

Een project voor de kwetsbare doelgroep beginnende automobilisten Hoe bereik je de beginnende bestuurders in Overijssel?



Samenvatting

Het ROVO heeft een werkwijze ontwikkeld die ervoor moet zorgen dat het project Jonge Automobilisten in de gehele provincie en gedurende de komende jaren succesvol kan draaien. In deze paper wordt ingegaan op het nut en de inhoud van dit project en op de redenen waardoor het project in het verleden slechts hier en daar sporadisch van de grond is gekomen. Vervolgens wordt de aanpak in Overijssel beschreven, gevolgd door de werkwijze van het project en de tot nog toe behaalde successen en teleurstellingen.

A. Oosterveen
mw. Drs. M.E.G. Steenberg-Vinke

De ongevalsbetrokkenheid van jongeren die pas hun rijbewijs hebben is 4 keer zoveel als de ongevalsbetrokkenheid van ervaren bestuurders. Reden genoeg om extra aandacht te schenken aan deze doelgroep. Al sinds begin jaren 90 bestaat er dan ook een project voor deze doelgroep. Hier en daar draaide een individuele autorischool dit project, maar een structurele, provinciebrede aanpak leek maar niet te willen lukken. Waar lag dat aan en welke oplossingen hebben we daarvoor gezocht in Overijssel?

Wanneer jongeren net hun rijbewijs hebben zitten ze qua ongevalsbetrokkenheid slechts enkele weken op of onder de ongevalsbetrokkenheid van een ervaren bestuurder. Na een maand of 3 schieten ze echter ver boven dit gemiddelde uit, om hier pas weer rond hun 24^e op terug te keren. Van alle dodelijke ongevallen waarbij jonge mannelijke automobilisten zijn betrokken is 52% enkelvoudig terwijl dit bij ervaren mannelijke bestuurders 26% is. Voor de categorie jonge vrouwen maakt dit ongevalstype 32% uit van alle dodelijke ongevallen, terwijl dit bij ervaren vrouwelijke bestuurders 22% is. Feiten die schreeuwen om een structurele en provinciebrede aanpak van dit probleem. Maar hoe organiseer je dat?

Inhoud project

Bij de doelgroep 16 – 24 jarigen is vooral het ontbreken van kennis en inzicht in ongevalsrisico's en risicofactoren, zoals bijvoorbeeld snelheid en rijden onder moeilijke omstandigheden, de oorzaak van ongevallen. Ook het verkeerd inschatten van de eigen rijvaardigheid speelt daarbij een rol. De zogenaamde "illusie van beheersbaarheid" draagt er toe bij dat jongeren geneigd zijn de risico's en de consequenties van een ongeval te onderschatten. Het project Jonge Automobilisten probeert jongeren de risico's te laten ervaren en zo een beter beeld te krijgen van de werkelijkheid, juist op een moment wanneer zijn hun eigen rijstijl ontwikkelen.

Het project Jonge Automobilisten wordt gegeven zo'n 3 tot 12 maanden na het behalen van het rijbewijs en bestaat uit een drietal onderdelen:

1. Ervaringsuitwisseling: een bijeenkomst waarin jongeren onder leiding van een rijschool docent met elkaar rij- en verkeerservaringen uitwisselen, zoals wat zij lastige situaties in het verkeer vinden en wat zij van hun medeweggebruikers vinden.
2. Rijrit: Samen met een ervaren instructeur en met 2 andere jonge automobilisten maakt iedere jongere een autorit. Het is natuurlijk géén rijles. Wel beoordelen de jongeren elkaars rijgedrag. Hoe is hun houding achter het stuur? Checken ze hun spiegels nog steeds voldoende? Hebben ze inmiddels verkeerde gewoontes aangeleerd? Herkennen ze gevaarlijke situaties?
3. Verkeersveiligheidsstraining: Jongeren doen zelf ervaring op met hun eigen auto tijdens een bezoek aan de instructiebaan op en Verkeersveiligheidscentrum. Ze leren van alles over onder meer uitwijkmanoeuvres, bermrijden en de noodstop, onderdelen die niet in het standaardcursuspakket van de CBR zitten.

Oorzaken voor uitvoeringsproblemen

Vanaf begin jaren '90 kan dit project al worden gedraaid. De nut en noodzaak van het project zijn eigenlijk ook nooit echt ter discussie gesteld. En toch kwam dit project slechts hier en daar sporadisch en altijd slechts tijdelijk van de grond. Hiervoor zijn een aantal oorzaken aan te wijzen. Allereerst brengt het organiseren van dit project vrij veel administratieve werkzaamheden met zich mee. Leerlingen moeten 3 tot 6 maanden na het behalen van hun rijbewijs opgebeld worden en ingepland worden voor de 3 verschillende onderdelen. De eerste 2 onderdelen kan de autorijschoolhouder zelf geven, voor het 3^e onderdeel moet hij een baan reserveren bij een verkeersveiligheidscentrum. Vele autorijscholen bleken niet voldoende uitgerust te zijn voor deze administratieve handelingen.

Daarnaast moeten de rijschool docenten opgeleid worden om de eerste 2 onderdelen van de cursus te mogen geven. Dit vergt een behoorlijke financiële investering, waartoe autorijschoolhouders lang niet altijd bereid bleken.

Een derde oorzaak ligt in de vaak hevige concurrentie tussen autorijscholen. Autorijscholen die deze cursus opnemen in hun totaalpakket, zijn uiteraard duurder dan collega-autorijscholen die deze cursus niet aanbieden. Voor vele autorijscholen was dit alleen al voldoende reden om niet eens aan de cursus te beginnen.

Aanpak in Overijssel

De verkeersveiligheidscijfers lieten de afgelopen jaren steeds duidelijker zien dat de doelgroep 16-24 jaar qua ongevalsbetrokkenheid schreeuwde om intensivering van het beleid. Het Regionaal Orgaan voor de Verkeersveiligheid in Overijssel (ROVO) heeft daarom eind 2003 besloten om een werkwijze te ontwikkelen die ervoor moest zorgen dat het project Jonge Automobilisten in de toekomst provinciebreed en structureel in Overijssel kan worden weggezet. Het ROVO heeft daarbij ingezet op een intensieve samenwerking tussen vele verschillende partijen: de provincie Overijssel, Regio Twente, de gemeenten, de autorijscholen, een organisatiebureau, 3VO, het CBR en het ROVO zelf.

De aanpak bestaat uit verschillende onderdelen. Allereerst heeft het ROVO contact gezocht met beide regisseurs in Overijssel: de provincie Overijssel en Regio Twente. Beide hebben zich bereid verklaard om het derde onderdeel van de cursus, de verkeersveiligheids training voor ongeveer € 75 per leerling bij een verkeersveiligheidscentrum, voor 75% te subsidiëren, op voorwaarde dat de gemeenten de overige 25% van dit onderdeel betalen en dat de leerlingen of de autorijschoolhouders de eerste 2 onderdelen financieren.

Vervolgens hebben we 21 van de 25 gemeenten in Overijssel bereid gevonden om de overige 25% voor hun rekening te nemen, uiteraard met per gemeente een ander maximum aantal leerlingen dat deze cursus kan volgen.

Als derde stap hebben we een organisatiebureau in de hand genomen. Dit organisatiebureau zorgt voor de afhandeling van alle administratieve werkzaamheden. Een autorijschoolhouder kan een leerling bij dit bureau aanmelden en kan daarbij aangeven of hij zelf de eerste 2 onderdelen wil draaien of niet. Het organisatiebureau plant vervolgens de leerlingen in voor alle drie onderdelen. De kosten voor dit organisatiebureau worden betaald door de bijdragen van de leerlingen voor de eerste 2 onderdelen van de cursus.



Daarna hebben we een aantal avonden georganiseerd, waarvoor we de autorijscholen in Overijssel hebben uitgenodigd. Op deze avonden hebben we het project uitgelegd en hebben ongeveer 40 autorijscholen aangegeven graag met dit project mee te willen draaien. Het commerciële belang voor de autorijscholen zat in 3 onderdelen. De autorijscholen kunnen op de eerste plaats de opleiding verkopen voor ruim 40% van de daadwerkelijk kosten, door de subsidie van de regisseurs en de gemeenten. Het verschil in kosten tussen hun opleiding en die van de concurrent die dit project niet aanbiedt is daardoor niet zo groot, terwijl de opleiding kwalitatief wel veel beter wordt. Daarnaast kunnen de autorijscholen zelf de eerste 2 onderdelen geven, waarvoor ze een bedrag van €40 per uur verdienen. En ten slotte heeft het ROVO de opleidingskosten voor haar rekening genomen voor de rijsschool docenten om deze cursus te mogen geven, waardoor de autorijscholen zelf deze investering niet voor hun rekening hoefden te nemen. Met de autorijscholen die

deelnemen zijn contracten gesloten over de financiële afhandeling van het project. Dit contract is voorzien van een intentieverklaring met hoeveel leerlingen zij per jaar mee zouden willen doen.

Vervolgens hebben we folders, posters en affiches laten ontwikkelen, evenals een website waarop jongeren informatie over dit project kunnen vinden. De website moet nog wel verder uitgebouwd worden. Er staat wel informatie op voor de jongeren, maar nog onvoldoende voor de autorijscholen en de gemeenten. De gemeenten hebben behoefte aan voortgangsinformatie gedurende het jaar van het aantal leerlingen dat ondertussen de cursus heeft gevolgd.

Ook hebben we een aantal zaken ontwikkeld om de deelnemende autorijscholen actief betrokken te houden, te weten een helpdeskteam, een digitale nieuwsbrief, een opstart-DVD en een cursus over agressie in het verkeer. Het helpdeskteam wordt bemand door een drietal 3VO-ers die tevens autorijschoolhouder zijn. Zij zijn beschikbaar voor diverse taken, zoals het werven van nieuwe autorijscholen, het verzorgen van een deel van de opleiding voor de rijsschool docenten om JA-gecertificeerd te worden, het houden van steekproeven bij autorijscholen om de kwaliteit van de eerste twee onderdelen te waarborgen, het bijstaan van de autorijscholen bij de eerste opstart van het project en het beantwoorden van welke vragen dan ook gedurende het gehele project. De opstart-DVD biedt ondersteuning voor de eerste 2 onderdelen van de cursus en bereidt de autorijschool voor op het derde onderdeel. De cursus over agressie in het verkeer, die gegeven wordt door Lauk Woltring, moet de rijsschool docenten handvaten geven om beter te sturen op het gedrag van hun leerlingen.

En ten slotte hebben we het CBR en de gemeenten bereidt gevonden folders uit te reiken wanneer jongeren hun rijbewijs halen. Ook hebben we 3VO bereidt gevonden de financiële afhandeling richting gemeenten voor haar rekening te nemen van het derde onderdeel van de cursus, de training op het verkeersveiligheidscentrum.

Werkwijze project

Het project werkt als volgt. Een autorijschool verkoopt de cursus Jonge Automobilisten voor € 58 (in plaats van de totale kosten van €140) aan een leerling, bij voorkeur opgenomen in het totaalpakket. Na het behalen van het rijbewijs meldt de autorijschool de leerling aan bij het organisatiebureau, onder betaling van de €58. Het organisatiebureau plant de leerlingen in voor alle drie de onderdelen. Het bureau ontvangt hiervoor €10 per leerling. De overige €48 is over voor de autorijscholen die zelf de eerste 2 onderdelen van de cursus verzorgen. Zij kunnen na het geven van de eerste 2 onderdelen dit bedrag per leerling declareren bij het organisatiebureau. 3VO zorgt voor de financiële afhandeling met de gemeenten voor het derde onderdeel van de cursus: de € 75 per leerling kostende training bij het verkeersveiligheidscentrum.

Successen en teleurstellingen

Medio 2005 zijn we echt van start gegaan met de uitvoering van het project. Een eerste tussenresultaat van dit project laat de volgende successen en teleurstellingen zien:

- De bereidheid van beide regisseurs om dit project zo belangrijk te vinden dat zij 75% van een deel van de opleiding te willen subsidiëren is een succes dat een geweldige impuls aan het project heeft gegeven.
- Dat 21 van de 25 gemeenten dit project belangrijk genoeg vinden om hun soms spaarzame middelen hiervoor aan te willen wenden, is een succes waar het ROVO trots op kan zijn.
- Na een wat teleurstellende, moeizame start is het helpdesk- en aanjaagteam van 3VO goed bemand en pakt zij de nodige taken actief op.
- De financiële afhandeling via 3VO loopt prima en ontlast de autorijscholen en het ROVO van een hoop administratieve rompslomp.
- De cursus agressie in het verkeer, gegeven door Lauk Woltring, is een enorm succes gebleken. Met deze cursus hoopt het ROVO tevens de reguliere lessen van de deelnemende autorijscholen op een hoger niveau te krijgen.

- Ondertussen hebben een aantal grote autorijscholen de cursus opgenomen in hun standaard rijlespakket. Hierdoor zou het aantal deelnemende leerlingen in 2006 een enorme sprong voorwaarts moeten laten zien.
- Teleurstellend is het feit dat ook in deze constructie en ondanks alle ontwikkelde hulpmiddelen het moeilijk blijft om de autorijscholen op gang te krijgen. Het aantal leerlingen dat ze in 2005 aangemeld hebben is ver beneden de verwachtingen die we zelf hadden. De onderlinge concurrentie is groot en de branche zit in zwaar weer, mede door het feit dat herintreders worden gestimuleerd en gesubsidieerd om autorijschoolhouder te worden. De keuze voor een kwalitatief goede opleiding kost geld en dat is onder de huidige omstandigheden moeilijk te bereiken.
- Teleurstellend zijn tevens de eerste ervaringen met werken via een organisatiebureau. De afstand tussen één centraal punt en de rijsschoolhouders lijkt wel erg groot. We staan nu voor de vraag of we wellicht toe moeten naar meerdere regionale organisaties.
- Tenslotte is het ons wel tegen gevallen hoeveel tijd we als ROVO zelf hebben moeten stoppen in het in gang krijgen van een project van zo'n grote omvang. Haal je in het eerste jaar het aantal leerlingen niet, dan zijn er gemeenten die afhaken. Neemt 3VO niet snel genoeg contact op met een autorijschool, dan wil deze al niet eens meer mee doen. Zonder onze aansturing plant het organisatiebureau de mensen niet snel genoeg in. Enzovoort, enzovoort....