

Yes I Drive!

Autorijden door adolescenten en jonge volwassenen met autisme (deel 1)

Marleen Vanvuchelen¹, Mark Tant², Ellen Jongen³, Veerle Ross³

Er gaat geen dag voorbij of er gebeurt wat op de Belgische autosnelwegen. Ongevallen, hopelijk enkel met blikshade, zijn te wijten aan zoveel mogelijke oorzaken: onoplettendheid bij een bestuurder, plotse manoeuvres, een andere inschatting van de veiligheid... Maar hoe zit het dan wanneer daar ook nog eens autisme bij komt? De Universiteit van Hasselt en het Belgisch Instituut voor Verkeersveiligheid sloegen de handen in mekaar en onderzochten de factor autisme in het verkeer en het behalen van een rijbewijs.

Autisme heeft een prevalentie van 1/86, waardoor het een van de meest voorkomende ontwikkelingsstoornissen is (Lai e.a. 2014). Sommige personen met autisme hebben moeite om nieuwe vaardigheden te leren (Sacrey e.a., 2014; Vanvuchelen e.a., 2011; Vanvuchelen e.a., 2013). Hierdoor blijven ze als volwassenen langer afhankelijk van derden voor algemene dagelijkse levensverrichtingen (ADL), wat hun autonomie en vrijheid beperkt (Eaves & Ho, 2008).

Autorijden is een complexe aangeleerde vaardigheid die bijdraagt tot de zelfstandigheid van jonge volwassenen. Het verhoogt hun toegankelijkheid tot de arbeidsmarkt en andere sociale kringen (Cox e.a., 2012; Reimer e.a., 2013). Personen met autisme blijven voor hun transport sterk afhankelijk van vrienden en familie. Dit blijkt uit cijfers van een Amerikaans onderzoek dat aantoonde dat in 2007-2008 slechts 24% van de volwassenen met autisme een rijbewijs heeft in tegenstelling tot 75% van de gehele populatie van volwassenen (Reimer e.a., 2013). Dergelijke cijfers ontbreken in België. Bovendien bestaat er nauwelijks onderzoek naar de rijvaardigheid van jonge volwassenen met autisme. Nochtans kunnen specifieke kenmerken van autisme interfereren met het leren autorijden, en met de rijvaardigheid zelf. Volgens een Amerikaanse vragenlijststudie vinden ouders en anderen die betrokken zijn bij autorijlessen dat jonge volwassenen met autisme bijzonder veel moeite hebben om te leren autorijden en dat rijinstructeurs en begeleiders zich bewust moeten zijn van de deze moeilijkheden (Cox e.a., 2012).

Met dit artikel beogen we een overzicht te geven over de rijvaardigheid van personen met autisme. De volgende

vijf vragen worden beantwoord:

In dit tijdschriftnummer:

1. Welke vaardigheden dient men te beheersen om een auto te besturen?
2. Waarom is leren autorijden moeilijk voor sommige personen met autisme?

En volgende keer:

3. Zijn personen met autisme brokkenmakers in het verkeer?
4. Zijn er extra voorwaarden voor een persoon met autisme om een rijbewijs te behalen?
5. Welke hulpbronnen bestaan er voor personen met autisme wat betreft autorijden?

1. WELKE VAARDIGHEDEN DIENT MEN TE BEHEERSEN OM EEN AUTO TE BESTUREN?

Autorijden is een zeer complexe en doelgerichte taak bestaande uit verschillende deeltaken die parallel lopen of waartussen men vlot moet wisselen (bijvoorbeeld: schakelen, sturen, wisselen van rijstrook, letten op voorangsregels). Een bijkomende moeilijkheid is dat men moet omgaan met plotse veranderingen in de rijomgeving (bijvoorbeeld: verkeersdichtheid, weersomstandigheden). Dit is zeker ook het geval bij onbekende routes. Het uitvoeren van de rijtaak hangt daarmee sterk af van perceptuele, motorische en executieve functie vaardigheden zoals het schatten van afstanden en het plannen

van sequenties van motorische handelingen (Bouillon e.a., 2006; Kirby e.a., 2011).

2. WAAROM IS LEREN AUTORIJDEN MOEILIK VOOR SOMMIGE PERSONEN MET AUTISME?

Leren autorijden is een complexe vaardigheid in een dynamische, soms stressvolle omgeving. Een reeks motorische en executieve functies zijn cruciaal om auto te rijden. Kenmerken die geassocieerd worden met autisme kunnen negatief interfereren met het leren autorijden. Motorische functieproblemen om snel een handeling te plannen en uit te voeren als reactie op omgevingsveranderingen kunnen er toe leiden dat het rijgedrag gekenmerkt wordt door traagheid (Fournier e.a. 2010; Hill, 2004). Executieve functies staan voor een verzameling van cognitieve processen die doelgericht gedrag ondersteunen (Best & Miller, 2010) en daarmee de controle van gedrag en emoties toelaten in diverse situaties en sociale contexten (Dahl, 2008). Executieve functieproblemen kunnen er toe leiden dat autorijden stressvol en risicovol wordt (Glazebrook e.a. 2008).

2.1. Motorische plannings- en uitvoeringsproblemen

Motorische planningsproblemen worden op verschillende manieren gemeten. Op taken waar simpelweg één snelle reactie gevraagd wordt scoren jongeren met autisme even snel als jongeren zonder. Hun motorische planning is dan met andere woorden even snel (Sacrey e.a. 2014). Indien de reactietijd gemeten wordt voor variabele taken waarbij de persoon zijn/haar handeling moet aanpassen aan de stimulus dan passen personen met autisme hun reacties minder snel aan. Bovendien geven ze gemakkelijker steeds dezelfde reactie waardoor ze minder adequaat reageren (Fornier e.a., 2010).

Indien een taak uit verschillende stappen bestaat, voeren personen met autisme deze handeling eerder stap voor stap uit. Uit analyse van de initiële fase van een sequentiële handeling blijkt dat zij bij de aanvang van een lange handeling nog geen rekening houden met de eindfase van de handeling. Deze planningsproblemen maken dat personen met autisme nog al eens als onpraktisch overkomen (Fabbri-Destro e.a., 2004; Sacrey e.a., 2014). Autorijden vraagt voortdurend dergelijke planningsvaardigheden. Meer nog, het vereist ook dat we de handelingen van een andere weggebruiker verstaan en voorspellen vanaf de initiële fase, dus voordat de andere weggebruiker de handeling volledig voltooid heeft. Hierdoor reageren we adequaat door te anticiperen op

“ *Executieve functieproblemen kunnen er toe leiden dat autorijden stressvol en risicovol wordt* ”

de andere weggebruiker. Dit intuïtief verstaan van een handeling van een andere persoon is gebaseerd op de eigen planningsvaardigheden. Dit is erg moeilijk voor elke persoon die leert autorijden. Maar uit bovengenoemde verwachten we dat dit bijzonder moeilijk is voor jonge bestuurders met autisme. Ze zijn immers meer beperkt in het begrijpen en voorspellen van gedrag van anderen (Zalla, e.a.2009) wat wellicht een effect kan hebben op de inschatting van het rijgedrag van andere weggebruikers.

Motorische uitvoeringsproblemen worden sterk bepaald door het onvermogen om voortdurend kleine correcties en aanpassingen te doen terwijl de handeling uitgevoerd wordt. Studies tonen aan dat personen met autisme moeilijkheden vertonen om hun handeling bij te sturen op grond van veranderde visuele informatie in de omgeving (terwijl men een handeling uitvoert verandert de omgeving voortdurend) en de eigen proprioceptieve informatie (terwijl men een handeling uitvoert verandert de positie van het eigen lichaam voortdurend) (Sacrey e.a., 2014). Gezien autorijden een voortdurend aanpassing van handelen vergt kan verwacht worden dat personen met autisme het leren autorijden en het autorijden zelf als moeilijk ervaren. Bijvoorbeeld: wanneer het stuur naar links gedraaid wordt en de auto naar links rijdt verandert het beeld van de weg en van de andere weggebruikers, maar de handen staan tevens niet langer symmetrisch ten aanzien van het stuur. Een goed uitvoeringssysteem is bovendien erg belangrijk voor motorische adaptatie. Door een handeling veel te herhalen corrigeert ons innerlijk feedback systeem kleine foutjes meer nauwgezet. Hierdoor worden willekeurige bewegingen

“ *Gezien autorijden een voortdurend aanpassing van handelen vergt kan verwacht worden dat personen met autisme het leren autorijden en het autorijden zelf als moeilijk ervaren* ”



niet alleen efficiënter en gemakkelijker, maar vooral ook meer automatisch. Zo leert men na enige oefening rijden zonder nog langer na te denken, op “automatische piloot rijden” (bijvoorbeeld: na enige tijd denken we niet langer na terwijl we schakelen). In een studie werd gevraagd aan jongeren met autisme om blokjes in een gaatje te deponeren nadat een speciale bril opgezet werd die het beeld vertekende. Deze jongeren hadden dubbel zo veel tijd nodig dan leeftijdgenoten om zich aan te passen en deze eenvoudige taak te leren (Sacrey e.a., 2014).

Bovengenoemde motorische problemen kunnen bijdragen waarom jonge volwassenen met autisme meer moeite hebben om de technische aspecten van het autorijden te leren.

2.2. Executieve functieproblemen

Autorijden is echter meer dan de techniek van het besturen van het rijtuig. Het veilig uitvoeren van de rijtaak in elke omstandigheid doet sterk beroep op executieve functies. Jongeren met autisme verschillen van jongeren zonder autisme in de executieve functies die nodig zijn voor het veilig uitvoeren van de rijtaak. Zij scoren lager op het combineren van (multitasken) en het wisselen tussen verschillende taken, handelingen en gedachten (mentale flexibiliteit).

Multitasken en mentale flexibiliteit zijn belangrijk om de verschillende deeltaken van het autorijden (bijvoorbeeld schakelen, sturen, wisselen van rijstrook, letten op voorrangregels) vlot uit te voeren (Cox e.a., 2012; Sinzig e.a., 2008). Minder vlotte mentale flexibiliteit betekent niet dat jongeren met autisme geen regels aanleren of toepassen. Het wisselen tussen regels of

situaties zonder specifieke instructies zorgt echter voor problemen (Van Eylen e.a., 2011; Brady e.a., 2013). Personen met autisme hebben de neiging om té regelgebonden te zijn. Ze houden zich sterk aan de opgestelde regels en hebben moeilijkheden met uitzonderingen op deze regels (Estay & Paxton, 2007). Dit meer rigide vasthouden aan regels kan voor problemen zorgen wanneer zich onverwachte gebeurtenissen in de rijomgeving voordoen (bijvoorbeeld: indien de volle lijn moet overschreden worden, omdat er een obstakel op de weg ligt). Aan de andere kant kan het ook tot een voorzigtigere rijstijl leiden, waarbij jongeren met autisme minder overtredingen begaan en hierdoor minder risicovol rijgedrag vertonen in vergelijking met jongeren zonder autisme (bijvoorbeeld: zich aan de snelheidslimieten houden). Een bijkomende moeilijkheid die personen met autisme ervaren is het generaliseren van geleerde vaardigheden naar nieuwe situaties. Onbekende routes en plotselinge veranderingen in de rijomgeving (bijvoorbeeld: verkeersdichtheid, weersomstandigheden, obstructie door een ongeval) zijn nieuwe situaties die veelvuldig en onverwacht voorkomen wanneer men een auto bestuurt. Tot slot hebben jongeren met autisme een vertraagde cognitieve verwerkingssnelheid die tot tragere reactiesnelheden leidt (Schmitz e.a., 2007), waardoor het risico op ongevallen verhoogd wordt.

2.3. Leren autorijden is een zware klus voor sommige jongeren met autisme

Uit het bovenstaande kan men begrijpen dat het leren autorijden voor sommige jongeren met autisme een grote inspanning vraagt. Verschillende factoren zijn gerelateerd aan het al dan niet slagen in het leren autorijden door jongeren met autisme en het effectief auto-

rijden na het behalen van het rijbewijs: indicatoren van functionele status (bijvoorbeeld: het volgen van regulier onderwijs, het uitvoeren van een betaalde job), de eerdere ervaring van ouders om adolescenten te leren autorijden en de stimulus vanuit de school. Scholen die autogerelateerde doelen opnemen in het individueel studieplan van jongeren met autisme bepalen zo ook de slaagkans voor deze jongeren om te leren autorijden (Huang e.a., 2012).

Uit de Amerikaanse bevraging van ouders en opvoeders blijkt dat dat het aanleren van de eenvoudige vaardigheden die gepaard gaan met autorijden (bijvoorbeeld: het controleren van de snelheid en het behouden van de baanpositie) geen enkel probleem zijn voor jongeren met autisme. Het aanleren van meer complexere vaardigheden (bijvoorbeeld: het invoegen in het verkeer en het combineren van taken) vormen wel een grote uitdaging. De ouders gaven de volgende waardevolle tips: voldoende oefening en herhaling, de rijtaak opdelen in kleine deeltaken, oefenen met gerelateerde activiteiten (bijvoorbeeld: videospelletjes of rijden met een go-cart), beginnen in een omgeving die weinig risico's bevat, extra training in multitasking (bijvoorbeeld: snelheidscontrole tijdens het invoegen), oefenen in het interpreteren van de acties van andere bestuurders (bijvoorbeeld: het lezen van hun non-verbale sociale signalen en dit vooral in ambigue situaties), hulp aanbieden in het beheren van onverwachte veranderingen in de rij-omgeving (bijvoorbeeld: GPS gebruik in geval van een onver-

“ *Scholen die autogerelateerde doelen opnemen in het individueel studieplan van jongeren met autisme bepalen zo ook de slaagkans voor deze jongeren om te leren autorijden*”

wachte omleiding), elke nieuwe autorit eerst bespreken of visualiseren, trainen in langdurige aandacht voor complexe verkeerssituaties, en ten slotte, het opbrengen van geduld. Zij meenden tevens dat een training in een rijsimulator bijzonder doelmatig en effectief kan zijn (Cox e.a., 2012). Tot op heden bestaat een dergelijke specifieke training voor personen met autisme nog niet.

VOLGENDE KEER:

Zijn personen met autisme brokkenmakers in het verkeer? Zijn er extra voorwaarden voor een persoon met autisme om een rijbewijs te behalen? Welke hulpbronnen bestaan er voor personen met autisme wat betreft autorijden?

1 UNIVERSITEIT HASSELT, FACULTEIT GENEESKUNDE EN LEVENSWETENSCHAPPEN, STUDIECENTRUM VOOR REVALIDATIEONDERZOEK (REVAL)

2 BELGISCH INSTITUUT VOOR VERKEERSVEILIGHEID (BIWV), CENTRUM VOOR RIJGESCHIKTHEID EN VOERTUIGAAANPASSING (CARA)

3 UNIVERSITEIT HASSELT, SCHOOL VOOR MOBILITEITSWETENSCHAPPEN, INSTITUUT VOOR MOBILITEIT (IMOB)

Yes I Drive!

Autorijden door adolescenten en jonge volwassenen met autisme (deel 2)

Marleen Vanvuchelen¹, Mark Tant², Ellen Jongen³, Veerle Ross³

Er gaat geen dag voorbij of er gebeurt wat op de Belgische autosnelwegen. Ongevallen, hopelijk enkel met blikshade, zijn te wijten aan zoveel mogelijke oorzaken: onoplettendheid bij een bestuurder, plotse manoeuvres, een andere inschatting van de veiligheid... Maar hoe zit het dan wanneer daar ook nog eens autisme bij komt? De Universiteit van Hasselt en het Belgisch Instituut voor Verkeersveiligheid sloegen de handen in mekaar en onderzochten de factor autisme in het verkeer en het behalen van een rijbewijs.

Vorige keer kon je al lezen waarom autorijden zo moeilijk is voor jongeren met autisme. Deze keer gaan we dieper in op voorwaarden en eventuele aanpassingen.

3. ZIJN PERSONEN MET AUTISME BROKKENMAKERS IN HET VERKEER?

Ongevallenstatistieken geven aan dat jonge, beginnende bestuurders een verhoogd risico lopen om in een ongeval betrokken te zijn (Ross e.a., 2014a). Deze leeftijd kenmerkt zich door een verhoogde neiging tot het nemen van risico's en meer afleiding achter het stuur (bijvoorbeeld: door vrienden of door gsm-gebruik) (Ross, e.a., 2014ab). Voorbeelden van verhoogd risicogedrag zijn: het aannemen van een ongepaste volgafstand, overdreven snelheid of vertraagde reactiesnelheid (Classen & Monahan, 2013; Isler e.a., 2009; Ross e.a., 2014a). Andere redenen voor dit verhoogde risico voor jonge bestuurders zijn een gebrek aan rijervaring waardoor de deeltaken van de rijtaak nog onvoldoende geautomatiseerd zijn, en de beperkte ontwikkeling van executieve functies.

Uit cijfers van het Belgisch Instituut voor Verkeersveiligheid (BIVV) blijkt inderdaad dat jonge autobestuurders in het algemeen oververtegenwoordigd zijn in de ongevallenstatistieken (Slootmans e.a., 2011). In tegenstelling tot jonge volwassenen met een aandachtstoornis en hyperactiviteit (ADHD) die een verhoogd risicovol rijgedrag vertonen, bestaat er nauwelijks onderzoek naar de rijvaardigheid en rijgeschiktheid van jonge volwassenen met autisme (Classen e.a., 2013). Men zou kunnen veronderstellen dat jongeren met autisme, net zoals jongeren zonder, een verhoogde kans op ongevallen hebben omwille van hun gebrek aan rijervaring en de nog onvolledige ontwikkeling van executieve

functies. Hoe veilig men rijdt hangt echter ook af van andere factoren. Motivationale factoren vormen ook een belangrijkere voorspeller (Hatakka e.a., 2002; Lajunen & Summala, 1995). Dat in beschouwing nemend, zou men kunnen stellen dat jongeren met autisme minder risico lopen op ongevallen omdat ze zich beter aan de regels houden en hierdoor een voorzichtigere rijstijl aannemen (Porter e.a., 2011). In de vorige keer genoemde Amerikaanse studie werd voor de jongeren met autisme die houder waren van een rijbewijs de betrokkenheid in ongevallen-in-fout en gemaakte overtredingen onderzocht. Jongeren met autisme hadden een lager aantal boetes en ongevallen in vergelijking met jongeren zonder autisme. Ouders gaven dan ook aan dat hun kinderen met autisme de regels inderdaad strikter volgen en dat ze minder roekeloos rijden (Huang e.a., 2012).

In Groot-Brittannië heeft men het vermogen om gevaren te detecteren onderzocht in een groep jongeren met autisme (Sheppard e.a., 2010). Met gevarendetectie wordt het herkennen van en reageren op gevaren die zich op in de rijomgeving voordoen bedoeld (bijvoorbeeld: een overstekend kind) of die zich mogelijk in de rijomgeving zullen voordoen (bijvoorbeeld: een stilstaande schoolbus kan wijzen op de mogelijkheid van een overstekend kind) (Isler e.a., 2009; Vlakveld e.a., 2011). Gevarendetectie is een vaardigheid die sterk verbetert door toenemende rijervaring en die erg moeilijk is voor beginnende bestuurders. In de studie werd gebruik gemaakt van realistische verkeersvideo's die tijdens het rijden opgenomen werden. Uit de resultaten bleek dat jongeren met autisme minder weggevaren van sociale aard detecteren dan leeftijdgenoten zonder. Verder werd

“ *Jongeren met autisme lopen minder risico op ongevallen omdat ze zich beter aan de regels houden en hierdoor een voorzichtigere rijstijl aannemen*”

aangetoond dat jongeren met autisme een tragere reactietijd hebben ten aanzien van alle weggevaaren (sociale en niet-sociale) (Sheppard e.a., 2010).

Een Amerikaans onderzoek bekeek het rijgedrag van jongeren met autisme door middel van een rijsimulator en de registratie van de oogbewegingen (eye-tracking) in situaties zonder en met afleiding. Uit de resultaten bleek dat jongeren met autisme gedurende het autorijden hun blik meestal in de verte richten, terwijl de leeftijdgenoten zonder autisme meer afwisselend naar voren tegenliggers en het dashboard kijken. Hierdoor zijn jongeren met autisme zich mogelijk minder bewust van snel veranderende situaties in de rijomgeving. Wanneer de jongeren afgeleid werden door een bijkomende taak met een gsm, bleek dat beide groepen hun blik meer vooruit richten, en dus minder aandacht hebben voor de totale rijomgeving. Maar vooral de jongeren met autisme toonden minder aandacht voor het verkeer. In situaties van afleiding is het reactievermogen van jongeren met autisme op eventuele weggevaaren hierdoor mogelijk beperkt. Bovendien hadden ze een verhoogde hartslag wat kan wijzen op stress en angst (Reimer e.a., 2013). Indien toekomstig onderzoek uitwijst dat angst een belangrijke component is die jongeren met autisme weerhoudt om te leren autorijden, dienen interventies ook hier op gericht te worden.

4. ZIJN ER EXTRA VOORWAARDEN VOOR EEN PERSOON MET AUTISME OM EEN RIJBEWIJS TE BEHALEN?

a. Wat zijn de voorwaarden voor het bekomen of behouden van het rijbewijs?

Het krijgen en/of behouden van een rijbewijs is onderworpen aan een aantal wettelijk bepaalde regels. Om een voorlopig rijbewijs te krijgen moet men slagen op de theoretische proef. Een theoretische rijvaardigheid bewijst men door onder meer de wegcode voldoende te kennen. Om een definitief rijbewijs te krijgen moet men slagen op het praktische examen. Praktische rijvaardigheid bewijst men indien men het voertuig voldoende beheerst en de theoretische kennis kan toepassen tijdens het rijden.

Naast het slagen voor het theoretische en praktische rijvaardigheidsexamen dient men echter ook aan te tonen dat men rijgeschikt is. Rijgeschiktheid is een voorwaarde voor het bekomen van een voorlopig of definitief rijbewijs.

b. Wat is een rijgeschiktheidsattest?

Rijgeschiktheid wordt meestal negatief gedefinieerd als de afwezigheid van enige functionele stoornis die een integrale en veilige verkeersdeelname in het gedrang brengt. De term rijgeschiktheid duidt op de verzameling van medische en paramedische kenmerken van een persoon die aan de grond liggen van het opbouwen en behouden van de rijvaardigheid, en die een voorwaarde zijn om op alle momenten veilig als bestuurder aan het verkeer deel te nemen.

Wanneer men slaagt op het theoretische examen en men wil een voorlopig rijbewijs krijgen, dan dient men een verklaring (op eer) te ondertekenen waarop men aangeeft 'ik voldoe aan de medische criteria' die bij wet bepaald zijn (KB, 23/3/1998, bijlage 6). Iemand die lijdt aan één of meerdere van de bij wet beschreven ziektes, aandoeningen of functiestoornissen, of dit vermoedt, mag deze verklaring niet ondertekenen en dient zich te wenden tot een arts naar keuze om een rijgeschiktheidsbeslissing te nemen (KB, 23/3/1998, bijlage 6). Het ten onrechte ondertekenen van deze verklaring staat gelijk aan het afleggen van een valse verklaring en is strafbaar (Wegverkeerswet, 1968). Ook indien men al een rijbewijs heeft en men voldoet niet of niet meer aan de medische criteria begaat men een overtreding tegen dit artikel.

De term autismspectrumstoornissen wordt niet letterlijk vermeld in dit wetgevend kader (KB, 23/3/1998, bijlage 6). Wat wel letterlijk vermeld wordt zijn functionele stoornissen, met name belangrijke afwijking in gedragingen, stoornissen in het oordeels-, aanpassings- of perceptievermogen, of stoornissen in de motorische reacties die kunnen leiden tot rijongeschiktheid. Indien een neuroloog of een psychiater een dergelijke functio-

“ *Het is dus de arts zelf die bepaalt of een persoon met autisme al dan niet functiestoornissen heeft die interfereren met zijn/haar rijgeschiktheid*”

nele stoornis vaststelt of vermoedt, dient deze arts een advies te verlenen betreffende de rijgeschiktheid van de betrokken persoon. Het is dus de arts zelf die bepaalt of een persoon met autisme al dan niet functiestoornissen heeft die interfereren met zijn/haar rijgeschiktheid.

De arts die de rijgeschiktheidsbeslissing neemt, noemt men de concluderende arts. In België is dit een arts naar keuze. Dit kan een specialist of de huisarts zijn. De concluderende arts maakt de beslissing kenbaar en officieel door het invullen van het rijgeschiktheidsattest (attest Model VII). Dit attest vervangt de handtekening van de kandidaat-bestuurder op de bovenvermelde 'verklaring op eer'. Indien de beslissing gunstig is, is de concluderende arts dus van mening dat er geen sprake is van een functionele stoornis en dat de kandidaat-bestuurder met autisme voldoet aan alle medische criteria. Indien de concluderende arts van mening is dat er wel degelijk ernstige functionele stoornissen zijn die een veilige verkeersdeelname onmogelijk maken, zal het besluit ongunstig zijn voor de persoon met autisme. Dit houdt in dat de kandidaat-bestuurder niet geslaagd is voor de derde voorwaarde, de rijgeschiktheid, en dat men dus op dat moment geen (voorlopig) rijbewijs krijgt. In dat geval dient de arts de persoon met autisme te verwijzen naar het CARA (KB 23/3/1998, bijlage 6, artikel 45).

5. WELKE HULPBRONNEN BESTAAN ER VOOR PERSONEN MET AUTISME WAT BETREFT AUTORIJDEN?

Het Centrum voor Rijgeschiktheid en voertuigaanpassing (CARA) is een afdeling van het Belgisch Instituut voor Verkeersveiligheid (BIVV). Het CARA krijgt vooral aanvragen voor personen met aandoeningen die letterlijk vermeld staan in het bovengenoemde wetgevend kader. Bij verwijzing neemt de arts van het CARA de rol op van concluderende arts en maakt deze na onderzoek

“ *Tot op heden bestaat er echter nog geen valide rijvaardigheidstest specifiek voor personen met autisme*”

de definitieve beslissing kenbaar (attest Model XII). Ook dit attest kan gunstig of ongunstig zijn. Indien gunstig, kan het zijn dat er extra aanpassingen aan het voertuig (bijvoorbeeld: enkel rijden met een automaat) en/of beperkingen opgelegd worden (bijvoorbeeld: enkel rijden in een gekende omgeving). Enkel de arts van het CARA kan aanpassingen aan het voertuig opleggen. De concluderende arts naar keuze of van het CARA geeft dus geen rijbewijzen en neemt ze deze ook niet af. Zij zijn uitsluitend bevoegd om medische attesten af te leveren waarmee de betrokken persoon naar de gemeentelijke dienst voor een rijbewijs kan gaan. Het is de gemeente die op grond van dit attest een (voorlopig) rijbewijs aflevert (indien gunstig) of een rijbewijs bewaart (indien ongunstig).

Het CARA krijgt steeds vaker de vraag van Vlaamse ouders, hulpverleners en artsen om te evalueren of een jonge volwassene met autisme in staat is om te leren autorijden en om als bestuurder op een veilige manier deel te nemen aan het gemotoriseerde verkeer. Tot op heden bestaat er echter nog geen valide rijvaardigheidstest specifiek voor personen met autisme. De arts van het CARA zal dus rekening houden met de aangeleverde medische informatie en eventueel een eigen medisch onderzoek uitvoeren. In het geval van autisme zal de eindbeslissing ook gebaseerd zijn op het advies van een psycholoog of neuropsycholoog. In veel gevallen zal het psychologisch onderzoek uitgevoerd worden door de



psycholoog van het CARA zelf. Het advies is gegrond op de inschatting van de meeste executieve functies die bekend zijn als belangrijk om veilig aan het verkeer deel te nemen, zoals onder meer het richten, verdelen en volhouden van de aandacht, het visuo-ruimtelijk inzicht, de mentale flexibiliteit, het plannings- en oordeelsvermogen, het onderdrukken van primaire responsen. Maar ook meer persoonsgebonden kenmerken komen aan bod, zoals ziekte-inzicht en realiteitszin. Op de reguliere tools om rijgeschiktheid van personen met een aandoening te evalueren scoren jonge volwassenen met autisme echter meestal binnen het normale bereik.

Zoals bij alle rijgeschiktheidsbeslissingen zal bij het nemen van de eindbeslissing ook rekening gehouden worden met rijpraktische elementen: een praktische rijevaluatie op de weg. Tijdens deze proef op de weg wordt er nagegaan of de vastgestelde of vermoede functionele stoornissen zich ook uiten tijdens de verkeersdeelname. Indien nodig worden aanpassingen aan het voertuig voorgesteld en uitgetest (zo valt bij rijden met een automaat bijvoorbeeld het technische deel van het handschakelen weg en kan de bestuurder zich meer op het weggebeuren concentreren kan worden). De praktische rijproef gebeurt doorgaans met een voertuig van het CARA. Deze wagens zijn uitgerust met alle mogelijke aanpassingen, en hebben een dubbele bediening, zodat de rij-expert die (aan de rechterkant) meerijdt tijdig kan ingrijpen mocht dat nodig zijn. Uit de praktische rijproef blijkt vaak dat het rijgedrag van jonge volwassenen met autisme toch enigszins afwijkend is. Op grond van deze vaststellingen formuleert het CARA dan adviezen om de rijgeschiktheid van de persoon met autisme te bevorderen.

Tot slot dient vermeld te worden dat naast de inhoud van de medische, psychologische en praktische proeven ook de vorm van de testen een rol speelt in het evaluatieproces van de persoon met autisme. Iedereen is het erover eens dat de eindtermen van de examens voor iedereen dezelfde moeten zijn, maar dat de vraagstelling aan personen met autisme anders dient te zijn om maximale garanties te bieden op een eerlijke evaluatie. Het is de bedoeling van het CARA om een meer autismspecifieke rijvaardigheidstest te ontwikkelen.

De rijgeschiktheidsevaluatie van personen met autisme is dus een delicate evenwichtsoefening tussen de wens tot individuele mobiliteit en de noodzaak tot algemene verkeersveiligheid. Deze evaluatie gebeurt op basis van medische en paramedische elementen en is voor een stuk wettelijk bepaald. Het doel van de evaluatie is na te gaan of er functionele stoornissen zijn die een veilige verkeersdeelname belemmeren. Anderzijds dient er vastgesteld te worden of die functionele stoornissen

gecompenseerd kunnen worden en zo ja hoe. Voorlopig ontbreekt nog de link tussen de huidige evaluatie en de eventuele revalidatie of remediëring.

REFERENTIELIJST

- BELGISCH INSTITUUT VOOR DE VERKEERSVEILIGHEID (BIVV) [HTTP://BIVV.BE/NL](http://bivv.be/nl)
- BEST, J. R., & MILLER, P. H. (2010). A DEVELOPMENTAL PERSPECTIVE ON EXECUTIVE FUNCTION. *CHILD DEVELOPMENT*, 81(6), 1641–1660.
- BOUILLON, L., MAZER, B., & GELINAS, I. (2006). VALIDITY OF THE COGNITIVE BEHAVIORAL DRIVER'S INVENTORY IN PREDICTING DRIVING OUTCOME. *AMERICAN JOURNAL OF OCCUPATIONAL THERAPY*, 60, 420–427.
- BRADY, D. I., SCHWEAN, V. L., SAKLOFSKE, D. H., MCCRIMMON, A. W., MONTGOMERY, J. M., & THORNE, K. J. (2013). CONCEPTUAL AND PERCEPTUAL SET-SHIFTING EXECUTIVE ABILITIES IN YOUNG ADULTS WITH ASPERGER'S SYNDROME. *RESEARCH IN AUTISM SPECTRUM DISORDERS*, 7, 1631–1637.
- CENTRUM VOOR RIJGESCHIKTHEID EN VOERTUIGAAANPASSINGEN (CARA), [HTTP://BIVV.BE/NL/PARTICULIEREN/CARA](http://bivv.be/nl/particulieren/cara)
- CHAN, R. C., SHUM, D., TOULPOULOU, T., & CHEN, E. Y. (2008). ASSESSMENT OF EXECUTIVE FUNCTIONS: REVIEW OF INSTRUMENTS AND IDENTIFICATION OF CRITICAL ISSUES. *ARCHIVES OF CLINICAL NEUROPSYCHOLOGY*, 23, 201–216.
- CLASSEN, S., & MONAHAN, M. (2013). EVIDENCE-BASED REVIEW ON INTERVENTIONS AND DETERMINANTS OF DRIVING PERFORMANCE IN TEENS WITH ATTENTION DEFICIT HYPERACTIVITY DISORDER OR AUTISM SPECTRUM DISORDER. *TRAFFIC INJURY PREVENTION*, 14(2), 188–193.
- COX, N. B., REEVE, R. E., COX, S. M., & COX, D. J. (2012). BRIEF REPORT: DRIVING AND YOUNG ADULTS WITH ASD: PARENTS' EXPERIENCES. *JOURNAL OF AUTISM AND DEVELOPMENTAL DISORDERS*, 42, 2257–2262.
- CRUNDALL, D., ANDREWS, B., VAN LOON, E., & CHAPMAN, P. (2010). COMMENTARY TRAINING IMPROVES RESPONSIVENESS TO HAZARDS IN A DRIVING SIMULATOR. *ACCIDENT ANALYSIS AND PREVENTION*, 42, 2117–2124.
- DAHL, R. (2008). BIOLOGICAL, DEVELOPMENTAL AND NEUROBEHAVIORAL FACTORS RELEVANT TO ADOLESCENT DRIVING RISKS. *AMERICAN JOURNAL OF PREVENTIVE MEDICINE*, 35, 278–284.
- EAVES LC, HO HH. (2008) YOUNG ADULT OUTCOME OF AUTISM SPECTRUM DISORDERS. *J AUTISM DEV DISORD*. 2008;38(4):739–47.
- ESTAY, I., & PAXTON, K. (2007). COUNSELLING PEOPLE ON THE AUTISM SPECTRUM: A PRACTICAL MANUAL. LONDON: JESSICA KINGSLEY PUBLISHERS.
- FABBRI-DESTRO M, CATTANEO L, BORIA S, RIZZOLATTI G.(2009) PLANNING ACTIONS IN AUTISM. *EXP BRAIN RES*. 192(3):521-5.
- FOURNIER, K. A., HASS, C. J., NAIK, S. K., LODHA, N., & CAURAUGH, J. H. (2010). MOTOR COORDINATION IN AUTISM SPECTRUM DISORDERS: A SYNTHESIS AND META-ANALYSIS. *JOURNAL OF AUTISM AND DEVELOPMENTAL DISORDERS*, 40, 1227–1240.
- GLAZEBROOK, C.M., ELLIOTT, D. & P. SZATMARI (2008) HOW DO INDIVIDUALS WITH AUTISM PLAN THEIR MOVEMENTS?, *J AUTISM DEV DISORD* (2008) 38:114–126.
- HILL E.L. EVALUATING (2004) THE THEORY OF EXECUTIVE DYSFUNCTION IN AUTISM. *DEV REV*. ;24:189–233.
- HUANG, P., KAO, T., CURRY, A. E., & DURBIN, D. R. (2012). FACTORS ASSOCIATED WITH DRIVING IN TEENS WITH AUTISM SPECTRUM DISORDERS. *JOURNAL OF DEVELOPMENTAL & BEHAVIORAL PEDIATRICS*, 33, 70–74.
- ISLER, R. B., STARKEY, N. J., & WILLIAMSON, A. R. (2009). VIDEO-BASED

ROAD COMMENTARY TRAINING IMPROVES HAZARD PERCEPTION OF YOUNG DRIVERS IN A DUAL TASK. *ACCIDENT ANALYSIS AND PREVENTION*, 41, 445–452.

KB (1998), MINIMUMNORMEN EN ATTESTEN INZAKE DE LICHAAMELIJKE EN GEESTELIJKE GESCHIKTHEID VOOR HET BESTUREN VAN EEN MOTORVOERTUIG', BIJLAGE 6: MEDISCHE CRITERIA VERMELD IN HET KB VAN 23 MAART 1998 BETREFFENDE HET RIJBEWIJS, [HTTP://WWW.WEGCODE.BE/WETKSTEN/SECTIES/KB/KB-230398](http://www.wegcode.be/wetteksten/secties/kb/kb-230398). EN [HTTP://WWW.WEGCODE.BE/WETKSTEN/SECTIES/KB/KB-230398/662-BIJLAGE6](http://www.wegcode.be/wetteksten/secties/kb/kb-230398/662-bijlage6)

KIRBY, A., SUGDEN, D., & EDWARDS, L. (2011). DRIVING BEHAVIOUR IN YOUNG ADULTS WITH DEVELOPMENTAL CO-ORDINATION DISORDER. *JOURNAL OF ADULT DEVELOPMENT*, 18, 122–129.

LAI, M.C., LOMBARDO, M.V., & BARON-COHEN S. (2014). AUTISM, *LANCET*. 383(9920):896-910.

OGILVIE, J. M., STEWART, A. L., CHAN, R. C., SHUM, & H., D. (2011). NEUROPSYCHOLOGICAL MEASURES OF EXECUTIVE FUNCTION AND ANTISOCIAL BEHAVIOR: A META-ANALYSIS*. *CRIMINOLOGY*, 49(4), 1063-1107.

REIMER, B., FRIED, R., MEHLER, B., JOSHI, G., BOLFEK, A., GODFREY, K. M., BIEDERMAN, J. (2013). BRIEF REPORT: EXAMINING DRIVING BEHAVIOR IN YOUNG ADULTS WITH HIGH FUNCTIONING AUTISM SPECTRUM DISORDERS: A PILOT STUDY USING A DRIVING SIMULATION PARADIGM. *JOURNAL OF AUTISM AND DEVELOPMENTAL DISORDERS*, 43, 2211-2217.

ROSS, V., JONGEN, E. M., BRIJS, T., BRIJS, K., RUITER, R. A., & WETS, G. (2014A). THE RELATION BETWEEN COGNITIVE CONTROL AND RISKY DRIVING IN YOUNG NOVICE DRIVERS. *APPLIED NEUROPSYCHOLOGY: ADULT*, 0, 1-12.

ROSS, V., JONGEN, E. M., WANG, W., BRIJS, T., BRIJS, K., RUITER, R. A., & WETS, G. (2014B). INVESTIGATING THE INFLUENCE OF WORKING MEMORY CAPACITY WHEN DRIVING BEHAVIOR IS COMBINED WITH COGNITIVE LOAD: AN LCT STUDY OF YOUNG NOVICE DRIVERS. *ACCIDENT ANALYSIS AND PREVENTION*.

SACREY, L.A., GERMANI ,T., BRYSON, S.E. & ZWAIGENBAUM L. (2014). REACHING AND GRASPING IN AUTISM SPECTRUM DISORDER: A REVIEW OF RECENT LITERATURE. *FRONT NEUROL*. 2014 JAN 23;5:6.

SCHMITZ, N., DALY, E., & MURPHY, D. (2007). FRONTAL ANATOMY AND REACTION TIME IN AUTISM. *NEUROSCIENCE LETTERS*, 412, 12–17.

SHEPPARD, E., ROPAR, D., UNDERWOOD, G., & VAN LOON, E. (2010). BRIEF

REPORT: DRIVING HAZARD PERCEPTION IN AUTISM. *JOURNAL OF AUTISM AND DEVELOPMENTAL DISORDERS*, 40, 504–508.

SINZIG, J., MORSCH, D., BRUNING, N., SCHMIDT, M. H., & LEHMKUHL, G. (2008). INHIBITION, FLEXIBILITY, WORKING MEMORY AND PLANNING IN AUTISM SPECTRUM DISORDERS WITH AND WITHOUT COMORBID ADHD-SYMPOMS. *CHILD AND ADOLESCENT PSYCHIATRY AND MENTAL HEALTH*, 2(4), 1-12.

SLOOTMANS, F.; DUPONT, E., & SILVERANS, P. (2011). RISICO'S VOOR JONGE BESTUURDERS IN HET VERKEER. ANALYSE VAN RISICOFACTOREN VOOR 18 TOT 24-JARIGE BESTUURDERS OP BASIS VAN EEN ENQUÊTE OVER HUN BETROKKENHEID BIJ ONGEVALLLEN. KENNISCENTRUM VERKEERSVEILIGHEID BELGISCH INSTITUUT VOOR DE VERKEERSVEILIGHEID.

VAN EYLEN, L., BOETS, B., STEYAERT, J., EVERS, K., WAGEMANS, J., & NOENS, I. (2011). COGNITIVE FLEXIBILITY IN AUTISM SPECTRUM DISORDER: EXPLAINING THE INCONSISTENCIES? *RESEARCH IN AUTISM SPECTRUM DISORDERS*, 5, 1390–1401.

VANVUCHELEN, M., ROEYERS, H., & DE WEERDT, W. (2011). DO IMITATION PROBLEMS REFLECT A CORE CHARACTERISTIC IN AUTISM? : EVIDENCE FROM A LITERATURE REVIEW, *RESEARCH IN AUTISM SPECTRUM DISORDERS*, 5, 1, 89-95.

VANVUCHELEN, M., VAN SCHUERBEECK, L., ROEYERS, H., & DE WEERDT, W. (2013) UNDERSTANDING THE MECHANISMS BEHIND DEFICITS IN IMITATION: DO INDIVIDUALS WITH AUTISM KNOW 'WHAT' TO IMITATE AND DO THEY KNOW 'HOW' TO IMITATE? *RESEARCH IN DEVELOPMENTAL DISABILITIES*, 34, 1, 538–545.

VLAKVELD, W., ROMOSER, M. R., MEHRANIAN, H., DIETE, F., POLLATSEK, A., & FISHER, D. L. (2011). DO CRASHES AND NEAR CRASHES IN SIMULATOR-BASED TRAINING ENHANCE NOVICE DRIVERS' VISUAL SEARCH FOR LATENT HAZARDS? *TRANSPORTATION RESEARCH RECORD: JOURNAL OF THE TRANSPORTATION RESEARCH BOARD*, 2265, 153–160.

WEGVERKEERSWET (1968), ARTIKEL 30, [HTTP://WWW.WEGCODE.BE/WETKSTEN/SECTIES/WETTEN/VERKEERSWET/458-T4HS3](http://www.wegcode.be/wetteksten/secties/wetten/verkeerswet/458-t4hs3)

ZALLA, T., SAV, A. M., STOPIN, A., AHADÉ, S., & LÉBOYER, M. (2009). FAUX PAS DETECTION AND INTENTIONAL ACTION IN ASPERGER SYNDROME. A REPLICATION ON A FRENCH SAMPLE. *JOURNAL OF AUTISM AND DEVELOPMENTAL DISORDERS*, 39, 373–382.

1 UNIVERSITEIT HASSELT, FACULTEIT GENEESKUNDE EN LEVENSWETENSCHAPPEN, STUDIECENTRUM VOOR REVALIDATIEONDERZOEK (REVAL)

2 BELGISCH INSTITUUT VOOR VERKEERSVEILIGHEID (BIVV), CENTRUM VOOR RIJGESCHIKTHEID EN VOERTUIG AANPASSING (CARA)

3 UNIVERSITEIT HASSELT, SCHOOL VOOR MOBILITEITSWETENSCHAPPEN, INSTITUUT VOOR MOBILITEIT (IMOB)



YES  DRIVE !

Autisme in het verkeer

een praktische handwijzer om personen met autisme meer kansen te geven in het verkeer

De tekst in deze bijdrage is met toestemming overgenomen uit de brochure 'Autisme in het verkeer. Een praktische handwijzer om personen met autisme meer kansen te geven in het verkeer'. De volledige brochure kan je gratis meenemen bij een bezoekje aan ons documentatiecentrum, maar ook online raadplegen via onze website!



In onze vorige jaargang kwam het onderzoeksproject 'Yes I Drive' al aan bod. Je kon lezen wat bestaande wetenschappelijke literatuur zei over de relatie tussen autisme en autorijden, wat er precies zo moeilijk is voor mensen met autisme in het verkeer en wat de Belgische wetgeving als voorwaarden stelde. De twee betrokken onderzoekscentra van de Universiteit Hasselt (het Instituut voor Mobiliteit van de School voor Mobiliteitswetenschappen, IMOB, en het Rehabilitation Research Center van de Faculteit Geneeskunde en levenswetenschappen, REVAL-BIOMED) die het onderzoek leidden, ontwikkelden ook een brochure voor rijinstructeurs. In heldere taal krijg je niet enkel een beknopte uitleg van wat autisme eigenlijk inhoudt, maar vooral een heleboel praktische tips. We geven je graag een samenvatting, nuttig voor iedereen die mensen met autisme rijvaardigheid wil bijbrengen!

Mensen met autisme leren en denken anders dan mensen zonder deze diagnose. Autisme zegt echter niets over hoe slim iemand is, of hij/zij een leuke baan kan vinden en dus ook niet of iemand met autisme veilig aan het verkeer kan deelnemen. Ieder mens is anders, met eigen uitdagingen en vaardigheden. Autisme zegt wel iets over hoe informatie wordt verwerkt en toegepast. Dit kan gevolgen hebben voor het juist inschatten van verkeerssituaties. Acties van andere verkeersdeelnemers en (gewijzigde) verkeerssituaties moeten juist geïnterpreteerd worden. Eigen gedrag moet hier vlotjes op afgestemd worden. Dit zijn zaken die heel belangrijk zijn in het verkeer. Voor iemand met autisme en zijn omgeving, is actieve deelname aan het verkeer dan ook een extra zorg. Beschikt hij of zij wel over voldoende overzicht om veilig en zelfstandig aan het verkeer deel te nemen?

Leren autorijden is voor iedereen in zeker mate stresserend en soms zelfs beangstigend. Voor personen met autisme kan dit extra stresserend zijn. Uit ervaring

weten we echter dat personen met autisme met een goede begeleiding en extra oefening kunnen leren autorijden en bovendien meestal goede bestuurders zijn. De essentie van de begeleiding van mensen met autisme zit hem in het zo duidelijk en concreet mogelijk zijn, stap voor stap. Maar ook veel oefenen met verschillende situaties.

TIPS EN TRUCS VOOR RIJINSTRUCTEURS EN BEGELEIDERS

Alle leerlingen die rijlessen volgen, hebben baat bij onderstaande tips. Aan de hand van voorbeelden maken we duidelijk dat mensen met autisme niet alleen baat, maar nood hebben aan deze tips en trucs.

√ Installeer rust

Alles wat je als rijinstructeur doet en wat er gebeurt in het verkeer, levert voor iemand met autisme een nieuwe stroom aan prikkels op. Het is belangrijk deze



extra prikkels tot een minimum te beperken. Op deze manier zorg je ervoor dat er zoveel mogelijk ruimte overblijft voor het eigenlijke leerproces.

Daarom:

- zorg dat je zelf rustig bent en blijft
- raak iemand met autisme niet onnodig aan
- zorg voor routine in de manier van aanpakken
- geef de tijd om de informatie te verwerken
- wanneer een antwoord niet meteen wordt gegeven, wacht rustig af en stel niet opnieuw een (andere) vraag
- luisteren en tegelijkertijd autorijden is lastig. Stop daarom zoveel mogelijk als je iets wilt zeggen of uitleggen.

Multitasking geeft dus onrust. Als rijinstructeur kan je zelf zorgen dat je leerling effectiever naar je instructie kan luisteren. Stel dat je zélf schrikt en je moet een ingreep toepassen, zorg er dan voor dat de interventie die je pleegt op een eenduidige, rustige, niet oordelende, vriendelijke toon is. Op deze manier hoeft de leerling alleen maar te reageren op de inhoud van datgene wat je te zeggen hebt. Door al het andere stel je hem in de gelegenheid om niet te focussen op datgene wat je eigenlijk over wilt brengen. Ben je dus bewust van je toon, intonatie, boodschap, van datgene wat je over wilt brengen. Laat je eigen emotie in je gezicht, je handgebaren en toon achterwege, want dat zijn onnodige en afleidende prikkels.

√ Wees duidelijk

Als het voor een persoon met autisme onduidelijk is wat er precies van hem verwacht wordt, zorgt dit voor heel veel onrust in zijn hoofd. Hoe duidelijker, herkenbaarder en rustiger de situatie, hoe minder het autisme hem belemmert. Regels geven duidelijkheid. Hoe meer

regels, hoe meer houvast, des te prettiger iemand met autisme zich voelt.

Daarom:

- wees zo concreet mogelijk
- behandel een probleem stap voor stap, één ding tegelijk
- spreek in korte, duidelijke zinnen
- leg van tevoren uit wat er gaat gebeuren. Is iets nog niet zeker, vertel dit dan, en verduidelijk (indien mogelijk) ook wat de verschillende gebeurtenissen kunnen zijn
- vermijd woorden als “misschien”, “eventueel”

indien ze niet essentieel zijn

- herhaal regelmatig, liefst in dezelfde bewoordingen
- bedenk dat ‘druk doen’ en ‘niet luisteren’ meestal een vraag om meer duidelijkheid is
- vertel bij ongewenst gedrag niet wat je niet wil, maar juist wat je wél wil
- benoem de regels

Wanneer je bijvoorbeeld aangeeft dat je op de rotonde links af wilt slaan en je hebt met de leerling nog niet eerder een rotonde gereden, kan dat voor de leerling betekenen dat hij inderdaad meteen links afslaat. De leerling neemt de rotonde dus niet driekwart rond, maar slaat tegen het verkeer in linksaf. Wees dus duidelijk in wat je van de leerling verwacht en geef ook aan hoe je verwacht dat de leerling dit aan gaat pakken. Dit kun je doen door een tekening van de situatie vooraf te maken, een stappenplannetje, eerst voordoen etc.

√ Denk aan non-verbale signalen

Een persoon met autisme kan uit zichzelf moeilijk non-verbale signalen lezen. Hij heeft waarschijnlijk in de loop van zijn leven al wel het een en ander geleerd (hard praten is boos) maar je moet je realiseren dat dit deels aangeleerd is. Door de moeite om non-verbale signalen automatisch af te lezen en juist te interpreteren kan veel onduidelijkheid bij iemand met autisme ontstaan.

Daarom:

- neem een neutrale houding aan
- zorg dat je stem en je houding met elkaar in overeenstemming zijn
- dwing iemand niet tot oogcontact als hij dat niet wil

Bijvoorbeeld, bij het invoegen op een rotonde waar het erg druk is of bij het veranderen van rijstrook, kan

het nodig zijn af te stemmen op je medeweggebruiker. Hiertoe moet de leerling de non-verbale signalen van de ander goed kunnen interpreteren. Ondertitel deze signalen zodat de leerling deze juist leert duiden en groepeer ze in z'n soort (afwijzend, uitnodigend, negerend etc). Op deze manier is de leerling beter in staat om betekenis te geven aan de non-verbale signalen van de medeweggebruiker en daarmee adequater te handelen.

√ Spreek klare taal

Ook taal kan erg onduidelijk zijn. De dubbele betekenis ontgaat iemand met autisme vaak volledig. Zeker als die niet overeenkomt met het stemgebruik.

Daarom:

- gebruik nooit sarcasme of cynisme
- vermijd figuurlijk taalgebruik als je niet zeker bent dat de persoon met autisme dat begrijpt of maak duidelijk dat iets figuurlijk is
- gebruik zo min mogelijk open vragen (hoe, waarom)
- visualiseer waar mogelijk, dus maak overzichtelijke aantekeningen
- verduidelijk met een tekening en/of schrijf de te volgen stappen op papier

Check dus bij de leerling of hij hetzelfde verstaat als jij. Als je bijvoorbeeld aangeeft dat je "vlot" moet wegrijden bij groen licht, moet je ook definiëren wat het woord "vlot" aan handelen inhoudt. Zo ook, als je zegt dat iemand "rustig" op een kruising af moet rijden. Hoe hard is "rustig"? Hoeveel kilometer per uur is dat? Hou er dus rekening mee dat jouw taal letterlijk wordt geïnterpreteerd.

√ Geef overzicht

Iemand met autisme heeft vaak moeite om details in een groter geheel te plaatsen. Als hij in een nieuwe situatie komt zal hij eerst de details zien en pas later de gehele ruimte (net omgekeerd van hoe de meeste mensen waarnemen). Door dit detail-denken is hij goed in staat om feitjes te leren, maar deze in het geheel plaatsen lukt vaak minder goed.

Daarom:

- help hoofd- en bijzaken te onderscheiden
- besef dat verkeersregels kennen niet betekent dat je die ook toe kunt passen
- bij een bekend detail is iemand met autisme geneigd meteen te beginnen zonder verder nog op te letten. Wijs hem daarom op de gehele situatie en laat zoveel mogelijk in eigen woorden het geheel beschrijven

Stel dat je de leerling vraagt, of het een veilige situatie

is om nu in te halen. De leerling rijdt achter een auto. Er is geen tegemoetkomend verkeer. De leerling kan een geheel of gedeeltelijk foutieve inschatting maken omdat hij niet het gehele verkeeroverzicht heeft en moeite heeft met samenhang denken. In dit geval kan de leerling gemist hebben dat er wel verkeer achterop kwam rijden, waardoor het geen veilig moment was om de auto voor hem in te halen. Zorg ervoor dat de leerling alle puzzelstukjes van dat moment gepuzzeld heeft zodat de leerling een weloverwogen keuze kan maken.

√ Help generaliseren

Wanneer mensen met autisme een bepaalde vaardigheid krijgen aangeleerd in situatie A, dan is het niet vanzelfsprekend dat zij dit gedrag dan ook toepassen in een vergelijkbare situatie B, op een ander tijdstip en op een andere plaats.

Daarom:

- controleer of het doorgekomen is dat iets een algemene regel is
- maak heldere, eenduidige afspraken en stel regels vast
- pas de regels toe op verschillende situaties en formuleer uitzonderingen, wijzigingen en aanvullingen

Omdat mensen zonder diagnose gemakkelijk het geleerde kunnen toepassen in soortgelijke situaties, zou een instructeur dit ten opzichte van een persoon met autisme ook kunnen verwachten. Niets is minder waar. Een rotonde met verhoogde rijbaanscheidingen en 6 uitgangen en heel veel borden is een totaal andere rotonde dan een dorpsrotonde met 3 uitgangen. Maak de overeenkomsten inzichtelijk en leg de linken. Stel de verschillen en nuanceer de handelingen.

√ Heb aandacht voor automatisering

Een nieuwe vaardigheid leren is een hele klus. Wanneer iemand met autisme een bepaalde (deel) handeling onder de knie lijkt te hebben, kun je nog wel eens verrast worden wanneer hij het een volgende keer volledig kwijt lijkt te zijn. Dit heeft te maken met het feit dat mensen met autisme er langer over doen om vaardigheden volledig eigen te maken. De automatisering verloopt moeizaam.

Daarom:

- bouw veel herhaling in
- werk in kleine stapjes; deel een vaardigheid op in kleine deelvaardigheden en leer ze zoveel mogelijk één voor één aan
- nogmaals: herhaal, herhaal en herhaal!

De leerling met autisme vraagt zichzelf bijvoorbeeld niet automatisch af wat hij (en daarnaast de ander) heeft gedacht en gedaan en wat dat tot resultaat heeft gehad. Zijn innerlijke spraak is namelijk anders ontwikkeld. Als de leerling zou weten waarom hij iets goed heeft gedaan, zou hij dat automatisch kunnen herhalen. Nu moet je als instructeur met hem checken hoe de leerling tot een bepaald resultaat is gekomen, zodat dit de handleiding wordt voor die specifieke handeling. Het gevolg hiervan is dat het automatiseren vergemakkelijkt wordt. Als de leerling goed op de snelweg heeft ingevoegd, bespreek dan wat hij heeft gedacht en gedaan, zodat hij dit een volgende keer weer kan doen.

√ Corrigeer misvattingen

Soms hebben mensen met autisme zichzelf een regel of oplossingsstrategie eigen gemaakt. Ze hebben hun "eigen waarheid" gecreëerd. Deze regel kan haaks staan op de algemeen geldende regel. In een gesprek met de persoon kan door middel van visualisatie de zich eigen gemaakte regel worden verwijderd.

Daarom:

- laat iemand in eigen woorden een regel aan je uitleggen
- let goed op fouten die zich herhalen
- verwijder een foute regel door het duidelijk te benoemen én visueel te maken, bv. door er een rood kruis op te tekenen en vervolgens de geldende regel te visualiseren

Indien een leerling bijvoorbeeld de vorige les een veeleernde ervaring had met een BMW-bestuurder, omdat deze hem afsneed, kan het zo zijn dat de leerling een vaste koppeling heeft gemaakt: alle BMW-rijders snijden medebestuurders af. Het is dan zaak om te bevragen welke vaste koppeling hij heeft gemaakt, in welke situatie, om deze vervolgens te "herprogrammeren".

√ Leer uitzonderingen te maken

Om goed auto te kunnen rijden, moet je soms een uitzondering op de geleerde regels maken. Maar hoe doe je dat als instructeur op een goede manier? In cursussen, trainingen of opleidingen wordt hier uitgebreid aandacht aan besteed. Maar hier vast een eerste schets. Men kan bijvoorbeeld uitzonderingen maken door de verandering te linken aan een basisregel.

Een uitzondering maken kan vooraf, als men voorziet dat de uitzondering zich voor gaat doen: Je mag 50km p/u binnen de bebouwde kom rijden. Maar voor aanvang van de les is al bekend dat het geijzeld heeft. Verandering; we rijden dan niet de toegestane snelheid van 50 km/u maar met een aangepaste snelheid van 20 km/u.

Een uitzondering aanleren kan ook achteraf, als deze onvoorzien heeft plaatsgevonden. Je mag 50 km/u binnen de bebouwde kom rijden, maar er spelen kinderen met een bal langs de kant van de weg.

Om mensen met autisme iets aan te leren, is het werken met een stappenplan, uitgewerkt op papier een prima middel. De uitzonderingen kunnen hierin al meteen worden meegenomen.

√ Een goede samenwerking

De tips zijn veelal gericht op de rijinstructeurs. Maar ze houden natuurlijk geen garanties in. De auteurs van de brochure doen daarom ook een oproep naar de leerling met autisme: als het lukt, geef dan aan wat er precies voor jou wel en niet werkt! Zijn metaforen lastig? Gaat het tempo te snel? Liever geen social talks tijdens de les? Nood aan meer visualisatie?

Praat er dan over! Het helpt de rijinstructeur om beter les te geven en het helpt de leerling met autisme sneller een rijbewijs te halen...



YES  DRIVE !