

Project:

Van Goed

Naar Beter

Concept scenario vernieuwd rijexamen

Inhoud

1	Uitgangspunten, randvoorwaarden en onderzoeksvragen	3
2	Procesmatige aanpak en draagvlak bij betrokken partijen	5
3	Probleemanalyse	6
4	Van probleemanalyse naar scenario	7
4.1	Het theorie-examen	7
4.2	Het praktijkexamen	9
	Toets (proces/product evaluatie) (stap 3)	9
	Deelexamen 2 (stap 4)	9
4.3	Overige aandachtspunten praktijkexamen	10
	Computersimulatie	10
	Opbouwen logboek	10
	Faalangstige kandidaten	10
5	Het nieuwe examenscenario	13
5.1	Wie doet wat en waarom?	15
6	Toetsing scenario aan beleidsmatige en inhoudelijke eisen	15
6.1	Beleidsmatige eisen	15
	Vernieuwing moet bijdragen aan reductie van onveiligheid	15
	Opleiding versus examinering	15
	Aansluiting bij Europese wet- en regelgeving	15
	Zoveel mogelijk binnen bestaand wettelijk kader	16
	Voorgestelde wijzigingen moeten controleerbaar en handhaafbaar zijn	16
	Totale kosten voor het halen van het rijbewijs mogen slechts marginaal toenemen	16
	Het te ontwikkelen nieuwe examen moet voldoende robuust zijn	16
6.2	Inhoudelijke eisen	16
	Validiteit van het rijexamen	17
	Betrouwbaarheid van het rijexamen	17
	De normering	18
7	Compatibiliteit van scenario met Rijopleiding in Stappen	18
8	Compatibiliteit van scenario met aanvullende maatregelen	19
8.1	Ervaringsmodule	19
8.2	Training rijden onder specifieke omstandigheden	19
8.3	Tweede fase rijopleiding	19
9	De gecertificeerde instructeur voor uitvoeren van de proces/product evaluatie (toets)	20
10	Praktijkpilots	20
10.1	Praktijkpilot Deelexamen 1	20
10.2	Praktijkpilot Theorie-examen	21
10.3	Praktijkpilot toets (proces/product evaluatie)	21
10.4	Praktijkpilot Deelexamen 2	21
10.5	Praktijkpilot digitaal logboek	21
	<i>Bijlage 1 Gadget-matrix</i>	22
	<i>Bijlage 2 Implementatieplan</i>	24
	<i>Bijlage 3 Eerste overzicht aanpassing regelgeving</i>	27
	<i>Bijlage 4 Financiële onderbouwing examenscenario VGnB</i>	30

1 Uitgangspunten, randvoorwaarden en onderzoeksvragen

Om het aantal slachtoffers, vooral onder jonge beginnende bestuurders, omlaag te brengen zijn door het Ministerie van Verkeer en Waterstaat in de discussienota 'De Rijbewijs-revolutie' onder de noemer 'Plan 17' maatregelen geformuleerd ten aanzien van het traject dat doorlopen moet worden voor het behalen van het rijbewijs. Over de voorstellen van de discussienota is een brede range van maatschappelijke en bestuurlijke organisaties geconsulteerd. Deze consultatieronde heeft uitgewezen dat er een breed draagvlak is voor de geformuleerde voorstellen.

De kern van de beoogde modernisering is dat de rijexamens en tevens de rijopleiding die kandidaten volgen om voor de examens te slagen in de visie van het ministerie in de toekomst minder op feitelijke kennis en reproductieve vaardigheden gericht dienen te zijn en meer op begripsmatige kennis en productieve vaardigheden.

Ten aanzien van de vernieuwing van het rijexamen is een aantal randvoorwaarden gesteld. Enerzijds betreft het *beleidsmatige eisen* die vanuit de overheid (in het bijzonder het Ministerie van Verkeer en Waterstaat) zijn gesteld. Anderzijds betreft het *inhoudelijke eisen* die vanuit de wetenschap aan de inhoud en de opzet van het nieuwe rijexamen worden gesteld.

De beleidsmatige eisen betreffen:

1. De nieuwe examens moeten leiden tot een reductie van de ongevallen van beginnende bestuurders.
2. Vasthouden aan duidelijke verdeling van verantwoordelijkheden tussen opleiding en examinering.
3. Aansluiting bij Europese wet- en regelgeving.
4. Vernieuwing zoveel mogelijk binnen bestaande nationale regelgeving.
5. Voorgestelde aanpassingen moeten handhaafbaar en controleerbaar zijn.
6. Totale kosten mogen voor de consument slechts marginaal toenemen.
7. Vernieuwing moet verenigbaar zijn met de Rijopleiding in Stappen en eventueel te nemen aanvullende maatregelen.
8. De nieuwe examens moeten kwalitatief zodanig zijn opgebouwd dat het voor de komende jaren voldoende borging geeft en voldoende flexibel zijn dat nieuwe elementen kunnen worden toegevoegd.

De inhoudelijke eisen betreffen:

1. De nieuwe rijexamens moeten valide zijn.
2. De nieuwe rijexamens moeten betrouwbaar zijn.
3. De normering (wel of niet geslaagd) moet helder en inzichtelijk zijn.

Als eerste stap in het traject om te komen tot de beoogde modernisering van de rijexamens is een analyse van de problematiek van de jonge beginnende bestuurders gemaakt. Vervolgens is op basis van deze probleemanalyse, rekening houdend met de geschetste randvoorwaarden, een concreet scenario voor de examenvernieuwing uitgewerkt.

Daarbij ging het in feite om beantwoording van de onderstaande twee centrale onderzoeksvragen:

- Welke factoren bepalen het hoge ongevalrisico van (jonge) beginnende bestuurders en wat moet worden aangepakt om het risico te reduceren?
- Hoe kan er via het rijexamen voor worden gezorgd dat de risicofactoren worden aangepakt tijdens de rijopleiding, hoe kan een en ander valide en betrouwbaar worden getoetst en welke aanvullende maatregelen zijn er noodzakelijk?

Bij het ontwerpen van het vernieuwde rijexamenscenario is uiteraard gebruik gemaakt van de inzichten die het CBR in samenwerking met de branche de laatste jaren heeft opgedaan met de tussentijdse toets en de Rijopleiding in Stappen. Beide initiatieven hebben ervoor gezorgd dat opleiding en examen meer op elkaar zijn afgestemd en dat kandidaten beter voorbereid op het examen komen en daardoor een hogere slagingskans hebben.

De tussentijdse toets functioneert inmiddels al enkele jaren naar volle tevredenheid van alle betrokkenen, dit wil zeggen zowel kandidaten als rij-instructeurs en examinatoren. Uit onderzoek is gebleken dat door de invoering van de tussentijdse toets examinatoren en rij-instructeurs beter zijn gaan communiceren over de inhoud van de opleiding en het examen en dat de rijopleiding en het rijexamen dichter bij elkaar zijn gebracht¹. Door de verbeterde opleiding is het slagingspercentage van kandidaten met een tussentijdse toets gemiddeld 10 tot 15 procentpunten hoger dan dat van kandidaten zonder tussentijdse toets. De tussentijdse toets voorziet in een duidelijke behoefte: ruim eenderde van alle kandidaten voor het praktijkexamen B maakt op dit moment gebruik van de mogelijkheid om een tussentijdse toets af te leggen. Daarom is in het hier gepresenteerde nieuwe examenscenario een plek ingeruimd voor een toets (proces/product evaluatie) die voortbouwt op de huidige tussentijdse toets.

In nauwe samenwerking met de rijopleidingsbranche en onder projectleiding van het Regionaal Orgaan Verkeersveiligheid Gelderland is via een aantal praktijkproeven in de periode 2000 tot en met 2003 inhoud gegeven aan de Rijopleiding in Stappen (RIS)². De RIS betreft een sterk gestructureerde, modulair opgebouwde opleiding voor het rijbewijs B. De leerling doorloopt in de RIS achtereenvolgens vier modules. Alle modules worden met een toets afgesloten. Voor de modules 1 en 2 zijn nieuwe toetsen ontwikkeld, module 3 wordt afgesloten met de deelttoets 3 en op module 4 volgt het reguliere praktijkexamen. Sinds het najaar van 2003 wordt gewerkt aan de landelijke uitrol van de RIS en hebben leerlingen in heel Nederland de mogelijkheid om de RIS te volgen. Op dit moment hebben circa 1.500 rij-instructeurs de bijscholing tot RIS-instructeur gevolgd en de verwachting is dat er in 2005 nog eens circa 1.000 bij zullen komen. Daarmee zal eind 2005 ongeveer de helft van alle in Nederland actieve rij-instructeurs over een RIS-certificaat beschikken. Met andere woorden: door de branche is inmiddels zeer veel geïnvesteerd in de RIS.

1 Zie onder andere: Nägele, R.C. en Vissers, J.A.M.M. (1996) Evaluatie tussentijdse toets. Rapportnummer TT96-29. Veenendaal, Traffic Test.

2 Zie de volgende rapporten: Nägele, R.C. En Vissers, J.A.M.M. (2001) Rijopleiding in Stappen (RIS). Evaluatie van een proef in de provincie Gelderland. Rapportnummer TT01-062. Veenendaal, Traffic Test en Nägele, R.C. en Vissers, J.A.M.M. (2003) Rijopleiding in Stappen (RIS). Evaluatie van de vervolgprouf in de provincie Gelderland 2002-2003. Rapportnummer TT03-033. Veenendaal, Traffic Test.

Hetzelfde geldt voor het exameninstituut. Ook het CBR heeft veel energie en geld geïnvesteerd om de RIS mogelijk te maken. Evenals voor de tussentijdse toets geldt dat personen die bij de RIS betrokken zijn (leerlingen, rij-instructeurs en examinatoren) enthousiast zijn over deze nieuwe opleidingsmethode. De verwachting is dat eind 2005 circa 10% van alle examenkandidaten de RIS gevolgd zal hebben. Onderzoek heeft uitgewezen dat jongeren via de RIS-methodiek beter zijn opgeleid en daardoor een nog hoger slagingspercentage hebben dan kandidaten met een tussentijdse toets: gemiddeld is sprake van een extra winst van circa 10 procentpunten. De RIS besteedt niet uitsluitend aandacht aan de ontwikkeling van technische basisvaardigheden, maar heeft met name ook oog voor de hogere orde vaardigheden zoals anticiperen, gevaarherkenning en inzicht in eigen sterke en zwakke punten. De RIS komt daarmee tegemoet aan de eisen die recent in Europees verband zijn geformuleerd voor de basisrijopleiding. De RIS sluit daardoor in belangrijke mate reeds aan op het hier uitgewerkte nieuwe scenario voor het rijexamen.

2 Procesmatige aanpak en draagvlak bij betrokken partijen

In de eerste fase van het project zijn nadrukkelijk alle spelers in het veld van rijopleiding en rijexamen bij de planvorming betrokken. In deze fase is via een krachtenveldanalyse in kaart gebracht welke partijen welke belangen hebben en hoe daarmee in het kader van het project het beste kan worden omgegaan. Al in deze fase zijn belanghebbenden actief bij het project betrokken door hen te informeren over de uitvoering van het plan van aanpak dat tot vernieuwing van het rijexamen in Nederland zou moeten leiden.

In de eerste fase zijn alle organisaties die betrokken zijn bij de rijopleiding en rijexamen in Nederland uitgenodigd om deel te nemen aan een workshop over de aanstaande vernieuwing van het rijexamen. Tijdens de workshop is in kleine groepen gebrainstormd over de mogelijkheden om het rijexamen (en de rijopleiding) zodanig om te vormen dat na het slagen voor het praktijkexamen beter toegeruste automobilisten worden opgeleverd, die veiliger en meer verantwoord verkeersgedrag vertonen. Tijdens de workshop waren de volgende organisaties vertegenwoordigd:

- Rijschoolorganisaties (ABAN, BOVAG, FAM)
- Opleidings- en Trainings Centrum Rijden (OTCRij) van het Ministerie van Defensie
- Uitgeverijen van verkeersleermiddelen (Veka Best, Verjo, Smit)
- Exameninstantie rij-instructeurs (Innovam/ IBKI)
- Belangenvereniging van instructeursopleidingen (LBVI)
- Inhoudelijke experts (Adviesdienst Verkeer en Vervoer, Stichting Wetenschappelijk Onderzoek Verkeersveiligheid, CIECA, PolitieAcademie, Traffic Test)
- Consumentenorganisaties/verkeersveiligheidsorganisaties (ANWB, KNMV, 3VO, vertegenwoordiger van de Regionale Organen voor de Verkeersveiligheid)
- Senter Novem (vanuit de betrokkenheid bij Het Nieuwe Rijden)
- Trainingscentra/oefenterreinen (VVCR, 2 VCN)

Ter voorbereiding op de workshop is tevens sprake geweest van bilateraal overleg met enkele van de bovenstaande partijen (vooral de rijschoolbranche en de inhoudelijke experts). Uiteraard is ook het CBR zelf intern geïnformeerd en geraadpleegd over het project.

Dit proces heeft geleid tot de samenstelling van een klankbordgroep waarin alle belangrijke partijen zitting hebben. De klankbordgroep is en zal bij belangrijke beslismomenten tijdens de projectuitvoering worden geïnformeerd en geraadpleegd. Dit moet waarborgen dat er voldoende draagvlak is bij de betrokken partijen voor de ingeslagen wegen van examenvernieuwing. Zo is de klankbordgroep nadrukkelijk betrokken geweest bij de ontwikkeling van de inhoud van het uiteindelijke examenscenario en zijn de door de organisaties geopperde ideeën zoveel mogelijk in het examenscenario verwerkt. Uiteraard kunnen niet alle ideeën worden verwezenlijkt en alle wensen worden vervuld. Een aantal ideeën over de noodzaak van aanvullende maatregelen zoals de ervaringsmodule, beperkingen voor beginnende bestuurders en een verplichte tweede fase rijopleiding zijn geen onderdeel van dit project aangezien deze ideeën in afzonderlijke projecten worden onderzocht. Door het gevolgde proces van consultatie kan van het examenscenario dat nu voorligt worden gezegd dat er zoveel mogelijk gebruik is gemaakt van alle inzichten van de betrokken organisaties.

3 Probleemanalyse

Om de eerste centrale onderzoeksvraag van het project modernisering rijexamens ('Welke factoren bepalen het hoge ongevalrisico van (jonge) beginnende bestuurders en wat moet worden aangepakt om het risico te reduceren?') te beantwoorden is een probleemanalyse uitgevoerd en daarbij is met name gebruik gemaakt van informatie uit een aantal recent verschenen overzichtsstudies, die de ongevalsproblematiek van jonge beginnende bestuurders in kaart hebben gebracht.

Die studies zijn:

- "Young novice drivers, driver education and training": literatuuronderzoek van het Zweedse onderzoeksinstituut VTI (Engström, e.a., 2003).
- "The effectiveness of driver training as a road safety measure": literatuuronderzoek uitgevoerd in opdracht van de Australische RACV³ (Christie, 2001).
- "The safety value of driver education and training": overzichtsartikel in het tijdschrift Injury Prevention (Mayhew & Simpson, 2002).
- "Jonge beginnende automobilisten, hun hoog ongevalrisico en maatregelen om het ongevalrisico terug te dringen": literatuurstudie uitgevoerd door de Stichting Wetenschappelijk Onderzoek Verkeersveiligheid (Vlakveld, 2004).

Tevens is gebruik gemaakt van de resultaten van een aantal Europese onderzoeksprojecten op het gebied van de rijopleiding, te weten:

- GADGET: Guarding Automobile Drivers through Guidance, Education and Technology (Siegrist (Ed.), 1999).
- DAN: Description and Analysis of post-licensing measures for Novice drivers (Bartl, 2000).
- ADVANCED: Analysis of post driver and rider training courses (Sanders (Ed.), 2002).
- BASIC: Basic driver training, new models (Hatakka e.a., 2003).

³ RACV staat voor: Royal Automobile Club of Victoria.

Bovengenoemde Europese onderzoeksprojecten hebben gemeenschappelijk dat zij ten behoeve van het onderzoek naar de rijopleiding gebruik maken van een theoretisch model waarin de belangrijkste doelen van de rijopleiding schematisch zijn weergegeven: de zogenaamde matrix met 'Goals for Driver Education' ofwel kortweg de GDE-matrix (zie bijlage 1).

Aan de hand van deze GDE-matrix is de probleemanalyse gestructureerd en is beschreven wat de noodzakelijke vernieuwing c.q. modernisering van het rijexamen (en de rijopleiding) zou moeten inhouden. Dit heeft geresulteerd in een overzicht met competenties en leerdoelen. Dat overzicht is vervolgens uitgewerkt in een gedetailleerd toets servicedocument. Dit toets servicedocument vormt in feite de basis voor de gewenste vernieuwing van examen en opleiding.

De probleemanalyse is uitgevoerd door het onderzoeksbureau Traffic Test en de resultaten hiervan zijn terug te vinden in het rapport 'Modernisering rijexamens'⁴.

4 Van probleemanalyse naar scenario

De probleemanalyse en de daarin beschreven mogelijkheden voor vernieuwing van het rijexamen zijn vervolgens uitgangspunt geweest voor het opstellen van het huidige examenscenario. Daarbij staat in feite de tweede centrale onderzoeksvraag centraal: 'Hoe kan er via het rijexamen voor worden gezorgd dat de risicofactoren tijdens de rijopleiding worden aangepakt, hoe kan een en ander valide en betrouwbaar worden getoetst en welke aanvullende maatregelen zijn er nodig?'

Als laatste stap richting scenario zijn concrete voorstellen geformuleerd voor de aanpassing van het huidige theorie- en praktijkexamen ten einde meer elementen van de GDE-matrix toetsbaar te maken. Deze voorstellen zijn vervolgens getoetst aan een aantal beleidsmatige en exameninhoudelijke eisen. Eindresultaat is een scenario voor de modernisering van het huidige examentraject, waarmee concrete praktijkproeven kunnen worden gehouden.

De mogelijke vernieuwingen die naar aanleiding van de probleemanalyse voor de examenopzet en de exameninhoud zijn geformuleerd worden samengevat onderstaand beschreven.

4.1 Het theorie-examen

Het huidige theorie-examen toetst vooral de kennis en de toepassing van de verkeersregels. Ook zijn aan het examen vragen toegevoegd die het verkeersinzicht van de kandidaten proberen te meten.

In het vernieuwde theorie-examen is er naast kennis en toepassing van verkeersregels ook aandacht voor kennis van onderwerpen met betrekking tot keuzen die voorafgaan aan de verkeersdeelname.

⁴ Vissers, J.A.M.M. (2004) Modernisering rijexamens. Probleemanalyse beginnende bestuurders. Rapportnummer TT04-021. Veenendaal, Traffic Test.

Verder is het moment van theorie-examen later in het opleidingstraject gebracht. Inzicht is immers iets wat in het algemeen wordt opgebouwd door ervaring in het verkeer op te doen. Aan het theorie-examen zullen met name kenniselementen van de hogere niveaus van de GDE-matrix worden toegevoegd. Tevens dient gevaarherkenning c.q. situation awareness een plek te krijgen in het theorie-examen. Ook voor gevaarherkenning en situation awareness geldt dat zij door het opdoen van rijervaring worden opgebouwd. Dit betekent dat het nieuwe theorie-examen bestaat uit twee deoltoetsen, te weten: een basistoets kennis en toepassing van verkeersregels en een 'situation awareness' of gevaarherkenningstoets. De deoltoetsen hebben een aparte normering, maar resulteren wel in één uitslag. Er blijft dus sprake van één toetsmoment.

Tabel 1 Theorie-examen: vergelijking huidige en vernieuwde situatie

	Huidige situatie	Situatie bij invoering nieuw examenscenario
Inhoud	Nadruk op kennis en toepassing van verkeersregels. Daarnaast aandacht voor verkeersinzicht. GDE-matrix: vooral gericht op niveaus 1 en 2 en op kolom 1.	Naast kennis en toepassing van verkeersregels ook aandacht voor kennis van onderwerpen met betrekking tot keuzen die voorafgaan aan de verkeersdeelname. Veel aandacht voor hogere orde vaardigheden als inzicht, anticiperen en gevaarherkenning. GDE-matrix: (zie bijlage GDE-matrix) gericht op alle 4 de niveaus en naast kolom 1 met name ook op kolom 2 (risicofactoren).
Aantal examenmomenten en tijdstip van afname	Eén examenmoment. Meestal in de beginfase of op circa de helft van de praktijkopleiding.	Eén examenmoment. Later in de praktijkopleiding: voor het toetsen van gevaarherkenning is het belangrijk dat kandidaten al enige praktische ervaring in de auto hebben opgedaan.
Integratie van theorie met de praktijk	Weinig of geen integratie.	Vooraf met het oog op ontwikkeling van hogere orde vaardigheden (inzicht, gevaarherkenning) is integratie van theorie en praktijk noodzakelijk/ gewenst.
Examenvoorbereiding	Veel kandidaten bereiden zich voor door zelfstudie.	Zelfstudie zal minder vaak toereikend zijn om te slagen voor het examen; examenvoorbereiding bij de rijsschool (in combinatie met praktijklessen) is noodzakelijk/gewenst. Daarnaast blijkt uit recent onderzoek van 3VO dat het slecht gesteld is met de theorie-kennis van de Nederlandse automobilist. Een goede voorbereiding op het theorie-examen is dan ook onontbeerlijk.

4.2 Het praktijkexamen

Het toevoegen van een aantal onderwerpen aan het examen zou gemakkelijker zijn, wanneer er in plaats van één examenmoment sprake zou zijn van een gefaseerde afname van het praktijkexamen met meerdere toetsmomenten. Daarom hebben wij gekozen voor een examen in stappen. Het afsluitende examen zou het formele toetsmoment moeten blijven: het examen wordt afgenomen door een CBR-examinator met een duidelijke normering. Het vernieuwde praktijkexamen bestaat uit de volgende stappen.

Deelexamen 1, de basistoets 'voertuigcontrole en voertuigbediening' (stap 1)

Het praktijkexamen zou moeten afdwingen dat de rijopleiding gestructureerd wordt aangepakt. Belangrijk is dat de voertuigcontrole en de voertuigbediening op een geautomatiseerd niveau zijn gebracht voordat men in de praktijklessen overgaat tot de zelfstandige oplossing van eerst eenvoudige en later complexe verkeerssituaties. Hiertoe zou in het begin van de praktijkopleiding een verplichte toetsing van de voertuigcontrole en de voertuigbediening moeten plaatsvinden. Deze inzichten zijn verwerkt in het deelexamen 1 van het vernieuwde rijexamen. Het met voldoende resultaat afleggen van het deelexamen 1 geeft recht op het doen van het *theorie-examen* (stap 2).

Toets (proces/product evaluatie of tussentijdse toets) (stap 3)

Tussen deelexamen 1 en 2 dient de gecertificeerde instructeur een toets (proces/product evaluatie) uit te voeren conform een vastgelegd beoordelingsprotocol. Deze toets (evaluatie) wordt afgenomen op het moment dat de kandidaat ongeveer 75% van het beoogde aantal rijlessen heeft gevolgd. Tijdens de toets (evaluatie) wordt gezien in hoeverre de kandidaat gevorderd is om de onderdelen die tijdens deelexamen 2 aan de orde komen te kunnen beheersen. Het gaat daarbij met name om complexe voertuigbeheersing en de beheersing van complexe verkeerssituaties. De uitslag van de toets (evaluatie) geeft inzicht in de onderdelen die nog beoefend moeten worden in het laatste deel van de opleiding. De resultaten van de toets (evaluatie) worden opgenomen in een door kandidaat en instructeur bij te houden logboek (zie tevens 'overige aandachtspunten praktijkexamen, onderdeel opbouwen logboek'). Indien de kandidaat niet beschikt over een gecertificeerde instructeur moet de kandidaat een toets (tussentijdse toets) afleggen bij een CBR-examinator.

Deelexamen 2 (stap 4)

Deelexamen 2 is het afrondende examen en wordt afgenomen door een CBR-examinator. Het gaat in dit examen om veilige en verantwoorde verkeersdeelname. Het met voldoende resultaat afleggen van dit deelexamen geeft recht op het rijvaardigheidsbewijs. In geval van twijfel omtrent de rijvaardigheid van de kandidaat op een bepaald onderdeel kan de examinator de resultaten van de toets (proces/product evaluatie, af te nemen door een gecertificeerde instructeur) die zijn opgetekend in het logboek of de uitslag van de toets (tussentijdse toets) door een CBR-examinator laten meewegen.

Opdeling van het examen in logisch op elkaar volgende stappen kan gevolgen hebben voor de (huidige) geldigheidstermijn van het certificaat theorie-examen. Ook bij deelexamen 1 zal sprake zijn van een (deel)certificaat na succesvolle deelname. Tijdens de pilot fase wordt onderzoek gedaan naar een afdoende geldigheidsduur van de deelcertificaten.

4.3 Overige aandachtspunten praktijkexamen

Integrale beoordeling van Het Nieuwe Rijden

De rijstijl van Het Nieuwe Rijden (HNR) dient een integraal onderdeel van de rijopleiding en het rijexamen te zijn. Integrale toetsing van HNR op het afsluitende praktijkexamen lijkt geen probleem te zijn. Daarvoor moet in de normering wel explicieter een link met HNR worden gemaakt (dus aanpassing van het beoordelingsstelsel en van de rijprocedure).

Computersimulatie

Op termijn zou voor gevaarherkenning (een deel van het theorie-examen en wellicht onderdelen van de deelen 1) gebruik kunnen worden gemaakt van computersimulatie. Simulatortoetsen zijn zo te construeren dat de betrouwbaarheid hoog is: in een simulator kan de normering objectiever gemaakt worden. Het afsluitende praktijkexamen lijkt echter vanwege de te geringe validiteit moeilijk te vervangen door een simulatortoets. Hoe goed immers een simulator ook is, de werkelijkheid van de complexe verkeersomgeving kan nog onvoldoende goed worden gerepresenteerd. Dit jaar laat het Ministerie van Verkeer en Waterstaat een onderzoek uitvoeren naar de mogelijkheden van simulatie in het rijexamen. Wij zullen de resultaten van dit onderzoek meenemen in de verdere ontwikkeling van het rijexamen.

Opbouwen logboek

Een nieuw element dat aan het praktijkexamen toegevoegd is, betreft het opbouwen van een logboek. Van examenkandidaten zou moeten worden verlangd dat zij op het afsluitende praktijkexamen (het tweede deelen), maar ook tussentijds, een logboek kunnen overleggen. De examinerer zou op het examen kort aandacht kunnen geven aan het logboek door er enkele vragen over te stellen. Als iemand geen logboek heeft, kan hij geen examen doen. Onderzocht moet worden aan welke kwaliteitseisen het logboek moet voldoen en op welke wijze de inhoud van het logboek van invloed kan/ moet zijn op de examenuitslag. Verplichte onderdelen van het logboek zouden moeten zijn:

- Opstellen bestuurdersprofiel/ risicoprofiel: op welke gebieden loop ik gezien mijn persoonlijke kenmerken speciale risico's.
- Sterkte – zwakte analyse: wat zijn mijn zwakke en sterke punten.
- Ontwikkeling tijdens de rijopleiding: kort verslag van hoe de rijopleiding is verlopen⁵.

Faalangstige kandidaten

Faalangstige kandidaten doorlopen na het eerste deelen een ander traject in het scenario. Indien bij het eerste deelen door de opleider kenbaar wordt gemaakt dat het een faalangstige kandidaat betreft, zal de examinerer tijdens de deelen 1 hier speciale aandacht aan schenken. Indien tijdens dit eerste examen blijkt dat faalangst een zodanige negatieve invloed heeft op het prestatievermogen, dat het daaropvolgende traject problemen zal opleveren, zal de examinerer zorg dragen dat voor die kandidaat een aangepast traject wordt ingezet. Dit traject zal in de pilotfase verder worden ontwikkeld. In het aangepaste traject liggen toetsing en examinering in handen van een examinerer die een specifieke deskundigheid heeft ten aanzien van de omgang met faalangstige kandidaten.

⁵ Dit zou de vorm kunnen hebben van een uitgebreide leerlingenkaart.

In dit kader zal worden bezien in hoeverre dit traject als vervanging van het huidige ‘Nader Onderzoek’ examen kan dienen, zulks in het licht van het voornemen van de Minister om het huidige ‘Nader Onderzoek’ examen in te bedden in het nieuwe examen.

Tabel 2 Praktijkexamen: vergelijking huidige en vernieuwde situatie

	Huidige situatie	Situatie bij invoering nieuw examenscenario
Inhoud	<p>Nadruk op basisvaardigheden en het beheersen van verkeerssituaties.</p> <p>De kandidaat voert verkeersopgaven uit op aanwijzing van de examinator.</p> <p>GDE-matrix: vooral gericht op niveaus 1 en 2 en op kolom 1 en in mindere mate kolom 2.</p>	<p>Naast basisvaardigheden en beheersen van verkeerssituaties grote nadruk op hogere orde vaardigheden als inzicht in en beheersen van risicofactoren (gevaarherkenning), anticiperen en inzicht in eigen vaardigheden (zelfevaluatie en calibratie⁶). De kandidaat kiest zelf zijn route en lost zelfstandig voorkomende verkeerssituaties op.</p> <p>GDE-matrix: gericht op alle 4 de niveaus en alle 3 de kolommen.</p>
Aantal examenmomenten en tijdstip van afname	<p>Eén afsluitend examenmoment.</p> <p>Op vrijwillige basis kan (op circa twee derde à driekwart van de praktijkopleiding) een tussentijdse toets worden gevolgd.</p> <p>Op vrijwillige basis kan tevens de Rijopleiding in Stappen worden gevolgd: dit vrijwillige model kent één toetsmoment bij de rij school en drie toetsmomenten bij het CBR.</p>	<p>Eén toets (proces/product evaluatie) bij de rij school en twee examenmomenten bij het CBR. Bij het <i>eerste examenmoment</i> (deexamen 1) staan de technische basisvaardigheden centraal: deze worden getoetst als onderdeel van eenvoudige verkeerssituaties in verkeersluwe gebieden.</p> <p>Belangrijk is dat de basisvaardigheden (voertuigcontrole en voertuigbediening) op geautomatiseerd niveau zijn gebracht voordat men in de opleiding overgaat tot de zelfstandige oplossing van eerst eenvoudige en later complexe verkeerssituaties.</p> <p>Bij de toets (proces/product evaluatie) wordt vastgesteld of de kandidaat gevorderd is om verkeerssituaties (zowel eenvoudige als complexe) te kunnen beheersen. De resultaten zijn van belang voor de inrichting van het resterende deel van de rijopleiding.</p>

⁶ Calibratie kan worden gedefinieerd als het zoeken naar een juiste balans tussen de inschatting van de eigen rijvaardigheid en het risicobewustzijn. De gewenste uitkomst daarvan is dat kandidaten een beter inzicht hebben in de sterke en zwakke punten van hun rijvaardigheid en dat zij de moeilijkheid van de rijtaak beter kunnen (én willen) afstemmen op hun eigen mogelijkheden.

	Huidige situatie	Situatie bij invoering nieuw examenscenario
Aantal examenmomenten en tijdstip van afname (vervolg)		Bij het <i>deexamen 2</i> moet de kandidaat laten zien dat hij alle (zowel eenvoudige als complexe) verkeerssituaties beheerst als een integraal onderdeel van een zelfstandig gereden route. Sturing van de praktijkopleiding
Geen sturing in het verplichte traject met één afsluitend examenmoment. In vrijwillige trajecten is	wel sprake van sturing. Bij keuze voor de tussentijdse toets heeft de sturing uitsluitend betrekking op de eindfase van de opleiding. Bij keuze voor de RIS wordt de opleiding vanaf het begin gestuurd c.q. gestructureerd.	De praktijkopleiding wordt vanaf het begin gestructureerd. Het <i>deexamen 1</i> is erop gericht de basisvaardigheden op een geautomatiseerd niveau te brengen voordat een leerling overgaat tot het oplossen van concrete verkeerssituaties. Vervolgens leert de leerling eerst verkeerssituaties te beheersen als afzonderlijke opgaven (beheersingsniveau wordt geïnventariseerd via de toets (proces/product evaluatie) of de tussentijdse toets. In de eindfase is de praktijkopleiding erop gericht (mede op grond van de resultaten van het bovenstaande) de leerling op te leiden tot een bestuurder die zelfstandig zijn route kan plannen en vervolgens ook zelfstandig kan rijden (afgedwongen door <i>deexamen 2</i>).
Logboek	Geen logboek in verplicht traject met één afsluitend examen. In vrijwillig traject wordt bij RIS gewerkt met een uitgebreide leskaart, die door de examiner op het examen kan worden ingezien en waarop suggesties voor aanpassingen van het opleidingstraject kunnen worden gemaakt.	Wel logboek. De kandidaat is verplicht een (digitaal) logboek op te bouwen. Het logboek dient enerzijds om af te dwingen dat de opleiding aan bepaalde onderwerpen aandacht besteedt en anderzijds om te documenteren welke resultaten tijdens het examen traject zijn behaald. Opleiding: 1. gedetailleerde (digitale) opleidingskaart. 2. opstellen bestuurdersprofiel/risicoprofiel 3. sterkte – zwakte analyse 4. verslag van opleiding Examen: 1. resultaat <i>deexamen 1</i> 2. resultaat theorie-examen 3. resultaat <i>deexamen 2</i>

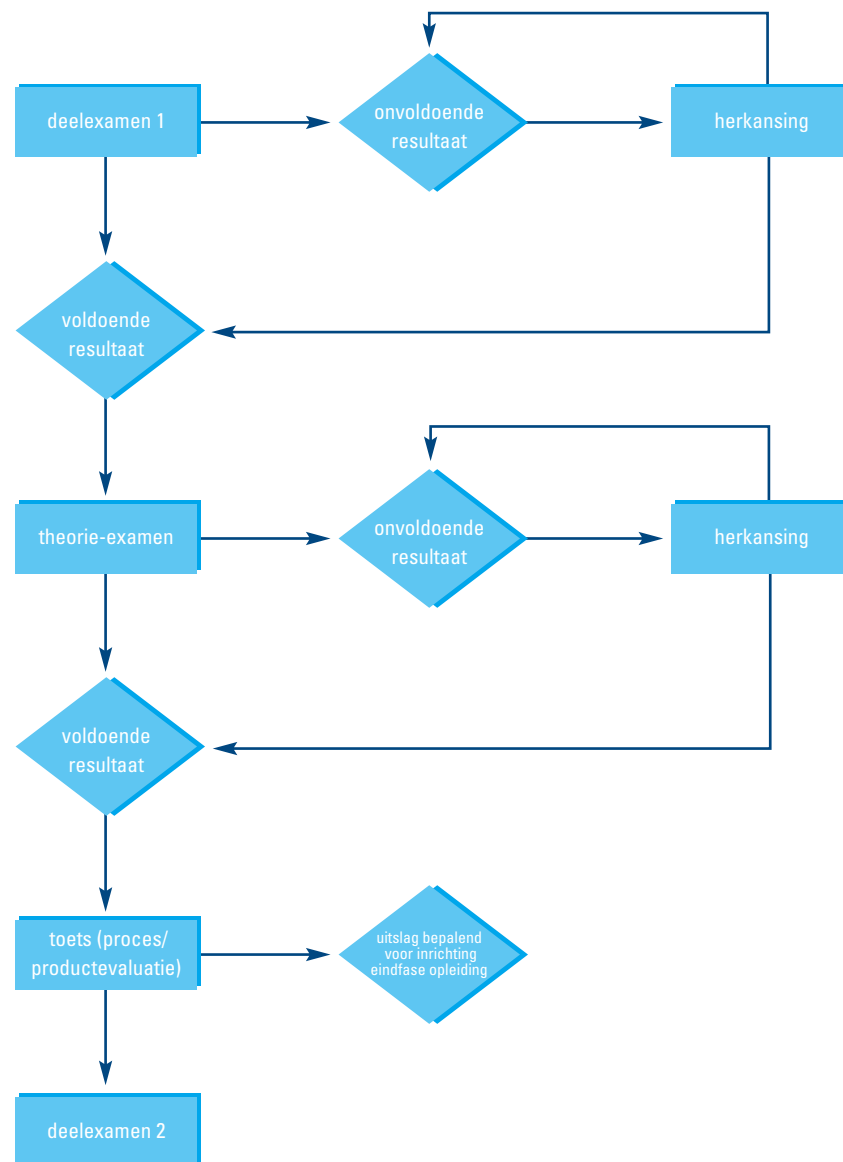
5 Het nieuwe examenscenario

Het nieuwe examenscenario in stappen ziet er als volgt uit:

Stap	Naam	Af te nemen door	Inhoud en niveau	Gevolgen
1	Deelexamen 1	CBR examiner	Voertuigbediening <ul style="list-style-type: none"> • Voertuigbeheersing • Beheersing eenvoudige verkeerssituaties • Bijzondere verrichtingen Volgens Gadgetmatrix: niveau 1 en deel van niveau 2. Volgens RIS: einde module 2.	<ul style="list-style-type: none"> • Alleen bij voldoende resultaat toelating tot theorie-examen
2	Theorie-examen	Theorie-centra CBR	Het theorie-examen zal bestaan uit twee onderdelen met een aparte normering (wel uiteindelijk 1 uitslag en toetsmoment): <ul style="list-style-type: none"> • Wetgeving, regelgeving en kennis • Gevaarherkenning Volgens RIS: einde module 3.	
3	Toets (Proces/product evaluatie of tussentijdse toets)	Door een gecertificeerde instructeur of als de kandidaat deze niet heeft een CBR examiner	<ul style="list-style-type: none"> • Complexe voertuigbeheersing • Beheersing van complexe verkeerssituaties Volgens Gadgetmatrix: niveau 2 en 3. Volgens RIS: einde module 3.	<ul style="list-style-type: none"> • Resultaten van de toets (proces/product evaluatie of tussentijdse toets) zijn bepalend voor de inrichting van het laatste deel van de rijopleiding.
4	Deelexamen 2	CBR examiner	<ul style="list-style-type: none"> • Veilige en verantwoorde verkeersdeelname • Zelfstandige ritdoelen aanrijden • Zelfevaluatie • Risicoperceptie • Gevaarherkenning Volgens Gadgetmatrix: niveau 3/4. Volgens RIS: na module 4.	Kandidaat dient in het bezit te zijn van een geldig theoriecertificaat. Bij voldoende resultaat recht op rijvaardigheidsbewijs.

Gedurende het hele traject wordt een logboek opgesteld. Volgens een vastgesteld format worden de vorderingen van de kandidaat weergegeven.

Schematisch:



Bij voldoende resultaat voor deexamen 2 heeft de kandidaat recht op rijvaardigheidsbewijs.

5.1 Wie doet wat en waarom?

Het eerste deexamen (te vergelijken met RIS, einde module 2) wordt afgenomen door een CBR examiner. Reden hiervan is dat het begin van het opleidingstraject zeer bepalend is voor het verder succesvol laten zijn van de rest van het opleidings-/examineringstraject. Uiteraard zal het CBR ook de eindtoets afnemen (deexamen 2). De (gecertificeerde) instructeur is verantwoordelijk voor de toets (proces/product evaluatie) en kan dus tussentijds nog zaken bijstellen door middel van het opleidingstraject. Indien een kandidaat niet kan beschikken over een gecertificeerde instructeur wordt de toets (tussentijdse toets) afgenomen door een CBR-examinator.

6 Toetsing scenario aan beleidsmatige en inhoudelijke eisen

Het huidige scenario is uiteraard getoetst aan de in hoofdstuk 1 geformuleerde eisen. Hier worden de resultaten van die toetsing voor zowel de beleidsmatige als de inhoudelijke eisen nog eens samengevat.

6.1 Beleidsmatige eisen

Met betrekking tot de beleidsmatige eisen kan het volgende worden geconcludeerd:

Vernieuwing moet bijdragen aan reductie van onveiligheid

Uitgangspunt voor de vernieuwing van de rijexamens is, dat de vernieuwing moet bijdragen aan de oplossing van de ongevalproblematiek van de beginnende bestuurders. Bij de voorgestelde aanpassingen van het examenstraject is uitgegaan van de meest recente onderzoeksgegevens met betrekking tot de ongevalbetrokkenheid van beginnende bestuurders. Dat zou ervoor moeten zorgen dat de examens meer worden ingericht op onderwerpen en vaardigheden die voor een veilige en verantwoorde verkeersdeelname van belang zijn.

Opleiding versus examinering

Het Ministerie van Verkeer en Waterstaat is van mening dat de kwaliteit en de effectiviteit van de rijopleiding voornamelijk het meest gediend zijn bij de instandhouding van de huidige examensturing. Een heldere verdeling van verantwoordelijkheden tussen exameninstituut en opleiding is essentieel voor een goede kwaliteitsborging, voor de vereiste transparantie van het proces en voor de noodzakelijke verantwoording richting examenkandidaat. Het afnemen van het rijexamen in meerdere fasen behoort daarbij tot de mogelijkheden. Hierbij dient de eindverantwoordelijkheid wel exclusief bij het exameninstituut te liggen. Daarin is voorzien, ook als het gaat om de toets (proces/product evaluatie) door gecertificeerde rij-instructeurs. De thans ervaren gecertificeerde RIS instructeurs worden geacht de toets af te kunnen nemen.

Aansluiting bij Europese wet- en regelgeving

De vernieuwing van de rijexamens dient aan te sluiten bij de Europese wet- en regelgeving die ten aanzien van de examinering zijn opgesteld. In dit verband zijn specifiek de richtlijnen 91/439EC en 2000/56/EC van belang. De in het scenario uitgewerkte vernieuwing sluit aan bij de eisen die in deze richtlijnen zijn verwoord.

Zoveel mogelijk binnen bestaand wettelijk kader

Vooralsnog gaat het CBR ervan uit dat voor invoering van het huidige examenscenario wettelijke aanpassingen noodzakelijk zijn (zie bijlage 2).

Voorgestelde wijzigingen moeten controleerbaar en handhaafbaar zijn

Het voorgestelde scenario leidt niet tot maatregelen die niet controleerbaar zijn. Tevens zijn de voorgestelde veranderingen in principe goed handhaafbaar.

Totale kosten voor het halen van het rijbewijs mogen slechts marginaal toenemen

De vernieuwing van de rijexamens mag er niet toe leiden dat de consument fors meer moet betalen voor het rijexamen en de ervoor benodigde rijopleiding. De voorwaarde van het Ministerie van Verkeer en Waterstaat dat de totale kosten met niet meer dan circa 10% mogen toenemen, staat bij het huidige scenario enigszins onder druk. Echter recente ervaringen met de Rijopleiding in Stappen hebben geleerd dat een opleidingstraject met meerdere toetsmomenten niet tot hogere kosten voor het behalen van het rijbewijs hoeft te leiden. RIS-kandidaten volgen evenveel lessen als gewoon opgeleide kandidaten, halen sneller het rijbewijs (hoger slagingspercentage bij het eerste examen; circa 65% tegen circa 45%) en betalen geen hogere kosten⁷.

Vernieuwing moet verenigbaar zijn met RIS en anticiperen op eventuele aanvullende maatregelen.

Zie hiervoor paragraaf 7.

Het te ontwikkelen nieuwe examen moet voldoende kwalitatief geborgd zijn en flexibel

De vernieuwing van het rijexamen moet ertoe leiden dat een examenmodel voorligt dat voldoende robuust is. Dit impliceert dat het niet slechts gaat om aanpassingen in de marges van de huidige theorie- en praktijkexamens. De aanpassingen moeten recht doen aan al in gang gezette ontwikkelingen (opleiding in fasen/modules), anticiperen op mogelijke aanvullende maatregelen (ervaringskilometers, tweede fase rijopleiding e.d.) en een model opleveren met een voldoende hoge levensduur. Dat laatste zou moeten betekenen dat de nieuwe examens zodanig zijn vormgegeven dat de komende 10 jaar geen grote wijzigingen noodzakelijk zijn. Dat lijkt met introductie van het voorgestelde examenscenario gewaarborgd te kunnen worden. Het examenscenario is daarnaast flexibel genoeg om nieuwe inzichten mee te nemen.

6.2 Inhoudelijke eisen

Met betrekking tot de inhoudelijke eisen kan het volgende worden geconcludeerd:

Alle toetsen, dus ook het theorie- en het praktijkexamen, moeten aan bepaalde criteria voldoen. De belangrijkste zijn: de validiteit, de betrouwbaarheid en de normering. Alle toetselementen uit het nieuwe scenario zullen aan deze criteria van validiteit, betrouwbaarheid en normering moeten voldoen. In hoeverre zij daaraan voldoen zal in de vervolgfase tijdens de geplande praktijkproeven moeten blijken.

⁷ Hazevoet, A. en Vissers, J.A.M.M. (2005) Periodiek Rijopleidings Onderzoek (PRO) 2004. Veenendaal, Traffic Test.

Validiteit van het rijexamen

Een toets of examen is valide als de toets ook meet wat er gemeten moet worden. In het geval van het rijexamen moeten de toetsen meten of iemand met een gemotoriseerd voertuig in staat is om veilig aan het verkeer deel te nemen en dat zo te doen dat de doorstroming zoveel mogelijk wordt bevorderd en het milieu zoveel mogelijk wordt ontzien. Een valide rijexamen is een rijexamen met een goede voorspellende waarde. Dat betekent dat iemand die op het rijexamen goed heeft gepresteerd later in zijn rij-carrière een aanmerkelijk lagere ongevalskans moet hebben dan iemand die het op het rijexamen aanmerkelijk minder goed heeft gedaan.

Het huidige rijexamen toetst vooral de kennis en de (technische) vaardigheid. Maar voor een veilige en verantwoorde verkeersdeelname zijn een juiste attitude en een adequate gevaarherkenning minstens even belangrijk. Door meer elementen uit de GDE-matrix een plek in het rijexamen te geven en vooral meer aandacht te besteden aan de hogere orde vaardigheden van de matrix, is de verwachting dat de validiteit van het examen zal toenemen en dat de examenprestatie een betere voorspeller zal zijn van het toekomstige (veilige) rijgedrag.

Voor wat betreft het theorie-examen bestaat het gevaar dat men door de introductie van complexe vraagvormen elementen gaat introduceren die de validiteit van het examen sterk doen afnemen. Dat kan betekenen dat men in feite niet de kennis van de verkeersregels meet, maar veeleer of iemand voldoende verbaal vaardig is om de vraagstelling te snappen. De test meet dan iemands verbale intelligentie en niet iemands kennis van de verkeersregels. De moeilijkheidsgraad van de examens (zowel theorie als praktijk) dient te worden vastgesteld aan de hand van de eisen die het dagelijkse verkeer aan bestuurders stelt. Praktisch vertaald komt deze eis erop neer, dat de moeilijkheidsgraad van de examens vergelijkbaar moet zijn met dat van het VMBO-eindexamen. Of anders gezegd: kandidaten met een VMBO-denkniveau moeten de examens met een gedegen voorbereiding kunnen halen.

Betrouwbaarheid van het rijexamen

De betrouwbaarheid van een toets verwijst naar de nauwkeurigheid waarmee er op het rijexamen gemeten wordt. Dan gaat het er bijvoorbeeld om of iemand die op een bepaalde examenplaats, op een bepaalde tijd en bij een bepaalde examiner slaagt, op een andere plaats en tijd en bij een andere examiner ook zou slagen. De betrouwbaarheid van het theorie-examen is goed te noemen.

Onderzoek naar de betrouwbaarheid van het praktijkexamen in Nederland laat zien dat ook het praktijkexamen redelijk betrouwbaar is⁸. Bij kandidaten die twee maal achtereen examens deden bij verschillende examinatoren bleken de betrokken examinatoren in 80% van de gevallen tot hetzelfde oordeel te komen. Hoewel de beoordeling op het examen met behulp van het uitslagformulier zoveel mogelijk geobjectiveerd wordt, speelt de persoonlijke factor van de examiner bij het praktijkexamen nog steeds een rol. Tevens is vooraf niet te garanderen dat de examenroutes van vergelijkbare complexiteit zijn en dat kandidaten met dezelfde soort verkeerssituaties te maken krijgen.

⁸ Veling, I.H. (1987) Test-hertest onderzoek CBR praktijkexamen. Rapportnummer TT87-10. Veenendaal, Traffic Test.

Uit oogpunt van betrouwbaarheid zijn 'maatwerk' examens dan ook problematisch. Dit staat op gespannen voet met het principe dat het examen voor iedereen overal hetzelfde moet zijn.

In principe zou de betrouwbaarheid van het praktijkexamen sterk vergroot kunnen worden door de examenritten te standaardiseren en met behulp van een rij simulator af te nemen. Voorwaarde is echter wel dat de simulator voldoende de realiteit benadert. De huidige kwaliteit van rij simulators is echter nog onvoldoende om de werkelijkheid van het complexe verkeer voldoende te representeren. Afname van het afsluitende praktijkexamen op de simulator zal daarom ten koste gaan van de validiteit van de toetsing. Onderdelen van de examens 1 en een deel van het theorie-examen zouden wellicht wel betrouwbaar getoetst kunnen worden in een simulatoromgeving.

De normering

De examenuitslag moet helder, transparant en objectief zijn. Met andere woorden de beslissing of iemand geslaagd of gezakt is moet genomen worden op basis van heldere criteria die transparant en meetbaar zijn. De beoordelingsprocedure moet zo weinig mogelijk ruimte laten voor individuele beoordelings 'ruis'. Dit betekent dat de beoordelingsnormen van de nieuwe examenelementen zorgvuldig moeten worden opgesteld.

Een en ander moet in een rapportage (logboek) inzichtelijk worden gemaakt.

7 Compatibiliteit van scenario met Rijopleiding in Stappen

Het scenario voor de vernieuwing van het rijexamen sluit aan op de ontwikkelingen van de Rijopleiding in Stappen. In feite komt het voorgestelde examentraject meer tegemoet aan de zaken waar de RIS voor wil opleiden. In feite anticipeert de RIS reeds op een aantal belangrijke nieuwe elementen van de GDE-matrix, die in het nieuwe scenario nu ook op het examen worden getoetst. Daarbij kan onder andere worden gedacht aan de gefaseerde toetsing en de toetsing van het zelfstandig route rijden.

Het nieuwe scenario zal, als het in de toekomst zal worden geïmplementeerd, van de rij-instructeurs een gemoduleerde opbouw van de rijopleiding vereisen. Rij-instructeurs die inmiddels zijn bijgeschoold in de RIS-methodiek zullen dan een duidelijke voorsprong hebben op rij-instructeurs die zich de modulaire opbouw van de rijopleiding nog niet eigen hebben gemaakt.

Met de introductie van het nieuwe scenario krijgt de huidige tussentijdse toets een andere functie. De functie van de tussentijdse toets wordt in de nieuwe opzet overgenomen door de toets (proces/product evaluatie) van de gecertificeerde instructeur of de toets afgenomen door de CBR examiner. Om de toets (proces/product evaluatie) of tussentijdse toets met succes af te kunnen ronden zal de kandidaat een hoger niveau moeten hebben dan bij de huidige tussentijdse toets. In feite past deze wijze van toetsing beter bij de opbouw van de RIS dan de bestaande tussentijdse toets, doordat kandidaten in feite op het eindniveau van module 3 behoren te zitten en ook de meer complexe situaties en manoeuvres als een afzonderlijke opgave (op aanwijzing van de examiner) moeten kunnen oplossen. Ook het afsluitende examen (het deexamen 2) past beter bij de RIS dan het huidige praktijkexamen.

Op dit tweede deexamen moet de kandidaat laten zien dat hij alle (zowel eenvoudige als complexe) verkeersopgaven integraal beheerst als onderdeel van een zelfstandig gereden route. Als kandidaten voor het tweede deexamen slagen hebben zij een duidelijk hoger niveau van rijvaardigheid dan de huidige geslaagden en zouden zij beter moeten zijn voorbereid op hun taak om als zelfstandige automobilist aan het verkeer deel te nemen.

Het nieuwe examenscenario kan in principe gecombineerd worden met een verkorte of compacte opleiding. Dat hebben praktijkproeven met de RIS in combinatie met een compacte opleiding inmiddels uitgewezen. Wel lijkt het gezien de noodzakelijk geachte tussenliggende lesperiode onmogelijk om alle examenmomenten op één dag af te leggen.

8 Compatibiliteit van scenario met aanvullende maatregelen

Het beschreven scenario voor de vernieuwing van het rijexamen maakt het mogelijk een aantal aanvullende maatregelen als een alternatief in te bouwen c.q. toe te voegen.

8.1 Ervaringsmodule

Het is mogelijk om na het eerste deexamen (op vrijwillige basis) een ervaringsmodule in te bouwen. De fase tot aan het tweede deexamen kan dan voor een belangrijk deel worden ingevuld met het rijervaring opdoen onder begeleiding van een ervaren bestuurder.

Voor de ervaringsmodule zijn verschillende varianten denkbaar. Als we aan de Duitse variant van begeleid rijden denken, zou de ervaringsmodule ook gekoppeld kunnen worden aan de periode na het tweede deexamen. De kandidaten leggen in die variant wel het gehele examentraject af, maar krijgen nog geen rijbewijs maar slechts een vergunning om rijervaring op te doen onder begeleiding van een ervaren chauffeur. Pas na het afsluiten van de ervaringsmodule krijgt men de beschikking over een rijbewijs waarmee men zelfstandig mag rijden. Als we naar het Franse model kijken dan zou het opleidings-/examentraject en begeleidend rijden tegelijkertijd kunnen plaatsvinden. Ervaringskilometers worden genoteerd in het logboek.

8.2 Training rijden onder specifieke omstandigheden

Deze training kan een plek gegeven worden in het traject tussen het eerste en het tweede deexamen.

8.3 Tweede fase rijopleiding

Een tweede fase rijopleiding kan gemakkelijk als onderdeel van een verlengd examentraject worden toegevoegd.

9 De gecertificeerde instructeur voor uitvoeren van de toets (proces/product evaluatie)

In het kader van de Rijopleiding in Stappen worden instructeurs gecertificeerd door het CBR. Door middel van deze certificering heeft de instructeur inzicht in een modulaire methodiek en is in staat om een toets (proces/product evaluatie) uit te voeren. Het voorstel is om die gecertificeerde instructeur, onder nog nader te stellen voorwaarden, in staat te stellen om een toets (proces/product evaluatie) uit te voeren en dus een gedegen advies te laten geven omtrent de verdere inrichting van de eindfase van het opleidingstraject om de kandidaat zodoende het vereiste niveau te laten behalen om de deexamens 2 met goed gevolg te kunnen afleggen. In het logboek worden de resultaten van de toets (proces/product evaluatie) opgenomen evenals de naam van de instructeur. Bij aanvang van de deexamens 2 zal dit worden gecontroleerd door de examinator. Tevens kunnen de resultaten van de toets (proces/product evaluatie) door de examinator worden betrokken bij de examenuitslag van de deexamens 2 (bijvoorbeeld in geval van twijfel).

De toets (proces/product evaluatie) wordt in principe afgenomen door de eigen (gecertificeerde) instructeur. Eventueel kan deze afgenomen worden door een andere (gecertificeerde) instructeur binnen de rijsschool waar de kandidaat de rijopleiding volgt. Indien er bij de eigen rijsschool geen gecertificeerde instructeur aanwezig is, dient de kandidaat de toets aan te vragen bij het CBR. Een CBR-examinator zal de toets dan afnemen. Bij de wijziging van de WRM kan de certificering een specialisatiecertificaat zijn bovenop het normale instructeurscertificaat.

10 Praktijkpilots

Om concreet invulling te kunnen geven aan de onderdelen van het hier beschreven examenscenario dienen praktijkpilots te worden gehouden. Hier wordt een voorstel voor uit te voeren praktijkproeven gedaan.

10.1 Praktijkpilot Deexamens 1

Opstellen van procedure voor de afname van Deexamens 1.

Voor de nieuw toe te voegen toetselementen moet zorgvuldig worden beschreven hoe een en ander in de praktijk dient te worden toegepast (dit geldt ook voor de toets (proces/product evaluatie) en Deexamens 2). Dit betekent dat voor elk nieuw toetselement helder moet worden beschreven hoe een en ander in de praktijk moet worden uitgevoerd. Dit is noodzakelijk om ervoor te zorgen dat de beoordeling objectief en uniform plaatsvindt. Reeds in deze fase staat daarom de betrouwbaarheid van de beoordeling centraal. Die betrouwbaarheid kan worden gegarandeerd door duidelijke procedures te beschrijven, die helder en duidelijk aangeven wat er beoordeeld dient te worden en hoe een en ander uitgevoerd dient te worden (duidelijke afspraken over normering).

Uit de te houden pilots zal moeten blijken of de beschreven toets elementen aan de te stellen criteria voldoen.

10.2 Praktijkpilot Theorie-examen

Voor het onderdeel gevaarherkenning moet een speciale toets worden ontwikkeld. Nagegaan moet worden in hoeverre hiervan onderdelen met computersimulaties kunnen worden toegepast.

Onderzocht moet worden hoe kenniselementen van de hogere niveaus van de GDE-matrix op een betrouwbare en valide wijze tijdens het theorie-examen getoetst kunnen worden.

Er moet een prototype van het nieuwe theorie-examen worden ontwikkeld en dit moet in de praktijk worden uitgetoetst.

10.3 Praktijkpilot toets (proces/product evaluatie)

Voor de afname van de toets (proces/productevaluatie) wordt een protocol opgesteld.

Dit protocol dient in ieder geval de navolgende elementen te bevatten:

- omschrijving voor het opstellen van een bestuurders/risicoprofiel
- omschrijving sterke- zwakte analyse
- omschrijving opleidingstraject

In het protocol zullen verschillende evaluatie momenten worden omschreven die tijdens de toets (proces-/productevaluatie) aan de orde dien te komen. In de praktijkproeven zal het protocol worden getoetst.

10.4 Praktijkpilot Deelexamen 2

Voor de afname van Deelexamen 2 dient een procedure ontwikkeld te worden. Tijdens een aansluitende praktijkproef wordt Deelexamen 2 volgens de ontwikkelde procedure afgenomen. In Deelexamen 2 dient nadrukkelijk aandacht te worden besteed aan:

- de achteraf bevraging van de kandidaat door de examinator
- zelfstandig route rijden (zelfstandig ritdoelen aanrijden)
- procedure voor beoordeling logboek waarin de opleidingsresultaten, een sterke- zwakte analyse en het risicoprofiel zijn omschreven.

10.5 Praktijkpilot digitaal logboek

Ontwikkelen van digitaal logboek en vervolgens een en ander gecombineerd met opleidings- en examentraject in de praktijk uittesten.

Bijlage 1

Gadget-matrix



GADGET-matrix

		Essentiële elementen rijopleiding		
		Kennis en vaardigheden	Risicoverhogende factoren	Zelfreflectie
Hierarchisch gedragsniveau	4. Ambities en competenties (algemeen niveau)	<p>Kennis over/beheersing over algemene ambities, waarden normen en persoonlijke neigingen die effect hebben op rijgedrag</p> <ul style="list-style-type: none"> - leefstijl - normen peergroep - motieven - zelfbeheersing en andere karaktereigenschappen - persoonlijke waarden en normen - etc. 	<p>Risicovolle neigingen</p> <ul style="list-style-type: none"> - risico-acceptatie - hogere zelfwaardering door autorijden - hoog niveau van sensatiezucht - aanpassing aan sociale druk - gebruik van alcohol en drugs - houding t.a.v. maatschappij - etc. 	<p>Zelfbewustzijn t.a.v.:</p> <ul style="list-style-type: none"> - vaardigheden t.b.v. impulsgedrag - risicovolle neigingen - eigen onveilige motieven - persoonlijke risicovolle eigenschappen - etc.
	3. Afweging en beslissingen in de verkeerscontext (rit-niveau)	<p>Kennis en vaardigheden m.b.t.</p> <ul style="list-style-type: none"> - routekeuze - inschatting reistijd - effecten van sociale druk van medepassagiers - bepaling van de noodzaak van de rit - etc. 	<p>Risico's gerelateerd aan:</p> <ul style="list-style-type: none"> - gemoedstoestand automobilist - wegomgeving (stedelijk/ruraal) - sociale context en gezelschap in de auto - overige motieven (bijv. competitief) - etc. 	<p>Zelfbewustzijn t.a.v.:</p> <ul style="list-style-type: none"> - persoonlijke vaardigheden t.a.v. planning - typische risicovolle motieven m.b.t. autorijden - etc.
	2. Beheersing van verkeerssituaties (situationeel niveau)	<p>Kennis en vaardigheden m.b.t.</p> <ul style="list-style-type: none"> - verkeersregels - observatie en selectie van signalen - anticipatie op gebeurtenissen - snelheidsaanpassingen - communicatie - afstand tot medeweggebruikers - etc. 	<p>Risico's veroorzaakt door:</p> <ul style="list-style-type: none"> - inschattingfouten - risicovolle rijstijl (bijv. agressief) - te hoge rijsnelheid - kwetsbare verkeersdeelnemers - negeren van verkeersregels/ onvoorspelbaar gedrag - teveel informatie - moeilijke (weg)omstandigheden (bijv. donker, slecht weer) - onvoldoende aanwezigheid van geautomatiseerde vaardigheden - etc. 	<p>Zelfbewustzijn t.a.v.:</p> <ul style="list-style-type: none"> - sterke en zwakte punten van basisverkeersvaardigheden - persoonlijke rijstijl - persoonlijke veiligheidsmarges - sterke en zwakte punten in handelen in gevaarlijke situaties - realistische beoordeling van eigen vaardigheden - etc.
	1. Voertuig-beheersing (taakniveau)	<p>Kennis en vaardigheden m.b.t.</p> <ul style="list-style-type: none"> - beheersing over richting en positie van de auto - grip op de weg, wrijving van banden - afmeting auto - technische eigenschappen van de auto 	<p>Risico's gerelateerd aan:</p> <ul style="list-style-type: none"> - onvoldoende aanwezigheid van geautomatiseerde vaardigheden - moeilijke (weg)omstandigheden (bijv. donker, slecht weer) - etc. 	<p>Zelfbewustzijn t.a.v.:</p> <ul style="list-style-type: none"> - sterke en zwakte punten van basisvaardigheden voertuigbeheersing - sterke en zwakte punten in handelen in gevaarlijke situaties - realistische beoordeling van eigen vaardigheden - etc.

Bijlage 2

Implementatieplan

'Van Goed

Naar Beter'



Na de pilot en de uiteindelijke keuze voor een definitief examenscenario (naar aanleiding van de resultaten van de pilot) zijn er een aantal zaken die uitgevoerd zullen moeten worden voor het nieuwe examen daadwerkelijk afgenomen kan gaan worden. Deze bijlage beschrijft deze laatste fase van het project, de implementatiefase. We hebben ervoor gekozen een planning op te nemen waarin slechts melding wordt gemaakt van de looptijd van de verschillende onderdelen van de implementatiefase. Dit, omdat de pilot en dus ook de implementatie, pas van start kan gaan zodra het Ministerie een definitief besluit heeft genomen over het in dit document beschreven scenario.

Fase	Beschrijving	Looptijd
Pilotfase en evaluatie	Diverse onderzoeken naar de haalbaarheid en effectiviteit van de in het scenario beschreven onderdelen. Na afloop van de verschillende onderzoeken vindt een evaluatie plaats en een definitieve keuze door het Ministerie. De genoemde looptijd is inclusief deze evaluatie, tijd voor de keuze en communicatie van de resultaten van de onderzoeken naar de diverse betrokken partijen.	12 maanden
Aanpassen wet- en regelgeving	Zodra er een definitieve keuze is gemaakt voor de onderdelen van het scenario zal de wet- en regelgeving moeten worden aangepast. Wellicht kan er al vóór de definitieve keuze worden gekeken welke onderdelen in ieder geval wijziging behoeven, zodat het proces niet onnodig vertraagd wordt.	18-24 maanden
Opleiden examinatoren	Parallel aan de pilot worden nieuwe leerdoelen voor de examinatoren opgesteld waarna de opleiding (van de examinatoren) kan starten.	12 maanden
Opleiden instructeurs	Parallel aan de pilot worden, door de opleidingsinstituten, nieuwe leerdoelen voor instructeurs opgesteld aan de hand van de ontwikkelde examentermen. Op basis hiervan kunnen de opleidingsinstituten voor rij-instructeurs starten met het ontwikkelen van een opleiding gericht op de nieuwe elementen van het scenario en het daadwerkelijk opleiden van instructeurs.	18-24 maanden

Aanpassen interne systemen CBR	De bestaande systemen binnen het CBR zullen moeten worden aangepast aan de nieuwe situatie. Voorbeelden hiervan zijn: <ul style="list-style-type: none"> • Aanpassingen in het systeem voor theoriereserveringen (meer reserveringen zullen via de rijsschool binnenkomen) • Aanpassingen in het systeem voor reserveringen van praktijkexamens (ook: koppeling van deexamen 1 en 2) • Aanpassingen ten behoeve van de uitslagverwerking • Aanpassingen ten behoeve van het verkrijgen van benodigde managementinformatie Deze aanpassingen kunnen in gang worden gezet zodra er meer duidelijkheid is over de definitief in te voeren onderdelen. Dit is het geval in de loop van de pilot. De looptijd van deze aanpassingen houdt rekening met een testfase voor de systemen.	18 maanden
Overgangsfase	Aangezien het proces van examenaanvragen niet zomaar stilgelegd kan worden zal er een periode zijn waarin de "oude" eerste aanvragen nog binnenkomen, terwijl er al een nieuw systeem in werking is. Er zal dan ook sprake zijn van een (tijdelijke) overgangsfase waarbij het oude examen zal worden afgebouwd. Bij de start van deze overgangsfase, waarbij het oude en het nieuwe examen gedurende een bepaalde periode naast elkaar zullen bestaan, wordt in feite een begin gemaakt met de daadwerkelijke implementatie van het vernieuwde rijexamen.	6 maanden

Gedurende de gehele pilot en implementatie zullen regelmatig communicatiemomenten in worden gebouwd om het publiek en andere betrokkenen te informeren over de komende veranderingen.

Fase	Doorlooptijd (maanden)	Doorlooptijd (maanden)																	
		0	3	6	9	12	15	18	21	24	27	30	33						
Pilot en evaluatie	12 mnd																		
Aanpassen wet- regelgeving	24 mnd																		
Opleiden examinatoren	12 mnd																		
Opleiden instructeurs	24 mnd																		
Aanpassen interne systemen	6 mnd																		
Overgangsfase	6 mnd																		
Totale looptijd implementatie:	27 mnd																		
		Einde ontwikkel-/ implementatiefase: start daadwerkelijke implementatie nieuw examensysteem.																	

Bijlage 3

VGNB:

*verkenning van
de gevolgen voor
wet- en regelgeving*



Wegenverkeerswet 1994

Op basis van de voorstellen tot herziening van het praktijkexamen B kan allereerst de conclusie worden getrokken dat de Wegenverkeerswet 1994 zeer waarschijnlijk ongewijzigd kan blijven. Deze wet bevat slechts in algemene termen de bepaling dat er een namens de overheid in te stellen onderzoek bestaat naar de geschiktheid en rijvaardigheid van hen die een rijbewijs wensen te verkrijgen. Dit zal niet wijzigen.

De invulling van deze bepaling wordt vormgegeven via een Algemene Maatregel van Bestuur, i.c. het Reglement rijbewijzen.

Reglement rijbewijzen

Dit Reglement rijbewijzen bepaalt momenteel dat er een theorie-examen is en een praktijkexamen. Omdat dit laatste examen in de toekomst in fasen zal worden afgenomen, en de plaats van het theorie-examen in het geheel zal veranderen zal het Reglement rijbewijzen op een aanzienlijk aantal plaatsen gewijzigd moeten worden.

Zonder hier nu limitatief te kunnen zijn gaat het om de aanpassing van de volgende clusters van artikelen:

- de aanvraag van diverse examenonderdelen
- de toelating tot de diverse examenonderdelen
- de verplichte volgorde van de examenonderdelen
- de plaats van het theorie-examen en de toelatingsvoorwaarden
- de inhoud van de examenonderdelen
- de tijdsduur van de examenonderdelen
- de introductie, invulling en status van het advies
- de introductie en status van het fenomeen 'logboek'
- de eventuele te verdienen vrijstellingen
- de systematiek van herexaminering; taak en rol van BNOR

Traject

Voor een goed begrip wordt er op gewezen dat het hier gaat om formele wetwijzigingen, met als consequentie dat het een langlopend traject betreft. Na een ambtelijk akkoord zullen de wijzigingen via goedkeuring van de Ministerraad, Raad van State en beide Kamers van het Parlement tot stand moeten komen.

Hierbij moet worden vermeld dat een complicerende factor zal zijn, dat op dit moment al een aantal wijzigingen van het Reglement rijbewijzen wordt voorbereid. Het betreft de invoering van een nieuw rijbewijsdocument en een rijbewijs AM. Beide maatregelen vragen wijziging van het Reglement rijbewijzen, maar concepten hiervoor zijn nog niet beschikbaar. Dit maakt dat er nauwelijks een betrouwbaar beeld van de aan te brengen wijzigingen voor het nieuwe examen is te vormen, voordat de nieuwe regelgeving rond het rijbewijsdocument en rijbewijs AM beschikbaar zal zijn.

Wet rijonderricht motorrijtuigen 1993

In de nieuwe examenplannen wordt een adviserende rol toebedeeld aan de rij-instructeur. Deze dient hiertoe gekwalificeerd te zijn. Het ligt in de rede deze kwalificatie, de wijze van verwerving en eventuele sancties, onder te brengen bij de reeds voor de rij-instructeur bestaande specialisaties, te weten in de Wet rijonderricht motorrijtuigen 1993, dan wel het Besluit rijonderricht motorrijtuigen. Wijzigingen en aanvullingen hiervan zijn eveneens formele wetgeving, met het hierbij voorgeschreven traject.

Ministeriële regelingen

De inhoud van alle examens is tot in detail vastgelegd in negen ministeriële regelingen. Bij wijziging van de vorm en inhoud van het praktijkexamen B zal ook de bijbehorende ministeriële regeling aan de nieuwe situatie moeten worden aangepast. Dit is de meest eenvoudige wijziging; slechts de Minister van Verkeer en Waterstaat hoeft de wijziging te accorderen.

Pseudo-wetgeving

Binnen het CBR bestaat een groot aantal uitvoeringsvoorschriften waarmee de organisatie een aantal externen, rij scholen en kandidaten, aan zich bindt.

Met de komst van een nieuwe examenvorm zullen diverse interne procedures en administratieve processen herzien moeten worden. Gezien de externe werking hiervan moeten ook deze wijzigingen op een zorgvuldige wijze tot stand komen, met voldoende rekenschap voor de gevolgen die e.e.a. voor de betrokkenen zal hebben. Voor dergelijke aanpassingen zal voldoende tijd beschikbaar moeten zijn.

Hierbij valt te denken aan:

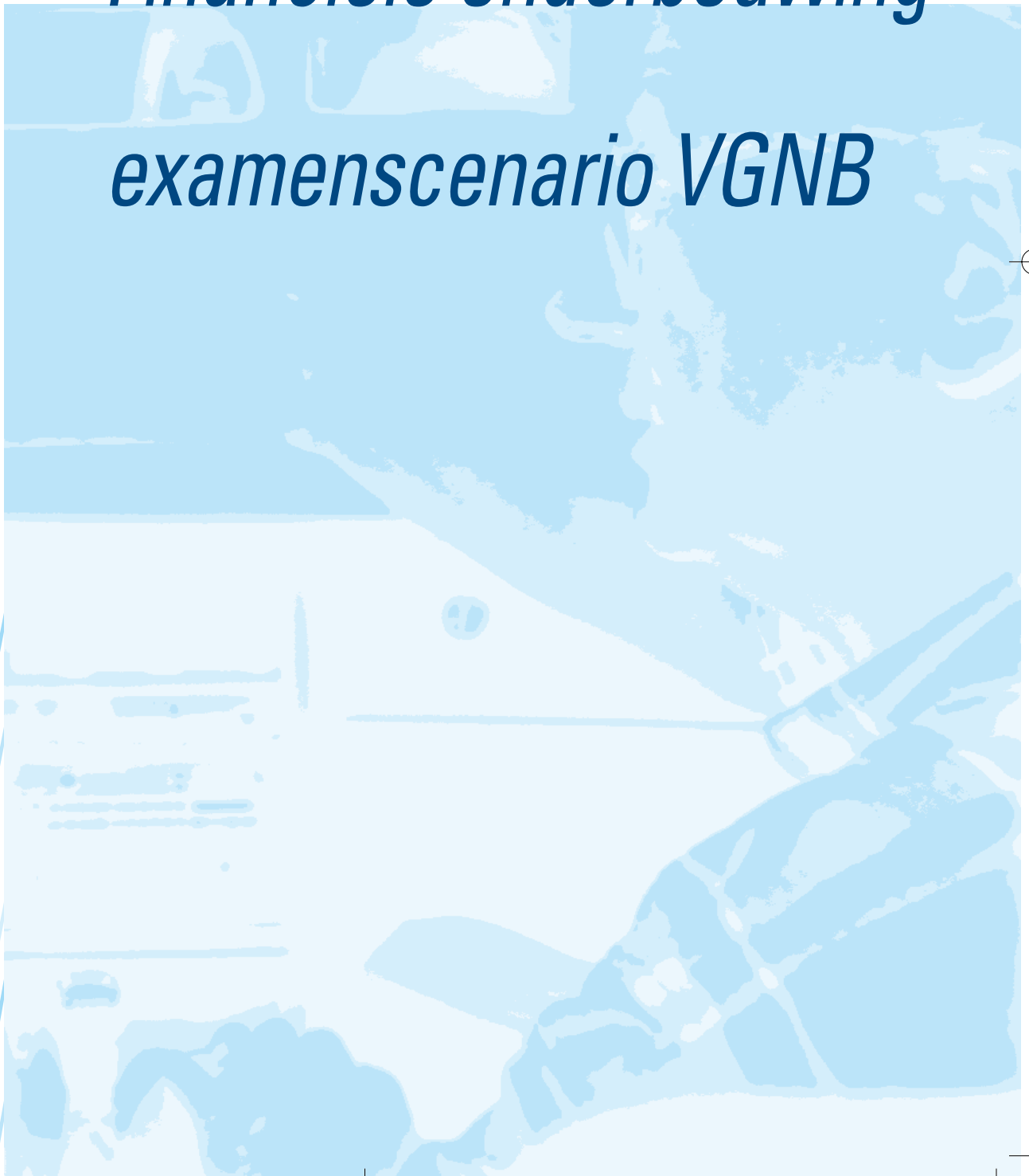
- nieuwe aanvraagprocedures, al dan niet on-line
- aanpassing tarief- en betalingsysteem aan de examens
- herziening Rijprocedure
- wijziging Vademecum voor rij schoolhouders

Advies

Het is belangrijk om in het project Van Goed Naar Beter duidelijk plaats in te ruimen voor het wettelijk traject, met aandacht voor de consequenties van alle wetswijzigingen voor de diverse interne procedures.

Bijlage 4

*Financiële onderbouwing
examenscenario VGNB*



NB: Voor alle berekeningen is gerekend met **onafgeronde** cijfers. Ten behoeve van de leesbaarheid zijn in dit document **afgeronde** cijfers weergegeven. Dit betekent dat bij het handmatig natellen van de getallen uit de verschillende tabellen soms kleine verschillen kunnen optreden!

Kosten voor de kandidaat – huidige situatie

Om de kosten voor de kandidaat te vergelijken in de huidige en nieuwe situatie is eerst een berekening gemaakt van de gemiddelde kosten die een kandidaat op dit moment kwijt is voor het behalen van zijn rijbewijs. Aangezien er op dit moment verschillende trajecten naast elkaar bestaan (regulier, regulier plus tussentijdse toets en RIS) zijn de kosten van de kandidaten uit deze verschillende trajecten in percentages opgenomen in de berekening (60,4% regulier, 34,8% regulier plus tussentijdse toets, 4,8 RIS¹).

Verder is er rekening gehouden met de goedkeuringspercentages (terugkomfactor = 100/goedkeuringspercentage) van de verschillende trajecten². Dit geeft het volgende beeld:

Examenkosten gemiddelde kandidaat (incl BTW)	% kandidaten	terugkomfactor		
Examenkosten theorie	€ 29,80	100%	2,2	€ 65,56
<i>Examenkosten RIS-traject</i>				
deeltoets RIS2	€ 58,85		(€ 58,85 x 1,0)	
deeltoets RIS3	€ 71,00		(€ 71,00 x 1,0)	
examen RIS	€ 124,73		(€ 83,15 x 1,5)	
Totaal:	€ 254,58	4,8%		€ 12,22
<i>Examenkosten traject met tussentijdse toets</i>				
tussentijdse toets	€ 71,00		(€ 71,00 x 1,0)	
examen	€ 141,36		(€ 83,15 x 1,7)	
Totaal:	€ 212,36	34,8%		€ 73,90
<i>Examenkosten regulier traject</i>				
Totaal:	€ 182,93	60,4%		€ 110,49
De gemiddelde kandidaat betaalt voor zijn huidig examentraject:				€ 262,17³

- ¹ Deze percentages zijn berekend door het aantal kandidaten uit de begroting van 2005 voor (bijvoorbeeld) de RIS te delen door het totaal aantal eerste aanvragen.
- ² Voor deze percentages is gebruik gemaakt van de begrote slagingspercentages voor 2005. In de praktijk kunnen de percentages anders uitvallen.
- ³ Tijdens het examen dient de kandidaat te beschikken over een voor het examen goedgekeurd voertuig. De hieruit voortvloeiende kosten vallen binnen de omzet van rij scholen en zijn dan ook niet opgenomen in dit kostenoverzicht.

Kosten voor de kandidaat –nieuwe situatie

In de nieuwe situatie is er slechts één verplicht traject.

Hierbij zijn de volgende aannames gedaan:

- Het aantal kandidaten is gelijk gehouden aan het aantal kandidaten in de berekening hierboven (188.000 kandidaten)
- Er is gekozen voor twee examenmomenten praktijk (deexamen 1 en 2). Wij gaan daarbij uit van een slagingspercentage van 80% voor deexamen 1 en van 65% voor deexamen 2. Voor deexamen 1 komt dit neer op een terugkomfactor van 1,25 en van 1,54 voor deexamen 2.
- De toets (proces-/productevaluatie), afgenomen door een gecertificeerde instructeur brengt in de aanlooperperiode mogelijk kosten met zich mee. Deze kosten worden veroorzaakt door een eventuele procescontrole, uit te voeren door het CBR.

Eerste aanvragen	terugkomfactor	steekproef %	aantal steekproeven
188.000	1	5%	9.400
Aantal steekproeven	steekproeven per dag	aantal mandagen	
9.400	4	2350	
Aantal mandagen	aantal werkbare dagen per jaar	aantal FTE's	
2350	178,5	13	
Capaciteitsbehoefte	kosten 1 FTE	totale investering	
13	€ 65.000	€ 845.000	

De terugkomfactor is voor de toets (proces-/productevaluatie) 1 (slagingspercentage 100%).

Verdeeld over 525.000 examenmomenten op jaarbasis⁴ komt dit neer op € 1,61 (excl. BTW) per examen. Deze kosten worden via de examentarieven doorberekend aan de kandidaat.

De rijsschool kan zelf haar tarieven vaststellen voor de inrichting van de toets (proces-/productevaluatie); deze worden verder niet meegenomen in de berekening.

- Het slagingspercentage van het theorie-examen zal (mede door uitschakeling van de 'gokkers') op den duur stijgen tot 70% (terugkomfactor: 1,43). De uiteindelijke stijging van het slagingspercentage is afhankelijk van de kwaliteit van deexamen 1.

⁴ Uitgaande van 188.000/0,8 deexamens 1 en 188.000/0,7 deexamens 2.

In de onderstaande tabel zijn de examenkosten voor deexamen 1 en 2 vermeerderd met een opslag om de procescontrole te bekostigen (€ 1,92 inclusief BTW per examen).

De kosten komen er dan als volgt uit te zien:

Nieuwe situatie	aantal	slagings%	terugkomfactor	tarief (incl. BTW) kosten (incl)	€ 42,61
Theorie	188.000	70	1,43	€ 29,80	€ 42,61
Praktijk					
Deexamen 1 (55 min)	188.000	80	1,25	€ 85,07	€ 106,34
Deexamen 2 (55 min)	188.000	65	1,54	€ 85,07	€ 131,01

Kosten gemiddelde kandidaat

Traject theorie + 2* deoltoets € 279,96

Ter vergelijking:

Examenkosten voor de kandidaat (theorie, praktijk, extra kosten - incl. BTW)

Huidige situatie, gemiddelde kandidaat	€ 262,17	
Nieuwe situatie, gemiddelde kandidaat (55 min)	€ 279,96	Stijging kosten + 6,8%

Op basis van deze cijfers stijgen de kosten voor de gemiddelde kandidaat met 6,8 %