

Nationaal leerplan rijopleiding B: samenvattend overzicht

Erik Roelofs, DABB

Jan Vissers en Anastasia Tsapi, Royal HaskoningDHV

Project BI8505

Oktober 2023

Er bestaat in het Nederlands een dilemma als het gaat over het gebruik van woorden die als mannelijk en vrouwelijk geïnterpreteerd kunnen worden. We zouden consequent kunnen werken met 'hij/zij' en 'zijn/haar', maar dat geeft een gedwongenheid die wij stilistisch niet verantwoord vinden. Bovendien houdt deze werkwijze geen rekening met personen die zich noch man noch vrouw voelen. De personen die in dit stuk de handelingen verrichten of beschreven worden, kunnen in onze optiek net zo goed mannen of vrouwen zijn of personen die niet in een van deze hokjes passen.

Inhoud

1. Inleiding	3
2. Wetenschappelijke onderbouwing: uitgangspunten.....	4
3. Kerndoelen nationaal leerplan	4
3.1 Kerndoelen: inhoud en functie	4
3.2 Verwerkte uitgangspunten	5
3.3 Ontwikkelstructuur voor kerndoelen	5
3.4 De kerndoelen voor de rijopleiding B.....	6
4. Leerlijn rijopleiding B: educatief ontwerp en toetstraject.....	8
4.1 Ontwikkelingsgericht opleiden in vier fasen.....	8
4.2 Vijf ontwikkelingslijnen	9
4.2 Totaaloverzicht opleidings- en toetsactiviteiten.....	10
5. Impactanalyse	12
6. Implementatie.....	13
Referenties	17
Bijlage 1: GDE-matrix: niveaus van veilig handelen en benodigde vaardigheden	19

1. Inleiding

In deze notitie geven we een samenvatting van de stappen die in het kader van het project 'Ontwikkeling nationaal leerplan rijopleiding B' zijn doorlopen en de documenten die als onderdeel daarvan zijn opgesteld.

Tabel 1 geeft een overzicht van de vijf doorlopen stappen en de opgeleverde documenten. De stappen 1 tot en met 4 hebben te maken met de opzet en de inhoud van het nationaal leerplan. In de stappen 1 en 2 worden de fundamenten gelegd voor het leerplan. Stap 1 geeft een wetenschappelijke onderbouwing van gemaakte keuzen en stap 2 schetst met de kerndoelen in feite de wettelijke basis voor het leerplan. In de stappen 3 en 4 worden de fundamenten uitgewerkt in een leerlijn met concrete inhoud voor opleiding en toetsing. In stap 5 wordt onderzocht welke gevolgen het nationaal leerplan heeft voor leerlingen in termen van extra regeldruk en extra kosten. Deze impactanalyse is, bij het schrijven van deze samenvatting, nog niet afgerond.

Projectstap	Inhoud	Document
Stap 1: Wetenschappelijke onderbouwing	Beschrijving van belangrijke uitgangspunten voor het leerplan op basis van literatuuronderzoek.	'Uitgangspunten voor het nationaal leerplan voor de rijopleiding B' (Roelofs, Vissers, Tsapi en Voskuil, 2023)
Stap 2: Kerndoelen	Kerndoelen geven een beschrijving van de gewenste leeruitkomsten in de vorm van doelstellingen, die de wettelijke kaders voor de kern van de onderwijshoud van het leerplan voor de rijopleiding B beschrijven.	'Kerndoelen voor het nationaal leerplan rijopleiding B' (Roelofs, Vissers en Tsapi, 2023a)
Stap 3: Educatief ontwerp	Bij het educatief geven we een fasering van de opleiding en beschrijven we welke onderwijsmethoden kunnen worden ingezet om de kerndoelen te realiseren?	'Nationaal leerplan rijopleiding B: Educatief ontwerp en toetstraject' (Roelofs, Vissers en Tsapi, 2023b)
Stap 4: Toetstraject	Bij het toetstraject gaan we met name in op de toetsing als onderdeel van en ter ondersteuning van de opleiding: de formatieve toetsing.	
Stap 5: Impactanalyse	Bij de impactanalyse brengt in kaart welke gevolgen het nationaal leerplan voor de rijopleiding B heeft voor leerlingen, rijinstructeurs en rij scholen in termen van extra regeldruk en extra kosten.	'Regeldrukeffecten standaard nationaal leerplan theorie en praktijk voor rijopleiding Rijbewijs B' (Bloemheuvel en Bastin, 2023; in voorbereiding).

Bij de ontwikkeling van het Nationaal leerplan voor de rijopleiding B sluiten we aan bij het gedachtegoed van het rapport van het Advies Roemer (2021). Er worden hogere eisen gesteld aan de rij schoolleerling. De opleiding tot rijinstructeur en de toetsing door IBKI zullen moeten aansluiten op de leerinhoud die de leerling aangeboden krijgt in de opleiding (theorie en praktijk) conform het Nationaal leerplan voor de rijopleiding B. Het Advies Roemer heeft daarom de titel 'Van rijles naar rijonderwijs' meegekregen. In de lijn hiermee zou volgens het advies sprake moeten zijn van een ontwikkeling van 'Van rijinstructeur naar rijdocent' (zie Bouwsteen 4: kwaliteit van de rijinstructeurs). In deze notitie blijven we echter de term rijinstructeur gebruiken.

2. Wetenschappelijke onderbouwing: uitgangspunten

In de eerste stap van het project hebben we, voortbordurend op de aanbevelingen van het advies Roemer (Advies Roemer, 2021), door middel van literatuuronderzoek en raadpleging van experts de centrale uitgangspunten voor het leerplan in kaart gebracht. Deze eerste stap geeft daarmee een wetenschappelijke onderbouwing van de gemaakte keuzen. Daarbij hebben we onderscheid gemaakt in drie bouwstenen van het leerplan: 1) kerndoelen, 2) educatief ontwerp en 3) toetsing.

De resultaten van de eerste projectstap zijn terug te vinden in de notitie 'Uitgangspunten voor het nationaal leerplan voor de rijopleiding B' (Roelofs, Vissers, Tsapi en Voskuil, 2023).

3. Kerndoelen nationaal leerplan

3.1 Kerndoelen: inhoud en functie

In de tweede stap van het project zijn kerndoelen voor het nationaal leerplan voor de rijopleiding B geformuleerd. Kerndoelen geven een beschrijving van de gewenste leeruitkomsten in de vorm van doelstellingen, die de wettelijke kaders voor de kern van de onderwijsinhoud van het leerplan voor de rijopleiding B beschrijven. Het gaat om een globale beschrijving van de belangrijke onderwijsinhouden (rijonderricht). De kerndoelen geven aan wat de leerling moet kennen, kunnen en willen aan het einde van initiële rijopleiding B. Het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat (I en W) stelt de kerndoelen vast. Kerndoelen moeten later worden uitgewerkt in leerdoelen en lesdoelen (zie tekstkader).

Kerndoelen, leerdoelen en lesdoelen

Kerndoelen

De kerndoelen geven aan wat iedere beginnend bestuurder op hoofdlijnen moet kennen, kunnen en willen aan het eind van de rijopleiding, zodra hij of zij toetreedt tot het verkeer zonder rijinstructeur of begeleider.

Leerdoelen

Leerdoelen geven op detailniveau weer wat een leerling-bestuurder in verschillende fasen van de rijopleiding moet kennen, kunnen en willen. Deze zijn vooral van belang voor het ontwerp en de fasering van de rijopleiding. De verzameling specifieke leerdoelen vormt in de toekomst de basis voor de verdere uitwerking van het educatief ontwerp en een programma voor toetsing van leeruitkomsten.

Lesdoelen

Lesdoelen zijn gericht op een individuele leerling. Het gaat om een vertaling van de leerdoelen in een concreet lesplan. Lesdoelen zijn gericht op wat een individuele leerling nodig heeft om de leerdoelen te realiseren en houden rekening met specifieke kenmerken van elke leerling. Lesdoelen zorgen met andere woorden voor het benodigde maatwerk.

De inhoud is in de kerndoelen met andere woorden nog niet tot in detail uitgewerkt. In een latere fase zullen, om de opleiders meer houvast te bieden, de kerndoelen moeten worden geconcretiseerd in meer gedetailleerde, specifieke leerdoelen. Met deze werkwijze sluiten we aan bij een traditie die gebruikelijk is in het basis en voortgezet onderwijs. Door Stichting Leerplan Ontwikkeling (SLO, n.d.) worden eerst kerndoelen geformuleerd en vervolgens worden bij de kerndoelen voorbeeldmatige, meer specifieke uitwerkingen gemaakt. Die uitwerkingen bieden nog veel ruimte voor eigen keuzes, prioriteiten en profilering van scholen. Dat uitgangspunt hanteren we ook voor de rijopleiding.

Kerndoelen voor de rijopleiding hebben drie functies:

- basis voor het educatief ontwerp van het nationaal leerplan voor de rijopleiding;
- basis voor formatieve en summatieve toetsing gericht op zowel leren als certificeren;
- basis voor een leerplan voor de opleiding, nascholing, beoordeling en certificatie van aankomende en praktiserende rijinstructeurs.

3.2 Verwerkte uitgangspunten

Bij het opstellen van de kerndoelen is aangesloten bij de uitgangspunten die in eerste projectstap zijn opgesteld; deze zijn in Tabel 2 samengevat.

Uitgangspunten	Hoe uitgewerkt in de kerndoelen?
1. Aan alle niveaus van veilig handelen (GDE-matrix) wordt aandacht besteed	Op alle niveaus van veilig handelen worden kerndoelen geformuleerd: <i>Niveau IV, Algemeen:</i> verantwoord beslissen om met de auto deel te nemen aan het verkeer; <i>Niveau III, Strategisch:</i> verantwoord voorbereiden van verkeerdeelname én verantwoord handelen bij ongevallen en pech; <i>Niveau II, tactisch:</i> verantwoord deelnemen aan het verkeer zowel deelnemen aan één specifieke rijtaak als deelnemen aan een serie rijtaken; <i>Niveau I, operationeel:</i> soepele en geautomatiseerde voertuigbeheersing.
2. Verkeersregels, -tekens en -borden zijn integraal onderdeel van uitvoering van rijtaken	In de kerndoelen moet beschreven zijn dat rijtaken conform de wet (regels, tekens en borden) uitgevoerd dienen te worden. Voorwaardelijke theoretische kennis dient later in de leerdoelen te worden uitgewerkt. Daarbij moet steeds worden verwezen naar de voor de rijtaak relevante verkeersregels en -tekens en -borden uit het RVV en de regels uit de WWV, met verwijzing naar de van toepassing zijnde wetsartikelen.
3. Kwaliteitscriteria van taakuitvoering zijn verwerkt	De vijf hoofdcriteria voor verantwoord rijden worden meegenomen als onderdeel van de doelbeschrijving. Het gaat om de volgende vijf criteria: veilig, vlot, sociaal, milieubewust en comfortabel.
4. Aan alle hogere-ordevaardigheden wordt aandacht besteed	Hogere-ordevaardigheden zijn uitgewerkt als manieren van taakuitvoering: naast basisvaardigheden onderscheiden we drie categorieën hogere-ordevaardigheden: cognitieve vaardigheden (situatiebewuste taakuitvoering), kalibratievaardigheden (zelfkritische taakuitvoering) en sociaal-affectieve vaardigheden (sociaal-emotionele taakuitvoering). Zie ook rapport 'Hogere-ordevaardigheden (HOV) in het verkeer' (Tsapi, Vissers en Buuron, 2022).
5. Er is sprake van een dekkend aanbod van verkeerstaken en route-elementen oplopend naar complexiteit in taakomstandigheden in oplopende zelfstandigheid voor de leerling	In de leerdoelen moet worden verwezen naar de omgevings-elementen die passen bij de rijtaak. Inventarisatie van de verplichte verkeersomgeving waarin kandidaten geacht worden te kunnen rijden. Belangrijke kenmerken van de verkeersomgeving zijn: 1. Wegtypen (o.a. indeling volgens duurzaam veilig) 2. Kruispunten 3. Bijzondere weggedeelten 4. Ander verkeer 5. Taakverzwarende situatiekenmerken In de leerdoelen moet tevens worden aangegeven hoeveel zelfstandigheid aan de leerling wordt gelaten, respectievelijk welke begeleidingsintensiteit nodig is door de rijinstructeur in welke fase van de opleiding en in welke omgeving
6. Rijden met rijhulpsystemen (ADAS/ADS) is integraal onderdeel en er wordt geanticipeerd op technische ontwikkelingen	Rijhulpsystemen zijn integraal onderdeel van de kerndoelen. De kerndoelen anticiperen tevens op technische ontwikkelingen, zoals rijden in elektrische voertuigen. Gebruik van rijhulpsystemen en rijden in elektrische voertuigen dienen later in de leerdoelen in detail beschreven te worden.

3.3 Ontwikkelstructuur voor kerndoelen

We hebben de matrix met 'Goals for Driver Education' (GDE; Siegrist, 1999) als basis genomen voor het uitwerken van de kerndoelen voor het Nationaal leerplan rijopleiding B. De GDE-matrix wordt al jaren met succes gebruikt voor bepalen van de inhoud van rijopleidingen en -examens (zie tekstkader). De matrix bestaat uit verschillende niveaus van veilig handelen (de rijen van de matrix) en vaardigheden (de kolommen van de matrix), die samen het uiteindelijke verkeersgedrag van bestuurders bepalen. Op basis van recente inzichten uit de wetenschap zijn de vaardigheden t.o.v. van de oorspronkelijke GDE-matrix enigszins aangepast en uitgebreid. Daarmee komt er meer aandacht voor hogere-ordevaardigheden in het verkeer. Door de niveaus van veilig handelen (rijen)

met de vaardigheden (kolommen) in de matrix te combineren, ontstaan er in totaal zestien 'tegelvelden'. In Bijlage 1 is een toelichting op de niveaus van veilig handelen en de vaardigheden terug te vinden.

Ontwikkeling GDE-matrix

De GDE-matrix is een belangrijke stimulans geweest om de inhoud van de rijtaak te verbreden naar de hiërarchisch hogere taakniveaus. Op de lagere niveaus wordt vooral een beroep gedaan op technische en cognitieve basisvaardigheden. Zogenaamde hogere-ordevaardigheden zijn steeds belangrijker als men hoger in de GDE-matrix komt. Hogere-ordevaardigheden staan voor de meer complexe vaardigheden, vaardigheden waardoor de verkeersdeelnemer in staat is verschillende basisvaardigheden geïntegreerd toe te passen als onderdeel van rijtaken op de hogere niveaus van de GDE. Dan gaat het naast cognitieve hogere-ordevaardigheden (denk aan gevaarherkenning) om kalibratie (je taken zo aanpakken dat je ze veilig en verantwoord aankunt) én sociaal-emotionele hogere-ordevaardigheden (je verplaatsen in én rekening houden met andere verkeersdeelnemers). Bij die laatste vaardigheden is er vaak sprake van algemene 'skills for life', die ook voor verantwoorde keuzes op domeinen buiten het verkeer van belang zijn. Deze meer algemene vaardigheden krijgen nog onvoldoende aandacht, terwijl juist zij bepalend kunnen zijn voor hoe iemand zich in het verkeer gedraagt. Niet goed ontwikkelde hogere-ordevaardigheden zijn een belangrijke oorzaak van het hoge ongevalsrisico van jonge beginnende automobilisten (SWOV, 2021). Recent onderzoek onderschrijft nog eens hoe belangrijk deze vaardigheden zijn voor veilige en verantwoorde verkeersdeelname, ook voor andere doelgroepen dan jonge beginnende automobilisten (Tsapi, Vissers en Buuron, 2022).

Keuzes op hogere niveaus hebben invloed op gedrag op lagere niveaus

Keuzes op het niveau van leeftaken klinken door in de manier waarop mensen verkeerssituaties oplossen en hoe ze daarbij een voertuig besturen. Denk daarbij aan de keuze om überhaupt de auto te nemen, om passagiers mee te nemen (socializen), bagage te vervoeren en om dagelijkse activiteiten voort te zetten in de auto (zakendoen, kinderen opvoeden). Hierdoor kan een risico ontstaan. Bijvoorbeeld, er ontstaat een combinatie van stress en (sociale) tijdsdruk, als gevolg van een (te) krappe tijdplanning. Dit leidt vervolgens weer tot meer haastig rijgedrag. Of een jonge bestuurder die gevoelig is voor druk van leeftijdsgenoten kan besluiten met vrienden in de auto naar een feest te rijden en onderweg gebruik te maken van de telefoon om tijd te besparen, met alle mogelijke gevolgen die daarbij horen. Denk aan gevaarlijk hoge snelheden bij kruisingen of op landelijke wegen.

3.4 De kerndoelen voor de rijopleiding B

In Tabel 3 geven we een totaaloverzicht van de kerndoelen voor de rijopleiding B aan de hand van samenvattende 'tegelvelden'. De tegels geven een ingedikte beschrijving van de onderliggende kerndoelen. In totaal is sprake van 16 samenvattende tegelvelden. Daaronder liggen in totaal 81 kerndoelen. De gedetailleerde beschrijving van deze 81 kerndoelen is terug te vinden in de notitie 'Kerndoelen voor het nationaal leerplan rijopleiding B' (Roelofs, Vissers en Tsapi, 2023a).

Tabel 3: Kerndoelen voor de rijopleiding B: totaaloverzicht met samenvattende 'tegelvelden' naar niveaus van rijtaken en de vereiste vaardigheden

Niveaus van de rijtaak (GDE-niveaus van veilig handelen)	Vaardigheden (inclusief benodigde kennisbasis)			
	Basisvaardigheden		Hogere-ordevaardigheden	
	1. Basisbekwame taakuitvoering <i>Basisvaardigheden om aan het verkeer deel te nemen</i>	2. Sitatiebewuste taakuitvoering <i>Herkennen van en omgaan met risicovolle situaties</i>	3. Zelfkritische taakuitvoering <i>Situaties in het verkeer zo aanpakken dat je ze veilig en verantwoord aankunt</i>	4. Sociaal-emotionele taakuitvoering <i>Kunnen inleven in situaties en gevoelens van andere weggebruikers</i>
IV. Vooraf beslissen om met de auto deel te nemen aan het verkeer (Algemeen niveau leeftaken)	De bestuurder respecteert de wettelijke vereisten die voor bestuurder en voertuig om de weg op te mogen gaan.	De bestuurder let op de mate waarin de eigen lichamelijke en mentale fitheid, onder de omstandigheden van dat moment, van invloed kunnen zijn op het herkennen van en het omgaan met risicovolle situaties.	De bestuurder let op de mate waarin hij bekwaam en ervaren genoeg is om gezien de eigen lichamelijke en mentale fitheid, onder de omstandigheden van dat moment (weer, drukte, verkeerssituatie), verantwoord te rijden.	De bestuurder let op de mate waarin de eigen lichamelijke en mentale fitheid risico's kan inhouden voor de belangen en behoeften van medeweggebruikers (zoals gebruik van middelen, afleiding en verstorende invloeden van buiten).
III. Voorbereiden en afhandelen van verkeersdeelname (Strategisch niveau)	De bestuurder stelt de bestuurdersplaats en apparatuur zo in dat vlotte bediening mogelijk is; hij stelt de routenavigator zo in dat de eindbestemming zonder onnodige omwegen wordt bereikt. De bestuurder houdt zich bij het slepen van een ander pechvoertuig aan de daarbij geldende regels; hij voert bij ongevallen de belangrijkste maatregelen uit die bijdragen aan de vlotte afhandeling ervan.	De bestuurder voert controles uit op het voertuig, belaaft het voertuig, en kiest de route op zo'n manier dat veilige verkeerdeelname gewaarborgd wordt. Bij pech of ongevallen zet de bestuurder zo mogelijk het pech-, of schadevoertuig stil op een verkeersluwe en veilige plaats, en zet de ongevalsplaats af.	De bestuurder kiest een route met verkeerssituaties die hij qua moeilijkheid aankan, gezien de opgebouwde rijervaring. Hij biedt bij ongevallen alleen die hulp die past bij de eigen deskundigheid.	De bestuurder kiest voor een route die recht doet aan de belangen, behoeften, en kwetsbaarheid van medeweggebruikers. De bestuurder blijft na betrokkenheid bij een ongeval op de ongevalsplaats, roept hulp in, of verleent zelf eerste hulp wanneer hij daar de deskundigheid voor bezit.
II. Deelnemen aan rijtaken (Tactisch niveau)	De bestuurder lost rijtaken in verkeerssituaties vlot op en houdt zich daarbij aan geldende verkeersregels, -tekens en -borden. Hij doet dat ook voor een reeks van opeenvolgende rijtaken.	De bestuurder zorgt ervoor dat hij door kijkgedrag steeds een goed overzicht heeft van verkeerssituaties; hij kiest een passende snelheid, waardoor hijzelf en anderen voldoende tijd en ruimte hebben om te handelen. Hij benut informatie langs en boven de weg en past de route tijdens het rijden zo nodig aan.	De bestuurder houdt kritisch bij of hij taaksituaties heeft gekozen waarvoor hij voldoende bekwaam is; hij merkt verkeerde inschattingen op en past daaropvolgend zijn rijgedrag aan. Bij incidenten geeft hij correct aan wat het eigen aandeel hierin was.	De bestuurder communiceert bij het uitvoeren van rijtaken duidelijk zijn bedoelingen, toont voorspelbaar rijgedrag, houdt rekening met belangen van andere weggebruikers, en is compenseert fouten van anderen.
I. Bediening van het voertuig (Operationeel niveau)	De bestuurder bedient het voertuig soepel en effectief, zodat inzittenden comfortabel meereizen en het milieu zo min mogelijk wordt belast. De bestuurder maakt technisch correct gebruik van instrumenten en rijk hulpsystemen.	De bestuurder maakt op de vereiste momenten gebruik van verlichting en rijk hulpsystemen, en schakelt deze uit als de situatie dat vereist.	De bestuurder monitort de werking van rijk hulpsystemen en schakelt systemen uit als hij de werking onvoldoende onder controle heeft.	De bestuurder neemt passende maatregelen, zodra via het dashboard waarschuwende signalen worden afgegeven.

4. Leerlijn rijopleiding B: educatief ontwerp en toetstraject

In de laatste stappen van het project zijn we ingegaan op het educatief ontwerp van de rijopleiding voor het B rijbewijs en het bijbehorende toetstraject. Bij het educatief ontwerp staat centraal de vraag: op welke manier en op welk moment wordt in de rijopleiding aandacht besteed aan welke kerndoelen en welke onderwijsmethoden kunnen worden gebruikt om deze doelen te realiseren? Bij het toetstraject zijn we met name ingegaan op de toetsing als onderdeel van de opleiding, ofwel de formatieve toetsing. Het educatief ontwerp is praktisch vertaald in een leerlijn voor de rijopleiding B. De formatieve toetsing zien we als een integraal onderdeel van deze leerlijn. Uiteraard maken we in de leerlijn een koppeling met de toetsmomenten die zijn voorzien bij het CBR. De concrete uitwerking van deze summatieve toetsing is een verantwoordelijkheid van het CBR.

4.1 Ontwikkelingsgericht opleiden in vier fasen

We gaan uit van een rijopleiding in vier fasen. Deze vier fasen bereiden de leerlingen voor op een verantwoorde en zelfstandige verkeersdeelname als vereisten voor het rijbewijs B. De opleiding moet uiteindelijk leiden tot meer verkeersveiligheid. 'Ontwikkelingsgericht opleiden' betekent dat een leerling het geleerde in een eerdere fase meeneemt naar de volgende fase en daarop samen met de rijinstructeur verder doorbouwt. Hij leert de eerder verworven vaardigheid in volgende fasen toe te passen in meer complexe verkeerssituaties, en wordt daarbij in toenemende mate zelfstandig. Tegelijk verwerft hij nieuwe vaardigheden die in volgende fasen verder worden uitgebouwd. Dit staat ook wel bekend als 'scaffolding' (zie Stone, 1998a en 1998b). Hierbij biedt de leerkracht, in dit geval de rijinstructeur, ondersteuning die steeds net boven het niveau van de leerling ligt, waardoor de leerling een hoger niveau kan bereiken. Scaffolding is een combinatie van het initieel aanbieden van veel ondersteuning aan leerlingen en het geleidelijk afbouwen daarvan naarmate hun expertise toeneemt.

In fase 1 '*voertuigbediening en voertuigcontrole*' staat de souplesse waarmee de leerling de auto bedient centraal. Dit betekent, dat hij in eenvoudige verkeerssituaties en met weinig of geen verkeer op de weg – op een vloeiende, stabiele wijze koers kan houden. Er is sprake van een geautomatiseerd beheersingsniveau.

In fase 2 '*eenvoudige verkeerssituaties*' leert de leerling een aantal verkeersopgaven in eenvoudige taakomgevingen en situaties zelfstandig op een veilige, vlotte en sociale wijze op te lossen. Daarbij dient de leerling de auto op een geautomatiseerd niveau te bedienen.

In fase 3 '*complexe verkeerssituaties*' leert de leerling verkeersopgaven in complexe situaties op aanwijzing van de rijinstructeur zelfstandig op een veilige, vlotte, sociale en milieubewuste wijze op te lossen, bij een geautomatiseerd bedieningsniveau.

In fase 4 '*zelfstandig en verantwoord rijden*' leert de leerling verkeersopgaven in complexe situaties zelfstandig op een veilige, vlotte, sociale, milieubewuste en comfortabele wijze op te lossen.

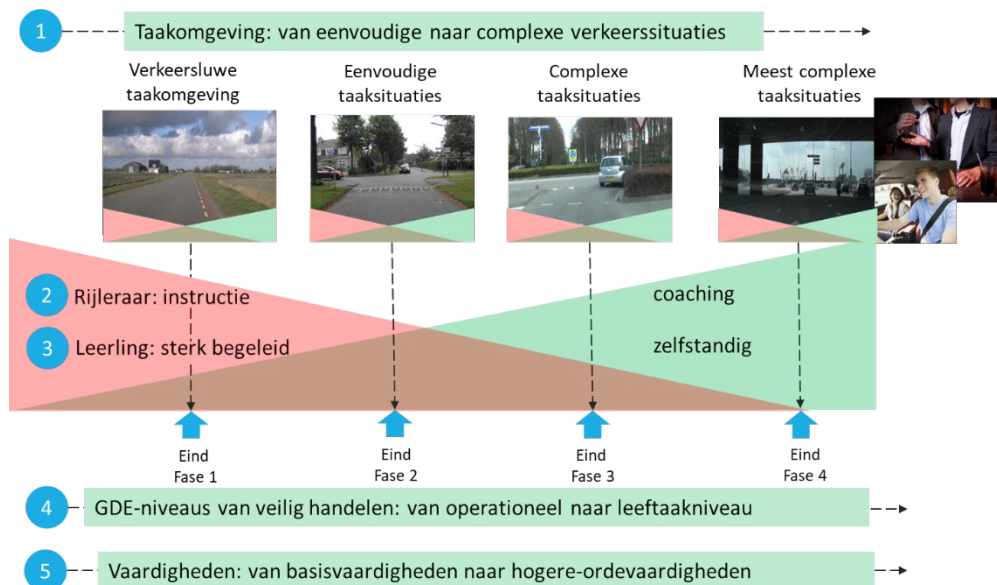
In alle fasen leert de leerling zichzelf te evalueren: wat doe ik al goed en op welke punten moet ik me nog verbeteren? Ook leert hij om aan in kaart te brengen waarom zaken fout gaan. Hierbij is er ook aandacht voor de manier waarop persoonlijke kenmerken en omstandigheden van invloed kunnen zijn op het rijgedrag¹.

¹ Het is niet de taak van de rijinstructeur om deze meer persoonsgebonden vaardigheden in hun volle omvang te behandelen. Het gaat erom dat hij ze aan de orde stelt voor zover ze voor een verantwoorde verkeersdeelname van belang zijn.

4.2 Vijf ontwikkelingslijnen

Gaandeweg de rijopleiding is sprake van vijf belangrijke ontwikkelingen (zie ook Figuur 1):

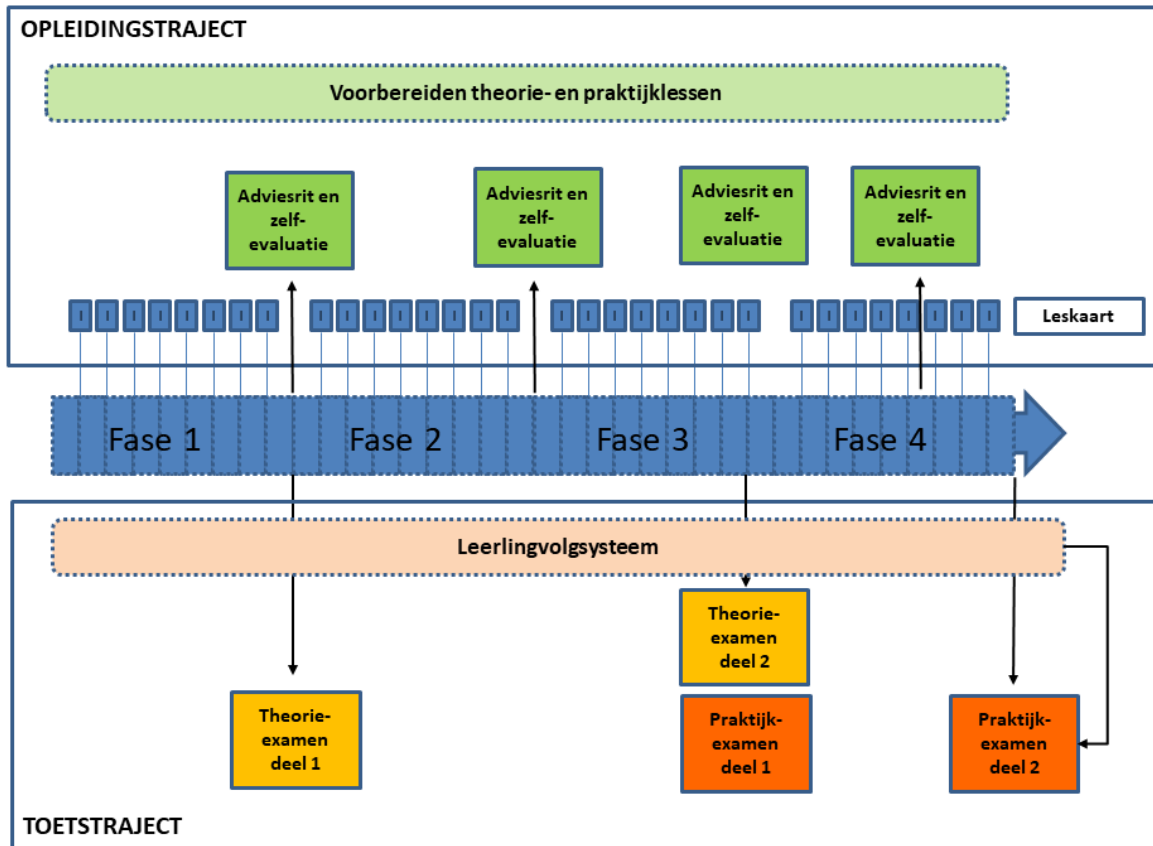
- 1) **Taakomgeving:** van *eenvoudige* naar *complexe verkeerssituaties*
Verkeerssituaties worden per leerfase steeds complexer, daarmee worden ook de uit te voeren taken complexer.
- 2) **Leerling:** van *sterk begeleid*, op aangeven van de rijinstructeur naar *zelfstandig*
Gedurende de gehele rijopleiding leert de leerling verkeersopgaven steeds bekwaamer en zelfstandiger uit te voeren. Met een verkeersopgave doelen we op een rijtaak (zoals weggrijden, invoegen, afslaan) die moet worden uitgevoerd in specifieke verkeerssituaties (zoals verschillende wegtypen, met of zonder andere verkeersdeelnemers, onder gunstige of ongunstige weersomstandigheden).
- 3) **Rijinstructeur:** afnemende steun, van *instructie geven* naar *coachen*
Gaandeweg de opleiding geeft de rijinstructeur steeds minder hulp bij de opgaven en laat hij de leerling steeds meer zelf en zelfstandig uitvoeren.
- 4) **GDE-niveaus van veilig handelen:** van *operationeel niveau* naar *niveau van leeftaken*
In fase 1 wordt de basis gelegd voor een effectieve en geautomatiseerde voertuigcontrole en voertuigbediening (operationeel niveau). In fase 2 en 3 staan vooral het verantwoord deelnemen aan het verkeer (tactisch niveau) en het plannen van verkeersdeelname (strategisch niveau) centraal. Vanaf fase 2 wordt al wel aandacht besteed aan de hogere-ordevaardigheden, maar die krijgen vooral in fase 4 veel aandacht. In die fase leren leerlingen om hun dagelijkse leef- en werktaken verantwoord te combineren met de keuze te gaan autorijden.
- 5) **Vaardigheden:** van *basisvaardigheden* naar *hogere-ordevaardigheden*
In het begin van de rijopleiding ligt het accent vooral op het aanleren van de basisvaardigheden. Gaandeweg wordt steeds meer aandacht besteed aan hogere-ordevaardigheden: situatiebewust rijden, zelfkritisch rijden, sociaal-emotioneel vaardig rijden.



Figuur 1 Vijf ontwikkelingslijnen in de initiële rijopleiding

4.2 Totaaloverzicht opleidings- en toetsactiviteiten

Aan de hand van Figuur 2 geven we een totaaloverzicht van het opleidings- en toetstraject. Na de figuur worden deze activiteiten toegelicht. In de notitie 'nationaal leerplan rijopleiding B: Educatief ontwerp en toetstraject' (Roelofs, Vissers en Tsapi, 2023b) wordt per leerfase meer in detail beschreven welke methodieken en activiteiten er nodig zijn om de kerdoelen van de betreffende leerfase te behalen.



Figuur 2 Totaaloverzicht opleidings- en toetsactiviteiten rijopleiding B

Bovenin de figuur zijn de belangrijkste **opleidingsactiviteiten** weergegeven:

1. *Vorbereiden en uitvoeren van theorie- en praktijklessen*

In elke leerfase is sprake van lesvoorbereiding door de leerling en uitvoering van lessen (theorie én praktijk) door de rijinstructeur. De aard van deze activiteiten is sterk afhankelijk van de leerfase. Gaandeweg de praktijklessen leert de leerling systematisch, aan de hand van het doorlopen van de taakprocessen (zie tekstkader), de onderdelen van verantwoord autorijden onder de knie te krijgen. Daarbij maakt de rijinstructeur gebruik van 'scripts'. Dat zijn vaste patronen van 'kijken-denken-doen' waarop een leerling altijd terug kan vallen. Deze patronen worden stap voor stap aangeleerd: eerst onder gemakkelijke omstandigheden en later in steeds moeilijker omstandigheden. Uiteindelijk moet de leerling deze patronen geautomatiseerd kunnen uitvoeren. Onder heel lastige omstandigheden kan de leerling terugvallen op de meer stapsgewijze aanpak. De volgorde en het tempo waarin de leerling zich deze handelingspatronen of scripts eigen maakt, hangt af van de individuele leerling. De rijinstructeur levert voortdurend maatwerk en past zijn aanpak aan de individuele leerling aan.

Uiteraard maakt de rijinstructeur in de rijlessen gebruik van een lesauto met een gecertificeerde dubbele bediening. Voor de uitvoering van de praktijklessen kan de rijinstructeur terugvallen op een handboek of praktijkhandleiding, waarin ook de genoemde scripts zijn opgenomen. Via de Rijopleiding in Stappen is reeds een uitgebreid systeem van scripts voorhanden. Bij het uitvoeren van praktijklessen kan voor een belangrijk deel worden aangesloten bij het systeem van scripts zoals dat wordt gebruikt bij de Rijopleiding in Stappen. Dit omdat verdeling van de scripts over de RIS-modules aansluit aan bij de kerndoelen per leerfase van het nationaal leerplan voor de rijopleiding B. Voor een deel zullen ook aanvullende nieuwe scripts moeten worden ontwikkeld die passen bij kerndoelen waarvoor deze nog niet bestaan, bijvoorbeeld m.b.t. het oplossen van langere ketens van rijtaken.

2. *Bijhouden van vorderingen per les*

De rijinstructeur houdt een lesvorderingenkaart bij waarop alle praktijklessen worden geregistreerd. Per les wordt gedocumenteerd welke onderdelen aan de orde zijn geweest en de mate waarin de leerling de onderdelen wel of niet zelfstandig beheerst. Zo kan de rijinstructeur tijdens de lessen aangeven waar de leerling zich bevindt en wat voor de volgende rijles eventueel moet worden herhaald of voorbereid. Bovendien is het vastleggen in lesvorderingenkaarten functioneel wanneer de rijlessen door een andere rijinstructeur worden overgenomen. Als alle onderdelen van een leerfase zijn behandeld en de leerling op het gewenste beheersingsniveau zit, kan de adviesrit (zie hierna) worden afgenomen.

3. *Uitvoeren van adviesritten met zelfevaluatie door de leerling*

Aan het einde van elke opleidingsfase rijdt de rijinstructeur met de leerling een adviesrit. Daarbij wordt nagegaan of de leerling de kerndoelen voor die fase heeft behaald en of hij met andere woorden op het gewenste niveau zit. Bij de adviesrit is sprake van zowel een beoordeling door de rijinstructeur als een zelfevaluatie door de leerling. Door zelfevaluatie worden leerlingen gestimuleerd tot een meer zelfstandige en actieve leerhouding². Als onderdelen door de leerling nog niet voldoende worden beheerst, worden aan deze onvoldoende onderdelen extra lessen besteed. Pas als de leerling op alle onderdelen op het gewenste niveau zit, gaat hij door naar de volgende opleidingsfase. Bij de adviesritten wordt gebruik gemaakt van standaard scoreformulieren voor de rijinstructeur en zelfevaluatieformulieren voor de leerling. Ook hier geldt dat het bij voorkeur gaat om digitale formulieren, zodat de resultaten gemakkelijk kunnen worden opgenomen in het leerlingvorderingensysteem.

In de beoordeling en de zelfevaluatie staan de vijf hoofdcriteria voor verantwoord rijden centraal: veilig, vlot, sociaal, milieubewust en comfortabel. Het zijn dezelfde criteria die nu onderdeel zijn van het zelfreflectieformulier dat de kandidaat voor deelname aan de toetsen en praktijkexamens B moet invullen. In de doorontwikkeling van de Rijopleiding in Stappen (RIS) heeft beoordeling door de rijinstructeur en zelfevaluatie door de leerling in elke leerfase/ RIS-module al een belangrijke plek (zie o.a. Handboek RIS-instructeur: Verstappen en van Blitterswijk, 2021). Als onderdeel van de proef met de Rijopleiding op Maat (ROM; Roelofs en Vissers, 2015) is een beoordelingsstelsel ontwikkeld, waarbij de vijf hoofdcriteria per leerfase in detail zijn uitgewerkt. Dit systeem is ook toegepast in een proef

² Een mogelijk alternatief is om een tussentijdse adviesbeoordeling te baseren op de rijprestaties gedurende de laatste twee lessen van een leerfase. Tegelijkertijd wordt van de leerling verwacht dat hij een zelfevaluatie uitvoert over de eigen recente rijprestaties tijdens die lessen.

met de collegiale adviesrit (Roelofs, Hukker en Vissers, 2022). Belangrijk is dat de wijze van beoordelen tijdens de adviesritten en de wijze van beoordelen tijdens de praktijkexamens op elkaar zijn afgestemd.

4. *Vastleggen van leerresultaten en activiteiten in leerlingvolgsysteem*

Naast leerresultaten tijdens de opleiding (lesvorderingenkaart en adviesrit) worden verplichte opleidingsonderdelen in het leerlingvolgsysteem gedocumenteerd. Om aan de praktijkexamens te kunnen deelnemen moet uit het leerlingvolgsysteem blijken dat de leerling aan belangrijke voorwaarden heeft voldaan.

Onderin de figuur staan de **toetsmomenten** bij het CBR:

1. *Twee theorie-examens*

In het nieuwe examentraject is sprake van één extra theorie-examen. In theorie-examen deel 1 wordt getoetst of de leerling/ kandidaat beschikt over de noodzakelijke basiskennis van verkeersregels, -tekens en -borden. Het is noodzakelijk dat dit theorie-examen is behaald voordat de leerling aan fase 2 van de rijopleiding begint. In theorie-examen deel 2 staan verkeersinzicht en gevaarherkenning centraal. Afname van deel 2 van het theorie-examen is gepland aan het einde van opleidingsfase 3³.

2. *Twee praktijkexamens*

Ook is sprake van één extra praktijkexamen. Praktijkexamen deel 1 vindt plaats aan het einde van opleidingsfase 3.

3. *Leerlingvolgsysteem betrekken bij toetstraject*

Leerlingen/ kandidaten kunnen pas het examen aanvragen als het leerlingvolgsysteem op orde is en blijkt dat aan de gestelde voorwaarden is voldaan. De resultaten van de CBR-examens (theorie én praktijk) worden in het LVS opgenomen.

Verschillende groepen (leerlingen (en hun ouders), rijinstructeurs (individueel en op niveau van rijnschool) en CBR) moeten toegang tot het LVS hebben. Er moeten nog afspraken worden gemaakt over wie welke gegevens mag inzien en over wie welke gegevens aan het LVS mag toevoegen. Ook moet nog een besluit worden genomen over wie eigenaar van het LVS is. Gegevens van het LVS geven op geaggregeerd niveau veel informatie over hoe de rijopleiding en de examinering zich ontwikkelt, maar ook over hoe een rijnschool of rijinstructeur presteert. Het LVS is daarom in de toekomst een belangrijk beleidsinformatiesysteem.

Het hier beschreven educatief ontwerp en het toetstraject geven op hoofdlijnen een overzicht van informatie die in het LVS zou moeten worden opgenomen. Later moeten de details van het LVS (functionele specificaties) nog worden uitgewerkt.

5. Impactanalyse

Door Sira Consulting wordt een impactanalyse uitgevoerd. Daarbij wordt gekeken naar extra kosten van het nationaal leerplan zowel ten opzichte van reguliere opleidingen als ten opzichte van

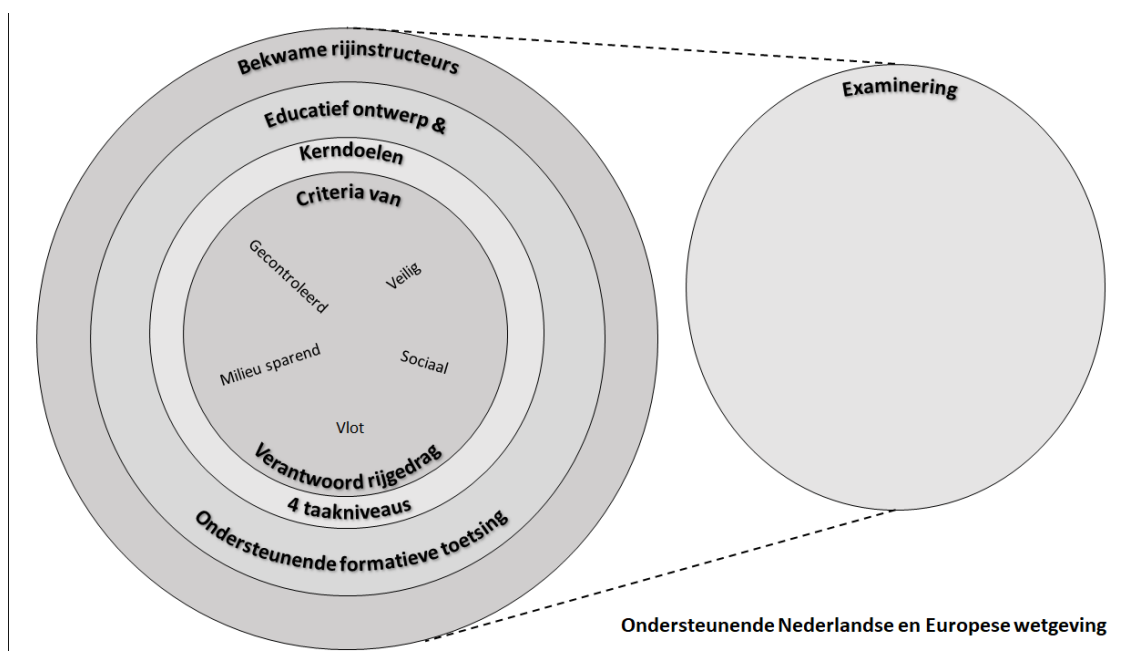
³ Er moeten nog beslissingen genomen worden over de exacte momenten waarop de theorie-examens behaald moeten zijn. Ook moet nog worden bepaald welke consequenties het niet halen van een theorie-examen heeft. Bijvoorbeeld: moet theorie-examen deel 1 aan het einde van fase 2 zijn behaald om verder te mogen gaan met fase 3 van de opleiding?

modulaire opleidingen zoals de RIS. De resultaten van de impactanalyse worden dit najaar opgeleverd.

6. Implementatie

Het hiervoor beschreven nationaal leerplan voor de rijopleiding B heeft een hoog ambitieniveau. Conform het Advies Roemer gaan we van een uitsluitend examengestuurd systeem naar een systeem waarin meer direct gestuurd wordt op de kwaliteit van het onderwijs en eisen worden gesteld ten aanzien van de opzet en de inhoud van de rijopleiding. In het nieuwe systeem wordt toezicht op de kwaliteit van de rijonderwijs en van rijinstructeurs belangrijker. Formatieve en summatieve toetsen blijven echter relevant om vast te stellen of de hogere opleidingskwaliteit zich ook vertaalt in beter rijgedrag bij de leerling.

Om te bereiken dat rijschoolleerlingen duurzaam verantwoorde rijgedrag laten zien, zijn in het nationaal leerplan ambitieuze kerndoelen opgesteld waarbij veilig handelen op 4 taakniveaus centraal staat. De geformuleerde kerndoelen anticiperen op ontwikkelingen, zoals de toenemende toepassing van rijhulpmiddelen (ADAS) en de toename van elektrisch rijden. Ook wordt een groter beroep gedaan op hogere-ordevaardigheden van de rijschoolleerling. Toevoeging van nieuwe kerndoelen betekent dat nieuwe vaardigheden moeten worden aangeleerd en getoetst. Dat heeft consequenties voor de inhoud en de opzet van de rijopleiding en het educatief ontwerp, maar ook voor de inhoud en de opzet van de instructeursopleiding⁴. Voorts dient voor het welslagen van het leerplan de examinering aan te sluiten bij de nieuwe inhoud van de rijopleiding én van de instructeursopleiding. Daarmee heeft het nieuwe leerplan ook consequenties voor de examinatoren van CBR en IBKI. In de onderwijswetenschappen duiden we dit aan met ‘constructieve afstemming’. We hebben deze afstemming in Figuur 3 schematisch samengevat.



Figuur3 Aspecten van het nationaal leerplan in afstemming met examinering

⁴ IBKI is verantwoordelijk voor de ontwikkeling van een leerplan voor de B rijinstructeur. In het leerplan voor de instructeur sluit IBKI aan bij de inhoud van het leerplan voor de leerling. Daartoe is er regelmatig overleg geweest tussen IBKI en RHDHV.

Voorafgaand aan de daadwerkelijke implementatie moet gekeken worden naar de haalbaarheid van maatregelen en naar de snelheid waarmee deze, praktisch en wettelijk gezien, kunnen worden ingevoerd. Welke aanpassingen in de Nederlandse wetgeving zijn nodig en mogelijk? Maar ook: welke ruimte geeft de Europese regelgeving?

Stapsgewijze invoering

Wat we van andere landen, zoals Noorwegen, kunnen leren is dat niet alles tegelijkertijd kan of moet worden ingevoerd. Een stapsgewijze invoering van maatregelen waarbij veel aandacht is voor draagvlak bij de uitvoerende partijen, biedt het meeste kans op succes. Met andere woorden: niet alle voorgestelde maatregelen hoeven of kunnen tegelijkertijd te worden ingevoerd.

De belangrijkste principes van het nationaal Leerplan langslowend, schetsen we een aantal richtingen voor de implementatie ervan. Centrale opleidingsprincipes van het nationaal leerplan zijn:

1. De leerling doorloopt een ontwikkelingsgerichte rijopleiding in vier fasen, met als kenmerken:
 - a) toenemend complexe rijtaken in steeds complexere verkeerssituaties;
 - b) van sterk begeleid (via instructie) naar zelfstandig rijden (gecoacht);
 - c) opleiding aan de hand van scripts voor alle rijtaakniveaus: I) bediening van het voertuig, II) deelnemen aan rijtaken, III) voorbereiden en afhandelen van verkeersdeelname, IV) algemeen niveau van leertaken;
 - d) naast basisbekwame uitvoering aandacht voor hogere-ordevaardigheden: situatiebewuste, zelfkritische, en sociaal-emotionele taakuitvoering.
2. In de rijopleiding is sprake van periodieke ondersteunende competentiegerichte toetsing, met als kenmerken:
 - a) aan het einde van elke fase een beoordeling met een advies, aan de hand van criteria voor verantwoord rijgedrag (veilig, vlot, sociaal, milieubewust en comfortabel; zie ook Figuur 3);
 - b) de leerling evalueert zichzelf tijdens de opleiding op deze criteria;
 - c) de leerling stroomt door naar de volgende fase, als hij op het gewenste niveau zit.

Het leerplan vormt de kern van het advies 'Van rijles naar rijonderwijs'. In dit advies wordt aangegeven dat 'een fundamentele verandering' nodig is van het 'huidige examengestuurde systeem naar sturing op de kwaliteit van de rijopleiding'. Hiervoor is het essentieel tot een goed leerplan te komen en instructeurs bij te scholen om dit leerplan uit te voeren.

Voorstelbaar is dat eerst wordt ingezet op het verbeteren van de kwaliteit van het rijonderwijs en dat vervolgens, wanneer dit goed loopt, het examentraject bij het CBR wordt aangepast met een extra theorie- en praktijkexamen én met een competentiegerichte beoordeling tijdens de praktijkexamens. Daarbij moet worden gewaakt voor vrijblijvendheid van de rijopleiding. Toezicht op de implementatie van het leerplan in de praktijk is daarom aanbevelenswaardig. Dat kan door formatieve toetsvormen voor de theorie én de praktijk als onderdeel van de opleidingsfasen verplicht te stellen. En daarnaast een systeem in te voeren waarbij de kwaliteit van het rijonderwijs wordt gecontroleerd via periodieke inspectie van rij scholen en rijinstructeurs.

Gebruik de ervaring van de RIS-opleiding

De Rijopleiding in Stappen (RIS) sluit deels al aan bij de opbouw van de rijopleiding, de toerusting van de rijinstructeur en de toets- en examenstructuur van het leerplan. Recent heeft een doorontwikkeling van de RIS plaatsgevonden. Inmiddels spreken we van RIS 2.0 (zie o.a. Verstappen en van Blitterswijk, 2021)⁵.

⁵ Naast RIS 2.0 kunnen in principe ook andere opleidingsmodellen van toepassing zijn, mits zij belangrijke nieuwe belangrijke opleidingsprincipes van het leerplan in de praktijk brengen.

Kijkend naar de centrale opleidingsprincipes kunnen we vaststellen, dat RIS 2.0 voor een deel de inhoud en opzet van de beoogde ontwikkelingsgerichte rijopleiding van het nationaal leerplan al dekt. Dat geldt met name voor principes 1a, 1b, en deels 1c.

De dekking is echter nog niet compleet. De scripts van RIS 2.0 richten zich vooral op de taakniveaus: bediening van het voertuig (I), deelnemen aan rijtaken (II), en voorbereiden en afhandelen van verkeersdeelname (III). Het hoogste taakniveau blijft binnen RIS 2.0 nog wat onderbelicht.

Wat betreft hogere-ordevaardigheden, zien we dat in RIS 2.0 aandacht wordt besteed aan situatiebewustzijn en gevaarherkenning. De in de kerndoelen beschreven 'nieuwe' hogere-ordevaardigheden 'zelfkritische taakuitvoering' en 'sociaal-emotionele taakuitvoering' krijgen wel enige aandacht, maar vragen om nadere uitwerking in een verder vernieuwd opleidingsprogramma. Dit vergt ontwikkeling van nieuwe onderwijsmethoden en leermiddelen. Vervolgens moeten instructeurs worden getraind om deze methoden en leermiddelen te gebruiken.

Verder zien we dat binnen de RIS 2.0 al enigermate sprake is van periodieke ondersteunende competentiegerichte toetsing, met gebruikmaking van de bekende criteria (principe 2a, 2b en 2c). In RIS 2.0 worden de leervorderingen van leerlingen per les bijgehouden en is sprake van zelfbeoordeling door de leerling. Ook worden de vijf criteria gebruikt, maar deze zijn nog onvoldoende in specifieke indicatoren uitgewerkt⁶. Van systematische beoordeling en een zelfbeoordeling door de leerling, uitmondend in een dringend advies aan het eind van iedere fase is nog onvoldoende sprake.

Een volgende stap ter voorbereiding op de implementatie van het leerplan zou kunnen zijn om de periodieke competentiegerichte beoordeling en de zelfevaluatie door de leerling concreet uit te werken en te integreren een RIS 2.0-opleiding. Dat vraagt om ontwikkeling van instrumenten voor instructeurs en leerlingen. Het spreekt voor zich dat instructeurs moeten worden getraind in het toepassen van de deze instrumenten en het didactisch gebruik ervan. Dat laatste betreft het geven en onderbouwen van advies en feedback aan de leerlingen, waardoor de instrumenten sterk ondersteunend worden voor de rijopleiding. Van belang daarbij is dat de beoordeling tijdens de opleiding en tijdens het examen en op elkaar zijn afgestemd⁷.

Vorbereiden instructeurs

Een vernieuwd opleidingsprogramma op basis van het nationale leerplan vraagt om bekwame rijinstructeurs, die het leerplan gaan realiseren. Op dit moment beschikken naar schatting ongeveer 1.800 rijinstructeurs over het RIS-certificaat. Veel instructeurs volgen op dit moment de training instructeur RIS 2.0⁸. De opleiding tot RIS-instructeur is recent vernieuwd, onder andere naar aanleiding van het Advies Roemer⁹. Daarmee anticipeert de nieuwe RIS instructeursopleiding op de aanbevelingen van dit advies. En daarmee is bij RIS opgeleide instructeurs een basis gelegd om

⁶ Zie pagina 140 van het Handboek Rijopleiding in Stappen (Verstappen en van Blitterswijk, 2021).

⁷ De concrete uitwerking van de summatieve toetsing is een verantwoordelijkheid van het CBR. Op dit moment worden door het CBR al stappen gezet om tot die competentiegerichte toetsing te komen. Belangrijk is om al in dit stadium te zorgen voor de broodnodige afstemming van formatieve en summatieve toetsing.

⁸ We gaan hierbij uit van het aantal dat in het rapport van het Advies Roemer (2021) is vermeld. Op dit moment worden op jaarbasis circa 400 instructeurs opgeleid tot RIS 2.0 rijinstructeur. Als die trend zich doorzet zal het aantal RIS-instructeurs de komende jaren gaan groeien. Het precieze aantal RIS-instructeurs is op dit moment moeilijk te bepalen. Naast aangroei van RIS-instructeurs is sprake van verloop en daardoor afname. Ook is niet duidelijk hoeveel RIS-instructeurs via het 'oude' model (RIS 1.0) zijn opgeleid en hoeveel via het 'nieuwe' model (RIS 2.0).

⁹ De 'nieuwe' opleiding tot RIS-instructeur duurt 6 dagen. Op de 7e dag wordt de opleiding afgesloten met een praktijkexamen. Na het halen van dit examen wordt de instructeur door het CBR gecertificeerd tot RIS 2.0 instructeur.

leerlingen in fasen én via het aanleren van scripts op te leiden. Wel dienen ze verder geschoold te worden, met name in de zojuist genoemde aspecten van het leerplan, waarin RIS 2.0 momenteel nog niet (volledig) voorziet. Denk daarbij aan aandacht voor de hogere-ordevaardigheden, het periodiek competentiegericht beoordelen van leerlingen en het betrekken van leerlingen bij het eigen leerproces door hen voortdurend te laten reflecteren op het eigen leren.

Als eerste stap richting implementatie van het nationaal leerplan, zouden instructeurs die nog geen RIS-instructeur zijn kunnen worden gestimuleerd om de opleiding tot instructeur RIS 2.0 te volgen. Het behalen van kwalificatie instructeur RIS 2.0 geldt als praktijkbegeleiding en tevens telt de opleiding mee voor 4 dagdelen van de theoretische bijscholing. Wanneer wordt besloten het leerplan wettelijk in te voeren en ook eisen te stellen aan instructeurs is het voorstelbaar dat het instrument van de verplichte theoretische bijscholing gericht wordt ingezet om alle bestaande instructeurs te helpen zich voor te bereiden op het leerplan.

Referenties

- Advies Roemer (2021) Van rijles naar rijonderwijs. Advies Verbetering Autorijscholenbranche.
- Bloemheuvel, M. & Bastin, A. (2023) Regeldrukeffecten standaard nationaal leerplan theorie en praktijk voor rijopleiding Rijbewijs B. (Bilthoven, Sira Consulting).
- Eryilmaz, M. (2015). The effectiveness of blended learning environments. *Contemporary Issues in Education Research (CIER)*, 8(4), 251-256.
- Roelofs, E.C. & Vissers, J.A.M.M. (2015) *Vorderingen Toetsen Rijbekwaamheid (VTR). Handleiding voor de afname van de vorderingentoetsen als onderdeel van de Rijopleiding Op Maat (ROM)*. Arnhem, Cito/ Amersfoort, RHDHV.
- Roelofs, E.C., Hukker, N. & Vissers, J.A.M.M. (2015) *Evaluatie coaching DriveXperience 2014*. Arnhem, Cito/ Amersfoort, RHDHV.
- Roelofs, E.C., Hukker, N. & Vissers, J.A.M.M. (2022) *De Collegiale Adviesrit. Verslag van een pilot in de examenregio Goes*. Amersfoort, RHDHV/ Dieren, DABB.
- Roelofs, E.C., Vissers, J.A.M.M., Tsapi, A. & Voskuil, K. (2023) *Uitgangspunten voor het leerplan voor de rijopleiding B*. Amersfoort, RHDHV/ Dieren, DABB.
- Roelofs, E.C., Vissers, J.A.M.M. & Tsapi, A. (2023a) *Kerdoelen voor het Nationaal leerplan rijopleiding B*. Amersfoort, RHDHV/ Dieren, DABB.
- Roelofs, E.C., Vissers, J.A.M.M. & Tsapi, A. (2023b) *Rijopleiding B: Educatief ontwerp en toetstraject*. Amersfoort, RHDHV/ Dieren, DABB.
- Stichting Leerplanontwikkeling (n.d.). <https://www.slo.nl/thema/meer/actualisatie-kerndoelen-examenprogramma/>
- Stone, C. A. (1998a). The metaphor of scaffolding: Its utility for the field of learning disabilities. *Journal of Learning Disabilities*, 31, 344–364.
- Stone, C. A. (1998b). Should we salvage the scaffolding metaphor? *Journal of Learning Disabilities*, 31, 409–413.
- SWOV (2021). *Jonge automobilisten*. SWOV-factsheet, september 2021. Den Haag, SWOV.
- TeamAlert (2023) *Factsheet beginnende bestuurders*. Utrecht, TeamAlert.
- Tsapi, A., Vissers J.A.M.M. & Buuron, I. (2021) *Gebruik van digitale technieken in de Educatieve Maatregel Alcohol en verkeer (EMA). Literatuuronderzoek en toetsing van mogelijke nieuwe scenario's op uitvoerbaarheid en doelmatigheid*. Amersfoort, RHDHV.
- Van Merriënboer, J. J. G., & Kirschner, P. A. (2018). *Ten steps to complex learning: a systematic approach to four-component instructional design (3rd Rev. ed.)*. New York: Routledge.

Verstappen, C.G.C.O. & van Blitterswijk, M.C. (2021) Handboek Rijopleiding in Stappen. Sint-Michielsgestel, Verjo bv.

Vissers, J.A.M.M. (2006). Evaluatie Tweede Fase Opleidingsprogramma Gelderland 2006. Amersfoort, DHV.

Vlakveld, W.P. (2000) Leerdoelen voor het Rijbewijs B. Eindrapport. Rotterdam, Adviesdienst Verkeer en Vervoer.

Watson-Brown, N. (2021). Operationalising theoretical frameworks for a best-practice model of higher-order driving instruction for Learner drivers. Queensland, University of the Sunshine Coast.

Weiße, B., & Kaufmann, K. (2015), CIECA-RUE Road User Education Project. Final Report. Brussel,

Bijlage 1: GDE-matrix: niveaus van veilig handelen en benodigde vaardigheden

Niveaus van veilig handelen

Verkeersgedrag ontstaat door invloed van verschillende factoren, zowel persoonlijk als in de omgeving. Deze factoren zijn in de rijen van de matrix opgenomen als de vier niveaus van de rijtaak. Van boven naar beneden gaat het om:

IV. Vooraf: beslissen om met de auto deel te nemen aan het verkeer

Op dit hoogste taakniveau gaat het om persoonlijkheidskenmerken, opvattingen, waarden, ambities, houding en leefstijl die de verkeersdeelname kunnen beïnvloeden. Keuzen die op dit niveau gemaakt worden kunnen consequenties hebben voor de mate waarin basisvaardigheden én hogere-ordevaardigheden op lagere rijtaakniveaus naar behoren kunnen worden uitgevoerd.

III. Voorbereiden en afhandelen van verkeersdeelname

Bij het niveau, 'plannen en navigeren' gaat het om strategische taken die uitgevoerd moeten worden voordat iemand het verkeer ingaat: kiezen en voorbereiden van de route, de keuze van het vervoermiddel (auto, OV, fiets, meerijden, etc.). Vooraf nadenken over de situaties waarin je als verkeersdeelnemer kunt belanden en daar je plan op trekken, is een cruciale vaardigheid voor veilige en vlotte deelname in die situaties zelf. Zo kan op dagen met sneeuw en mist een keuze om te gaan rijden tot lastige en gevaarlijke situaties leiden die moeilijk te beheersen zijn.

Ook het afhandelen van verkeersdeelname zien we als onderdeel van dit rijtaakniveau. Dan gaat het om het handelen bij ongevallen en het handelen bij pech. Wat moet je als bestuurder doen om ervoor te zorgen dat dit soort situaties veilig worden afgehandeld.

II. Deelnemen aan rijtaken

Dit niveau van veilig handelen gaat over het feitelijk deelnemen aan het verkeer en 'oplossen van verkeerssituaties'. Oftewel: het uitvoeren van verkeersopgaven in interactie met andere verkeersdeelnemers. Op dit niveau zijn waarnemings-, beslis-, en handelingsvaardigheden van belang. Minstens net zo belangrijk is het direct communiceren met, en het inleven in, andere weggebruikers. Met andere woorden, de sociale kant van de interactieve verkeersdeelname. Op dit niveau is het belangrijk onderscheid te maken in het uitvoeren van één rijtaak en het uitvoeren van een reeks van rijtaken. Bij het uitvoeren van een reeks rijtaken is het belangrijk dat de bestuurder anticipeert wat er in de opeenvolging van rijtaken kan gebeuren.

I. Bediening van het voertuig

Het operationele niveau van veilig handelen gaat over het bedienen en beheersen van het voertuig. Dit is een noodzakelijke voorwaarde voor bekwame (goede) taakuitvoering, maar alleen dit niveau beheersen is niet voldoende voor een veilige verkeersdeelname. Voertuigbediening en -beheersing moet vergaand geautomatiseerd zijn, het moet 'vanzelf gaan'.

Vaardigheden verkeersdeelname

1. Basisbekwame taakuitvoering

Allereerst, onderscheiden we basisvaardigheden en de bijbehorende basisbekwame taakuitvoering van hogere-ordevaardigheden. Bij *basisbekwame taakuitvoering* doelen we op een voertuigbeheersing op geautomatiseerd niveau én een taakuitvoering volgens vaste regels, tekens en procedures van taakuitvoering. Daarvoor is kennis van regels, tekens en borden van belang, maar met name ook hoe die kennis in de praktijk moet worden toegepast. Als het om de praktische toepassing gaat, is veel hiervan vastgelegd in de Rijprocedure voor het rijbewijs B. 'Basisvaardigheden' betekent niet eenvoudig, maar vooral dat zij betrekking hebben op specifieke, direct aanleerbare kennis en vaardigheden bij het autorijden.

De hogere-ordevaardigheden betreffen: cognitieve vaardigheden (situatiebewuste taakuitvoering), kalibratievaardigheden (zelfkritische taakuitvoering) en sociaal-affectieve vaardigheden (sociaal-emotionele taakuitvoering).

2. Situatiebewuste taakuitvoering

Situatiebewuste taakuitvoering heeft betrekking op een manier van handelen in het verkeer waarbij de leerling-bestuurder constant oog heeft veranderingen in de verkeerssituatie en wat de gevolgen daarvan zijn voor het veilig en vlot oplossen van verkeerssituaties. Gevaarherkenning, het vroegtijdig opmerken van mogelijke gevaren in het verkeer is een onderdeel van situatiebewuste uitvoering.

3. Zelfkritische taakuitvoering

Zelfkritische taakuitvoering wijst op een manier van handelen waarbij de bestuurder zich bewust is van de eigen beperkingen en mogelijkheden om zich veilig (voor zichzelf en anderen) door het verkeer te bewegen. De zelfkritische bestuurder kiest ervoor in die omstandigheden te rijden waarin veilig en verantwoord rijgedrag mogelijk is. Dit vraagt om een realistische zelfinschatting van de eigen vaardigheden en toestand (zelfreflectie) afgezet tegen de omstandigheden waarin gereden moet worden. Uiteindelijk moet dat ertoe leiden dat de bestuurder situaties in het verkeer zo kiest dat hij ze aankan.

4. Sociaal-emotionele taakuitvoering

Sociaal-emotionele taakuitvoering heeft betrekking op sociaal handelen in het verkeer en het bewustzijn dat autorijden een sociale taak is. Sociaal rijgedrag draagt bij aan belangen van andere weggebruikers, aanwonenden, en de veiligheid en efficiëntie van ons verkeerssysteem. Nauw daaraan verbonden is het emotionele aspect van autorijden, dat inhoudt dat bestuurders de eigen emoties onder controle hebben bij autorijden, zich kunnen inleven in andere weggebruikers en zich moreel medeverantwoordelijk voelen voor het samen oplossen van verkeerssituaties. Uiteindelijk moet dat ertoe leiden dat de bestuurder zich voortdurend kan inleven in situaties en gevoelens van andere weggebruikers. Houding en motivatie spelen daarbij een cruciale rol.