



DE VERKEERSVEILIGHEID VERBETEREN DOOR EEN BETERE RIJOPLEIDING

INLEIDING

Omdat auto's steeds meer standaard voorzien worden van meer veiligheidstoebehoren (ABS, ESP, ASR ...) en door het nemen van maatregelen zoals de draagplicht van de veiligheidsgordel, een betere controle op de naleving van de snelheidsbeperkingen, BOB-campagnes en WODCA-acties, is het aantal ongevallen met doden en gewonden de laatste jaren behoorlijk teruggedrongen. Maar, de vooropgestelde doelen werden niet gehaald en bovendien hebben wij niets van onze achterstand op onze buurlanden kunnen goedmaken. België behoort op het vlak van verkeersveiligheid nog steeds tot de slechtere leerlingen van de klas en wij halen de slechtste cijfers van alle West- en Midden-Europese landen.

De drie factoren (de 3 M) die op het vlak van de verkeersveiligheid een rol spelen, zijn het **middel** (de auto), het **milieu** (de weginfrastructuur) en de **mens** (de bestuurder). Het is echter algemeen geweten dat wanneer het mis gaat de belangrijkste oorzaak bij "de mens" moet gezocht worden. Het is immers de **kennis**, de **vaardigheid**, het **tactisch en strategisch verkeersinzicht**, het daarop gebaseerd **rijgedrag** en de **wil** (Mentaliteit en Motivatie: de 2 M die hieraan gerust kunnen toegevoegd worden) om dat in de praktijk om te zetten dat bepalend is voor een veilig verkeersverloop. Deze elementen zorgen voor een **herkenbaar en voorspelbaar rijgedrag** waardoor het voor iedere verkeersdeelnemer makkelijker wordt om te voorspellen hoe de verkeerssituatie gaat evolueren en het dus ook makkelijker wordt om daar gepast op te anticiperen en/of reageren.

Het is ten andere vooral op het vlak van een "**herkenbaar en voorspelbaar rijgedrag**" dat onze buurlanden een belangrijke voorsprong hebben op ons. Zij kennen al tientallen jaren een verplichte professionele rijopleiding voor kandidaat-bestuurders (bv. Nederland – Duitsland ...) en daar waar deze niet verplicht is volgt meer dan 95% deze opleiding (geheel of gedeeltelijk bv. U.K., Zweden, Zwitserland...) op vrijwillige basis. In een professionele gestructureerde rijopleiding wordt de noodzakelijke kennis en vaardigheid aangeleerd die de basis vormen van een herkenbaar en voorspelbaar verkeersgedrag. Wanneer iedere bestuurder deze belangrijke basisprincipes kent, kan toepassen en er zich naar gedraagt, dan wordt het voorspellen van en gepast reageren op verkeerssituaties die een risico inhouden een stuk eenvoudiger en efficiënter. Immers, wanneer men de kans op "bijna-ongevallen" verkleint, zal het aantal "werkelijke ongevallen" in een nog belangrijkere mate afnemen.

Het is net dat aangeleerde "**wederzijds herkenbaar en voorspelbaar**" rijgedrag dat in landen met een **doorgedreven en goed gestructureerde professionele basisrijopleiding** tot uiting komt in de ongevallenstatistieken. Wij blijven hopeloos achter omwille van het feit dat alles alleen draait om "ervaring". Ervaring is ongetwijfeld een belangrijk element, maar wij moeten ons toch de vraag durven stellen of het "**eigen rijgedrag van de begeleider**", dat door een doorsnee bestuurder in het systeem van de vrije begeleiding wordt doorgegeven wel het juiste is en bijdraagt een herkenbaar en voorspelbaar rijgedrag?

Men overschat in deze schromelijk de kennis en de kunde van de "doorsnee begeleider" en de inbreng die hij in het leerproces kan hebben. De doorsnee begeleider weet niet hoe het proces van het "leren autorijden" bij beginnende bestuurders verloopt en overschat, **vooral op het inzichtelijk vlak**, in belangrijke mate de mogelijkheden en capaciteiten van de beginnende bestuurder. Dat is vaak de oorzaak van gevaarlijke situaties en zelfs ongevallen omdat middelen (dubbele bediening) en kennis om gepast tussen te komen volkomen ontbreken.



Het grootste gevaar echter bestaat erin dat niet zozeer de eigen tekortkomingen op rijtechnisch vlak, maar vooral fouten die in de loop van de jaren in het eigen rijgedrag zijn ingeslopen en als die “de norm” worden gezien, op de beginnende bestuurder worden overgedragen. Zo ontwikkelt iedereen een “eigen” rijstijl (rijgedrag) die voor de anderen niet altijd (en zelfs vaak helemaal niet meer) herkenbaar en voorspelbare is. Dat leidt niet alleen tot, vaak ongecontroleerde, schrikreacties en ongevallen maar ook tot onbegrip, stress en agressie. Allemaal zaken die in het verkeer niet thuishoren.

Wil men op het vlak van de verkeersveiligheid vooruitgang boeken en een deel van de opgelopen achterstand op onze buurlanden goedmaken, dan zal men de rijopleiding op een andere manier moeten organiseren. Daarvoor kan men gebruik maken van goede buitenlandse voorbeelden. Daaruit blijkt dat een **gestructureerde en professioneel begeleide rijopleiding**, die **gefaseerd** verloopt en waar **binnen elke fase belangrijke stappen worden gezet**, de beste garanties biedt voor het ontwikkelen van een herkenbaar en voorspelbaar rijgedrag dat leidt tot meer verkeersveiligheid.

Het zal echter niet volstaan om uit deze buitenlandse voorbeelden één element (bv. een “terugkomdag” na het behalen van het rijbewijs en ons “systeem” daarmee voorstellen als zijnde van hetzelfde niveau als in Oostenrijk) over te nemen om onze rijopleiding hiermee op hetzelfde niveau te brengen. Een degelijk gestructureerde rijopleiding vormt één geheel. Alle stappen die er deel van uitmaken zijn op elkaar afgestemd, hebben hun belang en vormen één ondeelbaar geheel.

Men zou dan ook beter stoppen met het maken van vergelijkingen die geen steek houden en kwakkels als zou men in Nederland en Duitsland (begeleid rijden alleen na een volledige professionele rijopleiding en na geslaagd te zijn voor het rijexamen!) ons systeem van “vrije begeleiding” hebben ingevoerd, bannen uit het discours. Begeleid rijden kan onder bepaalde voorwaarden een waardevolle bijdrage leveren aan de opleiding van een beginnende bestuurder maar enkel in functie van het assimilatie-, automatiserings- en ervaringsproces, NIET ter vervanging van een gestructureerde basisrijopleiding. Dat heeft men onder andere in Nederland en Duitsland goed begrepen door het begeleid rijden te plaatsen daar waar het een positieve bijdrage kan leveren namelijk na een volledige professionele rijopleiding en een geslaagd praktijkexamen.

Hetzelfde met dooddoeners als kostprijs (speelt blijkbaar alleen bij ons) en vrijheid van onderwijs (rijopleiding is wel plots geen “onderwijs” als het op BTW aankomt) en vooral dat een degelijke en gestructureerde professionele rijopleiding NIET bijdraagt aan meer verkeersveiligheid.

DE STRUCTUUR VAN EEN DEGELIJKE RIJOPLEIDING

Om de rijopleiding op een degelijke wijze te kunnen structureren is er nood aan **leerdoelen, een procedure / curriculum voor de rijopleiding en beoordelingsnormen die op elkaar zijn afgestemd**.

VAN TAAKANALYSE NAAR LEERDOELEN:

Leerdoelen vormen een **gestructureerde samenvatting van de opleiding** en laten toe een betere keuze te maken van een geschikte strategie, leermiddelen en werkvormen. Ze zorgen



er voor dat we precies kunnen bepalen wat we willen bereiken met de opleiding en laten toe vast te stellen of het gewenste “doel” bereikt is.

Een leerdoel geeft precies aan wat de leerling aan het einde van de les, de cursus of de opleiding moet kennen en/of kunnen. Een leerdoel voor de praktijkopleiding (rijopleiding) geeft een concrete, heldere en eenduidig geformuleerde omschrijving van de kennis die een leerling moet hebben en van het gewenste gedrag dat hij moet vertonen als bewijs dat het beoogde leerresultaat is bereikt.

Om **specifieke leerdoelen voor de rijopleiding** te kunnen formuleren is echter een **doorgedreven analyse van de rijtaak** noodzakelijk. Deze analyse, waarbij handelen en denken in de vorm van processen wordt beschreven, vormt het uitgangspunt voor het opstellen van de leerdoelen.

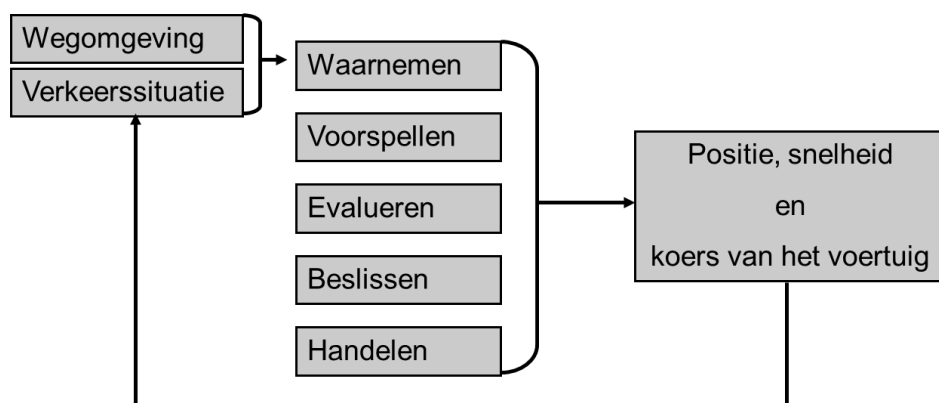
Vanuit de **taakanalyse** worden eerst de **algemene doelen** geformuleerd. Deze algemene doelen (kernleerdoelen) worden verder uitgesplitst in **concrete leerdoelen**.

RIJTAAKANALYSE:

Bij het analyseren van de rijtaak kan uitgegaan worden van 2 modellen:

- 1) **Het perceptueel – cognitief model** (Gericht op zien, weten, denken en doen).

(vooral niveau 1 en 2 van de GDE-matrix)



De opbouw verloopt **in fasen** via **drie beheersingsniveaus**:

- a) **Cognitief niveau** (kennis regels en procedures – knowledge based):

De leerling-bestuurder (her)kent de problemen niet of heeft voor een nieuw probleem nog geen pasklare oplossing. Alle taakprocessen moeten nog bewust doorlopen worden in functie van volgorde en uitvoering. Dat vergt een grote mentale inspanning en concentratie.

Fouten zijn in deze fase vooral het gevolg van verkeerde referenties, verkeerde denkstrategieën, onvoldoende beheersen van de handelingscripts ...

In deze fase is **INSTRUCTIE** en geheel of gedeeltelijk kunnen **OVERNEMEN van de rijtaak** noodzakelijk !!

- b) **Motorisch niveau** (handelingen volgen op beperkte waarneming, “triggers” - rule based)

De leerling-bestuurder **herkent de situatie** (aan de hand van “triggers”) en kent de volgorde van de uit te voeren handelingen. Het probleem moet niet meer volledig geanalyseerd worden.

Fouten zijn in deze fase vooral het gevolg van een verkeerde inschatting of van het toepassen van een verkeerde set regels. Hieraan kan men remediëren door een intensieve gestuurde training van de handelingsscripts.

In deze fase is het belangrijk van INSTRUCTIE geleidelijk over te stappen naar COACHING en GERICHTE FEEDBACK.

- c) **Geautomatiseerd niveau** (zonder denken - onmiddellijk handelen – skill based)

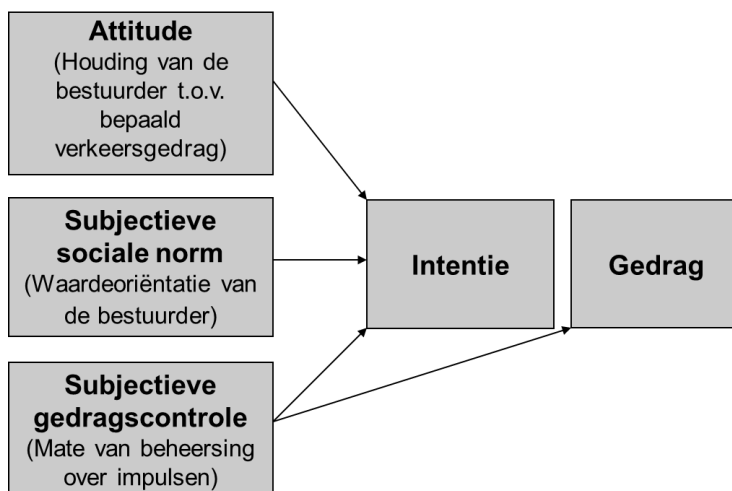
De leerling-bestuurder **gaat rechtstreeks tot handelen over**. Hij kan in alle situaties alle noodzakelijke handelingen correct en in de juiste volgorde uitvoeren.

Fouten worden in deze fase gemaakt door zich te vergissen of zaken te vergeten (“Slips and lapses”) b.v. omdat men afgeleid wordt van de rijtaak zoals door passagiers, een gesprek, radio, telefoneren, iets langs of op de weg wat extra aandacht trekt...

In deze fase is werken aan de ZELFREFLECTIE, ZELFEVALUATIE en CALIBRATIE belangrijk.

- 2) **Het sociaal – affectief model** (Gericht op motivatie)

Niveau 2 (gedeeltelijk), 3 en 4 van de GDE-matrix



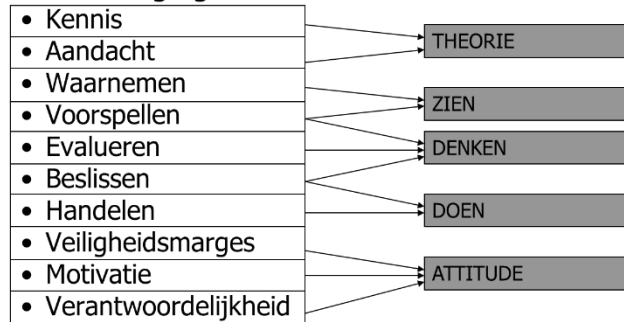
Vooraf aandacht voor **tactisch** en **strategisch verkeersinzicht** en psychobiologische en psychosociale onvolwassenheid, **risicoperceptie** en de gevolgen van risicogedrag. Fouten worden vooral gemaakt uit gewoonte of gemakzucht (het is altijd al goed afgelopen dus...), voor de kick (machogedrag), emotionele overtredingen (door haast, geïrriteerdheid, angst). Ook voor overtredingen die gemaakt worden omdat men de regels onpraktisch acht vb. niet naleven van de snelheidsbeperking bij weinig of geen verkeer en kleine pakkans.



Deze onderwerpen kunnen best **in groep** in een **afzonderlijke cursus** (Tactisch en strategisch verkeersinzicht) behandeld worden, na het slagen voor het theorie-examen (kennis regels) en vóór met de praktijklessen (toepassing in de praktijk) wordt gestart. Het is immers onmogelijk deze vrij complexe materie in de praktijklessen volledig aan bod te laten komen.

De samenvoeging van de clusters uit beide modellen leveren de basis voor het opstellen van de leerdoelen.

- Samenvoeging van clusters uit beide modellen:





DE RIJTAAK UITVOEREN

Bij het uitvoeren van de rijtaak baseert de bestuurder zich op **wat hij via de zintuigen waarneemt** en op de **aanwezige kennis en vaardigheden** die een oplossing bieden voor een bepaald probleem.

Om te begrijpen hoe een bestuurder via **waarneming** overgaat tot **voorspellen, evalueren, beslissen** en **uitvoeren** (de vijf taakprocessen), is het belangrijk te weten hoe zo'n proces precies verloopt. Daarbij spelen het ultrakortetermijngeheugen (ook sensorisch geheugen genoemd), het kortetermijngeheugen (verwerkingsgeheugen) en het langetermijngeheugen (onze bibliotheek of opslagplaats) een belangrijke rol.

- Het ultrakortetermijngeheugen bevat alle zintuiglijke impulsen. Het kan een massa aan informatie bevatten maar deze wordt slechts gedurende een zeer korte tijd (minder dan 1 seconde) bewaard. Daarna verdwijnt het onherroepelijk.
- Het werkingsgeheugen is de plaats waar de informatie wordt verwerkt. Ook dit geheugen heeft maar een beperkte capaciteit zowel voor de hoeveelheid informatie die het kan verwerken (maximum 7 + 2 of 7 – 2 informatieblokken) als het “onthouden” ervan.
- Het langetermijngeheugen is de plaats waar alles wat wij weten (kennis), kunnen (vaardigheden - motorische schema's) en ervaren hebben (interpretaties) is opgeslagen. In termen van verkeer spreken we van het “verkeersgeheugen”.

Van informatie tot actie

Zintuiglijke informatie uit de omgeving komt massaal binnen in het sensorisch geheugen. Deze informatie wordt op haar relevantie gefilterd en doorgestuurd naar het werkingsgeheugen. De informatie kan dan worden verwerkt door de bestuurder. Door het koppelen ervan met aanwezige informatie in het langetermijngeheugen kan dan beslist worden of en welke actie moet ondernomen worden waardoor de gepaste motorische schema's worden geactiveerd en uitgevoerd.

Bouwen van routines

Wanneer in dezelfde of sterk gelijkende situaties steeds opnieuw dezelfde motorische schema's worden geactiveerd, ontstaat er een directe verbinding tussen de informatie en het uit te voeren schema. De uitvoering gebeurt dan “automatisch” (directe actie) zonder dat het werkingsgeheugen daarmee belast wordt. Zo komt er weer ruimte vrij voor het verwerken van andere informatie.

Geautomatiseerde uitvoering

Vrij eenvoudige motorische schema's zoals vereist voor de bediening van het voertuig kunnen vrij snel “geautomatiseerd” worden. Anders is het met meer complexe handelingen (verkeerstechnische handelingen – rijprocedures).

Welke zintuiglijke impulsen in het ultrakortetermijngeheugen voor verdere verwerking of voor directe actie geselecteerd worden, wordt bepaald door de kennis (wat de bestuurder geleerd heeft) en de opgedane ervaring in gelijkaardige situaties. Zulke “onbewuste selectie” komt tot stand wanneer de bestuurder zich in een bekende of bijna gelijkaardige situatie bevindt, terwijl in onbekende of minder bekende situaties alles nog via het “bewuste” kanaal moet verlopen.

Beperkingen van de leerling-bestuurder

Het is duidelijk dat een leerling-bestuurder in de aanvangsfase alle handelingen bewust (op cognitief niveau) moet doorlopen. Dat betekent dat hij door de minste afleiding of door een overaanbod aan informatie overmand kan worden en daardoor niet in staat is een noodzakelijke handeling uit te voeren en de controle over de situatie en zelfs over het voertuig



verliest. Er zal in deze fase ook onvoldoende mentale capaciteit beschikbaar zijn voor het uitvoeren van de andere taakprocessen.

Ook het samenstellen van de “informatieblokken” verloopt nog niet optimaal waardoor telkens minder informatie gekoppeld wordt. Daardoor wordt onvolledige (soms irrelevante) informatie voor verwerking geselecteerd wat dan weer zijn consequenties heeft op de motorische reactie.

Bovendien is het verwerkingsgeheugen van jonge bestuurders nog niet volledig ontwikkeld waardoor de verwerkingscapaciteit beperkt is tot (5 + 2) of (5 – 2) informatieblokken.

Men zou dit op een eenvoudige manier kunnen vergelijken met de werking van een Britafilter. Wanneer de filter nieuw is loopt deze langzamer door. Zelfs als ik vloeistof in de bovenste kan blijf toevoegen (= informatie verzamelen) stopt het proces als de onderste kan vol is. Blijf ik water toevoegen, dan loopt de kan gewoon over. Pas wanneer water uit de onderste kan gebruikt wordt (= informatie is verwerkt) kan men weer water voor filtering (= nieuwe informatie) toevoegen.

Noodzaak van het stapsgewijs opbouwen

Omwillen van de hiervoor beschreven beperkingen is het noodzakelijk om de verschillende stappen in elke fase van de rijopleiding op een gestructureerde en pedagogisch verantwoorde wijze af te werken tot een bepaald beheersingsniveau bereikt is. Daarbij is het even belangrijk rekening te houden met **de beginsituatie** en **het leerritme** van de leerling-bestuurder die bepalend zijn voor de **opbouw en de snelheid** waarmee de rijopleiding wordt afgerond.

Zoals in de GDE-matrix de hogere niveau's de lagere beïnvloeden en omgekeerd, beïnvloeden leerstof of vaardigheden uit een vorige stap uit het leerproces een volgende stap en omgekeerd. Wat onvoldoende verwerkt werd in een vorige stap zal dan ook een negatieve impact hebben op het leerproces in een volgende stap. Daardoor ontstaan dan weer problemen met wat men in een vorige stap dacht verworven te hebben.

Te snel willen gaan onder druk (bv; omwille van de kostprijs, of om snel een rijbewijs te behalen) zal dus onvermijdelijk resulteren in een onvolledige, minderwaardige opleiding en zal een **negatieve impact** hebben op het beoogde doel, namelijk door een betere rijopleiding de verkeersveiligheid verbeteren.

LEERDOELEN voor het CURRICULUM

Wat is een leerdoel?

Een leerdoel geeft aan wat iemand die begint met een leerproces, na afloop van dat proces geleerd moet of wil hebben. Dat geldt zowel voor elk onderdeel afzonderlijk als voor het geheel van de opleiding.

Leerdoelen geven een concrete, heldere en eenduidig geformuleerde omschrijving van het gewenste gedrag dat een leerling moet vertonen als bewijs dat het beoogde leerresultaat is bereikt.

Aan de hand van goed geformuleerde leerdoelen kan de lesgever:

- gemakkelijker vaststellen of het gewenste leerdoel bereikt werd;



- krijg je betere aanwijzingen voor het kiezen van een geschikte strategie, leermiddelen en werkvormen;
- zakelijk over de inhoud van het opleidingsprogramma praten met collega's.

Leerlingen die de leerdoelen kennen en op de hoogte zijn van wat van hen verwacht wordt:

- hebben vaak een hoger leerresultaat;
- zijn beter gemotiveerd tot leren;
- zijn actiever in het zoeken en vragen naar informatie;
- zijn beter in staat hun eigen prestaties te beoordelen (ook de lesgever!), te corrigeren.

WAARAAN MOETEN LEERDOELEN VOLDOEN ?

Leerdoelen worden bij voorkeur **SMART geformuleerd, systematisch geordend en specifiek voor de rijopleiding in overeenstemming zijn met de GDE-matrix.**

1. SMART GEFORMULEERD:

- **Specifiek**
- **Meetbaar**
- **Acceptabel**
- **Realistisch**
- **Tijdgebonden**

2. SYSTEMATISCH GEORDEND:

De Taxonomie (wetmatige ordening) van Romiszowski biedt hiervoor een uitstekend kader omdat deze naast een **algemeen kader** ook een **concreet stappenplan** bevat voor het aanleren van motorische vaardigheden.

KENNIS EN VAARDIGHEDEN

Romiszowski maakt een onderscheid in **kennis** en **vaardigheden**. Onder kennis verstaat hij **'informatie opgeslagen in de hersenen'**. Kennis heb je of heb je niet of moet je verwerven. Onder vaardigheden verstaat hij **'acties die een persoon uitvoert om een bepaald doel te bereiken'**. Vaardigheden leer je aan en ontwikkelen zich eerst door oefening en later door ervaring. Je kunt in meer of mindere mate over een bepaalde vaardigheid beschikken.

Bij de meeste taxonomieën (zoals bij Bloom en De Block, maar ook bij bijvoorbeeld Brion en Krathwohl) ligt het accent telkens op **één vaardigheidsdomein**: het cognitieve, het psychomotorische of het affectieve. Romiszowski heeft echter een taxonomie ontwikkeld, waarin vaardigheden uit **elk van deze drie domeinen** geplaatst kunnen worden op een **reproductief** en een **productief** niveau. Bovendien heeft hij nog een **vierde** domein opgenomen, namelijk dat van de **interactieve/sociale vaardigheden**. Dit laatste domein is in toenemende mate belangrijk geworden, maar is tot nu toe in geen enkele andere taxonomie opgenomen.

Binnen de taxonomie van Romiszowski wordt de volgende indeling gehanteerd:

- feitelijke kennis (F)
- begripsmatige kennis (B)



- reproductieve vaardigheden (R)
- productieve vaardigheden (P)

KENNIS

Kennis wordt door Romiszowski opgesplitst in feitelijke kennis en begripsmatige kennis:

- Feitelijke kennis:

bij feitelijke kennis is het kernwoord '**herinneren**' of '**herkennen**'. Het is informatie die in ongewijzigde vorm uit het leermateriaal kan worden gehaald. Deze kennis kan in twee categorieën geïnclassificeerd worden, namelijk in **feiten** en in **procedures**.

- Ff feiten = noemen van een feit (bv. betekenis van een verkeersbord)
- Fp procedures = noemen van een procedure (bv. rechts afslaan).

- Begripsmatige kennis:

bij begripsmatige kennis is het kernwoord '**inzicht**'. Het gaat hier om eigenschappen of denkbeelden die voorbeelden en tegenvoorbeelden verlangen om hun grens te bepalen. Men kan een onderscheid maken in **begrippen** en **principes**.

- Bb begrippen = beschrijven van een begrip, of opsommen van kenmerken.
- Bp principes = verklaren van een principe.

VAARDIGHEDEN

Romiszowski onderscheidt **vier domeinen** van vaardigheden:

- Cognitieve vaardigheden: (= denken)

intellectuele vaardigheden zoals analyseren, hoofd- en bijzaken kunnen onderscheiden, schematiseren e.d..

Reactieve vaardigheden (= reageren op):

gevoelens, attitudes, waarden; kortom het reageren op mensen, gebeurtenissen en objecten.

- Psychomotorische vaardigheden (=handelen):

lichamelijke vaardigheden als lopen, ruiken, zien e.d..

- Interactieve vaardigheden (= communiceren):

interpersoonlijke vaardigheden zoals het vermogen tot communicatie, samenwerking e.d..

REPRODUCTIEVE en PRODUCTIEVE VAARDIGHEDEN

Op elk van deze vier terreinen kan een onderscheid gemaakt worden tussen reproductieve en productieve vaardigheden:

- Reproductieve vaardigheden:

zijn eenvoudige, repeterende activiteiten, die met weinig of geen planning gepaard gaan. Het gaat meestal om standaardprocedures of regelmatig voorkomende handelingen.

- **Rc:** cognitief = uitvoeren van berekeningen / toepassen van principes.
- **Rpm:** psychomotorisch = demonstreren van een handeling / bedienen van een apparaat.
- **Rr:** reactief = tonen van reactievermogen.
- **Ri:** interactief = tonen van een interpersoonlijke vaardigheid.



- **Productieve vaardigheden:**

doen een beroep op de creativiteit en planningsvaardigheden van de leerling. Ze gaan gepaard met (complexe) beslissingsvorming op bewust (of onderbewust) niveau. De leerling moet de geleerde informatie spontaan leren toepassen in nieuwe situaties, waarin niet van tevoren geoefend is. Er moeten nieuwe oplossingen voor nieuwe problemen gevonden worden.

- **Pc:** cognitief = analyseren van iets complex / beoordelen / diagnosticeren / organiseren.
- **Ppm:** psychomotorisch = demonstreren van een complexe vaardigheid / handeling.
- **Pr:** reactief = tonen van een beroepshouding in onbekende situaties.
- **Pi:** interactief = tonen van een interpersoonlijke vaardigheid in onbekende situaties.

3. VOLDOEN AAN DE GDE-MATRIX:

De GDE-matrix is in feite een model waarin de eisen die gesteld worden aan een verantwoorde en veilige verkeersdeelname zijn verwoord in **opleidingsdoelen**.

De matrix beschrijft als het ware wat een rijbewijsbezitter moet “**kennen, kunnen en willen**” om veilig zijn weg door het verkeer te kunnen vinden.

Het GDE-model is gebaseerd op een door Keskinen (1996) ontwikkelde hiërarchie van rijtaken (verder ontwikkeld door Hatakka, Keskinen, Glad, Gregersen, Hernetkoski, 2002) waarbij men volgende **vier niveaus** onderscheidt:

1. Voertuigcontrole en voertuigbediening:

De voertuigbediening en voertuigbeheersing staat centraal. Welke motorische vaardigheden zijn noodzakelijk om te kunnen autorijden? Hoe de auto starten, hoe werkt het schakelen (opschakelen – terugschakelen), hoe werkt remmen (progressief – degressief – noodstop)? Hoe reageert de auto op gas geven en remmen?

2. Beheersing van verkeerssituaties:

Op dit niveau staan hogere orde vaardigheden als anticiperen, tactisch en strategisch verkeersinzicht en risicoperceptie centraal. Ook een reële inschatting van de eigen vaardigheden is van groot belang.

3. Motieven voor autogebruik en context van het autorijden:

Waarom wordt bijvoorbeeld voor de auto gekozen en niet voor de trein, de bus of de fiets (STOP-principe)? Waarom op het spitsuur en niet voor of na? Waarom bij slechte weersomstandigheden of in het donker? Waarom wel of geen alcohol drinken en rijden?

4. Persoonlijke levensdoelen (ambities) en competenties Welke is de invloed van de leefstijl, de sociale achtergrond, druk van de “peer group”, het geslacht (M/V) en andere persoonlijke kenmerken op attitudes, rijgedrag en ongeval betrokkenheid.

In het GDE-model worden de **vier** onderscheiden **taakniveaus** gekruist met **drie ‘skills’** (vaardigheden) die van een bestuurder verlangd worden of wat men de drie essentiële elementen van de rijopleiding noemt:

1. Kennis en vaardigheden:

Voor alle niveaus geldt dat kennis en vaardigheden onontbeerlijk zijn. Voor het besturen van een voertuig is dat **kennis** van verkeersregels en van rijprocedures, **rijvaardigheid**, zowel rijtechnische als verkeerstechnische en tactische en strategische vaardigheid.

2. Omgaan met risico verhogende elementen:

Naast praktische kennis (procedures) en het kunnen uitvoeren van alle nodige rijbewegingen en manoeuvres, gaat het ook om zaken als tactisch en strategisch verkeersinzicht, anticiperen, preventief en defensief verkeersgedrag, zodat het herkennen en begrijpen van verkeerssituaties en het flexibel toepassen van de gepaste verworven vaardigheden mogelijk wordt.

3. Zelfevaluatie of zelfreflectie:

Deelnemen aan het verkeer houdt ook in dat men nagaat op wat men reageerde en hoe men dat deed, wat ging goed en wat ging fout en hoe kan het een volgend keer (nog) beter. Belangrijk is zelfinzicht in eigen sterke en zwakke punten en in functie daarvan handelen. Dat noemt men calibratie.

De vier taakniveaus en de drie skills vormen samen de GDE-matrix

		Essentiële elementen rijopleiding		
		Kennis en vaardigheden	Risicoverhogende factoren	Zelfreflectie/zelfevaluatie
Hiërarchisch gedragsniveau	4. Ambities en competenties	<ul style="list-style-type: none"> leefstijl normen peergroep persoonlijke waarden en normen 	<ul style="list-style-type: none"> sensatiezucht aanpassing aan sociale druk 	<ul style="list-style-type: none"> vaardigheden t.b.v. impulsgedrag risicovolle neigingen eigen onveilige motieven
	3. Afwegingen en beslissingen in de verkeerscontext	<ul style="list-style-type: none"> routekeuze inschatting reistijd noodzaak van de rit 	<ul style="list-style-type: none"> gemoedstoestand sociale context en gezelschap in de auto 	<ul style="list-style-type: none"> persoonlijke vaardigheden t.a.v. planning typische risicovolle motieven m.b.t. autorijden
	2. Beheersing van verkeerssituaties	<ul style="list-style-type: none"> toepassing verkeersregels observatie en selectie van signalen anticipatie op gebeurtenissen 	<ul style="list-style-type: none"> kwetsbare verkeersdeelnemers negeren van verkeersregels/ onvoorspelbaar gedrag teveel informatie moeilijke (weg)omstandigheden 	<ul style="list-style-type: none"> sterke en zwakke punten van basisverkeersvaardigheden persoonlijke rijstijl
	1. Voertuig-beheersing	<ul style="list-style-type: none"> beheersing over richting en positie van de auto technische eigenschappen van de auto 	<ul style="list-style-type: none"> geen autogordels versleten banden 	<ul style="list-style-type: none"> sterke en zwakke punten van basisvaardigheden voertuigbeheersing



MODEL VAN EEN GESTRUCTUREERDE RIJOPLEIDING

De leerdoelen bepalen wat een leerling-bestuurder aan kennis en vaardigheden (zowel reproductieve als productieve) en tactische en strategische inzichten moet verwerven in de **eerste fase** van het leerproces (de “leerfase”). Eenmaal in voldoende mate aanwezig (vast te stellen tijdens een tussentijdse toets) kan er, in de **tweede fase**, werk gemaakt worden van het “**automatiseren van de rijtaak**” (“**automatiseringsfase**”) onder toezicht en begeleiding van een gemotiveerd en daarop goed voorbereide begeleider. Een vormingsmoment zoals nu van toepassing is daarvoor echter totaal ontoereikend.

Terugkommomenten tijdens het oefenen zorgen voor een professionele opvolging en omkadering.

Na het slagen voor het rijexamen volgt de **derde fase** de “**ervaringsfase**” waarbij in de eerste fase van het solorijden, de meest risicovolle, een aantal beperkingen en een professionele bijsturing worden ingebouwd die geleidelijk uitdoven (rijbewijs op proef).

Het volledige leerproces zou er (in grote lijnen) bij voorkeur zo uitzien:

STRUCTUUR VAN DE GEFASEERDE RIJOPLEIDING (Getrapt rijbewijs)

A. THEORIE

1. Voorbereiding op het theorie-examen (ROS of zelfstudie)
2. Theorie-examen “**verkeersregels***” (na 2 x mislukken verplichte cursus in de rijsschool)
3. Verplichte cursus “Tactisch en strategisch verkeersinzicht” = niveau 3 en 4 van de GDE-matrix (in de school als uitbreiding van ROS of in de erkende rijsschool door hiervoor specifiek opgeleide lesgevers)
4. Theorie-examen “**Gevaarherkenning***” (aan het einde van de automatiseringsfase en vóór het praktijkexamen dat voorafgaat aan de ervaringsfase)

*Nota:

Het samenvoegen van het theorie-examen “verkeersregels en “gevaarherkenning” kan alleen wanneer het **aan het einde van de automatiseringsfase** wordt geplaatst. Daardoor verliest men echter de controle op de kennis van de verkeersregels, toch een belangrijke vereiste om aan de praktijkopleiding te kunnen beginnen. Kennis is immers de basis voor het ontwikkelen van vaardigheden. Bovendien werkt een voorafgaande en degelijke kennis van de verkeersregels tijd- en kostenbesparend doordat tijdens de praktijklessen geen kostbare tijd verloren gaat omdat de regels nog moeten uitgelegd worden.

Een tweede optie (en te verkiezen) is het theorie-examen “gevaarherkenning” laten afleggen voor de start van het praktijkexamen. Dat moet mits enige organisatie best mogelijk zijn en zo wordt een extra verplaatsing van de leerling naar het examencentrum vermeden.

B. PRAKTIJK

- a) **Professionele basisopleiding** (vooral niveau 1 en 2, aangevuld met elementen uit niveau 3 en 4 van de GDE-matrix, de “rode draad” doorheen de opleiding)
 - 1: Kennismaking met het voertuig.
 - 2: Basis voertuigbediening en –beheersing.
 - 3: Basistechnieken verkeersdeelname.
 - 4: Basis manoeuvrevaardigheid.

- b) **Tussentijdse toets** (examencentrum)



Eenmaal deze basis verworven volgt een tussentijdse toets (niveau huidig rijexamen).
Niet geslaagd = bijkomende rijlessen tot geslaagd.
Geslaagd = aanvang van de “automatiseringsfase” met bijstand van een begeleider.

c) **De begeleide automatiseringsfase**

Oefenen met begeleider (min. 6 maanden – max. 12 maanden).

Maximum 2 begeleiders vermeld op de oefentoelating (vb. leervergunning).

Familiaal karakter moet duidelijk zijn (ouder, voogd, samenwonende, familie tot 2de graad).

De begeleider heeft een verplichte “initiatie in het begeleiden” gevolgd in de erkende rijsschool.

De begeleider heeft de laatste les van de professionele basisopleiding gevolgd.

Handboek voor de begeleider + logboek.

d) **Terugkommomenten** (pedagogische contacten) samen met de begeleider(s)

- 1ste na ± 1.000 km oefenen (2 lestijden)

- 2de na ± 2.000 km oefenen (2 lestijden)

Telkens:

- anderhalve lestijd voor evaluatie en bijsturing van het automatiseringsproces en uitbreiden van het tactisch en strategisch inzicht. (Niveau 3 en 4 GDE-matrix)
- een halve lestijd voor nabespreking.

e) **Praktijkexamen** (basis nieuwe beoordelingscriteria zoals uitgewerkt voor Start to drive)

Geslaagd = rijbewijs op proef.

Niet geslaagd: herexamen. Na 2x mislukken bijkomende rijlessen tot examenklaar.

f) **De gecontroleerde ervaringsfase**

Gedurende eerste (twee?) jaar met beperkingen (geen WE-nachten – alcohol – passagiers ...)

g) **Voortgezette opleiding** (terugkommoment)

Tussen de 6de en 12de maand verplichte veiligheidstraining (min. 6 lestijden “dag training”: afwisselend theorie, praktijk en groepsgesprek).

Belangrijk:

Voorzie daarnaast **een directe toegang tot het rijexamen na een volledige professionele rijopleiding** op basis van een **erkend gestructureerd opleidingsprogramma** voor diegenen die de mogelijkheid niet hebben om met een begeleider te oefenen of daar voor kiezen en zoals trouwens ook aanbevolen in punt 10 van de Basic studie.

STRUCTUUR VAN DE VOLLEDIGE RIJOPLEIDING

A. THEORIE - zie hiervoor

B. PRAKTIJK - zie a, e, f en g hiervoor aangevuld met:

a) **Professionele basisopleiding** (vooral niveau 1 en 2, aangevuld met elementen uit niveau 3 en 4 van de GDE-matrix, de “rode draad” doorheen de opleiding)

1. Kennismaking met het voertuig;
2. Basis voertuigbediening en –beheersing;
3. Basistechnieken verkeersdeelname;
4. Basis manoeuvrevaardigheid;



5. Complexe technieken verkeersdeelname;
6. Basis tactisch en strategisch inzicht.

b) Training rijbekwaamheid:

1° Veiligheid

Veiligheid heeft betrekking op de beschikbare ruimte, de gevolgde rijlijn, de eigen objectieve snelheid, de snelheid van anderen en de afstand die wordt gehouden ten opzichte van andere weggebruikers.

2° Doorstroming

Doorstroming heeft betrekking op besluitvaardig rijden, vlot beslissingen nemen en een zodanige **positie** op de weg innemen dat de doorstroming en de vlotte afwikkeling van het verkeer van de overige weggebruikers niet in het gedrang komt.

3° Sociaal verkeersgedrag

Sociaal rijden betekent niet alleen oog hebben voor de eigen veiligheid en doorstroming, maar ook voor deze van de andere weggebruikers, voornamelijk de meest kwetsbare in het verkeer.

Zich "sociaal" gedragen betekent:

- niet vasthouden aan eigen rechten en begrip hebben voor eventuele fouten van anderen;
- door tijdig en op het gepaste moment de eigen bedoelingen duidelijk te maken de anderen ruimte en de kans geven om bepaalde bewegingen of manoeuvres uit te voeren of om eventueel gemaakte fouten te herstellen;
- zich in andere weggebruikers kunnen verplaatsen en kunnen inschatten of het eigen gedrag tot irritatie of nervositeit leidt bij anderen;
- niet reageren op agressief gedrag van andere weggebruikers.

4° Milieu

De technieken van Eco-driving kennen en kunnen toepassen in het verkeer.

c) Praktijkexamen (basis nieuwe beoordelingscriteria zoals uitgewerkt voor Start to drive)
Geslaagd = rijbewijs op proef.

Niet geslaagd: herexamen. Na 2x mislukken bijkomende rijlessen tot examenklaar

d) De gecontroleerde ervaringsfase

Gedurende eerste (twee?) jaar met beperkingen (geen WE-nachten – alcohol – passagiers ...)

e) Voortgezette opleiding (terugkommoment)

Tussen de 6de en 12de maand verplichte veiligheidstraining (min. 6 lestijden "dag training": afwisselend theorie, praktijk en groepsgeprek).