

(Dit paper is op het Nationaal Verkeersveiligheidscongres 2008 uit 32 papers als 2^e genomineerd; gezien de inhoud een opmerkelijk feit. Hier met het oog op wijdere verspreiding een licht gewijzigde versie).

Een veilige chauffeur is een lerende chauffeur. Hoe kunnen opleiding en examen daar op inspelen? Een discussiestuk.

Betere gewaarwording en meer eigen verantwoordelijkheid in de opleiding en examinering voor veiliger verkeer

Samenvatting: Het verkeer in Nederland kan nog een stuk veiliger. Beginnende automobilisten, vooral jonge mannen, blijven riskant gedrag vertonen. We nemen in Nederland aan dat veilig rijgedrag zich ontwikkelt via een rijopleiding waarbij men zich rijvaardigheden eigen maakt via rijinstructie. Deze worden vervolgens getoetst via een rijexamen (en een theorie-examen over de verkeersregels). Hoe het verkeersgedrag zich daarna verder ontwikkelt is vrij, maar denken we nog te beïnvloeden via weginrichting, techniek, toezicht en voorlichting. Leidt deze praktijk voldoende tot de gevraagde vaardigheden? In het HERMES-project wordt, voortbouwend op eerdere Europese projecten, gewerkt aan een andere vorm van opleiding: coaching. Hierbij staat centraal het zelf verantwoordelijkheid nemen op basis van sterke gewaarwording van zichzelf in elke situatie. Dit stelt andere eisen aan rijopleiders en er ontstaat behoefte aan een andere wijze van toetsing en aansturing van de opleiding.

Lauk Woltring

'De enige manier waarop je de grenzen van het mogelijke kunt verkennen, is door je een stukje verder te wagen, in het onmogelijke'

(Arthur C. Clarke, auteur van: 'A Space Odyssey')

Veilig leren autorijden en de beginnende automobilist

Qua verkeersveiligheid hebben we in NL veel bereikt, maar het lijkt wel alsof veilig rijgedrag van de beginnende bestuurders zich aan onze invloed onttrekt. Niet alleen in Nederland maar in praktisch alle landen is het aantal verkeersongelukken direct na het behalen van het rijbewijs (en/of zelfstandige toelating tot het verkeer) zeer hoog, met in Nederland tussen de 18 en 24 jaar een hoge piek bij meisjes en *een nog dubbel zo hoge piek bij jongens!*¹ Als oorzaken worden genoemd:

- Gebrekkige ervaring (alle begin is moeilijk).
- Gebrekkige rijping: autorijden vraagt meer dan het zich ontwikkelende brein al aan kan qua inschattingsvermogen, visuele verwerking en remming van plotselinge impulsen².

¹ Hetzelfde patroon zien we bij fietsers (piek zo rond 11 á 12 jaar: met de fiets naar school) en bij het bereiken van de bromfietsleeftijd. In beide situaties pieken jongens weer veel hoger dan meisjes. Genoeg ervaring speelt zeker een rol, maar evenzeer gebrekkige begeleiding/opleiding en de vraag of bijvoorbeeld een 16-jarige bij de bromfiets qua rijping, inzicht en anticipatievermogen al zo ver is dat zijn eigen nog onrustige energie nog eens met 50 cc (al dan niet opgevoerd) kan worden versterkt.

² De rijping van lichaam en hersenen gaat bij vrouwen door tot ± 22 á 23 jaar, bij mannen tot 24 á 25. Bij mannen speelt vooral dat beloning van nieuwe ervaringen - lees ook: riskant gedrag - eerder en sterker is dan de zich later ontwikkelende anticipatie en bijbehorende remming van impulsen. Het 'go-systeem',

- Zelfoverschatting naast onderschatting van de verkeerstaken.
- Toegang tot te moeilijke verkeerstaken (nachtverkeer, passagiers, auto's met te veel vermogen).
- Laag zelfbeeld met compensatie daarvan in het verkeer ("*Kijk mij eens*").
- Groepsdruk, alcohol, cultuur rond auto's, beïnvloeding door media ('living dangerously').
- Opleiding en toezicht/controle mechanismen zijn niet op de *ontwikkelingsleeftijd* van jongeren afgestemd (zie ook rijping). "*Ze zouden intussen wel moeten weten dat ..., of kunnen ...*" i.p.v. "*Hoe véér zijn ze eigenlijk, en wat kunnen we hen toevertrouwen?*".

Internationaal onderzoek toont aan dat de aanvangspiek minder hoog is als men later met autorijden begint³. Jongeren zijn dan verder gerijpt, hebben meer zelfinzicht en er staan grotere belangen op het spel zoals als baan en relatie, eventueel ouderschap. Verhogen van de toelatingsleeftijd stuit echter op de bestaande praktijk, belangen, behoeften en mobiliteit.

Je kunt natuurlijk wel zeggen "*Alle begin is moeilijk*", maar daarmee zijn we er niet: de veiligheid van 24-jarigen en ouder is namelijk deels schijn. Vooral mannen gaan dan bijvoorbeeld in grotere en zwaardere auto's rijden waardoor bij ongevallen het veiligheidsrisico op anderen wordt afgewenteld (SWOV 2008). Welk rijgedrag hebben zij zich aangeleerd?

Is dit probleem van (jonge) beginnende bestuurders en blijvend onveilig gedrag onoplosbaar of is er meer aan de hand en loont het de moeite om hier eens heel anders naar te kijken?

Om te beginnen: welke kwaliteiten zijn eigenlijk belangrijk voor veilige verkeersdeelname?⁴

1. Je moet natuurlijk de auto kunnen bedienen: stuur, rempedaal, gaspedaal, koppeling en versnellingen.
2. Zeker zo belangrijk zijn de keuzes die je maakt in het verkeer: snelheid, afstand, manoeuvres.
3. Dan is er de inschatting van de verkeerstaak (omstandigheden als weer, dag/nacht, de kwaliteit van de auto en de weg) en het reageren op afleiding.
4. En last but not least: het kennen en kunnen hanteren van je eigen temperament en dieper gelegen motieven, de druk van anderen en je vermogen om het gedrag van medeweggebruikers in te schatten en daarop af te stemmen (sociaal verkeer).

Ook met geringe technische vaardigheden kun je nog behoorlijk veilig rijden als je maar goed weet te kalibreren, d.w.z. dat je geen dingen aangaat die je niet kunt op basis van

belonende dopamine in het brein, is sterker dan het 'stop-systeem', anticipatie en remming in de frontale neocortex die bij mannen wat later rijpt. Vrouwen scannen meer, soms teveel en raken dan verward, terwijl mannen eerder neigen naar directe actie, oplossingsgericht, maar soms te riskant.

³ OECD *Young Drivers* 2006

⁴ In de GDE-matrix, een schema met aspecten van Good Driver Education (Hatakka e.a., 2002), komen kennis, vaardigheden, risico's en zelfevaluatie van leerlingen aan bod op telkens verschillende niveaus: van technische handelingen in de auto, via tactische en strategische keuzes in het verkeer tot levensstijl en cultuur. Deze matrix is uitdrukking van de verschuiving van de aandacht van techniek en toezicht naar verkeersgedrag en zelfevaluatie. De GDE-matrix is sinds jaren basismateriaal voor vele projecten over de opleiding van verkeersdeelnemers in Europa maar ook daarbuiten.

een goede inschatting van de verkeersopgave en de eigen capaciteiten en als je bijvoorbeeld extra marges in acht neemt.

De niet direct technische en concrete vaardigheden worden ook wel aangeduid met de term 'hogere orde vaardigheden' en krijgen wereldwijd steeds meer aandacht.

De vraag is nu hoe je de verschillende benodigde vaardigheden aanleert⁵.

- Wat en hoe leren wij in de rijopleiding?
- Welke rol speelt het examen hierbij?

Ervaring en examen

De beginnende automobilist heeft zo'n 50.000 tot 80.000 km en/of drie jaar rijervaring nodig voordat hij/zij de alledaagse en basale verkeershandelingen zó ver heeft geautomatiseerd dat er voldoende mentale ruimte ontstaat om ook in afwijkende en mogelijk gevaarlijke omstandigheden net dát te doen wat dán nodig is. En dan spreken we alleen nog over technische en tactische verkeersvaardigheden, niet over motivatie, groepsdruk, zelfkennis en impulscontrole. Alleen in het begin van die periode is er een rijopleiding waarna sommige vaardigheden worden geëxamineerd.

Logische vragen zijn dan:

- Welke elementen komen in opleiding en examen aan bod? Technische rijvaardigheden en tactische manoeuvres, of ook de genoemde 'hogere orde vaardigheden'?
- Kúnnen die laatste daar al aan bod komen? En zo ja, hoe gebeurt dat dan?
- Ontwikkelt het leren zich in stijgende lijn na de eerste 30 á 40 lessen en het examen? Of vinden er daarna heel andere processen plaats?
- Beklijft het aangeleerde gedrag en hoe leert de beginner verder?
- Hoe blijvend leren te bewerkstelligen?

Instructie en aansturing van de opleiding via een examen.

De overwegende praktijk in Nederland is opleiding via instructie in de beginfase. Het accent ligt op de aanwijzingen door de opleider, niet voor niets vaak rijinstructeur genoemd, die de leerling zich zo goed mogelijk eigen maakt. De overheid probeert de kwaliteit van die opleiding te sturen door eisen te stellen aan de opleiders (WRM) en door toetsing van de resultaten bij leerlingen via een rijexamen, en een theorie-examen over de verkeersregels die de leerling zich zelf moet eigen maken, soms ondersteund door de rijsschool. De afgelopen jaren zijn er de nodige verbeteringen aangebracht: de WRM is aangepast, er is een proefexamen, op het examen rijdt men zelf een route en er is een toets op gevaarherkenning in de maak.

Hóe die opleiding wordt gegeven wordt verder aan de marktwerking overgelaten. De overheid zou geen eisen mogen stellen aan duur, inhoud en kwaliteit van de opleiding. Leerlingen zouden immers vanzelf de beste opleiding tegen de laagste prijs kiezen. Het CBR heeft wel een geavanceerde Rijopleiding In Stappen ontwikkeld (de RIS) maar mag die niet verder ontwikkelen, dat zou immers een verstoring van de markt betekenen. Het

⁵ Sinds eind vorige eeuw zijn het OECD-rapport *Young Drivers* en vele Europese projecten gewijd aan het probleem van de jonge chauffeurs en de manier waarop zij zich het rijden eigen maken, daartoe worden opgeleid en getest. GADGET (*Guidance, Education & Technology for car drivers* 1999); DAN (*Post-licensing measures for novice drivers*, 2000); ADVANCED (*Post-license training for novice drivers*, 2002); ANDREA (*Best practice in driver rehabilitation*, 2003); BASIC (*New models in driver training*, 2003); NovEV (*Evaluation of 2nd phase training pilot projects*, 2004); TEST (*European standards for driver testing*, 2005) en MERIT (*European standards for driving instructors*, 2005).

CBR moest terug naar haar kerntaak, de examinering, en daarmee de kwaliteit van de opleiding aansturen.

Deze constructie zou kunnen werken als het examen en de examensituatie representatief zouden zijn voor het verkeer, als inderdaad de onveilige chauffeurs er uit zouden worden geselecteerd en als het tijdstip van toetsing recht doet aan de ontwikkelings*mogelijkheid* en de ontwikkelings*graad* van de gevraagde vaardigheden. Dát staat echter op gespannen voet met de '80.000 km/3 jaar- regel'. De examinerator moet inschatten hoe de getoetste leerling zich verder zal gaan ontwikkelen en hij heeft daar weinig andere instrumenten voor dan zijn eigen intuïtie. Deze is soms sterk, soms zwak. En kan hij/zij op intuïtie afwijzen?

Validiteit van het huidige examen

Een andere vraag is: welk gedrag wordt eigenlijk door het examen zelf geproduceerd? Is het examen wel een selectie op veilige verkeersdeelnemers? Leerlingen die veel lessen nodig hebben en wellicht een of meer keren voor het examen zakken, blijken in het verkeer juist veiliger te zijn dan zij die met weinig lessen en al na één examen slagen⁶. Wie 'minder goed kan rijden' kent zijn zwakten, is terecht alert in het verkeer en kijkt beter uit, neemt meer marges en vermijdt risico's.

De meest riskante aspirant automobilisten zijn vaak jonge mannen die na weinig lessen tonen dat ze de technische en concrete rijvaardigheden wel onder de knie hebben. Dat is voor hen nu juist het eenvoudigst. Hún risico schuilt behalve in slechte gevaarherkenning juist in slechte zelfkennis, geringe zelfbeheersing, behoefte aan zichzelf bewijzen in riskante situaties, behoefte aan kick's, zelfexpressie, compensatie in het verkeer van gebrek aan zelfrespect. Zij willen worden bewonderd en zijn gevoelig voor mediabeelden en groepsdruk. Hoe kijken deze leerlingen aan tegen de opleiding? Rijlessen en examen zijn duur, men past zich aan de instructeur en de examinerator aan. Zij vertonen de gevraagde kunstjes (met als subtekst: "*Wacht maar, straks als ik eenmaal mijn eigen rijbewijs heb, dan ga ik m'n eigen gang...*"). Men gehoorzaamt veeleer dan dat men werkelijk leert, sommigen ontwikkelen zelfs wrok tegen 'die autoriteiten' en is het felbegeerde rijbewijs eenmaal binnen denkt men dat men kan rijden. De meesten ontwikkelen daarna een totaal andere rijstijl dan ze daarvoor gehoorzaam hebben gedemonstreerd. Ze leren wel verder, maar zij leren iets heel anders.

Het klinkt wellicht hard maar men kan zich afvragen of het huidige examen wel valide is gezien het doel: screenen van beginnende automobilisten op toekomstige veiligheid. Dat is geen verwijt aan de instellingen; in de huidige constellatie (o.a. marktwerking) kan dat ook welhaast niet. Het examen hangt als een duur zwaard van Damocles boven iedere leerling, die dan ook nerveuzer is voor het examen dan voor het verkeer.

Averechtse effecten?

De huidige marktwerking en de praktijk van het doorslaggevend en 'aansturende' examen leidt ertoe dat rij scholen moeten concurreren op de snelheid en prijs waarmee men het roze papiertje kan halen. Die aansturing werkt letterlijk. Rij scholen maken reclame

⁶ Op een uitzondering na; een kleine groep krijgt het ondanks veel lessen nooit echt onder de knie. Hierover en over het effect van lessen en examens: zie bijv. Maycock, G & Forsyth, E. (1997). *Cohort study of learner and novice drivers, Part 4: Novice drivers accidents in relation to methods of learning to drive, performance in the driving test and self assessed driving ability and behaviour*. TRL Report 275, Transport Research Laboratory, Crowthorne. Dit rapport gaat over de UK, maar een vergelijkbare trend is waarneembaar in andere internationale studies. Zie ook het OECD-rapport *Young Drivers* (2006).

met “*Bij ons haalt U uw examen in één keer*” of “*Haal uw rijbewijs in 10 dagen!*”. De opleiding is dan ook vaak meer een examentraining dan een training voor het zich verder ontwikkelen tot veilige automobilist. Dit produceert een grote afstand tussen het CBR en de opleidingspraktijk. “*Het CBR is de vijand, het target, de hobbel die je moet passeren*”; “*Als je dit op je examen doet dan ben je gezakt!*”.

Tijdens het examen gaat het om technische en tactische handelingen in het verkeer plus kennis van regels. Er wordt gekeken naar de fouten die de leerling maakt en veel minder naar hoe die leerling tot die fout komt en naar wat de leerling van de eigen fouten leert. Teveel foutjes of één grote fout en je bent in de regel gezakt. Ben je daarentegen geslaagd dan mag je vanaf dat moment bijna alles, ook dat wat je nog niet aan kan maar wat niet kon worden getoetst (nachtelijk rijden, groepsdruk, maar ook branie, leren van je fouten i.p.v. die aan anderen te verwijten, de reflectie op de emoties en eigen gedrag, etc.). Alleen het toelaatbare alcoholpercentage voor jonge bestuurders is verlaagd.

De verhouding tussen van buiten aangereikte cognities (regels en aanwijzingen) en hoe in de alledaagse rijpraktijk *regels* en *verinnerlijkte ervaringen* worden benut, is nog geen onderwerp van onderzoek. Internationaal vergelijkend onderzoek heeft echter nooit werkelijk het verband aangetoond tussen rijopleiding, examens en verkeersveiligheid. “*We doen het nu eenmaal zo, Nederland steekt internationaal gunstig af qua verkeersdoden en gewonden per km, dat zal dan ook wel aan de opleiding en examens liggen.*” Misschien is dat waar, maar mogelijk ook niet. Zijn er geen averechtse effecten? Zijn er ook andere wegen?

Rijbewijs, leerbewijs en de mogelijkheden in die eerste 30 á 40 uur.

Er is verdere vooruitgang te boeken door te bezien wát er redelijkerwijs na 30 á 40 lessen van een beginnend automobilist kan worden gevraagd en vooral te kijken hoe dáárin te bewerkstelligen dat hij zich die volgende 3 jaar verder zal ontwikkelen en dát te toetsen.

Zo zouden we kunnen afstappen van het idee ‘rijbewijs’. Na zo’n korte instructieperiode kun je nog niet veilig rijden maar heb je hooguit bewezen dat je de basics onder de knie hebt en het verder zelf kunt gaan leren: je krijgt een voorlopig rijbewijs, een rijvergunning of nog liever een leervergunning. Controle daarop zou kunnen gaan via Graduate Driver Licensing (vergelijk de praktijk in andere landen waar men langzaam meer bevoegdheden krijgt qua snelheid, vermogen en toelaatbare omstandigheden). *De leerling meldt zich zelf aan* voor een volgend examen als hij/zij denkt dat hij/zij nu ver genoeg is en heeft daarmee een sterk motief om te blijven leren.

Aansturing van de opleiding zou kunnen gebeuren door een uitbreiding van de nu al gangbare proefexamens, een vervolgetamen en inspectie. Denkbaar is dat het belang van het afzonderlijke examen afneemt, dat de eisen aan de opleiders hoger worden en dat de kwaliteit van de opleiding meer steekproefsgewijze wordt getoetst, waarmee bijvoorbeeld een CBR een iets andere functie krijgt.

In die rijopleiding is véél meer mogelijk dan nu. Welke volwassenen hebben 30 á 40 uur 1-op-1 contact met jongeren? Het beroep rijinstructeur wordt zwaar ondergewaardeerd, financieel en feitelijk. Er zijn weinig rijkere leersituaties denkbaar (langdurig contact, directe feedback, alle zintuigen zijn betrokken, afwisselend routine en veeleisende situaties, geen transferproblematiek van lokaal of boek naar praktijk). Rijinstructeurs kunnen zich ontwikkelen tot verkeerspedagogen. Van nadruk op gevaar en risico (welke ouder ziet zijn kinderen graag een rijbewijs halen?) gaan we naar de kansen die er liggen om in nabij contact jongeren te leren zich verantwoordelijk, soepel en veilig door de openbare ruimte te bewegen, met mogelijk ook effecten buiten het verkeer.

Van instructie naar coaching

In het HERMES-project wordt hard gewerkt aan een opleiding via coaching. Hierin ligt meer nadruk op doelen (“*Wat wil je? Plezierig, soepel, schoon, sociaal en veilig rijden of nog meer?*”) dan op gevaar.

Het menselijk organisme, the bodybrain⁷, functioneert door iets te willen en voortdurend te scannen wat er in en om zich heen gebeurt en door te leren van gemaakte fouten. Die natuurlijke stijl van leren is echter niet zonder meer opgewassen tegen het huidige verkeer met z'n snelheid, gering oogcontact, technische complicaties en afwisseling van volstrekt saai met plotseling onverwacht of zelfs onbekend hoog risico.

Met een aangepaste vorm van coaching wordt getracht leerlingen ook in het verkeer tot voortdurend organisch lerende subjecten te maken en de rijping van daarvoor benodigde delen van het brein te versnellen (zoals dat immers ook gebeurt bij veel sport- en/of muziekbeoefening).

De beginnende automobilist is hierin van meet af aan zelf verantwoordelijk voor eigen leerdoelen, vorderingen en leerstappen. De spanning tussen elke verkeerstaak en inmiddels bereikte eigen vaardigheid wordt steeds maximaal benut. Vanaf de allereerste ‘eenvoudige’ handeling (de motor starten en niet laten afslaan bij loslaten van de koppeling) tot invoegen op een drukke rotonde of snelweg. Onder begeleiding bekwaamt hij zich vanaf les 1 via geleide gewaarwording en zoveel mogelijk naar eigen tempo, inzicht en samenhang, in de technische, tactische en strategische verkeershandelingen en krijgt zo ook meer kennis van en vat op zijn eigen impulsen en motieven.

Coaching concreet

De rijinstructeur wordt coach en verdiept zich daartoe in andere communicatievormen: “*Fragen statt sagen*”. Hij bevraagt de leerling voortdurend in een zo productief mogelijke vorm en laat hem steeds zelf beoordelen hoe een bepaalde handeling ging: “*Geef je laatste handeling eens een rating tussen 1 en 10*”..... “*Doe het nu nog eens*”..... “*Geef opnieuw een beoordeling*”..... “*Wat heb je veranderd?*”, “*Wat zou jij nu willen verbeteren?*”. Alleen al de eigen rating (continue self assessment) zonder enig commentaar van de opleider zorgt voor focus en blijkt een sterk werkzaam element.

De leerling moet niet bezig zijn met de instructeur maar met zijn eigen vorderingen! Wat ziet de leerling als logische volgende stap, hoe zou hij die willen beginnen? Wat heeft hij daarvoor nodig? Zo nodig confronteert de coach de leerling natuurlijk ook met (mogelijke) gevolgen van diens keuzen en hij houdt in de gaten of er geen gevaren dreigen die de leerling niet ziet⁸.

Het doel is dat de gecoachte leerling via sterkere gewaarwording, bewustwording, gevaarherkenning en inschatting van risico's van meet af aan meer verantwoordelijkheid

⁷ Dit nieuwe woord gebruik ik om aan te geven dat lichaam en brein in feite één geheel is. Gewaarwordingen, emoties en reacties zijn bijkans direct fysiek; gedachten - de meer bewuste bewerkingen van wat de bodybrain zich gewaar werd - komen vaak pas later. Kennis van regels en opgedane kennis uit instructie blijken in de praktijk véél minder van belang dan datgene wat het levend en lerend organisme zelf ervaart, nodig vindt en verwerkt. Sterker nog: een vooral cognitieve, waarschuwendende en instruerende opleiding kan die eigen gewaarwording en leren juist sterk in de weg zitten. Zie *Boys' Traffic and Risktaking, Addressing Risk Taking Behaviour of Young Males in Traffic* & de hand-out van mijn inbreng op de Dublin Conference On Learning in Traffic oktober 2007, o.a. op www.laukwoltring.nl.

⁸ Elementen hiervan zijn al rudimentair aanwezig in de RIS die zich meer dan andere vormen van rijopleiding baseerde op de ontwikkelingsstappen van de leerling via de ‘zône van naaste ontwikkeling’ (Vygotsky). Het verschil is echter dat het accent nu verder naar de leerling verschuift, deze doet niet langer stapsgewijs de instructeur na in de ontworpen scripts, maar ‘ontwerpt’ in feite zelf a.d.h.v. eigen gewaarwordingen en in samenspraak met zijn coach zijn eigen scripts en handelingswijzen.

opneemt voor het eigen gedrag en al tijdens de opleiding een leerstijl ontwikkelt die tot blijvend en verder verbeterend verkeersveilig gedrag leidt.

Eerste ervaringen wijzen uit dat dit soort lessen in het begin voor de leerling niet alleen zeer inspannend zijn maar ook uiterst vormend en bevredigend. De vorderingen lijken eerst traag, maar na een tijd gaat het zélf leren en volgende stappen zetten juist veel sneller en is de leerling zich van veel meer aspecten van het rijden bewust. Continue zelfevaluatie wordt ook in het verkeer weer natuurlijk. Zelf aangeleerde zaken blijken veel beter te beklijven dan aangereikte kennis en geïnstrueerde handelingen. Mogelijk kan een opleiding op deze manier korter zijn (effectiever, veel minder stress, minder gekunsteld gedrag, meer autonoom leren) met eventueel later nog wat aanvullende lessen (opnieuw feedback).

De rijopleiding biedt hiervoor grote mogelijkheden. In al die uren opleiding is er sprake van intensief 1-op-1 contact. En dat is heel iets anders dan het veel verguisde 'leren leren' in het studiehuis waarbij de leraar op de achtergrond verdween. Het verkeer is niet alleen een riskante opgave maar ook een ideale leersituatie: geen lastige transfer van leslokaal of boek naar de werkelijkheid (waarin vaak veel verloren gaat), maar 'learning on the spot', technisch, visueel, auditief, hands-on, bijna alle zintuigen worden benut. Praten en handelen, onder woorden brengen van wat je voelt en ziet. En juist dát stimuleert in een stressvrije relatie de broodnodige reflectie! Mogelijk is de verkeerswereld teveel gefocust op gevaar, met als effecten stress, afweer, maar ook een verkeerde focus op riskant gedrag. Tijdens de lessen is er juist afwisseling tussen rustig en spannend; directe feedback telkens op maat; je kunt de auto even stilzetten; even ademhalen na een spannende situatie (het brein kan zich ontspannen...). Elke oefening kan worden gekozen, herhaald, gewijzigd of uitgebreid. Nogmaals: een rijkere leersituatie is nauwelijks denkbaar.

Het oude 'volgen, observeren en nadoen van de instructeur' (*"Doe ik het zó goed?"*) vraagt extra veel energie (transfer van de gegeven voorbeelden naar het eigen systeem, de eigen ervaringen en mechanismen). Het vraagt van de leerling zich af te stemmen op de waarnemingen van de instructeur (*"Begrijp ik hem wel? En begrijpt hij mij?"*) en mist grote delen van het eigen leervermogen. Iedere oefening en rijles behoort dan ook af te sluiten met een soort evaluatie: *"Hoe ver ben ik? Hoe beoordeel ik dat zélf? Waar wil ik volgende keer mee verder gaan? Kan ik dat ook voorbereiden?"*

De opleider kan dát stimuleren door de juiste vragen, de juiste uitdaging, de leerling vooral veel zélf laten uitzoeken en door die gevaren waar de leerling zich nog niet van gewaar wordt te vermijden of te begrenzen. En áls dan het examen niet echt selecteert, dán kan het beter een bijkans rituele – maar dus zeer belangrijke - afsluiting zijn waarin je toont wat je je daarvoor hebt eigen gemaakt en sluit het logisch af met: *"Zo ver ben je nu. Hoe ga je het verder zelf aanpakken?"* (gevolgd door een later examen of toets voor gevorderden, en daar hoeft geen instructeur of coach bij te zitten).

De coach stimuleert de leerling in maximale gewaarwording van wat er in hemzelf en om zich heen gebeurt, raakt minder gefrustreerd omdat de leerling 'het nu nóg niet begrepen heeft', maar gaat zich verdiepen in de vraag waar de leerling mee bezig is, wat hem/haar remt, wat voor hem of haar de logische volgende stap is. Als de instructeur niet teveel uit handen neemt, maar té veel eisende situaties mijdt, neemt de leerling steeds meer eigen verantwoordelijkheid voor zijn/haar handelingen en creëert zelf – eigen aan de hogere verantwoordelijkheid - daar ook de vereiste marges voor. Als je bang bent dat je niet goed in de 2^e versnelling komt neem je daar vanzelf meer tijd en ruimte voor. Als je te weinig ziet ga je als het goed is (en je niet angstig opzij kijkt of je het wel goed doet) van uit je zélf kijken naar mogelijkheden om meer te zien, je creëert zelf een grotere kijkhoek (afstand, vooruitkijken) of zoekt zelf het spiegeltje in plaats van te gehoorzamen aan het ingestampte commando 'spiegeltje!'. Dit zijn slechts enkele voor-

beelden. In diverse sporten als skiën, golf, zeilen maar ook rijden voor gevorderde automobilisten zijn er met een coachende aanpak onhaalbaar geachte resultaten geboekt⁹.

Hierbij is het van belang nog eens aan te stippen dat er een belangrijk onderscheid is tussen 'gehoorzamen' en 'leren' en parallel daaraan: tussen 'instructie' en 'coaching'. Instructie zegt in wezen: *"Ik weet hoe het moet, jij niet. Doe mij maar na en dan kun jij het straks ook"*. Coaching roept vooral op telkens zelf uit te zoeken wat je nu merkt, wat je nu moet doen en wat daarbij komt kijken, en dat vanaf les één! Coaching stemt tijdens de rijopleiding af op ieders eigen leerstijl in het rijden, stimuleert autonomie en een wijze van waarnemen waardoor ieder ook ná het rijexamen blijft leren. Duidelijk is dat dit een heel opstelling vraagt van de rijopleiders en natuurlijk ook van de examinatoren.

Het gaat in dit bestek te ver om hier uitvoeriger op coaching in het verkeer in te gaan. HERMES gaat hier uitgebreid op in en bracht in oktober 2007 een eerste rapport uit¹⁰. In 2010 komt er na een grondig geëvalueerde pilot een handleiding beschikbaar voor zo'n heel andere rijopleiding. De feitelijke vertaling naar toepassing in de verschillende lidstaten vraagt om nationale pilots waarin de mogelijkheden nationaal verder worden verkend en bewerkt. Natuurlijk zal dit niet op slag gaan werken.

Werkende weg zal geleerd moeten worden; ook van opleiders en examinatoren of toezichthouders/inspecteurs wordt iets anders gevraagd. Misschien werkt het niet voor alle leerlingen en er hangt veel af van de persoon van de opleider (zoals in alle onderwijs). Deze is natuurlijk geen therapeut, maar in een tijd waarin opvoeding van pubers tekort schiet kan een goede coach wonderen verrichten omdat hij/zij iets weet aan te bieden dat op een cruciaal moment in iemands ontwikkeling zijn autonomie en gevoel voor eigen verantwoordelijkheid aanspreekt. Hij of zij kan mogelijk afweer en bluf omzeilen en riskante jongeren bereiken omdat hij hen iets persoonlijks te bieden heeft.

Ik sluit af met een pleidooi voor het experimenteren met deze andere wijze van opleiden en toetsen, zo nodig zelfs onder een wettelijk experimenteer artikel. Iets voor de branche zelf? Voor verzekeringsmaatschappijen? Of toch voor de overheid als antwoord op de falende marktwerking?

Lauk Woltring , Werken met Jongens / Leren in het verkeer
Innovaties en advies, Training en Coaching

Meer hierover op www.gutefahrt.at/hermes/ en op: www.laukwoltring.nl (vooral de Engelse pagina's over verkeer op deze site).

Met dank aan Willem Vlakveld en Henk Stipdonk (SWOV) voor hun boeiende cijfers en uiteenzettingen. De verantwoordelijkheid voor deze tekst berust echter geheel bij mij.
LW

Lauk Woltring was betrokken bij de verdere ontwikkeling van de RIS, verzorgt o.a. trainingen voor rijinstructeurs, neemt als consultant voor coaching en lid van de stuurgroep deel aan het EU Hermes-project (2007-'10). Hij werkte o.a. mee aan de Nederlandse inbreng in NOVEV (2004), aan een grote Novice Driver Trial in Australië (2005), adviseerde de OECD-werkgroep bij de concept-versie van 'Young Drivers' (2006) en is als adviseur betrokken bij fase 2 van het 'Frontal Lobe Project' in Nieuw Zeeland ('08-'09).

⁹ Vgl. John Whitmore *Succesvol coachen*, 1992-2006). Whitmore is een wereldwijd erkend autoriteit op dit gebied en werkt ook mee in het HERMES-project.

¹⁰ *State-of-the-Art Report on "Coaching and optimal communication skills" for driving instructors* (Oct 2007). Dit inzichtgevende rapport is down te loaden via: http://www.gutefahrt.at/hermes/?page_id=5