

VEILIG RIJDEN: KAN DAT GELEERD WORDEN?

Lezing voor de Internationale Dagen over de Verkeersveiligheid 1983,
Brussel, 10 november 1983

R-83-40

Mr. P. Wesemann

Leidschendam, 1983

Stichting Wetenschappelijk Onderzoek Verkeersveiligheid SWOV

VEILIG RIJDEN: KAN DAT GELEERD WORDEN?

Ik wil het in deze lezing hebben over de praktische rijopleiding voor mensen die voor het eerst een bepaald voertuig gaan besturen, de zogenaamde initiële rijopleiding. De voortgezette rijopleiding die bestemd is voor ervaren bestuurders blijft hier dus buiten beschouwing.

Verder zal ik alleen aandacht geven aan de opleiding van personenauto- en motorfietsbestuurders.

Het gaat mij hierbij om twee vragen: Wat is het maximale effect dat men van een rijopleiding op de verkeersveiligheid mag verwachten? en Wat moeten de voornaamste bestanddelen voor een initiële rijopleiding zijn? Ik beperk me daarbij tot hoofdzaken. Vragen over bijvoorbeeld de volgorde waarin bepaalde vaardigheden het beste geleerd kunnen worden, of over een fasering van de rijopleiding, komen niet aan de orde.

Uit onderzoek is bekend dat mensen die net hun rijbewijs hebben gehaald veel meer risico lopen in het verkeer dan ervaren bestuurders. Ter illustratie volgen hier wat gegevens over bestuurders van personenauto's en motorfietsen betrokken bij letselongevallen in Nederland in de jaren 1978 t/m 1980. Ze hebben betrekking op bestuurders die in leeftijd verschillen, en dus niet in ervaring. Uit onderzoek is echter bekend dat deze leeftijdsgroepen ook in ervaring belangrijk van elkaar verschillen.

Leeftijd	Personenauto	Motorfiets
18 t/m 24 jaar	2,3	10,3
25 t/m 64 jaar	0,8	5,4
65 jaar en ouder	1,2	*
Totaal	1,0	8,1

In deze tabel staan getallen die aangeven hoe groot de kans is dat een bestuurder betrokken raakt bij een letselongeval als hij of zij een bepaald aantal kilometers aflegt. Die kans is voor de jongere (beginnende) autobestuurder ongeveer driemaal zo hoog als voor de wat oudere

bestuurders (2,3 staat tot 0,8). Het risico voor motorrijders ligt over de hele linie veel hoger dan voor autobestuurders, ongeveer achtmaal zo hoog (8,1 staat tot 1,0). Ook binnen de groep motorrijders komen de jongsten er het slechtste af: hun risico is tweemaal zo hoog als voor de wat oudere bestuurders (10,3 staat tot 5,4). Een vergelijking met nog oudere groepen is niet mogelijk omdat er in deze leeftijdsgroepen te weinig motorrijders zijn.

Rijopleidingen hebben mede ten doel om deze hoge risico's voor onervaren bestuurders terug te dringen. Het is de vraag of ze daarin slagen; en zo nee, waar dat door komt en hoe het beter zou kunnen. De volgende drie stellingen zullen als vertrekpunt fungeren bij het zoeken naar een antwoord op deze vragen.

1. Rijopleidingen zijn niet in staat veilige bestuurders - dit zijn bestuurders die een even laag risico lopen als de meest ervaren bestuurders - af te leveren.
2. In rijopleidingen en rijexamens moet behalve aan het rijden onder "probleemloze" omstandigheden ook aandacht worden gegeven aan risico-verhogende omstandigheden, noodmanoeuvres en veilig verkeersgedrag.
3. Om de rijopleiding met behulp van wetenschappelijke kennis te verbeteren, is ander onderzoek nodig dan het soort dat tot op heden verricht is.

Ik wil deze stellingen graag wat nader toelichten.

De eerste stelling gaat over de vraag wat men als einddoel moet zien van een rijopleiding. Men moet hiervan naar mijn mening geen overdreven veiligheidseffecten verwachten. Uit de zoëven genoemde cijfers blijkt al dat er bij de huidige omvang en kwaliteit van de rijopleidingen in Nederland grote verschillen bestaan tussen net gediplomeerde en meer ervaren bestuurders; en dat terwijl de adspirant-bestuurders gemiddeld zo'n 30 rijlessen volgen en bovendien naar mijn indruk een belangrijk deel van de rij scholen behoorlijk professioneel werkt. Dit geldt overigens alleen voor personenauto's en niet voor motorfietsen. Wil ik daarmee zeggen dat de effectiviteit van de autorijopleiding niet opgevoerd kan worden? Allerminst, daar kom ik straks nog over te spreken. Maar men moet daarvan geen wonderen verwachten. Om U een indruk te geven van de beperkingen die inherent zijn aan een rijopleiding het volgende voorbeeld.

Stel dat een autorijopleiding 30 praktijklessen van 1 uur omvat; en dat men daarbij in totaal, heel ruim geschat, zo'n 1000 km aflegt. Is het mogelijk in zo'n kort bestek de vaardigheden van een ervaren bestuurder te ontwikkelen? Volgens het OECD-rapport Driver Instruction uit 1976 duurt het - bij de toen bestaande autorijopleidingen en onder de toen heersende verkeersomstandigheden - zo'n 6 jaar of 100.000 km om als automobilist dat vaardigheidsniveau te bereiken. Een streven dat er op gericht is mensen dit niveau in slechts 1% van die tijd te laten bereiken, moet als volstekt onhaalbaar worden bestempeld; ik kan me niet voorstellen dat de effectiviteit van een opleiding, waarin dan ook, 100 maal kan worden vergroot.

Welke doelstelling moet dan wel worden gekozen? In theorie zou men net zo lang moeten trainen totdat de opbrengst van een extra lesuur (in termen van veiligheid) niet meer opweegt tegen de kosten van die extra les; technischer gezegd: totdat de marginale kosten gelijk zijn aan de marginale opbrengsten. Op grond van de huidige kennis is dat echter niet uit te rekenen. Bovendien zou dat wel eens tot zoveel lessen kunnen leiden dat de prijs van een rijopleiding onbetaalbaar zou worden. Om praktische redenen lijkt het me voorlopig beter als doelstelling van een rijopleiding te zien: mensen binnen de grenzen van het redelijke zoveel mogelijk basisvaardigheden bij brengen. In Nederland zou dat voor de autorijopleiding zo'n 30 à 40 lessen kunnen zijn. Alleen als een zeker minimaal vaardighedenniveau niet bereikt wordt, zal men meer lessen moeten volgen. Ik denk hierbij aan twee soorten basisvaardigheden. Enerzijds hetgeen een beginnend bestuurder moet kunnen om meteen na het betalen van het rijbewijs redelijk veilig zelfstandig aan het verkeer deel te nemen; anderzijds de vaardigheden die iemand nodig heeft om tijdens de daarop volgende leerperiode in de praktijk van het dagelijkse verkeer, die nu nog zo'n 100.000 km duurt, zo veilig en zo snel mogelijk de ontbrekende vaardigheden er bij te leren. De vraag die zich dan vervolgens aandient, is uiteraard welke rijopleiding de beste uitgangspositie oplevert voor die tweede leerperiode. Hierover gaat mijn tweede stelling.

In een rijopleiding moeten aspirant-bestuurders in beginsel op de volgende vier taakgebieden worden voorbereid:

1. Rijden onder "probleemloze" omstandigheden, d.w.z. omstandigheden waaronder het meeste verkeer zich afwikkelt; men moet daarbij leren het

voertuig te beheersen, zich daarmee over het wegennet te verplaatsen en met name in te spelen op het gedrag van andere weggebruikers. Dit soort elementaire voertuigbeheersing en verkeersgedrag komt in de huidige autorijopleidingen ruimschoots aan bod. Aan de motorrijopleiding ontbreekt op dit gebied nog wel het één en ander.

2. Rijden onder risicoverhogende omstandigheden, d.w.z. omstandigheden waaronder iedere verkeersdeelnemer - hoe groot zijn vaardigheden ook zijn - een grotere kans loopt om bij een ongeval betrokken te raken. Bijvoorbeeld als gevolg van alcoholgebruik, door vermoeidheid, bij duisternis en/of regen, mist, gladheid, op een slecht wegdek. Het rijden onder dergelijke omstandigheden komt naar mijn weten niet, en zeker niet systematisch, aan de orde tijdens de huidige rijopleiding in Nederland. Ik vermoed dat het in andere landen niet veel anders zal zijn.

3. Uitvoeren van noodmanoeuvres, d.w.z. voertuigbeheersing in situaties waarin het de bestuurder alleen nog te doen is om een botsing te vermijden, of om de schade van een onafwendbare botsing zoveel mogelijk te beperken. Bijvoorbeeld slippen, een noodstop maken of een obstakel ontwijken. Ook dit soort manoeuvres komt niet aan de orde tijdens de huidige rijopleiding in Nederland.

4. Veilig verkeersgedrag, d.w.z. het adequaat reageren op kritische situaties. Dit houdt in: tijdig dit soort situaties onderkennen, ze kunnen vermijden door er op te anticiperen, en er veilig mee om kunnen gaan als men er - gewild of ongewild - in belandt.

Het gaat hierbij deels om situaties waarin (mede) de eigen veiligheid aan de orde is en deels om situaties waarin vooral de veiligheid van andere verkeersdeelnemers, met name van het langzame verkeer, in het geding is. De eigen veiligheid wordt bijvoorbeeld extra bedreigd bij het inhalen op enkelbaanswegen, het kruisen van ander snelverkeer, het met hoge snelheid rijden in bochten of in een dichte verkeersstroom, en bij ontmoetingen met zwaar vrachtverkeer. De veiligheid van anderen is bijvoorbeeld in het geding bij het rijden door woonstraten waar kinderen spelen, bij het passeren van fietsers (in het bijzonder kinderen en bejaarden), en bij ontmoetingen met overmoedige, jeugdige fietsers en bromfietsers.

Mijn indruk is dat de huidige rijopleiding in Nederland, evenals het rijexamen, er vooral op gericht is om mensen te leren dit soort kritische situaties tijdig te onderkennen en ze vervolgens zoveel mogelijk te vermijden. Bijvoorbeeld door ruim afstand te houden tot voorliggers en

tot fietsers die men passeert, door niet in te halen op enkelbaanswegen zolang tegenliggers in het zicht zijn, en door overdreven langzaam te rijden in bochten. Op zichzelf is dit allemaal nuttig en nodig, maar toch te beperkt. Op deze manier leren mensen niet goed hoe ze om moeten gaan met riskante situaties; bijvoorbeeld het schatten van de snelheid van tegemoetkomend verkeer voordat men gaat inhalen, het beoordelen van de maximale snelheid in bochten en de minimale afstand waarmee een fietser gepasseerd kan worden. Het is mogelijk dat men hieraan bewust geen aandacht schenkt in de rijopleiding om mensen niet in de verleiding te brengen zich riskant te gedragen. Dit lijkt me echter struisvogelpolitiek: mensen willen zelf ervaren waar de grenzen van hun mogelijkheden ongeveer liggen; en als dat niet tijdens de opleiding kan, dan maar erna, in het verkeer. Mijn conclusie ligt voor de hand: men moet ook al in de rijopleiding, onder relatief gecontroleerde omstandigheden, mensen laten experimenteren met riskante situaties.

In de rijopleiding en bij het rijexamen zou dus in Nederland - afgezien van specifieke verbeteringen voor de motorrijopleiding - meer en/of systematischer aandacht moeten worden geschonken aan drie taakgebieden:

- rijden onder risicoverhogende omstandigheden, bijvoorbeeld bij duisternis en/of regen;
- uitvoeren van noodmanoeuvres, bijvoorbeeld slippen;
- veilig verkeersgedrag, in het bijzonder het leren omgaan met riskante situaties.

Om in deze lacunes te voorzien is een gezamenlijke inspanning nodig van de overheid (onder andere om wettelijke eisen in verband met de rijopleiding en het rijexamen te wijzigen), de rij schoolwereld en de wetenschap.

Daarbij doen zich twee problemen voor.

Ten eerste de kosten van zo'n verbeterde opleiding. Dit probleem speelt nu nog alleen bij de opleiding voor personenautobestuurders. Een rijopleiding is nu al zeer kostbaar voor de meeste mensen. Als die zou worden uitgebreid met de zoëven genoemde onderdelen, zonder dat er iets aan de al bestaande opzet verandert, wordt een autorijopleiding voor veel mensen onbetaalbaar. Een oplossing hiervoor zou kunnen zijn een efficiënter opzet van de training in rijden onder "probleemloze" omstandigheden en vooral de voertuigbeheersing: lesgeven in groepsverband, zelf oefenen op

afgesloten terreinen, en toestaan van oefenen in het verkeer onder toezicht van een niet-gediplomeerde maar wel ervaren automobilist; ook geprogrammeerde instructie (eventueel wetenschappelijk te ontwikkelen) zou de efficiency kunnen verhogen. Met het geld dat hiermee bespaard wordt, kunnen wellicht de nieuwe onderdelen in de rijopleiding bekostigd worden.

Overigens gaat het er niet alleen om meer te doen in de opleiding, maar ook om sommige dingen anders te doen (denk aan het reageren op kritische situaties) en dat hoeft niet persé extra geld te kosten.

Verder hoeven niet alle vaardigheden die nodig zijn voor veilig auto- of motorrijden in de rijopleiding zelf te worden ondergebracht. Sommige zullen ook van belang zijn voor veilig fietsen of brommen (zoals het herkennen van risicoverhogende omstandigheden, het tijdig onderkennen van kritische situaties, kennis van de voorrangsregels). Dan zullen ze dus al vóór de rijopleiding, in een eerder stadium van de verkeerseducatie aan de orde gesteld moeten worden.

Het tweede probleem is minder eenvoudig op te lossen: hoe zouden de lacunes in de bestaande trainingsprogramma's concreet ingevuld moeten worden? In de eerste twee lacunes, namelijk rijden onder risicoverhogende omstandigheden en het uitvoeren van noodmanoeuvres, valt met behulp van praktijkervaring nog wel te voorzien; er zijn ook al de nodige voorbeelden van bestaande trainingsprogramma's op deze gebieden, zoals bij slip-scholen. Veel moeilijker is het aan te geven hoe adspirant-bestuurders van personenauto's en motorfietsen systematischer en doeltreffend getraind zouden moeten worden in het omgaan met kritische situaties. In wezen is dat een gevolg van het feit dat mensen niet alleen op grond van hun praktijkervaring kunnen beoordelen wat precies kritische situaties zijn en hoe men daar het veiligst mee om kan gaan. Daarvoor is onderzoek nodig, maar dat heeft nog onvoldoende plaatsgevonden. Hiermee kom ik toe aan mijn derde stelling, die gaat over de vraag wat voor soort onderzoek nodig is om te komen tot een betere rijopleiding.

Er is vrij veel onderzoek gedaan op het gebied van rijopleidingen en rijexamens. Mijn bijdrage voor het congresboek geeft daarvan een overzicht.

Het betreft hier enerzijds ontwikkelingsonderzoek: op grond van bestaande

kennis over het besturen van auto's of motorfietsen tracht men een zo goed mogelijke training en examen op te zetten. Van de tot op heden ontwikkelde trainingsprogramma's is echter onzeker of ze werkelijk zullen resulteren in veiliger gedrag. Dat is niet verwonderlijk, want er is weinig direct toepasbare kennis over de veiligheidsaspecten van bestuurdersgedrag. Er is wel veel over bekend, maar niet in een vorm die praktisch bruikbaar is voor de rijopleiding. Het lijkt mij de moeite waard een serieuze poging te wagen deze kennis voor dit doel toepasbaar te maken. Ook bij nieuw onderzoek naar waarnemings- en beslissingsgedrag van bestuurders (risicoperceptie, waardering van risico) zou men moeten streven naar resultaten die mede voor de rijopleiding gebruikt kunnen worden. Met behulp van al deze onderzoekuitkomsten is het wellicht mogelijk om precieser aan te geven wat kritische situaties zijn en hoe men daar mee om moet gaan. Daarnaast is kennis nodig over technieken om mensen te trainen in die specifieke vaardigheden.

Naast het ontwikkelingsonderzoek is er ook veel evaluatie-onderzoek gedaan naar de effectiviteit van rijopleidingen en rijexamens. Het voornaamste bezwaar van de tot op heden uitgevoerde evaluatie-onderzoeken is dat men getracht heeft het effect van een totale opleiding op het aantal ongevallen te meten. Afgezien van allerlei onderzoektechnische problemen die men zich bij deze onderzoekmethode op de hals haalt, komt men zo niet goed te weten waar het in hoofdzaak om gaat, namelijk leidt een bepaalde rijopleiding tot een geringere verkeersonveiligheid. Immers, als men al een verandering in het aantal ongevallen kan constateren, dan is praktisch niet aan te tonen dat dit een gevolg is van die rijopleiding.

Bovendien komt men er op deze manier nooit achter welke onderdelen van de rijopleiding voldoen en welke voor verbetering vatbaar zijn. Als men wel een antwoord wil op deze vragen - en dat wil men toch als men streeft naar een veiliger rijopleiding - dan zal het evaluatie-onderzoek anders opgezet moeten worden. Men zal moeten meten wat de effecten van de rijopleiding zijn op het gedrag van de leerling-bestuurders en in het bijzonder op die vaardigheden welke direct van belang zijn voor de veiligheid. Met behulp van de zoëven genoemde kennis over bestuurdersgedrag, kunnen die vaardigheden wellicht ook gedefinieerd worden en kan vervolgens een rijtest ontwikkeld worden om die vaardigheden te meten in het kader van het evaluatie-onderzoek. Diezelfde kennis is ook bruikbaar om een rijexamen te ontwikkelen ter afsluiting van de verbeterde rijopleiding.

Tot slot wil ik in een programma van vijf actiepunten samenvatten wat er zou moeten gebeuren om de kwaliteit van auto- en motorrijopleidingen en examens te verbeteren:

1. Efficiënter opzetten van de bestaande training in autorijden onder "probleemloze" omstandigheden, vooral de voertuigbeheersing; daarnaast een vergroting van de effectiviteit van de motorrijopleiding voor dit taakgebied.
2. Rijden onder risicoverhogende omstandigheden en het uitvoeren van noodmanoeuvres toevoegen aan de rijopleiding en het examen.
3. Toepasbaar maken van fundamenteel onderzoek naar veilig verkeersgedrag, in het bijzonder het omgaan met kritische situaties.
4. Ontwikkelen en evalueren van programma's om mensen te trainen in het omgaan met kritische situaties.
5. Het omgaan met kritische situaties toevoegen aan de rijopleiding en het examen.