

Kerdoelen voor het nationaal leerplan rijopleiding B

EINDVERSIE

Erik Roelofs, DABB

Jan Vissers en Anastasia Tsapi, Royal HaskoningDHV

Project BI8505

Oktober 2023

Inhoud

1.	Inleiding	2
2.	Werkwijze	3
2.1	Geraadpleegde bronnen	3
2.2	Verwerkte uitgangspunten.....	4
2.3	Ontwikkelproces.....	4
2.4	Kerdoelen: functies en formulering	5
2.4	Ontwikkelstructuur: Matrixmodel: "Goals for Driver Education'.....	6
3.	Kerdoelen voor de rijopleiding B.....	10
3.1	Niveau I: Bediening van het voertuig	12
1.1	BASISBEKWAME TAAKUITVOERING (13 kerndoelen).....	12
1.2	SITUATIEBEWUSTE TAAKUITVOERING (4 kerndoelen).....	13
1.3	ZELFKRITISCHE TAAKUITVOERING (1 kerndoel)	13
1.4	SOCIAAL-EMOTIONELE TAAKUITVOERING (1 kerndoel)	14
3.2	Niveau II: Deelnemen aan rijtaken	15
II.1	BASISBEKWAME TAAKUITVOERING (11 kerndoelen).....	15
II.2	SITUATIEBEWUSTE TAAKUITVOERING (15 kerndoelen).....	16
II.3	ZELFKRITISCHE TAAKUITVOERING (2 kerndoelen)	17
II.4	SOCIAAL-EMOTIONELE TAAKUITVOERING (9 kerndoelen)	18
3.3	Niveau III. Voorbereiden en afhandelen van verkeersdeelname.....	19
III.1	BASISBEKWAME TAAKUITVOERING (5 kerndoelen).....	19
III.2	SITUATIEBEWUSTE TAAKUITVOERING (6 kerndoelen).....	19
III.3	ZELFKRITISCHE TAAKUITVOERING (2 kerndoelen)	20
III.4	SOCIAAL-EMOTIONELE TAAKUITVOERING (3 kerndoelen)	20
3.4	Niveau IV. Vooraf: beslissen om met de auto deel te nemen aan het verkeer	21
IV.1	BASISBEKWAME TAAKUITVOERING (2 kerndoelen)	21
IV.2	SITUATIEBEWUSTE TAAKUITVOERING (1 kerndoel)	21
IV.3	ZELFKRITISCHE TAAKUITVOERING (2 kerndoelen)	21
IV.4	SOCIAAL-EMOTIONELE TAAKUITVOERING (4 kerndoelen)	21
	Referenties	23

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.

1. Inleiding

In dit document beschrijven we de kerndoelen voor het nationaal leerplan rijopleiding B.

De hier beschreven kerndoelen vormen de kaders voor en de kern van de onderwijsinhoud van de opleiding voor het rijbewijs B. Kerndoelen laten op hoofdlijnen zien wat belangrijk wordt gevonden om leerlingen mee te geven in de opleiding voor het rijbewijs B. Het gaat om een volledige, maar globale beschrijving van belangrijke onderwijsinhouden.

De hier gepresenteerde kerndoelen anticiperen zoveel mogelijk op nieuwe ontwikkelingen, zoals het gebruik van rijhulpsystemen of *Advanced Driver Assistance Systems (ADAS)*. Tevens is sprake van een hoog ambitieniveau. De kerndoelen zullen consequenties hebben voor de inhoud van de rijopleiding en de rijexamens. Nieuwe vaardigheden zullen moeten worden aangeleerd en getoetst. De manier waarop de kerndoelen kunnen worden behaald beschrijven we in de notitie 'Educatief ontwerp en toetstraject'. Hierbij geldt dat niet alles in een keer ingevoerd kan of moet worden. De nieuwe onderwijs- en toetsmethoden zullen eerst in de praktijk uitgetest moeten worden. Een stapsgewijze invoering van maatregelen waarbij veel aandacht is voor draagvlak bij de uitvoerende partijen, biedt het meeste kans op succes.

De inhoud is in de hier beschreven 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) worden eerst kerndoelen geformuleerd en vervolgens worden bij de kerndoelen voorbeeldmatige, meer specifieke uitwerkingen gemaakt (zie Bijlage 1). Die uitwerkingen bieden overigens nog steeds veel ruimte voor eigen keuzes, prioriteiten en profilering van scholen. Dat uitgangspunt hanteren we ook voor de rijopleiding.

In dit document geven we voor een aantal kerndoelen wel alvast een doorkijk naar de manier waarop de kerndoelen kunnen worden uitgewerkt in meer gedetailleerde, specifieke leerdoelen (zie Bijlage 2).

2. Werkwijze

2.1 Geraadpleegde bronnen

Voor de formulering van de kerndoelen is gebruik gemaakt van bestaande inhoudelijke bronnen over de inhoud van de rijopleiding. Zo is sprake van aansluiting bij bestaande praktijken en bij de terminologie die daarin wordt gebruikt. Het gaat om de onderstaande publicaties:

- Rijprocedure B, versie september 2022 – hierin wordt weergegeven wat getoetst wordt in de huidige praktijkexamen (CBR, 2022).
- Het leerdoelendocument van Vlakveld uit 2000: een belangrijk deel komt in de huidige kerndoelen terug, maar wordt anders geordend (Vlakveld, 2000).
- Leermaterialen van educatieve uitgeverijen – met name onderwerpen en terminologie waarin wordt gesproken zijn hierbij van belang.
- Eind- en toetstermen theorie-examen categorie B – veel hieruit heeft betrekking op de wettelijke bronnen zoals hierboven genoemd (CBR).

Ook is teruggegrepen op de studies en rapporten die de basis vormden voor het uitgangspuntendocument voor het nationaal leerplan (Vissers, Roelofs en Tsapi, 2023):

- Het rapport van de Advies Roemer, de uitgangspunten voor leerplan en toetsing zijn meegenomen in de uitgangspunten notitie. Die zijn vervolgens weer als basis wordt gebruikt voor de het formuleren van de kerndoelen (Advies Roemer, 2021).
- Rapport literatuurstudie 'Naar een meer effectieve initiële rijopleiding in Nederland': welke inhoud zou centraal moeten staan in de rijopleiding en welke kerndoelen zijn hierbij nodig (Roelofs, Vissers en Tsapi, 2020).
- Rapport 'Hogere-ordevaardigheden in het verkeer' (Tsapi, Vissers en Buuron, 2022): uit dit rapport zijn aanbevelingen overgenomen als het gaat om de vraag: over welke hogere orde vaardigheden zouden bestuurders moeten beschikken willen zij toegelaten worden tot het verkeer?
- Opzet van het nieuwe Duitse leerplan (Bredow en Sturzbecher, 2016; Sturzbecher en Brünken, 2022) en het bestaande Noorse leerplan voor de rijopleiding (Norwegian Directorate of Public Roads, 2004). Deze publicaties zijn met name gebruikt om te checken of grote inhoudelijke thema's van de rijopleiding en de fasering ervan worden gedekt in de leerdoelen van het nationaal leerplan.

Voor de doorkijk naar de specifieke uitwerking van de leerdoelen is gebruikt gemaakt van een aantal 'wettelijke bronnen':

- Regeling voertuigen;
- Reglement verkeersregels en verkeerstekens;
- Wegenverkeerswet;
- Wet aansprakelijkheidsverzekering motorrijtuigen;
- Reglement rijbewijzen;
- Kentekenreglement;
- Ministeriële Regeling eisen theorie-examen rijbewijscategorie B;
- Regeling eisen praktijkexamens rijbewijscategorieën B en B bij E;
- Europese rijbewijsrichtlijn.

2.2 Verwerkte uitgangspunten

De kerndoelen sluiten aan bij de uitgangspunten die zijn beschreven in de notitie 'Uitgangspunten voor het leerplan voor de rijopleiding' (Vissers, Roelofs en Tsapi, 2023). De belangrijkste uitgangspunten zijn in Tabel 1 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 WVV, 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 verkeerstakingen 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.

2.3 Ontwikkelproces

Net als in de eerste stap van dit project is er overleg geweest met de werkgroep, met inhoudelijke experts van de Koepel Rijopleiding en Verkeerseducatie, CBR en IBKI. Daarnaast is er overleg geweest met deze partijen afzonderlijk.

2.4 Kerndoelen: functies en formulering

Functies

Zoals we al in de inleiding hebben aangegeven beschrijven we in dit document kerndoelen voor het nationaal leerplan rijopleidingen. Kerndoelen voor de rijopleiding hebben de volgende 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.

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 instructeur 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. Voor educatief ontwerp is van belang dat verschillende deelrapportages van leerdoelen mogelijk zijn, bijvoorbeeld een uitdraai per fase, naar onderwerp, naar noodzakelijke kennis van regels, tekens, borden, naar te kiezen verkeersomgevingen.

In dit document geven we, voor een beperkt aantal kerndoelen, een eerste set van leerdoelen, gerubriceerd naar een kenmerken die relevant zijn voor de opzet en fasering van de rijopleiding (zie Bijlage 2). De verzameling specifieke leerdoelen vormt in de toekomst de basis voor de verdere uitwerking van het educatief ontwerp en een programma voor toetsing van leeruitkomsten¹.

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.

¹ Deze uitwerking in leerdoelen kan op landelijk niveau worden opgepakt, zodat ook voor de leerdoelen sprake is van landelijke, uniform geldende normen. Maar het is ook denkbaar dat de uitwerking in leerdoelen wordt overgelaten aan het veld, meer concreet aan de ontwikkelaars van leermiddelen.

2.4 Ontwikkelstructuur: Matrixmodel: ‘Goals for Driver Education’

De matrix met ‘Goals for Driver Education’ (GDE; Siegrist, 1999) vormt de basis 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. 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. In Bijlage 3 is de geactualiseerde matrix voor de leerdoelen weergegeven zoals die op dit moment gebruikt wordt om de leerdoelen voor de diverse doelgroepen van Permanente Verkeerseducatie (PVE) te actualiseren². Door de niveaus van veilig handelen (rijen) met de vaardigheden (kolommen) in de matrix te combineren, ontstaan er in totaal zestien ‘tegelvelden’. Om beter aan te sluiten bij de inhoud van de rijopleiding zijn voor dit leerplan de benamingen voor de niveaus van veilig handelen en de vaardigheden aangepast. Dat resulteert in het in Tabel 2 gepresenteerde kerndoelenschema. De betekenis van de niveaus en vaardigheden waaruit het schema bestaat zijn hieronder beschreven. De uiteindelijke uitwerking tot kerndoelen is terug te vinden in paragraaf 3 van deze notitie.

<i>Tabel 2: Kerndoelenschema nationaal leerplan rijopleiding B</i>				
	Vaardigheden verkeersdeelname (inclusief benodigde kennisbasis)			
Niveaus van de rijtaak (GDE-niveaus van veilig handelen)	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 kiezen dat je ze 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 van leeftaken)				
III. Voorbereiden en afhandelen van verkeersdeelname (Strategisch niveau)				
II. Deelnemen aan rijtaken (Tactisch niveau)				
I. Bediening van het voertuig (Operationeel niveau)				

Niveaus van de rijtaak

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:

² Door aan te sluiten bij de systematiek die gehanteerd wordt voor de PVE-leerdoelen, is het gemakkelijker aan te sluiten bij eerdere verkeerseducatie in het voortgezet onderwijs en latere verkeerseducatie voor ervaren bestuurders.

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. Sitatiebewuste 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 veilige en verantwoord rijgedrag mogelijk is. Dit vraagt om een realistische zelfinschatting van de eigen vaardigheden en toestand (zelfevaluatie) 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.

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 kiezen dat je ze 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.

SWOV (2021). Jonge automobilisten. SWOV-factsheet, september 2021. SWOV, Den Haag.

Tsapi, A., Vissers, J.A.M.M. & Buuron, I. (2022) Hogere-ordevaardigheden (HOV) in het verkeer. Amersfoort, RHDHV.

3. Kerndoelen voor de rijopleiding B

In Tabel 3 is een totaaloverzicht terug te vinden aan de hand van samenvattende 'tegelvelden'. Deze tegelvelden geven een ingedikte beschrijving van de onderliggende kerndoelen. Door op de tegels te klikken wordt de lezer doorverwezen naar de tekst die bij de betreffende tegels hoort en krijgt hij de bijbehorende kerndoelen te zien. In totaal is sprake van 16 ingevulde tegelvelden. Daaronder liggen in totaal 81 kerndoelen.

De kerndoelen zijn beschreven als handelingsdoelen. Een juiste uitvoering van de beschreven handelingen veronderstelt, dat de bestuurder beschikt over kennis van wet- en regelgeving en dat de handelingen conform deze wet- en regelgeving worden uitgevoerd. Deze voorwaardelijke theoretische kennis ofwel kennisbasis dient later, als onderdeel van meer concrete leerdoelen, per opleidingsfase, te worden uitgewerkt.

Belangrijke basisvaardigheden voor de voertuigbediening zijn op het laagste niveau (bediening van het voertuig/ operationeel niveau) beschreven. Geautomatiseerde beheersing komt echter tevens op hogere rijtaakniveaus terug, omdat de voertuigbediening dan onder meer complexe omstandigheden geautomatiseerd uitgevoerd moet worden.

De kerndoelen beginnen steeds met een codering die verwijst naar de niveaus van de rijtaak (en daarbinnen subrijtaken) én de taakuitvoering (de vaardigheid) waarop zij betrekking hebben. Als binnen een subrijtaak sprake is van meerdere kerndoelen, dan wordt dat tussen haakjes met een cijfer aangegeven.

We nemen het onderstaande kerndoel als voorbeeld:

- **Kerndoel IIb2-2 (1):** De bestuurder observeert bij het rijden op rechte en bochtige weggedeelten regelmatig de verkeerssituatie en speelt in op de situatie en reageert daarbij zo nodig op veranderingen.
- De combinatie **IIb2** (voor het streepje): verwijst naar de subrijtaak (de rijen van de matrix), in dit geval 'Rijden op rechte-bochtige weggedeelten';
- Het cijfer **2** (na het streepje): verwijst naar de vaardigheid (de kolommen van de matrix) waar de rijtaak betrekking op heeft, in dit geval de *situatiebewuste uitvoering*;
- Het cijfer tussen haakjes (**1**) geeft aan dat voor deze vaardigheid meerdere kerndoelen zijn beschreven. Het gaat hier om het eerste van in dit geval vier kerndoelen.

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 kiezen dat je ze 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)	<u>De bestuurder respecteert de wettelijke vereisten die voor bestuurder en voertuig om de weg op te mogen gaan.</u>	<u>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.</u>	<u>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.</u>	<u>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).</u>
III. Voorbereiden en afhandelen van verkeersdeelname (Strategisch niveau)	<u>De bestuurder stelt de bestuurdersplaats en apparatuur zo in dat vlotte bediening mogelijk is; hij stelt de routenavigatie 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.</u>	<u>De bestuurder voert controles uit op het voertuig, belaadt het voertuig, en kiest de route op zo'n manier dat veilige verkeersdeelname 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.</u>	<u>De bestuurder kiest een route met verkeerssituaties die hij qua moeilijkheid aankunt, gezien de opgebouwde rijervaring. Hij biedt bij ongevallen alleen die hulp die past bij de eigen deskundigheid.</u>	<u>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.</u>
II. Deelnemen aan rijtaken (Tactisch niveau)	<u>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.</u>	<u>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.</u>	<u>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.</u>	<u>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.</u>
I. Bediening van het voertuig (Operationeel niveau)	<u>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 rijkhulpsystemen.</u>	<u>De bestuurder maakt op de vereiste momenten gebruik van verlichting en rijkhulpsystemen, en schakelt deze uit als de situatie dat vereist.</u>	<u>De bestuurder monitort de werking van rijkhulpsystemen en schakelt systemen uit als hij de werking onvoldoende onder controle heeft.</u>	<u>De bestuurder neemt passende maatregelen, zodra via het dashboard waarschuwende signalen worden afgegeven.</u>

3.1 Niveau I: Bediening van het voertuig

I.1 BASISBEKWAME TAAKUITVOERING (13 kerndoelen)

Ia Geautomatiseerde bediening

- **Kerndoel Ia-1:** De bestuurder bedient het voertuig zodanig geautomatiseerd, dat alle aandacht aan het oplossen van verkeerssituaties kan worden besteed (bijvoorbeeld: hoeft niet te kijken naar pedalen, schakelpook, handrem, verlichtingsschakelaar of andere apparatuur die wordt gebruikt).

Ib. Snelheidskeuze, versnellen en vertragen

- **Kerndoel Ib-1 (1):** de bestuurder rijdt over een langere afstand met een stabiele snelheid, daarbij al of niet ondersteund door (adaptive) cruise control.
- **Kerndoel Ib-1 (2):** De bestuurder maakt gedoseerd gebruik van het acceleratiepedaal en eventueel koppeling waardoor het voertuig soepel, beheerst en comfortabel versnelt bij rijtaken in het verkeer (zoals wegrijden, inhalen) of bij bijzondere manoeuvres (zoals achteruitrijden, parkeren) zodanig vloeiend en besluitvaardig, dat deze rijtaken doelmatig en voor anderen voorspelbaar worden uitgevoerd.
- **Kerndoel Ib-1 (3):** De bestuurder maakt tijdig gedoseerd gebruik van acceleratiepedaal en eventueel koppeling, waardoor het voertuig soepel, beheerst en comfortabel vertraagt bij het naderen van verkeerssituaties die dat vereisenen waardoor tevens inzittenden comfortabel meereizen.

Ic. Remmen en stoppen

- **Kerndoel Ic-1:** In situaties waarin de bestuurder moet remmen, reguleert hij de remdruk vloeiend en komt hij zonder schokken tot stilstand, waardoor inzittenden comfortabel meereizen.

Id. Schakelen

- **Kerndoel Id-1 (1):** De bestuurder schakelt op het geadviseerde toerental op of terug en doet dit zodanig vloeiend, dat inzittenden comfortabel meereizen, het energieverbruik optimaal is, en versnelde slijtage van het voertuig wordt voorkomen.
- **Kerndoel Id-1 (2):** Bij het rijden van bochten, afslaan of uitrijden ontkoppelt en schakelt de bestuurder tijdig terug naar een lagere versnelling.

Ie. Sturen

- **Kerndoel Ie-1 (1):** De bestuurder volgt bij het sturen op een vloeiende wijze het wegverloop over een langere afstand, zonder te remmen of onnodig bij te sturen, waardoor hij op koers blijft, een stabiele positie op de weg behoudt en inzittenden comfortabel meereizen. Daarbij al dan niet ondersteund door rijhulpmiddelen zoals Lane Assist.
- **Kerndoel Ie-1 (2):** De bestuurder houdt bij het sturen in situaties met krappere ruimtes en bij het uitvoeren bijzondere manoeuvres in zijn positiekeuze rekening met de omvang van zijn voertuig ten opzichte van anderen, de berm of stoeprand, of objecten.

If. Omgaan met dashboard, apparatuur en instrumenten

- **Kerdoel If-1 (1):** De bestuurder onderneemt actie op het moment dat waarschuwingsindicatoren in het dashboard klinken en/ of oplichten (zoals te laag accu-, brandstof-, vloeistofniveau, de toestand van de motor, aandrijving en remmen) zodat hij veilig kan blijven deelnemen aan de rijtaak of de verkeersdeelname veilig kan beëindigen.
- **Kerdoel If-1 (2):** De bestuurder bedient instrumenten en apparatuur in de auto bedoeld voor klimaatregeling, rijondersteuning, zichtverbetering en communicatie met andere weggebruikers op een doelmatige wijze, zonder dat dit een nadelige invloed heeft op het rijgedrag.

Ig. Instellen van rijhulpsystemen (ADAS/ADS)

- **Kerdoel Ig-1 (1):** De bestuurder stelt de (Adaptive) cruise control correct in op een beoogde constante snelheid, en schakelt correct uit zodra deze niet meer nodig is.
- **Kerdoel Ig-1 (2):** De bestuurder schakelt waarschuwings-systemen (zoals Front Cross Traffic Alert, Rear Cross Traffic Alert en Lane keeping assist) correct in en uit.

I.2 SITUATIEBEWUSTE TAAKUITVOERING (4 kerndoelen)

Ic. Remmen en stoppen

- **Kerdoel Ic-2:** De bestuurder remt in een noodsituatie dermate effectief dat het voertuig tijdig tot stilstand komt en dat de kans op schade of letsel bij hemzelf of anderen minimaal is.

If. Omgaan met dashboard, apparatuur en instrumenten

- **Kerdoel If-2:** De bestuurder schakelt op het vereiste moment de verlichting in die past bij de omstandigheden (zoals bij duisternis, en weersomstandigheden).

Ig. Instellen van rijhulpsystemen (ADAS/ADS)

- **Kerdoel Ig-2 (1):** De bestuurder schakelt rijhulpsystemen (zoals Adaptive Cruise Control en Intelligent Speed Assistant) tijdig uit als de verkeerssituatie dat vereist of bij omstandigheden waaronder correcte werking ervan niet meer gegarandeerd is (bijvoorbeeld bij hevige sneeuwval).
- **Kerdoel Ig-2 (2):** De bestuurder blijft ook bij gebruik van rijhulpsystemen (zoals dodehoekverklippers) alert op veranderingen in het verkeer (zoals regelmatig in de buitenspiegels en over de schouders kijken) en herkent momenten waarop de systemen minder goed gaan functioneren.

I.3 ZELFKRITISCHE TAAKUITVOERING (1 kerndoel)

Ig. Instellen van rijhulpsystemen (ADAS/ADS)

- **Kerdoel Ig-3:** De bestuurder monitort de werking van rijhulpsystemen en schakelt systemen uit als hij de werking onvoldoende kan garanderen.

I.4 SOCIAAL-EMOTIONELE TAAKUITVOERING (1 kerndoel)

Ig. Instellen van rijhulpsystemen (ADAS/ADS)

- **Kerndoel Ig-4:** De bestuurder neemt maatregelen, zodra het systeem van vermoeidheidsherkenning waarschuwingen afgeeft over vermoeidheid (rustpauze nemen; tussentijdse overnachtingsplek zoeken).

3.2 Niveau II: Deelnemen aan rijtaken

II.1 BASISBEKWAME TAAKUITVOERING (11 kerndoelen)

IIb. Deelnemen aan specifieke rijtaken

IIb1. Wegrijden

- **Kerdoel IIb1-1:** De bestuurder maakt bij het wegrijden gedoseerd gebruik van acceleratiepedaal en eventueel koppeling, waardoor het voertuig soepel, beheerst en comfortabel versnelt.

IIb2. Rijden op rechte-bochtige weggedeelten

- **Kerdoel IIb2-1:** De bestuurder rijdt vloeiend, zonder onnodig remmen, of bijsturen en houdt de auto op stabiele koers, op rechte en bochtige weggedeelten.

IIb3. Rijden nabij en op kruispunten

- **Kerdoel IIb3-1:** De bestuurder is met al zijn technische handelingen (zoals vertragen en schakelen) gereed om kruispunten en rotondes over te steken of daar af te slaan.

IIb4. In- en uitvoegen

- **Kerdoel IIb4-1:** De bestuurder is met al zijn technische handelingen (zoals versnellen, vertragen, schakelen) gereed om soepel, beheerst en comfortabel in te voegen in het verkeer.

IIb5. inhalen en zijdelingse verplaatsingen

- **Kerdoel IIb5-1:** De bestuurder is met al zijn technische handelingen (zoals versnellen) gereed om soepel, beheerst en comfortabel in te halen of van rijstrook te wisselen.

IIb6. Bijzondere verrichtingen

- **Kerdoel IIb6-1 (1) Achteruit rijden:** De bestuurder voert geautomatiseerd, desgevraagd ondersteund door rijhulpsystemen, het achteruit rijden zodanig uit dat het voertuig soepel, beheerst en comfortabel beweegt. Bovendien rijdt hij achteruit volgens de geldende wet- en regelgeving.
- **Kerdoel IIb6-1 (2) Parkeren:** De bestuurder voert zijn technische handelingen (versnellen-vertragen, schakelen, sturen), desgevraagd ondersteund door rijhulpsystemen, zodanig uit dat hij het voertuig soepel, beheerst en comfortabel parkeert. Bovendien parkeert hij volgens de geldende wet- en regelgeving.
- **Kerdoel IIb6-1 (3) Keren:** De bestuurder voert zijn technische handelingen (versnellen-vertragen, schakelen, sturen), desgevraagd ondersteund door rijhulpsystemen, zodanig uit dat hij het voertuig soepel, beheerst en comfortabel keert. Bovendien keert hij volgens de geldende wet- en regelgeving.
- **Kerdoel IIb6-1 (4) Hellingproef:** De bestuurder maakt bij het wegrijden op een helling gedoseerd gebruik van het acceleratiepedaal en indien van toepassing ook de koppeling, waardoor het voertuig soepel en beheerst wegrijdt, de inzittenden comfortabel meereizen en ander (achterop liggend) verkeer niet wordt gehinderd.

IIb7. Stoppen en stilstaan

- **Kerdoel 2b7-1 (1):** De bestuurder vertraagt en stopt het voertuig soepel, beheerst en comfortabel.
- **Kerdoel 2b7-1 (2):** De bestuurder kiest op basis van geldende verkeersregels, verkeerstekens en verkeersborden een plaats waar hij als bestuurder verantwoord stil mag staan.

II.2 SITUATIEBEWUSTE TAAKUITVOERING (15 kerndoelen)

IIa. Deelnemen aan meerdere opeenvolgende rijtaken

IIa1 Voorbereiden op nieuwe of veranderde verkeerssituaties en omstandigheden

- **Kerdoel IIa1-2 (1):** De bestuurder bereidt zich steeds tijdig voor op een te kiezen routeaanpassing, of een te bereiken doel door gebruik te maken van informatie langs en boven de weg, waardoor het rijgedrag over een reeks van opeenvolgende rijtaken veilig en vlot blijft verlopen.
- **Kerdoel IIa1-2 (2):** De bestuurder bereidt zich steeds tijdig voor op risicovolle veranderingen in verkeerssituaties (zoals slecht wegdek, rijbaanversmalling, bocht naar link en rechts, steile helling) of rijomstandigheden (zoals wegwerkzaamheden, overstekend wild, zijwind; file, ongeval), waardoor toekomstige beslissingen tijdig, aangepast en veilig verlopen.

IIa2 Aanpassen van een route

- **Kerdoel IIa2-2:** De bestuurder past de route aan als veiligheidsoverwegingen daarom vragen, en doet dit bij gebruik van de navigatie-instellingen op een veilige plek buiten het verkeer.

IIb. Deelnemen aan specifieke rijtaken

IIb1. Wegrijden

- **Kerdoel IIb1-2:** De bestuurder rijdt zodanig weg dat er sprake is van voldoende veilige ruimte en reageert daarbij tijdig op veranderingen in de situatie.

IIb2. Rijden op rechte-bochtige weggedeelten

- **Kerdoel IIb2-2 (1):** De bestuurder observeert bij het rijden op rechte en bochtige weggedeelten regelmatig de verkeerssituatie en speelt in op de situatie en reageert daarbij zo nodig op veranderingen.
- **Kerdoel IIb2-2 (2):** De bestuurder rijdt op rechte en bochtige weggedeelten met een zodanig aangepaste snelheid dat er voor hemzelf en anderen voldoende tijd is om beheerst te reageren bij (onvoorziene) veranderingen.
- **Kerdoel IIb2-2 (3):** De bestuurder laat zich bij op rechte en bochtige weggedeelten desgevraagd zodanig ondersteunen door aanwezige rij-ondersteunende systemen (ADAS/ ADS) dat hij tijdig blijft inspelen op de verkeerssituatie .
- **Kerdoel IIb2-2 (4):** De bestuurder neemt tijdens het rijden op rechte en bochtige weggedeelten een positie in die goed overzicht biedt over de veilige, vrije ruimte en waarborgt deze veilige, vrije ruimte.

IIb3. Rijden nabij en op kruispunten

- **Kerdoel IIb3-2:** De bestuurder maakt bij het naderen en berijden van kruispunten en rotondes of bij het afslaan een zodanige inschatting dat er sprake is van voldoende vrije veilige ruimte en reageert daarbij tijdig op veranderingen in de situatie. De bestuurder kent daarbij de werking van relevante rijhulpsystemen.

IIb4. In- en uitvoegen

- **Kerdoel IIb4-2 (1):** De bestuurder observeert de verkeerssituatie voorafgaand, tijdens en na het invoegen en speelt daarbij in op de situatie; hij kiest een veilige, vrije ruimte en houdt rekening met eventuele bestuurders, die willen uitvoegen.
- **Kerdoel IIb4-2 (2):** De bestuurder observeert de verkeerssituatie voorafgaand, tijdens en na het uitrijden en speelt daarbij in op de situatie en houdt rekening met eventuele invoegende bestuurders. Ook waarborgt hij de veilige, vrije ruimte. Hierbij neemt de bestuurder tijdig een positie in zodat het uitrijden aan het begin van de uitrijstrook kan worden ingezet.

IIb5. inhalen en zijdelingse verplaatsingen

- **Kerdoel IIb5-2 (1):** De bestuurder observeert voorafgaand, tijdens en na het inhalen de verkeerssituatie, reageert daarbij op de verkeerssituatie en waarborgt een vrije, veilige ruimte.
- **Kerdoel IIb5-2 (2):** De bestuurder maakt een bewuste keuze over het wel/niet inhalen en houdt rekening met de mogelijkheid om het inhalen te staken en zorgt daarbij voor een veilige vrije ruimte.

IIb6. Bijzondere verrichtingen

- **Kerdoel IIb6-2 Alle bijzondere verrichtingen:** De bestuurder observeert voorafgaand, tijdens en na het uitvoeren bijzondere verrichtingen de beschikbare vrije, veilige ruimte, zodanig dat hijzelf en andere verkeersdeelnemers niet in gevaar worden gebracht of gehinderd.

IIb7. Stoppen en stilstaan

- **Kerdoel IIb7-2:** De bestuurder stopt op een veilige plaats en op een veilig moment, hierbij rekening houdend met de intentie en positie van andere weggebruikers, zodanig dat er sprake is van voldoende vrije veilige ruimte en reageert daarbij tijdig op veranderingen in de situatie.

II.3 ZELFKRITISCHE TAAKUITVOERING (2 kerndoelen)

IIa. Deelnemen aan meerdere opeenvolgende rijtaken

IIa1 Voorbereiden op nieuwe of veranderde verkeerssituaties en omstandigheden

- **Kerdoel IIa1-3 (1):** De bestuurder geeft een correcte zelfinschatting (door reflectie op de eigen rijgedrag) van de mate waarin hij rijdt conform de vijf kwaliteitscriteria en is in staat bij incidenten of fouten aan te geven wat het eigen aandeel hierin was.
- **Kerdoel IIa1-3 (2):** De bestuurder houdt op de gekozen route kritisch bij of hij taaksituaties heeft gekozen waarvoor hij voldoende bekwaam is, merkt verkeerde inschattingen op en past daaropvolgend zijn rijgedrag aan.

II.4 SOCIAAL-EMOTIONELE TAAKUITVOERING (9 kerndoelen)

Ila. Deelnemen aan meerdere opeenvolgende rijtaken

Ila2 Aanpassen van een route

- **Kerndoel Ila2-4 sociaal-emotionele uitvoering:** De bestuurder past de route aan als de verkeersdrukte daartoe aanleiding geeft, mits dit niet tot onnodige belasting van verblijfsgebieden leidt.

Ilb. Deelnemen aan specifieke rijtaken

Ilb1. Wegrijden

- **Kerndoel Ilb1-4:** De bestuurder maakt medeweggebruikers duidelijk dat hij wil wegrijden, hierbij rekening houdend met andere (kwestbare) verkeersdeelnemers.

Ilb2. Rijden op rechte-bochtige weggedeelten

- **Kerndoel Ilb2-4 (1):** De bestuurder houdt zich bij het rijden op verschillende wegtypen aan de geldende maximumsnelheden, en aan de minimale vereiste snelheid van voertuigen om gebruik te mogen maken van de weg (autoweg: 50km/h; autosnelweg (60 km/h)).
- **Kerndoel Ilb2-4 (2):** De bestuurder toont bij op rechte en bochtige weggedeelten voorspelbaar rijgedrag, communiceert daar duidelijk over en reageert (preventief) op fouten van andere weggebruikers.

Ilb3. Rijden nabij en op kruispunten

- **Kerndoel Ilb3-4:** De bestuurder maakt zijn intentie duidelijk en houdt rekening met anderen bij het naderen en berijden van kruispunten en rotondes of daar af te slaan. De bestuurder houdt daarbij rekening met de werking van relevante rijkhulpsystemen.

Ilb4. In- en uitvoegen

- **Kerndoel Ilb4-4:** De bestuurder toont bij invoegen en uitrijden voorspelbaar rijgedrag, communiceert daar duidelijk over, en houdt rekening met voorbereidende handelingen van anderen, reageert (preventief) op fouten van andere weggebruikers.

Ilb5. inhalen en zijdelingse verplaatsingen

- **Kerndoel Ilb5-4:** De bestuurder toont bij het inhalen voorspelbaar rijgedrag, communiceert daar duidelijk over, en houdt bovendien rekening met de belangen van andere weggebruikers.

Ilb6. Bijzondere verrichtingen

- **Kerndoel 2b6-4 Alle bijzondere verrichtingen:** De bestuurder voert bijzondere verrichtingen zodanig uit, dat rekening gehouden wordt met belangen en tekortkomingen van andere verkeersdeelnemers en zij niet worden benadeeld in hun handelen.

Ilb7. Stoppen en stilstaan

- **Kerndoel 2b7-4:** De bestuurder maakt medeweggebruikers duidelijk dat hij wil stoppen, hierbij rekening houdend met anderen.

3.3 Niveau III. Voorbereiden en afhandelen van verkeersdeelname

III.1 BASISBEKWAME TAAKITVOERING (5 kerndoelen)

IIIa. Voorbereiden en afhandelen van verkeersdeelname - voorbereidende activiteiten

IIIa1 Voorbereiding voertuig op veilige en comfortabele verkeersdeelname

- **Kerndoel IIIa1-1:** De bestuurder stelt bestuurdersplaats en apparatuur zo in, dat het voertuig comfortabel en vlot bediend kan worden (zoals instelling stoel en hoofdsteun én instellen interieurverwarming/ airco).

IIIa2 Beladen van het voertuig en of aanhangwagen

- **Kerndoel IIIa2-1:** De bestuurder houdt zich bij de belading van het voertuig aan de wettelijke voorschriften met betrekking tot de toegestane massa, lengte, hoogte en breedte van het beladen voertuig, inclusief eventuele lastdrager (zoals een dakdrager en een fietsdrager).

IIIb. Voorbereiden en afhandelen van verkeersdeelname - rit- en routevoorbereiding

- **Kerndoel IIIb1-1:** De bestuurder stelt een route in op de routenavigator zodanig in dat de eindbestemming zonder onnodige omwegen wordt bereikt en alle aanwijzingen onderweg duidelijk waarneembaar zijn.

IIIc Taken buiten verkeersdeelname

IIIc1 Handelen bij ongevallen

- **Kerndoel IIIc1-1:** De bestuurder voert bij ongevallen de belangrijkste maatregelen uit die bijdragen aan de vlotte afhandeling ervan (hulpdiensten waarschuwen, verzekeringspapieren).

IIIc2 Handelen bij pech

- **Kerndoel IIIc2-1:** De bestuurder houdt zich bij het slepen van een ander pechvoertuig aan de daarbij geldende regels voor het gebruiken van sleepkabels.

III.2 SITUATIEBEWUSTE TAAKITVOERING (6 kerndoelen)

IIIa. Voorbereiden en afhandelen van verkeersdeelname - voorbereidende activiteiten

IIIa1 Voorbereiding voertuig op veilige en comfortabele verkeersdeelname

- **Kerndoel IIIa1-2 (1):** De bestuurder voert controles uit op die onderdelen van het voertuig, die van belang zijn voor het veilig deelnemen aan het verkeer (zoals remmen, gordel, kinderzitjes, claxon, bandtoestand, richtingaanwijzers en niveau vloeistoffen).
- **Kerndoel IIIa1-2 (2):** De bestuurder zorgt ervoor dat het zicht voor en rondom de auto optimaal is (spiegels, ontwaseming, ruitenwissers, ruitensproeiervloeistof, ijsvrije ruiten, ruitverwarming, verlichting).

IIIa2 Beladen van het voertuig en of aanhangwagen

- **Kerndoel IIIa2-2:** De bestuurder belaad het voertuig en zekert de lading zodanig, dat er geen gevaar optreedt voor veilige verkeerdeelname, door verslechterd zicht of door verschuiven of losraken binnen het voertuig.

IIIb. Voorbereiden en afhandelen van verkeersdeelname - rit- en routevoorbereiding

- **Kerdoel IIIb-2:** De bestuurder neemt bij de routekeuze bewust veiligheidsoverwegingen mee, zoals het vermijden van verblijfsgebieden, of het kiezen voor een op weg- en weersomstandigheden aangepaste route. Hij stelt de navigatie daarbij passend in.

IIIc Taken buiten verkeersdeelname

IIIc1 Handelen bij ongevallen

- **Kerdoel IIIc1-2:** De bestuurder waarschuwt na betrokkenheid bij een ongeval het andere verkeer en draagt bovendien bij aan het beveiligen van de ongevalsplaats (markeren van de ongevalsplaats, gevarenlichten, gevarendriehoek).

IIIc2 Handelen bij pech

- **Kerdoel IIIc2-2:** De bestuurder zet indien mogelijk het pechvoertuig stil op een verkeersluwe plaats, neemt vlot maatregelen om het andere verkeer te waarschuwen (gevarenlichten, gevarendriehoek) en kiest daarbij zelf een veilige plek om te wachten op hulp.

III.3 ZELFKRITISCHE TAAKUITVOERING (2 kerndoelen)

IIIb. Voorbereiden en afhandelen van verkeersdeelname - rit- en routevoorbereiding

- **Kerdoel IIIb-3:** De bestuurder kiest een route door middel van een correcte inschatting van taakverzwarende omstandigheden, en hoe deze gezien zijn eigen ervaring van invloed kunnen zijn op veilige verkeersdeelname.

IIIc Taken buiten verkeersdeelname

IIIc1 Handelen bij ongevallen

- **Kerdoel IIIc1-3:** De bestuurder biedt bij ongevallen alleen die hulp die past bij de eigen deskundigheid, roept deskundige hulp in van de hulpdiensten of ziet erop toe dat dit gebeurt.

III.4 SOCIAAL-EMOTIONELE TAAKUITVOERING (3 kerndoelen)

IIIb. Voorbereiden en afhandelen van verkeersdeelname - rit- en routevoorbereiding

- **Kerdoel IIIb-4 (1):** De bestuurder kiest bewust voor een route die recht doet aan belangen, behoeften, en kwetsbaarheid van de soorten verkeersdeelnemers die daar voorkomen, passend bij de functie van wegtypen en gebieden op die route.
- **Kerdoel IIIb-4 (2):** De bestuurder kiest waar mogelijk bewust voor een route waardoor het energieverbruik minimaal is.

IIIc Taken buiten verkeersdeelname

IIIc1 Handelen bij ongevallen

- **Kerdoel IIIc1-4:** De bestuurder blijft na het betrokken raken bij een ongeval op de ongevalsplaats en roept hulp in, of verleent zelf eerste hulp wanneer hij daar de deskundigheid voor bezit.

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

IV.1 BASISBEKWAME TAAKUITVOERING (2 kerndoelen)

IVa. Controleren of voldaan is aan de wettelijke eisen aan bestuurder en voertuig

- **Kerndoel IVa-1 (1):** De bestuurder beslist alleen dan voor deelname aan het verkeer nadat uit een check vooraf (rijbewijscategorie, gehandicaptenkaart, eventuele rijontzegging) blijkt dat hijzelf voldoet aan de eisen voor het besturen van het voertuig waarmee hij van plan is de weg op te gaan.
- **Kerndoel IVa-1 (2):** De bestuurder beslist alleen dan voor deelname aan het verkeer nadat uit een check vooraf (kentekenbewijs, keuringsdocument, verzekering) blijkt dat het voertuig, de eventuele aanhangwagens voldoen aan de eisen om toegelaten te worden tot het verkeer.

IV.2 SITUATIEBEWUSTE TAAKUITVOERING (1 kerndoel)

IVb. Al of niet gaan rijden afhankelijk van de eigen mentale en fysieke gesteldheid

- **Kerndoel IVb-2:** De bestuurder weegt van tevoren af of deelname aan het verkeer verantwoord is, gelet op de mogelijk negatieve invloed van de eigen mentale en fysieke fitheid (zoals vermoeidheid, stemming, genotsmiddelen, medicijnen en ziekte) op het herkennen van en omgaan met risicovolle verkeerssituaties.

IV.3 ZELFKRITISCHE TAAKUITVOERING (2 kerndoelen)

IVb. Al of niet gaan rijden afhankelijk van de eigen mentale en fysieke gesteldheid

- **Kerndoel IVb-3:** De bestuurder weegt van tevoren af of deelname aan het verkeer verantwoord is, gelet op de mogelijk negatieve invloed van de eigen mentale en fysieke fitheid (zoals vermoeidheid, stemming, genotsmiddelen, medicijnen en ziekte) om verkeerssituaties zo te kiezen dat hij die aankan.

IVc. Kiezen voor de auto of een alternatieve vervoerwijze

- **Kerndoel IVc-3:** De bestuurder maakt een afgewogen keuze voor de auto of een alternatieve vervoerwijze, en let daarbij op de mate waarin hij bekwaam en ervaren genoeg is om onder de omstandigheden van dat moment (weer, drukte, verkeerssituatie) verantwoord te rijden.

IV.4 SOCIAAL-EMOTIONELE TAAKUITVOERING (4 kerndoelen)

IVb. Al of niet gaan rijden afhankelijk van de eigen mentale en fysieke gesteldheid

- **Kerndoel IVb-4:** De bestuurder biedt weerstand tegen de keuze te gaan autorijden in situaties waarbij de eigen lichamelijke of mentale fitheid een risico in het verkeer kan veroorzaken (zoals gebruik van alcohol of andere psychoactieve middelen).

IVc. Kiezen voor de auto of een alternatieve vervoerwijze

- **Kerndoel IVc-4:** De bestuurder maakt de afweging of voor een bepaalde verplaatsing de auto noodzakelijk is en overweegt alternatieven (gebruik fiets, OV, telefonische of online afspraak) gelet op de belangen van anderen in het verkeer (aanwonenden, belasting van een gebied).

IVd. Voorkomen van verstoring van de rijtaak door afleiding of druk van buiten

- **Kerdoel IVd-4 (1):** De bestuurder voorkomt verstoring van de rijtaak door direct afleidende bezigheden (smartphonegebruik, zelfzorgbezigheden, andere inzittenden), of verwickeld zijn in bezigheden die verband houden met werk- of privéomstandigheden.
- **Kerdoel IVd-4 (2):** De bestuurder voorkomt verstoring van de rijtaak door weerstand te bieden aan druk van buiten (door vrienden, familie, leeftijdsgenoten of werk) en een planning van dagelijkse werkzaamheden die ruimte laat om veilig aan het verkeer deel te nemen.

Referenties

Advies Roemer (2021) Van rijles naar rijonderwijs. Advies Verbetering Autorijscholenbranche.

Bredow, B. & Sturzbecher, D. (2016) Ansätze zur Optimierung der Fahrschul Ausbildung in Deutschland. Berichte der Bundesanstalt für Straßenwesen. Mensch und Sicherheit Heft M 269. Bergisch Gladbach, Bundesanstalt für Straßenwesen.

CBR (2022) Rijprocedure B. Rijswijk, CBR.

Norwegian Directorate of Public Roads (2004) Curriculum. Driving licence categories B and BE. Lillehammer, Norwegian Public Roads Administration.

Roelofs, E.C., & Vissers, J.A.M.M. (2017). Rijopleiding op Maat (ROM). Resultaten van de praktijkproef in Noord-Limburg. Amersfoort, Royal HaskoningDHV/ Arnhem, Cito.

Roelofs, E.C., Vissers, J.A.M.M. & Tsapi, A. (2020) Naar een meer effectieve initiële rijopleiding in Nederland. Een literatuuronderzoek naar de gewenste inhoud, methodiek en uitvoering. Amersfoort, Royal HaskoningDHV/ Arnhem, Cito.

Roelofs, E.C., Hukker, N. & Vissers, J.A.M.M. (2022) De Collegiale Adviesrit. Verslag van een pilot in de examenregio Goes. Amersfoort, Royal HaskoningDHV/ Dieren, DABB.

Siegrist, S. (1999; Ed.) Driver Training, Testing and Licensing. Towards theory-based management of young drivers' injury risk in road traffic. Results of the EU-project GADGET, Work Package 3. Bern, BFU.

Sturzbecher, D. & Brünken, R. (2022) Ausbildungs- und Evaluationskonzept zur Optimierung der Fahrausbildung in Deutschland. Berichte der Bundesanstalt für Straßenwesen. Mensch und Sicherheit Heft M 330. Bergisch Gladbach, Bundesanstalt für Straßenwesen.

SWOV (2021). Jonge automobilisten. SWOV-factsheet, september 2021. SWOV, Den Haag.

Tsapi, A., Vissers, J.A.M.M. & Buuron, I. (2022) Hogere-ordevaardigheden (HOV) in het verkeer. Onderzoek naar internationale best practices voor het aanleren en testen van HOV bij verschillende bestuurderscategorieën. Amersfoort, Royal HaskoningDHV.

Vissers, J.A.M.M., Reiniers, R. & Dekker, G. (2019) Diepteonderzoek beginnende bestuurders. Haalbaarheid van en draagvlak voor maatregelen. Amersfoort, RHDHV/ Utrecht, TeamAlert.

Vissers, J.A.M.M. & Roelofs, E.C. (2015) Vorderingentoetsen rijbekwaamheid (VTR). Scorehandleiding voor de afname van voedingentoetsen als onderdeel van de Rijopleiding op Maat (ROM). Amersfoort, Royal HaskoningDHV/ Arnhem, Cito.

Watson-Brown, N. (2020). Operationalising theoretical frameworks for a best-practice model of higher-order driving instruction for Learner drivers. Queensland, University of the Sunshine Coast.

Webb, N. L. (2007). Issues related to judging the alignment of curriculum standards and assessments. *Applied Measurement in Education*, 20, 7–25.

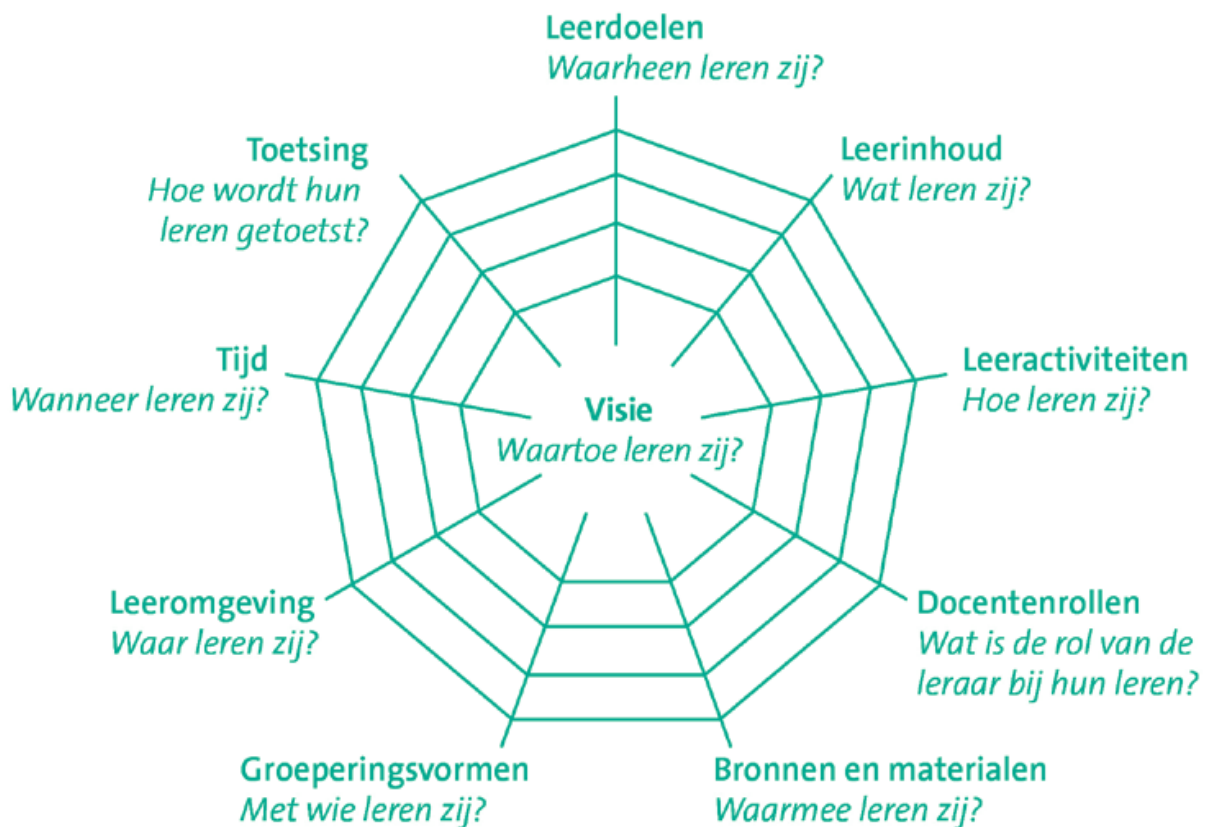
Weiße, B., & Kaufmann, K. (2015), CIECA-RUE Road User Education Project. Final Report. Brussel, CIECA.

Bijlage 1: Het Spinnenwebmodel van SLO

Voor de uitwerking van het leerplan voor de rijopleiding B sluiten we aan bij het Spinnenwebmodel van het SLO. SLO is een landelijk kenniscentrum voor het onderwijs en houdt zich bezig met het opstellen van landelijke onderwijsdoelen voor basis en voortgezet onderwijs. De kern en de negen draden van het spinnenweb verwijzen naar tien onderdelen van het leerplan die nodig zijn bij het (plannen van) leren door leerlingen.

Ten behoeve van het leerplan voor de rijopleiding B houden wij ons met name mee bezig met:

- *Visie*: is uitgewerkt in stap 1 ‘ontwikkelen van de te stellen kwaliteitseisen aan de rijopleiding’ (zie: notitie ‘Uitgangspunten voor het leerplan voor de rijopleiding’)
- *Leerdoelen, leerinhoud en tijd* (fasering): wordt uitgewerkt in stap 2 ‘kerndoelen van de rijopleiding B’.
- *Leeractiviteiten* (met tevens aandacht voor *Leeromgeving* en *Groeperingsvormen*): wordt uitgewerkt in stap 3 ‘educatief ontwerp’.
- *Toetsing* (met name als onderdeel van de opleiding, dus de formatieve toetsing): wordt uitgewerkt in stap 4 ‘Toetsen, examineren en het leerportfolio’.



Bijlage 2: Voorbeelduitwerking van leerdoelen gebaseerd op de kerndoelen

Leerdoelen zijn een nadere uitwerking van de kerndoelen. In Tabel B.1 is voor één onderdeel van de rijtaak **Rijden op rechte-bochtige weggedeelten** weergegeven welke detaildoelen als voorbeeld zijn uitgewerkt voor **fase 2** van de rijopleiding. Daarbij is onderscheid gemaakt naar de aard van de uitvoering: **basisbekwame uitvoering**, **situatiebewuste taakuitvoering** en **sociaal-emotionele taakuitvoering**. Die laatste twee zijn hogere-ordevaardigheden en gaan verder dan feitenkennis en procedures, zoals bij basis bekwame uitvoering het geval is. Ook worden **kennisdoelen** en **handelingsdoelen** onderscheiden.

Tabel B.1: Aantallen uitgewerkte detaildoelen voor FASE 2 van de rijopleiding, Rijtaak: Rijden op rechte-bochtige weggedeelten

			1. Basis bekwame taakuitvoering		2. Situatiebewuste taakuitvoering		4. Sociaal-emotionele taakuitvoering	
Rijtaak	Rijdeeltaak	Onderdeel	Kennisbasis	Uitvoerend handelen	Kennisbasis	Uitvoerend handelen	Kennisbasis	Uitvoerend handelen
2. Deelnemen aan rijtaken: 2b. Deelnemen aan specifieke rijtaken	2b2. Rijden op rechte-bochtige weggedeelten	2b2.1 Koers houden	5	10	8	13	1	2

Hieronder is een aantal voorbeelden van leerdoelen uitgewerkt. Daarbij verwijzen de kleuren van de overzichten naar de tegels van Tabel B.1. De groene tegels hebben betrekking op basisbekwame taakuitvoering, de oranje tegels op situatiebewuste taakuitvoering, de roze tegels op sociaal-emotionele taakuitvoering.

1. Basisbekwame taakuitvoering - Kennisbasis - enkele voorbeelden van leerdoelen:
De bestuurder weet waar de radar van de adaptive cruise control is gemonteerd (in de voorgrille) en wat de werking ervan is (meet de afstand tot voorligger, en regelt de volgafstand).
De bestuurder weet onder welke omstandigheid van het 'zoveel mogelijk rechts houden' door bestuurders van motorvoertuigen afgeweken mag worden.
De bestuurder kent bij het rijden op rechte en bochtige wegen de betekenis van gebodsborden, adviesborden en/of verkeerstekens op de weg m.b.t. maximumsnelheden of adviessnelheden.
1. Basisbekwame taakuitvoering – Uitvoerend handelen - enkele voorbeelden van leerdoelen:
De bestuurder stelt de cruise control correct in op een beoogde constante snelheid.
De bestuurder rijdt zoveel mogelijk met gelijkmatige snelheid zodanig dat zo min mogelijk hoeft te worden gestopt.
De bestuurder neemt tijdens het rijden zoveel mogelijk een positie in op de weg die tegemoetkomend of naastliggend verkeer vrije doorgang biedt.

2. Sitatiebewuste taakuitvoering– Kennisbasis - enkele voorbeelden van leerdoelen:

De bestuurder kent de werking van de adaptive cruise control en de functie ervan voor energieverbruik en veiligheid.

De bestuurder weet wat de omstandigheden zijn waarin de adaptive cruise control mogelijk niet goed werkt (bv bij mist, regen, sneeuw).

De bestuurder kent de werking van Lane keeping assist (waarschuwend pieptoon bij dreigende rijstrookoverschrijding en bijsturing bij verzuimen tot aanpassing koers) en de functie ervan voor de veiligheid (hulp om binnen de lijnen van een rijstrook te blijven).

2. Sitatiebewuste taakuitvoering– Uitvoerend handelen - enkele voorbeelden van leerdoelen:

De bestuurder schakelt de cruise control tijdig uit als de verkeerssituatie dat vereist (zoals bij nadering van een file, langzamer rijdend verkeer, of nabij een afslag).

De bestuurder merkt veranderingen of aanwijzingen in de situatie op tijdens het rijden en reageert tijdig.

De bestuurder past kruissnelheid voortdurend aan bij belangrijke veranderingen in de situatie (wegtype, drukte) en omstandigheden (weer, zicht wegdek), en bij snelheidsaanduidingen (verkeerstekens en borden).

De bestuurder nadert bochten in het wegverloop met een veilige en aangepaste snelheid.

De bestuurder houdt tijdens het rijden ruim voldoende afstand tot de voorganger, zodat zowel zelf zien als gezien worden mogelijk zijn. De veiligheidsmarges zijn optimaal.

2. 4. Sociaal-emotionele taakuitvoering – Kennisbasis - enkele voorbeelden van leerdoelen:

De bestuurder kent de werking van de cruise control en de functie ervan voor energieverbruik en rijcomfort.

2. 4. Sociaal-emotionele taakuitvoering – Uitvoerend handelen - enkele voorbeelden van leerdoelen:

De bestuurder laat tijdens het rijden duidelijk merken dat hij de ander heeft gezien en wat hij van plan is door tijdig snelheid en positie aan te passen, oogcontact te zoeken of signalen te geven.

De bestuurder rijdt met een standvastige en duidelijke snelheid, koers en positie waardoor gedrag voor anderen voorspelbaar is.

Bijlage 3: Matrixmodel leerdoelen Permanente Verkeerseducatie

	Vaardigheden (inclusief benodigde kennisbasis en gewenste attitude)			
<i>Niveaus van veilig handelen</i>	1 Basisvaardigheden <i>Basisvaardigheden om aan het verkeer deel te nemen</i>	2 Cognitieve vaardigheden: inzicht in en beheersing van risicoverhogende factoren <i>Herkennen van en omgaan met risicovolle verkeerssituaties</i>	3 Kalibratie-vaardigheden: zelfevaluatie, kalibratie en motivatie <i>Situaties in het verkeer zo kiezen dat je ze aankunt</i>	4 Sociaal-affectieve vaardigheden <i>Kunnen inleven in situaties en gevoelens van andere weggebruikers.</i>
<i>IV. Algemeen</i>	Invloed van persoonlijke kenmerken, factoren en omstandigheden op basisvaardigheden.	Invloed van persoonlijke kenmerken, factoren en omstandigheden op herkennen en omgaan met risicovolle situaties.	Invloed van persoonlijke kenmerken, factoren en omstandigheden op keuze van situaties zodat die passen bij je eigen vaardigheid.	Invloed van persoonlijke kenmerken, factoren en omstandigheden op de inleving in situaties, gevoelens en belangen van andere weggebruikers.
<i>III. Strategisch</i>	Gevolgen voor de uitvoering van basisvaardigheden van keuzen die je maakt voordat je het verkeer ingaat.	Gevolgen voor het herkennen en omgaan met risicovolle situaties van keuzen die je maakt voordat je het verkeer ingaat.	Gevolgen voor het aangaan van situaties die wel of niet passen bij je eigen vaardigheid van keuzen die je maakt voordat je het verkeer ingaat.	Gevolgen voor andere weggebruikers van keuzen die je maakt voordat je het verkeer ingaat.
<i>II. Tactisch</i>	Kennis, inzicht en vaardigheden om situaties in het verkeer veilig op te lossen: wat zijn de regels en afspraken en hoe pas ik ze veilig toe?	Kennis, inzicht en vaardigheden om risico's in het verkeer tijdig te herkennen en ze vervolgens te vermijden of te voorkomen dat er onveilige situaties ontstaan.	Weten welke situaties in het verkeer je wel en niet aankunt en je gedrag zo kiezen dat situaties voor jou beheersbaar zijn en veilig opgelost kunnen worden.	Weten wat de gevolgen voor andere weggebruikers kunnen zijn als je situaties in het verkeer niet volgens afspraken oplost en onveilige keuzen maakt.
<i>I. Operationeel</i>	Technische beheersing van het voertuig.	Weten welke risico's je loopt als de technische beheersing onvoldoende is en weten wat je moet doen om deze risico's te voorkomen.	Weten hoe goed je het vervoermiddel technisch beheerst en situaties zo kiezen dat je ze, technisch gezien, aankunt.	Weten wat de gevolgen kunnen zijn voor andere weggebruikers als de technische beheersing onvoldoende is.