgenomen. In het geval van de bezochte rijschool bestond de in-test uit een simpele (pen en papier) oog-hand coördinatietest en een test van het ruimtelijk inzicht (ook pen en papier). Deze rijschool heeft geen informatie kunnen geven over de voorspellende waarde van deze testen voor het feitelijk aantal benodigde lessen.

4.5.2. Vaardigheidseis voor begeleid-rijden

Voordat aan het begeleid rijden begonnen mag worden, dient de leerling een rijtoets af te leggen. Deze toets wordt afgenomen door de rijschool en vaak door de eigen instructeur. Het vaardigheidsniveau dat een leerling moet demonstreren op deze toets mag niet onder het niveau liggen dat vereist is voor het behalen van het officiële rijbewijs. Voordat de leerling de rijtoets mag afleggen dient deze minimaal 20 lessen rijlessen gevolgd te hebben. In veel gevallen zullen het er meer zijn. Toezicht op het vaardigheidsniveau wordt uitgevoerd door het Ministerie van Transport. Zoals eerder vermeld, komen de kosten van dit toezicht ten laste van de overheid.

4.5.3. Begeleid-rijden periode

De angst die instructeurs in eerste instantie hadden dat begeleid rijden ertoe zou leiden dat leerlingen minder lessen nemen, omdat ouders de taak van de instructeur overnemen blijkt niet gegrond.

1. Pedagogische bijeenkomsten

De pedagogische bijeenkomsten worden als zeer waardevol beschreven, zowel door instructeurs als ook door begeleiders, en naar men zegt ook door de leerlingen. De inhoud van de pedagogische bijeenkomsten lijkt veel op die van de driver-improvement cursussen zoals die elders beschreven zijn. In

deze cursussen wordt veel waarde gehecht aan het groepsproces. Het vergt veel vaardigheden van de instructeur om als begeleider op te treden en niet te veel te sturen.

Het zou interessant zijn te weten of instructeurs hierin slagen en welke positieve en negatieve effecten optreden.

2. Kwaliteit van begeleiding

Bestaat er nog enig idee over de inhoud van de pedagogische bijeenkomsten, er is totaal geen informatie beschikbaar over de aard en de kwaliteit van de begeleiding. Wat doen begeleiders, hoe adequaat is dat, welke onbedoelde effecten zijn er? Kon na de traditionele rijopleiding een jongere nog tegen zijn ouder zeggen: Rij jij of rij ik?; in het begeleid rijden krijgen ouders een vrijbrief om de rijstijl te becommentariëren.

3. Kilometrager

Het streven is dat een leerling in zijn begeleid rijden periode zo'n 3000 km rijdt. De indruk bestaat dat de meeste leerlingen dit streefgetal ruimschoots halen. Er is natuurlijk geen enkele controle mogelijk op deze eis. Waarschijnlijk is dat ook niet nodig omdat in de pedagogische bijeenkomsten de vorderingen van de leerling worden getoetst. De vorderingen zullen geringer zijn naarmate deze minder rijdt, en daarmee zal ook de kans dat het examen wordt gehaald lager zijn. Het is dus in het belang van de jongere en zijn begeleider om voldoende ervaring op te doen. Daarmee is dan ook controle nauwelijks van belang.

4.5.4. Examinering (afsluiting begeleid-rijden periode)

Volgens reeds eerder geciteerd onderzoek slaagt zo'n 70% van de leerlingen de eerste maal. Bij leerlingen die opgeleid zijn volgens het traditionele systeem is dat lager, nl. 50%.

Er lijkt zich wel een probleem voor te doen in de beoordeling van de vaardigheidsniveaus van AAC-leerlingen. Zij rijden anders dan traditioneel opgeleiden. Ze hebben lijkt het al een eigen rijstijl ontwikkeld. Het vergt een grote flexibiliteit van de examinatoren nu zo'n heterogene groep kandidaten te beoordelen. Ze dienen hiervoor adequate maatstaven te ontwikkelen. Het voldoet niet om AAC-kandidaten te beoordelen volgens dezelfde maatstaven als de traditionele kandidaten. De vraag is dan ook op dit moment hoe bruikbaar de traditionele rijtest is.

Hierbij is ook het volgende van belang. In Frankrijk hebben examinatoren minder tijd om tot een oordeel te komen. Per dag nemen ze 20 examens af van elk 20 minuten.

4.6. Effectiviteit

Er is een beperkte studie uitgevoerd naar de effectiviteit van de maatregel, de zogenaamde Toulouse-studie (Belloc & Ivaldi, 1991). Deze studie biedt aanwijzingen voor een significant effect, maar is methodologisch onvoldoende om harde conclusies te kunnen trekken (voor een bespreking van de studie en de vastgestelde effecten wordt verwezen naar Hoofdstuk 5). Het is duidelijk mogelijk ook met de huidige gegevens een 'adequater' analyse uit te voeren. Vele organisaties spreken de wens uit meer inzicht te willen hebben in de effecten. Naar verluidt is gebrek aan financiering het belangrijkste struikelblok. Ook is wel gesuggereerd dat de gegevens uit Toulouse-studie bijzonder gunstig zijn voor het systeem. Het zou te verwachten zijn dat deze geflatteerd zijn, en op grond van een nadere analyse lager zullen uitkomen. In dit stadium waarin het systeem nog zo in de kinderschoenen staat is een nadere analyse die mogelijk leidt tot een ongunstiger resultaat, politiek niet wenselijk.

4.7. Toekomstige ontwikkelingen

De eerste doelstelling van de Franse overheid is om de participatiegraad te verhogen. Hiertoe staan verschillende opties open. Gedacht wordt aan:

- het verlagen van de drempel voor de lage inkomens door bijvoorbeeld soepele kredieten van de banken;
- het opheffen van het vermeende gebrek aan informatie;
- het invoeren van een rijbewijs voor 18-jarigen in fasen (indien zij niet deelgenomen hebben aan het AAC).

Opmerkelijk blijft het gebrek aan getalsmatige informatie over het feitelijk functioneren, zowel in termen van het proces (hoe werkt het) en ook in termen van het produkt (wat levert het op in termen van reductie van ongevallen).

Het lijkt niet waarschijnlijk dat op korte of middellange termijn deze informatie door Franse organisaties wel verzameld zal worden.

5. EFFECTEN OP DE VEILIGHEID

Bij een begeleid-rijden systeem zijn wat betreft de veiligheid twee perioden te onderscheiden

- De eerste periode is de periode waarin de leerling gedurende twee jaar en minimaal 3000 km begeleid rijdt. De vraag is dan: "Is het begeleid rijden een veilige manier van auto leren rijden?" (opleidingsveiligheid: par. 5.1).
- Daarnaast is van belang vast te stellen of er een veiligheidsconsequentie verbonden is aan de leeftijdverlaging naar 16 jaar (par 5.3).
- De tweede periode is de periode na het behalen van het rijbewijs nadat twee jaar begeleid gereden is. De vraag is dan: "Is de automobilist die volgens het AAC is opgeleid een (on) veiliger automobilist dan een vergelijkbare automobilist die opgeleid is volgens de traditionele opleiding?" (veiligheidseffect: par. 5.2)

Er zijn beperkte evaluatiestudies uitgevoerd ter bepaling van de opleidingsveiligheid en het veiligheidseffect.

5.1. Opleidingsveiligheid

In juni 1984 is begonnen met een onderzoek naar dit Franse 'vooruitgeschoven' rijbewijs. In twee jaar namen 1000 jeugdigen aan het programma deel. Op 18-jarige leeftijd hadden de leerlingen gemiddeld 4900 km gereden onder begeleiding. 90% van de 1000 behaalde in een poging hun permanente rijbewijs. In totaal werden 3.000.000 km gereden en geen van de 1000 leerlingen raakte betrokken bij een ongeval met slachtoffers. Gedurende een tweede proefperiode namen 1500 jeugdigen deel en geen van hen raakte bij een ongeval betrokken in de begeleid rijden periode (Chevillot, 1988). In de periode van 1984 tot heden zijn slechts twee ongevallen bekend met dodelijke afloop in de begeleid-rijden periode. Deze ongevallen zijn diepgaand onderzocht en hiervan is geconcludeerd dat het ongeval de schuld was van de andere partij, dus niet de schuld van de onder begeleiding rijdende chauffeur.

De verzekeringsstatistieken laten zien dat het aantal claims voor een voertuig waarin onder begeleiding gereden wordt niet is toegenomen ten opzichte van de periode voorafgaand aan de begeleid-rijden periode.

Dit wijst erop dat de betrokkenheid bij ongevallen niet toeneemt. Hierbij dient wel een kanttekening geplaatst te worden. Verzekeringsgegevens zijn niet altijd geschikt om verschuivingen in ongevallenfrequentie vast te stellen. Of een ongeval aan de verzekeringsmaatschappij gerapporteerd wordt is het resultaat van een beslissing van de verzekeringnemer. Er kunnen redenen zijn waarom hij of zij niet claimt. De leeftijd en conditie van de beschadigde auto kan een belangrijke variabele zijn. Het kan zijn dat een gezin pas tot begeleid rijden overgaat wanneer zij de beschikking hebben over een auto, waar een kras of deuk meer of minder er niet meer toe doet. Meer diepgaande vergelijkingen van soorten claims voor en tijdens begeleid rijden kunnen wel een meer betrouwbaar beeld geven van verschuivingen.

5.2. Veiligheidseffect

In het eerder aangehaalde onderzoek is ook getracht vast te stellen wat de effecten zijn van het opleidingssysteem op de betrokkenheid bij ongevallen van beginnende automobilisten. Daartoe zijn met AAC opgeleide automobilisten ondervraagd over dit onderwerp. De resultaten werden vergeleken met de betrokkenheid bij ongevallen van leeftijdgenoten in de officiële ongevallenstatistieken. Daarnaast werd de zelf-gerapporteerde betrokkenheid uit de AAC-groep vergeleken met de officiële ongevallenstatistieken van oudere leeftijdsgroepen. Op basis van deze vergelijkingen werden door de onderzoekers de volgende conclusies getrokken:

- de jonge AAC-automobilisten rijden 30% meer kilometers schadevrij dan traditioneel opgeleide leeftijdgenoten;
- de jonge AAC-automobilist heeft een vergelijkbare betrokkenheid bij ongevallen voor zover het 'schuld'-ongevallen zijn, als meer ervaren automobilisten;

Deze conclusies zijn zeer positief voor het AAC-opleidingssysteem. Helaas zijn de conclusies vanwege methodologisch beperkingen van het onderzoek aanvechtbaar, of hebben betrekking op een kleine en selecte groep. Omdat dit onderzoek het enig uitgevoerde onderzoek is, en het dus alleen via dit onderzoek mogelijk is om een beeld te vormen van de effectiviteit, is het nodig nader op de opzet en uitvoering van het onderzoek in te gaan om de evidentie op zijn waarde te kunnen schatten.

De zwakke kanten van het onderzoek hebben betrekking op de volgende kenmerken en consequenties:

1. Slechts 10% van alle 16-jarigen nemen deel aan het AAC, en deze 10% blijkt voornamelijk te komen uit de hogere sociaal-economische milieus. De betrokkenheid bij ongevallen van deze selecte groep wordt vergeleken met de die van de totale populatie. Deze vergelijking sluit niet uit dat het geconstateerde verschil het gevolg is van een ongelijke distributie van ongevallen tussen sociale klassen in de samenleving. Het verschil hoeft dus niet het gevolg te zijn van het volgen van het AAC.

2. Twee verschillende gegevensbronnen worden vergeleken. Voor de AAC-gegevens wordt gebruik gemaakt van enquêtes. Voor de traditionele opleiding wordt gebruik gemaakt van officiële ongevallenstatistieken. Bij een dergelijke vergelijking is het van belang vast te stellen of de bronnen dezelfde soorten gegevens bevatten. In deze studie is volstaan met een 'simpele' vergelijking en het is niet uitgesloten dat appels met peren zijn vergeleken.

Hoewel dit kenmerk de wetenschappelijke waarde van de bewijsvoering ondermijnt, is het wel aannemelijk te maken dat de uitkomsten toch wijzen op een positief effect van AAC, mits er geen sprake is van selectiviteit zoals onder punt 1 is beschreven. Uit vergelijkingen van zelf-gerapporteerde betrokkenheid bij ongevallen en officiële statistieken is bekend dat bij zelf-rapportage meer ongevallen gerapporteerd worden dan die opgenomen zijn in de officiële statistieken (bijv. Harris, 1989). In de Toulousestudie (Belloc & Ivaldi, 1991) blijkt een lagere betrokkenheid bij ongevallen bij zelf-rapportage dan in de officiële statistieken. Dat is dus precies andersom. Dit zou er op kunnen wijzen dat hier inderdaad sprake is van een zeer significante daling in de betrokkenheid bij ongevallen.

3. Recent is door APSAD (de overkoepelende organisatie voor verzekeraars) een enquête onder autobestuurders uitgevoerd. In deze enquête werd (naast andere) de volgende vraag gesteld: Hoeveel heeft u de afgelopen 12 maanden bij uw verzekeringsmaatschappij opgegeven? Uit de antwoorden blijkt dat 88,4% van degenen die aan begeleid rijden hadden meegedaan geen ongeval had gemeld en dat 87,7% van degenen die niet aan begeleid rijden hadden meegedaan geen ongeval had gemeld.

Deze gegevens zijn niet uitgesplitst naar leeftijd. Wel blijken de AAC-automobilisten jonger te zijn dan de niet-AAC automobilisten.

Hieruit kan geconcludeerd worden dat AAC-opgeleiden (dus jongeren) ongeveer even veilig lijken als niet-AAC-ers (alle leeftijden). Een uitsplit-

sing naar leeftijdsgroep zou evenwel duidelijker inzicht bieden. In de voorgenoemde vergelijking is het altijd mogelijk dat de ongevallenfrequenties uitgemiddeld zijn over de gehele groep. Gegevens uitgesplitst naar leeftijdsgroep ontbreken vooralsnog.

5.3. Verlaging van de leeftijdsgrens en de veiligheid

Zoals uit de beschrijving van het AAC bleek, is het verlagen van de rijgerechtigde leeftijd (zij het onder begeleiding) een belangrijk kenmerk van het systeem. De vraag is of dit kenmerk noodzakelijk is, met andere woorden is het een voorwaarde om een soortgelijk systeem als het AAC ook in Nederland in te kunnen voeren. De tweede vraag is of van een verlaging van de leeftijd een negatief effect op de veiligheid te verwachten valt.

5.3.1. Is een verlaging van de rijgerechtigde leeftijd nodig en gewenst?

De huidige rijgerechtigde leeftijd is gesteld op 18 jaar. Er bestaat geen wetenschappelijke fundering voor deze leeftijdkeuze. In principe zou deze leeftijd hoger gesteld kunnen worden of verlaagd.

Een rijopleiding analoog aan het AAC zou in Nederland ingevoerd kunnen worden met behoud van de huidige rijgerechtigde leeftijd van 18 jaar. In dat geval rijden 18-jarigen tot hun 20ste jaar onder begeleiding en zijn ze gebonden aan vele restricties. In concreto houdt dit in dat hiermee 18-jarigen een (voor)recht gaan verliezen, en ook zal een dergelijk systeem maatschappelijke consequenties hebben (bijv. beroepskansen).

Een verlaging van de rijgerechtigde leeftijd tot 16 jaar zou enerzijds tegemoet kunnen komen aan de mogelijke maatschappelijke tegenkrachten, met name van jongeren die zich ernstig en onterecht gedupeerd kunnen voelen. Anderzijds zou naleving van de restricties bevorderd kunnen worden, wanneer jongeren nog in een gezin wonen (wat op 18-jarige leeftijd al weer minder het geval is dan op 16-jarige leeftijd) en ook ouders nog kunnen toezien op het naleven van restricties. Bijvoorbeeld in de Verenigde Staten achtten de betrokkenen de pakkans door de politie gering, maar werd een relatief hoge naleving bewerkstelligd van het nachtelijk rijverbod omdat ouders controleerden en eisten dat de jongeren (15- en 16-jarigen) op tijd thuis zouden zijn (Williams & Lund, 1985).

5.3.2. Leeftijd en veiligheid

De vraag die vervolgens gesteld moet worden is of zo'n verlaging niet zal leiden tot een grotere onveiligheid.

Weliswaar is er sprake van een toename in expositie. Daar tegenover staat dat gebleken is dat de "extra" kilometers die onder begeleiding gereden worden een veel kleiner risico hebben dan kilometers zonder begeleiding. Een belangrijke vraag hierbij is of dit wel "extra" kilometers zijn, of dat dit kilometers betreft die toch door de begeleider gereden zouden worden, maar nu door de beginnende automobilist worden gereden.

Als bijkomend effect is het mogelijk dat het gebruik van de bromfiets teruggedrongen wordt. Indien bromfietskilometers verruild worden voor autokilometers zal een positief veiligheidseffect te verwachten zijn. Met betrekking tot de effecten van leeftijdverlaging zijn de volgende bevindingen relevant. Amerikaans onderzoek naar het effect van beginnersleeftijd en betrokkenheid bij ongevallen biedt aanwijzingen dat verwacht kan worden dat, bij een verlaagde aanvangsleeftijd nl. 16 jaar, er toch een piek in het risico optreedt in de leeftijdsgroep 17 t/m 19 jaar. Deze piek is echter minder groot wanneer op jongere leeftijd (15 t/m 16 jaar) begonnen wordt met rijden (Pelz & Schuman, 1971). Dit wijst erop dat er rondom het 18de levensjaar belangrijke veranderingen optreden die van invloed zijn op hun veiligheid; mogelijk in relatie tot expositie en mogelijk in relatie tot persoonlijk en sociaal functioneren. Deze invloeden zijn voornamelijk negatief, maar zijn dit in mindere mate wanneer op jongere leeftijd met autorijden begonnen is. Een mogelijke verklaring voor dit verschijnsel is het volgende. Als jongeren reeds meer ervaren bestuurders zijn, kunnen zij hun rijstijl beter afstemmen op hun vaardigheidsniveau en zijn ze nauwkeuriger in staat de eisen die het verkeer aan hen stelt in te schatten.

Bij koppeling aan een verlaging van de leeftijdsgrens moet het effect van een voorlopig rijbewijs dan ook geëvalueerd worden over de gehele leeftijdperiode waarin ontwikkeling plaatsvindt; dus de periode 16 t/m 24 jaar.

Wel kan reeds gesteld worden dat wil per saldo een leeftijdverlaging in combinatie met een voorlopig rijbewijs een gunstig effect opleveren, de kilometers van de 16-of 17-jarigen onder zulke condities afgelegd moeten worden dat ongevallen tot het uiterste beperkt blijven.

5.4. Veiligheidseffecten in Nederland

De Franse onderzoeken zijn dermate beperkt in aantal en kwaliteit dat geen onweerlegbare uitspraken gedaan kunnen worden over de uiteindelijke effectiviteit. Wat wel duidelijk is dat de periode waarin begeleid gereden wordt niet leidt tot een hoger aantal schadeclaims. Dit kan er op wijzen dat de periode van begeleid rijden (twee jaar) een veilige periode is voor begeleider en leerling.

Hoe het staat met de veiligheid van deze groep na het behalen van het rijbewijs is minder duidelijk (zie par 5.2), en het is in onwaarschijnlijk dat in de nabije toekomst een meer adequate evaluatie uitgevoerd zal worden.

5.4.1. Een risicodaling? Een illustratie

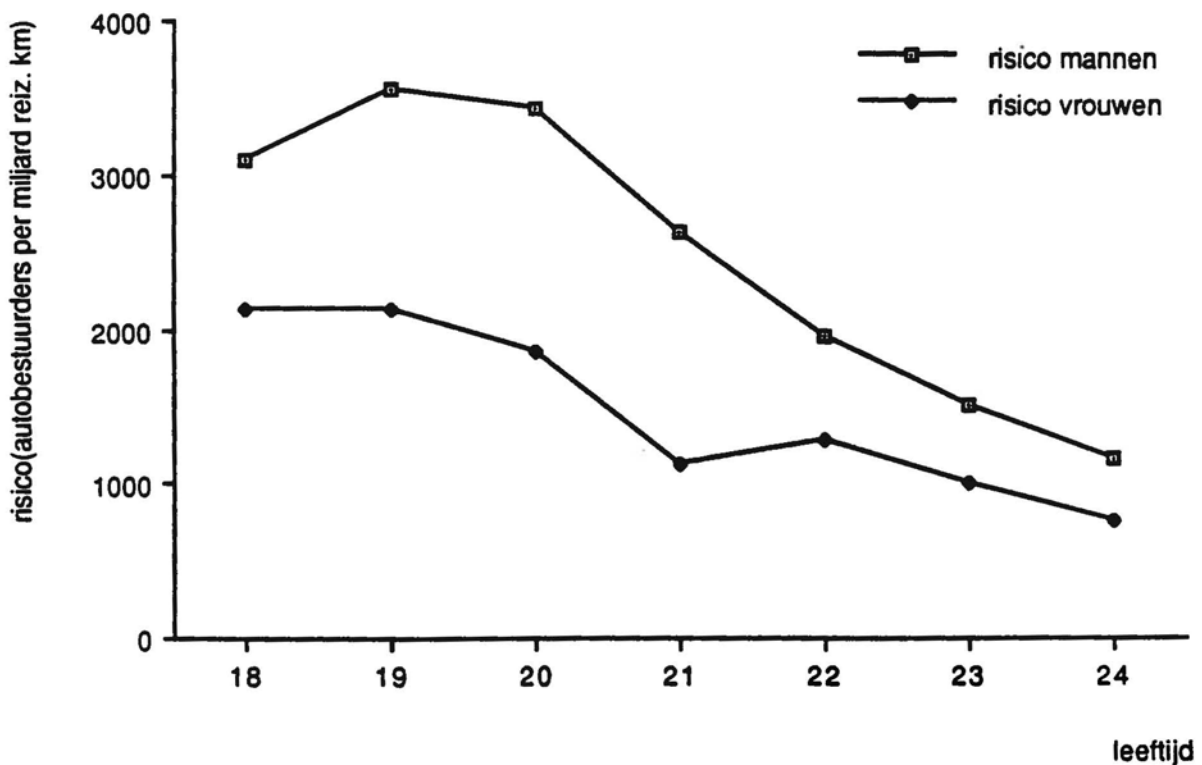
Hoe kunnen we bij gebrek aan beter toch een schatting maken van het effect? Een manier is het effect te postuleren op basis van Nederlandse gegevens. Hiervoor dient een groot aantal aannamen te worden gemaakt en de vraag is of al deze aannamen ook terecht zijn. De hierna beschreven schattingen kunnen daarom alleen maar gezien worden als illustraties van mogelijke ontwikkelingen. Zij kunnen niet beschouwd worden als 'harde' feiten, maar dienen gezien te worden als rekenvoorbeelden. Om tot meer empirisch gefundeerde schattingen te komen dient een meer diepgaande analyse uitgevoerd te worden. Dit is in het kader van deze studie niet mogelijk.

Wanneer twee jaar lang begeleid gereden is, na een volledige opleiding, en het behalen van het rijexamen op 18-jarige leeftijd, dan zou het risico van deze groep vergelijkbaar kunnen zijn met het risico van de groep 20-jarigen die de traditionele rijopleiding gevolgd hebben. Immers, deze groep heeft een ervaring van twee jaar en heeft in deze periode vrijwel schadevrij gereden.

In eerder SWOV-onderzoek (Van Kampen, 1988) werd voor Nederland het risico voor leeftijdsgroepen bestuurders berekend. Dit risico werd berekend als het aantal bij ongevallen betrokken bestuurders per afgelegde kilometer. Hierdoor wordt de ongevallenkans gecorrigeerd voor expositie. Immers, hoe meer men deelneemt aan het verkeer hoe groter de kans is op een ongeval. Voor de berekening werden de gesommeerde ongevallengegevens van de jaren

1983/84 doden + gewonden uit het VOR-bestand geselecteerd. Van deze ongevallen werd de leeftijd van de betrokken bestuurders vastgesteld. Dit zijn dus bij letselongevallen betrokken bestuurders, maar deze behoeven niet zelf slachtoffer te zijn. Expositie werd berekend op basis van de OVG-gegevens van die jaren.

In Afbeelding 1 is dit ongevallenrisico uitgezet naar leeftijdsgroep en geslacht. Deze grafiek laat een dalende trend zien naar leeftijd. Naarmate de bestuurder ouder is, is het risico lager. In Nederland waar het overgrote aantal jongeren hun rijbewijs tussen de 18 en 20 jaar haalt, kan deze grafiek ook gelezen worden als een daling in risico met een toenemend aantal jaren rijbewijsbezit, c.q. rijervaring.



Afbeelding 1. Ongevallenrisico van autobestuurders naar leeftijd en geslacht.

Als van de volgende veronderstellingen wordt uitgegaan:

1. De AAC-opleiding leidt er toe dat deze automobilisten met meer ervaring op 18-jarige leeftijd als zelfstandige automobilisten op de weg komen. (De resultaten uit de Franse evaluatiestudie wijzen in deze richting, evenals de vrijwel ongevalenvrije begeleid-rijden periode).
2. De toegenomen ervaring mag gelijkgesteld worden met de ervaring van een automobilist die reeds twee jaar zijn rijbewijs heeft.
3. De 18-jarige AAC automobilist is wat betreft expositie (d.w.z. aantal en aard van de gereden kilometers) vergelijkbaar met de 20-jarige traditioneel opgeleide automobilist.

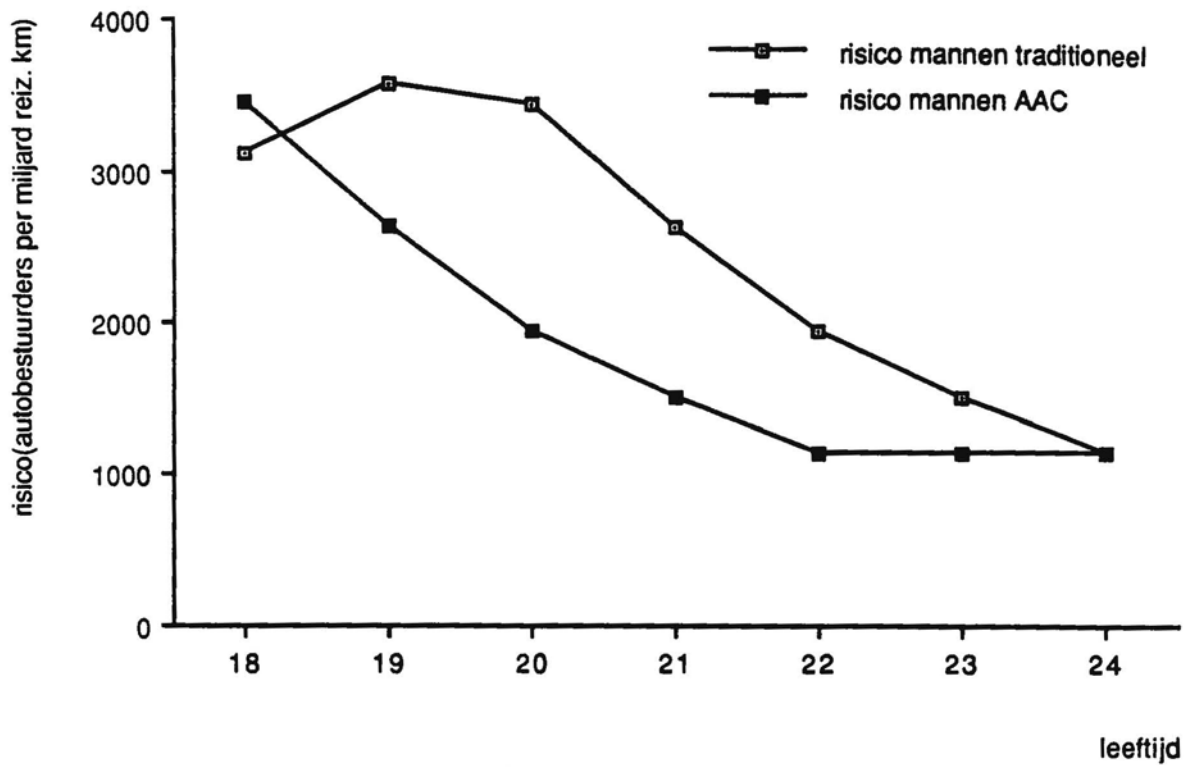
Dan is het mogelijk op basis van de risicocijfers van de traditioneel opgeleide automobilist, af te leiden wat de risicocijfers voor de AAC-automobilist zouden zijn.

In de Afbeeldingen 2 en 3 zijn zowel de feitelijke curven voor de traditionele groep gegeven als de curve van de gepostuleerde AAC-groep. De gepostuleerde AAC-curve is ontstaan door de gehele curve van de traditionele groep met twee jaar naar links te verschuiven. Dit is gedaan voor de curven voor mannen (Afbeelding 2) en voor vrouwen (Afbeelding 3).

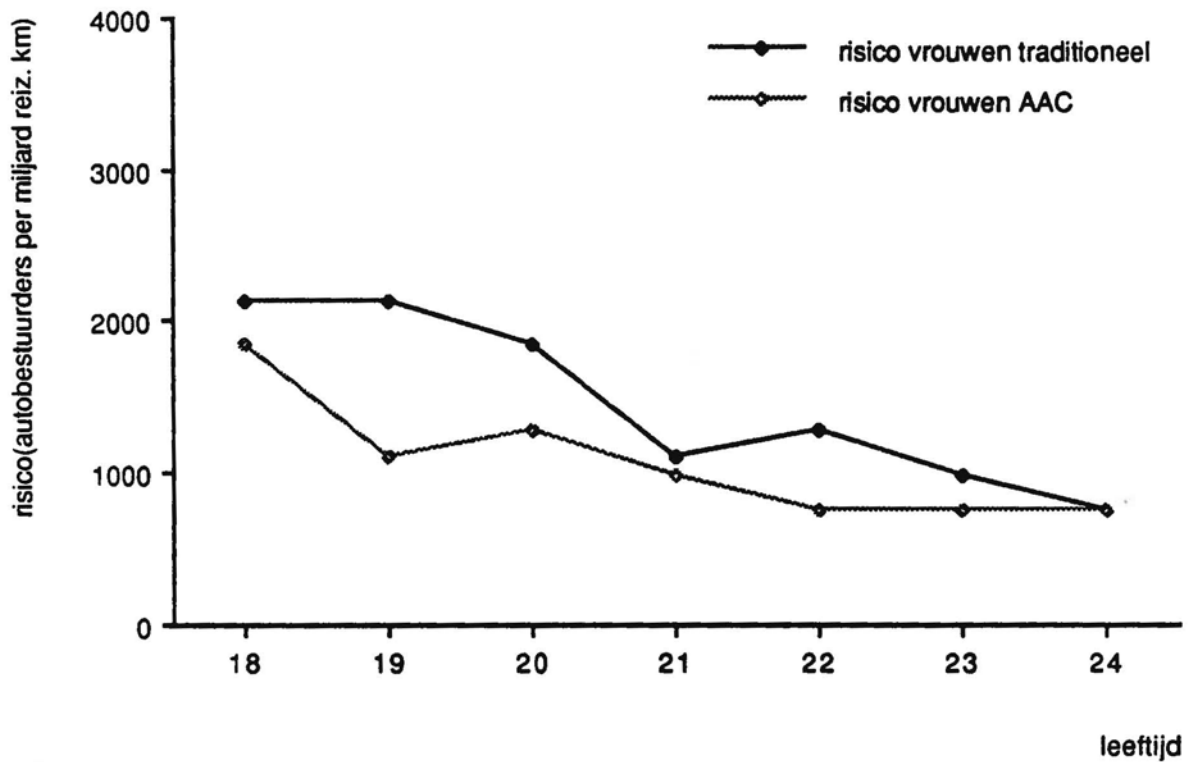
Als de eerder genoemde aannamen kloppen dan levert het AAC, voor jonge mannen een veiligheidswinst in termen van risicodaling van een kwart over de gehele leeftijdsgroep van 18 t/m 24 jaar (zie Tabel 1 en Afbeelding 2).

Leeftijd	Man		Vrouw	
	Trad.	AAC	Trad.	AAC
18 jaar	3117	3447	2126	1858
19 jaar	3572	2642	2131	1112
20 jaar	3447	1969	1858	1282
21 jaar	2642	1510	1112	995
22 jaar	1969	1149	1282	755
23 jaar	1510	1149	995	755
24 jaar	1149	1149	755	755

Tabel 1. Risico van bij ongevallen betrokken bestuurders per leeftijdjaar en naar geslacht en wijze van opleiding.



Afbeelding 2. Vergelijking ongevalrisico van mannelijke autobestuurders naar wijze van rijopleiding per leeftijd.



Afbeelding 3. Vergelijking ongevalrisico van vrouwelijke autobestuurders naar wijze van rijopleiding per leeftijd.

Tegen deze conclusie kan worden ingebracht dat het AAC voornamelijk het ervaringsniveau verbetert, maar niets verandert aan de jongeren zelf. Hun leeftijd en de daaraan verbonden leeftijdafhankelijke factoren veranderen niet. Jongeren blijven 18 en zijn niet 20 wanneer ze hun volledige rijbewijs krijgen. Vooral voor jonge mannen zouden die leeftijdsinvloeden sterk bepalend kunnen zijn. (Voor een literatuuroverzicht op dit punt wordt verwezen naar Twisk, 1990).

Stel dat het AAC-effect zich vooral toespitst op de toename in ervaring, terwijl het geen enkel effect zou hebben op die risicoverhogende factoren die voornamelijk samenhangen met leeftijd, dan is de risicovergelijking op basis van de curves van de jonge mannen niet adequaat. De risicocurve van de jonge man zou dan opgebouwd zijn uit ongevallen en de omstandigheden daarbij die voornamelijk te maken hebben met onervarenheid, maar ook zou een deel van de curve het gevolg zijn van de genoemde omstandigheden die voornamelijk te maken hebben met de leeftijd.

De vraag is dan ook of het mogelijk is om een schatting te maken van alleen de veiligheidseffecten van de toegenomen ervaring. Van jonge vrouwen is gevonden dat leeftijdgebonden factoren (zoals bravoure, enz.) minder spelen. Jonge vrouwen zouden hun vaardigheidsniveau veelal onderschatten, en zich daarom voorzichtiger gedragen, waarbij leeftijd nauwelijks een rol speelt. Als dit zo zou zijn, dan is de risicocurve voor jonge vrouwen te beschouwen als de leercurve die ontstaat als gevolg van ervaring. Deze curve zou dan ook minder beïnvloed worden door risicoverhogende factoren welke voornamelijk samenhangen met leeftijd.

In Afbeelding 3 wordt de feitelijke curve voor de traditioneel opgeleide vrouwen vergeleken met de curve van de gepostuleerde AAC-groep vrouwen. Evenals bij de mannen is de curve twee jaar naar links verschoven voor de AAC-groep. Als de eerder genoemde aannamen kloppen dan levert het AAC ook voor vrouwen een veiligheidswinst in termen van risicodaling op van ongeveer een kwart (zie Tabel 1 en Afbeelding 3).

Het is onwaarschijnlijk dat het AAC alleen van invloed is op het vaardigheidsniveau van de bestuurder en niet of nauwelijks op de 'houding' van de bestuurder, zoals de geneigdheid risico's te nemen, te hard rijden etc.

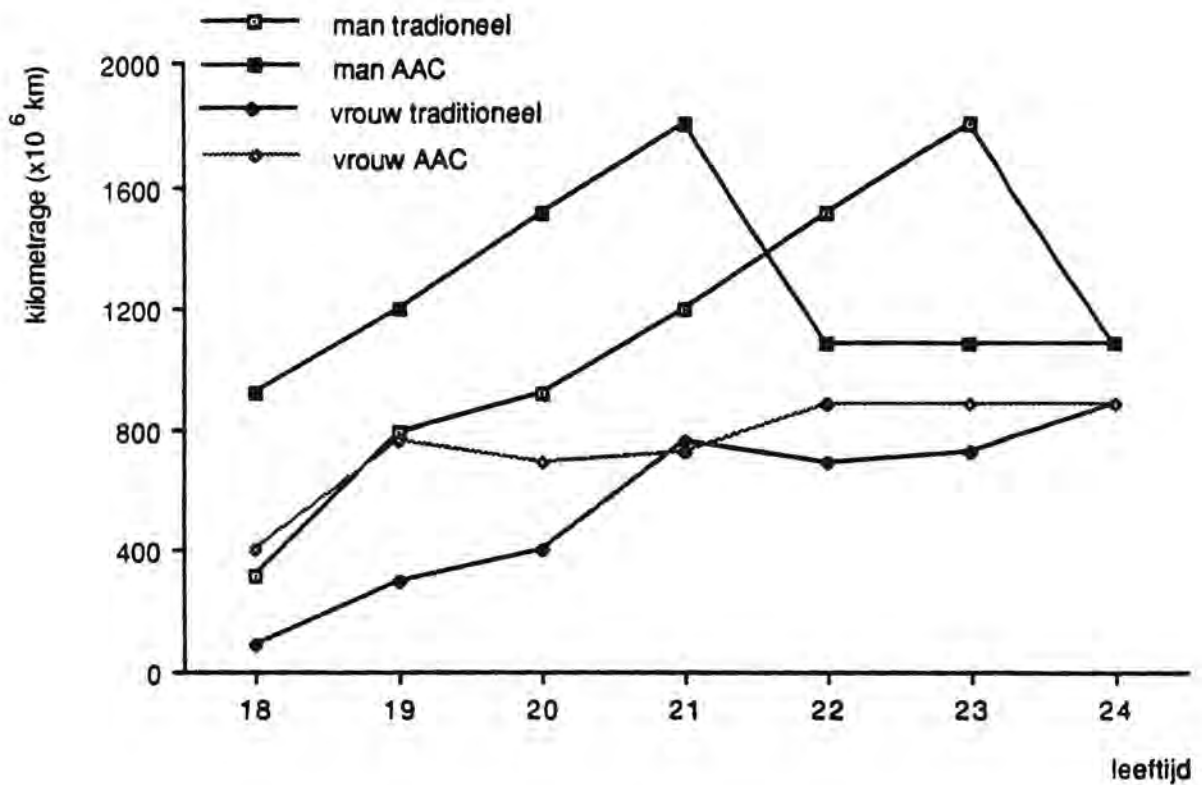
5.4.2. Toename in de betrokkenheid bij de ongevallen: Een illustratie

De eerder gepostuleerde afname in risico is het resultaat van een aanname dat 18-jarige AAC-ers in elk opzicht lijken op 20-jarige traditioneel opgeleide automobilisten. Niet alleen in hun betrokkenheid bij ongevallen, maar ook in hun kilometrage of expositie. Afbeelding 4 laat zien dat 18-jarigen veel minder kilometers rijden dan 20-jarigen.

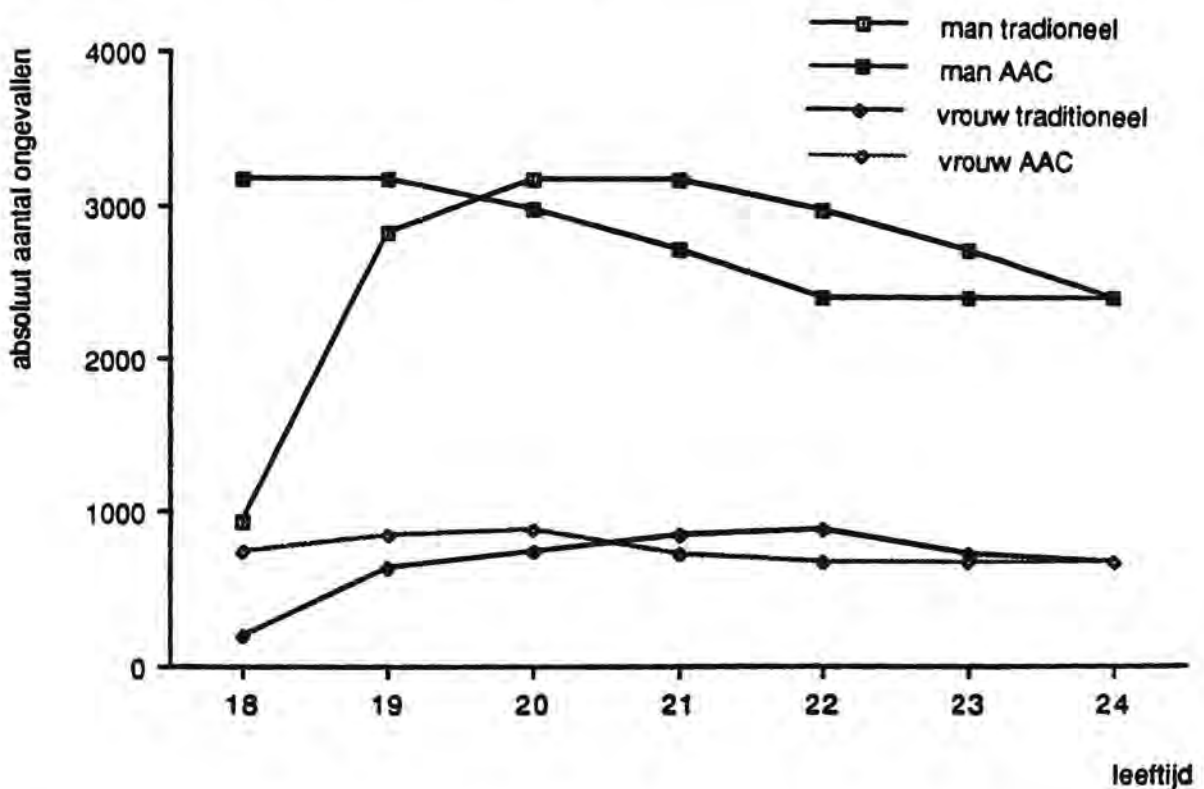
Deze toegenomen expositie heeft ook een keerzijde. Het leidt tot een groter aantal bij ongevallen betrokken bestuurders, zoals in Afbeelding 5 te zien is. In deze afbeelding (zie ook Tabel 2) is het absolute aantal bij ongevallen betrokken bestuurders naar leeftijd uitgezet. Voor de AAC-schattingen is curve twee jaar naar links verschoven. Nu is te zien dat onder de in par 5.5 genoemde aannamen, er een forse toename in betrokkenheid bij ongevallen is, en daarmee waarschijnlijk ook een toename in slachtoffers. Voor de gehele leeftijdsgroep van 18 t/m 24 jaar is dat voor de jonge mannen een toename per 2 jaar van 1000 betrokken bestuurders, en voor de jonge vrouwen een toename van 600 per 2 jaar.

Leeftijd	Man		Vrouw	
	Trad.	AAC	Trad.	AAC
18 jaar	937	3182	185	745
19 jaar	2818	3172	633	845
20 jaar	3182	2988	745	885
21 jaar	3172	2725	845	722
22 jaar	2988	2395	885	671
23 jaar	2725	2395	722	671
24 jaar	2395	2395	671	671
Totaal	18217	19252	4686	5210

Tabel 2. Aantallen bij ongevallen betrokken bestuurders per leeftijdjaar naar geslacht en opleiding.



Afbeelding 4. Vergelijking expositie van autobestuurders naar wijze van rijopleiding per geslacht naar leeftijd.



Afbeelding 5. Aantallen bij ongevallen betrokken autobestuurders naar wijze van rijopleiding per geslacht naar leeftijd.

Of de expositie van 18-jarige AAC-ers vergelijkbaar zal zijn met die van 20-jarige traditioneel opgeleiden, is maar de vraag. Immers, de 18-jarigen zitten toch in een andere fase van hun ontwikkeling dan de 20-jarigen, en het zijn juist deze sociale, maatschappelijke en economische factoren die grotendeels de mobiliteit van de 18-jarigen zullen bepalen.

Het is dus waarschijnlijk dat de mobiliteit lager zal zijn, dan de cijfers die in dit model gebruikt zijn. Wanneer in dit model lagere expositiecijfers ingevoerd zouden worden zou dit, bij gelijkblijvend risico, leiden tot een lager aantal slachtoffers.

Dit gebeurt dan wel onder de aanname dat de risicocijfers een kenmerk zijn van de leeftijdsgroep. Dan wordt niet de vraag gesteld "Hoe komt dit specifieke risicocijfer tot stand en hoe speelt expositie daarin een rol? Hierover is wel voldoende bekend. Vooral in de eerste jaren na het verwerven van het rijbewijs is expositie een mes dat aan twee zijden snijdt. Enerzijds vergroot elke gereden kilometer de kans op een ongeval en daarmee heeft het dus een negatief effect op de veiligheid van de beginnende automobilist. De andere zijde is dat met name de beginnende automobilist van elke gereden kilometer en de omstandigheden waaronder die afstand wordt afgelegd leert. Met andere woorden, hij wordt een meer ervaren automobilist doordat hij rijdt. Dit kan dus betekenen dat hoe meer jongeren in een bepaalde leeftijdsgroep rijden, hoe veiliger ze worden. Dus die 20-jarigen zijn mogelijk zoveel veiliger, omdat ze zoveel meer kilometers gereden hebben.

Over de verhouding tussen de twee snijkanten van het mes kan ook iets afgeleid worden uit ongevallencijfers. Indien expositie grotendeels risico-verhogend zou zijn dan zou gezien de toenemende expositie (zie Afbeelding 4) de betrokkenheid bij ongevallen alleen maar moeten toe nemen. Dat blijkt niet het geval (zie Afbeelding 5). De ongevallenfrequentie vlt af na het eerste jaar bij een stijgende expositie. Hieruit valt af te leiden dat per gereden kilometer per saldo meer "ervaring wordt opgedaan, zodat gevaarlijke condities niet ontstaan" (gevaarbeheersing), dan dat gevaarlijke situaties in ongevallen eindigen (gevaarconfrontaties).

Het kan zijn dat er een verschil is tussen het AAC en de traditionele rijopleiding in de mate waarin men ervaring opdoet terwijl men rijdt (gevaar-

beheersing). Stel dat het AAC-systeem de leerling beter voorbereidt en de leerling beter in staat stelt gevaar te beheersen, door bijvoorbeeld betere anticipatie, gevaarinzicht, hogere automatisering van routines, meer feedback op de taakuitvoering etc. Dan kan het gevolg zijn dat de toename in expositie voor de AAC-leerling in mindere mate leidt tot een toename in absolute aantallen slachtoffers, dan bij de traditioneel opgeleide automobilist het geval is.

5.4.3. Bijgeleid rijden of gestructureerde opleiding effectief?

In de voorafgaande paragraaf is in het vaststellen van het potentiële effect van het systeem in Nederland er van uitgegaan dat de toegenomen ervaring de werkzame component is in het AAC.

De vraag is of dit op basis van de Franse evaluatiestudie geconcludeerd mag worden. Het AAC onderscheidt zich van de Franse traditionele opleiding niet alleen door een begeleid-rijden periode, maar ook door een verantwoorde opleidingsystematiek in de eerste 20 lessen. In de traditionele Franse opleiding ontbreekt een dergelijke systematiek te enen male. Daar is sprake van een vrije opleiding, waarin geen enkele eis wordt gesteld aan de opleiding noch aan de opleider. Theoretisch is niet uit te sluiten dat het positieve effect van het AAC voornamelijk het gevolg van een verbeterde en meer systematische opleiding is, en geheel niet het gevolg van het begeleid rijden. Indien dit laatste inderdaad het geval is, dan zal het effect van het AAC in Nederland waarschijnlijk geringer zijn. Daarnaast is het dan ook niet nodig om het AAC met al zijn niet werkzame 'toeters en bellen' in te voeren en kan simpel volstaan worden met het optimaliseren van de traditionele Nederlandse rijopleiding. Echter het is aannemelijk dat alleen een opleiding nimmer die hoeveelheid oefening kan geven als het begeleid rijden dat kan. Aannemelijk is dan ook dat deze extra 3000 km, die veilig gereden blijken te worden, een belangrijke bijdrage zijn aan het gehele leerproces van beginner tot expert.

6. TOEPASSING IN NEDERLAND: CONCLUSIES EN AANBEVELINGEN

6.1. Algemeen

De huidige Nederlandse ongevallenstatistieken laten zien dat met name de groep jonge beginnende automobilisten een belangrijke doelgroep is. Ondanks het feit dat deze groep in het MPV 1 één van de speerpunten was, zijn er amper activiteiten ontwikkeld ten behoeve van de veiligheid van deze doelgroep.

Een mogelijke verklaring voor de beperkte inspanningen is zeker gelegen in de complexiteit van het probleem. Maar ook het feit dat maatregelen zelden op hun effectiviteit geëvalueerd worden, draagt hieraan bij. Vooral voor een maatregel die ingrijpende organisatorische en financiële consequenties zal hebben is het nodig dat van te voren een inschatting gemaakt kan worden van de kosten/batenverhoudingen.

Ingrijpen op rijopleiding, exameneisen, en rechten die aan het rijbewijs kunnen worden ontleend heeft dit soort ingrijpende financiële en organisatorische consequenties, terwijl rijopleiding en rijbewijs ook belangrijke instrumenten zijn om beginnende automobilisten beter op hun taak voor te bereiden, in termen van vaardigheid, inzicht en mentaliteit.

Het Franse begeleid-rijden opleidingssysteem werd opgezet met het doel het risico van jonge automobilisten te verminderen. De eerste resultaten lijken veelbelovend en om die reden werd in dit rapport (wat onder meer een weerslag is van een werkbezoek) nagegaan wat te leren valt van dit Franse experiment voor een mogelijke toepassing in Nederland, voor wat betreft organisatie- en veiligheidsconsequenties.

Als eerste worden de conclusies betreffende de veiligheidsconsequenties weergegeven (par. 6.2). Het hiervoor gebruikte materiaal is breder dan dat verkregen uit het werkbezoek, doordat het aangevuld is met inzichten gebaseerd op Nederlandse ongevallengegevens (SWOV-expertise).

De tweede vraag is of een systeem als het AAC de meest geëigende maatregel is naast de overige mogelijke maatregelen. Welke aanvullende maatregelen zullen nodig blijven? (par. 6.3), en wat de consequenties zijn van twee opleidingssystemen die naast elkaar bestaan (par. 6.4).

De derde vraag is of het AAC in de Nederlandse versie voldoende zal aanslaan, in een behoefte voorziet en de traditionele rijopleiding kan vervangen (par. 6.5).

En dan rest nog de toets van de kosten en organisatie. Voor zover in dit stadium op grond van de Franse ervaringen hierover uitspraken zijn gedaan, worden de daar uit te trekken conclusies beschreven in par. 6.6.

6.2. Effectiviteit van begeleid rijden

De volgende conclusies zijn te trekken:

- Begeleid rijden leidt op zich niet tot een onveiligere leersituatie.
- Leeftijdverlaging hoeft niet te leiden tot een toename in onveiligheid. Vooral niet wanneer het volgen van een AAC-opleiding er toe leidt dat men afziet van het berijden van een bromfiets.
- Afname in risico is waarschijnlijk in de eerste jaren na het rijbewijs.
- Er is mogelijk een toename in het aantal slachtoffers in de leeftijdsgroep 18 t/m 24-jarigen. Dit hangt samen met de aanname dat het aantal gereden kilometers in deze leeftijdsgroep zal toenemen. Of deze toename in slachtoffers feitelijk zal optreden is afhankelijk van de manier waarop het AAC het leerproces beïnvloedt. Hierover is geen informatie beschikbaar.
- De werkzame componenten van het AAC zijn nog niet geïdentificeerd. Het is derhalve niet duidelijk of volstaan kon worden met het optimaliseren van de traditionele rijopleiding. Het lijkt waarschijnlijk (op theoretische gronden) dat een lange oefenperiode - zoals in het AAC in het begeleid rijden - een noodzakelijk onderdeel is.

6.3. Relatie met andere maatregelen

Het begeleid rijden is één van de maatregelen die genomen kunnen worden om de veiligheid van de jonge automobilist te bevorderen. De vraag is of indien een 'begeleid-rijden'-systeem ingevoerd wordt deze maatregel strijdig met, dan wel ondersteunend zou zijn voor andere mogelijk effectieve maatregelen. Ook is denkbaar dat het begeleid rijden als maatregel zo effectief is dat andere maatregelen overbodig zijn, doordat deze er niets meer aan toevoegen.

Omdat voor een complete inschatting van de interacties met andere maatregelen niet alle informatie voorhanden is, wordt in deze rapportage slechts een aanzet hiertoe gegeven.

Als begeleid rijden in Nederland ingevoerd zou worden dan is het afhankelijk van de participatiegraad hoe effectief deze maatregel is voor de gehele groep 18-jarigen. In Frankrijk hebben jongeren de keuze tussen een traditionele opleiding en het begeleid rijden. Deze vrijwilligheid leidt ertoe dat 10% van alle 16-jarigen deelneemt aan het AAC en dat dus omtrent 90% op 18-jarige leeftijd of ouder aan de rijopleiding begint. Stel dat in Nederland een hogere participatiegraad gehaald wordt dan nu het geval is in Frankrijk, dan zal deze wel zeer hoog moeten zijn wil het rendement van de maatregel het rechtvaardigen dat geen andere maatregelen voor 18-jarige beginners toegepast worden. De ervaringen in Frankrijk laten zien dat de kans bestaat dat door het verschijnsel van zelf-selectie voornamelijk die jongeren deelnemen aan het begeleid rijden die relatief gezien (dat wil zeggen ten opzichte van hun leeftijd- en ervaringsgroep) het laagste risico hebben. Indien alleen het begeleid rijden als maatregel ingevoerd zou worden, zou dus een beperkte groep (in aantal en in termen van risico) profiteren.

De conclusie is dan ook dat alleen door begeleid rijden voor 16-jarigen (als keuzeopleiding) in te voeren een beperkt veiligheidseffect te behalen valt.

Voor de 18-jarigen die het rijbewijs behaald hebben via de traditionele rijopleiding zouden als aanvullende maatregelen vooral varianten van een gefaseerd rijopleidingssysteem overwogen kunnen worden. Deze maatregelen grijpen voornamelijk in op de 'ervaringscomponent'.

Het optimaliseren van de traditionele rijopleiding blijft een belangrijk aangrijpingspunt. Zo is - naast andere aanpassingen - begeleid rijden als een verplichte component van de traditionele rijopleiding voor alle 18-jarigen te overwegen. Immers de kracht van de maatregel is er waarschijnlijk in gelegen dat onder 'supervisie' veel meer ervaring opgedaan wordt dan binnen de rijschoolopleiding mogelijk is.

6.4. Consequenties van keuzemogelijkheden

In Frankrijk bestaan twee varianten van rijopleidingen naast elkaar: de traditionele en het begeleid rijden. De vraag is wat de consequenties van deze keuzevrijheid zijn.

Het voordeel van keuzemogelijkheid kan zijn dat keuzevrijheid er toe leidt dat elke leerling uit eigen beweging de opleiding selecteert die optimaal tegemoet komt aan de didactische aanpak die deze specifieke leerling nodig heeft om een veilige chauffeur te worden. De Franse ervaring laat zien dat dit niet het geval is. Het zijn praktische en financiële redenen die de keuze van de leerling bepalen; niet de instructie-technische redenen.

Het voordeel van slechts één variant voor alle leerlingen is dat alle leerlingen opgeleid worden volgens hetzelfde systeem. Indien van dat systeem ook aangetoond is dat het leidt tot de hoogste veiligheid (in vergelijking tot andere varianten) dan profiteert het grootst mogelijke aantal leerlingen van dit voordeel. Het kan dan niet voorkomen dat door zelfselectie de overgrote meerderheid gebruik maakt van 'inferieure' varianten. Dit lijkt in Frankrijk nu wel het geval te zijn.

6.5. Aantrekkelijkheid

Het systeem zoals dat nu in Frankrijk is geïmplementeerd blijkt onvoldoende aantrekkelijk om grote aantallen 16-jarigen te motiveren om zich aan te melden voor het AAC. In Frankrijk is niet onderzocht wat nu precies de reden is, maar wordt door een grote campagne getracht de kennis over het systeem bij de bevolking te vergroten.

De geringe participatiegraad in Frankrijk wijst erop dat het AAC een aantal kanten heeft dat het onaantrekkelijk maakt. Het is van belang alvorens implementatie te overwegen in Nederland vast te stellen hoe het systeem vormgegeven moet worden wil het aantrekkelijk zijn. Een veiligheidswinst alleen is een onvoldoende motief voor 16-jarigen en om ouders te bewegen 3000 km met hun kinderen te rijden, hun auto uit handen te geven, extra kosten te maken voor de opleiding en wellicht extra kosten als gevolg van het gebruik van de eigen auto etc. Ook lijkt het voor het slagen van het systeem noodzakelijk dat de ouders zelf een auto bezitten. Van belang is dan ook na te gaan bij de betrokken doelgroepen of dit systeem voldoende in een behoefte voorziet en welke barrières er bestaan.

6.6. Kosten en organisatie

De meerkosten van het AAC ten opzichte van een traditionele opleiding zijn te onderscheiden naar kosten voor de leerling zelf en organisatiekosten.

In Frankrijk zijn de kosten voor de leerling niet hoger dan voor de traditionele opleiding doordat de extra scholing voor de instructeur en het toezicht op de rij scholen uitgevoerd wordt door de overheid. Als deze kosten wel doorberekend zou worden aan de leerling dan wordt het AAC aanzienlijk duurder, en daardoor waarschijnlijk minder aantrekkelijk.

6.7. Aanbevelingen, aandachtspunten en nader onderzoek

Een systeem van begeleid rijden als onderdeel van een rijopleiding lijkt voldoende veiligheidspotentie te bezitten om een Nederlandse implementatie nader te bestuderen. Het is op grond van de Franse ervaringen niet mogelijk een voldoende beeld te vormen van het functioneren van dit systeem in de Nederlandse situatie.

Wel is het mogelijk op basis van het Franse experiment aandachtspunten voor deze nadere studie te formuleren.

Op de eerste plaats is dat de beperkte deelname, en het feit dat degenen die mee doen vooral komen uit een hoger sociaal-economisch milieu. Het is een aandachtspunt voor Nederland het systeem zo in te richten dat een groter aantal deelnemers gegarandeerd wordt in een minder selecte groep en daarnaast de veiligheidseffecten te beheersen.

Een tweede aandachtspunt zijn de verborgen kosten. De Franse overheid financiert op directe wijze grote onderdelen van het systeem. Voor Nederland zullen dan ook de kosten zoals die in Frankrijk opgegeven zijn herberekend moeten worden

Ten derde, in Frankrijk wordt in beperkte mate waarde gehecht aan de controleerbaarheid van de maatregel. De richting in het Nederlandse beleid is te streven naar minder, maar dan wel goed controleerbare maatregelen. Het is dan ook een punt van aandacht hoe de naleving van de maatregel gehandhaafd gaat worden; sociaal, fiscaal, verzekeringstechnisch, juridisch?

Een vierde aandachtspunt: in Frankrijk heeft men zich tot op heden niet de vraag gesteld of deze opleidingsvorm leidt tot een grotere auto-afhankelijkheid in de groep jongeren. In Nederland is deze vraag wel zeer relevant en zeker een aandachtspunt gezien de beleidsvoornemens in het Structuurplan Verkeer en Vervoer en het Nationaal Milieu Beleidsplan.

Deze nadere studie zou zich op drie aspecten kunnen richten:

1. In een beperkte goed controleerbare proef (pilot) evalueren van het systeem op relevante effecten:

- betrokkenheid bij ongevallen
- rijprestatie/rijvaardigheid
- afgelegde kilometers tijdens en na de leerperiode
- verantwoord autogebruik, d.w.z. de wijze waarop autoverplaatsingen afgewogen worden tegenover ander - minder belastende, respectievelijk gevaarlijker - vervoerswijzen.

2. Een doelgroepenanalyse waarin wordt vastgesteld

- de aantrekkelijkheid van het systeem voor ouders en jongeren (motieven, attitudes en barrières)
- de bereidheid van de begeleider
- de relatie met het bromfietsgebruik
- de relatie met de ov-jaarkaart voor studerenden.

3. Een organisatorische analyse, waarvan het doel is na te gaan welke aanpassingen organisatorisch nodig en mogelijk zijn om een dergelijk systeem te implementeren. In deze studie is hiertoe slechts een aanzet gegeven.

LITERATUUR

Belloc, B. & Ivaldi, M. (1991). Evaluation de l'Apprentissage Anticipé de la Conduite. Université des Sciences Sociales de Toulouse.

Chevillot, P. (1988). Description de l'Apprentissage Anticipé de la Conduite. In: International Days of Road Safety 1988, Brussels.

Harris, S. (1989). Verkeersgewonden geteld en gemeten. R-89-13. SWOV, Leidschendam.

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

Pelz, D.C. & Schuman, S.H. (1971). Are young drivers really more dangerous after controlling for exposure and experience. J. Safety Res. 3 (2), 68-79.

Raad voor de Verkeersveiligheid (1991). Waar een wil is, is een weg. Advies naar aanleiding van het rapport van de Interdepartementale werkgroep Puntenstelsel en voorlopig rijbewijs (PVR).

Twisk, D.A.M. (1990). De verkeersveiligheid van jonge, onervaren automobilisten en de invoering van een voorlopig rijbewijs. R-90-44. SWOV, Leidschendam.

Williams, A.F. & Lund, A.K. (1985). Night driving curfews in New York and Louisiana. Accid. Anal. & Prev. 17 (6), 461-466.

BIJLAGEN 1 T/M 8

Bijlage 1. Opleidingscontract tussen rijschool, begeleider en leerling

Bijlage 2. Verzoek tot uitbreiding van de verzekering

Bijlage 3. Acceptatie van uitbreiding van de garantie door de verzekeringsmaatschappij

Bijlage 4. Opleidingskaart

Bijlage 5. Informatiebrief ten behoeve van de leerling

Bijlage 6. Randvoorwaarden voor regelgeving (Werkgroep PVR)

Bijlage 7. Vragenlijst voor het werkbezoek

Bijlage 8. Verslag van het werkbezoek



BIJLAGE 1

OPLEIDINGSCONTRACT TUSSEN AUTORISCHOOLO
BEGELEIDER EN LEERLING IN HET KADER VAN
HET BEGELEID RIJDEN OPLEIDINGSSYSTEEM

Tussen:

De autorischool

(adres)

(nummer van toestemming)

hieronder genaamd "de rij-school", enerzijds,

en dhr/mevr.(naam), wettig voogd van de jongere
of dhr/mevr.(naam), minderjarige vrijgesteld van voogdij
hieronder genaamd "ondergetekende"

en dhr/mevr.(naam), hieronder genaamd leerling en mede-ondertekenaar naast
de wettig voogd,

en dhr/mevr.(naam), hieronder genaamd begeleider en mede-ondertekenaar,
aangewezen door de voogd van de minderjarige leerling of door de van voogdij
vrijgestelde minderjarige, anderzijds,

Gezien het overeenkomstprotocol van (datum)
gesloten tussen de staat en de rij-school in het kader van het begeleid
rijden opleidingssysteem,

is het hieronder volgende overeengekomen.

Artikel 1 - Leerling

Het onderhavige contract heeft tot doel de rij-opleiding van (naam), gebo-
ren te (plaats) op (datum)
woonachtig te (adres en telefoonnummer)

Artikel 2 - Opleiding

De rij-school verplicht zich om voor deze opleiding leerlingen tussen de 16
en 17 jaar in te schrijven en een opleiding in twee fasen te verzorgen.

2.1 - Beginopleiding

In de beginopleiding moeten de opleidingsdoeleinden, zoals omschreven in
het leerboek van de leerling, worden gehaald; zij moet worden beëindigd
tenminste zes maanden vóór de overdracht van het rijbewijs. Het leerboek
wordt overhandigd aan de leerling die verklaart er kennis van te hebben
genomen.

De beginopleiding bestaat uit:

- het verkrijgen van de noodzakelijke rijvaardigheidskennis.
- oefeningen met het rijden in een auto met een minimumduur van 15 uur
praktijkrijden op de openbare weg.

Echter, zekere delen van de beginopleiding, met name de inhoud van het eerste onderdeel, kunnen buiten de openbare weg worden onderwezen.

In dat geval kan het aantal werkelijk op de openbare weg gereden uren niet minder bedragen dan 10 uur.

In de loop van de vier onderdelen biedt zij de mogelijkheid tot het vastleggen van het nivo, bereikt door de leerling. De begeleider(s) nemen deel aan de laatste bijeenkomst.

2.2 - Opleidingskaart

De doeleinden van deze opleiding worden nauwkeurig weergegeven in de opleidingskaart overeenkomstig het model dat door de minister van verkeer is vastgesteld.

De rijschool ziet er op toe dat informatie over de vorderingen van de leerling regelmatig wordt vermeld in dit dokument, dat in eigendom aan de school toebehoort en voor administratieve controle gearhiveerd moet worden.

2.3 - Opleiding tijdens het begeleid rijden

De opleiding omvat twee pedagogische bijeenkomsten. Deze bijeenkomsten, die minimaal drie uur duren, omvatten twee modaliteiten:

- een persoonlijk of groepsonderhoud, met als onderwerp de ervaringen tijdens het begeleid rijden en begeleide onderwerpen.
- een rij-onderdeel van minimaal één uur dat de mogelijkheid biedt van een evaluatie van de rijvaardigheid; de instructeur noteert zijn opmerkingen en voorziet hen van commentaar in de opleidingskaart en het leerboek.

Bij de praktijkproef voor het rijbewijs, alsmede tijdens het onderhoud in het kader van pedagogische bijeenkomsten, kan slechts een auto worden gebruikt die behoort aan de rijschool.

Tijdens de periode van het begeleid rijden moet de leerling zijn leerboek aan de rijschool overhandigen tijdens elke pedagogische bijeenkomst, ten behoeve van het maken van aantekeningen door de instructeur.

Aan het einde van de periode van begeleid rijden moet de leerling een minimum van 3.000 kilometer hebben afgelegd.

2.4 - Leerboek

Dit boek - bevattende de vier onderdelen van de beginopleiding, het bewijs van de beginopleiding, de resultaten van de pedagogische bijeenkomsten, informatie betreffende de verzekering en de overtredingen, opgemerkt door de politie (les forces de l'ordre) in de periode van het begeleid rijden - wordt aan de leerling teruggegeven aan het einde van de beginopleiding en blijft in diens eigendom.

De leerling schrijft de tijdens de bijeenkomsten van begeleid rijden verkregen informatie op.

Hij/zij overhandigt het leerboek aan elke openbare agent, met name de politie, die er tijdens een bijeenkomst van begeleid rijden naar vraagt.

Artikel 3 - Het bewijs van beginopleiding

Na afloop van de beginopleiding verklaart de rijschool dat de leerling een voldoende nivo heeft bereikt om begeleid te mogen rijden. Ondergetekende verplicht zich om een kopie van dit bewijs van het beëindigen van de beginopleiding te overhandigen aan de verzekeringsmaatschappij waar het voertuig/de voertuigen, die tijdens het begeleid rijden moeten worden gebruikt, zijn verzekerd voor civielrechtelijke aansprakelijkheid.

Een tweede exemplaar zal worden gestuurd aan de minister van verkeer ter afhandeling door de "Commissaire de la République".

Het origineel, bewaard in het leerboek, is bewijs van de status van begeleid rijden.

Artikel 4 - Begeleider

De begeleider(s), mede-ondertekenaars van dit contract, verplichten zich:

- een actieve en verantwoordelijke rol van begeleider te vervullen en garant te staan voor het algemene gedrag van de leerling.
- de opleiding van de leerling te vergemakkelijken door alle informatie te leveren in de pedagogische documenten die door de rijschool worden overhandigd.
- om aan de laatste bijeenkomst van de beginopleiding en tenminste één pedagogische bijeenkomst deel te nemen.

Artikel 5 - Organisatie van de bijeenkomsten

De leerling en de rijschool verplichten zich, behalve in geval van overmacht, de data van de beginopleiding te respecteren, vastgesteld in overleg tussen partijen en medegedeeld aan de administratie.

Artikel 6 - Controle van de leerling

De rijschool verplicht zich de aanwezigheid van de leerling op de bijeenkomsten die op bovengenoemde data zijn vastgelegd, te controleren en de begeleider onmiddellijk in kennis te stellen van elke afwezigheid van de leerling.

Artikel 7 - Afleggen van het rijexamen

De rijschool verplicht zich om één keer onder de naam van de rijschool de kandidaat voor het theorie- en praktijkexamen voor te dragen, al naar gelang het aantal beschikbare plaatsen. De rijschool garandeert de gelijke behandeling van deze kandidaten in vergelijking met andere kandidaten die door de rijschool worden voorgedragen.

Artikel 8 - Datum van in werking treden van het contract

Het onderhavige contract treedt in werking vanaf de dagtekening van een brief van de verzekeringsmaatschappij waarin deze zich verplicht om het risico inherent aan het begeleid rijden in het betreffende voertuig te dekken.

Vóór het maken van dat document kan geen enkel begin van uitvoering van het contract plaats vinden.

Artikel 9 - Ontbinding

Het onderhavige contract kan worden ontbonden:

- op initiatief van ondergetekende, in geval van overmacht, van verhuizing van ondergetekende of van de leerling, of in geval van medisch onvermogen van de leerling dat naar behoren is vastgesteld;
- van rechtswege in geval van ontbinding, door de ene of de andere partij, van het protocol dat de rijschool en de staat verbindt en vermeld wordt in de préambule van het onderhavige contract.

Artikel 10 - Tarief

Het onderhavige contract wordt gesloten volgens de volgende voorwaarden:

- Vast bedrag: overeengekomen diensten
(schema van diensten en prijzen per dienst)

Artikel 11 - Wijze van betaling

Betaling zal plaats vinden op de volgende wijze: (ruimte om dit in te vullen)

Getekend te (plaats) in (aantal) exemplaren, (datum)

De rijschool

Ondergetekende, bovengenoemd, gelezen en goedbevonden, en kennis genomen van de informatie van het ministerie van verkeer

De leerling
gelezen en goedbevonden

De begeleider(s)
gelezen en goedbevonden

BIJLAGE 2

Voorbeeld van een verzoek tot uitbreiding van de verzekering, zoals omschreven in artikel 8 van het opleidingscontract.

VERZOEK OM UITBREIDING VAN DE VERZEKERINGSGARANTIE
TEN BEHOEVE VAN HET BEGELEID RIJDEN OPLEIDINGSSYSTEEM

Leerling (naam)
(voornaam)
(geboortedatum)
(nummer van het leerboek)

Voertuig (merk)
(type)
(registratienummer)
(centrale handrem - ja - nee)

Contract (naam van ondergetekende)
(polisnummer)
(datum van inschrijving)
(bonustarief)

Begeleider (vader)
(moeder)
(wettelijk voogd en/of begeleider, aangewezen door wettelijk voogd)

Rijschool (adres)

Ondergetekenden

- garanderen de juistheid van de hierboven genoteerde gegevens;
- garanderen kennis te hebben genomen van de voorwaarden inzake het begeleid rijden in het kader van het begeleid rijden opleidingssysteem en die vermeld worden in het bericht van het ministerie van verkeer en zich hieraan te conformeren;
- garanderen geen soortgelijk verzoek te hebben ingediend voor de onderhavige leerling voor een ander voertuig.

Zij verklaren er van op de hoogte te zijn dat elk gebrek betreffende de hierboven vermelde voorwaarden, alsmede elke valse verklaring, het weigeren van de garantie met zich mee kunnen brengen, ongeacht mogelijke strafrechtelijke vervolging.

handtekening van ondergetekende

handtekening van de begeleider (indien dit niet ondergetekende is)

BIJLAGE 3

Voorbeeld van een brief, waarin de verzekeringsmaatschappij zich verplicht om uitbreiding van de garantie van het betreffende voertuig voor het begeleid rijden te accepteren; dit volgens artikel 8 van het opleidingscontract.

BEGELEID RIJDEN OPLEIDINGSSYSTEEM

VOORBEELD VAN EEN BRIEF -
OVEREENKOMSTIG HET GEBRUIK BIJ DE VERZEKERINGSMAATSCHAPPIJ
ZGN. "LETRE AVENANT"

nummer van het contract
registratienummer van het voertuig
naam en voornaam van ondergetekende
naam en voornaam van de leerling
naam en voornaam van de begeleider(s)

De verzekeringsmaatschappij, hieronder vermeld (naam)

gevraagd via verzoekschrift gedateerd (datum), gezien de deelname aan het begeleid rijden opleidingssysteem, verklaart de uitbreiding van garanties tot de situatie van begeleid rijden te aanvaarden.

Deze garantie mag niet het voorwerp zijn van andere tarifieringsvoorwaarden dan de voorwaarden waarin is voorzien in het contract en die zijn aanvaard door ondergetekende.

Op nivo van vrijstelling:

- het contract dat niet voorziet in vrijstelling, mag geen voorwerp zijn van wijziging.
- indien het contract voorziet in een vrijstelling, wordt deze zonder wijziging toegepast. Het totaal van deze vrijstelling bedraagt (aantal)

Getekend te (plaats) de (datum)
namens de verzekeringsmaatschappij:

De uitbreiding van garanties, gegeven vóór de aanvang van de beginopleiding, zal geen gevolg hebben dan na de datum van het vaststellen van het "bewijs van het einde van de beginopleiding".

BIJLAGE 4

Een voorbeeld van de opleidingskaart, waarin de bijeenkomsten worden vastgelegd en waarin de controle wordt vastgelegd; zie de artikelen 2.1, 2.3, 5 en 6 van het opleidingscontract. De vier onderdelen, die hier globaal staan beschreven (in de originele Franse versie worden ze nog verder uitgesplitst), worden ook in het leerboek opgenomen.

OPLEIDINGSKAART

gegevens van de leerling
leerboek nummer

inschrijfdatum

ogentest	ja	nee	opmerkingen
test bij aankomst (praktijk)	ja	nee	opmerkingen
test bij aankomst (theorie)	ja	nee	opmerkingen
naam van de voor de opleiding verantwoordelijke			

Kalender met de data van theorie- en praktijklessen

15 dagen voor de indeling van de data van de pedagogische bijeenkomsten
inlichten

1e bijeenkomst (verwachte datum)	gerealiseerd op (datum)
2e bijeenkomst (verwachte datum)	gerealiseerd op (datum)

Eerste onderdeel van de opleiding (vermeld op de opleidingskaart en in het leerboek)

Doel: het voertuig bij lage of gematigde snelheid beheersen, bij weinig of geen verkeer.

- a. kennis van de onderdelen van het voertuig
- b. op de bestuurdersplaats gaan zitten
- c. om zich heen kijken
- d. veiligheid
- e. andere weggebruikers waarschuwen
- f. starten en stoppen
- g. het stuur
- h. de versnellingsbak
- i. het voertuig besturen, vooruit en achteruit, in rechte lijn en in de bocht, vaart en baan aanpassend.

Eerste evaluatie op (datum) na (aantal) uur theorieles en (aantal) uur praktijkles.

Tweede evaluatie op (datum) na (aantal) uur theorieles en (aantal) uur praktijkles.

Opmerkingen

Tweede onderdeel van de opleiding

Doel: Positie op de weg kiezen. Een kruising oversteken of van richting veranderen.

- a. de belangrijkste verkeersregels en de bewegwijzering kennen
- b. rekening houden met horizontale en verticale bewegwijzering
- c. de nuttige richting onderzoeken
- d. alle commando's gebruiken
- e. de snelheid aan de situatie aanpassen
- f. baan kiezen
- g. veilige afstand bewaren
- h. verschillende soorten kruispunten oversteken en van richting veranderen

Eerste evaluatie op (datum) na (aantal) uur theorieles en (aantal) uur praktijkles.

Tweede evaluatie op (datum) na (aantal) uur theorieles en (aantal) uur praktijkles.

Opmerkingen

Derde onderdeel van de opleiding

Doel: Onder normale omstandigheden op de weg en binnen de bebouwde kom rijden.

- a. afstanden en snelheden inschatten
- b. stoptijd (reactiesnelheid en remafstand)
- c. rekening houden met de afmetingen van het voertuig
- d. stoppen en parkeren
- e. kruisen, passeren, gepasseerd worden
- f. bochten
- g. houding tegenover andere weggebruikers
- h. een route volgen
- i. effecten van alcohol

Eerste evaluatie op (datum) na (aantal) uur theorieles en (aantal) uur praktijkles.

Tweede evaluatie op (datum) na (aantal) uur theorieles en (aantal) uur praktijkles.

Opmerkingen

Vierde onderdeel van de opleiding

Doel: Situaties, waarin bepaalde moeilijkheden voorkomen, herkennen.

- a. invoegen in snel rijdend verkeer
- b. rijden in de bebouwde kom bij grote drukte
- c. in een baan rijden (afstand houden, passeren, etc.)
- d. aanpassen van het rijgedrag aan omstandigheden waarin het zicht beperkt is, met name in de nacht.
- e. gedrag aanpassen aan omstandigheden van slechte wegligging (regen, wind, sneeuw, etc.)
- f. rijden in de bergen
- g. het effect van vermoeidheid op het rijden
- h. wat te doen in geval van een ongeluk
- i. onderhoud en reparatie van het voertuig
- j. noodsituaties (remmen werken niet, van de weg af raken, brand, etc.)

Eerste evaluatie op (datum) na (aantal) uur theorieles en (aantal) uur praktijkles.

Tweede evaluatie op (datum) na (aantal) uur theorieles en (aantal) uur praktijkles.

Opmerkingen

BIJLAGE 5

Informatiebrief ten behoeve van de leerling

Aan de leerlingen wordt naast het contract ook een informatiebrief voorgelegd, waarin de inhoud van het begeleid rijden opleidingssysteem wordt uitgelegd.

Onderwerpen die aan de orde komen:

- A. Doel van de opleiding: verbetering van de verkeersveiligheid.
- B. De inhoud van het begeleid rijden opleidingssysteem:
 - 1. de beginopleiding.
 - 2. het begeleid rijden
 - wie kan begeleider zijn (uitgesloten zijn mensen die veroordeeld zijn vanwege bepaalde misdrijven of overtredingen, zoals moord, opzettelijke mishandeling, doorrijden na een ongeluk, weigeren te voldoen aan een bevel om te stoppen).
 - de beperkingen voor de leerling (bepaalde dagen niet mogen rijden tussen 18.00 en 8.00 uur, niet mogen rijden in het buitenland, maximum snelheid 90 km/uur, niet rijden op de snelweg).
 - een speciale stikker op de achterkant van de auto met de letters C.A..
- C. Uitleg betreffende de pedagogische bijeenkomsten; waarom (om redenen van evaluatie van het geleerde en uitwisseling van ervaringen) en wat.
- D. De rol van de verzekeringsmaatschappij; reductie van de verzekeringspremie tot de helft in het eerste jaar en volledige afschaffing indien de leerling geen ongeluk heeft veroorzaakt. Uitleg over de "lettre avenant".
- E. Het rijbewijs kan worden gehaald wanneer men de leeftijd van achttien jaar bereikt heeft.

BIJLAGE 6

RANDVOORWAARDEN VOOR REGELGEVING (WERKGROEP PVR)

- De positieve effecten van de bedoelde maatregel moet in een redelijke verhouding staan tot eventuele daaraan verbonden nadelen.
- De uitvoerings en handhavingslasten die voor de overheid voortvloeien uit de betrokken maatregel, mogen niet leiden tot een onevenredige verzwaring van de bestaande werkdruk bij de overheidsdiensten
- Daarnaast mogen de lasten voor de overheid, de burger en de samenleving als geheel ook in andere opzichten niet onevenredig toenemen.
- Voldaan dient te zijn aan de eisen van rechtmatigheid. Hierbij gaat het om een toetsing van maatregelen aan internationale en communautaire recht, de Grondwet, algemene rechtsbeginselen en andere wetgeving van hogere orde.
- Subsidiariteit: de wens om zoveel mogelijk ruimte te laten voor en aan te sluiten bij de eigen verantwoordelijkheid en het regulerend vermogen van burgers en maatschappelijke organisaties.

BIJLAGE 7

Questions of the Dutch delegation for French institutes that are involved in the "Apprentissage Anticipé de la Conduite".

About the driving schools:

- What is the extra burden in terms of extra papers to be filled in and in terms of extra administration?
- The lessons for the driving-instructors: are 3 days sufficient?
- In what does the control function of a driving school consist?
- What is the responsibility of a driving school concerning:
 - the content of the lessons.
 - problems, caused by the pupil.How is this responsibility arranged?
- Is it attractive for a driving school to participate in AAC? Why so?

About the content of the lessons:

- What is the form in which lessons are given?
- what is the content of the lessons?
- how is the content passed on to the pupils?
- what is the structure?

About the pupils:

- Is it attractive for them to participate?
- What are the advantages and disadvantages?
- Who participate (social economic class, parents, sex, kind of education)?
- Why are now also pupils, older than 17 years, allowed to participate in accompanied driving? Why is it also attractive for them?
- Are the kilometers, that pupils drive, substitutive (i.e. kilometers that the supervisor would have driven anyway) or are they new (i.e. extra driven kilometers that would not have been driven without pupil)?

About the supervisor (accompagneur):

- Is the system attractive for supervisors?
- Who are supervisors?
- What is their motive for participation?
- What is the quality of the instructions given by the supervisor?
- is there a preference for parents?
- what are the negative sides?

About the examination:

- How is a sufficient level of driving proficiency guaranteed after ending the elementary education?
- Is it allowed that the level of driving proficiency of AAC-pupils is below the level of people that have a driving licence?
- Is it necessary that pupils do a test (e.g. an eye-test or a medical declaration) before starting accompanied driving?
- Pupils in interviews have said that they have driven over 3000 km in AAC. Is this figure correct? Who controls the figure?

About the assurance companies:

- What are the (special) conditions for payment after an accident?
- Is there a role for the assurance companies in case a pupil of accompanied driving is stopped by the police and does not comply with the rules of accompanied driving?
- Are there data from insurance companies about the involvement of AAC-pupils in accidents?

About the judicial aspects:

- What are the implications of accompanied driving in terms of law and rules?
- Who is the judicial chauffeur in case of accompanied driving, the supervisor or the pupil?
- Is there a (special) control from the police? Which are the sanctions in case of an offence?
- Is the pupil's book (livret d'apprentissage) susceptible for fraud?
- How can the police in the case of control know that the second passenger is the supervisor?
- Which institute investigates whether the supervisor has not committed any of the crimes that exclude his participation in accompanied driving? Is a declaration on good behaviour of the municipality sufficient?

VERSLAG VAN HET BEZOEK VAN DE NEDERLANDSE
WERKGROEP BEGELEID RIJDEN AAN FRANKRIJK
OP 29 EN 30 JUNI 1992

Het programma van de werkgroep is het volgende:

MAANDAG 29 JUNI

- 9.00 uur Ministerie van Transport. Ontvangst door de heren Ganibenq, Fafet en Berard.
- 11.00 uur Bezoek aan de Confédération National pour Accompaner la Formation des Conducteurs (CNPA).
Gesprek met dhr. Bordet en dhr. Schlub.
- 13.00 uur Lunch met vertegenwoordigers van het Ministerie van Transport en de CNPA.
- middag Bezoek aan een autorijschool, georganiseerd door de CNPA, en een bezoek aan INRETS.

DINSDAG 30 JUNI

- 9.30 uur Assemblée Plénière des Sociétés d' Assurances Dommages (APSAD). Gesprek met dhr. Thiry, directeur Automobile.
- 11.30 uur Ecole Nationale des Conseigneurs de l'Education Routière.
Gesprek met dhr. Blanchard en dhr. Terekoff.
- 15.00 uur Prévention Routière Francaise. Contactpersoon dhr. Keller.



BEZOEK AAN HET MINISTERE DES TRANSPORTS

Dhr. Fafet ontvangt de werkgroep en neemt haar mee naar een vergaderzaal in 'La Défense', waar iedereen wordt voorgesteld aan dhr. Berard, directeur van de afdeling rij-opleidingen, en aan dhr. Chevillot, specialist op het terrein van het begeleid rijden.

Na een korte presentatie door dhr. Zeven van de Nederlandse werkgroep en een uitleg omtrent de reden van het bezoek, geeft dhr. Chevillot een presentatie van het begeleid rijden in Frankrijk, af en toe aangevuld door dhr. Fafet.

De reden voor het introduceren van het begeleid rijden in Frankrijk, zo legt dhr. Chevillot uit, ligt in het hoge aantal verkeersongelukken waarin jonge mensen betrokken zijn. De oorzaken hiervan zijn het gebrek aan ervaring van de jonge automobilist en het gebrek aan training voor deze mensen.

Hij zet de traditionele opleiding en het begeleid rijden naast elkaar en komt tot het volgende overzicht:

TRADITIONELE OPLEIDING	BEGELEID RIJDEN
begin van de opleiding op 18de jaar	begin van de opleiding op 16de jaar
gemiddeld aantal lesuren 20; gemiddeld aantal gereden kilometers 300	minimaal 3000 km begeleid rijden en 2 pedagogische bijeenkomsten
geen verdere ervaring	verkrijgen van ervaring
1e rij-examen op het 18de; slaagpercentage 50%	1e rij-examen op het 18de jaar; slaagpercentage 80%
rij-ervaring verkregen door trial and error	alleen achter het stuur; meer ervaring dan degenen met een traditionele opleiding
21% verantwoordelijk voor verkeersongevallen	3,5% verantwoordelijk voor verkeersongevallen

Toen men in 1984 begon met het systeem van begeleid rijden, werd eerst een experiment gehouden in twee Franse departementen (let wel: een Frans departement is een bestuurlaag, net als in Nederland een provincie). In het eerste jaar hebben 1000 leerlingen aan het experiment deelgenomen. Gebleken is dat deelname vooral een aangelegenheid is van gezinnen; zonen en dochters geven zich op als leerlingen en de ouders fungeren als begeleiders. Scholen en verzekeringsmaatschappijen stelden zich in het eerste jaar terughoudend op.

In chronologische volgorde loopt een leerling in het systeem van begeleid rijden de volgende fasen door:

aanvang training	→	autorijschool
diploma	→	de verzekeraar dekt het specifieke risico
begeleid rijden	→	door begeleider
leerboek		
2 pedagogische bijeenkomsten		
rij-examen	→	examinator
alleen achter het stuur	→	1ste jaar reductie van de extra premie; 2de jaar geen extra premie

In 1991 is door het Ministerie een enquête gehouden onder 2800 jongeren die na een begeleid rijden opleiding het rijbewijs hebben behaald tussen 1985 en 1987. Van de 2800 enquêteformulieren zijn 1468 bruikbaar gebleken. De volgende resultaten zijn uit de enquête naar voren gekomen:

- Het mannelijk geslacht is oververtegenwoordigd.
- De meerderheid van de geënquêteerden bestaat uit studenten.
- De meeste geënquêteerden behoren tot de midden- en hoge klasse.
- De meeste geënquêteerden wonen in steden met minder dan 100.000 inwoners.
- 80% van de geënquêteerden is de eerste keer voor het rijexamen geslaagd.
- In het eerste jaar na het behalen van het rijbewijs is gemiddeld 10.000 km gereden.
- Meer dan 1/3 van de geënquêteerden heeft (toch) een extra verzekeringspremie betaald.
- De ongevalsbetrokkenheid is ongeveer gelijk aan die van personen, ouder dan 30 jaar.

Chevillot geeft aan dat de introductie van het begeleid rijden in de politiek goed is ontvangen; dit was indertijd het gevolg van het feit dat de verantwoordelijke minister van de communistische partij was. Daarna kwamen er twee socialistische ministers; vervolgens zat er een conservatieve minister en op dit moment is er weer een socialist. Linkse ministers in Frankrijk stimuleren het begeleid rijden, zo is de ervaring op het ministerie.

Het ministerie zit ondertussen niet stil: per 1 juli 1992 zal het puntensysteem worden geïntroduceerd en men hoopt op langere termijn ook begeleid rijden voor motorien en motorfietsen te introduceren.

Betreffende de betrokkenheid van verzekeringsmaatschappijen meldt Chevillot het volgende:

Voordat de verzekeringsmaatschappij een leerling die deelneemt aan het systeem van begeleid rijden accepteert, moeten de ouders eerst verzoeken om inschrijving bij de verzekeringsmaatschappij teneinde gebruik te kunnen maken van de speciale reductie voor deze groep. Normaal gesproken moeten jongeren een premie betalen die op kan lopen tot 240% van de normale premie voor een volwassene. Dat hangt af van de verzekeringsmaatschappij, die daarin geheel vrij is. De verzekeringsmaatschappijen hebben afgesproken dat begeleid rijden leerlingen in het eerste jaar na het behalen van het rijbewijs een reductie krijgen op de extra premie van 50% en in het tweede jaar geen extra premie hoeven te betalen.

Chevillot meldt dat het ministerie niet beschikt over gegevens betreffende de ongevalsbetrokkenheid of financiële resultaten van het begeleid rijden.

Fafet en Chevillot erkennen dat de meerderheid van de doelgroep niet wordt bereikt, naar zij menen omdat de boodschap die moet worden overgedragen niet eenvoudig is. Zij zijn er van overtuigd dat de kosten van het begeleid rijden lager liggen dan de kosten van de traditionele opleiding; dit is een argument om mensen zo ver te krijgen dat zij gaan deelnemen aan het systeem.

Door de leden van de Nederlandse werkgroep worden enkele vragen gesteld.

Hoe kan het dat 1/3 van degenen die aan het begeleid rijden hebben deelgenomen volgens de enquête toch de volledige extra premie betaalt? Volgens Fafet en Chevillot ligt de reden hiervan in in het feit dat de halvering in het eerste jaar en afschaffen in het tweede jaar van de extra premie slechts een aanbeveling aan de verzekeringsmaatschappijen was en niet kan worden opgelegd. Hier geldt het vrije markt-principe. Zij kunnen melden dat nu alle grote verzekeringsmaatschappijen de aanbeveling wel opvolgen.

Hoe komt het dat de midden- en hoge klasse oververtegenwoordigd zijn?

Chevillot:

Ten eerste moet men ouders hebben.

Ten tweede moet men een auto hebben.

Ten derde is het opleidingsniveau van deze groepen hoger.

Hoeveel begeleiders zijn er; wie zijn begeleiders?

Normaal gesproken zijn de vader en/of de moeder begeleider. Maximaal 3 personen mogen begeleider zijn.

Vervolgens geeft dhr. Ganibenq een uitleg van de organisatie van de "sub-direction" van het ministerie die het begeleid rijden onder zijn hoede neemt.

De "sub-directory", waarvan dhr. Berard het hoofd is, heet subdirectory van rij-opleidingen.

Hieronder vallen vier bureaus:

- bureau des examens de conduire.
- bureau de gestion de personnels techniques.
- bureau de la pédagogie de la conduite.
- bureau du budget, de la comptabilité et des moyens généraux des examens du permis de conduire.

Nogmaals wordt ingegaan op de geringe mate van deelneming aan het begeleid rijden. Dhr. Ganibenq bevestigt dat de totale kosten voor deelnemers aan het begeleid rijden lager liggen, maar tekent hierbij aan dat de initiële kosten hoger zijn. Dit is mogelijk een drempel voor mensen met een lager inkomen. Tevens is er een gebrek aan informatie bij het publiek, geeft Ganibenq aan. Hij denkt aan stimulering van het begeleid rijden door soepele kredieten van banken; ook kan in de toekomst in het geval van een stapsgewijze introductie van het rijbewijs (voorlopig rijbewijs) gedacht worden aan een rijbewijs dat langer geldig blijft, als de houder aan het begeleid rijden heeft deelgenomen. Ook kan aan deze groep een hogere maximum snelheid worden toegestaan. Dhr. Ganibenq maakt echter het voorbehoud dat dergelijke maatregelen nog niet zijn genomen; introductie ervan is allerm minst zeker. Ook over soortgelijke maatregelen voor motoren en bromfietsen wordt gedacht.

Het is noodzakelijk dat nieuwe maatregelen nu reeds stroken met de tweede maatregel van de EG die in 1996 van kracht wordt.

De werkgroep vraagt naar de problematiek van de handhaving. Hoe staat het met de handhaving op het terrein van begeleid rijden?

Dhr. Ganibenq stelt dat de kwestie van de handhaving niet speciaal een probleem vormt voor het begeleid rijden. In Frankrijk constateert men in het algemeen het probleem van het niet naleven van regels en dus ook van verkeersregels. Frankrijk kent geen speciale verkeerspolitie. Wel is er een speciaal politie-orgaan voor de grote snelwegen. Bij de introductie van nieuwe maatregelen zorgt men er steeds voor dat er in de beginperiode altijd verscherpte politiecontrole is. Dat zal ook gebeuren per 1 juli, wanneer men het puntensysteem voor rijbewijzen zal invoeren.

Het ministerie streeft naar een deelname van 50% aan het begeleid rijden van de jongeren die het rijbewijs gaan halen.

Het ministerie heeft 200 examen-inspecteurs in dienst.

Het rij-examen in Frankrijk is gratis voor de kandidaat. Het ministerie betaalt de kosten hiervan aan de rij school.

Het ministerie weet niet of het begeleid rijden aantrekkelijk is voor personen van 18 jaar en ouder.

Is de wetgeving in Frankrijk aangepast in verband met de invoering van het begeleid rijden?

Ja, maar slechts enkele speciale gevallen. De leeftijd in sommige bepalingen is bijvoorbeeld verlaagd van 18 naar 16 jaar.

Hoeveel lessen worden er gegeven door de instructeur voordat de leerling onder begeleiding mag gaan rijden?

Voor het begin van de lessen wordt er een test afgenomen om na te gaan welke kennis en ervaring de leerling heeft. Daarna stelt de rijsschool vast hoeveel lessen nodig zijn om de leerling begeleid te laten rijden. Het aantal van 20 is het minimum.

Hoe worden de drie introductiedagen voor de rij-instructeurs, die lessen in begeleid rijden willen geven, gegeven?

De lessen zijn gratis en worden gegeven door 52 docenten van het ministerie. Er zijn ongeveer 11.000 rijsscholen in Frankrijk.

Hoe controleert de instructeur of een leerling 3000 km heeft gereden, zoals verplicht gesteld? Zijn deze en de erna volgende kilometers vervangende of extra kilometers?

De controle vindt plaats tijdens de pedagogische lessen. Daarin gaan de instructeur, de leerling en de begeleider eerst een ritje maken, waarin de instructeur de tijdens de afgelopen periode opgedane ervaring van de leerling en de begeleider test. Indien de leerling minder dan 3000 km heeft gereden, merkt de instructeur dat en zal hij/zij aanbevelen meer te rijden.

Het is moeilijk om aan te geven of begeleid rijden kilometers vervangend of extra zijn. Dhr. Chevillot zegt dat in kleine plaatsen meer kilometers worden gereden, omdat de auto daar het beste vervoermiddel is. De leerling kan daar zowel vervangende als extra kilometers rijden. In een grote stad als Parijs is het openbaar vervoer vaak een beter vervoermiddel dan de auto; het begeleid rijden is daar minder populair.

Welke beperkingen worden op dit moment opgelegd aan begeleid rijden leerlingen?

Zij mogen niet harder rijden dan 90 km per uur. Alle overige restricties, zoals het niet mogen rijden op snelwegen of het niet mogen rijden in het weekend, zijn in 1989 opgeheven.

Dhr. Bordet van de CNPA komt binnen om de Nederlandse werkgroep mee te nemen naar het kantoor van de CNPA. Van de heren Berard, Ganibenq en Chevillot wordt afscheid genomen onder dankzegging voor de ontvangst; dhr. Fafet begeleidt de werkgroep naar de CNPA.

BEZOEK AAN DE CONFEDERATION NATIONAL POUR ACCOMPAGNER LA FORMATION DES CONDUCTEURS

In het gebouw van de CNPA wordt de werkgroep welkom geheten door dhr. Schlub. Hij legt uit dat de CNPA de belangen behartigt van automobiëlorganisaties. Dhr. Schlub is behalve functionaris van de CNPA ook instructeur.

Vervolgens legt dhr. Schlub uit hoe jongeren voor het eerst in contact komen met het begeleid rijden. Meestal krijgen zij informatie van andere jongeren op school over de mogelijkheid om deel te nemen aan een opleiding voor begeleid rijden. Daarna gaan ze naar een rijsschool die aan het systeem meedoet en vragen naar de opleiding, de prijzen, etcetera. De jongeren bespreken de verkregen informatie thuis met hun ouders en bezoeken de rijsschool nogmaals, maar deze keer met hun ouders. Een op de drie jongeren die om informatie vraagt, keert terug met de ouders, zo leert de ervaring. Een reden voor ouders om niet mee te doen kan zijn dat er maar één auto in het gezin is, die elke dag gebruikt wordt.

De totale kosten van de opleiding bedragen tussen de FF 4500,- en FF 5000,-. Omdat de verzekeringspremie na het behalen van het rijbewijs lager ligt dan de premie van leeftijdgenoten, is het begeleid rijden goedkoper dan het traditionele systeem.

Normaal gesproken, zo zegt dhr. Schlub, volgen leerlingen van het begeleid rijden systeem het minimum aantal van 20 lessen. Het grote verschil met leerlingen die in het traditionele systeem de lessen afsluiten met een examen, ligt in de afwezigheid van de druk die het komende examen oplegt. De leerlingen zien de lessen als een spel en zijn heel ontspannen bezig. In zijn eigen lessen betreft dhr. Schlub de ouders erbij gedurende de laatste twee of drie lessen. De ouders voelen zich over het algemeen ook emotioneel erg betrokken bij de lessen, zo is de ervaring van dhr. Schlub. Normaal gesproken zijn er dan ook geen problemen, noch met de leerlingen, noch met de ouders. Naar weten van Schlub zijn van de 120.000 leerlingen van het begeleid rijden systeem slechts twee betrokken geweest bij twee ongevallen met dodelijke afloop, waar vier doden vielen.

Op de vraag naar de wettelijke verantwoordelijkheid antwoordt Schlub dat die bij de begeleider (lees: ouder) ligt en niet bij de jongere.

De pedagogische bijeenkomst moet volgens Schlub gezien worden als een controle en evaluatie van het geleerde. Vooral wordt gelet op veilig gedrag in het verkeer. De bijeenkomst begint met officieel een uur rijden door de leerling in de auto met de begeleider en de instructeur. In de praktijk duurt het minder lang. Daarna gaat men terug naar de rijsschool, waar een groepsgesprek plaats vindt tussen verschillende leerlingen en hun ouders. De ervaring leert dat een aantal van zes tot acht personen het beste gesprek voert. De instructeur (docent) heeft in dit proces een begeleidende en bemiddelende rol. Dat laatste

slaat op het feit dat het nog al eens nodig is om tussen ouders en kinderen te bemiddelen; kinderen willen hun ouders nog wel eens betichten van onverantwoordelijk gedrag in het verkeer. Vijf onderwerpen moeten tijdens het groeps-gesprek aan de orde komen:

- vermoeidheid
- aandacht
- alcohol
- verzekering
-

Schlub merkt op dat zich wel eens problemen voordoen indien een examinator tijdens een rij-examen te maken krijgt met een jongere die aan begeleid rijden heeft meegedaan. Deze jongeren gedragen zich als ervaren autorijders en passen niet in het verwachtingspatroon van sommige examinatoren. Bovendien is de belasting van de examinatoren extreem hoog: zij worden geacht op één dag 20 examens af te nemen van elk ongeveer 20 minuten.

Schlub zegt dat de verwachting bij de introductie van het begeleid rijden was dat de hoeveelheid ongevallen onder jongeren met een factor 7 af zou nemen. Naar hij weet, is het aantal afgenomen met een factor 4.

Jongeren die na het behalen van het rijbewijs in een eigen auto gaan rijden, behoren vooral tot het mannelijk geslacht. Het blijkt dat het aantal ongevallen, waarbij deze groep is betrokken, hoger ligt dan het aantal ongevallen van leeftijdgenoten die in de auto van vader of moeder blijven rijden.

Jongeren van 16 en 17 jaar hebben normaliter veel conflicten met hun ouders, zo stelt Schlub. Het begeleid rijden biedt aan deze jongeren de verantwoordelijkheid waar ze op deze leeftijd zo naar verlangen. Het begeleid rijden biedt dus een positieve bijdrage aan het proces van volwassenwording.

Ouders van leerlingen van begeleid rijden hebben meestal twee auto's. Meestal is de moeder de begeleider en rijdt de leerling in haar auto. De reden ligt in het feit dat de auto van de moeder kleiner en minder kostbaar is en in het feit dat de moeder meestal meer tijd heeft om met het kind te gaan rijden. Later staan de ouders het kind toe ook in de auto van de vader te gaan rijden.

Het begeleid rijden is vooral aangeslagen in departementen als Gironde en Ardeche. Hier liggen veel steden met een omvang tussen de 100.000 en 200.000 inwoners, waar het begeleid rijden populair is.

Bij de aanvang van het begeleid rijden wilden veel rij scholen niet meedoen. De reden hiervan lag enerzijds in een conservatieve houding van veel rij schoolhouders, anderzijds in de angst dat de lessen zouden worden verplaatst van de instructeur naar de ouders. Die angst is nu goeddeels verdwenen: van de 11.000 rij scholen in Frankrijk doen er 8.600 mee aan het begeleid rijden.

Aan dhr. Schlub wordt gevraagd of drie introductiedagen voor instructeurs wel voldoende zijn om hen voor te bereiden op het begeleid rijden.

Hij meent dat dat wel het geval is. De lessen voor instructeurs zijn gratis. Er wordt zeer veel informatie in gecomprimeerde vorm gegeven; de instructeurs krijgen boeken die ze na afloop er op na kunnen slaan. De ervaring wijst er op dat men op de goede weg is. Eventueel zouden aan de opleiding voor instructeurs nog één of twee terugkomdagen gekoppeld kunnen worden, zo meent dhr. Schlub, vooral om meer te leren over de rol van bemiddelaar tussen ouders en kinderen tijdens de pedagogische bijeenkomsten.

Na de lunch is er nog wat tijd om op bepaalde kwesties in te gaan.

Dhr. Schlub noemt als onderwerp dat speciale aandacht verdient de kwestie van etnische minderheden. In het algemeen bestaat in Frankrijk het probleem dat etnische minderheden een veel lager slagingspercentage hebben dan de autochtone bevolking. Dat geldt ook voor het examen voor het rijbewijs. Dhr. Schlub meent dat vooral iets moet worden gedaan aan het probleem van taal en communicatie.

Dhr. Schlub geeft enige kwantitatieve informatie over Franse rij scholen. Er werken in totaal 24.000 mensen in rij scholen. Van de rij scholen is 62% een eenmanszaak; 20% heeft 2-3 instructeurs; 1,8% heeft 10 of meer instructeurs.

Is een medische test of een ogentest nodig?

Dhr. Schlub meent dat een test voor jongens die geen militaire dienst hebben vervuld nodig is. Nu worden geen tests afgenomen, noch zijn medische verklaringen vereist, tenzij de instructeur vermoedt dat er iets met de leerling aan de hand is.

Hoe weet men dat een begeleider geen misdaden begaan heeft die het begeleider zijn uitsluiten?

De begeleider moet een "ereverklaring" tekenen. Verder wordt er niets nagegaan.

Een bezoek aan een rij school, zoals toegezegd door de CNPA, kan jammergevoeg niet doorgaan. Er zijn op de betreffende rij school momenteel geen begeleid rijden leerlingen aanwezig.

BEZOEK AAN HET INSTITUT NATIONAL DE RECHERCHE SUR LES TRANSPORTS ET LEUR SECURITÉ

INRETS is het Franse Nationale onderzoeksinstituut op het gebied van transport. Dit instituut heeft onder meer onderzoek verricht naar de hoge ongevalsbetrokkenheid van jonge automobilisten.

In het kader van het werkbezoek is gesproken met Dr. Simomnet. Doel van het gesprek was na te gaan welke onderzoeken uitgevoerd zijn naar het AAC, zowel wat betreft de manier waarop het AAC in de praktijk uitgevoerd wordt en de resultaten op de veiligheid.

INRETS blijkt diverse onderzoeksvorstellen ingediend te hebben bij de Franse overheid, maar deze voorstellen zijn niet gehonoreerd. Vooralnog blijkt de overheid voldoende houvast te vinden in de resultaten van de Toulouse-studie. INRETS vindt dit onderzoek beperkt in opzet en uitwerking, en zou een meer diepgaande studie willen uitvoeren. Het ziet er niet naar uit dat op korte termijn zo'n studie gefinancierd gaat worden.

De filosofie en opzet van het AAC is ontwikkeld door onderzoekers van INRETS. Er zijn bewust keuzen gemaakt met betrekking tot de pedagogische uitgangspunten. Deze uitgangspunten hebben betrekking op het "levensgevoel" van de jongere, de betekenis die het leren autorijden voor hem heeft, en de betrokkenheid van ouders op dit leerproces.

Er is gekozen voor een opleidingssysteem dat gebaseerd is op vertrouwen, en dat aansluit bij de natuurlijke behoeften van jongeren, ouders, en opleider. Om die reden is ook afgezien van een sterk geformaliseerd en gereguleerd systeem voor zover het de begeleid rijden periode betreft. Handhaving en politietoezicht spelen geen rol in de uitvoering van het systeem. De verantwoordelijkheid voor de kwaliteit van het begeleid rijden ligt bij ouders, jongere en instructeur gezamenlijk.

De rijopleiding zelf daarentegen is wel sterk gereguleerd, zowel inhoudelijk als ook de controle daarop. Zo is nu elke instructeur verplicht een lesboekje bij te houden waarin de vorderingen van de leerling genoteerd worden. Alleen al de introductie van dit leerboekje betekent een ommekeer in de kwaliteit van het geleverde onderricht.

De leerling doorloopt een vast traject aan oefeningen, waarbij hij alleen dan aan de volgende oefening kan beginnen wanneer de vorige succesvol is afgesloten. De opzet van deze opleiding is stevig gefundeerd in wetenschappelijke inzichten over het leerproces van novieten in vergelijking tot experts.

Deze systematische aanpak van de opleiding speelt volgens de onderzoekers (naast het begeleid rijden) een belangrijke rol in het "succes" van het systeem.

De introductie van het systeem is zeer geleidelijk gegaan. Ook dit is een bewuste keuze geweest vanuit de ontwikkelde filosofie. Een van de uitgangspunten is dat het "natuurlijk aansluit bij de behoeften". Om die reden is in eerste instantie ook niet een grootschalige campagne opgezet, maar is men gestart in een klein gebied. Daar leerde men van de ervaringen en werd het geïntroduceerd in een groter gebied. Deze experimenten zijn slechts zijdelings met onderzoek begeleid.

De belangrijkste conclusies uit dit gesprek zijn:

- Op korte termijn zullen geen nadere gegevens uit onderzoek beschikbaar komen. Althans INRETS weet niet van zo'n onderzoek.
- De filosofie achter het AAC is diepgaand ontwikkeld, hierover is uitvoerig gerapporteerd. Het blijkt dat de beperkte controle op het systeem een principiële keuze is geweest, met het doel de verantwoordelijkheid daar te laten waar deze hoort.
- Het is ook een bewuste keuze geweest de instructieperiode naar inhoud en uitvoering wel vergaand te structureren en controleren.

BEZOEK AAN DE ASSEMBLEE PLENIERE DES SOCIETES D'ASSURANCE DOMMAGES

De werkgroep wordt ontvangen door dhr. Thiry, directeur van de afdeling 'automobile' van de APSAD.

Dhr. Thiry legt uit hoe de verzekeringsmaatschappijen in de aanvangsfase bij het begeleid rijden betrokken zijn geraakt. De verzekeringsmaatschappijen zijn vanaf het begin voorstander geweest van het systeem van begeleid rijden, in tegenstelling tot wat wel eens wordt beweerd, zo zegt Thiry. Het leek de APSAD een interessante ervaring en men adviseerde verzekeringsmaatschappijen om hun medewerking te verlenen en contracten af te sluiten met begeleiders en leerlingen die met het begeleid rijden mee wilden doen.

Toch hebben zich startproblemen voorgedaan. Die lagen in de prijs: het publiek vond de prijs voor deelname hoog. Ook de rij scholen toonden zich in het begin geen voorstander van het systeem vanwege slechte voorlichting over de precieze inhoud.

De contracten die in de beginperiode werden opgesteld, hadden niet altijd een solide juridische basis. Indien zich ongevallen met grote schade zouden hebben voorgedaan, zou de kwestie juridisch niet goed geregeld zijn. Gelukkig heeft zich niets voorgedaan dat deze problemen actueel zou hebben gemaakt. Tegenwoordig is alles goed geregeld; de juridische basis van e.e.a. ligt sinds 1990 vast in het Franse verkeersreglement.

Na een vraag uit de Nederlandse werkgroep over de beschikbaarheid van cijfers over begeleid rijden, zegt dhr. Thiry nog niet te beschikken over harde cijfers en resultaten. Zeker in de aanvangsperiode was er van de zijde van de verzekeringsmaatschappijen sprake van een gebaar van vertrouwen. Hoewel nu de verwachte resultaten niet zo positief uitvallen als verwacht, blijven ze toch positief.

Dhr. Thiry meent dat het belangrijk is een duidelijk onderscheid te maken tussen de fase vóór het behalen van het rijbewijs en de fase erna.

In de eerste fase, vóór het behalen van het rijbewijs, is het gebleken dat verzekeraars niet meer geld uitkeren aan verzekerden (ouders) die met leerlingen (hun kinderen) aan het begeleid rijden meedoen.

In de tweede fase, na het behalen van het rijbewijs, zouden de begeleid rijden leerlingen minder ongevallen veroorzaken dan leeftijdgenoten. Dit moet echter wel eerst blijken uit de cijfers, stelt Thiry.

De beperkingen die in het begin golden (bijvoorbeeld niet in het weekend mogen rijden, niet op de autosnelweg mogen rijden) zijn op één na (maximum snelheid 90 km/uur) opgeheven. Dhr. Thiry legt uit dat de beperkingen een voorzorgsmaatregel waren om mislukkingen te voorkomen. Er bestonden weerstanden tegen de introductie van het begeleid rijden, waaraan op deze manier tegemoet werd gekomen. Toen later bleek dat het begeleid rijden succes had, konden de beperkingen worden opgeheven.

Dhr. Thiry meent dat het succes van het begeleid rijden voldoende is vastgesteld voor wat betreft de eerder genoemde eerste fase (vóór het behalen van het rijbewijs). Succes in de periode na het behalen van het rijbewijs is echter nog niet vastgesteld. Daarvoor is het nodig een evaluatie na drie en vijf jaar te houden. Er zijn wel enkele enquêtes, o.a. één uit Toulouse van het Ministerie van Transport, maar statistisch bieden deze enquêtes te weinig houvast. Een ander tekort van deze enquêtes is het ontbreken van een vergelijking met andere autorijders.

De APSAD heeft er bij de ministeries van transport en binnenlandse zaken op aan gedrongen om de nummers op rijbewijzen zodanig te geven dat kan worden gezien of iemand aan begeleid rijden heeft deelgenomen of niet. Op die wijze kan een goed evaluatie-onderzoek worden opgezet. De ministeries hebben nog geen antwoord gegeven.

Het gedrag van jongeren is niet alleen in het verkeer, maar ook in het algemeen een probleem. Jongeren die op zaterdagavond naar een discotheek gaan, willen graag indruk maken op vriendjes en vriendinnetjes.

Nu is het wel zo dat leerlingen van het begeleid rijden zich beter gedragen in het verkeer dan anderen. Is dat toe te schrijven aan het begeleid rijden? Dat mag niet zonder meer worden gesteld, zegt Thiry. Immers, de enquête in Toulouse heeft aangetoond dat de deelnemers aan het begeleid rijden vaak uit de midden- en hogere klasse afkomstig zijn. De ervaring van verzekeringsmaatschappijen leert dat de midden- en hogere klasse minder kosten met zich meebrengen voor verzekeringsmaatschappijen dan de lagere klasse. Dat dat ook voor het begeleid rijden opgaat, hoeft dus niet op het conto van het begeleid rijden worden geschreven.

Het begeleid rijden biedt echter wel de mogelijkheid om degenen die toch al minder schade hebben dan hun leeftijdgenoten van de lagere sociale klasse, op deze wijze een lagere premie te geven.

De tarieven van verzekeringsmaatschappijen in Frankrijk zijn helemaal vrij. De verzekeringsmaatschappijen hebben afgesproken dat zij een maximum premieverhoging van 50% toepassen op begeleid rijden leerlingen. In de praktijk liggen de tarieven vaak lager, zegt dhr. Thiry.

Alle verzekeringsmaatschappijen doen mee aan de tariefafspraken.

De werkgroep vraagt dhr. Thiry of verzekeringsmaatschappijen bepaalde voordelen geven aan houders van een rijbewijs die eerder aan begeleid rijden hebben meegedaan. Misschien zijn er restricties voor andere groepen?

Dhr. Thiry heeft geen kennis van een verzekeringsmaatschappij die extra voordeel geeft aan ex-deelnemers aan het begeleid rijden, maar hij sluit het bestaan ervan ook niet uit. Veel verzekeringsmaatschappijen baseren hun tarieven op het gemiddeld aantal afgelegde kilometers. Immers, hoe meer kilometers, des te groter het risico. Vaak zijn de tarieven lager voor personen boven de 30 jaar en gelden speciale voorwaarden voor personen die bepaalde misdrijven hebben begaan. Dhr. Thiry benadrukt dat in Frankrijk sprake is van een vrije markt systeem, waarin deze zaken aan de individuele maatschappij worden overgelaten.

Dhr. Thiry deelt mede dat hij die ochtend 'nog warm van het kopieerapparaat' de eerste resultaten van een enquête onder autobestuurders heeft ontvangen. Hij kan enkele uitkomsten geven; via dhr. Vaandrager kan hij op een later tijdstip alle resultaten bekend maken.

Van alle geïnterviewden had 69,9% een positieve houding t.o.v. begeleid rijden; 29,8% had een negatieve houding; 0,3% gaf geen antwoord.

Indien een gezinslid aan begeleid rijden had deelgenomen, had 88,7% een positieve houding t.o.v. begeleid rijden; 11,2% had een negatieve houding.

Hoeveel ongelukken heeft u aangegeven in de afgelopen 12 maanden (alleen de eigen auto)?

88,4% van degenen die aan het begeleid rijden hadden meegedaan had geen ongeluk aangegeven.

87,7% van degenen die niet aan begeleid rijden hadden meegedaan had geen ongeluk aangegeven.

Omdat hier niet is uitgesplitst naar leeftijd, is er sprake van een gunstige uitkomst voor het begeleid rijden. Degenen die niet hadden deelgenomen behoren tot alle leeftijdscategorieën, terwijl degenen die wel hebben deelgenomen behoren tot de jongeren (18 en iets ouder).

Zijn de verzekeringsmaatschappijen streng bij het selecteren van begeleiders? Ja, de meeste verzekeringsmaatschappijen eisen dat de begeleider de laatste vijf jaar geen ongevallen heeft veroorzaakt en tenminste drie jaar een rijbewijs bezit.

BEZOEK AAN DE ECOLE NATIONALE DES CONSEIGNEURS DE L'EDUCATION ROUTIERE

De werkgroep wordt ontvangen door dhr. Blanchard, dhr. Terekoff en mevr. Piëtte. Dhr. Blanchard spreekt op persoonlijke titel, daar hij onlangs is afgetreden als voorzitter van de ENCER en in dienst is getreden bij INRETS. Dhr. Terekoff is instructeur en mevr. Piëtte is begeleidster van haar zoon en dochter, die beiden lessen hebben gevolgd bij dhr. Terekoff.

Dhr. Terekoff is instructeur sinds 1967 en jarenlang betrokken bij de discussies rondom het begeleid rijden. Reeds voor de introductie van het begeleid rijden heeft dhr. Terekoff kennis genomen van de methode TWI (Training Within Industry; toegepast in de tweede wereldoorlog), de 'information sur le plan pédagogique' van A. Carrard (Zwitserland) en het in 1982 in Frankrijk geïntroduceerde système pédagogique, de voorloper van het begeleid rijden.

Het aantal begeleid rijden leerlingen op de rijsschool van Terekoff groeit gestaag van 2 in 1984 via 15 in 1987 naar 49 in 1991. Dhr. Terekoff geeft lessen in het departement Yvelines, even ten zuiden van Parijs, één van de twee experimentele departementen die in 1984 begonnen met het begeleid rijden. In Yvelines worden jaarlijks 30.000 rijbewijzen afgegeven, waaronder in 1991 2000 voor personen die eerder begeleid hebben gereden.

Mevr. Piëtte vertelt iets over haar ervaringen. Zij zegt heel tevreden te zijn over de manier waarop haar kinderen hebben leren rijden; met name het feit dat ze al ervaring hebben voordat ze hun rijbewijs halen, geeft haar een rustig gevoel. Tegelijkertijd zegt mevr. Piëtte dat het toezicht houden fricties heeft veroorzaakt tussen haar en de kinderen. Dat heeft bijvoorbeeld te maken met spanning die zich voordoet wanneer het kind voor het eerst op een snelweg rijdt. Ook heeft het te maken met bepaalde gewoonten die mevr. Piëtte heeft aangeleerd in de loop der jaren die haar kinderen niet over mogen nemen. Als voorbeeld noemt zij het schakelen. Zij heeft veel gehad aan de pedagogische bijeenkomst, waarin Terekoff haar heeft gewezen op bepaalde fouten die haar dochter maakt en de manier waarop zij dat kan corrigeren. Met haar man levert het begeleid rijden geen conflicten op, met de kinderen wel.

Op de vraag waarom slechts 10% van de Franse jongeren aan het begeleid rijden meedoet, antwoorden Blanchard en Terekoff:

- Voor veel Franse jongeren, en zeker het grote werkloze deel, zijn de kosten, variërend tussen de FF 5000,- en FF 8000,- een probleem.
- Ook kost deelname veel tijd, die de jongeren anders willen besteden.
- Tussen veel ouders en jongeren in Frankrijk spelen grote conflicten, met name in de lagere klassen.
- Het onderwijssysteem in Frankrijk is autoritair. Leerlingen hebben problemen met hun hang naar vrijheid en het brave gedrag dat zij in het autoritaire systeem moeten tonen om te kunnen slagen voor examens. Ook tussen school en ouders bestaan veel conflicten, onder andere over het examenstelsel. De leerlingen zijn vaak de dupe van deze conflicten.

- Het aanbod van goed openbaar vervoer in de grote steden doet de noodzaak tot begeleid rijden daar afnemen.
- Een aantal rij scholen wil niet aan het begeleid rijden meedoen. Men blijft bang dat de kosten duur de ouders een belangrijker rol zullen vervullen en dat men zo de baan kwijt zal raken. Deze discussie zit op het moment vast, omdat de emotie de overhand heeft.

Dhr. Blanchard geeft een toelichting op het laatste argument. De algemene houding binnen de rij scholen is conservatief. Men draait al jaren in een bepaald systeem mee, ontvangt FF 200,- per les en kan daar goed van leven. Waarom dan iets veranderen? Een ander probleem is dat een instructeur vaak alleen een diploma heeft voor rij-instructeur waarmee hij niets kan beginnen buiten het wereldje van de rij scholen.

Een instructeur kan in het conventionele systeem extra lessen opleggen, omdat hij de leerling nog niet rijp acht voor het examen; dat ligt moeilijker bij een leerling die het systeem van begeleid rijden volgt.

Dhr. Terekoff vult aan dat de discussie onder instructeurs meer emotioneel dan rationeel is. Hij zegt gemiddeld FF 6000,- te verdienen aan een begeleid rijden leerling en FF 5000,- aan een leerling die lessen neemt volgens het conventionele systeem. Het financiële argument tegen het begeleid rijden gaat daarom niet op, stelt dhr. Terekoff.

Dhr. Terekoff laat aan het einde van de bijeenkomst zien dat hij enkele visuele en intelligentietests heeft die hij leerlingen afneemt voor aanvang van de lessen.

BEZOEK AAN DE PREVENTION ROUTIERE FRANCAISE

In het kantoor van de PRF wordt de werkgroep ontvangen door dhr. Fraise (operations nationales centralisées), dhr. Laurent (directeur centres de formation), dhr. Ponce (directeur structures territoriales (verenigingsstructuur), dhr. Keller (internationale documentatie) en dhr. Hurel (internationale contacten en PR)

Na een korte introductie en het voorstellen van iedereen geeft dhr. Laurent een schets van de rol van de PRF in het begeleid rijden.

Vanwege hun onervarenheid en hun houding in het verkeer (sneller risico's accepteren, slecht om zich heen kijken) zijn jongeren sneller bij ongevallen betrokken. Van de dodelijke slachtoffers onder chauffeurs is 25% tussen de 18 en 25 jaar. Het verkrijgen van ervaring is volgens Laurent een essentieel element in het terugdringen van het aantal doden en gewonden onder deze bevolkingsgroep. Het begeleid rijden biedt daaraan een bijdrage. De PRF neemt sinds 1982 deel aan besprekingen op dit gebied en beperkt zich daarin tot de pedagogische kant. De PRF ziet zichzelf als intermediair die het publiek informeert.

Dhr. Fraise legt uit hoe de PRF op dit moment op scholen, in samenwerking met het Ministerie van Transport, de politie, Renault en Peugeot, informatie verstrekt en reclame maakt voor het begeleid rijden. Voor de organisatie hiervan wordt zorg gedragen door departementale comité's.

Wat doet de PRF om meer publiek te bereiken?

Men probeert door campagnes en publikaties de interesse van het publiek te stimuleren, de contacten tussen politie en jongeren te verbeteren en het imago van de autofabrieken op te vijzelen. Men moet hier meer letten op het lange termijn effect; op korte termijn is met een dergelijke actie niet veel te bereiken. Van de zijde van de rijsscholen bestaat grote belangstelling voor deelname en voor hernieuwde cursussen voor instructeurs, zo meldt dhr. Fraise.

Dhr. Ponce benadrukt dat het voortzetten van de nu gekozen lijn belangrijk is. Niet de reeds bereikte 10%, maar de overgebleven 90% moet de aandacht krijgen. Dat gebeurt nu op twee manieren:

Enerzijds gaat men naar middelbare scholen waar in vrachtauto's een soort tentoonstelling wordt gegeven van het begeleid rijden. In auto's van rijsscholen wordt voor de leerlingen van scholen een 'tour de voitures' georganiseerd. Een andere activiteit gooit het meer op het sportieve element: in de zomer worden parcoursen uitgezet, waar tijdens de rit vragen moeten worden beantwoord en wordt gelet op de kwaliteit van het rijden. Naast de nationale automobielindustrie sponsoren ook andere fabrikanten als Ford en Volvo deze 'rally's'. Andere financierders zijn de overheid en verzekeraars.

Voor het begin van de campagne die dhr. Fraise heeft genoemd is, gefinancierd door autofabrikanten, een marktonderzoek gedaan.

Per jaar bereiken de acties van de PRF 25 tot 30 departementen, d.w.z. zo'n 10.000 jongeren.

Naast bovengenoemde acties, worden ook lessen gegeven op scholen: 10 lessen in 5 dagen.

In totaal heeft men een budget van FF 2.000.000,- per jaar ter beschikking voor voorlichtingsactiviteiten.

Dhr. Ponce biedt vervolgens een drankje en een hapje aan, waarbij informeel in kleinere groepjes nog verder wordt gepraat.