

Rapport

Evaluatie Wet Rijonderricht Motorrijtuigen

Een onderzoek naar de
herzieningen van 2009

Evaluatie Wet Rijonderricht Motorrijtuigen

Een onderzoek naar de
herzieningen van 2009

Rapport

dossier : BB3439-101-100

registratienummer : MO-AF20130320

versie : 1.0

classificatie : Klant vertrouwelijk

Rijkswaterstaat Dienst Verkeer en Scheepvaart

Mei 2013

INHOUD

BLAD

SAMENVATTING, UITKOMSTEN EN CONCLUSIES	3
1 INLEIDING	9
1.1 Achtergrond en aanleiding	9
1.2 Probleemstelling	9
1.3 Onderzoeksvragen en afbakening	10
1.4 Aanpak	11
1.5 Tijdplanning	11
1.6 Klankbordgroep	11
1.7 Leeswijzer	12
2 ONDERZOEKSKADER	13
2.1 Vooropleidingseisen en geschiktheidstest	13
2.2 Competentiegerichte examinering	13
2.3 Verplichte stage	14
2.4 Verplichte bijscholing en herintrederstraject	14
3 BEVRAGING STAKEHOLDERS	17
3.1 Opzet en uitvoering	17
3.2 Resultaten	17
4 FOCUSGROEP MET EXAMINATOREN	21
4.1 Opzet en uitvoering	21
4.2 Resultaten	21
5 ENQUÊTEONDERZOEK ONDER RIJINSTRUCTEURS	25
5.1 Opzet en uitvoering	25
5.2 Resultaten	26
6 ANALYSE WRM-EXAMENEGEGEVENS	29
6.1 Opzet en uitvoering	30
6.2 Resultaten	30
7 COLOFON	33
8 REFERENTIES	35
BIJLAGE 1: ONDERZOEKSVRAGEN EN ONDERZOEKSMETHODEN	39
BIJLAGE 2: RESULTATEN BRONONDERZOEK	41
BIJLAGE 3: RESULTATEN BEVRAGING STAKEHOLDERS	49
BIJLAGE 4: ENQUÊTEONDERZOEK ONDER RIJINSTRUCTEURS	63
BIJLAGE 5: RESULTATEN ANALYSE WRM-EXAMENEGEGEVENS	87
BIJLAGE 6: VRAGENLIJSTEN	117

SAMENVATTING, UITKOMSTEN EN CONCLUSIES

In 2009 is de herziening Wet Rijonderricht Motorrijtuigen (WRM) in werking getreden. Belangrijk doel van de herziening is het verder verbeteren van de kwaliteit van het rijonderricht. Een hogere kwaliteit van de rijopleiding zou ervoor moeten zorgen, dat de opgeleide beginnende bestuurders een veiliger rijgedrag vertonen.

In het kader van de herziening van de WRM zijn in 2009 vier belangrijke wijzigingen doorgevoerd, te weten:

1. Invoering geschiktheidstest.
2. Invoering van een competentiegericht instructeursexamen.
3. Invoering van een verplichte stage.
4. Vervanging periodieke applicatietoets door een verplichte bijscholing en invoering van een herintrederstraject.

Om de effecten van de bovenstaande wijzigingen in kaart te brengen is in 2012 en 2013 een evaluatieonderzoek uitgevoerd. Daarbij stonden de volgende onderzoeksvragen centraal:

1. Bieden de vooropleidingseisen en de examenregeling voldoende waarborg voor de gewenste kwaliteitsverbetering?
2. Zijn er voldoende stageplaatsen en wordt de stage naar behoren uitgevoerd?
3. Functioneert de verplichte bijscholing en in het bijzonder de praktijkbegeleiding naar behoren? Welke consequentie moet worden verbonden aan een onvoldoende beoordeling (na herkansing) van de praktijkbegeleiding?

Om de onderzoeksvragen te beantwoorden zijn de volgende vier onderzoeksmethoden toegepast:

- Bevraging van stakeholders.
- Focusgroep met examinatoren.
- Enquêteonderzoek onder rijinstructeurs.
- Analyse van de WRM-examengegevens.

In deze samenvatting worden de belangrijkste uitkomsten van de vier onderzoeksonderdelen geïntegreerd en worden voor de drie centrale onderzoeksvragen overall conclusies geformuleerd.

Onderzoeksvraag 1: vooropleidingseisen en examenregeling

Vooropleidingseis

- De huidige vooropleidingseis (IBO, LBO, VMBO of MAVO) wordt door alle geraadpleegde partijen te laag gevonden. Zowel de stakeholders als de rijinstructeurs opteren voor een vooropleidingseis op MBO of HAVO niveau.

Geschiktheidstest

- De geschiktheidstest moet volgens de ondervraagde groepen gehandhaafd blijven als middel om te kunnen instromen in het examentraject van de WRM. Een meerderheid van de stakeholders en de rijinstructeurs vindt dat de huidige test goed voldoet en selecteert op de juiste zaken.

Verklaring Omtrent het Gedrag

- Een meerderheid van de rijinstructeurs vindt dat een Verklaring Omtrent het Gedrag (VOG), zoals die voor leerkrachten in het basisonderwijs en het voortgezet onderwijs geldt, verplicht moet worden gesteld voor nieuwe rijinstructeurs.

Selectiviteit van het examen

- De slagingspercentages voor de examenonderdelen Theorie van de rijtaak, Rijproef eigen vaardigheid, Lesvoorbereiding, Lesuitvoering en evalueren en Stagebeoordeling bedroegen bij de eerste poging respectievelijk 67%, 74%, 79%, 77% en 65%.
- Hoewel de afzonderlijke examenonderdelen niet sterk selectief zijn, zorgt de combinatie van opeenvolgende toetsen ervoor dat er gaandeweg het examentraject kandidaten uitvallen. Van hen die ooit begonnen met het examentraject nam 55% uiteindelijk deel aan de afsluitende stagebeoordeling. Dit betekent dat het voor kandidaten niet eenvoudig is om het totale examentraject tot en met de stagebeoordeling met succes te doorlopen. Dit beeld komt overeen met de indruk van de ondervraagde stakeholders, die vinden dat het WRM-examen voldoende selectief is.

Competentiegerichte examinering

- Een meerderheid van zowel de ondervraagde stakeholders als de geënquêteerde rijinstructeurs vindt dat in het huidige WRM-examen alle belangrijke onderwerpen aan bod komen. Beide groepen zetten wel vraagtekens bij de praktijkgerichtheid van het examen. De rijinstructeurs zijn hierin iets stelliger dan de stakeholders. Slagen voor het examen is volgens de rijinstructeurs nog geen bewijs dat iemand een vakbekwame rijinstructeur is.
- Een meerderheid van de stakeholders vindt dat er een duidelijke kwaliteitsslag is gemaakt, maar men vindt tevens dat de vraagstelling van de theorieonderdelen en de beoordeling van de praktijkles nog meer praktijkgericht moeten worden ingevuld.

Examenopgaven theorieonderdelen

- Uit de analyse van de examengegevens blijkt, dat de meeste toetsopgaven niet gemakkelijker of moeilijker in de tijd worden. Dat wijst erop dat de opgaven niet snel bekend raken. Desondanks zijn er op basis van de bevraging van de stakeholders signalen dat toetsvragen wel bekend raken. Daarom zou volgens hen het exameninstituut voortdurend de vinger aan de pols moeten houden en dienen vragen gescreend en zonedig vervangen te worden.

Praktijkles stagebeoordeling

- Volgens de stakeholders voldoet het beoordelingsprotocol van de praktijkles om de essentiële instructeurscompetenties te toetsen. Een meerderheid vindt dat het protocol goed aansluit bij de beroepspraktijk van de rijinstructeur. Over dit onderwerp zijn de rijinstructeurs kritischer. De instructeurs vinden dat de praktijkles niet altijd een goede weergave is van een normale lessituatie en dat zij soms zaken moeten laten zien die weinig met een echte rijles te maken hebben. Volgens de geraadpleegde examinatoren ligt de reden hiervoor deels ook bij de kandidaat instructeurs zelf. Kandidaten bepalen zelf op welk onderdeel zij bij de praktijkles worden beoordeeld. Dat kan ervoor zorgen dat kandidaten zich tijdens de stage op een bepaalde les concentreren en die steeds maar weer inoefenen. Deze praktijk leidt tot kunstmatige lessituaties en is volgens de examinatoren daarom ongewenst.
- De stakeholders en de rijinstructeurs vinden dat het protocol soms als een keurslijf wordt toegepast en dat er te veel nadruk ligt op de puntentelling. Zo kan een onvoldoende op een klein onderdeel (examenrubriek) ervoor zorgen dat een kandidaat voor de praktijkbeoordeling zakt, terwijl het overall beeld positief is.

- Bij de analyse van de examengegevens is geconstateerd, dat de totaalscores wel, maar de scores op de kernrubrieken niet betrouwbaar genoeg zijn. Het is zinvol om de huidige examenrubrieken op basis van de toetstechnische analyse te vervangen door een indeling in drie thema's, te weten: instructievaardigheid, diagnose en feedback (coaching deel 1) en affectieve ondersteuning (coaching deel 2).

Kwaliteit van beoordelaars

- Een meerderheid van de stakeholders en de rijinstructeurs is positief over de kwaliteit van de examinatoren. Over het algemeen zijn er volgens de stakeholders slechts kleine verschillen tussen examinatoren en zitten zij meestal op één lijn. Slechts incidenteel is sprake van klachten over examinatoren.
- De rijinstructeurs zeggen, dat de examiner voldoende aandacht voor positieve en negatieve punten heeft, dat zijn oordeel over het algemeen goed onderbouwd is en dat men zich op zijn gemak gesteld voelt.
- Dit beeld wordt ondersteund door de resultaten van de analyse van de examendata. Uit analyses van de resultaten van kandidaten die meerdere malen zijn beoordeeld, zijn indicaties gevonden dat de examinatoren globaal gezien betrouwbaar beoordelen.

Onderzoeksvraag 2: Stage

Functioneren van de stageregeling

- Een grote meerderheid van de geïnterviewde stakeholders is voor het handhaven van de huidige stageverplichting: de stage is een essentieel onderdeel van de opleiding tot rijinstructeur en de huidige stageregeling voldoet in essentie goed. Dat is in feite ook de mening van de rijinstructeurs. Over het algemeen zijn zij (erg) positief over de betekenis van de stage voor de opleiding. Ongeveer de helft van de rijinstructeurs vindt dat het aantal stage uren uitgebreid zou moeten worden.
- Zowel de stakeholders als de rijinstructeurs vinden de administratieve rompslomp van de stage een aandachtspunt: de administratie is ingewikkeld en kost veel tijd.

Aanbod en kwaliteit van de stage

- Rijinstructeurs zijn over het algemeen tevreden over de door hen gevolgde stage en over de begeleiding door de stagementoren. Er is echter een kleine groep die zowel de stage als de stagementor een zware onvoldoende (rapportcijfer 4 of minder) geeft. Dit laatste verklaart ook het feit dat de geconsulteerde stakeholders en examinatoren soms vraagtekens zetten bij de kwaliteit van de stage en de stagementoren.
- Volgens de geraadpleegde partijen zijn stagementoren soms onvoldoende op de hoogte van de WRM exameneisen en beschikken zij over onvoldoende begeleidingscapaciteiten. Volgens hen zouden dan ook aanvullende eisen aan de stagementoren gesteld moeten worden.
- Bijna de helft van de stagementoren heeft de theoretische bijscholingscursus stagementor gevolgd. De stagementoren zijn over het algemeen positief over hun eigen rol en functioneren. Zij zijn van mening dat ze over voldoende vaardigheden, vakkennis en motivatie beschikken om hun mentortaak goed uit te voeren.
- De stagementoren staan kritisch ten opzichte van de kwaliteit van de stagiaires: voorkennis en vaardigheden schieten volgens een ruime meerderheid duidelijk tekort.
- Een belangrijk kritisch punt betreft de tijd die de mentoren in de stage hebben om het vak van rijinstructeur over te dragen: ongeveer de helft van de mentoren vindt dit onvoldoende. Ook vindt een ruime meerderheid van de stagementoren dat er te weinig overleg is met het opleidingsinstituut van de stagiaire.

Onderzoeksvraag 3: Bijscholing, praktijkbegeleiding en herintrederstraject

Procedure voor de praktijkbegeleiding

- Het protocol voor de praktijkbegeleiding voldoet volgens de ondervraagde stakeholders goed. Met behulp van het protocol worden de essentiële vaardigheden van de rijinstructeur getoetst. Dat is ook de mening van de geconsulteerde examinatoren. Volgens hen sluit het protocol goed aan bij de beroepspraktijk van de rijinstructeur: zowel qua didactiek als qua vakkennis worden alle elementen afgedekt.
- De examinatoren vinden dat zij voldoende tijd hebben om een goed beeld te krijgen van de bekwaamheid van een kandidaat. De competenties waarover een rijinstructeur moet beschikken, kunnen binnen het kader van de praktijkbegeleiding ruimschoots aan de orde komen. Met deze laatste punten is ook een meerderheid van de rijinstructeurs het eens. Maar de rijinstructeurs zijn kritisch over de inhoud van de praktijkbegeleiding: vaak is volgens hen geen sprake van een goede weergave van een normale praktijkles en soms vindt men dat er vaardigheden getoond moeten worden die weinig of niets met een echte rijles te maken hebben.
- Instructeurs die onder het huidige, nieuwe examenregime zijn gecertificeerd zijn over het algemeen positiever over de praktijkbegeleiding dan "oude" instructeurs. Zij zijn positiever over de toegevoegde waarde van de praktijkbegeleiding voor het beroep van rijinstructeur, zij vinden vaker dat de praktijkbegeleiding een goede weergave is geweest van een normale rijles en ook vinden zij vaker dat zij in de praktijkbegeleiding dingen moeten laten zien die met een echte rijles niets te maken hebben. Dit komt overeen met het beeld dat de examinatoren hebben: "oude" instructeurs hebben meer moeite met de nieuwe eisen. Zo zijn zij bijvoorbeeld vaak nog niet opgegroeid in de coachingstraditie en hebben daardoor meer moeite met de coachingsonderdelen van het protocol.
- Net zoals bij de stagebeoordeling vinden de stakeholders en de rijinstructeurs dat het protocol soms als een keurslijf wordt toegepast en dat er te veel nadruk ligt op de puntentelling.

Kwaliteit van de beoordelaars

- Over de kwaliteit van de beoordelaars zijn de stakeholders en de rijinstructeurs over het algemeen positief. Een grote meerderheid van de rijinstructeurs vindt de beoordelaars deskundig: men vindt dat er zowel op positieve als op negatieve punten wordt gelet, men vindt dat het oordeel goed onderbouwd is en tevens vindt men zich op zijn gemak gesteld.
- Dat is ook het beeld dat de examinatoren zelf hebben. Zij vinden, dat zij voldoende zijn getraind en toegerust om een betrouwbaar oordeel te kunnen geven over de bekwaamheid van de rijinstructeurs. Er is regelmatig overleg tussen de examinatoren en binnen het exameninstituut functioneert een systeem van kwaliteitsbegeleiding, dat ervoor zorgt dat de examinatoren op niveau blijven.

Gevolgen van een onvoldoende praktijkbegeleiding

- De stakeholders en de rijinstructeurs zijn eensgezind in hun mening over de gevolgen van een onvoldoende praktijkbegeleiding. De gevolgen zijn veel te ingrijpend en moeten worden afgezwakt. Ook de geconsulteerde examinatoren zijn voor 'versoepeling'.
- Het verliezen van de instructiebevoegdheid 7 dagen na een onvoldoende derde praktijkbegeleiding moet volgens alle partijen verdwijnen. Daarnaast vinden alle partijen dat een instructeur binnen de periode van 5 jaar ruimere mogelijkheden moet krijgen om aan de praktijkbegeleiding te voldoen. Over de invulling daarvan verschillen de meningen.

- Volgens de stakeholders (grote meerderheid) en de rijinstructeurs (kleine meerderheid) moet het herintrederstraject blijven bestaan, maar het traject zou zich op de praktijk moeten richten in plaats van op de theorie. Als iemand voor meerdere categorieën een instructeursbewijs heeft, zou hij het herintrederstraject maar voor één certificaat hoeven te volgen. Volgens een meerderheid zou dat het basiscertificaat B moeten zijn.

1 INLEIDING

1.1 Achtergrond en aanleiding

In de Wet rijonderricht motorrijtuigen (WRM) 1993 worden de bekwaamheidseisen van rijinstructeurs geregeld. De WRM dateert uit 1974 en is sindsdien twee maal integraal herzien. De eerste herziening is ingevoerd in 1995. De meest recente herziening dateert uit 2009.

Naar aanleiding van een in 2002 uitgevoerd onderzoek (van der Houwen en Vissers, 2003) naar het functioneren van de WRM 1993 is een vernieuwingstraject gestart dat tot wijziging van de WRM en de van de WRM afgeleide examens diende te leiden (Kamerstukken II 2008/09, 31 278). Op basis van deze evaluatie zijn in overleg met de Adviesgroep WRM¹, het Overlegorgaan Personenvervoer, VVN, de RAI en de SWOV drie belangrijke wijzigingen doorgevoerd: (1) invoering competentiegericht examen, (2) invoering verplichte stage en (3) vervanging periodieke applicatietoets door verplichte periodieke bijscholing. Deze aanpassingen van de WRM zijn met ingang van 1 juni 2009 van kracht.

Belangrijk doel van de herziening van 2009 is het verder verbeteren van de kwaliteit van het rijonderricht. Daarbij wordt aangenomen dat de kwaliteit van de rijopleiding een rol speelt bij het realiseren van de doelstellingen voor verkeersveiligheid: een hogere kwaliteit van de rijopleiding zou ervoor moeten zorgen dat de opgeleide beginnende bestuurders veiliger rijgedrag vertonen. Al bij de introductie van de nieuwe WRM is voorzien in een evaluatie. Vijf jaar na de inwerkingtreding zouden de voorgestelde wijzigingen op hun doeltreffendheid en effectiviteit in de praktijk worden geëvalueerd.

Vanuit de Kamer is eind 2011 gevraagd om een versnelde evaluatie van de WRM (motie Dijkma-Aptroot: *“verzoekt de regering de kwaliteitseisen die op basis van de Wet Rijonderricht Motorrijtuigen (WRM) aan opleidingen voor rijinstructeurs worden gesteld, nu alvast te evalueren en zo nodig aan te scherpen.”*, Kamerstukken II 2011/12, 33 000I, nr.14). In juli 2012 is bovendien gevraagd om de problematiek van de bijscholing voorrang te geven en alle rijinstructeurs de gelegenheid te geven hun mening te geven (motie Bashir: *“verzoekt de regering, om de evaluatie van hertoetsing van rijinstructeurs zo volledig en zo snel mogelijk uit te voeren en daarbij alle rijinstructeurs de gelegenheid te geven hun mening te geven over de praktijkbegeleiding.”*, Kamerstukken II 2011/12,29 398, nr. 336).

1.2 Probleemstelling

In de Tweede Kamer zijn met enige regelmaat vragen gesteld over het functioneren van de aangepaste WRM 2009. Enerzijds stonden de kwaliteitseisen die op basis van de nieuwe WRM aan opleidingen voor rijinstructeurs worden gesteld ter discussie. Zorgen de nieuwe WRM-examens er met andere woorden voor dat de kwaliteit van de opgeleide en getoetste rijinstructeurs van voldoende niveau is. Anderzijds is discussie gevoerd over de praktijkbegeleiding c.q. hertoetsing die deel uitmaakt van de verplichte bijscholing. De Minister van Infrastructuur en Milieu heeft daarop besloten een vervroegde evaluatie van de WRM uit te voeren, waarbij wordt gekeken naar de examinering van nieuwe rijinstructeurs (exameneisen, vooropleidingseisen) en mogelijke praktijkproblemen rond de bijscholing van reeds gecertificeerde rijinstructeurs.

¹ In de adviesgroep WRM hadden BOVAG, CBR, FAM, IBKI, KNMV, Koninklijke Landmacht (OTCRij), LBVI en Politieacademie zitting.

1.3 Onderzoeksvragen en afbakening

Onderzoeksvragen

Bij de opzet van de evaluatie is de probleemstelling vertaald in drie centrale onderzoeksvragen met een aantal deelvragen:

1. Bieden de vooropleidingseisen en de examenregeling voldoende waarborg voor de gewenste kwaliteitsverbetering van de bekwaamheden van de rijinstructeur?
 - Wat vindt men van het afschaffen van de vooropleidingseis?
 - Voldoet de geschiktheidstest? Is deze voldoende selectief? Zo nee, hoe zou de test kunnen worden verbeterd?
 - Waarborgt het huidige instructeursexamen een voldoende aanvangsniveau van rijinstructeurs?
 - Zijn de gestelde slaag- en zaknormen voldoende zwaar voor de verschillende deeltoetsen? Is het examen voldoende selectief?
 - In hoeverre zijn er in het initiële examen voldoende waarborgen ingebouwd waardoor de examenuitslag kan worden toegeschreven aan het niveau van bekwaamheid van de kandidaat?
 - Zijn er maatregelen genomen tegen het voortijdig bekend raken van opgaven en antwoorden bij nog niet geëxamineerde kandidaten?
2. Zijn er voldoende stageplaatsen en wordt de stage naar behoren uitgevoerd?
 - Voldoet de huidige regeling voor de stageplaatsen? Zo nee, hoe kan de regeling worden verbeterd?
 - Zijn er voldoende stageplaatsen en zijn deze van voldoende kwaliteit?
 - Worden de stages uitgevoerd zoals bedoeld? Zo nee, hoe kunnen de stages worden verbeterd?
 - Wat zijn de ervaringen van de stagementoren?
3. Functioneert de verplichte bijscholing en in het bijzonder de praktijkbegeleiding naar behoren? Welke consequentie moet worden verbonden aan een onvoldoende beoordeling (na herkansing) van de praktijkbegeleiding?
 - In welke mate voorziet de procedure voor de beoordeling bij de praktijkbegeleiding in de mogelijkheid om voldoende gevarieerd bewijs aan te leveren over de instructeursbekwaamheid?
 - Zijn betrokken examinatoren/ beoordelaars in voldoende mate getraind?
 - Welke consequentie moet worden verbonden aan een onvoldoende beoordeling (na herkansing) van de praktijkbegeleiding?

Afbakening

In het onderzoek gaat het uitsluitend om zaken die direct verband houden met het functioneren van de WRM. Onderwerpen die voor het functioneren van de opleidingsbranche van belang zijn, maar geen relatie hebben met de WRM worden in dit rapport daarom niet behandeld.

Evaluatieperiode

De hier gerapporteerde evaluatie heeft betrekking op de periode vanaf 1 juni 2009, de datum waarop de herziene WRM in werking is getreden.

1.4 Aanpak

Met betrekking tot de aanpak van de evaluatie worden drie fasen onderscheiden.

Fase 1: Brononderzoek

Om alle facetten van de diverse onderzoeksvragen te belichten, vragen aan te scherpen en de probleemstelling concreter uit te werken is ervoor gekozen om vooraf aan de praktijkevaluatie een brononderzoek te doen.

Fase 2: Praktijkevaluatie en analyse van examengegevens

Na het brononderzoek volgt de uitvoering van de praktijkevaluatie, bestaande uit interviews met experts, een focusgroep onder praktijkbegeleiders en een enquêteonderzoek onder rijinstructeurs. Tevens is een analyse gedaan van de WRM-examens².

Fase 3: Synthese van deelonderzoeken en integrale rapportage

De resultaten van de deelonderzoeken zijn geïntegreerd beschreven in een eindrapportage met overall conclusies.

1.5 Tijdplanning

Fase 1 is uitgevoerd in de maanden oktober en november van 2012. Fase 2 strekte zich uit van november 2012 tot en met maart 2013. Fase 3 is afgesloten in april 2013.

1.6 Klankbordgroep

Ten behoeve van het evaluatieonderzoek is een klankbordgroep samengesteld. De klankbordgroep is geïnformeerd over de opzet en de uitvoering van het evaluatieonderzoek. De klankbordgroep heeft geadviseerd over de concrete uitvoering van de deelonderzoeken. De leden van de klankbordgroep hebben een concrete bijdrage aan het onderzoek geleverd in het kader van de interviewronde.

In de klankbordgroep waren de volgende organisaties vertegenwoordigd:

- BOVAG (brancheorganisatie).
- CBR (Centraal Bureau Rijvaardigheidsbewijzen, exameninstituut rijexamens).
- CNV Vakmensen (vakorganisatie).
- FAM (Federatie Autorijschool Management, brancheorganisatie).
- IBKI (Innovam Branche Kwalificatie Instituut, exameninstituut instructeursexamens).
- KNMV (Koninklijke Nederlandse Motorrijders Vereniging, belangenorganisatie).
- LBVI (Landelijke Belangenvereniging voor Verkeersopleidings Instituten, vertegenwoordiger instructeursopleidingen).
- OTCrij (opleidings- en trainingscentrum van defensie).
- Politieacademie (politierijopleiding).

² Dit onderdeel maakte geen deel uit van de oorspronkelijke evaluatieopdracht, maar is toegevoegd omdat kon worden aangesloten bij een reeds lopend onderzoek naar het functioneren van het huidige WRM-examen. Dit onderzoek was een initiatief van Cito en IBKI en richtte zich vooral op de toetstechnische kwaliteit van de verschillende examenonderdelen.

- Regionaal Orgaan Verkeersveiligheid Gelderland (verkeersorganisatie)
- Veilig Verkeer Nederland (verkeersorganisatie)
- VRB (Vereniging Rijschool Belang, brancheorganisatie)
- VVB (vereniging VerkeersVeiligheidsBelangen, vertegenwoordiger instructeursopleidingen)

1.7 Leeswijzer

Wat betreft de rapportage is gekozen voor een werkwijze waarbij de lezer eerst op een toegankelijke wijze inzicht wordt gegeven in de opzet en de uitvoering van de evaluatie én in de belangrijkste resultaten van de verschillende deelonderzoeken. Vervolgens wordt in het bijlagendeel een meer uitgebreide onderzoeksverantwoording gegeven en zijn de gedetailleerde technische rapportages van de deelonderzoeken terug te vinden.

Het rapportagedeel is als volgt opgebouwd:

- Hoofdstuk 1: Inleiding: achtergrond, probleemstelling en onderzoeksvragen
- Hoofdstuk 2: Onderzoekskader
- Hoofdstuk 3: Bevraging stakeholders
- Hoofdstuk 4: Focusgroep met examinatoren
- Hoofdstuk 5: Enquêteonderzoek onder rijinstructeurs
- Hoofdstuk 6: Analyse WRM-examengegevens

Het bijlagendeel bevat de volgende bijlagen:

- Bijlage 1: Onderzoeksvragen en onderzoeksmethoden
- Bijlage 2: Brononderzoek
- Bijlage 3: Bevraging van stakeholders
- Bijlage 4: Enquêteonderzoek onder rijinstructeurs
- Bijlage 5: Analyse van WRM-examengegevens
- Bijlage 6: Vragenlijsten

2 ONDERZOEKSKADER

In het kader van de herziening van de WRM in 2009 zijn vier belangrijke wijzigingen doorgevoerd, te weten:

1. Invoering geschiktheidstest.
2. Competentiegerichte examinering.
3. Verplichte stage.
4. Verplichte bijscholing en herintrederstraject.

Met behulp van het brononderzoek is het onderzoekskader verder uitgewerkt. Daartoe is voor deze wijzigingen aan de hand van een analyse van relevante documenten beschreven:

- Wat de beoogde inhoud van de wijzigingen is geweest.
- Wat de achtergronden en de oorspronkelijke uitgangspunten waren.
- Op welke wijze de implementatie van de wijzigingen is verlopen.

Hiervoor zijn de volgende documenten en bronnen geraadpleegd³:

- WRM wetgevingsteksten.
- Examen documenten: Competentiegericht WRM-examenmodel, WRM-brondocumenten, examenonderdelen, toetsmatrizen, beoordelingsprotocollen e.d.
- Examenreglementen.
- WRM-berichten en andere informatie die beschikbaar is via de website van IBKI.
- Verslagen Centrale Examencommissie WRM.
- Discussies op www.verkeerspro.nl
- Onderzoeksrapporten.

Hierna worden de vier doorgevoerde wijzigingen beknopt beschreven. Een gedetailleerde beschrijving van de resultaten van het brononderzoek is terug te vinden in bijlage 2.

2.1 Vooropleidingseisen en geschiktheidstest

Voorwaarde voor het mogen afleggen van het WRM-examen is op dit moment het met goed gevolg voltooid hebben van tenminste MAVO, VMBO, LBO of individueel beroepsonderwijs (IBO), dan wel het met goed resultaat afleggen van een 'geschiktheidstest WRM'. De geschiktheidstest betreft een computerexamen van 90 minuten en bestaat uit 3 blokken: 1) beroepscompetenties (sluiten de eigenschappen van de kandidaat aan bij het beroep van rijinstructeur), 2) taalvaardigheid en 3) casusvragen over de beroepspraktijk van een rijinstructeur.

2.2 Competentiegerichte examinering

Als eerste fase van de ontwikkeling van een competentiegericht examen zijn in 2004 nieuwe WRM-leerdoelen geformuleerd (Bureau ICE/ Traffic Test, 2004). Tevens is een Beroepscompetentieprofiel (BCP) van het beroep van rij-instructeur opgesteld (Bureau ICE, 2005). Vervolgens is een competentiegerichte examenopzet voor de WRM-examens ontwikkeld (Nägele, Vissers en Roelofs, 2006). Op basis van dit competentiegerichte examenmodel is concreet inhoud gegeven aan de inhoud van de theorie- en

³ Zie ook lijst met geraadpleegde referenties.

praktijkonderdelen van het WRM-examen. Het competentiegerichte examen moet ervoor zorgen dat de geslaagde nieuwe rij-instructeurs nog beter zijn voorbereid op de beroepspraktijk van het geven van rij-instructie.

Het examen basiscertificaat categorie B bestaat uit de volgende fasen:

- Fase 1: Competente verkeersdeelname
 - Fase 1a: Theorie van de rijtaak
 - Fase 1b: Praktijktoets eigen rijvaardigheid
- Fase 2: Didactische voorwaarden (competent als rijinstructeur)
 - Fase 2a: Lesvoorbereiding
 - Fase 2b: Lesuitvoering en beoordelen
- Fase 3: Proeve van bekwaamheid: stagebeoordeling

Als het basiscertificaat B is gehaald, kunnen ook de andere certificaten (A, C, D, E bij B en E bij C/D) worden behaald. Voor het behalen van het certificaat A, C en D moet de kandidaat in het bezit zijn van het betreffende rijbewijs. Vervolgens moeten de volgende examenonderdelen worden afgelegd: theorietoets, praktijkrit eigen vaardigheid en stagebeoordeling. Bij het certificaat E wordt alleen een theorietoets en een praktijkrit eigen vaardigheid afgenomen.

2.3 Verplichte stage

Voor het behalen van de certificaten A, B, C en D is een stage verplicht. Categorie E kent geen verplichte stage. De stage voor categorie B bestaat uit een passief gedeelte van minimaal 5 uur (meerijden met een rijles van een stagementor) en een actief gedeelte van minimaal 35 uur (zelf lesgeven aan een echte rijbewijsleerling). De stage voor de categorieën A, C en D bestaat uit 20 actieve uren (zelf lesgeven aan een echte rijbewijsleerling).

2.4 Verplichte bijscholing en herintrederstraject

Om een eenmaal behaald certificaat geldig te houden, moet een rijinstructeur bijscholing volgen. De bijscholingsverplichting voor 5 jaar is:

- Een rijinstructeur geeft **twee keer een praktische rijles (= praktijkbegeleiding)**. Hierbij is een begeleider van IBKI aanwezig⁴, die de rijlessen beoordeelt. De tweede praktijkbegeleiding moet voldoende zijn. Zo niet, dan volgt een herkansing. Is de herkansing ook onvoldoende, dan wordt het certificaat ongeldig verklaard.
- Een rijinstructeur volgt **drie dagen (zes dagdelen van 3 uur) theoriecursussen**. De instructeur hoeft geen examen te doen, aanwezigheid is verplicht.

⁴ Is sprake van een praktijkbegeleiding in het kader van de certificering van RIS-instructeurs, dan wordt de praktijkbegeleiding uitgevoerd door een praktijkbegeleider (speciaal geschoolde examiner) van het CBR. RIS staat voor Rijopleiding in Stappen en betreft een modulair opgebouwde opleiding voor het rijbewijs B.

Als het certificaat ongeldig is verklaard, moet het herintrederstraject worden gevolgd om weer gecertificeerd te zijn. Voor de verschillende certificaten is dit herintrederstraject anders:

- B-certificaat: de kandidaat moet fase 1 en fase 2 van het B-examen halen.
- Certificaten A, C, D, E bij B of E bij C/D: de kandidaat moet eerst het B-certificaat halen, daarna moet hij de praktijkrit (fase 1b) doen voor het certificaat dat hij weer geldig wil maken.
- Alléén A-certificaat: de kandidaat moet fase 1 van het A-examen halen en fase 2 van het B-examen.

Als iemands certificaat langer dan 5 jaar is verlopen, dan moet de betrokkene het hele examen opnieuw doen (inclusief de stage).

3 BEVRAGING STAKEHOLDERS

3.1 Opzet en uitvoering

Alle organisaties die zijn vertegenwoordigd in de Centrale Examencommissie (CEC) van het IBKI zijn bij de interviews betrokken. Daarnaast zijn CNV Vakmensen en een aantal 'maatschappelijke' organisaties geïnterviewd, die niet in de CEC zijn vertegenwoordigd maar die wel betrokken zijn bij de rijopleiding.

De volgende organisaties zijn geïnterviewd (tussen haakjes is het aantal geïnterviewde personen vermeld):

- ANWB (1)
- BOVAG (2)
- CBR (3)
- CNV Vakmensen (1)
- FAM (2)
- IBKI (3)
- KNMV (1)
- LBVI (1)
- OTCrij (1)
- Politieacademie (1)
- Regionale Organen voor de Verkeersveiligheid (2)
- Veilig Verkeer Nederland (1)
- VRB (3)
- VVB (1)

De gesprekken hadden het karakter van een semi-gestructureerd interview. Er is weliswaar gewerkt met een gestandaardiseerde interviewlijst, maar de interviews hadden een open karakter en de geïnterviewden hadden de ruimte om relevante⁵ nieuwe thema's in het gesprek aan de orde te stellen. Het interviewprotocol is meer gebruikt als een checklist om achteraf na te kunnen gaan of alle onderwerpen in het gesprek aan de orde waren gekomen.

3.2 Resultaten

In deze paragraaf worden de belangrijkste resultaten van de interviews met de stakeholders beschreven. Richtlijn daarbij is geweest dat de opvattingen en ideeën door de geïnterviewden in meerderheid worden onderschreven. In bijlage 3 is een meer gedetailleerd verslag van de interviewresultaten terug te vinden.

Vooropleidingseis en geschiktheidstest

Het gros van de geïnterviewden vindt de huidige vooropleidingseis (alleen Lager Beroeps Onderwijs of Individueel Beroeps Onderwijs) te laag. Vaak worden MBO of HAVO niveau als minimum vooropleidingseis genoemd.

⁵ Relevant betekent in dit geval, dat de thema's direct verband moeten houden met het functioneren van de WRM.

De geschiktheidstest moet volgens een grote meerderheid van de ondervraagden gehandhaafd blijven als middel om te kunnen instromen in het examentraject van de WRM. Over het algemeen vindt men dat de huidige opzet en inhoud van de test voldoet.

Competentiegericht examen

De meeste geïnterviewden vinden dat het WRM-examen voldoende selectief is. Men vindt het goed dat de slaag-/ zaknormen voor de examens van fase 2 ('Lesvoorbereiding' en 'Lesuitvoering en evalueren') strenger zijn geworden. Daarnaast is het onderdeel 'Theorie van de rijtaak' (fase 1a) verzaamd door het toevoegen van een blok met vragen over het Reglement verkeersregels en verkeerstekens 1990.

Voortdurende monitoring door het exameninstituut IBKI van de normen voor het slagen en zakken, van de kwaliteit van de examenvragen en van de representativiteit van de examenonderdelen vindt men noodzakelijk.

Volgens een meerderheid van de ondervraagden worden in het huidige examen (vanaf 1 juni 2009) de theorie en de praktijk veel dichter bij elkaar gebracht dan in het vorige examen (vóór 1 juni 2009). Veel partijen vinden dat een duidelijke kwaliteitsslag is gemaakt. Ondanks deze betere aansluiting van theorie en praktijk zouden de examenvragen nog meer praktijkgericht⁶ ingevuld moeten worden.

De theorieonderdelen van het examen bevatten de meest wezenlijke elementen van het vak van rijinstructeur.

De vragenbanken zouden volgens de geïnterviewden moeten worden uitgebreid om te voorkomen dat examenvragen bekend worden.

Het beoordelingsprotocol voor de praktijkbeoordeling voldoet om de essentiële instructeurscompetenties te toetsen. De meesten vinden dat het protocol goed aansluit bij de beroepspraktijk van de rijinstructeur. Maar het protocol moet niet als keurslijf worden toegepast.

De lesopdracht voor de praktijkbeoordeling zou niet enkel door de kandidaat alleen moeten kunnen worden bepaald.

Een meerderheid van de geïnterviewden is positief over de kwaliteit van de IBKI-examinatoren. Er zijn over het algemeen slechts kleine verschillen tussen examinatoren en meestal zitten de examinatoren op één lijn.

Het is geen probleem dat de kandidaten zelf de volgorde van fase 1 (competente verkeersdeelname) en fase 2 (didactische voorwaarden) kunnen bepalen.

Stage

Een grote meerderheid van de geïnterviewden is voor het handhaven van de huidige stageverplichting: de stage is een essentieel onderdeel van de opleiding. De huidige stageregeling voldoet in essentie en er is voldoende aanbod aan stageplaatsen. De controle van het exameninstituut IBKI doet zijn werk: bij fraude worden rode kaarten uitgedeeld en sancties opgelegd.

Een deel van de stage zou naar voren gehaald kunnen worden. Door kandidaten al een passieve stage te laten doen in fase 2 maak je die fase praktijkgericht en breng je opleider en stagerijschool dichter bij elkaar.

De kwaliteit van de stageplaatsen loopt sterk uiteen en zou beter geregeld moeten worden. Er zou meer controle op de inhoud van de stage moeten zijn.

⁶ Met praktijkgericht wordt bedoeld, dat vereiste kennis en competenties worden getoetst in situaties die voor de beroepsuitvoering relevant c.q. karakteristiek zijn.

De kwaliteit van de stagementoren laat soms sterk te wensen over. Om de kwaliteit van de stagementoren te verbeteren zouden aanvullende eisen gesteld moeten worden, zoals een verplichte cursus voor stagementoren en certificering voor stagementoren.

Verplichte bijscholing en herintrederstraject

De verplichte bijscholing wordt gezien als een goed instrument om de kwaliteit van rijinstructeurs te waarborgen.

De procedure voor de selectie van thema's voor de theoretische bijscholing functioneert goed.

De theoriecursussen verschillen naar de mening van de geïnterviewden sterk in kwaliteit. Naast de huidige controle op formele aspecten als invullen van presentielijst en geschiktheid van de lesruimte, zou controle op kwaliteit van de inhoud van de cursus en van de uitvoering door de docent wenselijk zijn.

Het protocol⁷ voor de praktijkbegeleiding voldoet goed. Daarmee worden de essentiële vaardigheden van de rijinstructeur getoetst. Het protocol moet vooral gebruikt worden als een leidraad voor de beoordeling en niet als een strikt keurslijf.

Op een enkele uitzondering na kan elke rijinstructeur met een gerichte bijscholing op het gewenste niveau komen.

Er is tevredenheid over de kwaliteit van de beoordelaars, die voor de praktijkbegeleidingen worden ingezet.

Een meerderheid van de geïnterviewden vindt dat er consequenties moeten blijven, wanneer iemand niet aan zijn bijscholingsverplichtingen heeft voldaan. De huidige gevolgen zijn echter veel te ingrijpend en moeten worden aangepast. Het verliezen van de instructiebevoegdheid 7 dagen na een onvoldoende derde praktijkbegeleiding moet verdwijnen. Daarnaast vindt een meerderheid dat een instructeur binnen de totale periode van 5 jaar ruimere mogelijkheden moet krijgen om aan de verplichtingen te voldoen. De eerste praktijkbegeleiding moet gaan meetellen voor de bijscholing.

Het herintrederstraject moet blijven bestaan, maar moet zich op de praktijk richten in plaats van op de theorie.

Als iemand voor meerdere categorieën een instructeursbewijs heeft, zou hij in het kader van het herintrederstraject alleen het basisdeel (certificaat B) hoeven te volgen.

⁷ Bij de praktijkbegeleiding wordt in principe hetzelfde protocol gebruikt als bij de stagebeoordeling.

4 FOCUSGROEP MET EXAMINATOREN

4.1 Opzet en uitvoering

Via het exameninstituut IBKI zijn 6 examinatoren geworven voor deelname aan de focusgroep. De examinatoren hebben een ruime ervaring met de afname van praktijkbeoordelingen (fase 3a van het WRM-examen) en met de afname van praktijkbegeleidingen in het kader van de verplichte bijscholing. Twee examinatoren zijn tevens werkzaam als kwaliteitsbegeleider: vanuit deze rol rijden zij regelmatig mee met praktijkexamens en praktijkbegeleidingen. Zij bewaken op die manier de kwaliteit van de beoordeling.

De discussie in de focusgroep is gevoerd rondom een aantal thema's. Bij elk thema is gestart met vragen die de examinatoren eerst individueel moesten beantwoorden. Er is gevraagd hun mening in steekwoorden op post-it velletjes te schrijven. Daarna werden de antwoorden geïnventariseerd en kon iedere examiner zijn antwoord toelichten. Vervolgens werden de gegeven antwoorden bediscussieerd. Deze hybride aanpak heeft als voordeel (boven een aanpak waarbij alleen plenair wordt gediscussieerd) dat de examinatoren niet meteen hun eigen mening aan die van de groep aanpassen maar eerst hun eigen mening of ervaring noemen. Door deze werkwijze ontstaat een meer gedifferentieerd en valide beeld van de ervaringen, belevingen en meningen dan wanneer je meteen plenair gaat discussiëren. Als je dat zou doen, zou het beeld al gauw gekleurd worden door de meningen van de meest op de voorgrond tredende examinatoren.

4.2 Resultaten

De discussie in de focusgroep was met name gericht op de uitvoering van de praktische bijscholing⁸ en is gevoerd rond een drietal thema's:

- Inhoud en opzet van de praktische bijscholing.
- Voorbereiding van de kandidaten.
- Expertise van de examinatoren.

Competentiegericht examen

Voor de praktijkles van de stagebeoordeling wordt hetzelfde beoordelingsprotocol gebruikt als bij de praktijkbegeleiding die onderdeel uitmaakt van de bijscholing. Zie over het gebruik van het protocol daarom ook de opmerkingen die zijn gemaakt onder het kopje 'verplichte bijscholing'.

In feite bepaalt de kandidaat zelf op welk onderdeel hij bij de praktijkbeoordeling wordt beoordeeld. Dat kan ervoor zorgen dat een kandidaat zich in de stage op één bepaalde les concentreert, die steeds maar weer wordt ingeoeffend. Het protocol wordt daarbij als een soort afvinklijst gebruikt. Vaak neemt men een examenles met een hoge beoordeling van een andere kandidaat als voorbeeld en die probeert men in te oefenen en na te spelen met een pseudo leerling. Deze praktijk is ongewenst en leidt tot een kunstmatige les.

Stage

De kwaliteit van de stage laat volgens de examinatoren te wensen over: de stagiaires worden soms begeleid door stagementoren die zelf onvoldoende op de hoogte zijn van de nieuwe WRM exameneisen

⁸ In de focusgroep is echter ook aandacht besteed aan de praktijkbeoordeling in het initiële examen (fase 3b) en aan de stage.

(geen of onvoldoende kennis van de onderliggende documenten, zoals brondocumenten voor de examenonderdelen en het protocol voor de praktijkbeoordeling) en die zelf onvoldoende bekwaam zijn.

Wat betreft de stagementor worden door de focusgroep de volgende suggesties gedaan:

- Hogere eisen stellen, bijvoorbeeld verplichte cursus stagementor.
- Stagementor moet zelf hoge opleidingskwaliteit hebben (meenemen eigen slagingspercentage).
- Pas als aan alle eisen is voldaan krijgen de stagementoren een speciale 'stagementor pas'.

Verplichte bijscholing en herintrederstraject

De examinatoren zijn van mening dat het protocol voor de praktijkbegeleiding goed aansluit bij de beroepspraktijk van de rijinstructeur. Zowel qua didactiek als qua vakkennis worden alle elementen afgedekt, waaronder concrete zaken als handelingsanalyse, feedback geven en coaching. Het protocol geeft aan over welke didactische en praktische vaardigheden een rijinstructeur moet beschikken. De competenties waarover een rijinstructeur moet beschikken, kunnen binnen het kader van het protocol ruimschoots aan de orde komen. Aan het protocol ligt een onderwijskundig model ten grondslag, waarmee alle belangrijke elementen van het instructeursvak worden bestreken.

Examinatoren zijn van mening dat zij voldoende tijd hebben (uitloop tot 80 minuten) om een goed beeld te krijgen van de bekwaamheid van een kandidaat. De praktijk maakt duidelijk dat er nog van een grote diversiteit sprake is, maar het gros van de kandidaten voldoet aan de gestelde normen. De examinatoren hebben de indruk dat circa 75% van de instructeurs zich goed voorbereidt. Die hebben meestal geen moeite om de praktijkbegeleiding te halen. Het gros van de overige 25% haalt het met een goede voorbereiding alsnog. Slechts een zeer klein percentage is niet capabel: die zijn terecht gezakt en het lukt hen niet meer om op het gewenste niveau te komen. Als die bij een herkanste praktijkbegeleiding opnieuw onvoldoende scoren is er vaak ook sprake van berusting: het is beter om met het vak te stoppen.

Als sterke punten van de praktijkbegeleiding zijn in de focusgroep naar voren gekomen:

- Het daadwerkelijk bekijken van de praktische bekwaamheid van de rijinstructeurs aan de hand van een aantal essentiële elementen.
- Als iemand voldoet, kan hij ook daadwerkelijk lesgeven.
- Het zet de instructeurs aan tot zelfreflectie: is mijn kennis en vaardigheid nog wel up-to-date.
- Het prikkelt de instructeurs om weer eens nadrukkelijk met het vak aan de slag te gaan: vooral "oudere" instructeurs zijn nog niet opgegroeid in de coachingstrategie.
- De praktijkbegeleiding toetst de instructeur in zijn eigen "natuurlijke" omgeving. De beoordeling biedt voldoende vrijheden om een les te geven die aansluit bij de vaardigheden en het niveau van de leerling. Voorwaarde is dan wel dat de instructeur met een echte leerling komt.

Als knelpunten worden door de examinatoren gesignaleerd:

- De zware gevolgen bij een onvoldoende herkanste praktijkbegeleiding kleuren sterk het beeld van de instructeurs. Die negatieve gevolgen maken dat de voordelen van de praktijkbegeleiding vaak niet gezien worden.
- De eerste praktijkbegeleiding telt in het geheel niet mee.
- Veel instructeurs zijn nog onbekend met de inhoud en de bedoelingen van het protocol dat bij de praktijkbegeleiding wordt gebruikt.
- Opleidingsinstituten hangen nog te veel aan oude stijl deel 2 (het examen vóór 1 juni 2009), dat zorgt voor een keurslijf.
- Veel instructeurs komen met een uitgewerkt lesplan dat ze ingestudeerd hebben en dat ze kost wat kost willen laten zien: daardoor krijgt hun natuurlijke instructeursgedrag geen kans.

- Er zijn te weinig goede opleiders, waarbij men goede scholing kan krijgen in de nieuwe onderdelen van het protocol.

Wat betreft de consequenties van een onvoldoende derde praktijkbegeleiding zijn de examinatoren van mening dat er gevolgen moeten blijven, anders wordt het allemaal te vrijblijvend (“zonder gevolgen geen kwaliteit”). Als ‘versoepelings’ maatregelen worden voorgesteld:

- 7 Dagen regel afschaffen.
- Herkansingsmogelijkheid verruimen binnen de duur van de 5 jaarlijkse bijscholingsperiode, maar tegelijk wel grenzen stellen aan aantal herkansingen.
- Na een onvoldoende derde praktijkbegeleiding zou je de betreffende instructeur moeten kunnen verplichten zich te laten bijscholen op de vastgestelde tekortkomingen.
- In het herintrederstraject alleen de praktijk toetsen en bij stapeling (wanneer een instructeur meerdere certificaten heeft) alleen basis B “overdoen”.

Er is regelmatig overleg tussen de examinatoren. Binnen IBKI functioneert een systeem van kwaliteitsbegeleiding, waarbij praktijkbegeleiders steekproefsgewijs meerijden met examens. Via dat systeem wordt bewaakt, dat de examinatoren op niveau blijven.

5 ENQUÊTEONDERZOEK ONDER RIJINSTRUCTEURS

5.1 Opzet en uitvoering

In totaal stonden per november 2012 bij IBKI 15.040 rijinstructeurs geregistreerd. Het overgrote deel van de actieve rijinstructeurs kon op basis van hun e-mail adres worden benaderd. Aan deze groep is door IBKI een uitnodiging verstuurd voor deelname aan de enquête. Daarbij zijn de twee groepen “nieuw examenregime” (examen gedaan volgens het nieuwe competentiegerichte WRM-examenmodel) en “oud examenregime” (examen gedaan volgens een oude WRM-examenvariant) gericht benaderd.

In Tabel 5.1 is een overzicht terug te vinden van de respons in de beide onderzoeksgroepen. De totale respons bedraagt op basis van enquêtes met een geldig pasnummer 19%. Relatief veel instructeurs zijn wel aan de enquête begonnen maar hebben de vragenlijst niet volledig ingevuld. Bij veel vragenlijsten is het laatste vragenblok niet ingevuld. In dit vragenblok worden vragen gesteld over achtergrondkenmerken van respondenten, zoals leeftijd en geslacht. Het blok begint met een vraag naar het unieke pasnummer, waarmee de instructeurs bij IBKI bekend zijn. Dit pasnummer is gevraagd om uit te kunnen sluiten dat mensen de enquête dubbel zouden invullen. En om te checken of iemand wel over een geldig pasnummer beschikt en dus ook daadwerkelijk rijinstructeur is. Als we ook de gedeeltelijk ingevulde enquêtes meenemen, bedraagt de totale respons 40%.

Enquête	Aantal verzonden	Respons	Geldig pasnummer
“oude” regime	7.489	3164 (42%)	1506 (20%)
“nieuwe” regime	2.669	855 (32%)	451 (17%)
Totaal	10.158	4019 (40%)	1957 (19%)

Zoals afgesproken met de klankbordgroep WRM (overleg van 4 december 2012) zijn de analyses alleen verricht op de enquêtes met een geldig pasnummer⁹.

De vragenlijsten zijn ingevuld door 1.957 rijinstructeurs met een geldig pasnummer. Daarvan vallen 1.506 (77%) rijinstructeurs in de groep die onder een oud examenregime examen hebben gedaan en 451 (23%) in de groep die onder het nieuwe competentiegerichte examenregime examen hebben gedaan. Aan beide groepen is een toegesneden versie van de vragenlijst voorgelegd. Voor een belangrijk deel is er overlap in de vraagstellingen, maar er is ook een aantal vragen dat aan één van beide groepen is voorgelegd. Bijvoorbeeld alleen aan de laatste groep kunnen concrete vragen over ervaringen met het verloop van het nieuwe examen worden gesteld. De gebruikte vragenlijsten zijn terug te vinden in de bijlage 6.

Hier worden de belangrijkste resultaten van het enquêteonderzoek onder de rijinstructeurs gepresenteerd. Daarbij is vooral gekeken naar opvattingen en ideeën die door een meerderheid van de ondervraagde rijinstructeurs worden onderschreven. In bijlage 4 is een gedetailleerd verslag van de gehanteerde werkwijze en een meer gedetailleerde beschrijving van de enquêteresultaten terug te vinden.

⁹ Er bestaan overigens geen wezenlijke verschillen tussen de resultaten van de enquêtes met en zonder een geldig pasnummer.

5.2 Resultaten

Vooropleidingseis en geschiktheidstest

Een meerderheid van de ondervraagde rijinstructeurs opteert voor een hogere vooropleidingseis: 43% vindt dat de minimum vooropleidingseis MBO zou moeten zijn en 16% zegt dat de eis minimaal HAVO moet zijn.

Een ruime meerderheid vindt dat de geschiktheidstest moet blijven bestaan. De huidige test voldoet goed en selecteert op de juiste zaken.

Een meerderheid vindt dat een Verklaring Omtrent het Gedrag (VOG), zoals voor leerkrachten in het basis onderwijs en voortgezet onderwijs geldt, verplicht moet worden gesteld.

Competentiegericht examen

Hoewel een meerderheid vindt dat in het huidige WRM examen alle belangrijke onderwerpen aan bod komen, zijn de rijinstructeurs kritisch over de opzet en de inhoud van het huidige WRM examen. Slagen voor het examen is nog geen garantie dat je ook goed voorbereid bent op het lesgeven. En slagen voor het examen is nog geen bewijs dat iemand een vakbekwame instructeur is. "Nieuwe" instructeurs zijn positiever over het huidige examen dan "oude" instructeurs.

Door de "nieuwe" rijinstructeurs worden de onderdelen van het WRM examen zowel relevant als van het goede moeilijkheidsniveau gevonden. De theorietoets 'Theorie van de rijtaak' en de rijproef 'Eigen vaardigheid' scoren met respectievelijk een 8,1 en een 8,2 hoog op relevantie. De theorietoetsen 'Lesvoorbereiding' en 'Lesuitvoering en evalueren' scoren met respectievelijk een 7,6 en 7,8 net iets lager. De praktijktoets stagebeoordeling scoort met een 7,4 het laagst, maar nog altijd een ruime voldoende.

De "nieuwe" rijinstructeurs zetten wel wat vraagtekens bij de representativiteit van de praktijkles: de examentijd wordt goed gevonden, maar men vindt dat de praktijkles niet altijd een goede weergave van een normale lessituatie is en dat men soms zaken moet laten zien die weinig of niets met een echte rijles te maken hebben. Ook vindt een kleine meerderheid dat er tijdens de praktijkbeoordeling te veel nadruk ligt op de puntentelling. Wel is men positief over de rol van de examiner: men voelt zich op zijn gemak gesteld, de examiner besteedt voldoende aandacht aan positieve en negatieve punten en men vindt dat het oordeel goed onderbouwd is.

De "nieuwe" rijinstructeurs zijn over het algemeen positief over de manier waarop hun opleiding hen heeft voorbereid op het examen: de kwaliteit van de docenten en van de gebruikte lesmaterialen vindt men goed. Iets minder positief is men over de praktijkgerichtheid van de opleiding.

Een ruime meerderheid van de instructeurs is positief over de voorlichting over het WRM examen door het exameninstituut IBKI: de voorlichting op de IBKI-website wordt gewaardeerd.

Stage

Over het algemeen zijn de rijinstructeurs (erg) positief over de betekenis van de stage voor de opleiding: het oefenen met echte leerlingen is erg waardevol, de stage voegt echt iets toe aan de opleiding en is een goede voorbereiding op het examen en de latere beroepspraktijk. Een grote meerderheid vindt dan ook dat de stage een onderdeel van de opleiding moet zijn. Ongeveer de helft van de rijinstructeurs vindt het aantal passieve en actieve stage uren te gering. De helft van de rijinstructeurs vindt dat de administratie van de stage te veel tijd kost.

De “nieuwe” rijinstructeurs zijn tevreden over de door hen gevolgde stage: zij geven de stage gemiddeld een 7,2 en de stagementor een 7,3. Wat opvalt, is dat een kleine groep hun stage (7%) en hun stagementor (8%) een zware onvoldoende (rapportcijfer 4 of minder) geeft.

Ongeveer de helft van de “nieuwe” rijinstructeurs vindt dat hun stagementor hun andere dingen heeft geleerd dan de WRM opleiding.

Ruim een kwart van de ondervraagde rijinstructeurs¹⁰ is stagementor geweest. Bijna de helft ervan heeft een theoretische bijscholingscursus voor stagementor gevolgd. De stagementoren zijn over het algemeen erg positief over hun eigen rol en functioneren. Ook zijn zij van mening dat ze over voldoende vaardigheden, vakkennis en motivatie beschikken om hun mentortak goed uit te voeren.

De stagementoren staan kritisch ten opzichte van de kwaliteit van de stagiaires: voorkennis en vaardigheden schieten volgens een ruime meerderheid duidelijk tekort. Een belangrijk kritisch punt betreft de tijd die zij in de stage hebben om het vak van rijinstructeur aan te leren: ongeveer de helft van de mentoren vindt dit onvoldoende. Men is niet tevreden over de extra inkomsten die het begeleiden van stagiaires oplevert. Ook vindt een ruime meerderheid van de stagementoren dat er te weinig overleg is met het opleidingsinstituut van de stagiaire.

Verplichte bijscholing en herintrederstraject

Driekwart van alle rijinstructeurs heeft al cursussen voor de theoretische bijscholing gevolgd. Van de “oude” rijinstructeurs is dat bijna 90% en van de “nieuwe” rijinstructeurs bijna 30%. De cursussen ‘RVV’, ‘coaching en feedback geven’, ‘faalangstinstructeur’, ‘stagementor’ en ‘gevaarherkenning’ worden het meest gevolgd.

Volgens een meerderheid van de rijinstructeurs voldoet het huidige cursusaanbod: er is voldoende keuze in onderwerpen en men vindt het aanbod volledig. Ook vindt een meerderheid dat de onderwerpen aansluiten bij de dagelijkse praktijk van het lesgeven. Een meerderheid is te spreken over de kwaliteit van de cursussen, maar ongeveer één derde heeft duidelijke kritiek op de kwaliteit.

Wat betreft de controle op de cursussen vindt een meerderheid dat beoordeling op aanwezigheid een voldoende criterium is. Twee vijfde deel hecht waarde aan een afsluitende toets bij elke cursus. Een grote minderheid vindt dat aan de aanbieders van de cursussen hogere eisen moeten worden gesteld. Volgens een meerderheid is een strengere controle door het exameninstituut niet nodig.

Iets minder dan de helft van de ondervraagde rijinstructeurs (44%) heeft een of meer praktijkbegeleidingen gedaan. Van de “oude” rijinstructeurs is dat 53%, van de “nieuwe” rijinstructeurs 16%.

Gemiddeld krijgt de praktijkbegeleiding van de rijinstructeurs een 6,7. Een klein aantal instructeurs (11%) geeft hun praktijkbeoordeling een duidelijke onvoldoende (rapportcijfer 4 of minder), maar een meerderheid (63%) geeft een ruime voldoende of hoger (rapportcijfer 7 of meer).

De rijinstructeurs zijn kritisch over de opzet en de inhoud van de praktijkbegeleiding. Ruim tweederde vindt dat de praktijkbegeleiding geen goede weergave is geweest van een normale praktijkles. Iets meer dan de helft twijfelt aan de toegevoegde waarde van de praktijkbegeleiding voor het niveau van rijinstructie. Ook vindt bijna de helft van de rijinstructeurs dat zij tijdens de praktijkbegeleiding vaardigheden moesten laten zien die weinig of niets met een echte rijles te maken hadden. Wel vindt een meerderheid van de rijinstructeurs dat men bij de praktijkbegeleiding voldoende tijd krijgt om te laten zien over welke vaardigheden men beschikt en dat er in principe op relevante vaardigheden wordt getoetst.

Over de kwaliteit van de beoordelaars is men over het algemeen positief: een grote meerderheid vindt de beoordelaar deskundig, vindt dat er zowel op positieve als negatieve punten wordt gelet, vindt dat het

¹⁰ Het gaat alleen om de groep rijinstructeurs die onder het oude regime examen hebben gedaan. Als eis voor stagementoren geldt immers dat zij minimaal 3 jaar in het bezit zijn van een instructeurscertificaat.

oordeel goed onderbouwd is en vindt zich op zijn gemak gesteld. Punt van kritiek betreft de nadruk die in veel gevallen wordt gelegd op de puntentelling.

Opvallend is dat "nieuwe" instructeurs over het algemeen positiever zijn over de praktijkbegeleiding dan "oude" instructeurs. Zij zijn veel positiever over de toegevoegde waarde van de praktijkbegeleiding voor het beroep van rijinstructeur, zij vinden vaker dat de praktijkbegeleiding een goede weergave is geweest van een normale rijles en ook vinden zij vaker dat zij in de praktijkbegeleiding dingen moeten laten zien die met een echte rijles te maken hebben.

De huidige regeling van het verlies van de geldigheid van de instructiebevoegdheid na een onvoldoende derde praktijkbegeleiding, wordt door het overgrote deel van de rijinstructeurs afgewezen: 83% vindt dat de regeling moet worden veranderd en bijna driekwart vindt dat de huidige regeling in zijn geheel moet verdwijnen. Ongeveer de helft van de instructeurs is het eens met de stelling dat een instructeur binnen een periode van 5 jaar 3 keer moet kunnen herkansen en dat een instructeur na een onvoldoende derde praktijkbegeleiding nog maximaal een half jaar de tijd moet hebben om het herintrederstraject af te ronden. Een meerderheid vindt dat een instructeur onbeperkt moet kunnen herkansen binnen een periode van 5 jaar. Ook is een meerderheid van de instructeurs het ermee eens, dat een onvoldoende derde praktijkbegeleiding moet leiden tot een verplichting tot praktische bijscholing.

Een kleine meerderheid van de ondervraagde instructeurs vindt overigens wel dat er een herintrederstraject moet blijven.

6 ANALYSE WRM-EXAMENGEGEVENS

De analyse van de WRM-examengegevens maakte formeel geen onderdeel uit van de evaluatieopdracht. Dit onderdeel is toegevoegd, omdat kon worden aangesloten bij een reeds lopend onderzoek naar het functioneren van het huidige WRM-examen. Dit onderzoek was een initiatief van Cito en IBKI en richtte zich vooral voor de toetstechnische kwaliteit van de verschillende examenonderdelen. In dit hoofdstuk worden de resultaten besproken voor zover zij relevant zijn voor de huidige evaluatie. De meer gedetailleerde technische rapportage van de analyse van de examengegevens is terug te vinden in bijlage 5¹¹.

Bij de analyse van de examengegevens stonden 5 thema's centraal, te weten:

1. Selectiviteit van het examen.
2. Betrouwbaarheid van de theorietoetsen.
3. Betrouwbaarheid en zwaarte van de stagebeoordeling.
4. Kwaliteit van de examenopgaven.
5. Validiteit van de theorietoetsen.

In dit hoofdstuk wordt een drietal begrippen gebruikt die niet voor elke lezer direct duidelijk zullen zijn. Het gaat om de begrippen selectiviteit, betrouwbaarheid en validiteit. Deze lichten we eerst kort toe.

Selectiviteit

Met selectiviteit wordt hier bedoeld de mate waarin de WRM-toetsen (en het WRM-examen als geheel), uitgaande van een bepaalde moeilijkheid en een vastgelegde zak-slaaggrens, onderscheid maken tussen groepen kandidaten die wel en groepen kandidaten die niet geschikt zijn voor toelating tot het beroep van rijinstructeur.

Betrouwbaarheid

De betrouwbaarheid verwijst naar de mate waarin de scores op toetsen of examens consistent, nauwkeurig en reproduceerbaar zijn. Bij een betrouwbare meting zal het resultaat niet beïnvloed mogen zijn door storende factoren met betrekking tot de toets, de kandidaat en de beoordelaar, zoals het tijdstip van de toetsafname, de specifieke vormgeving van de toets en pech of geluk met de opgaven. Een toets of examen wordt betrouwbaar genoemd als die bij herhaalde afname onder gelijke omstandigheden hetzelfde resultaat laat zien.

Validiteit

Validiteit heeft betrekking op de mate waarin verkregen toetsscores geldig kunnen worden geïnterpreteerd met het oog op het gebruiksdoel. In dit geval betekent dit, dat moet worden aangetoond dat (zak-slaag) beslissingen over kandidaat-rijinstructeurs kunnen worden gebaseerd op scores die meten wat beoogd werd te meten: namelijk bekwaamheid in het voorbereiden, organiseren, uitvoeren en evalueren van rijlessen.

¹¹ De in bijlage 5 gerapporteerde resultaten zullen met IBKI en de Examenopgavencommissie (EOC) WRM worden besproken. Samen met IBKI en de EOC zal worden nagegaan, op welke wijze de resultaten en de adviezen kunnen worden verwerkt in het examen.

6.1 Opzet en uitvoering

Voor het deelonderzoek naar de kwaliteit van de examenonderdelen zijn data opgevraagd van alle kandidaten die tussen 1 januari 2010 en 1 oktober 2012 hebben deelgenomen aan een of meerdere theorieonderdelen. Dit resulteerde in een dataset met gegevens van 4.938 kandidaat-instructeurs.

In aanvulling hierop zijn bij IBKI gegevens opgevraagd van de afsluitende beoordeling van de stage. Bij IBKI zijn daartoe de oorspronkelijke beoordelingsformulieren opgevraagd. Op het moment van opvragen waren formulieren beschikbaar uit de periode van 1 januari 2011 tot 1 april 2011. Het betrof ingevulde scoreformulieren van 580 kandidaat-rijinstructeurs, voorzien van achtergrondgegevens over zowel kandidaten als examinerator.

6.2 Resultaten

Selectiviteit van het examen

De slagingspercentages voor de examenonderdelen Theorie van de Rijtaak, Rijproef eigen rijvaardigheid, Lesvoorbereiding, Lesuitvoering en evalueren én Stagebeoordeling bedroegen bij de eerste poging respectievelijk 67%, 74%, 79%, 77%, en 65%. Ophoging van de zak-slaaggrens voor de theorietoetsen Lesvoorbereiding en Lesuitvoering en evalueren van 63 naar 70% van de opgaven correct zou leiden tot een daling in het aantal geslaagden naar minder dan 50% geslaagden per theorietoets.

Hoewel de afzonderlijke examenonderdelen niet sterk selectief zijn, blijkt dat de combinatie van opeenvolgende toetsen en de aanvullende stageperiode een reducerend effect hebben op het totaal aantal geslaagden. Van de onderzochte groep kandidaat-rijinstructeurs heeft in de periode tussen 1 januari 2010 en 1 oktober 2012 uiteindelijk 64% alle theorietoetsen met goed gevolg afgelegd. Van hen die ooit begonnen met het examentraject nam 55% uiteindelijk deel aan de afsluitende stagebeoordeling.

Betrouwbaarheid van de theorietoetsen

Voor alle drie de theorietoetsen (Theorie van de rijtaak, Lesvoorbereiding en Lesuitvoering en evalueren) geldt dat ze een redelijke globale betrouwbaarheid bezitten.

Betrouwbaarheid en zwaarte van de stagebeoordeling

Uit analyses van de resultaten van kandidaten zijn indicaties gevonden dat beoordelaars globaal gezien betrouwbaar beoordelen, maar dat er enkele sterk afwijkende beoordelaars bestaan.

De verschillen tussen beoordelaars in de hoogte van toegekende scores voor de stagebeoordeling zijn groot. Dit kan wijzen op verschillen in strengheid tussen examineratoren. Om hierover zekerheid te verkrijgen dient nader onderzocht te worden hoe beoordelaars een aantal dezelfde kandidaten onder vergelijkbare omstandigheden zouden beoordelen op een waargenomen instructie- en coachingsvaardigheid.

De totaalscore op alle onderdelen van het beoordelingsprotocol is betrouwbaar en vormt een solide basis om een zak-slaag uitspraak op te baseren. De scores op zogenaamde kernrubrieken van het beoordelingsprotocol, waarop men nooit een onvoldoende mag behalen, wil men slagen, ongeacht de totaalscore, zijn onbetrouwbaar. Het hanteren van de voorwaarde dat men op deze kernrubrieken een voldoende moet scoren om te kunnen slagen, werkt daarom onrechtvaardig voor de kandidaten.

Indikking van de huidige kernrubrieken tot drie thema's –te weten: instructievaardigheid, diagnose en feedback (coaching deel 1) en affectieve ondersteuning (coaching deel 2)- leidt tot een hogere betrouwbaarheid.

Kwaliteit van de afzonderlijke opgaven

De toets Theorie van de Rijtaak kent een groot aandeel opgaven (59%) waarvan de moeilijkheid sterk schommelt. De toetsen Lesvoorbereiding (39%) en Lesuitvoering en evalueren (23%) laten in dit opzicht een gunstiger beeld zien.

De meeste toetsopgaven worden gemakkelijker noch moeilijker in de tijd. Dit wijst erop dat de antwoorden op de opgaven niet snel bekend raken. Dit geldt vooral voor de toetsen Lesvoorbereiding (84%) en Lesuitvoering en evalueren (83%). De toets Theorie van de Rijtaak (74%) kent een hoger percentage opgaven, dat gemakkelijker wordt in de tijd. Deze uitkomsten geven aan dat de vrees bij sommige stakeholders dat de opgaven bekend raken, vooralsnog onterecht is.

Validiteit van de theorietoetsen

De scores op de drie theorietoetsen hangen onderling samen, maar er is reden om te veronderstellen dat de drie toetsen afzonderlijke vaardigheden meten.

Het voorspellend vermogen van de theorietoetsen voor de prestaties op de stagebeoordeling is gering. De analyses zouden echter een zuiverder beeld geven als al tijdens de periode van afname van theorietoetsen wordt gekeken naar de instructiebekwaamheid van de kandidaat-rijinstructeurs op dat moment, dus nog vóór aanvang van de stageperiode.

7 COLOFON

Opdrachtgever	: Rijkswaterstaat Dienst Verkeer en Scheepvaart
Project	: Evaluatie Wet Rijonderricht Motorrijtuigen
Dossier	: BB3439-101-100
Omvang rapport	: 33 pagina's
Auteur	: Jan Vissers, Reinoud Nägele en Erik Roelofs
Datum	: Mei 2013

8 REFERENTIES

- Bakker, G. (2012) *'Professioneel slagen'. De herziene WRM en professionalisering in de rijdschoolbranche*. Masterscriptie. Amsterdam, Vrije Universiteit.
- Bartl, G., Gregersen, N.P. en Sanders, N. (2005) *EU MERIT Project: Minimum Requirements for Driving Instructor Training*. Wenen, Institut Gute Fahrt.
- Bartl G., Sanders, N., Woltring, L. e.a. (2007) *THE EU HERMES –project State-of-the-Art Report on "Coaching and optimal communication skills" for driving instructors*. Vienna, Insitut Gute Fahrt.
- Bureau ICE (2005) *Kwalificatieprofiel rijinstructeur. WRM-project 1*. Lienden, Bureau ICE.
- Bureau ICE en Traffic Test (2004) *Leerdoelen en toets servicedocumenten WRM*. Lienden, Bureau ICE.
- CBR (2005) *Project 'Van Goed Naar Beter'. Voorstel scenario vernieuwd rijexamen*. Rijswijk, Centraal Bureau Rijvaardigheidsbewijzen.
- Dankers, E., Dalfsen, W. van en Makatini, B. (2011) *Rapportage onderzoek 'WRM-stage'. Een onderzoek naar de praktische en didactische uitvoerbaarheid van de WRM-stage*. Nieuwegein, Innovam.
- Elvik, R. & Vaa, T. (2004) *The Handbook of Road Safety Measures*. Oxford, Elsevier Ltd.
- Engström, I, Gregersen, N.P., Hernetkoski, K., Keskinen, E. & Nyberg, A. (2003). *Young novice drivers, driver education and training. Literature review. VTI-report 491A*. Linköping, VTI.
- Hatakka, M. (1998) *Novice Drivers' Risk- and Self-evaluations*. Turku, University of Turku.
- Hatakka, M., Keskinen, E., Gregersen, N.P., Glad, A. & Hernetkoski, K. (2002) *From control of the vehicle to personal self-control; broadening the perspectives to driver education*. Transportation Research Part F, 5, 201-215.
- Hatakka, M., Keskinen, E., Baugahn, C., Goldenbeld, Ch., Gregersen, N.P., Groot, H., Siegrist, S. Willmes-Lenz, G. en Winkelbauer, M. (2003) *Basic driver training: New models*. Turku, University of Turku.
- Houwen, H.K. van der en Vissers, J.A.M.M. (2003) *Evaluatie Wet Rijonderricht Motorrijtuigen (WRM)*. Rapportnummer TT02-032. Veenendaal, Traffic Test.
- Nägele, R.C, Vissers J.A.M.M. en Roelofs, E. (2006) *Herziening WRM. Een model voor competentiegericht examineren*. Amersfoort, DHV/ Arnhem, Cito.
- OECD. (2006) *Young Drivers: the road to safety*. Organisation for Economic Cooperation and Development.
- Peräaho, M., Keskinen, E & Hatakka, M. (2003) *Driver competence in a hierarchical perspective; implications for driver education*. Turku, University of Turku/ Traffic Research.

Roelofs, E.C., Vissers, J.A.M.M. en Harms, I.M. (2007) *Videodossiers als bewijsvoering voor instructiebekwaamheid van rij-instructeurs*. Amersfoort, DHV/ Arnhem, Cito.

Roelofs, E.C. en Vissers, J.A.M.M. (2008) *Brondocumenten WRM-examen: Brondocument 1: Overzicht kennisthema's; Brondocument 2: Theorie van de rijtaak; Brondocument 3: Voorbereiden van lessen; Brondocument 4: Uitvoeren van lessen; Brondocument 5: Evalueren en bijstellen*. Amersfoort, DHV/ Arnhem, Cito

Sanders, N. & Vissers, J.A.M.M. (2007) *SUPREME FINAL REPORT: Category 2: Driver training, testing & licensing*. Vienna, K ratorium f r Verkehrssicherheit.

Siegrist, S. (1999; Ed.) *Driver Training, Testing and Licensing. Towards theory-based management of young drivers' injury risk in road traffic*. Bern, BFU.

SWOV (2007) *Wat betekent het rapport 'Young drivers: the road to safety' voor Nederland? Samenvatting van het OECD/CEMT rapport en de betekenis daarvan voor Nederland*. R-2006-9. Leidschendam, SWOV.

Vissers, J.A.M.M. (2004) *Modernisering rijexamens*. Rapportnummer TT04-021. Veenendaal, Traffic Test.

Vissers, J.A.M.M. (2004) *Rijexamen categorie B. Toetsservicedocument*. Rapportnummer TT04-070. Veenendaal, Traffic Test.

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

Vlakveld, W.P. (2006) *Veiligheidswaarde van de ANWB-rijopleiding*. Rapport D-2006-5. Leidschendam, SWOV.

HaskoningDHV Nederland B.V.
Transport & Assetmanagement
Laan 1914 nr. 35
3818 EX Amersfoort
Postbus 1132
3800 BC Amersfoort
T (088) 348 20 00
F (088) 348 28 01
E info@rhdhv.com
W www.royalhaskoningdhv.com

BIJLAGE 1: ONDERZOEKSVRAGEN EN ONDERZOEKSMETHODEN

Ten behoeve van de evaluatie zijn de onderstaande vier onderzoeksmethoden toegepast:

- Interviews met belanghebbenden uit het veld van opleiding en examinering (**interviews**)
- Enquêteonderzoek onder rijinstructeurs (**enquête**)
- Focusgroep met praktijkbegeleiders (**focusgroep**)
- Analyse van WRM examengegevens (**data-analyse**)

In Tabel B1.1 is een overzicht terug te vinden van de onderzoeksvragen¹² en de onderzoeksmethoden waarmee ze worden beantwoord.

<i>Tabel B1.1 Onderzoeksvragen en onderzoeksmethoden die zijn ingezet om de onderzoeksvragen te beantwoorden</i>				
Onderzoeksvragen	Onderzoeksmethoden			
	Inter-views	Enquête	Focus-groep	Data-analyse
<i>Vraag 1: Bieden de vooropleidingseisen en de examenregeling voldoende waarborg voor de gewenste kwaliteitsverbetering van de bekwaamheden van de rijinstructeur?</i>				
1a. Wat vindt men van het afschaffen van de vooropleidingseis?				
1b. Voldoet de geschiktheidstest? Is deze voldoende selectief? Zo nee, hoe zou de test kunnen worden verbeterd?				
1c. Waarborgt het huidige instructeursexamen een voldoende aanvangsniveau van rijinstructeurs?				
1d. Zijn de gestelde slaag- en zaknormen voldoende zwaar voor de verschillende deeltaoetsen? Is het examen voldoende selectief?				
1e. In hoeverre zijn er in het initiële examen voldoende waarborgen ingebouwd waardoor de examenuitslag kan worden toegeschreven aan het niveau van de bekwaamheid van de kandidaat?				
1f. Zijn er maatregelen genomen tegen het voortijdig bekend raken van opgaven en antwoorden bij nog niet geëxamineerde kandidaten?				
<i>Vraag 2: Zijn er voldoende stageplaatsen en wordt de stage naar behoren uitgevoerd?</i>				
2a. Voldoet de huidige regeling voor de stageplaatsen? Zo nee, hoe kan de regeling worden verbeterd?				
2b. Zijn er voldoende stageplaatsen en zijn deze van voldoende kwaliteit?				
2c. Worden de stages uitgevoerd zoals bedoeld? Zo nee, hoe kunnen de stages worden verbeterd?				
2d. Wat zijn de ervaringen van de stagementoren?				

¹² Zie ook hoofdstuk 1 van het rapport..

Vraag 3: Functioneert de verplichte bijscholing en in het bijzonder de praktijkbegeleiding naar behoren? Welke consequentie moet worden verbonden aan een onvoldoende beoordeling (na herkansing) van de praktijkbegeleiding?				
3a. In welke mate voorziet de procedure voor de beoordeling bij de praktijkbegeleiding in de mogelijkheid om voldoende gevarieerd bewijs aan te leveren over de instructeursbekwaamheid?				
3b. In welke mate zijn betrokken examinatoren/ beoordelaars in voldoende mate getraind?				
3c. Welke consequentie moet worden verbonden aan een onvoldoende beoordeling (na herkansing) van de praktijkbegeleiding?				

BIJLAGE 2: RESULTATEN BRONONDERZOEK

In deze bijlage worden de resultaten van het brononderzoek beschreven.

In het kader van de herziening van de WRM in 2009 zijn vier belangrijke wijzigingen doorgevoerd, te weten:

1. Geschiktheidstest met wettelijke basis
2. Competentiegerichte examinering
3. Verplichte stage
4. Verplichte bijscholing en herintrederstraject

Voor deze wijzigingen wordt in dit hoofdstuk aan de hand van een analyse van relevante documenten beschreven:

- Wat de beoogde inhoud van de wijzigingen is geweest.
- Wat de achtergronden en de oorspronkelijke uitgangspunten waren.
- Op welke wijze de implementatie van de wijzigingen is verlopen.

Hiervoor zijn de volgende documenten en bronnen geraadpleegd¹³:

- WRM wetgevingsteksten (WRM 1993, Kamerstukken betreffende de laatste wijziging van de WRM: Kamerstukken II, 2007/08, Besluit rijonderricht motorrijtuigen 2009, Regeling rijonderricht motorrijtuigen 2009)
- Examen documenten: Competentiegericht WRM-examenmodel, WRM-brondocumenten, examenonderdelen, toetsmatrijzen, beoordelingsprotocollen e.d.
- Examenreglementen
- WRM-berichten en andere informatie die beschikbaar is via de website van IBKI
- Verslagen Centrale Examencommissie WRM
- Discussies op www.verkeerspro.nl
- Rapportage onderzoek WRM-stage (Dankers, Dalfsen en Makatini, 2011)
- Afstudeeronderzoek 'Professioneel slagen. De herziene WRM en professionalisering in de rijnschoolbranche' (Bakker, 2012)

B2.1 Vooropleidingseisen en geschiktheidstest

Uitgangssituatie

Voorwaarde voor het mogen afleggen van het WRM-examen is op dit moment het met goed gevolg voltooid hebben van tenminste MAVO, VMBO, LBO of individueel beroepsonderwijs (IBO), dan wel het met goed resultaat afleggen van een 'geschiktheidstest WRM'. De geschiktheidstest betreft een computerexamen van 90 minuten en bestaat uit 3 blokken: 1) beroepscompetenties (sluiten de eigenschappen van de kandidaat aan bij het beroep van rijinstructeur), 2) taalvaardigheid en 3) casusvragen over de beroepspraktijk van een rijinstructeur.

Personen die niet aan de vooropleidingseisen voldoen en het WRM-examen willen afleggen worden verplicht eerst de geschiktheidstest te halen. Overeenkomstig het uitgangspunt voor het WRM-examen en de WRM-stage die daar onderdeel van is, richt ook de geschiktheidstest zich meer op de competenties van

¹³ Zie ook lijst met geraadpleegde referenties.

de betrokkene. De geschiktheidstest is een beknopte test die zich met name richt op de aanleg en de geschiktheid voor het beroep van rijinstructeur en de daarvoor vereiste competenties. De test is dus niet zozeer gericht op cognitieve kennis, maar in het bijzonder op factoren die een voorspellende waarde hebben ten aanzien van het toekomstige beroepsfunctioneren. Bij een voldoende resultaat kan de betrokkene vervolgens het WRM-examen afleggen.

Implementatie

In de periode augustus 2011 – september 2012 zijn 293 geschiktheidstesten afgenomen met een slagingspercentage van 77%.

In diezelfde periode zijn 2.139 examens categorie B fase 3a (praktijkbeoordeling) afgenomen (slagingspercentage 65%). Op basis hiervan kan worden geschat dat bijna 1 op de 10 examenkandidaten via de geschiktheidstest instroomt.

B2.2 Competentiegericht examen

Uitgangssituatie

Als eerste fase van de ontwikkeling van een competentiegericht examen zijn in 2004 nieuwe WRM-leerdoelen geformuleerd (Bureau ICE/ Traffic Test, 2004). Tevens is een Beroepscompetentieprofiel (BCP) van het beroep van rijinstructeur opgesteld (Bureau ICE, 2005). Vervolgens is een competentiegerichte examenopzet voor de WRM-examens ontwikkeld (Nägele, Vissers en Roelofs, 2006). Op basis van dit competentiegerichte examenmodel is concreet inhoud gegeven aan de theorie- en praktijkonderdelen van het WRM-examen. Het competentiegerichte examen moet ervoor zorgen dat de geslaagde nieuwe rijinstructeurs nog beter zijn voorbereid op de beroepspraktijk van het geven van rijinstructie.

Het examen basiscertificaat categorie B bestaat uit de volgende fasen:

- Fase 1: Competente verkeersdeelname:
 - 1a Theorietoets: verkeersdeelname (60 meerkeuzevragen; 90 minuten).
 - 1b Praktijkrit: rijproef eigen vaardigheid (75 minuten).
- Fase 2: Didactische voorwaarden:
 - 2a Theorietoets: lesvoorbereiding (60 meerkeuzevragen; 90 minuten).
 - 2b Theorietoets: lesuitvoering en beoordeling (60 meerkeuzevragen; 90 minuten).
- Fase 3: Proeve van bekwaamheid: stagebeoordeling:
 - 3a Praktijkstage: 5 uur passief én 35 uur actief.
 - 3b Praktijkbeoordeling: één rijles van minimaal 50 minuten en maximaal 80 minuten.

Als het basiscertificaat B is gehaald, kunnen ook de andere certificaten (A, C, D, E bij B en E bij C/D) worden behaald. Voor het behalen van het basiscertificaat B en de aanvullende certificaten A, C en D moet de kandidaat in het bezit zijn van het betreffende rijbewijs. Vervolgens moeten de volgende examenonderdelen worden afgelegd: theorietoets, praktijkrit eigen vaardigheid en stagebeoordeling. Bij het certificaat E wordt alleen een theorietoets en een praktijkrit eigen vaardigheid afgenomen.

Tijdens de stagebeoordeling moet een originele instructievorderingenkaart van de leerling in het voertuig aanwezig zijn. Dit dient een echte (in de praktijk gebruikte) kaart te zijn met daarop aangetekend de werkelijk gerealiseerde vorderingen van de leerling die meewerkt aan de stagebeoordeling van de kandidaat. Deze leerling hoeft niet een leerling uit de stage van de kandidaat te zijn.

De vragen voor de theorietoetsen worden vastgesteld door de Examenopgaven Commissie (EOC).

Implementatie

Op hoofdlijnen is het competentiegerichte examenmodel (zie Nägele, Vissers en Roelofs, 2006) geïmplementeerd zoals beoogd. In Tabel B2.1 is weergegeven hoeveel examens fase 3a (praktijkbeoordeling) er in de periode augustus 2011 – september 2012 voor de diverse categorieën zijn afgenomen.

<i>Tabel B2.1 Aantal examens en slagingspercentages praktijkbeoordeling (fase 3a) naar categorie</i>		
Categorie	Totaal aantal examens fase 3a	Slagingspercentage
Motor (A)	111	87%
Auto (B)	2139	65%
Vrachtauto (C)	49	80%
Bus (D)	11	100%

De volgende onderwerpen vragen extra aandacht:

- de grootte van de vragenbank;
- vraagsoorten;
- de gehanteerde slaag-/ zaknormen;
- de praktijkkrit (verwoorden taakprocessen én toetsing van elementen uit het vernieuwd CBR-praktijkexamen voor de categorie B);
- praktijkbeoordeling (beoordeling van instructiebekwaamheid gekoppeld aan door kandidaat gevolgde stage);
- categorie instructeursbewijs voor de bromfiets.

Grootte vragenbank theorietoetsen

De vragenbank van de theorietoetsen is niet openbaar. De kandidaten krijgen 'rubrieksgewijze' terugkoppeling over de theorietoetsen. Dat is vergelijkbaar met de werkwijze bij de CBR-examens.

Een mogelijkheid is om kandidaten inzicht te geven in de behaalde resultaten per examenvraag. Dan worden de examenvragen in feite vrijgegeven. In dat geval zijn volgens het exameninstituut IBKI vragenbanken nodig die een factor 15 groter zijn dan één enkele toets.

Vraagvorm theorietoetsen

Bij de theorietoetsen wordt onderscheid gemaakt in casusvragen en handelingskeuzevragen. Casusvragen meten fundamentele begrippen, regels, principes die voorwaardelijk zijn voor het uitvoeren van bepaalde taken. Bij handelingskeuzevragen wordt het voornemen of de beslissing tot een bepaalde handeling getoetst.

Aanvankelijk was voorzien dat als onderdeel van de theorietoetsen 2a en 2b de handelingskeuzevragen ook aan de hand van filmpjes van karakteristieke lessituaties zouden worden gesteld (zie Brondocumenten 3 en 4; Roelofs en Vissers, 2008¹⁴). Filmvragen worden tot nu toe echter niet toegepast.

¹⁴ In de brondocumenten is een meer gedetailleerde beschrijving terug te vinden van de inhoud en de wijze van vragen voor de theorieonderdelen van het WRM-examen.

Aanpassing slaag-/ zaknormen theorietoetsen

De cesuren van de theorietoetsen 2a (lesvoorbereiding) en 2b (lesuitvoering en evalueren) zijn aangepast. Kandidaten moeten een hogere score halen om te slagen. Bij de nieuwe cesuur dienen kandidaten voor een voldoende een score van 266 te behalen.

Wat betreft de theorietoets 1a (theorie van de rijtaak) is een vast aantal RVV 1990-vragen ingevoerd. In de toets van 60 vragen worden 25 vragen gesteld over het RVV 1990 (verdeeld over alle artikelen) en 3 vragen over de WRM 1993, de Wegenverkeerswet, het Kentekenreglement en het Reglement rijbewijzen. De cesuur van de door de toevoeging van het vaste wetgevingsblok verzwaarde toets is niet aangepast. De toets theorie van de rijtaak staat op een duidelijk hoger niveau dan de theorie-examens van het CBR. Van rijinstructeurs wordt met andere woorden een hoger kennisniveau verwacht dan van CBR-kandidaten: de toets is enerzijds uitgebreider en anderzijds wordt meer kennisintegratie geëist.

Uitvoering rijproef eigen vaardigheid

Onderdeel van de rijproef is het verwoorden van de taakprocessen. De beoordelaar vraagt bij het voorgesprek aan de kandidaat of hij het verwoorden van de taakprocessen na afloop van een kritische situatie wil doen of tijdens het oplossen van een kritische situatie. De kandidaat heeft dus de keuze, maar die keuze wordt vooraf vastgelegd en kan daarna niet meer worden gewijzigd.

Praktijkbeoordeling instructie bekwaamheid

In het oorspronkelijke examenmodel (zie Nägele, Vissers en Roelofs, 2006) was voorzien, dat bij de praktijkbeoordeling van de instructiebekwaamheid twee lessen van leerlingen met een verschillend opleidingsniveau zouden worden beoordeeld. Dit is gaandeweg de implementatie aangepast. De praktijkbeoordeling wordt afgenomen door een IBKI-beoordelaar na het beëindigen van de stageperiode. De examiner beoordeelt één echte rijles met behulp van het Beoordelingsprotocol 'Instructie geven en coachen'. De lesbeoordeling gebeurt in de lesomgeving van de stage. Start- en eindpunt is een examenlocatie van het exameninstituut IBKI of een andere geschikte locatie in de lesregio. De tijdsduur is tenminste 50 minuten en maximaal 80 minuten.

Naast de beoordeling in vivo (beoordeling door examiner in/ op het lesvoertuig) was in het oorspronkelijke examenmodel (Nägele, Vissers en Roelofs, 2006) voorzien in de mogelijkheid om de instructiebekwaamheid te laten beoordelen op basis van een opgebouwd videodossier. Deze beoordeling achteraf op basis van op video geregistreerde rijlessen vindt voorlopig niet plaats.

Categorie instructeursbewijs voor de bromfiets

Met invoering van de herziening van 2009 is het aparte rijinstructeursexamen voor de bromfiets en de brommobiel afgeschaft. Een instructeur met het A-certificaat is ook bevoegd om theorie- en praktijkinstructie voor tweewielige brom-/ snorfietsen (categorie AM2) te geven, daarnaast mag hij theorie-instructie voor de brommobiel (categorie AM4) verzorgen. Een B-instructeur is ook bevoegd voor het geven van theorie- en praktijkinstructie voor vierwielige bromfietsen (AM4), daarnaast mag hij theorie-instructie voor de bromfiets (AM2) verzorgen.

B2.3 Verplichte stage

Uitgangssituatie

Voor het behalen van de certificaten A, B, C en D is een stage verplicht. Categorie E kent geen verplichte stage. De stage voor categorie B bestaat uit een passief gedeelte van minimaal 5 uur (meerijden met een rijles van een stagementor) en een actief gedeelte van minimaal 35 uur (zelf lesgeven aan een echte

rijbewijsleerling). De stage voor de categorieën A, C en D bestaat uit minimaal 20 actieve uren (zelf lesgeven aan een echte rijbewijsleerling).

In de stage laat de betrokken rijinstructeur zien dat hij competent is in het geven van rijonderricht in een authentieke lessituatie. Iemand die stage heeft gevolgd voor de categorieën B, C, of D hoeft geen afzonderlijke stage meer te volgen voor de categorieën BE, CE en DE.

Implementatie

De standaard stagetermijn voor alle aanvullende categorieën is met 4 maanden verlengd tot 10 maanden.

De lengte van de stage voor de categorie B blijft in principe op 12 maanden. In bijzondere gevallen (bijvoorbeeld bij ernstige ziekte) kan de stage tot 16 maanden worden verlengd.

B2.4 Verplichte bijscholing en herintrederstraject

Uitgangssituatie

Wat betreft de verplichte bijscholing is gekozen voor een gemengde opzet. De bijscholing bestaat uit theorie- en praktijkonderdelen, die bij voorkeur jaarlijks afwisselend worden gevolgd. Om jaarlijkse administratie en daarmee gemoeide lasten te voorkomen, wordt deze afwisseling van theorie en praktijk niet verplichtend opgelegd. Wel wordt door praktijkexperts aanbevolen het ritme theorie-praktijk-theorie-praktijk-theorie te volgen, omdat dit als meest effectieve volgorde wordt beschouwd om de kennis en vaardigheden optimaal op peil te houden.

Om een eenmaal behaald certificaat geldig te houden, moet elke rijinstructeur bijscholing volgen. De bijscholingsverplichting voor een periode van 5 jaar is:

- Een rijinstructeur geeft **twee keer een praktische rijles (= praktijkbegeleiding)**. Hierbij is een begeleider van IBKI aanwezig¹⁵, die de rijlessen beoordeelt. De tweede praktijkbegeleiding moet voldoende zijn. Zo niet, dan volgt een herkansing. Is de herkansing ook onvoldoende, dan wordt de bevoegdheidspas ongeldig verklaard. De ongeldigverklaring gaat 7 dagen na de onvoldoende herkansing in.
- Een rijinstructeur volgt **drie dagen (zes dagdelen van 3 uur) theoriecursussen**. De instructeur hoeft geen examen te doen, criterium is verplichte aanwezigheid.

Implementatie

Praktische bijscholing

Over de periode 1 juni 2009 tot 1 maart 2013 zijn in totaal 4.032 praktijkbegeleidingen uitgevoerd (alle instructiecategorieën samen). In de genoemde periode hebben inmiddels 2.936 instructeurs een tweede praktijkbegeleiding gedaan. Daarvan moesten 145 personen een derde praktijkbegeleiding doen (4,9% van alle tweede praktijkbegeleidingen). Uiteindelijk hebben daarvan 29 personen hun bevoegdheid verloren na een onvoldoende derde praktijkbegeleiding. Dat betekent dat ongeveer één procent (0,98%) de instructeursbevoegdheid is kwijtgeraakt.

¹⁵ Is sprake van een praktijkbegeleiding gekoppeld aan de certificering van RIS-instructeurs, dan wordt de praktijkbegeleiding uitgevoerd door een praktijkbegeleider (speciaal geschoolde examiner) van het CBR. De afkorting RIS staat voor Rijopleiding in Stappen. De RIS betreft een rijopleiding waarin leerlingen volgens een modulaire opbouw worden opgeleid voor het rijbewijs B. Voor de RIS worden speciaal bijgeschoolde RIS-instructeurs ingezet.

Voor de praktische bijscholing wordt hetzelfde beoordelingsprotocol gebruikt als voor de stagebeoordeling.

Er zijn twee manieren om aan de eis van de praktische bijscholing te voldoen: de bijscholing volgens de 'standaard' manier én de bijscholing in het kader van de certificering van rijinstructeurs die bevoegd zijn om de Rijopleiding in Stappen (RIS) te geven (zie ook voetnoot 15). In het eerste geval worden de praktijkbegeleidingen uitgevoerd door IBKI-examinatoren, bij de RIS door speciaal opgeleide CBR-examinatoren. Voor de beide varianten geldt dezelfde normering. In het protocol dat voor de RIS-praktijkbegeleidingen wordt gebruikt, wordt op een aantal punten specifiek verwezen naar de stappen die in de RIS worden onderscheiden. Deze stappen verwijzen naar de leerfase waarin een leerling zich bij het aanleren van de RIS-scripts bevindt. In feite dekt het RIS-protocol geheel het WRM-protocol alsmede een aantal RIS-specifieke punten waarmee instructeurs hun RIS-bevoegdheid kunnen verlengen.

Een derde praktijkbegeleiding vond aanvankelijk altijd plaats vanaf een 'vaste' IBKI-locatie (Nieuwegein en de Regionale Praktijkcentra in Zwolle, Best, Zaandam of Dordrecht). De locatiekeuze bij de derde praktijkbegeleiding is verruimd. De derde praktijkbegeleiding kan ook vanaf WRM-opleidingsinstituten, die reeds als examenlocatie worden gebruikt, en vanaf (hotel)restaurants worden afgenomen.

Een derde praktijkbegeleiding wordt altijd beoordeeld door twee beoordelaars die tot één eindoordeel komen. Wanneer een rijinstructeur bij de herkansing zakt, raakt hij zijn WRM bevoegdheid kwijt. In de praktijk betekent dit dat iemand 7 dagen na de onvoldoende herkansing geen rijles meer mag geven. Iemand kan de bevoegdheid terugkrijgen door het herintrederstraject (zie verderop onder kopje 'herintrederstraject') met goed gevolg af te leggen.

Wat betreft de aard van de leerling bij de praktijkbegeleiding geldt dat dit een rijbewijsleerling of een rijbewijsbezitter mag zijn.

Met het oog op de relatie met de praktijk van opleiden had IBKI zich voorgenomen om voor de praktijkbegeleidingen tevens rijinstructeurs te werven die ook nog actief zouden zijn in hun vak. Bij de start van de nieuwe WRM-bijscholing hanteerde IBKI de regel dat deze categorie examinatoren niet mocht worden ingezet in de 'eigen' CBR-regio. Daarnaast hanteert IBKI altijd de regel dat examinatoren en kandidaten geen bekenden van elkaar mogen zijn. Inmiddels is de regel, na kritiek uit de branche, verder aangescherpt. De aangepaste regel luidt: "geen beroepsmatige of financiële binding met en geen persoonlijke belangen in een geregistreerde rijschool of rijopleiding die tegen betaling opleidingen verzorgt die voorbereiden op het door het CBR af te nemen rijexamen ter verkrijging van het rijbewijs". Overigens blijven er wel examinatoren die beroepsmatig rijles geven. Zij worden dan alleen ingezet op de praktijkritten (fase 1b) en/ of de stagebeoordelingen (fase 3a).

Theoretische bijscholing

Voor de theoretische bijscholing wordt gewerkt met gecertificeerde cursussen. Onderwerpen voor de theoretische bijscholing worden bij de Centrale Examencommissie (CEC) ingediend. De CEC bepaalt welke van de aangemelde onderwerpen de komende 3 jaar wordt opgenomen. Vervolgens kunnen aanbieders een cursus samenstellen die opleidt voor de vastgestelde leerdoelen van een onderwerp/thema. Als de cursus aan door de CEC vastgestelde kwaliteitseisen voldoet, wordt de aanbieder in de IBKI-lijst van aanbieders opgenomen voor een periode van 3 jaar. Na sluiting van de aanmeldingstermijn kunnen aanbieders niet meer voor bestaande onderwerpen inschrijven.

Steekproefsgewijs wordt gecontroleerd of de aanbieders zich aan de afgesproken voorschriften houden (is alles conform het vooraf vastgelegde en ingediende lesplan, is de administratie in orde e.d.). De kwaliteit van de cursusinhoud en de kwaliteit van de uitvoering worden niet gecontroleerd.

Met betrekking tot de eisen aan docenten geldt, dat alleen een 'tenminste drie jaar geldig WRM-certificaat voor de cursuscategorie' wordt verlangd. De ervaringseis met betrekking tot het CV is komen te vervallen.

Docenten van de opleidingsinstituten kunnen door henzelf gegeven theoretische bijscholingscursussen laten meetellen voor de eigen verplichte WRM-bijscholing. Als men dezelfde cursus meer dan één keer geeft, kan de cursus maar voor één keer meetellen. Dat is overeenkomstig de eis voor de instructeurs: zij mogen wel opnieuw deelnemen aan dezelfde cursus maar deze herhaling telt niet mee voor de bijscholing. Bovendien geldt dat een reeds gevolgde theoriebijscholingscursus niet kan meetellen als deze in een volgende 5-jaarcertificeerperiode opnieuw wordt gevolgd.

Wanneer een rijinstructeur binnen de periode van 5 jaar onvoldoende theoretische bijscholing heeft gevolgd, raakt hij zijn WRM bevoegdheid kwijt. Redenen daarvoor kunnen zijn: niet goed geteld of men voldoende punten heeft verzameld, niet goed gekeken wat de precieze voorwaarden zijn, foutief voorgelicht door de opleider of één theoriecursus twee keer gevolgd, terwijl die maar voor één keer meetelt.

Herintrederstraject

Iemand kan de bevoegdheid terugkrijgen door het herintrederstraject met goed gevolg af te leggen. Voor de verschillende certificaten is dit herintrederstraject anders:

- B-certificaat: iemand moet fase 1 en fase 2 van het B-examen halen.
- Certificaten A, C, D, E E bij B of E bij C/D: iemand moet eerst het B-certificaat halen, daarna moet hij de praktijkrit (uit fase 1) doen voor het certificaat dat hij weer geldig wil maken.
- Alléén A-certificaat: iemand moet fase 1 van het A-examen halen en fase 2 van het B-examen.

Als iemands certificaat meer dan 5 jaar is verlopen, dan moet hij het hele examen opnieuw doen (inclusief de stage).

B2.5 Overgangsregeling

Tot 1 juni 2014 is sprake van een overgangsregeling.

WRM-certificaat voor instructie aan personen mét rijbewijs

Op grond van de nieuwe WRM moet iemand ook over een WRM-certificaat beschikken, als hij rijonderricht geeft aan mensen die al een rijbewijs hebben (denk aan voortgezette rijopleidingen, verkeersveiligheidsstrainingen en trainingen Het Nieuwe Rijden). Voor trainers die rijinstructie geven aan

mensen die al een rijbewijs hebben, geldt dat zij ervoor moeten zorgen dat zij vanaf 1 juni 2014 over een geldig WRM-certificaat beschikken voor de voertuigcategorie waar zij voor opleiden.

'Groen instructeursbewijs' en geboren vóór of op 1 januari 1945

Het groene instructeursbewijs¹⁶ blijft voor personen geboren vóór of op 1 januari 1945 geldig tot 1 juni 2014. Als men ook daarna rijles wil blijven geven, moet men vanaf die datum de bijscholing gaan volgen.

Kandidaten die al gestart waren met de WRM-examens 'oude stijl'

Deze personen mogen het examen 'oude stijl' nog afmaken. De laatste dag dat deze groep nog een 'oude stijl' examen mocht afleggen, was bepaald op 31 mei 2012. Deze overgangsregel is daarom niet meer actueel.

Wel of geen volledige bijscholing

Ook voor het volgen van de bijscholing geldt een overgangsregeling. De inhoud van de bijscholing is afhankelijk van de periode waarin het certificaat verloopt¹⁷:

- Vanaf 1 juni 2010 tot 1 juni 2011: 2 dagdelen theoriecursus.
- Vanaf 1 juni 2011 tot 1 juni 2012: 2 dagdelen theoriecursus en 1 x praktijkbegeleiding
- Vanaf 1 juni 2012 tot 1 juni 2013: 4 dagdelen theoriecursus en 1 x praktijkbegeleiding
- Vanaf 1 juni 2013 tot 1 juni 2014: 4 dagdelen theoriecursus en 2 x praktijkbegeleiding
- Vanaf 1 juni 2014 tot 1 juni 2015: 6 dagdelen theoriecursus en 2 x praktijkbegeleiding

¹⁶ Het 'groene instructeursbewijs' is in het verleden afgegeven met een onbeperkte bevoegdheid voor de betrokken rijinstructeurs.

¹⁷ Een aantal van de genoemde overgangsperiodes is inmiddels verlopen.

BIJLAGE 3: RESULTATEN BEVRAGING STAKEHOLDERS

B3.1 Opzet en uitvoering

Alle organisaties die zijn vertegenwoordigd in de Centrale Examencommissie (CEC) van het IBKI zijn bij de interviews betrokken. Daarnaast is CNV Vakmensen en een aantal 'maatschappelijke' organisaties geïnterviewd, die niet in de CEC zijn vertegenwoordigd maar die veel betrokken zijn bij de rijopleiding.

De volgende organisaties zijn geïnterviewd (tussen haakjes is het aantal geïnterviewde personen vermeld):

- ANWB (1)
- BOVAG (2)
- CBR (3)
- CNV Vakmensen (1)
- FAM (2)
- IBKI (3)
- KNMV (1)
- LBVI (1)
- OTCrij (1)
- Politieacademie (1)
- Regionale Organen voor de Verkeersveiligheid (2)
- Veilig Verkeer Nederland (1)
- VRB (3)
- VVB (1)

De gesprekken hadden het karakter van een semi-gestructureerd interview. Er is weliswaar gewerkt met een gestandaardiseerde interviewlijst, maar de interviews hadden een open karakter en de geïnterviewden hadden de ruimte om relevante nieuwe thema's in het gesprek aan de orde te stellen. Het interviewprotocol is meer gebruikt als een checklist om achteraf na te kunnen gaan of alle onderwerpen in het gesprek aan de orde waren gekomen.

De interviews zijn gevoerd over de vier belangrijke wijzigingen, te weten:

- De vooropleidingseis en geschiktheidstest
- Het competentiegericht examen
- De stage
- De verplichte bijscholing en het herintrederstraject

B3.2 Vooropleidingseis en geschiktheidstest

Vooropleidingseis

Het gros van de geïnterviewden vindt de vooropleidingseis aan de magere kant. Alleen LBO of IBO niveau vindt men over het algemeen onvoldoende. Als vooropleidingsniveau wordt voorgesteld MAVO c.q. VMBO of een aantoonbaar vergelijkbaar opleidingsniveau. Sommigen stellen een MBO of HAVO4 niveau voor.

De meeste geïnterviewden pleiten weliswaar voor een hoger vooropleidingsniveau, maar beseffen tegelijkertijd dat een hoger opleidingsniveau geen garantie is dat de geslaagde kandidaten uiteindelijk van een hogere kwaliteit zullen zijn. Daarom zeggen sommigen dat de vooropleidingseis geen effectief

instrument is om de instroom te reguleren. Zij zeggen dat in feite de opleiding en het examen de selectiemiddelen zijn. Je moet er wel voor zorgen, dat de kandidaten beschikken over de basiskennis en de basisvaardigheid om de opleiding te doorlopen en examen te doen. Maar meer hoeft je eigenlijk niet te doen.

“De vraag is of het zinvol is om de instroom te reguleren. Je zou kunnen zeggen dat de opleiding en het examen de zeven zijn die ervoor zorgen dat alleen de kwalitatief goede instructeurs overblijven. Als de leerlingen/ kandidaten niet door deze zeven komen, zijn ze niet geschikt voor het beroep van rijinstructeur. Het is natuurlijk wel zinvol te selecteren op diverse basisvaardigheden, die je nodig hebt om de opleiding te kunnen volgen en het examen te kunnen doen.”

Geschiktheidstest

De meeste geïnterviewden zijn voor het handhaven van de geschiktheidstest als alternatief voor kandidaten die niet het gewenste diploma kunnen overleggen voor de vooropleidingseis. De test dient zich vooral te richten op de basisvaardigheden die je nodig hebt om de opleiding te kunnen volgen en het examen te kunnen doen. Volgens een meerderheid van de geïnterviewden voldoet de huidige geschiktheidstest in dat opzicht goed.

Sommige geïnterviewden suggereren dat je in feite naar een toelatingsassessment zou moeten, waarin je alvast een doorkijk maakt naar de vaardigheden die je later als instructeur nodig hebt. Dan worden onder meer genoemd communicatieve en didactische vaardigheden. Om een goed beeld te krijgen van die vaardigheden zou je een persoonlijk gesprek moeten aangaan met kandidaten. Dat vindt de meerderheid van de geïnterviewden te ver gaan. Bovendien brengt een dergelijk assessment extra kosten met zich mee.

Anderen zien niets in een toelatingsassessment:

“Voor een instructeur zijn sociale, communicatieve en didactische vaardigheden steeds belangrijker geworden. Aan de “menskant” moet in de rijopleiding steeds meer aandacht worden besteed. Dat vraagt om andere instructeurs. Maar je kunt meteen aan het begin (voordat iemand aan de opleiding begint) al moeilijk strikte eisen stellen aan die vaardigheden. Die moet iemand zich gedurende de opleiding eigen kunnen maken. En we hebben het examen om te toetsen of iemand het ook daadwerkelijk lukt om op het gewenste niveau te komen.”

Weer anderen wijzen op de mogelijkheid voor kandidaten om op vrijwillige basis het eigen beroepsperspectief te verkennen: beschik ik over kennis en vaardigheden die nodig zijn om later in het beroep van rijinstructeur te kunnen functioneren. In het kader van de BrancheKwalificatieStructuur (BKS) wordt dat voor andere beroepen in feite al gedaan. De BKS geeft een helder overzicht van de loopbaanmogelijkheden. Door middel van een BKS-toets bewijst iemand dat hij over de gevraagde kennis en vaardigheden beschikt. Een dergelijke toets zou je ook voor kandidaat rijinstructeurs kunnen ontwikkelen.

Aanvullende eis: Verklaring Omtrent het Gedrag

Door sommigen wordt de Verklaring Omtrent het Gedrag (VOG) als aanvullende toelatingseis genoemd. Uit zo'n verklaring blijkt dat iemand geen strafbare feiten heeft gepleegd. Voor het reguliere onderwijs is een dergelijke verklaring verplicht. Bij de rijopleiding is eveneens sprake van een onderwijssituatie, dus ook hier zou je aan zo'n verplichte verklaring kunnen denken. Overigens biedt een VOG aan het begin van de instructeurscarrière nog geen waarborg voor gewenst gedrag in de toekomst. Een andere vraag is hoe

je bij een verplichting voor de nieuwe instructeurs omgaat met de reeds gecertificeerde instructeurs: moeten die alsnog een VOG kunnen overleggen?

Kwaliteit van de instructeursopleiding

Met name de “branchevreemde” partijen (ROV's, VVN, ANWB ledenbelang) stellen vraagtekens bij de gemiddelde kwaliteit van de huidige rijinstructeurs. Deze partijen zijn onder meer actief met het stimuleren van kwalitatief goede rijopleidingen, zoals tweede fase rijopleidingen voor beginnende bestuurders, theorieopleidingen in het voortgezet onderwijs en cursussen voor ouderen. Voor deze trainingen en cursussen worden rijinstructeurs ingezet. De betrokken organisaties geven echter aan dat het moeilijk is om capabele instructeurs te vinden die zonder meer op de projecten kunnen worden ingezet. Er moet vaak streng worden geselecteerd en over het algemeen is bijscholing nodig om de instructeurs op het gewenste niveau te krijgen.

De eerder genoemde partijen (ROV's, VVN en ANWB) zijn van mening dat in de huidige rijopleiding de mens achter de leerling veel meer centraal zou moeten staan. Dat vraagt om een andere basiskennis en andere basisvaardigheden. De pedagogische en didactische vaardigheden van instructeurs zijn steeds belangrijker geworden. Als je in de rijopleiding het hele scala aan kennis en vaardigheden (meestal aangeduid met de GDE-matrix¹⁸) wil bestrijken, moet je wellicht naar een ander type instructeur en moet je hogere eisen stellen aan de opleiding. Het liefst zou men een opleiding op HBO-niveau zien (vergelijkbaar met de instructeursopleiding in Noorwegen). Maar het zou al veel winst betekenen als er een MBO-opleiding voor het beroep van rijinstructeur zou zijn. Die zou dan door een aantal ROC's verspreid over het land aangeboden kunnen worden en zou kunnen staan naast de huidige instructeursopleidingen. Via dit schoolse traject zou je ook een meer logische vervolgopleiding hebben voor jongeren. Bij de ROC's zou de instructeursopleiding kunnen aansluiten bij de opleidingen tot beroepschauffeur (goederenvervoer en personenvervoer).

¹⁸ De afkorting GDE staat voor: Goals for Driver Education. In het GDE-model is weergegeven welke kennis en vaardigheden voor veilig en verantwoord autorijden van belang zijn. Het model maakt daarbij onderscheid in vier niveaus: het operationele niveau (bewuste keuzen maken bij de planning van verkeersdeelname), het tactische niveau (juiste beslissingen nemen tijdens de verkeersdeelname), het strategische niveau (bewuste keuzen maken voordat men in de auto stapt) en het persoonlijke niveau (de invloed van persoonlijke kenmerken op het autorijden).

B3.3 Competentiegericht examen

Selectiviteit van het WRM-examen

Volgens een meerderheid van de geïnterviewden is het WRM-examen in zijn huidige vorm voldoende selectief. De slaag-/ zaknormen voor de fase 2 examens zijn strenger geworden. Daarnaast is het theorieonderdeel 'Theorie van de rijtaak' (fase 1a) verzaamd door het toevoegen van een blok met RVV-vragen. Daardoor is de zwaarte van het examen toegenomen (zie bijlage 2, paragraaf B2.2).

Hoewel een meerderheid van mening is dat het WRM-examen voldoende selectief is, is een aantal geïnterviewden van mening dat de beoordeling strenger moet en er aan de kandidaten hogere eisen gesteld moeten worden.

Voorts is iedereen het erover eens, dat de slaag-/ zaknormen, de moeilijkheidsgraad van de items en de representativiteit van de examen voortdurende aandacht vragen van het exameninstituut. Hier moet continue de vinger aan de pols worden gehouden.

Aansluiting van examen op beroepspraktijk

Volgens een meerderheid van de geïnterviewden worden in het WRM-examen 2009 de theorie en de praktijk veel dichter bij elkaar gebracht dan in het voorgaande examen. Veel partijen vinden dat er een duidelijke kwaliteitsslag is gemaakt. In het oude examen bleef met name de didactiek volgens velen veel te theoretisch. Nu is de vraagstelling in het examen veel meer gericht op de praktijk van het lesgeven. Desondanks dwingen ook de huidige theorieonderdelen van het examen die praktijkgerichtheid nog onvoldoende af. De vragen van de theorieonderdelen van fase 2 (lesvoorbereiding én lesuitvoering en beoordeling) zouden nog meer praktijkgericht ingevuld kunnen worden.

“De vraagstelling in de theorieonderdelen van met name fase 2 zou (nog) meer praktijkgericht moeten zijn. De vragen zouden meer ingericht moeten zijn op situaties die voor het beroep van rijinstructeur relevant zijn. Dat zou heel goed kunnen in de vorm van filmvragen, waarbij vragen worden gesteld aan de hand van getoonde concrete lessituaties.”

Een aantal geïnterviewden betwijfelt of de goede bedoelingen van het nieuwe competentiegerichte examen in de praktijk voldoende worden gerealiseerd. Daar ligt een belangrijke taak voor de opleidingsinstituten: de instituten moeten een belangrijke praktische basis leggen. Sommigen hebben de indruk dat soms te veel wordt overgelaten aan de stagerijscholen. De basistechnieken van het lesgeven moeten in fase 2 door de opleidingsinstituten worden aangeleerd. Opleidingsinstituten zouden ook meer controle moeten uitoefenen op de inhoud van de stage. In dit verband wordt door sommigen gesuggereerd, dat het zinvol zou zijn om in fase 2 al een verplichte 'snuffelstage' op te nemen. Daarbij zouden de leerling rijinstructeurs verplicht moeten zijn om een aantal (passieve) uren met een stagementor mee te rijden.

Door een aantal geïnterviewden wordt signaleerd dat in fase 1b (praktijkrit eigen vaardigheid) nog niet alle elementen van het nieuwe praktijkexamen voor het rijbewijs B zijn versleuteld. Dat betekent dat er vaak nog te veel nadruk ligt op de technische uitvoering van de bijzondere verrichtingen. Er zou juist meer aandacht moeten zijn voor het veilig en verantwoord oplossen van verkeerssituaties en het doorlopen van de taakprocessen.

“In fase 1b (praktijkrit eigen vaardigheid) ligt het accent te veel op de technische uitvoering. Uiteraard moet de vaardigheid op een hoog niveau liggen, maar bij de bijzondere verrichtingen mag iemand best een technische uitvoeringsfout maken (als het maar niet ten koste van de veiligheid gaat). De examendruk bij dit examenonderdeel is erg hoog, zeker afgezet tegen de andere examenonderdelen. Er zou juist meer nadruk moeten liggen op het verwoorden van de taakprocessen. Het is belangrijk dat de instructeur dat goed kan. De taakprocessen zijn immers het instrument waarmee een diagnose kan worden gesteld: waarom ging het goed of juist fout?”

Een aantal geïnterviewden wijst op de onvoldoende aandacht voor de kennis van de rijinstructeur. Anderen wijzen er echter op dat er in het examenmodel steeds nadrukkelijk onderscheid wordt gemaakt in de benodigde kennisbasis en de benodigde competenties. Volgens hen is er wel steeds voldoende aandacht voor de kennisbasis en is het terecht dat deze wordt getoetst in voor de beroepspraktijk relevante situaties en niet door middel van geïsoleerde kennisvragen.

Grootte van de vragenbanken en kwaliteit van de vragen

Veel geïnterviewden vinden dat de vragenbanken sterk moeten worden uitgebreid. Vragen raken immers bekend, zeker als ze vaak in het examen terugkomen. Je moet regelmatig vragen kunnen verversen.

Een aantal geïnterviewden vindt, dat het exameninstituut regelmatig onderhoud moet plegen aan de vragenbanken, bijvoorbeeld in de vorm van itemanalyses.

Sommigen zetten vraagtekens bij de invloed van de branche op de inhoud van de theorie-examens. In de CEC en de EOC zijn de branchepartijen sterk vertegenwoordigd. Het is goed als zij de praktijkkennis en praktijkervaring inbrengen, maar het maken van goede toetsvragen vraagt om specifieke toets- en onderwijsdeskundigheid. Bovendien zetten sommigen vraagtekens bij de manier waarop met de examenvragen wordt omgegaan: die kunnen immers gemakkelijk via de opleiders doorsijpelen naar de leerlingen/ kandidaten.

“Wat betreft de inhoud van de vragenbanken zou er meer openheid moeten zijn. De kandidaten moeten beter worden voorgelicht over de inhoud van de examens en de manier van vragen stellen, bijvoorbeeld in de vorm van voorbeeldvragen. Hoe meer je het examen probeert af te schermen, hoe meer mensen proberen achter vragen en antwoorden te komen. Die grote openheid betekent dat de vragenbanken groter moeten worden en vaker geactualiseerd moeten worden.”

Een aantal geïnterviewden maakt opmerkingen over de kwaliteit van de ‘afleiders’ bij de vragen van de theorie-examens 2a en 2b. In een aantal gevallen laat de kwaliteit van de ‘afleiders’ te wensen over en dan is het niet mogelijk om bij suboptimale antwoorden nog punten aan die antwoorden toe te kennen. De puntentoekenning aan de alternatieven voor de examens van fase 2 is voor het exameninstituut ook een voortdurend punt van aandacht. Hoeveel punten ken je toe aan het juiste alternatief en hoeveel aan het suboptimale alternatief. Bovendien is het soms lastig om goede afleiders (suboptimale alternatieven) te bedenken.

Verschillende partijen merken op, dat het initiële examen voortdurend geactualiseerd zou moeten worden. Daarbij zou ook gekeken moeten worden naar de nieuwe onderdelen voor de bijscholing: die zouden in ieder geval ook een plek in het initiële examen moeten hebben/ krijgen.

Protocol voor de praktijkbeoordeling

Over het algemeen is men van mening dat met behulp van het protocol voor de praktijkbeoordeling alle essentiële instructeurscompetenties worden getoetst. Het sluit goed aan bij de beroepspraktijk van de rijinstructeur.

Een aantal geïnterviewden vindt, dat het protocol te veel als een keurslijf wordt toegepast en dat er op een kruidenierachtige manier wordt geplust en gemind. Uiteindelijk zou het moeten gaan om een globaal beeld over iemands instructie- en coachingsvaardigheden. Die moet een kandidaat goed onder de knie hebben.

“Met behulp van het protocol voor de praktijkles worden de essentiële vaardigheden van een rijinstructeur getoetst. Ik heb soms wel mijn bedenkingen bij de manier waarop de puntentelling wordt toegepast. Dat kan bijvoorbeeld betekenen dat iemand ondanks een hoog totaal aantal punten zakt. Bijvoorbeeld omdat hij een bepaald onderdeel niet tijdens het examen heeft laten zien. Terwijl een andere kandidaat met een beduidend lager totaal aantal punten wel slaagt. Volgens mij moet het totaal oordeel over de vaardigheden van een rijinstructeur centraal staan. Dan moeten zeer goede prestaties op bepaalde onderdelen kunnen compenseren voor een minder goed uitgevoerd onderdeel.”

Het exameninstituut beseft dat bij sommige partijen het beeld leeft, dat het protocol precies voorschrijft wat de examinerator bij de praktijkbeoordeling wil zien. Het standpunt van het exameninstituut is, dat het protocol voor de praktijkbeoordeling een 'leidraad voor de beoordeling' is. Daarom zou het zinvol zijn om richting kandidaten nog eens goed duidelijk te maken hoe het protocol in de praktijk wordt toegepast.

Een aantal geïnterviewden zou graag zien dat een kandidaat instructeur breder wordt getoetst en dat er meer bewijsmateriaal wordt verzameld (meerdere leerlingen, meerdere lessituaties, zowel begin- als eindfase van de opleiding). Maar men beseft ook dat door die aanpassingen het examen duurder zal moeten worden.

Volgens het exameninstituut is één les bij één leerling over het algemeen voldoende om een goed oordeel over een kandidaat te kunnen vellen. Uiteraard zou een beoordeling op basis van twee lessen bij twee verschillende leerlingen in een verschillende fase van de opleiding beter zijn. Maar dat brengt weer hogere examenkosten met zich mee en is logistiek lastiger te regelen.

De examenstof voor de praktijkbeoordeling wordt nu in feite bepaald door de kandidaat. Dat vinden velen geen gewenste situatie. Een van de geïnterviewde partijen doet de suggestie om de dag voor het examen aan de kandidaat een drietal cases door te geven die hij alle moet voorbereiden. Op de dag van het examen maakt de examinerator vervolgens bekend welke case en welke les hij behandeld wil zien.

Een aantal geïnterviewden vindt dat het videodossier systeem een goed alternatief is voor de praktijkbeoordeling in de auto. De opnametechniek is inmiddels sterk verbeterd en kan volgens sommigen zonder problemen worden ingezet voor het verzamelen van beelden over het functioneren van een rijinstructeur.

“Ik ben positief over de optie om het praktijkdeel van het examen te laten beoordelen aan de hand van een door de kandidaat opgebouwd videodossier. Er zou in ieder geval een proef mee gehouden kunnen worden, zodat je kunt vaststellen of het systeem in de praktijk werkbaar is. Groot voordeel van een videodossier is dat je in feite meer bewijsmateriaal over de kandidaat hebt. Ook biedt het systeem veel mogelijkheden voor de opleiding.”

Daarnaast zijn er geïnterviewden die nog duidelijke vraagstekens stellen bij de mogelijke waarde van een videodossier systeem. Men vraagt zich af of een en ander qua techniek en kosten wel haalbaar is. Wie is er bijvoorbeeld verantwoordelijk voor de apparatuur: de stageschool of de opleider? Men is echter niet tegen een proef met het systeem.

“Ik ben niet zonder meer overtuigd van het nut van een videodossier variant voor de praktijkbeoordeling. Er zijn wat mij betreft nog te veel vraagtekens bij de praktische uitvoerbaarheid. Wat zijn de kosten? Is de kwaliteit van de beelden voldoende? Kunnen de opnames worden gemanipuleerd? Misschien moet je de variant een kans geven en het in de praktijk eens uittesten. Je zou kunnen denken aan een pilot door een opleidingsinstituut bij een grote stagerijschool.”

Op basis van de interviews kan worden gesteld dat er nogal wat discussie is over wat er tijdens de stagebeoordeling getoetst moet worden. Sommigen zijn van oordeel, dat bepaalde onderdelen van het instructeursvak zo essentieel zijn dat die eigenlijk in alle lessen beoordeeld zouden moeten worden. Als voorbeeld wordt daarbij vaak genoemd het geven van een demonstratie. Een deel van de geïnterviewden vindt het terecht dat een kandidaat die bij elke praktijkbeoordeling moet kunnen laten zien. Ook al is het tijdens de betreffende les niet zozeer aan de orde. Een ander deel van de geïnterviewden geeft aan dat dit strijdig is met het feit dat een kandidaat een zo natuurgetrouw mogelijke les moet laten zien, die past bij de opleidingsfase van de leerling. Als iemand in de eindfase van de opleiding zit, is een demonstratie niet meer aan de orde en die hoeft dan ook niet meer te worden uitgevoerd. Dat iemand dan alsnog een demonstratie moet laten zien, verklaart dat sommigen spreken van een “kunstje” of een “toneelstukje” laten zien.

De kandidaat bepaalt welke les hij wil laten beoordelen. Hij is daarbij wel afhankelijk van een echte leerling. Veel kandidaten kiezen voor een standaard les en oefenen die tijdens de stage in: ook dat leidt sneller tot het spelen van een toneelstukje. Een aantal geïnterviewden heeft de indruk dat dit vooral in de beginfase speelde toen kandidaten en hun opleiders nog aan de nieuwe situatie moesten wennen. Gaandeweg de invoering van het examen is dit echter al sterk verbeterd.

Kwaliteit examinatoren

Over het algemeen zijn de geïnterviewden positief over de kwaliteit van de IBKI-examinatoren. Er zijn slechts kleine verschillen tussen examinatoren en veelal zitten ze op één lijn. Of zoals een van de geïnterviewden opmerkt: “Er zijn natuurlijk altijd wel eens klachten, maar dat is bij de instructeursexamens niet anders dan bij de rijexamens”.

Door het exameninstituut worden kwaliteitsbegeleiders ingezet, die de examinatoren begeleiden en feedback geven op hun werkwijze. Op die manier kan worden gegarandeerd dat de examinatoren op een overeenkomstige manier beoordelen.

Fasering van de examenonderdelen en herkansen voor fasen 1 en 2

Wat betreft de fasering van fasen 1 en 2 zijn de meeste geïnterviewden van mening, dat het geen probleem is als die door elkaar heen lopen. Iemand moet hier vrij in kunnen kiezen.

Veel geïnterviewden zijn geen voorstander van onbeperkt herkansen voor de fasen 1 en 2. Maar of er daadwerkelijk ook iets aan gedaan moet worden is sterk afhankelijk van de huidige praktijk. Dat zou eerst onderzocht moeten worden. Als er dan blijkt dat er geen excessen zijn, is er geen urgentie om maatregelen te nemen.

Komen alle belangrijke thema's en leerdoelen in het examen aan de orde

De theorieonderdelen van de fasen 1 en 2 bevatten volgens de meeste geïnterviewden de belangrijkste elementen van het vak van rijinstructeur. Zoals een van de geïnterviewden opmerkt: "Je zou natuurlijk altijd meer willen toetsen, maar dat zou het examen én de opleiding een stuk duurder maken".

Een aantal geïnterviewden wijst op het feit dat het denken over rijvaardigheid de laatste jaren sterk in ontwikkeling is. Autorijden is al lang niet meer een kwestie van beschikken over de juiste technische vaardigheden. Voor veilig en verantwoord rijden zijn hogere orde vaardigheden als risicoperceptie, anticipatie en inzicht van groot belang. In de opleiding en de examens van de CBR-kandidaten moet meer nadruk worden gelegd op deze hogere orde vaardigheden. Veel geïnterviewden verwijzen in dit verband naar de kennis en vaardigheden die in de zogenaamde GDE-matrix (zie ook voetnoot 18) zijn beschreven. In de rijopleiding zou meer aandacht besteed moeten worden aan de hogere niveaus van de GDE-matrix. Daarvoor moet je als instructeur bij het lesgeven voortdurend een doorkijk maken naar de persoonlijke factoren van de leerling en naar zijn attitude en mentaliteit.

Verschillende geïnterviewden merken op, dat het belangrijk is dat een rijinstructeur gestructureerd les kan geven. Dat is moeilijk te beoordelen op basis van één les bij één leerling. Een goede instructeur moet met een opleidingskaart van een leerling "kunnen lezen en schrijven". Hij moet voortdurend een goed beeld hebben van de vorderingen van de leerling. Dat zou daarom nog een prominentere plek in de opleiding, de stage en dus het examen moeten hebben. In dit verband suggereren enkele geïnterviewden om de RIS-methodiek als standaard opleiding voor te schrijven.

"Het gestructureerd opleiden volgens de principes van de RIS zou naar mijn mening de norm voor alle instructeurs moeten zijn. De RIS-aanpak zou een vastere plek in de instructeursopleiding moeten krijgen en zou ook voor het bijscholingsniveau de norm moeten zijn. Het RIS-protocol biedt handvatten om meer structuur af te dwingen. In het RIS-protocol wordt nadrukkelijk verwezen naar de RIS-opleidingsstappen en zorgt automatisch voor meer structuur."

Een aantal geïnterviewden vindt dat door recente ontwikkelingen als 2toDrive/ begeleid rijden en het bromfietspraktijkexamen rijinstructeurs steeds vaker aan een veel jongere doelgroep moeten lesgeven. Dit vraagt een andere benadering en andere didactische vaardigheden. Hier zou in het initiële examen meer aandacht aan besteed moeten worden.

B3.4 Stage

Functioneren van de stageregeling

Een grote meerderheid van de geïnterviewden is voor het handhaven van de huidige stageverplichting: de stage is een essentieel onderdeel van de opleiding. Een meerderheid is van mening, dat de huidige stageregeling in essentie voldoet. Er is voldoende aanbod aan stageplaatsen. De controle van het exameninstituut doet zijn werk: bij fraude worden rode kaarten uitgedeeld en sancties opgelegd. Zo

worden verdachte stagebedrijven vaker gecontroleerd. Het exameninstituut controleert echter niet op de kwaliteit van de stages en die staat volgens velen sterk onder druk (zie verderop onder het kopje 'kwaliteit van de stageplaatsen')¹⁹.

Veel geïnterviewden pleiten ervoor om de stage naar voren te halen en kandidaten al tijdens fase 2 een aantal uren passieve stage te laten lopen. Daarmee maak je fase 2 praktijkgericht en breng je opleider en stagerijschool dichter bij elkaar. Bij een verplicht stellen van de stage in fase 2 zal overigens aanvullende controle/ handhaving nodig zijn.

Sommigen pleiten voor een andere verdeling van de passieve en actieve stage uren. Er zouden meer passieve uren moeten komen (kan deels worden opgelost door al in fase 2 met de stage te beginnen). Daarnaast zou er in de passieve uren een bepaalde opbouw moeten zitten: eerst observeren achterin de auto, vervolgens zelf ook beoordeling geven en tenslotte een gedeelte van de les verzorgen (bijvoorbeeld uitleg geven over een lesonderdeel, demonstratie geven e.d.). Vervolgens kan worden overgeschakeld naar de actieve fase van de stage, waarin de stagiaire alles zelf doet.

Versillende partijen vinden dat er meer controle moet komen op de inhoud van de stage. Nu controleert het exameninstituut alleen op een aantal formaliteiten. Bij die aanvullende controle kan gedacht worden aan: de kwaliteit van de begeleiding door de stagementor, de aanwezigheid c.q. kwaliteit van opleidingskaarten en lesplannen en de diversiteit aan leerlingen en lessituaties. Het exameninstituut zelf vraagt zich af of controle op de inhoudelijke kwaliteit tot haar takenpakket zou moeten behoren. Het is wellicht strijdig met het uitgangspunt dat "de opleiding vrij is".

Kwaliteit van de stageplaatsen

Volgens de geïnterviewden wisselt de kwaliteit van de stages sterk. Overigens zijn bij sommige geïnterviewden ook klachten binnengekomen over de kwaliteit van de stagiaires: dat zou betekenen dat de opleidingskwaliteit soms te wensen overlaat.

Een aantal geïnterviewden maakt een vergelijking met andere stageregelingen en constateert dat daar de stagebedrijven vaak profijt hebben van de stagiaires. Dat principe zou ook bij de instructeursstage toegepast kunnen worden. Voordelen van de zelfstandige les geven door de stagiaire: de rijsschool kan hieraan verdienen, ook al is het tegen een gereduceerd tarief en de stagiaire kan zijn eigen geleerde vaardigheden zelfstandig toepassen zonder direct gecorrigeerd te worden door de mentor. Als men kandidaten de mogelijkheid wil geven om in de stage zelfstandig les te geven, zal in het kader van een ontheffing wel een en ander geregeld moeten worden²⁰.

¹⁹ Controleren op kwaliteit betekent dat normen moet worden vastgelegd: wat versta je precies onder kwaliteit? Aan de kwaliteitscontrole zijn vervolgens kosten verbonden, die verhaald moeten worden op de kandidaat.

²⁰ De huidige WRM voorziet daarin niet.

“Op den duur zouden stagiaires zelfstandig les moeten kunnen geven. Daarnaast zou je stagiaires binnen de rijsscholen ook andere klussen kunnen laten doen (denk aan administratief werk). Je zou een en ander langzaam kunnen opbouwen: eerst een passief deel (al beginnend in fase 2 en voortgezet in fase 3), daarna actief lesgeven onder begeleiding van een stagementor en tenslotte zelfstandig lesgeven.”

De kwaliteit van de stageplaatsen moet beter worden geregeld. Daarbij zou kunnen worden aangesloten bij de regeling die wordt gehanteerd voor de leerbedrijven waar de ROC's mee werken. Leveranciers van stageplaatsen moeten dan zijn gecertificeerd als leerbedrijf.

Als aanvullende eisen met betrekking tot de stagebedrijven zijn voorgesteld:

- Certificering van stagerijscholen (analoog aan de regeling bij leerbedrijven).
- Striktere controle op de uitvoering van de stages.

Inhoud van de stage

Er zijn geen strikte eisen gesteld aan de inhoud van de stage. Vanuit het exameninstituut is er alleen een check op het aantal stage uren. Dat betekent dat je als kandidaat de stage naar eigen inzicht/ geloven kunt invullen. Een aantal geïnterviewden merkt in dit verband op, dat de stage soms alleen wordt ingericht op het voorbereiden van de les die men bij de stageafsluiting wil laten beoordelen. Dat betekent dat stages uitsluitend gericht kunnen zijn op het aanleren van de voertuigbediening of nog strikter op het uitvoeren van een aantal bijzondere verrichtingen. Zo komt het voor dat een kandidaat zich bij een motorstage beperkt tot de lessen algemene voertuigbeheersing. Die kunnen in zijn geheel op een oefenterrein worden geïnstrueerd en dan hoeft een kandidaat helemaal niet op de openbare weg te komen. Dat kan echter nooit de bedoeling van de stage zijn geweest.

Sommige partijen suggereren, dat de afsluitende praktijkbeoordeling directer zou moeten aansluiten op het afronden van de stage. Nu zit er vaak te veel tijd tussen. De procedures zouden meer gestroomlijnd kunnen worden.

Als aanvullende eisen met betrekking tot de inhoud van de stage zijn voorgesteld:

- Voldoende variatie in lessituaties.
- Voldoende variatie in leerlingen (zowel beginfase als eindfase van de opleiding).
- Aandacht voor het maken van lesplannen.
- Aandacht voor leerlingenbeoordeling en het invullen van opleidingskaarten.
- Meerijden met één of meer tussentijdse toetsen bij het CBR.
- Meerijden met één of meer examens bij het CBR.

Stagementor

De kwaliteit van de stagementoren laat volgens de geïnterviewden soms sterk te wensen over:

“Soms zie je leerlingen na de stage terug en zijn bepaalde vaardigheden compleet verdwenen. Dan is door de stagementor in de stage afgebroken wat in de opleiding is opgebouwd.”

Alleen een ervaringseis in termen van 3 jaar in het bezit van het WRM-certificaat is voor stagementoren duidelijk onvoldoende. Volgens verschillende geïnterviewden komt het voor, dat stagementoren niet of nauwelijks op de hoogte zijn van de nieuwe WRM-eisen.

Als aanvullende eisen met betrekking tot de stagementor zijn voorgesteld:

- Verplichte applicatie voor stagementoren (o.a. kennis nieuwe WRM, kennis van gestructureerd opleiden (gebruik leskaarten, leerlingenbeoordeling) en begeleidingsvaardigheden).
- Eis met betrekking tot de werkervaring van de stagementor (bijvoorbeeld minimaal aantal lessen per week of minimaal aantal leerlingen per jaar).
- Eis met betrekking tot slagingspercentage van de stagementor²¹.
- Regelmatige controle op inhoudelijke kwaliteit van de begeleiding.
- Eis ten aanzien van hanteren van beoordelingsprotocol door stagementor bij de stagebegeleiding: feedback geven op basis van de beoordelingscriteria van het protocol.
- Verplichte terugkomenten, waarbij stagementor, stagiaire en opleider betrokken zijn.

B3.5 Bijscholing en herintrederstraject

Algemeen

De verplichte bijscholing wordt gezien als een goed middel om iets te doen aan de kwaliteit van de rijinstructeurs. Dat kan niet op een vrijblijvende manier, dus is het nodig dat er consequenties zijn als de kwaliteit onvoldoende is. Wel moeten instructeurs de kans hebben om de totale periode van 5 jaar te benutten om te laten zien, dat ze aan de gestelde kwaliteitseisen kunnen voldoen.

Sommigen pleiten voor het afdwingen van een ritme voor de bijscholing waarbij theoretische en praktische onderdelen elkaar afwisselen en elke instructeur verplicht is om jaarlijks iets aan bijscholing te doen. Uiteraard is het mogelijk om een dergelijk systeem in te voeren, maar daarbij nemen de risico's voor de betrokken instructeurs in feite toe. Je moet dan immers jaarlijks aan een verplichting voldoen.

Praktische bijscholing

Een grote meerderheid van de geïnterviewden vindt dat het protocol voor de praktijkbegeleiding goed voldoet. Met behulp van het protocol voor de praktijkles worden de essentiële vaardigheden van een rijinstructeur getoetst. Net als bij de stagebeoordeling (waarbij in feite hetzelfde protocol wordt gebruikt) dient het protocol te worden gebruikt als een leidraad voor de beoordeling. Sommigen vinden dat het protocol nog te veel als een afvinklijst wordt gebruikt, terwijl het zou moeten gaan om het algemene beeld met betrekking tot de instructie- en coachingsvaardigheden van de instructeur.

Over het algemeen is men tevreden over de kwaliteit van de beoordelaars, dat geldt zowel voor de examinatoren die door IBKI als voor de examinatoren die door het CBR (RIS variant van de praktijkbegeleiding) worden ingezet. Sommigen hebben de indruk dat de beoordeling bij de praktijkbegeleiding soepeler is dan die bij de stagebeoordeling.

Een beperkte groep geeft aan, dat het protocol soms voor lessituaties zorgt die niets met de praktijk van het lesgeven te maken hebben. De examinatoren zouden zich te strikt aan het protocol houden en dat leidt ertoe dat de instructeur onnatuurlijk gedrag laat zien.

Weer anderen geven als verklaring voor deze onnatuurlijke lessituaties het feit dat relatief veel instructeurs de praktijkbegeleiding doen met een pseudoleerling. Men heeft dan het idee dat men zaken beter onder controle heeft en minder snel voor verrassingen komt te staan. Praktijkbegeleidingen met pseudoleerlingen werken echter vaak juist contraproductief. Zowel de leerling als de instructeur laten onnatuurlijk gedrag zien, wat leidt tot het idee dat men een toneelstukje moet opvoeren. Veel instructeurs

²¹ Op de CBR website worden op dit moment alleen de slagingspercentages van rijscholen vermeld.

moeten nog wennen aan de nieuwe situatie en moeten ervaren dat het voor de beoordeling beter is om met een echte leerling te komen en een normale rijles te draaien.

De meeste geïnterviewden zijn van mening dat elke instructeur met een gerichte opleiding op het gewenste niveau kan komen. Wel constateert een aantal geïnterviewden dat de 'oudere' groep instructeurs soms wat meer moeite heeft met de praktijkbegeleiding: zij hebben het coachingsdeel over het algemeen wat minder goed onder de knie.

Veel geïnterviewden vinden dat de eerste praktijkbegeleiding moet gaan meetellen voor de bijscholing. In feite is die in de huidige regeling van geen enkele waarde. Volgens sommigen zou de regeling zo moeten worden aangepast dat instructeurs met een hoge (uitmuntende) score op de eerste praktijkbegeleiding (bijvoorbeeld boven de 90 punten) meteen voor de hele periode aan het praktijkdeel van de bijscholing hebben voldaan. Dat zou instructeurs ook stimuleren om snel met de praktijkbegeleiding aan de slag te gaan.

Een aantal geïnterviewden doet de suggestie om bij het oordeel over de praktische vaardigheid van rijinstructeurs ook het slagingspercentage mee te nemen:

"Ik vind het belangrijk dat ook naar het slagingspercentage van een instructeur wordt gekeken. Het kan toch niet zo zijn dat een instructeur die jaar-in-jaar-uit een hoog slagingspercentage heeft, voor de praktijkbegeleiding zou kunnen zakken!"

Sommigen vinden dat na elke praktijkbegeleiding inzicht gegeven moet worden in de sterke en zwakke punten van de instructeur. Daarbij hoort volgens hen een nadrukkelijk advies over gerichte bijscholing met betrekking tot geconstateerde tekortkomingen. Daarbij zou men ook kunnen denken aan theoriecursussen. Zo kan de theorie van de bijscholing worden afgestemd op de zwakke punten die bij de praktijkbegeleiding zijn geconstateerd.

Theoretische bijscholing

Volgens het gros van de geïnterviewden verschillen de theoriecursussen sterk in kwaliteit. Om meer vat te krijgen op de kwaliteit van de cursussen zou ook de inhoud van de cursus en de uitvoering ervan (kwaliteit trainer/ docent) moeten worden gecontroleerd. Het exameninstituut controleert nu in feite alleen op aanwezigheid. Volgens sommigen zouden ook de aanbieders gecertificeerd moeten worden. Die certificering zou ook op vrijwillige basis geregeld kunnen worden:

"Om de kwaliteit van de theoretische bijscholingen te garanderen, zou je ook een vrijwillig systeem van kwaliteitscontrole kunnen invoeren. Aanbieders vragen dan om de opleiding te certificeren en kunnen zich vervolgens aan de hand van een kwaliteitslabel in de markt profileren. De instructeur heeft dan de keuze: kies ik voor een gecertificeerd instituut of voor een niet gecertificeerd instituut."

Anderen zeggen dat er weliswaar verschil is in het cursusaanbod, maar dat er voldoende kwaliteit te vinden is. Zij vinden het ook de verantwoordelijkheid van de instructeur om zelf op zoek te gaan naar een goede cursus. Een mogelijkheid om de kwaliteit van het cursusaanbod in beeld te brengen, zou een website á la www.kieskeurig.nl kunnen zijn. Via zo'n site zouden gebruikerservaringen in kaart gebracht kunnen worden. De branchepartijen zouden daarvoor het initiatief kunnen nemen.

Sommige geïnterviewden vinden dat elke theoriecursus moet worden afgesloten met een toets, waarmee een instructeur extra punten kan verdienen.

Over het algemeen kunnen de meeste geïnterviewden zich vinden in de huidige werkwijze met betrekking tot de selectie van de thema's voor de theoretische bijscholing door de CEC. Bij de keuze van de onderwerpen moeten actuele ontwikkelingen op het gebied van de rijopleiding uiteraard worden meegewogen.

Sommigen pleiten voor een gemixt systeem: een aantal cursussen zou voor iedereen verplicht moeten zijn (of keuze uit een pool met verplichte onderdelen) en een aantal cursussen zou men geheel vrij moeten kunnen kiezen.

Gevolgen niet voldoen aan bijscholing

Een meerderheid van de geïnterviewden vindt dat er consequenties moeten blijven wanneer iemand niet aan zijn bijscholingsverplichtingen heeft voldaan. De huidige gevolgen zijn echter te streng en moeten worden aangepast. Zo vinden alle geïnterviewden, dat het gevolg van het verliezen van de instructiebevoegdheid 7 dagen na een onvoldoende herkansing moet verdwijnen.

“De sanctie van 7 dagen moet worden afgeschaft. Het zwaard van Damocles van deze sanctie zorgt voor veel examenangst bij de instructeurs. Het stimuleert hen niet om met de praktijkbegeleidingen aan de slag te gaan: men stelt het liever uit tot het einde van de 5-jaarlijkse bijscholingsperiode. De druk is voor velen zo zwaar dat ze niet meer hun normale instructeursgedrag laten zien bij de praktijkbegeleidingen.”

De meningen zijn echter verdeeld over de consequenties die gekoppeld moeten worden aan een onvoldoende herkansing. Zo zijn er partijen die stellen, dat instructeurs na een onvoldoende herkansing net als nu een herintrederstraject in moeten. Het herintrederstraject zou volgens sommigen moeten zijn afgerond voor het verstrijken van de 5-jaarlijkse bijscholingsperiode. Anderen willen naar een kortere termijn en pleiten ervoor dat het herintrederstraject binnen een periode van 6 maanden wordt afgerond.

Weer anderen zijn van mening dat iemand binnen de periode van 5 jaar onbeperkt de mogelijkheid zou moeten hebben om te herkansen. Wel zou je de betrokken instructeurs een meer dwingend advies moeten kunnen geven over de punten waarop ze zich zouden moeten bijscholen. Met een gerichte opleiding op de geconstateerde tekortkomingen zou de betrokken instructeur op het gewenste niveau moeten kunnen komen. Ook zou je kunnen eisen, dat iemand zich eerst aantoonbaar verder bekwaamd moet hebben voordat hij voor een nieuwe praktijkbeoordeling in aanmerking komt. Als iemand dan nog niet aan het vereiste niveau toekomt, moeten strikte sancties volgen: instructeurspas ongeldig en verplichting om het herintrederstraject te volgen.

Overigens is een belangrijk deel van de geïnterviewden van mening dat gezien het zeer geringe percentage instructeurs dat voor de herkansing zakt (ongeveer 1%), de beoordeling bij de praktijkbegeleiding strenger zou moeten zijn. Wellicht zouden de eisen als het hele systeem wat meer is ingeburgerd (en de zware sancties er vanaf zijn gehaald) langzaam opgeschroefd kunnen worden.

Herintrederstraject

Het herintrederstraject bestaat nu alleen uit de theorieonderdelen van het examen. Alle geïnterviewden zijn het erover eens dat juist de praktijk het probleem is: het herintrederstraject zou zich daarom op die praktijk moeten richten.

Als iemand voor meerdere categorieën een instructeursbewijs heeft, zou hij alleen voor het basisdeel (certificaat B) het herintrederstraject hoeven volgen. Met andere woorden bij stapeling van certificaten kan worden volstaan met de praktijk voor de basiscategorie B.

BIJLAGE 4: ENQUÊTEONDERZOEK ONDER RIJINSTRUCTEURS

In deze bijlage worden de resultaten van het enquêteonderzoek onder rijinstructeurs gepresenteerd aan de hand van de volgende onderwerpen in de vragenlijst:

- Enkele achtergrondkenmerken.
- Vooropleidingseis en geschiktheidtest.
- Het nieuwe competentiegerichte examen.
- Mening over de stage.
- Mening over de bijscholing.
- Mening over het herintrederstraject.
- Mening over de rol als stagementor.

Voor de gemeenschappelijke vragen worden de resultaten eerst over beide groepen samen gepresenteerd. Daarna worden eventuele significante verschillen in beantwoording tussen beide groepen besproken (zie ook de tabellenbijlage voor een overzicht van alle verschillen). Eerst wordt stilgestaan bij de opzet en de uitvoering van het enquêteonderzoek.

B4.1 Opzet en uitvoering

Werving van respondenten

In lijn met de strekking van de eerder de motie Bashir was het enquêteonderzoek onder de rijinstructeurs erop gericht om alle rijinstructeurs de gelegenheid te geven aan het onderzoek mee te doen. Het overgrote deel van de actieve rijinstructeurs (ongeveer tweederde van de in totaal 15.040 instructeurs) is bij IBKI bekend met hun e-mail adres. Via de IBKI-website is begin december 2012 de WRM-enquête aangekondigd en zijn instructeurs die nog niet bij IBKI bekend waren met hun e-mail adres opgeroepen om zich alsnog aan te melden²². Een soortgelijke oproep is ook via de site van www.verkeerspro.nl verspreid. Op die manier zouden instructeurs er verzekerd van zijn dat de WRM-enquête ook bij hen terecht zou komen. Aan alle e-mail adressen is vervolgens een uitnodiging voor de online enquête verstuurd. Voor deze benadering is in overleg met de Klankbordgroep WRM²³ gekozen.

In het kader van het project zijn nadere afspraken met IBKI gemaakt over de meest efficiënte werkwijze bij de benadering van de rijinstructeurs. Om privacy-redenen zijn de uitnodigingen voor de enquête door IBKI verstuurd.

Instrumentontwikkeling

Er zijn twee versies van de enquête gemaakt: één voor de groep die onder een oud examenregime examen (een voorloper van het WRM 2009 examen) heeft gedaan en één voor de groep die onder het

²² Het ging om de volgende tekst: “**Alle rijinstructeurs krijgen op korte termijn de gelegenheid om hun mening te geven over de WRM via de online-enquête voor de WRM-evaluatie. Alle rijinstructeurs die hun e-mailadres hebben opgegeven bij IBKI, zullen persoonlijk worden uitgenodigd. Rijinstructeurs die hun e-mailadres nog niet hebben opgegeven, kunnen dat alsnog doen via www.ibki.nl. Controleer dus of je gegevens juist zijn bij IBKI.**”

²³ In de Klankbordgroep WRM hebben vertegenwoordigers van de volgende organisaties zitting: BOVAG, FAM, VRB, VVN, ROV's, KNMV, LBVI, VVB, OTCrij, Politieacademie, CNV Vakmensen, CBR en IBKI.

nieuwe competentiegerichte examenregime examen heeft gedaan. Alleen aan de laatste groep kunnen concrete vragen over ervaringen met het verloop van het nieuwe examen worden gesteld.

Voor de inhoud van de vraagstelling zijn de onderzoeksthema's en de onderzoeksvragen (zie paragraaf 3.1) uitgewerkt in concrete enquêtevragen. De resultaten van de expertbevraging en de focusgroep met examinatoren zijn gebruikt om de vraagstelling verder aan te scherpen. De gebruikte vragenlijsten zijn terug te vinden in de bijlage 2.

Steekproefomvang en respons

In totaal stonden per november 2012 bij IBKI 15.040 rijinstructeurs geregistreerd. Het overgrote deel van de actieve rijinstructeurs kon op basis van hun e-mail adres worden benaderd. Aan deze groep is door IBKI een uitnodiging verstuurd voor deelname aan de enquête. Daarbij zijn de twee groepen "oud examenregime" en "nieuw examenregime" gericht benaderd.

In Tabel B4.1 is een overzicht terug te vinden van de respons in de beide onderzoeksgroepen. De totale respons bedraagt op basis van enquêtes met een geldig pasnummer 19%. Relatief veel instructeurs zijn wel aan de enquête begonnen maar hebben de vragenlijst niet volledig ingevuld. Bij veel vragenlijsten is het laatste vragenblok niet ingevuld. In dit vragenblok worden vragen gesteld over achtergrondkenmerken van respondenten, zoals leeftijd en geslacht. Het blok begint met een vraag naar het unieke pasnummer, waarmee de instructeurs bij IBKI bekend zijn. Dit pasnummer is gevraagd om uit te kunnen sluiten dat mensen de enquête dubbel zouden invullen en om te checken of iemand wel over een geldig pasnummer beschikt en dus ook daadwerkelijk rijinstructeur is. Als we ook de gedeeltelijk ingevulde enquêtes meenemen, bedraagt de totale respons 40%.

Enquête	Aantal verzonden	Respons	Geldig pasnummer
"oude" regime	7.489	3164 (42%)	1506 (20%)
"nieuwe" regime	2.669	855 (32%)	451 (17%)
Totaal	10.158	4019 (40%)	1957 (19%)

Zoals afgesproken met de klankbordgroep WRM (overleg van 4 december 2012) zijn de analyses alleen verricht op de enquêtes met een geldig pasnummer. Overigens is nagegaan of deze resultaten duidelijk afwijken van die bij de analyse van alle verzonden enquêtes. Dit blijkt niet het geval te zijn, het verschilt hoogstens enkele procenten.

Uitvoering veldwerk

De uitnodigingen zijn door IBKI op donderdag 20 december 2012 verstuurd. Voor deze periode rond Kerst en Oud en Nieuw was in overleg met de Klankbordgroep WRM gekozen. In deze periode zouden de instructeurs en rijsscholen meer tijd hebben om de enquête in te vullen.

In de eerste enquêteweek kwamen via de branchevereniging VRB signalen binnen dat de uitnodiging niet bij alle rijinstructeurs via hun mailadres was binnengekomen²⁴. Ook CNV Vakmensen heeft hiervan melding gemaakt. In samenspraak met de VRB is toen besloten om de link naar de enquête ook op de site van de VRB te zetten, zodat die personen alsnog de mogelijkheid zouden hebben via deze weg de

²⁴ Uiteindelijk zijn bij IBKI slechts enkele meldingen binnengekomen van instructeurs die bij IBKI wel bekend waren met hun mailadres, maar die uiteindelijk geen uitnodiging ontvangen hebben.

enquête in te vullen. In een latere fase (week 3 van 2013) is dezelfde link naar de enquête ook op de sites van de beide andere brancheorganisaties (BOVAG en FAM) gezet. Ook op de IBKI-site en op de site van www.verkeerspro.nl was de link beschikbaar. Aanvankelijk was voorzien om de responsperiode voor de enquête eind week 3 af te sluiten. Uiteindelijk is deze verlengd tot begin week 5. De totale responstijd kwam daarmee op 5 weken. Door deze aanvullende maatregelen kon worden gegarandeerd, dat alle instructeurs voldoende mogelijkheid hadden om de enquête in te vullen.

In de eerste enquêteweek is tevens duidelijk geworden dat er in de enquête voor de groep “oude” instructeurs een onvolkomenheid zat. Instructeurs die nog geen praktijkbegeleiding hadden gedaan, waren door een verkeerde doorverwijzing in de enquête niet in de gelegenheid zich uit te spreken over de gevolgen van het niet halen van de praktijkbegeleiding²⁵. Deze fout is hersteld en de betrokken instructeurs hebben via een speciale link alsnog de mogelijkheid gehad om de betreffende vragen in te vullen.

Incidenteel zijn gedurende de uitvoering van het veldwerk meldingen binnengekomen van rijinstructeurs die de link naar de enquête in de IBKI-mail niet konden openen. Aan deze instructeurs is vervolgens een nieuwe link naar de enquête verstuurd. In alle gevallen hebben de betrokken instructeurs de enquête vervolgens alsnog kunnen invullen.

Aan de bij IBKI met hun mailadres bekende rijinstructeurs is twee maal een herinneringsmail verstuurd: één aan begin van week 2/ 2013 en één aan begin van week 3 / 2013. Daarnaast zijn de rijinstructeurs via algemene meldingen op de sites van IBKI, BOVAG, FAM, VRB en verkeerspro eraan herinnerd om de WRM-enquête in te vullen.

B4.2 Respons en achtergrondkenmerken van de respondenten

De vragenlijsten zijn ingevuld door 1.957 rijinstructeurs met een geldig certificaatnummer. Daarvan vallen 1.506 (77%) rijinstructeurs in de groep die onder een oud examenregime examen hebben gedaan en 451 (23%) in de groep die onder het nieuwe competentiegerichtete examenregime examen hebben gedaan. Aan beide groepen is een toegesneden versie van de vragenlijst voorgelegd. Voor een belangrijk deel is er overlap in de vraagstellingen, maar er is ook een aantal vragen dat aan één van beide groepen is voorgelegd. Bijvoorbeeld alleen aan de laatste groep kunnen concrete vragen over ervaringen met het verloop van het nieuwe examen worden gesteld. De gebruikte vragenlijsten zijn terug te vinden in de bijlage 6.

Man – vrouw verdeling

Van de in totaal 1.957 respondenten is 86% man en 14% vrouw. Deze verdeling is vergelijkbaar voor de respondenten onder het nieuwe en oude regime.

	Nieuwe examenregime	Oude examenregime	Totaal
man	86%	85%	86%
vrouw	14%	15%	14%

²⁵ Het betreft de vragen D8, D9 en D10 van de vragenlijst “oude exameregime”. Zie bijlage 6.

Leeftijd

De gemiddelde leeftijd van de respondenten is 47,1 jaar. De respondenten die onder het nieuwe regime examen hebben gedaan zijn logischerwijs wel wat jonger. De gemiddelde leeftijd van deze groep is 42,4 jaar, terwijl de gemiddelde respondent onder het oude examenregime ongeveer 6 jaar ouder is (gemiddeld 48,6 jaar).

Leeftijd	Nieuwe examenregime	Oude examenregime	Totaal
t/m 29	15%	4%	6%
30 - 39	21%	15%	16%
40 -49	38%	32%	33%
50 - 64	27%	46%	42%
65 en ouder	0%	3%	3%

Hoogst genoten vooropleiding

De beide groepen verschillen wat betreft de vooropleiding die ze hebben genoten. Het MBO als vooropleiding komt bij beide groepen het meest frequent voor. De respondenten onder het nieuwe examenregime hebben significant vaker het MBO als vooropleiding dan de respondenten onder het oude regime (42% versus 36%).

	Nieuwe examenregime	Oude examenregime	Totaal
alleen basisonderwijs	2%	1%	1%
vmbo tl/gl (mulo/ mavo)	12%	16%	15%
vmbo bbo/kb (lts, ambachtsschool, leao)	13%	14%	14%
mbo (mts, meao)	42%	36%	37%
havo/vwo (hbs, mms, gymnasium)	13%	16%	15%
hbo/universiteit	15%	13%	13%
Anders	5%	5%	5%

Instructeurscertificaten

Alle respondenten hebben in ieder geval een instructeurscertificaat voor categorie B (op een enkeling na). De respondenten die onder het oude examenregime vallen hebben veel vaker ook nog één of meerdere instructeurscertificaten voor de andere categorieën.

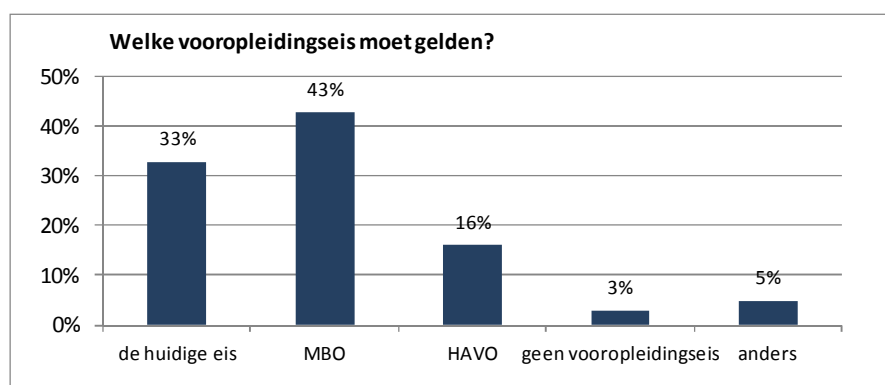
	Nieuwe examenregime	Oude examenregime
Categorie A, motorfiets	3%	39%
Categorie B, personenauto	100%	99%
Categorie C, vrachtauto	3%	31%
Categorie D, bus	1%	23%
Categorie E bij B	5%	49%
Categorie E bij C	2%	27%
Categorie E bij D	2%	23%

B4.2 Vooropleidingseis en geschiktheidstest

Vooropleidingseis

Om het WRM examen te kunnen doen, moet iemand een schoolopleiding afgemaakt hebben op minimaal het niveau MAVO, VMBO, LBO of VBO. Eén derde (33%) van de rijinstructeurs is het eens met de huidige vooropleidingseis, terwijl 59% vindt dat er hogere vooropleidingseisen moeten gelden (43% MBO en 16% HAVO; zie Figuur B4.1).

Figuur B4.1: Vooropleidingseis voor het WRM-examen



Verschillen tussen instructeurs onder nieuwe en oude examenregime

- De huidige eis wordt iets vaker genoemd door instructeurs onder het nieuwe examenregime dan door de instructeurs onder het oude examenregime (36% versus 32%).
- De HAVO wordt iets minder vaak genoemd door instructeurs onder het nieuwe examenregime dan door de instructeurs onder het oude examenregime (13% versus 17%).

Geschiktheidstest

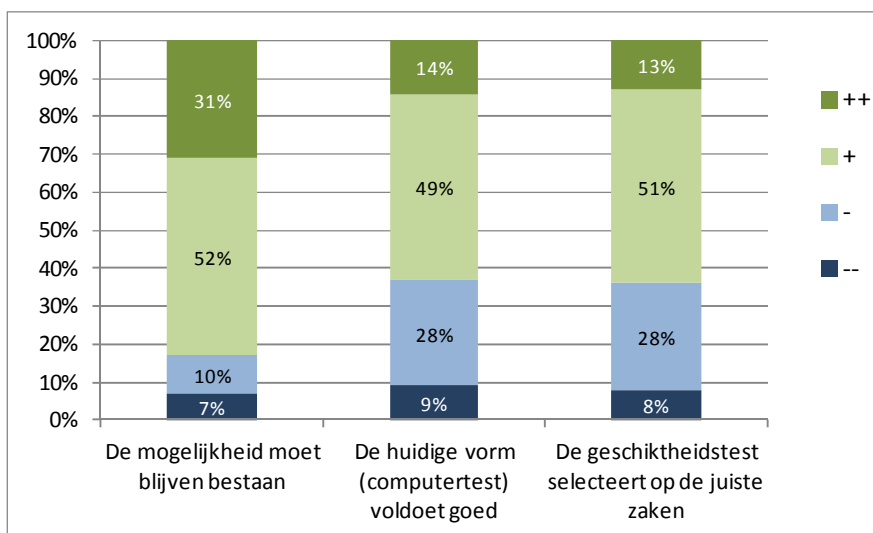
Als iemand niet de juiste vooropleiding heeft, kan hij of zij de 'Geschiktheidstest WRM' doen. Onder de instructeurs is aan de hand van enkele stellingen gepeild wat zij hiervan vinden (zie Figuur B4.2). Een ruime meerderheid (83%) is het eens met deze mogelijkheid en vindt dat dit moet blijven bestaan. Ruim één derde van de instructeurs heeft echter wel kritiek op de huidige vorm van de test (37%) of vindt dat de test niet op de juiste zaken selecteert (36%).

Suggesties om geschiktheidstest te verbeteren

Als suggesties om de geschiktheidstest verder te verbeteren worden door de instructeurs de volgende maatregelen het meest genoemd (tussen haakjes het aantal instructeurs dat de betreffende maatregel heeft genoemd):

- In de geschiktheidstest ook een doorkijk maken naar vaardigheden die je later als instructeur in je beroep nodig hebt, zoals sociale, communicatieve en didactische vaardigheden (n=51).
- De geschiktheidstest uitbreiden met een aanvullend persoonlijk gesprek (n=39).
- In de geschiktheidstest meer aandacht schenken aan de basiskennis en basisvaardigheden, zoals beheersing van de Nederlandse taal (n=38).
- In de geschiktheidstest ook kijken naar persoonlijke eigenschappen die belangrijk zijn voor het beroep van instructeur, zoals invoelend vermogen (empathie), geduld, motivatie e.d. (n=31).
 - In de geschiktheidstest ook alvast toetsen of iemand over de vereiste basis rijvaardigheid beschikt (n=20).

Figuur B4.2: Mening over geschiktheidstest



Verschillen tussen instructeurs onder nieuwe en oude examenregime

- Over de mogelijkheid van een geschiktheidstest zijn beide groepen het met elkaar eens.
- De instructeurs onder het nieuwe examenregime zijn vaker positief over de huidige vorm van de test dan instructeurs onder het oude examenregime (70% versus 60%).
- De instructeurs onder het nieuwe examenregime vinden ook vaker dat de test op de juiste zaken selecteert dan instructeurs onder het oude examenregime (72% versus 61%).

Verklaring omtrent gedrag

Voor sommige beroepen is een Verklaring Omtrent het Gedrag (VOG) vereist, zoals voor leerkrachten in het basisonderwijs en het voortgezet onderwijs. Uit een dergelijke verklaring blijkt dat iemand geen strafbare feiten heeft gepleegd. Een ruime meerderheid (85%) van de instructeurs vindt dat een Verklaring Omtrent Gedrag ook verplicht moet worden gesteld voor (kandidaat) rijinstructeurs. Beide groepen instructeurs zijn het hierover eens met elkaar.

B4.3 Competentiegericht examen

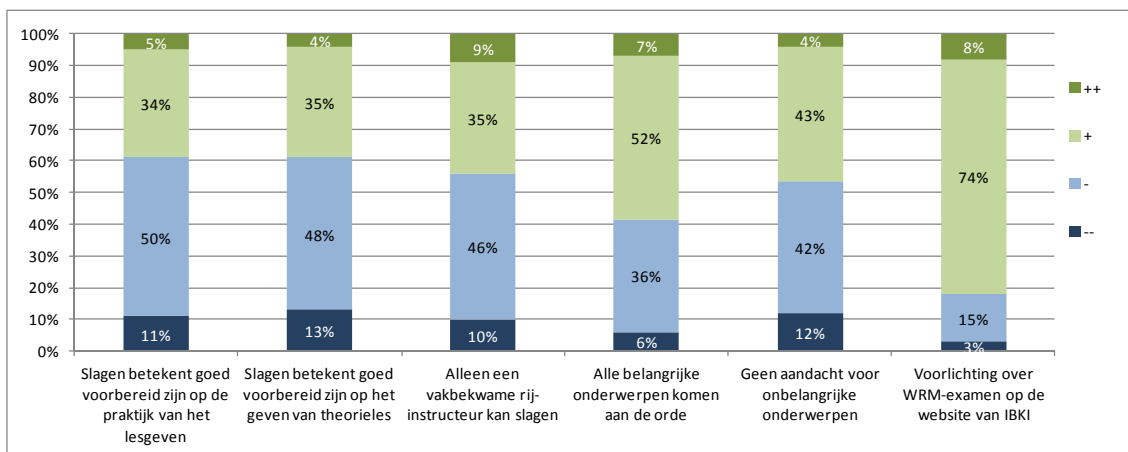
Mening over opzet en inhoud van het WRM examen

Onder de rijinstructeurs is aan de hand van enkele stellingen gepeild wat zij van de opzet en inhoud van het huidige WRM examen vinden. Opvallend is de kritische houding van de instructeurs. De meeste stellingen worden door minder dan de helft van de rijinstructeurs onderschreven (zie ook Figuur B4.3):

- Slagen voor het examen is volgens 61% van de instructeurs nog geen garantie dat je ook goed voorbereid bent op het lesgeven (praktisch en theoretisch).
- Slagen voor het examen is volgens 56% van de instructeurs nog geen bewijs dat je ook een vakbekwame instructeur bent.
- Het examen besteedt volgens 54% ook aandacht aan onbelangrijke onderwerpen. Daar staat tegenover dat 59% wel vindt dat alle belangrijke onderwerpen aan bod komen in het examen.

Een ruime meerderheid (82%) van de instructeurs is positief over de voorlichting over het WRM examen op de website van IBKI.

Figuur B4.3: Mening over opzet en inhoud van het WRM examen



Verschillen tussen instructeurs onder nieuwe en oude examenregime

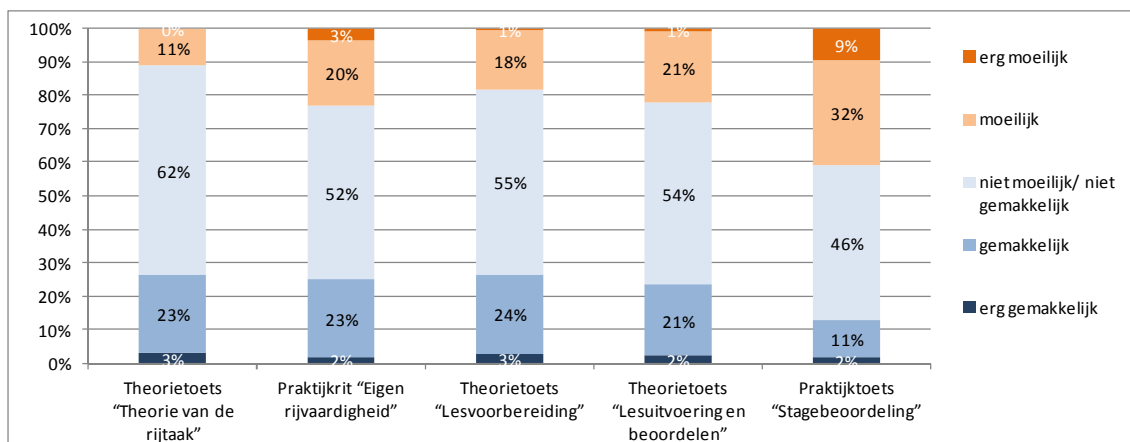
Over het algemeen zijn de instructeurs onder het nieuwe examenregime positiever over de opzet en inhoud van het huidige WRM examen dan de instructeurs onder het oude examenregime. De volgende stellingen worden vaker onderschreven door de 'nieuwe' groep instructeurs:

- Slagen voor het examen betekent goed voorbereid zijn op de praktijk van het lesgeven (49% versus 36%).
- Alle belangrijke onderwerpen komen aan bod (63% versus 58%) en het examen besteedt geen aandacht aan onbelangrijke onderwerpen (57% versus 44%).

Moeilijkheidsgraad van onderdelen van WRM examen (alleen nieuwe regime)

Aan de rijinstructeurs die onder het nieuwe examenregime vallen, is gevraagd hoe moeilijk of gemakkelijk zij de verschillende onderdelen van het WRM examen hebben gevonden (zie Figuur B4.4). De meeste onderdelen van het WRM examen zijn volgens een ruime meerderheid goed te doen (89% tot 77% vindt de betreffende onderdelen niet moeilijk). Eén onderdeel springt er wat moeilijkheidsgraad uit: de praktijktoets stagebeoordeling wordt door 41% van de rijinstructeurs als (erg) moeilijk beoordeeld.

Figuur B4.4: Moeilijkheidsgraad van de WRM examenonderdelen

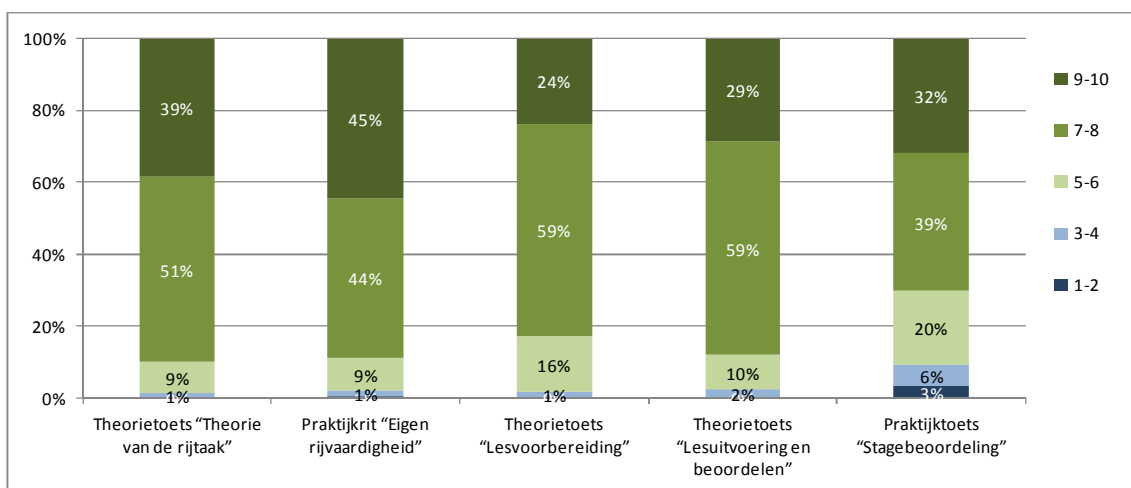


Belang van onderdelen WRM examen voor het beroep van rijinstructeur (alleen nieuwe regime)

Aan de rijinstructeurs die onder het nieuwe examenregime vallen, is eveneens gevraagd hoe belangrijk zij de verschillende onderdelen van het WRM examen vinden voor het beroep van rijinstructeur (zie Figuur B4.5).

- De meeste onderdelen van het WRM examen zijn volgens een ruime meerderheid van (zeer) grote betekenis (90% tot 83% vindt de betreffende onderdelen belangrijk).
- De theorietoets 'Theorie van de rijtaak' en de praktijkrit 'Eigen rijvaardigheid' scoren gemiddeld het hoogst (gemiddeld een 8,1 en een 8,2).
- De theorietoetsen 'Lesvoorbereiding' en 'Lesuitvoering en beoordelen' scoren respectievelijk een 7,6 en een 7,8.
- Alleen de praktijktoets stagebeoordeling wordt door de rijinstructeurs minder vaak als (erg) belangrijk beoordeeld (71%). Dit onderdeel scoort gemiddeld een 7,4.

Figuur B4.5: belang van WRM examenonderdelen voor het beroep van rijinstructeur



Mening over fase 3b: Beoordeling van praktijkles (alleen nieuwe regime)

Aan de rijinstructeurs die onder het nieuwe examenregime vallen, is aan de hand van stellingen gevraagd wat zij van de 'stagebeoordeling' (fase 3b, beoordeling van de praktijkles) vinden.

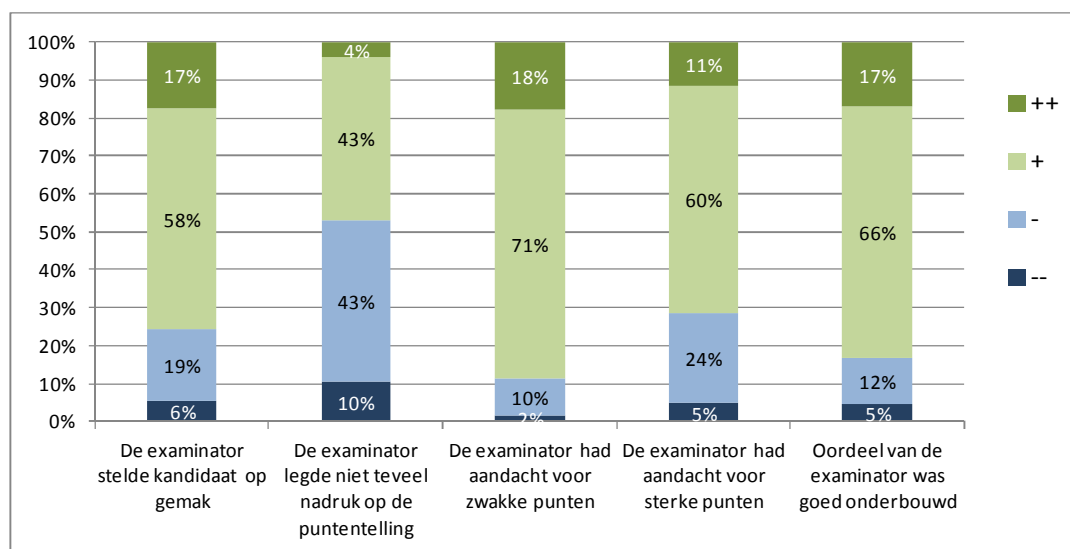
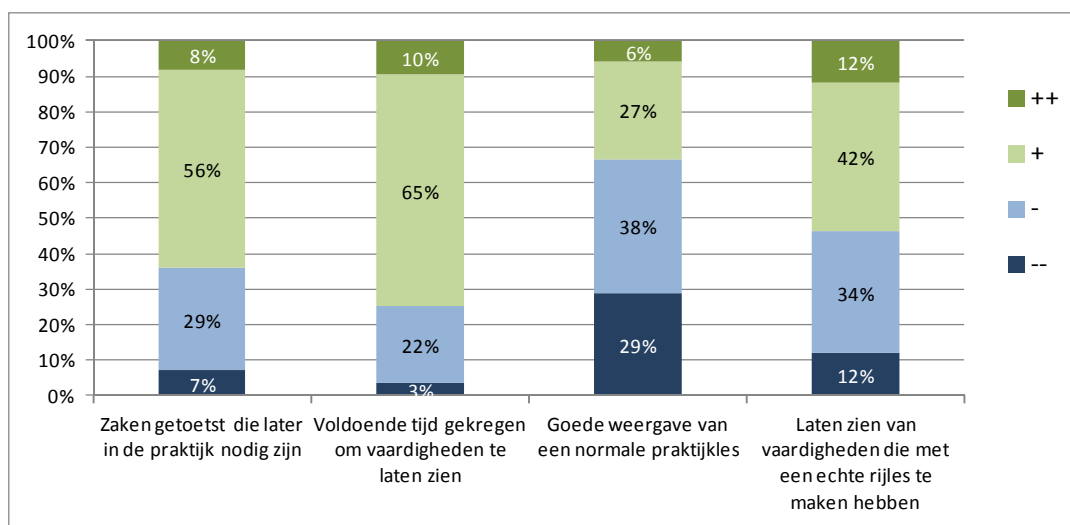
Opvallend is de kritische houding van de instructeurs:

- Tweederde van de instructeurs (67%) vindt dat het examen geen goede weergave is geweest van een normale praktijkles.
- Bijna de helft (46%) van de instructeurs vindt dat zij tijdens de beoordeling vaardigheden moesten laten zien die weinig of niets met een echte rijles te maken hebben.
- Ook vindt 36% dat er vaardigheden worden getoetst die niet nodig zijn in de praktijk.
- Meer dan de helft van de instructeurs (53%) vindt dat er tijdens de stagebeoordeling veel nadruk ligt op de puntentelling.

Over de examiner en het verloop van de stagebeoordeling zijn de instructeurs positiever:

- 89% had aandacht voor zwakke punten, 83% vond het oordeel van de examiner goed onderbouwd, 75% vond dat de examiner hen op hun gemak hadden gesteld en dat ze voldoende tijd hadden gekregen.

Figuur B4.6: Mening over de beoordeling van de praktijkles (fase 3b)

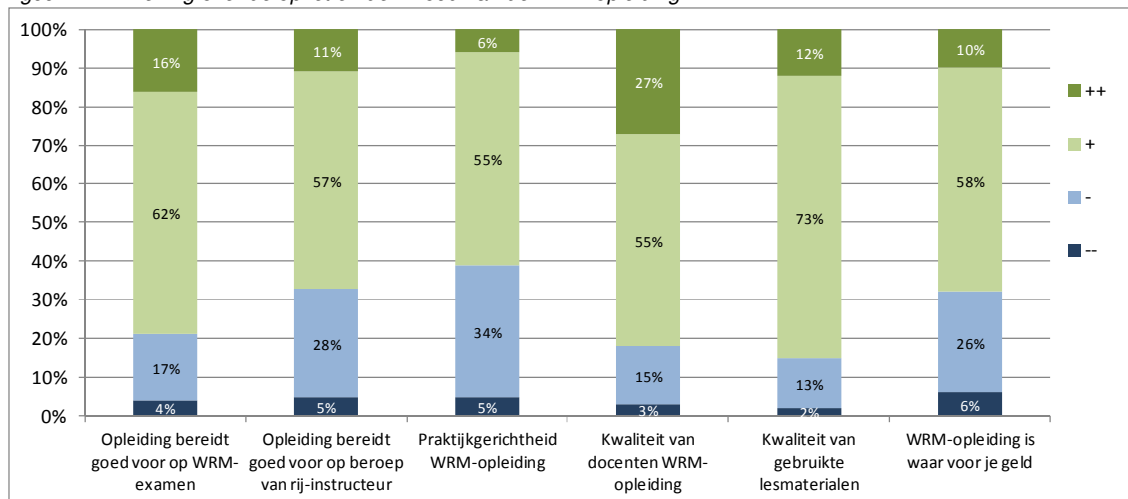


Mening over opzet en inhoud WRM opleiding (alleen nieuwe regime)

Onder de rijinstructeurs die onder het nieuwe examenregime vallen, is aan de hand van enkele stellingen gepeild wat zij van de opzet en inhoud van de door hen gevolgde opleiding vinden (zie Figuur B4.7).

- Over het algemeen hebben de rijinstructeurs hun opleiding als een goede voorbereiding op het WRM examen ervaren (78%).
- Iets kritischer is men over de mate waarin de opleiding hen heeft voorbereid op het beroep van rijinstructeur; 68% heeft hun opleiding als een goede voorbereiding op het beroep ervaren.
- Ook is men kritisch op de praktijkgerichtheid van de WRM opleiding; slechts 61% van de instructeurs is hier positief over.
- Een ruime meerderheid van de instructeurs is te spreken over de kwaliteit van de docenten (82%) en van de gebruikte lesmiddelen (85%).
- Ruim tweederde van de instructeurs (68%) is ook te spreken over de kosten/baten verhouding van de WRM opleiding die zij hebben gevolgd.

Figuur B4.7: Mening over de opzet en de inhoud van de WRM opleiding



Suggesties om WRM-examen te verbeteren

Als suggesties voor het verbeteren van het examen worden door de instructeurs de volgende maatregelen het meest genoemd (tussen haakjes het aantal instructeurs dat de maatregel heeft genoemd):

- Het WRM-examen meer inrichten op de praktijk: de stagebeoordeling moet meer aansluiten bij de realiteit van het lesgeven, de theorieonderdelen van het examen moeten (nog) meer praktijkgericht worden ingevuld (n=151).
- Het protocol voor de stagebeoordeling moet veel minder als een keurslijf worden toegepast: het gaat om het totaalbeeld van iemands instructie- en coachingsvaardigheden, minder streng vasthouden aan protocol en niet werken met aftrekpunten (n=42).
- In het WRM-examen meer aandacht besteden aan de omgang met leerlingen: sociale, communicatieve en pedagogische vaardigheden meer benadrukken (n=27).
- Bij de beoordeling van de praktijkles moet meer worden aangesloten bij de opzet en de inhoud van het CBR praktijkexamen (n=20).
- De praktijkles theorie moet weer worden ingevoerd (n=17).
- Er moet meer aandacht worden besteed aan gestructureerd lesgeven (bijvoorbeeld conform de principes van de Rijopleiding in Stappen): meer aandacht voor lesplannen en het beoordelen van vorderingen van leerlingen, waaronder het invullen van opleidingskaarten (n=15).

- De praktijktoets zou op meer dan één rijles betrekking moeten hebben: niet alleen les bij leerling in beginfase maar ook les bij leerling in eindfase, leerling zou niet zelf inhoud van de praktijktoets mogen bepalen (n=14).

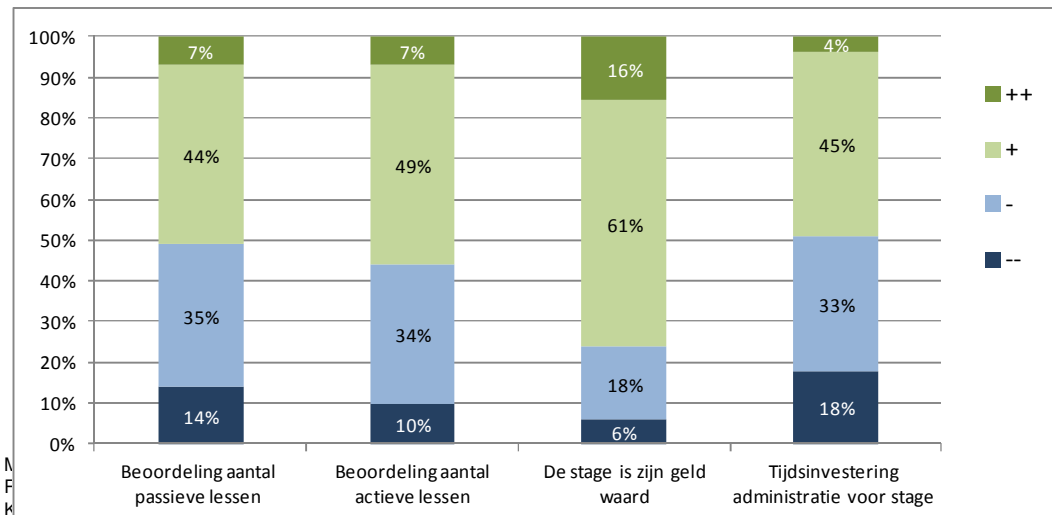
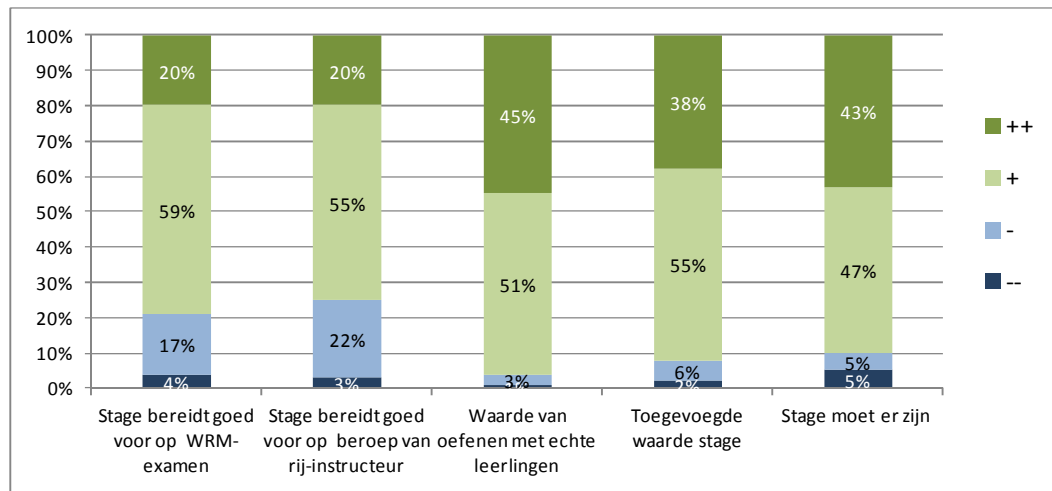
B4.4 Stage

Mening over opzet en inhoud van stage

Onder alle rijinstructeurs is aan de hand van enkele stellingen gepeild wat zij van de opzet en inhoud van de stage vinden (zie Figuur B4.8).

- Over het algemeen zijn de rijinstructeurs positief over de betekenis van de stage; 96% vindt het waardevol te oefenen met echte leerlingen, 93% vindt de stage echt iets toevoegen aan de opleiding, 90% vindt dat de stage er moet zijn, 79% vindt de stage een goede voorbereiding op het WRM examen en 75% heeft hun stage als een goede voorbereiding op het beroep ervaren.
- Ruim driekwart van de instructeurs (77%) is ook te spreken over de kosten/baten verhouding van de stage die zij hebben gevolgd.
- De instructeurs hebben wel kritiek op het aantal actieve en passieve lessen; 49% vindt het aantal passieve lessen onvoldoende en 44% het aantal actieve lessen. Ook vindt de helft van de instructeurs (51%) de administratie teveel tijd kosten.

Figuur B4.8: Mening over opzet en inhoud van de stage



Verschillen tussen instructeurs onder nieuwe en oude examenregime

Over het algemeen zijn de instructeurs onder het nieuwe regime wat positiever over de waarde van de stage dan de instructeurs onder het oude regime. Ze zijn vaker uitgesproken positief over het oefenen met echte leerlingen, over de toegevoegde waarde van de stage aan de opleiding en het bestaan van een stage op zich (zie ook de tabellenbijlage).

Daarnaast zijn de instructeurs onder het nieuwe regime vaker (erg) positief over de volgende aspecten:

- De stage is een goede voorbereiding is op het beroep (79% versus 73%).
- Het aantal passieve lessen (59% versus 48%) en het aantal actieve lessen (61% versus 54%).

Daarentegen zijn de instructeurs onder het *oude* regime weer vaker (erg) positief over de volgende aspecten:

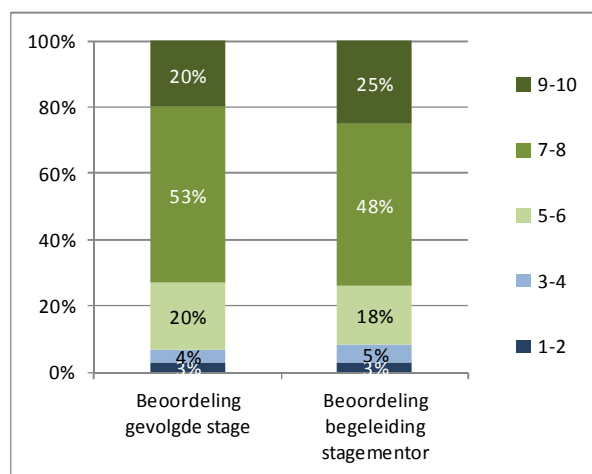
- De stage is een goede voorbereiding is op het WRM examen (81% versus 71%).
- De tijdsinvestering die de administratie voor de stage met zich meebrengt (51% versus 45%).

Mening over gevolgde stage en begeleiding door stagementor (alleen nieuwe regime)

Bijna alle respondenten (99%) uit de 'nieuwe' groep hebben een stage gevolgd voor de categorie B. Een kleine 2% heeft voor de categorie A een stage gevolgd en 2% voor de categorie C (vrachtauto). Ongeveer één vijfde (21%) van de instructeurs had veel moeite om een stageplek te vinden, 18% had enige moeite en 60% had geen of nauwelijks moeite.

Onder de rijinstructeurs onder het nieuwe examenregime is gepeild hoe zij hun gevolgde stage en hun stagementor beoordelen. Gemiddeld krijgt de gevolgde stage een 7,2 en de begeleiding door de mentor een 7,3. Slechts een klein aantal instructeurs geeft hun stage (7%) en stagementor (8%) een zware onvoldoende (zie Figuur B4.9).

Figuur B4.9: Mening over gevolgde stage en begeleiding door stagementor

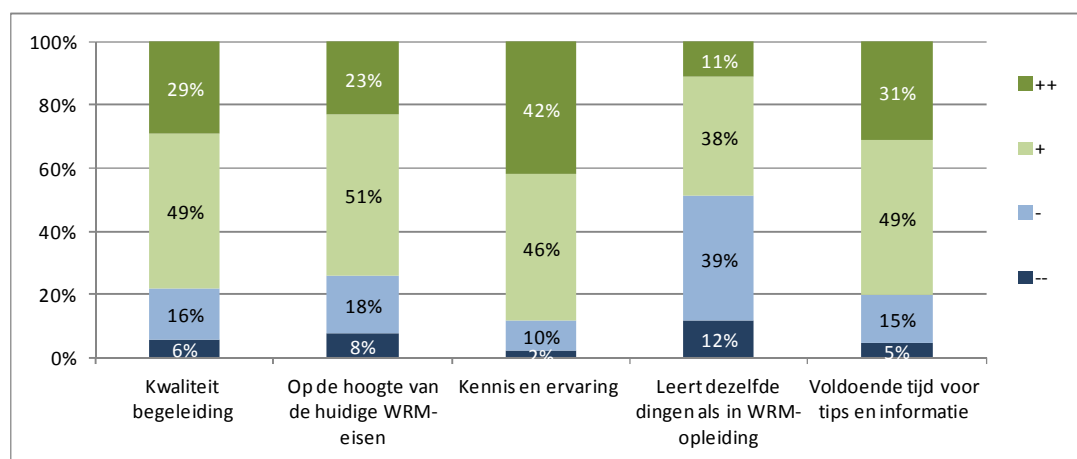


De rijinstructeurs zijn over het algemeen positief over de kwaliteit van hun stagementor (zie Figuur B4.10):

- Een ruime meerderheid is te spreken over de kennis en ervaring van de stagementor (88%).
- Ruim driekwart van de instructeurs vindt dat ze goed zijn begeleid (78%), dat de mentor voldoende tijd nam om tips en informatie te geven (80%) en dat de mentor voldoende op de hoogte was van de WRM eisen (74%).

- Ongeveer de helft van de instructeurs (49%) vindt dat hun stagementor hen andere dingen leert dan de WRM opleiding.

Figuur B4.10: Mening over de kwaliteit van de begeleiding



Suggesties om de stage te verbeteren

Als suggesties voor het verbeteren van de stage worden door de instructeurs de volgende maatregelen het meest genoemd (tussen haakjes het aantal instructeurs dat de betreffende maatregel heeft genoemd):

- Het aantal stageuren uitbreiden (n=131).
- De kwaliteit van de stagementor verbeteren: een applicatie verplicht stellen en stagementoren begeleiden (n=56).
- Ervoor zorgen dat de administratieve rompslomp minder wordt (n=24).
- Ervoor zorgen dat stagementoren op de hoogte zijn van de WRM-eisen en ervoor zorgen dat zij in de stage werken met het protocol voor de praktijkbeoordeling (n=20).
- Alleen stagerijscholen toelaten die aan bepaalde kwaliteitseisen voldoen, bijvoorbeeld WRM erkende stagebedrijven (n=16),
- Ervoor zorgen dat de stagebedrijven meer en beter worden gecontroleerd (n=15).

B4.5 Bijscholing

Theoretische bijscholing

Driekwart van alle rijinstructeurs (74%) heeft cursussen voor de theoretische bijscholing gevolgd. Van de groep die onder het oude examenregime valt, geeft 88% aan theoretische bijscholing te hebben gevolgd en 28% van de instructeurs onder het nieuwe regime geeft dit aan.

In Tabel B4.2 wordt een overzicht gegeven van de cursussen die zijn gevolgd in het kader van de theoretische bijscholing en van het gemiddelde rapportcijfer dat de betreffende cursus heeft gekregen. De gevolgde cursussen worden voor beide groepen instructeurs afzonderlijk weergegeven.

Tabel B4.2: Gevolgde theoriebijscholingen en waardering voor de bijscholingen

Cursus	Oud examenregime			Nieuw examenregime		
	N	% ²⁶	Gem. cijfer	N.	%	Gem. cijfer
Het RVV	217	16,5%	7,1	12	9,5%	7,1
Coaching en feedback geven	210	15,9%	6,9	22	17,5%	7,2
Faalangst instructeur	155	11,8%	6,8	45	35,7%	7,3
Stagementor	102	7,7%	6,7	5	4,0%	7,8
Gevaarherkenning	87	6,6%	6,6	1	0,8%	8,0
De rijprocedure in de praktijk	76	5,8%	7,0	3	2,4%	6,7
Lesgeven aan 16- en 17-jarigen	64	4,9%	7,1	16	12,7%	6,8
Verkeerskunde	61	4,6%	6,2	3	2,4%	4,7
Leerlingvolgsysteem	34	2,6%	6,3	2	1,6%	7,0
Milieuverantwoord rijden (B)	34	2,6%	7,2			
RIS-instructeur	26	2,0%	7,1	19	15,1%	7,3
De taal van de weg voor de motorrijder	19	1,4%	6,9	1	0,8%	6,0
BROEM-instructeur	15	1,1%	5,9	6	4,8%	7,5
Bromfiets	14	1,1%	5,5	1	0,8%	8,0
ROSO	14	1,1%	7,9	5	4,0%	8,6
Motorrijles geven op straat	10	0,8%	7,6			
Communicatie A rijinstructeur	9	0,7%	8,2			
Milieuverantwoord rijden (C/D)	8	0,6%	7,6			
Situatiebevraging en zelfreflectie	5	0,4%	6,6			
Motorrijden en risicovermijdend gedrag	4	0,3%	7,3			
Motorfietsdynamica en -kinematica	2	0,2%	8,0			
Ongevalsrisico beginnende motorrijders	2	0,2%	7,0			

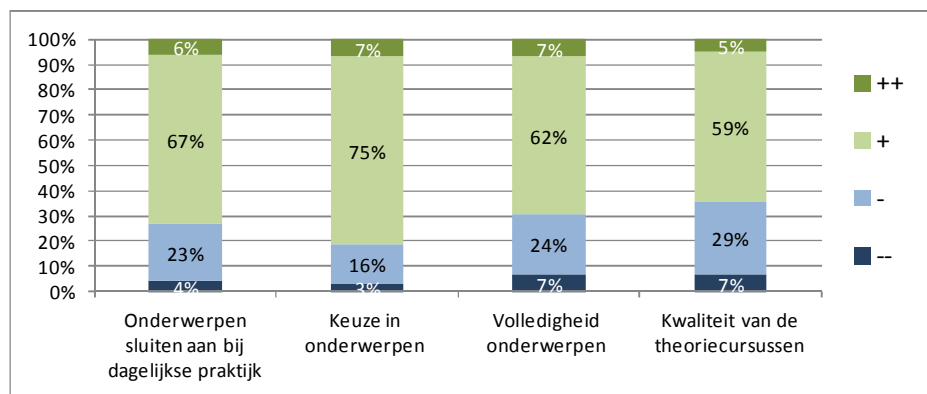
Mening over huidig aanbod aan theoriecursussen

Onder alle rijinstructeurs is aan de hand van enkele stellingen gevraagd wat zij van het huidige aanbod aan theoriecursussen vinden (zie Figuur B4.11).

- Een ruime meerderheid van de instructeurs is te spreken over de keuze in onderwerpen (82%) en ruim tweederde (69%) van de instructeurs vindt het aanbod volledig.
- Bijna driekwart (73%) vindt dat de onderwerpen aansluiten bij de dagelijkse praktijk van het lesgeven.
- Ruim één derde (36%) is kritisch over de kwaliteit van de theoriecursussen.

²⁶ Percentage uitgedrukt ten opzichte van aantal instructeurs in de betreffende groep dat cursussen heeft gevolgd.

Figuur B4.11: Mening over huidig aanbod van theoriecursussen



Verschillen tussen instructeurs onder nieuwe en oude examenregime

De volgende stellingen worden vaker onderschreven door de instructeurs onder het *nieuwe* examenregime:

- De onderwerpen sluiten aan bij de dagelijkse praktijk van het lesgeven (87% versus 71%).
- De volledigheid van de belangrijke onderwerpen in de theoretische bijscholing (81% versus 67%).

Mening over opzet van theoriecursussen

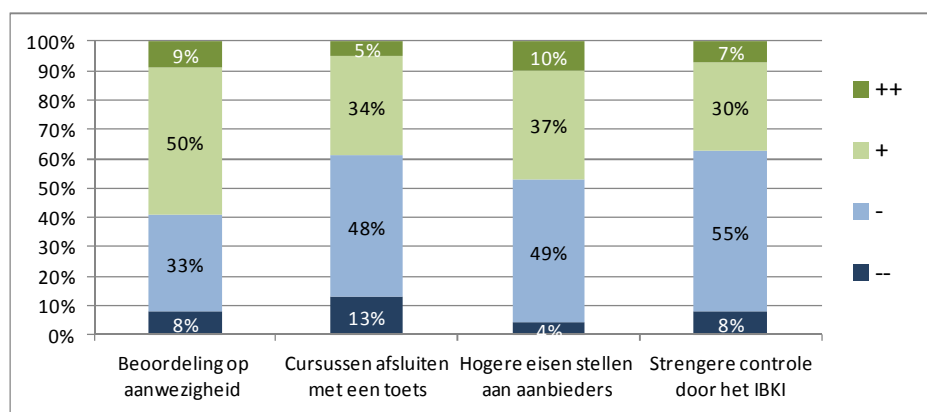
Aan de hand van enkele stellingen is gevraagd naar de mening over mogelijke veranderingen in de opzet van de theoriecursussen:

Aanwezigheid als enige beoordelingscriterium wordt door 59% onderschreven.

Tweevijfde (39%) van de instructeurs vindt dat een cursus moet worden afgesloten met een toets.

Bijna de helft (47%) vindt dat er hogere eisen moeten worden gesteld aan de aanbieders en 37% vindt dat IBKI strenger moet controleren.

Figuur B4.12: Mening over opzet van de theoriecursussen



Verschillen tussen instructeurs onder nieuwe en oude examenregime

Over het algemeen zijn de instructeurs onder het nieuwe en oude examenregime het met elkaar eens over de opzet van de theoriecursussen. Alleen voor de volgende stelling is er een verschil tussen beide groepen:

- De instructeurs onder het *nieuw* examenregime vinden vaker dat het IBKI strengere controles moet uitvoeren dan instructeurs onder het oude examenregime (42% versus 37%).

Suggesties om de theoretische bijscholing te verbeteren

Als suggesties voor het verbeteren van de theoretische bijscholing worden door de instructeurs de volgende maatregelen het meest genoemd (tussen haakjes het aantal instructeurs dat de betreffende maatregel heeft genoemd):

- Er moet uit meer onderwerpen gekozen kunnen worden: het aanbod moet worden uitgebreid (n=64).
- De cursussen zijn van onvoldoende kwaliteit: controle op kwaliteit door het exameninstituut IBKI is gewenst (n=35).
- De cursussen moeten veel meer aansluiten op wat voor de praktijk van het lesgeven belangrijk is (n=29).
- De cursussen moeten worden afgesloten met een toets (n=19).
- Bij de keuze van de onderwerpen moet beter worden aangesloten bij de actualiteit (n=15).
- Een aantal onderwerpen zou door iedereen verplicht gevolgd moeten worden (n=11).

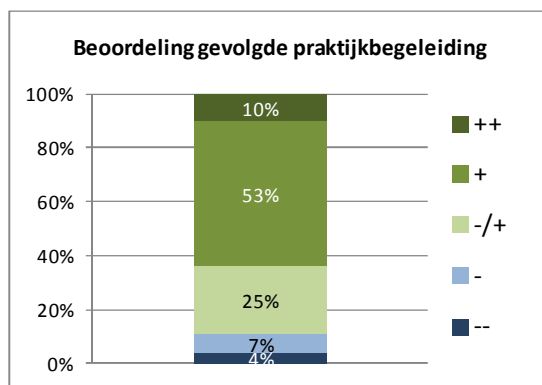
Praktische bijscholing

Minder dan de helft (44%) van alle rijinstructeurs heeft een of meer praktijkbegeleidingen gedaan. Van de groep die onder het oude examenregime valt, geeft 53% aan praktijkbegeleidingen te hebben gevolgd en 16% van de instructeurs onder het nieuwe regime geeft dit aan. In Tabel B4.3 is een overzicht terug te vinden.

Een of meer praktijkbegeleidingen gedaan?	Totaal	Nieuwe regime	Oude regime
bij het IBKI	37%	11%	44%
bij het CBR (RIS praktijkbegeleiding)	7%	3%	9%
Nee	56%	86%	47%

Aan de rijinstructeurs is gevraagd welk rapportcijfer zij geven voor de door hen gevolgde praktijkbegeleiding. Gemiddeld krijgt de praktijkbegeleiding een 6,7. De beide groepen instructeurs geven een vergelijkbare beoordeling. Een klein aantal instructeurs (11%) geeft hun praktijkbegeleiding een zware onvoldoende en 63% geeft een ruim voldoende tot goede beoordeling.

Figuur B4.13: Oordeel over gevolgde praktijkbegeleiding



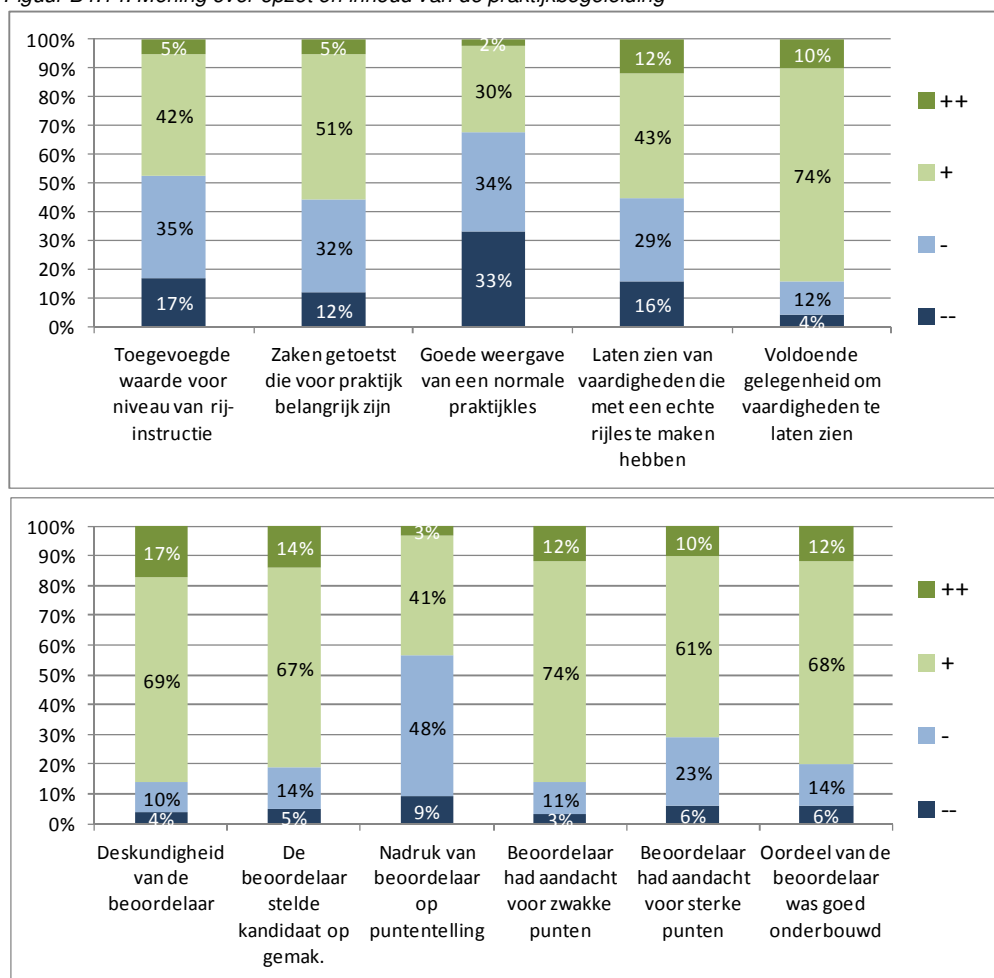
Mening over opzet en inhoud van de praktijkbegeleiding

Aan de hand van stellingen is onder alle rijinstructeurs gepeild hoe zij de opzet en inhoud van de praktijkbegeleiding ervaren (zie Figuur B4.14). Opvallend is de kritische houding van de instructeurs:

- Minder dan de helft van de instructeurs (47%) vindt de praktijkbegeleiding van toegevoegde waarde voor het niveau van rijinstructie.
- Ruim tweederde van de instructeurs (67%) vindt dat de praktijkbegeleiding geen goede weergave is geweest van een normale praktijkles.
- Bijna de helft (45%) van de instructeurs vindt dat zij tijdens de begeleiding vaardigheden moest laten zien die weinig of niets met een echte rijles te maken hebben.
- Ook vindt bijna de helft van de instructeurs (44%) dat er vaardigheden worden getoetst die niet nodig zijn in de praktijk.
- Meer dan de helft van de instructeurs (57%) vindt dat er tijdens de begeleiding veel nadruk ligt op de puntentelling.

Over de beoordelaar en het verloop van de stagebeoordeling zijn de instructeurs positiever: 86% van de instructeurs vindt de beoordelaar deskundig, 86% van de instructeurs vond dat er aandacht werd besteed aan zwakke punten, 80% vond het oordeel van de beoordelaar goed onderbouwd, 81% vond dat de examiner hen op hun gemak hadden gesteld en 84% vindt dat ze voldoende tijd hebben gekregen.

Figuur B4.14: Mening over opzet en inhoud van de praktijkbegeleiding



Verschillen tussen instructeurs onder nieuwe en oude examenregime

Over het algemeen zijn de instructeurs onder het nieuwe en oude examenregime het met elkaar eens over de praktijkbegeleiding. Alleen voor de volgende stellingen is er een verschil tussen beide groepen:

- De instructeurs onder het *nieuwe* examenregime vinden veel vaker dat de praktijkbegeleiding van toegevoegde waarde is voor het niveau van rijinstructie (71% versus 46%).
- De instructeurs onder het *nieuwe* examenregime vinden vaker dat de praktijkbegeleiding een goede weergave is geweest van een normale praktijkles (50% versus 31%).
- De instructeurs onder het *nieuwe* examenregime vinden vaker dat zij tijdens de begeleiding vaardigheden moesten laten zien die met een echte rijles te maken hebben (59% versus 55%).

Suggesties om de praktijkbegeleiding te verbeteren

Als suggesties voor het verbeteren van de praktijkbegeleiding worden door de instructeurs de volgende maatregelen het meest genoemd (tussen haakjes het aantal instructeurs dat de betreffende maatregel heeft genoemd):

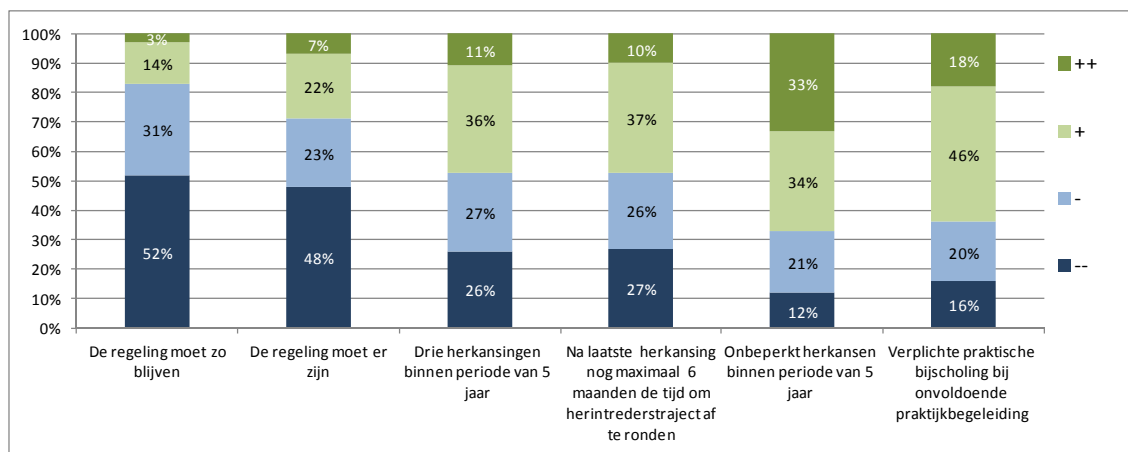
- De praktijkbegeleiding meer inrichten op de praktijk: de beoordeling moet meer aansluiten bij de realiteit van het lesgeven (n=59).
- Het protocol voor de praktijkbegeleiding moet veel minder als een keurslijf worden toegepast: het gaat om het totaalbeeld van iemands instructie- en coachingsvaardigheden, minder streng vasthouden aan protocol en niet werken met aftrekpunten (n=52).
- Er moet meer de nadruk worden gelegd op het begeleiden en adviseren en minder op de toetsing: praktijkbegeleiding is goed maar zonder examinering (n=38).
- Er moet ook gekeken worden naar het slagingspercentage van de door de instructeurs opgeleid CBR-kandidaten: dit percentage moet worden meegewogen (n=33).
- De eerste praktijkbegeleiding moet gaan meetellen: bij een goede eerste praktijkbegeleiding moet een instructeur worden vrijgesteld van verdere praktijkbegeleidingen (n=12).

B4.6 Consequenties niet voldoen aan bijscholingseisen

Als de derde praktijkbegeleiding onvoldoende is, verliest de instructeurpas zijn geldigheid. Onder de rijinstructeurs is aan de hand van enkele stellingen gepeld wat zij van deze regeling vinden. Over het algemeen zijn de rijinstructeurs erg negatief over deze regeling (zie Figuur B4.15):

- Bijna driekwart (71%) van de instructeurs vindt dat de regeling helemaal moet verdwijnen en 83% vindt dat de regeling in ieder geval anders moet.
- Minder dan de helft (47%) is het eens met de stellingen dat een instructeur binnen een periode van 5 jaar 3 keer moet kunnen herkansen en dat een instructeur na de laatste herkansing maximaal een half jaar de tijd krijgt om het herintrederstraject af te ronden.
- Een meerderheid (69%) vindt dat een instructeur onbeperkt moet kunnen herkansen binnen een periode van 5 jaar.
- Ook is een meerderheid (64%) het eens dat een onvoldoende voor de praktijkbegeleiding moet leiden tot praktische bijscholing.

Figuur B4.15: Mening over consequenties bij niet voldoen aan bijscholingseisen



Als de laatste praktijkbegeleiding onvoldoende is, kan de betreffende rijinstructeur het zogenaamde herintrederstraject volgen. Hij moet dan de examenonderdelen van fasen 1 en 2 van de huidige WRM afleggen en hoeft geen stage of stagebeoordeling te doen. Een meerderheid (61%) vindt dat het herintrederstraject moet worden gewijzigd.

Verschillen tussen instructeurs onder nieuwe en oude examenregime

Er zijn grote verschillen tussen de instructeurs onder het nieuwe en oude examenregime. Over het algemeen is de mening van de instructeurs onder het *nieuwe* regime minder negatief:

- De regeling moet verdwijnen (64% versus 72%) en de regeling moet anders (74% versus 85%).
- Een instructeur moet binnen een periode van 5 jaar 3 keer kunnen herkansen (53% versus 45%).
- Een instructeur krijgt na de laatste herkansing maximaal een half jaar de tijd om het herintrederstraject af te ronden (55% versus 45%).
- Een onvoldoende voor de praktijkbegeleiding moet leiden tot praktische bijscholing (71% versus 62%).
- Het herintrederstraject in de huidige vorm moet worden gewijzigd (44% versus 65%).

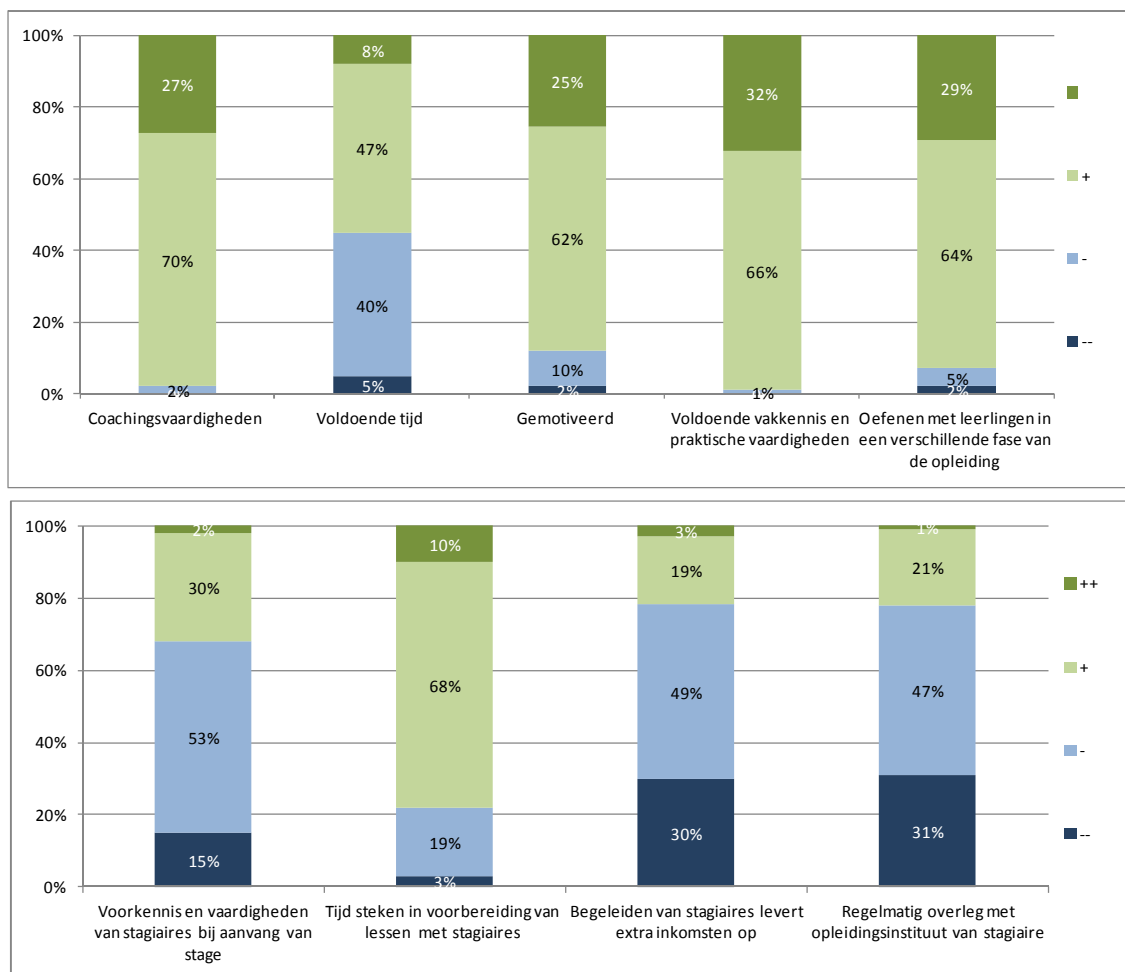
B4.7 Stagementor

De rijinstructeurs onder het *oude* examenregime is nog gevraagd naar hun rol als stagementor. Ruim een kwart (27%) van de respondenten is actief (geweest) als stagementor. Bijna de helft (48%) van de respondenten heeft een speciale opleiding voor stagementor gevolgd.

Mening over rol als stagementor

Aan de rijinstructeurs onder het *oude* examenregime, is aan de hand van stellingen gevraagd hoe zij hun rol als stagementor ervaren. De instructeurs zijn over het algemeen erg positief over hun eigen rol als stagementor en hebben ook het idee over voldoende vaardigheden, vakkennis en motivatie te beschikken om de rol uit te kunnen oefenen. De instructeurs zijn daarentegen uitgesproken negatief over de voorkennis en vaardigheden van stagiaires als ze starten met hun stage; 68% van de instructeurs vindt het aanvangsniveau onvoldoende. Een kritisch punt is de tijd die zij als stagementor hebben om het vak van rijinstructeur aan te leren; 45% van de instructeurs ervaart dit als onvoldoende. Tegelijkertijd geeft ruim driekwart (78%) aan wel voldoende tijd te nemen om lessen met stagiaires voor te bereiden. Uitgesproken negatief zijn de instructeurs over de extra inkomsten die het begeleiden van stagiaires oplevert (79% is hier negatief over). Ook vindt een ruime meerderheid (78%) van de instructeurs dat er te weinig overleg is met het opleidingsinstituut van de stagiaires.

Figuur B4.16: Mening over rol als stagementor



Suggesties om het functioneren van stagementoren te verbeteren

Als suggesties voor het verbeteren van functioneren van de stagementoren worden de volgende maatregelen het meest genoemd (tussen haakjes het aantal instructeurs dat de betreffende maatregel heeft genoemd):

- Betere communicatie en afstemming tussen betrokken partijen: mentor, stagiaire en opleidingsinstituut (n=19).
- Verplichte opleiding en certificering van stagementoren (n=14).
- Meer eisen stellen aan stagementoren: hogere eis met betrekking tot werkervaring, eis met betrekking tot kennis van de WRM e.d. (n=14).
- Stagiaire moet meer uren stage lopen (n=12).
- Er moet meer tijd komen voor de begeleiding van de stagiaires, daaraan gekoppeld moet de financiële vergoeding worden verbeterd (n=10).

Aanvullende tabellen oude en nieuwe regime

Vooropleidingseis

Welke vooropleidingseis zou er volgens u moeten gelden?	Nieuw	Oud
de huidige eis	36%	32%
MBO	45%	43%
HAVO	13%	17%
geen vooropleidingseis	3%	3%
Anders	3%	5%
sig	*	

Geschiktheidstest

	Nieuw				Oud				sig
	--	-	+	++	--	-	+	++	
De mogelijkheid moet blijven bestaan	6%	11%	51%	32%	8%	9%	52%	31%	
De huidige vorm (computertest) voldoet goed	7%	23%	54%	15%	10%	30%	47%	13%	*
De geschiktheidstest selecteert op de juiste zaken	6%	22%	57%	15%	9%	30%	49%	12%	**

Verklaring omtrent gedrag

	Nieuw	Oud	sig
Verklaring Omtrent gedrag verplicht	84%	85%	ns

Mening over opzet en inhoud van het WRM examen

	Nieuw				Oud				sig
	--	-	+	++	--	-	+	++	
Slagen betekent goed voorbereid zijn op de praktijk van het lesgeven	4%	46%	40%	9%	13%	51%	32%	4%	**
Slagen betekent goed voorbereid zijn op het geven van theorieles	10%	51%	35%	4%	15%	47%	35%	4%	
Alleen een vakbekwame rij-instructeur kan slagen	7%	46%	39%	8%	11%	47%	34%	9%	
Alle belangrijke onderwerpen komen aan de orde	2%	36%	53%	10%	7%	35%	52%	6%	**
Geen aandacht voor onbelangrijke onderwerpen	9%	35%	50%	7%	12%	44%	41%	3%	**
Voorlichting over WRM-examen op de website van IBKI	3%	14%	74%	10%	3%	15%	74%	8%	

Mening over opzet en inhoud van stage

	Nieuw				Oud				sig
	--	-	+	++	--	-	+	++	
Stage bereidt goed voor op WRM-examen	6%	23%	46%	25%	4%	15%	63%	18%	**
Stage bereidt goed voor op beroep van instructeur	3%	18%	49%	30%	3%	23%	57%	16%	**
Waarde van oefenen met echte leerlingen	1%	2%	39%	59%	1%	3%	55%	41%	**
Toegevoegde waarde stage	2%	4%	45%	49%	2%	6%	58%	34%	**
Stage moet er zijn	4%	4%	39%	53%	5%	6%	50%	40%	**
Beoordeling aantal passieve lessen	12%	30%	43%	16%	15%	37%	45%	3%	**
Beoordeling aantal actieve lessen	8%	31%	47%	14%	10%	36%	49%	5%	**
De stage is zijn geld waard	6%	18%	56%	19%	6%	18%	62%	14%	
Tijdsinvestering administratie voor stage	21%	34%	38%	7%	16%	33%	48%	3%	**

Mening over opzet van theoriecursussen

	Nieuw				Oud				sig
	--	-	+	++	--	-	+	++	
Onderwerpen sluiten aan bij dagelijkse praktijk	1%	12%	78%	9%	5%	24%	66%	5%	**
Keuze in onderwerpen	2%	22%	72%	4%	3%	15%	75%	7%	
Volledigheid onderwerpen	3%	16%	73%	8%	7%	25%	61%	6%	*
Kwaliteit van de theoriecursussen	3%	24%	66%	7%	7%	30%	58%	5%	
Beoordeling op aanwezigheid	7%	36%	50%	6%	8%	32%	50%	10%	
Cursussen afsluiten met een toets	8%	51%	35%	6%	14%	48%	34%	5%	
Hogere eisen stellen aan aanbieders	3%	58%	32%	7%	4%	48%	38%	10%	
Strengere controle door het IBKI	6%	52%	39%	3%	8%	55%	29%	8%	*

Praktische bijscholing

	Nieuw				Oud				sig
	--	-	+	++	--	-	+	++	
Toegevoegde waarde voor niveau van rij-instructie	5%	23%	63%	8%	18%	36%	41%	5%	**
Zaken getoetst die voor praktijk belangrijk zijn	9%	29%	53%	9%	13%	32%	51%	5%	
Goede weergave van een normale praktijkles	20%	29%	47%	3%	34%	35%	29%	2%	*
Laten zien van vaardigheden die met een echte rijles te maken hebben	7%	34%	54%	5%	16%	28%	42%	13%	*
Voldoende gelegenheid om vaardigheden te laten zien	2%	19%	71%	8%	4%	11%	74%	10%	
Deskundigheid van de beoordelaar	3%	9%	78%	10%	4%	10%	68%	17%	
De beoordelaar stelde kandidaat op gemak.	5%	20%	68%	7%	5%	14%	67%	14%	
Nadruk van beoordelaar op puntentelling	7%	42%	47%	3%	9%	48%	40%	3%	
Beoordelaar had aandacht voor zwakke punten	3%	17%	75%	5%	3%	11%	74%	12%	
Beoordelaar had aandacht voor sterke punten	5%	24%	64%	7%	6%	23%	61%	10%	
Oordeel van de beoordelaar was goed onderbouwd	3%	17%	71%	9%	6%	14%	68%	12%	

Herintrederstraject

	Nieuw	Oud
Hoeft niet gewijzigd te worden	56%	35%
Het moet gewijzigd worden	44%	65%

Herintrederstraject

	Nieuw				Oud				sig
	--	-	+	++	--	-	+	++	
De regeling moet zo blijven	38%	36%	23%	3%	55%	30%	12%	3%	**
De regeling moet er zijn	37%	27%	31%	5%	50%	22%	21%	7%	**
Drie herkansingen binnen periode van 5 jaar	21%	27%	45%	8%	27%	27%	34%	11%	**
Na laatste herkansing nog maximaal 6 maanden de tijd om herintrederstraject af te ronden	20%	25%	46%	9%	29%	26%	35%	10%	**
Onbeperkt herkansen binnen periode van 5 jaar	10%	23%	41%	27%	13%	21%	33%	34%	*
Verplichte praktische bijscholing bij onvoldoende praktijkbegeleiding	11%	19%	52%	19%	17%	20%	44%	18%	*

BIJLAGE 5: RESULTATEN ANALYSE WRM-EXAMENGEGEVENS

In deze bijlage worden de resultaten van de analyse van de WRM-examengegevens beschreven. De analyse van de WRM-examengegevens maakte formeel geen onderdeel uit van de evaluatieopdracht. Dit onderdeel is toegevoegd, omdat kon worden aangesloten bij een reeds lopend onderzoek naar het functioneren van het huidige WRM-examen. Dit onderzoek was een initiatief van Cito en IBKI en richtte zich vooral op de toetstechnische kwaliteit van de verschillende examenonderdelen. De in deze bijlage gerapporteerde resultaten zullen met IBKI en met de Examenopgavencommissie (EOC) WRM worden besproken. Samen met IBKI en de EOC zal worden nagegaan, op welke wijze de resultaten en adviezen kunnen worden verwerkt in het examen.

Gezien de aard van dit deelonderzoek ligt in deze bijlage een belangrijke nadruk op de beschrijving van toetstechnische resultaten. Het gebruik van vaktermen kan daarbij niet worden vermeden. Er worden daarom begrippen gebruikt waarvan de betekenis niet voor iedereen direct duidelijk zal zijn. Aan het einde van deze bijlage is daarom een lijst opgenomen van een aantal begrippen die in de tekst regelmatig worden gebruikt.

B5.1 Opzet en uitvoering

In deze deelstudie worden de examenresultaten zoals die zijn verkregen in de periode 1 januari 2010 tot 1 oktober 2012 onder de loep genomen. De vraagstellingen bestrijken drie deelterreinen:

1. Een beschrijvende inventarisatie van de examenresultaten in de onderzochte periode.
2. Een analyse van de kwaliteit van onderdelen van het examen, in het bijzonder de theorietoetsen en de praktijkbeoordeling als afsluiting van de stageperiode.
3. Een onderzoek naar het voorspellend vermogen van de scores op de theorietoetsen voor de prestatie op de praktijkbeoordeling van de instructievaardigheid.

Vraagstellingen bij het thema Examenresultaten

1. Zijn de examens (zowel theorie als praktijk) voldoende selectief?
2. Zijn de gestelde slaag- en zaknormen voldoende zwaar voor de verschillende toetsen (zowel theorie als praktijk)? Wat is het effect geweest van de aanscherping van de cesuren bij de theorietoetsen 2a en 2b? Wat is het effect geweest van de aanpassingen in de theorietoets 1a? Moet de cesuur van de theorietoets worden aangepast?
3. Zijn er verbanden tussen de examenuitslagen en de achtergrondkenmerken van examenkandidaten?

Vraagstellingen bij het thema Kwaliteit van items, examenonderdelen en beoordelaars

4. Zijn de afzonderlijke theorietoetsen van het instructeursexamen voldoende betrouwbaar?
5. In hoeverre zijn de afgenomen examenvarianten in de loop van de tijd vergelijkbaar? Heeft de gestelde zak-slaagnorm steeds betrekking op een zelfde vereist vaardigheidsniveau? Anders gezegd, hoe constant is de zak-slaagnorm?
6. Zijn er aanwijzingen dat de moeilijkheidsgraad van de opgaven verandert in de tijd, mogelijk als mogelijk gevolg van itembekendheid?
7. In welke mate is er sprake van een (ongewenst) beoordelaarseffect bij de totstandkoming van oordelen bij de stagebeoordeling van kandidaat-instructeurs?

Vraagstellingen inzake het thema Voorspellend vermogen theorietoetsen

8. In hoeverre vertonen de theorietoetsen onderlinge samenhang? Is er sprake van onderscheidbare vaardigheden? In hoeverre voorspellen de theorietoetsen resultaten op de praktijkbeoordeling? Anders gezegd, hebben de theorietoetsen predictieve validiteit?

Subjecten en dataverzameling voor alle deelthema's

Voor het deelonderzoek naar de kwaliteit van de examenonderdelen zijn data opgevraagd van alle kandidaten die tussen 1 januari 2010 en 1 oktober 2012 hebben deelgenomen aan een of meerdere examenonderdelen. Data uit het (start)jaar 2009 zijn niet meegenomen. In die periode werden nog nauwelijks nieuwe WRM-examens afgenomen; kandidaten konden hun examens 'oude stijl' afronden tot mei 2012. Dit resulteerde in een dataset met gegevens van 4938 kandidaat-instructeurs.

Op basis van de wel beschikbare data (91%) blijkt dat 79.8% van de deelnemers man is en 20.2% vrouw. De gemiddelde leeftijd van de kandidaten bedraagt 36.4 jaar (SD=11.0). Van de kandidaten is 73% geboren in Nederland. De resterende 27% komt oorspronkelijk uit 79 verschillende landen. Een groot deel ervan is afkomstig uit Marokko (4.7%), Turkije (3.8%), Afghanistan (2.4%), Irak (n=2.0%), en Iran (1.1%).

In totaal doorliepen 4644 kandidaten minimaal één van de theorietoetsen. Van hen slaagden 2977 kandidaten binnen de geselecteerde periode uiteindelijk voor alle theorietoetsen. Van deze geslaagden namen 1941 kandidaten deel aan de praktijkbeoordeling als afsluiting van de stage.

Voor de analyse van de praktijkbeoordeling van de stage zijn bij het exameninstituut IBKI de oorspronkelijke beoordelingsformulieren opgevraagd. Op het moment van opvragen waren formulieren beschikbaar uit de periode van 1 januari 2011 tot 1 april 2011. Het betrof ingevulde scoreformulieren van 580 kandidaat-rijinstructeurs, voorzien van achtergrondgegevens over zowel kandidaten als examinator. Van deze steekproef was 18.7% vrouw en 81.3% man. De gemiddelde leeftijd bedroeg 38.4 jaar (SD=10.8). Van de kandidaten is 81.1% geboren in Nederland en resterende 18.8% in andere landen. Een groot deel ervan is afkomstig uit Marokko (4.1%), Turkije (3.1%), Afghanistan (2.7%), Irak (n=1.4%), en Iran (0.6%). De deelsteekproef van de praktijkbeoordeling wijkt daarmee nauwelijks af van de totale steekproef.

Analyses ten behoeve van thema 1: examenresultaten, zwaarte en bronnen van verschillen

Ter beantwoording van de eerste set vraagstellingen worden beschrijvende analyses verricht op de ruwe toetsscores. Daarbij worden toetsscores gepresenteerd met de cesuren (zak-slaaggrenzen) zoals die zijn gehanteerd door IBKI en toetsscores met een aangepaste, hogere cesuur. Ook wordt verslag gedaan van de proportie geslaagden bij de eerste poging. De resultaten van de slagingspercentages worden vergeleken met examenresultaten uit Groot-Brittannië, waar wordt gewerkt met programma 'Approved Driving Instructor'. Het Britse systeem voor de instructeursexamens is enigszins vergelijkbaar met het Nederlandse systeem.

Versillen in resultaten, maar ook in examenloopbanen (de benodigde studieduur, het aantal pogingen) naar sekse en etnische afkomst worden geanalyseerd met behulp van variantieanalyses. Bronnen van verschillen worden achterhaald met behulp van post-hoc vergelijkingen.

Analyses ten behoeve van thema 2: kwaliteit van items, examenonderdelen en beoordelaars

Om antwoord te kunnen geven op de vragen over de betrouwbaarheid van de theorietoetsen en de vergelijkbaarheid van de toetsversies zijn op de data van de drie theorietoetsen analyses verricht met

modellen die afkomstig zijn uit de Item Response Theorie (IRT). De gebruikte methodiek wordt hieronder nader toegelicht.

Elke toets is door de exameninstantie in verschillende versies voorgelegd aan de kandidaten, waarbij steeds representatieve sets van 60 opgaven zijn getrokken volgens een vooraf bepaalde toetsmatrijs. De beschikbare software laat niet toe dat IRT analyses worden uitgevoerd op extreem grote aantallen toetsversies. Elke toets kende meer dan 700 versies. Om die reden zijn alleen die versies geselecteerd voor analyse als ze een substantieel aantal personen bevatten. In Tabel B5.1 is een overzicht gegeven van de toetsversies, de bijbehorende aantallen items, en de steekproefomvang voor de te verrichten analyses.

Tabel B5.1 Aantal toetsversies, aantallen opgaven, en steekproefomvang als basis voor cesuurvergelijking

Test	Aantal geselecteerde testversies	Minimum aantal responses per versie	Maximum aantal responses per versie	Totaal aantal opgaven	Steekproefomvang
Theorie van de verkeerstaak	14	99	484	211	3013
Theorie van lesvoorbereiding	15	38	586	201	2524
Theorie van lesuitvoering en beoordeling	15	32	551	148	2771

Voor de toetsen Lesvoorbereiding en Lesuitvoering en beoordeling is aanvankelijk een model gepast met daarin per item de scores 0, 3, en 7, zoals die in het scorevoorschrift worden gehanteerd. Het model had echter voor beide toetsen een slechte fit.

Om die reden zijn de itemscores op beide toetsen omgezet in 'goed' of 'fout'. Hierbij kregen scores 0 (incorrect) en 3 (oorspronkelijk 'suboptimaal' antwoord en daarom gedeeltelijk goed) de score 0, en scores 7 ('optimaal' antwoord) de waarde 1. Deze bewerking maakt het mogelijk om meer flexibele IRT modellen te passen die een betere representatie van de data opleveren. De correlatie tussen de oorspronkelijke toetsscores en de aldus verkregen omgezette toetsscores was bijzonder hoog (.986 voor beide toetsen).

Er is een zodanige nieuwe cesuurscore voor het aantal correct te beantwoorden opgaven berekend, dat het aantal misclassificaties minimaal was. Hiermee worden bedoeld: a) kandidaten die minder dan 266 punten hadden gescoord op de toetsen maar (onterecht) zouden slagen bij de overgezette cesuur en b) kandidaten die meer dan 266 punten hadden gescoord op de toetsen maar (onterecht) zouden zakken bij de overgezette cesuur. Bij beide toetsen werd de overgezette cesuur gezet op 35 opgaven juist. Dit leidde tot percentages misclassificaties (type a en b samen) van 3.95% voor de toets Lesvoorbereiding en 4.65% voor de toets Lesuitvoering en beoordeling.

Met behulp van een zogeheten 'Item Response Model' dat is toegepast op de data van elk van de drie theorietoetsen is nagegaan of sprake is van één gemeenschappelijke vaardigheid. Per opgave wordt bovendien nagegaan welk niveau van vaardigheid het oplossen ervan vereist. Aan de hand van het aantal opgaven goed kan zo per kandidaat een vaardigheidsscore worden berekend. Als het model past, kunnen we ervan uitgaan dat de vaardigheidsscores voor alle varianten van de theorietoetsen onderling vergelijkbaar zijn. Het getoetste IRT-model had inderdaad een acceptabele fit voor elk van de drie theorietoetsen.

Als het gaat om de meetnauwkeurigheid van de theorietoetsen, is het van belang dat de toets nauwkeurig meet op het vaardigheidsniveau dat correspondeert met het punt waarop de zak-slaag beslissing wordt genomen, de cesuurscore.

Als maat voor betrouwbaarheid die correspondeert met het vereiste aantal items goed is gekozen voor de standaardmeetfout (SE). Om deze maat te kunnen interpreteren moet deze vergeleken worden met de standaarddeviatie van de vaardigheid in de populatie (SD). Uiteindelijk wordt dan een maat verkregen, waarbij we kijken naar de zogenoemde proportie ware variantie $(SD^2 - SE^2)/SD^2$.

In aanvulling hierop, is als maat voor algemene meetnauwkeurigheid de MAcc index gehanteerd, zoals die wordt gerapporteerd in de OPLM (One Parameter Logistic Model) software. Deze kan worden opgevat als de verwachte betrouwbaarheidscoëfficiënt *alpha*, die wordt gehanteerd in de klassieke testtheorie voor een gegeven populatie kandidaat-rijinstructeurs.

Door gebruik te maken van een IRT-model wordt het mogelijk om verschillende versies van de theorietoetsen te plaatsen op een gemeenschappelijke (vaardigheids)schaal. Op die wijze kunnen verschillende toetsversies, zoals die in de loop van de onderzochte periode (januari 2010- oktober 2012) zijn gehanteerd, worden vergeleken op moeilijkheidsgraad en het vereiste vaardigheidsniveau om te slagen.

Voor elke onderzochte versie van de drie theorietoetsen is de vaardigheid geschat op het niveau van de zak-slaaggrens, anders gezegd het niveau dat nodig was om voor de toets te slagen. In tegenstelling tot de ruwe toetsscores zijn de vaardigheidsschattingen behorend bij de verschillende versies direct te vergelijken. Alle latente vaardigheden zijn zo geschaald dat de verdeling in de populatie een gemiddelde had van 100 en een standaarddeviatie van 15.

Om de verbanden tussen de drie theorietoetsen onderling te analyseren is een deelsteekproef van kandidaat-instructeurs geselecteerd bij wie alle drie de theorietoetsen zijn afgenomen (n=1980). Vervolgens zijn correlatiecoëfficiënten berekend tussen de drie latente vaardigheidsscores (Theorie van de verkeerstaak, Lesvoorbereiding en Lesuitvoering/beoordeling).

Analyses op de data van de stagebeoordeling, de praktijkbeoordeling rijinstructie

Om na te gaan of somscores op de gehanteerde rubrieken van het scoreformulier voor de praktijkbeoordeling, betrouwbaar waren, zijn klassieke toets- en itemanalyses verricht. Hierbij zijn alpha-coëfficiënten berekend voor de rubrieken en de totaalscores die resulteren bij invulling en totalisering van scores op de formulieren. Tevens zijn de standaardmeetfouten berekend die zijn gerelateerd aan de zak-slaag grensscore (cesuur) op de praktijkbeoordeling van de stage, maar nu volgens de klassieke testtheorie. Hierdoor kon nagegaan worden binnen welk score-interval de ware scores van kandidaten zouden liggen op het punt van de zak-slaagbeslissing van de praktijkbeoordeling.

Daarnaast zijn exploratieve analyses verricht waarbij het aantal van 34 items ingedikt zou kunnen worden tot enkele goed interpreteerbare deelaspecten van instructiebekwaamheid, die bovendien voldoende betrouwbare scores zouden opleveren. Hiertoe zijn principale componentenanalyses verricht en klassieke betrouwbaarheidsanalyses, resulterend in een beperkt aantal schaalscores.

Analyses met het oog op de kwaliteit van de afzonderlijke items

Om na te gaan in hoeverre de moeilijkheidsgraad van de theorietoetsen varieerde over de onderzochte periode zijn p-waarden berekend per afnamemaand. Per maand is per item de p-waarde berekend over alle kandidaten die in die maand de betreffende toets hebben afgelegd. Zo zijn voor elke toets, per

afnamemaand alle p-waarden verzameld en in één bestand ondergebracht. Hierdoor kon de ontwikkeling in de hoogte van de p-waarden in de tijd worden geschetst. De aantallen afnames per maand waarop de maandelijkse p-waarden gebaseerd zijn bedroegen gemiddeld 185 (SD=57) voor Theorie van de verkeerstaak, 150 (SD=64) voor de toets Lesvoorbereiding, en 165 (SD=65) voor de toets Lesuitvoering en beoordeling. Verschillende descriptieve maten zijn gehanteerd, zoals de standaarddeviatie in de p-waarden gerekend over de 32 afnamemaanden.

Daarnaast is nagegaan of er een lineair verband bestaat tussen (de vordering in) de afnamemaand en de p-waarden van de verschillende items.

Analyses met het oog op het onderzoek naar ongewenste beoordelaarseffecten

Om na te gaan in hoeverre sprake is van (ongewenste) verschillen tussen examinatoren zijn de slagingspercentages van hun kandidaten met elkaar vergeleken. De verschillen zijn getoetst met behulp van variantieanalyses. Daarnaast zijn de oordelen van eenzelfde kandidaat door twee beoordelaars op twee tijdstippen in ogenschouw genomen. In het handmatig ingevoerde databestand van de praktijkbeoordeling van de stage ($n=580$) bevonden zich 52 kandidaten die minimaal tweemaal de praktijkbeoordeling hadden afgelegd. Op die wijze konden 52 beoordelaarsparen worden gevormd. Vervolgens is de gelijkheid van de beoordelingen op de eerste en tweede meting berekend volgens de formule van Gower (1971).

De Gower-indices kunnen opgevat worden als een globale maat voor overeenstemming. De maat neemt niet de verschillen in rangordering van de kandidaten door beoordelaars mee. In plaats daarvan wordt per geobserveerd item (van het beoordelingsformulier) steeds gekeken naar de onderlinge afwijkingen tussen de beoordelaars in hun scores in relatie tot de theoretische lengte van de schaal ($3-1=2$ punten). Bij de Gower-coëfficiënt wordt dan ook gekeken naar de absolute afstanden tussen scores van de beoordelaars onderling, gerelateerd aan de maximaal mogelijk scoreafstand volgens onderstaande formule:

$$G_{xy} = 1 - \frac{\sum_{i=1}^n |X_i - Y_i|}{nR}$$

Hierbij geldt:

- X en Y zijn de scores van twee beoordelaars;
- n is het aantal te beoordelen objecten of een beoordelingsgebeurtenis (= een toe te kennen score op een indicator rijvaardigheid). Bij dit onderzoek betekent dit dat we per indicator alle waarnemingen van de beoordelaarsparen met elkaar vergelijken.
- R is de breedte van de beoordelingsschaal (in dit geval 2 punten)

Omdat de tweede beoordeling steeds de score is op een herkansing en er sprake kan zijn van "gewone" leerwinst, is vervolgens gekeken naar paren waarbij de prestatie sterker was gestegen/gedaald dan twee standaarddeviaties. Twee standaarddeviaties wordt over het algemeen als een uitzonderlijk groot effect beschouwd en kan mogelijk een indicatie zijn van een beoordelaarseffect. In de analyses worden aantallen extreem afwijkende paren gedetecteerd.

Analyses ten behoeve van thema 3: voorspellend vermogen van de theorietoetsen

Om uitspraken te kunnen doen over het voorspellend vermogen van de theorietoetsen zijn correlaties berekend tussen de vaardigheidsscores op de theorietoetsen en de resulterende schaalscores op de praktijkbeoordeling van de stage. Ook is gekeken naar de correlaties tussen de vaardigheidsschalen onderling, om na te gaan of de vaardigheden onderling onderscheidbaar zijn.

Tabel B5.2: Onderzoeksthema's, onderzoeksvragen, geraadpleegde databestanden en verrichte analyses

Thema	Onderzoeksvraag	Databestanden	Analyses
Examenresultaten	<p>1. Zijn de examens (zowel theorie als praktijk) voldoende selectief?</p> <p>2. Zwaarte van de theorie-examens. Effecten van cesuuraanpassingen</p> <p>3. Examenuitslagen en achtergrondkenmerken van kandidaten</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Exportbestanden uit het examensysteem Egel (n= 4644) • Data uit het examenadministratie-systeem van IBKI (n=4499) 	<ul style="list-style-type: none"> • Beschrijvende analyses op toetscores met gehanteerde cesuur en aangepaste cesuren, proportie geslaagden • Vergelijking met examenresultaten uit Groot-Britannië, het programma 'Approved Driving Instructor' • Variantieanalyses met post-hoc vergelijkingen op etnische afkomst en geslacht
Kwaliteit van items, examenonderdelen en beoordelaars	<p>4. Betrouwbaarheid van afzonderlijke theorietoetsen, en praktijkbeoordeling van de stage</p> <p>5. Vergelijkbaarheid van toetsversies, normhandhaving</p> <p>6. Verandering in moeilijkheidsgraad van de opgaven</p> <p>7. Beoordelaarseffecten bij de praktijkbeoordeling stage</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Exportbestanden uit het examensysteem Egel (n= 4644) • Deelbestand praktijkbeoordeling stage (n= 580) • Exportbestanden uit het examensysteem Egel (n= 4644) • Data uit het examenadministratie-systeem van IBKI (n=4499) • Deelbestand (n=580) volledig ingevulde scoreformulieren 	<ul style="list-style-type: none"> • IRT analyses met OPLM-model • Klassieke betrouwbaarheidsanalyses • Principale componenten analyses • IRT analyses met OPLM-model • Vergelijkingen van toetsversies met substantieel aantal kandidaten • Descriptieve analyses op de gemiddelde p-waarden per item per maand van afname • Schatting van gelijkenissen in het eerste en tweede oordeel van examinatoren • Analyses van extreme verschillen tussen eerste en tweede meting.
Voorspellend vermogen theorietoetsen	<p>8. Voorspellende waarde van theorietoetsen voor praktijkbeoordeling instructiebekwaamheid</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Deelbestand praktijkbeoordeling stage (n= 580) • Gekoppelde bestanden Egel en examenadministratie IBKI 	<ul style="list-style-type: none"> • Correlaties tussen vaardigheidsscores en schaalscores op de praktijkbeoordeling stage • Intercorrelaties tussen theorietoetsen

B5.2 Resultaten

EXAMENRESULTATEN

Toetsscores, zak- en slaagcijfers bij verschillende cesuren

Tabel B5.3 toont de uitslagen op de drie theorietoetsen, waarvoor de data geanalyseerd zijn. Vermeld zijn de ruwe scores zoals gereproduceerd uit het beschreven databestand van het IBKI. Het betreft alleen de uitslagen van de eerste pogingen. Voor respectievelijk Theorie van de verkeerstaak, Lesvoorbereiding en lesuitvoering behalen de kandidaat-instructeurs 44.6 (74.3%), 289.9 (69%), en 290 (68,8%) punten. De toetsen zijn hiermee niet extreem gemakkelijk (als bovengrens hiervoor rekenen we 80% goed), maar ook niet moeilijk (meestal ondergrens rond 50% goed). Echter, de tabel laat ook zien dat op alle theorietoetsen de gemiddelde scores boven de gestelde cesuur (zak-slaaggrens) liggen. De proporties geslaagden voor de drie toetsen liggen achtereenvolgens op .78, .83 en .84.

Tabel B5.3: Resultaten op de deelttoetsen (eerste poging)

	M	SD
Toetsscore theorietoetsen		
Theorie verkeerstaak	44.6	5.4
Theorie lesvoorbereiding	289.9	32.4
Theorie lesuitvoering	289.0	34.7
Proportie geslaagden theorietoetsen		
Theorie verkeersdeelname cesuur 70% (42 goed)	.74	.44
Theorie verkeersdeelname cesuur 75% (45 goed)	.54	.50
Lesvoorbereiding cesuur 63% (266 punten)	.79	.41
Lesvoorbereiding cesuur 70% (294 punten)	.46	.50
Lesuitvoering cesuur 63% (266 punten)	.77	.42
Lesuitvoering cesuur 70% (294 punten)	.47	.50
Proportie geslaagden Praktijkbeoordelingen		
Eigen rijvaardigheid (fase 1)**	.67	.47
Beoordeling stage (fase 3: praktijkbeoordeling rijinstructie)***	.65	.48

N.B. * n=4494; ** n= 4141 *** n= 2315

Zou de cesuur iets strenger zijn geweest, dan zou dit drastische gevolgen gehad hebben voor de slagingspercentages. Een ophoging van de cesuur naar 75% voor verkeersdeelname zou hebben geleid tot een proportie geslaagden van .54. Een ophoging van de cesuur naar 70% van de totaal te behalen punten voor Lesvoorbereiding en Lesuitvoering zou leiden tot een daling naar resp. .46 en .47.

Vergelijking met resultaten in Groot- Brittannië

De uitslagen op de Nederlandse toetsen kunnen gelegd worden naast die van andere landen. Het Nederlandse examensysteem is enigszins te vergelijken met het Britse examensysteem voor 'Approved Driving Instructor'. Ook in dit systeem is het examen in meerdere fasen verdeeld, waarbij na fase 2 een 'trainee licentie' wordt verstrekt, te vergelijken met het voorlopig instructeurscertificaat in Nederland. In Engeland worden echter geen theorietoetsen voor instructiebekwaamheid afgenomen in tegenstelling tot in Nederland. Instructiebekwaamheid wordt uitsluitend praktisch getoetst in één praktisch examen. Hierbij speelt de instructeur gedurende twee achtereenvolgende lesperiodes de rol van twee typen leerlingen (een beginnende en een examenrijpe leerling).

De theorietoetsen voor verkeersdeelname zijn enigszins vergelijkbaar (zie Tabel B6.2). Voor verkeersdeelname moeten Britse kandidaten twee toetsen afleggen van resp. 100 items, te vergelijken

met de theorietoets Theorie van de verkeerstaak en de Hazard Perception Test, een toets met 15 gevaren, waarvoor in totaal 75 punten kunnen worden behaald. Bij deze toetsen liggen de zak-slaaggrenzen (cesuren) op resp. 85% en 76% van de totaal te behalen punten. Uit gegevens van de Driver Standards Agency over de periode 2007 tot heden (2013) blijkt dat bij gebruik van deze cesuren de slagingspercentages liggen tussen 47.8 en 52.8. In het Britse systeem theorietoetsen worden voor de overeenkomstige toetsen duidelijk strengere zak-slaag grenzen gehanteerd. Dit leidt voor de afzonderlijke toetsen tot beduidend lagere slagingspercentages dan in Nederland.

Als we kijken naar de uitslagen van de praktijkbeoordelingen voor de eigen rijvaardigheid en voor rijinstructie dan zien we ook duidelijke verschillen tussen de Britse en Nederlandse slagingspercentages. De slagingspercentages voor de praktijkkrit 'eigen rijvaardigheid' bedragen in Nederland 67% tegenover circa 50% (tussen .48 en .54) in Groot- Brittannië. De slagingspercentages op de praktijkbeoordeling van de stage bedragen resp. 65% in Nederland en tussen 27% en 32% in Groot- Brittannië.

Tabel B5.4: Examineisen en slagingspercentages betreffende het examenprogramma 'Approved Driving Instructor' in Groot- Brittannië

	Details instrument	Te behalen punten	Cesuur per subtoets	Cesuur totaal	Vereist Percentage goed	Max pogingen	Slagingspercentage
Deel 1: Theorie multiple-choice toets over vier onderwerpen* Hazard Perception	100 items	100	80	85	85	3	tussen .48 en .53
	15 hazards	75		57	76		
Deel 2: Rijvaardigheidstest	Formulier met foutennotitie				minder dan 6 fouten of 1 ernstige fout	3	tussen .48 en .54
Deel 3: Test instructiebekwaamheid : Twee rollenspellen met examiner in leerlingrol:	Formulier met rubrieken: • 'core competencies' • instructional techniques • Instructor characteristics	6	4	4	Alles minimaal score 4	3 in twee jaar na slagen voor theorie	tussen .27 en .32

Bron: <https://www.gov.uk/government/statistical-data-sets/drt07-approved-driving-instructor-test-pass-rates>

* N.B. Onderwerpen: 1. Rijprocedure; 2. Verkeerstekens en signalen, voertuigbeheersing, voetgangers, voertuigtechniek; 3. Rijtest, handicaps, wetgeving; 4. Publicaties en instructietechnieken

Tabel B5.5: Verschillen in tentamenscores tussen kandidaten met verschillende etniciteit (eerste tentamenpoging)

Nationaliteit	Nederlands (n=3282)		Turks (n=173)		Marokkaans (n=230)		Afghaans (n=120)		Iraaks (n=101)		Iraans (n=53)		Overig niet NL (n=535)		Totaal (n=4494)		F-toetsen	
	M	SD	M	SD	M	SD	M	SD	M	SD	M	SD	M	SD	M	SD	F	Sig.
Toetsscore theorietoetsen																		
Theorie van de verkeerstaak	45.3 _a	5.2	42.6 _{b,d,e}	5.8	42.9 _{b,c}	5.8	42.3 _{b,d,e}	5.7	41.1 _d	6.3	41.7 _{b,d,e}	6.1	43.4 _{c,e}	5.5	44.6	5.4	31.9	.00
Theorie lesvoorbereiding	294.5 _a	30.2	279.4 _{b,d}	30.8	272.5 _b	35.5	275.0 _{b,d}	38.4	261.4 _c	39.4	271.9 _{b,c,d}	37.9	281.2 _d	32.0	289.9	32.4	47.6	.00
Theorie lesuitvoering en beoordeling	295.5 _a	31.7	272.4 _b	32.2	268.9 _b	40.0	270.4 _b	35.0	256.1 _c	42.6	266.8 _{b,c}	35.4	274.2 _b	33.9	289.0	34.7	76.7	.00
Proportie geslaagden theorietoetsen																		
Theorie verkeersdeelname cesuur 70% (42 goed)	.78 _a	.41	.63 _b	.49	.61 _b	.49	.61 _b	.49	.56 _b	.50	.63 _b	.49	.64 _b	.48	.74	.44	17.6	.00
Lesvoorbereiding cesuur 63% (266 punten)	.83 _a	.37	.68 _{b,d}	.47	.61 _{b,c}	.49	.62 _{b,c,d}	.49	.52 _c	.50	.60 _{b,c,d}	.49	.71 _d	.46	.79	.41	28.4	.00
Lesuitvoering cesuur 63% (266 punten)	.84 _a	.37	.59 _{b,c}	.49	.58 _{b,c}	.49	.64 _b	.48	.49 _c	.50	.50 _{b,c}	.51	.60 _{b,c}	.49	.77	.42	52.0	.00
Proportie geslaagden Praktijkbeoordelingen																		
Eigen rijvaardigheid (fase 1)**	.69 _a	.46	.57 _b	.50	.55 _b	.50	.63 _{a,b}	.49	.62 _{a,b}	.49	.57 _{a,b}	.50	.62 _b	.49	0.67	.47	6.2	.00
Beoordeling stage (fase 3: praktijkbeoordeling rijinstructie)***	.66 _a	.47	.73 _a	.44	.70 _a	.46	.57 _a	.50	.58 _a	.50	.73 _a	.46	.61 _a	.49	0.65	.48	1.4	.20

N.B. Waarden in dezelfde rij die niet hetzelfde subscript delen zijn significant verschillend bij $p < ,05$ in een tweezijdige toets voor gelijkheid van kolomgemiddelen. Gelijke varianties worden verondersteld.

Verschillen in toetsresultaten en examenloopbanen naar etnische achtergrond

Toetsing van verschillen tussen kandidaten met een verschillende etnische achtergrond geeft duidelijk significante verschillen te zien op alle theorietoetsen (zie Tabel B5.5). In alle gevallen scoren Nederlandse kandidaten significant hoger dan kandidaten met een niet-Nederlandse achtergrond. De onderlinge verschillen tussen kandidaten met een niet-Nederlandse achtergrond zijn significant voor de toetsen Lesvoorbereiding en Lesuitvoering, maar niet voor de toets eigen rijvaardigheid.

Als we kijken naar de slagingspercentages, dan zien we dat dit beeld terug. Nederlandse kandidaten slagen beduidend vaker bij hun eerste poging dan niet-Nederlandse kandidaten. Bij de toets theorie van de verkeerstaak slaagt 78% van hen de eerste keer tegen 64%, 61%, 61%, 56%, 63% en 64% van de kandidaten met een resp. Turkse, Marokkaanse, Afghaanse, Iraakse, Iraanse, en overig niet-Nederlandse achtergrond. Wat betreft de toetsen Lesvoorbereiding en Lesuitvoering zijn de verschillen tussen Nederlandse en niet-Nederlandse kandidaten nog groter. Ook de onderlinge verschillen tussen kandidaten met een niet-Nederlandse afkomst zijn groter dan bij de toets Verkeersdeelname. Opvallend zijn de resultaten van kandidaten van Iraakse afkomst die steeds lager uitkomen dan kandidaten met een andere afkomst. Opgemerkt moet worden dat de categorie overige niet-Nederlandse afkomst niet verder is uitgesplitst. We kunnen in verband met de te kleine steekproefomvang weinig zeggen over kandidaten uit daaronder vallende specifieke landen.

De verschillen naar etnische afkomst zijn wat kleiner maar nog altijd significant als het gaat om de slagingspercentages voor de praktijkrit eigen rijvaardigheid. Hier scoren kandidaten van Nederlandse afkomst significant hoger dan kandidaten met een Turkse, Marokkaanse en overig niet-Nederlandse afkomst, maar niet significant hoger dan de kandidaten met een Afghaanse, Iraakse, of Iraanse afkomst. Er geldt tot slot geen effect van etnische afkomst voor de slagingspercentages voor de praktijkbeoordeling van de stage.

In Tabel B5.6 zijn enkele karakteristieken van de examenloopbaan van kandidaten weergegeven. Als we kijken naar de deelname aan examenonderdelen, dan valt de hoge deelnamegraad aan de eerste twee fasen van het examentraject op. Van de kandidaten in het databestand heeft 99% deelgenomen aan de praktijkbeoordeling van de eigen rijvaardigheid en 92% nam deel aan de toets Theorie van de verkeerstaak. Aan de theorietoetsen Lesvoorbereiding en Lesuitvoering en beoordeling (fase 2) namen resp. 88% en 89% deel. Er is echter sprake van een duidelijk lagere deelnamegraad aan de stagebeoordeling(praktijkbeoordeling), zoals ook eerder al werd vastgesteld: 55%. Voor een deel is dit te verklaren door het feit dat maar 64% van de kandidaten in de onderzochte periode alle theorietoetsen met goed gevolg heeft afgelegd.

Tabel B5.6: Karakteristieken van de examenloopbaan van kandidaten (n=4644)

	M	SD
Deelname aan examenonderdelen		
Praktijkbeoordeling Eigen rijvaardigheid (fase 1)	.99	.12
Toets Theorie van de verkeerstaak (fase 1)	.92	.27
Theorietoets lesvoorbereiding (fase 2)	.88	.32
Theorietoets lesuitvoering en beoordeling(fase 2)	.89	.31
Stagebeoordeling (praktijkbeoordeling rijinstructie; fase 3)	.55	.50
Afronding examenonderdelen in waarnemingsperiode		
Alle theorieonderdelen afgerond?	.64	.48
Geslaagd praktijkbeoordeling eigen rijvaardigheid?	.93	.26
Geslaagd Theorie van de verkeerstaak?	.86	.35
Geslaagd theorie Lesvoorbereiding?	.86	.34
Geslaagd theorie lesuitvoering?	.88	.32
Geslaagd praktijkbeoordeling stage (van hen die deelnamen)?	.90	.36
Aantal examenpogingen		
Aantal pogingen praktijkbeoordeling eigen rijvaardigheid	1.7	.96
Aantal pogingen Theorie van de verkeerstaak	1.3	.96
Aantal pogingen theorietoets Lesvoorbereiding	1.1	.73
Aantal pogingen theorietoets Lesuitvoering en beoordeling	1.2	.89
Aantal pogingen praktijkbeoordeling stage	1.4	.63
Benodigde studietijd*		
Duur tussen 1e - laatste afname theorietoets in weken	14.7	14.2
Duur tussen eerste en laatste toetsafname Theorie van de verkeerstaak	3.4	12.2
Duur tussen eerste en laatste toetsafname Lesvoorbereiding	2.0	9.2
Duur tussen eerste en laatste toetsafname Lesuitvoering en beoordeling	2.6	10.0

N.B. Alleen vastgesteld voor hen die de theorietoetsen succesvol hebben afgerond.

Van al degenen die deelnamen aan de praktijkbeoordeling van eigen rijvaardigheid slaagde uiteindelijk 93% na een of meerdere pogingen. Van de kandidaten die deelnamen aan de afzonderlijke theorietoetsen slaagden uiteindelijk tussen 86 en 88% binnen de onderzochte periode. Van degenen die na afloop van de stage deelnamen aan de praktijkbeoordeling rijinstructie, slaagden uiteindelijk 90%. Gemiddeld ondernamen de kandidaat-rijinstructeurs de meeste pogingen om te slagen bij de praktijkrit de eigen rijvaardigheid (1,7 keer). Het aantal pogingen voor de theorieonderdelen ligt lager, resp. 1.3, 1.1, 1.2 voor Theorie van de verkeerstaak, Lesvoorbereiding, en Lesuitvoering/beoordeling. Het aantal pogingen voor de praktijkbeoordeling rijinstructie lag op 1.4.

De duur tussen de eerste en laatste theorietoets bedroeg gemiddeld 14.7 weken. De onderlinge verschillen zijn echter bijzonder groot. Er zijn kandidaten die tot 127 weken nodig hadden om op alle theorietoetsen te slagen. Er zijn ook kandidaten die in dezelfde week alle toetsen behaalden. Anders gezegd, de studieduur loopt nogal uiteen.

De verschillen in aspecten van de examenloopbaan zijn ook vergeleken tussen kandidaten met een verschillende etnische herkomst. Hieruit blijkt dat de deelnamecijfers niet verschillen naar herkomst, met uitzondering van de deelname aan de stagebeoordeling, ofwel de praktijkbeoordeling rijinstructie. Daarin zijn kandidaten van Nederlandse afkomst hoger vertegenwoordigd dan kandidaten met een andere etnische herkomst. Ook op de uiteindelijke examenresultaten van de hele waarnemingsperiode behalen kandidaten van Nederlandse komaf hogere slagingspercentages dan kandidaten van niet-Nederlandse herkomst. We zien deze verschillen ook terug in het aantal pogingen voor een toets en het aantal benodigde weken om voor een toets te slagen, gerekend vanaf de eerste poging. Vooral het verschil op de laatste theorietoets in termen van de slagingspercentages, het aantal pogingen op de toets en de benodigde tijd om te slagen is groot (zie Tabel B5.7 voor details).

Tabel B5.7: Verschillen in kenmerken van de examenloopbaan tussen kandidaten met verschillende etniciteit

Nationaliteit	Nederlands (n=3282)		Turks (n=173)		Marokkaans (n=230)		Afghaans (n=120)		Irakees (n=101)		Iraans (n=53)		Overig niet NL (n=535)		Totaal (n=4494)		F-toetsen	
	M	SD	M	SD	M	SD	M	SD	M	SD	M	SD	M	SD	M	SD	F	Sig.
Deelname aan examenonderdelen																		
Eigen rijvaardigheid	.99 _a	0.1	.98 _a	0.1	.98 _a	0.1	.98 _a	0.1	.97 _a	0.2	.96 _a	0.2	.98 _a	0.2	1.0	0.1	1.43	0.20
Theorie van de verkeerstaak	.92 _a	0.3	.92 _a	0.3	.93 _a	0.3	.96 _a	0.2	.95 _a	0.2	.84 _a	0.4	.93 _a	0.3	0.9	0.3	1.34	0.24
Theorie lesvoorbereiding	.91 _a	0.3	.94 _a	0.2	.90 _a	0.3	.89 _a	0.3	.93 _a	0.3	.88 _a	0.3	.91 _a	0.3	0.9	0.3	0.64	0.70
Theorie lesuitvoering/ beoordeling	.93 _a	0.3	.95 _a	0.2	.91 _a	0.3	.90 _a	0.3	.93 _a	0.3	.86 _a	0.4	.94 _a	0.2	0.9	0.3	1.41	0.21
praktijkbeoordeling rijinstructie	.57 _a	0.5	.51 _{a,b}	0.5	.48 _{a,b}	0.5	.47 _{a,b}	0.5	.47 _{a,b}	0.5	.31 _b	0.5	.50 _{a,b}	0.5	0.6	0.5	5.46	0.00
Afronding examenonderdelen in waarnemingsperiode																		
Alle theorieonderdelen afgerond?	.71 _a	0.5	.62 _{a,b}	0.5	.57 _b	0.5	.57 _{b,c}	0.5	.63 _{a,b}	0.5	.48 _{b,d}	0.5	.63 _{b,e}	0.5	0.7	0.5	8.86	0.00
Geslaagd theorie verkeersdeelname ?	.94 _a	.24	.90 _{a,b}	.30	.85 _b	.35	.92 _{a,b}	.27	.89 _{a,b}	.32	.85 _{a,b}	.36	.91 _{a,b}	.29	.93	.26	7.46	0.00
Geslaagd praktijkbeoordeling eigen rijvaardigheid?	.91 _a	.28	.87 _{a,b}	.34	.85 _{a,b}	.36	.79 _b	.41	.81 _{b,c}	.39	.83 _{a,b}	.38	.85 _{b,d}	.35	.89	.31	6.05	0.00
Geslaagd praktijkbeoordeling stage, van hen die deelnamen?*	.89 _a	.31	.84 _{a,b,d}	.37	.76 _{b,c,d}	.43	.81 _{a,b,c,d}	.39	.80 _{a,b,c,d}	.41	.65 _c	.48	.83 _d	.37	.87	.34	1.27	0.27
Geslaagd theorie lesvoorbereiding in waarnemingsperiode?	.92 _a	.27	.84 _b	.37	.81 _b	.40	.80 _b	.40	.73 _b	.45	.69 _b	.47	.82 _b	.38	.89	.31	11.04	0.00
Geslaagd theorie lesuitvoering?	.90 _a	.30	.95 _a	.22	.96 _a	.20	.93 _a	.26	.91 _a	.29	.93 _a	.26	.88 _a	.32	.90	.30	21.75	0.00
Aantal examenpogingen																		
Aantal pogingen praktijkbeoordeling eigen rijvaardigheid	1.61 _a	.89	1.97 _b	1.29	1.94 _b	1.23	1.80 _{a,b}	1.04	1.84 _{a,b}	1.08	1.96 _{a,b}	.99	1.77 _b	1.05	1.67	.96	9.38	0.00
Aantal pogingen theorietoets verkeerstaak	1.24 _a	.85	1.55 _b	1.35	1.57 _b	1.23	1.54 _b	1.09	1.83 _b	1.61	1.33 _{a,b}	1.01	1.50 _b	1.09	1.32	.96	15.88	0.00
Aantal pogingen theorietoets lesvoorbereiding	1.05 _a	.55	1.27 _b	1.01	1.29 _b	1.15	1.30 _b	.91	1.63 _c	1.33	1.11 _{a,b}	.57	1.22 _b	1.04	1.11	.73	18.70	0.00
Aantal pogingen theorietoets lesuitvoering	1.13 _a	.66	1.56 _b	1.15	1.54 _b	1.38	1.45 _b	1.24	1.63 _b	1.62	1.43 _{a,b}	1.29	1.47 _b	1.25	1.23	.89	25.59	0.00
Aantal pogingen praktijkbeoordeling stage	1.37 _a	.64	1.28 _a	.53	1.33 _a	.59	1.41 _a	.57	1.42 _a	.59	1.27 _a	.46	1.40 _a	.61	1.37	.63	0.62	0.72
Benodigde studietijd*																		
Duur tussen 1e - laatste afname theorietoets in weken	13.62 _a	14.80	19.84 _b	19.73	18.03 _b	18.31	18.16 _{a,b}	18.28	22.03 _b	21.26	19.00 _{a,b}	20.44	18.44 _b	17.98	14.99	16.08	15.52	0.00
Duur tussen eerste en laatste toetsafname Verkeersdeelname	4.17 _a	13.04	7.30 _{a,b}	18.34	7.03 _{a,b}	16.00	6.13 _{a,b}	15.67	8.39 _{a,b}	17.49	6.54 _{a,b}	13.84	7.94 _b	17.36	5.04	14.24	7.38	0.00
Duur tussen eerste en laatste toetsafname lesvoorbereiding	1.96 _a	9.53	4.67 _{a,b}	15.17	4.05 _{a,b}	11.70	5.22 _{a,b}	15.88	7.68 _b	17.50	3.09 _{a,b}	11.19	4.01 _{b,c}	12.99	2.62	10.86	8.41	0.00
Duur tussen eerste en laatste toetsafname lesuitvoering	2.42 _a	10.24	6.47 _b	15.88	6.02 _b	12.86	5.41 _{a,b}	14.92	5.91 _{a,b}	16.35	4.71 _{a,b}	10.08	5.49 _b	13.88	3.28	11.48	10.63	0.00

N.B. Waarden in dezelfde rij die niet hetzelfde subscript delen zijn significant verschillend bij $p < .05$ in een tweezijdige toets voor gelijkheid van kolomgemiddelen. Gelijke varianties worden verondersteld. * N.B. Alleen vastgesteld voor hen die de theorietoetsen succesvol hebben afgerond.

Sekseverschillen

In Tabel B5.8 zijn de toetsscores en slagingspercentages van mannen en vrouwen tegen elkaar afgezet (alleen eerste pogingen). Bij de ruwe toetsscores voor de theorietoetsen zien we een klein, maar significant verschil in het voordeel van de mannelijke kandidaten op de totaalscore voor Theorie verkeersdeelname (43.9 versus 44.8). Dit verschil gaat gepaard met een verschil in slagingspercentages voor deze toets: .68 voor de vrouwen en .75 voor de mannen. Op de totaalscores voor de toets Lesvoorbereiding is geen sprake van een sekseverschil. Dit geldt wel voor de totaalscore op de toets Lesuitvoering, waar vrouwen 291.6 scoren tegen mannen 288.3. Dit verschil is significant.

Tabel B5.8: Sekseverschillen in toetsscores (eerste poging)

	Vrouw		Man	
	M	SD	M	SD
Toetsscore theorietoetsen*				
Totaalscore Theorie van de verkeerstaak	43.9 _a	5.7	44.8 _b	5.4
Totaalscore Theorietoets lesvoorbereiding	290.4 _a	31.9	289.7 _a	32.5
Totaalscore Theorietoets lesuitvoering en beoordeling	291.6 _a	33.9	288.3 _b	34.8
Proportie geslaagden theorietoetsen*				
Theorie verkeersdeelname cesuur 70% (42 goed)	.68 _a	.47	.75 _b	.43
Lesvoorbereiding cesuur 63% (266 punten)	.79 _a	.41	.79 _a	.41
Lesuitvoering cesuur 63% (266 punten)	.80 _a	.40	.77 _a	.42
Proportie geslaagden Praktijkbeoordelingen				
Eigen rijvaardigheid (fase 1)**	.60 _a	.49	.68 _b	.47
Beoordeling stage (fase 3: praktijkbeoordeling rijinstructie)***	.71 _a	.45	.64 _b	.48

N.B. Waarden in dezelfde rij en subtabel die niet hetzelfde subscript delen zijn significant verschillend bij $p < .05$ in een tweezijdige toets voor gelijkheid van kolomgemiddelden. Gelijke varianties worden verondersteld. * n vrouw= 911, n man= 3588; ** n vrouw= 877, n man= 3425; *** n vrouw= 465, n man= 1850;

In een variantie-analytisch model zijn vervolgens de factoren etniciteit en sekse in één model getoetst om na te gaan of er eventueel een interactie-effect zou bestaan tussen deze factoren. Dit bleek voor geen van de theorietoetsen het geval te zijn ($F=0.82$, $p=.55$, $df= 6$).

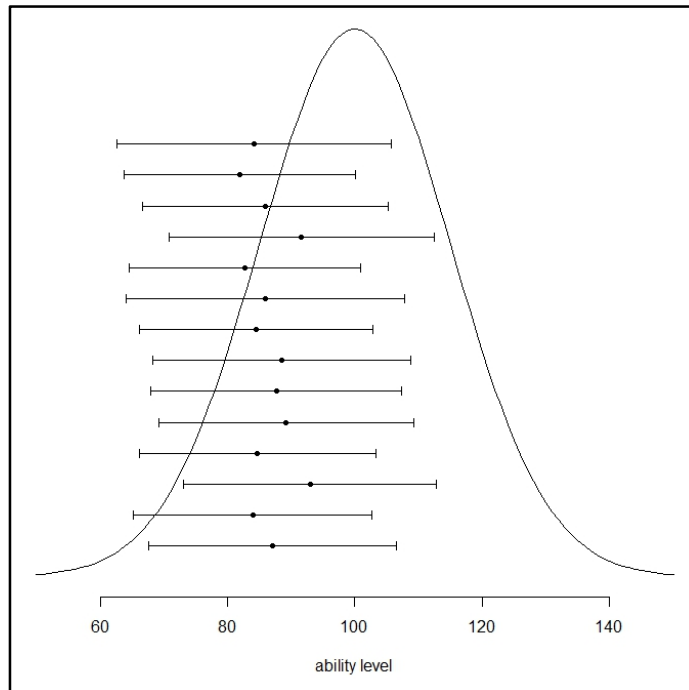
KWALITEIT VAN ITEMS, EXAMENONDERDELEN EN BEOORDELAARS

Betrouwbaarheid en vergelijkbaarheid van de theorietoetsen

Figuur B5.1 toont een normaalverdeling van de vaardigheidsscores, (gemiddelde=100; $SD = 15$) op de toets Theorie van de verkeerstaak. In de figuur zijn de cesuurscores (afgebeeld als bolletjes) van de 14 meest voorgelegde versies van de toets afgebeeld. De bolletjes kunnen worden afgebeeld op de x-as, waarbij dan de bijbehorende vaardigheidsscores, uitgedrukt in Thèta, kunnen worden afgelezen. De lijnen rondom de bolletjes vertegenwoordigen het 95% betrouwbaarheidsinterval rondom de cesuurscores.

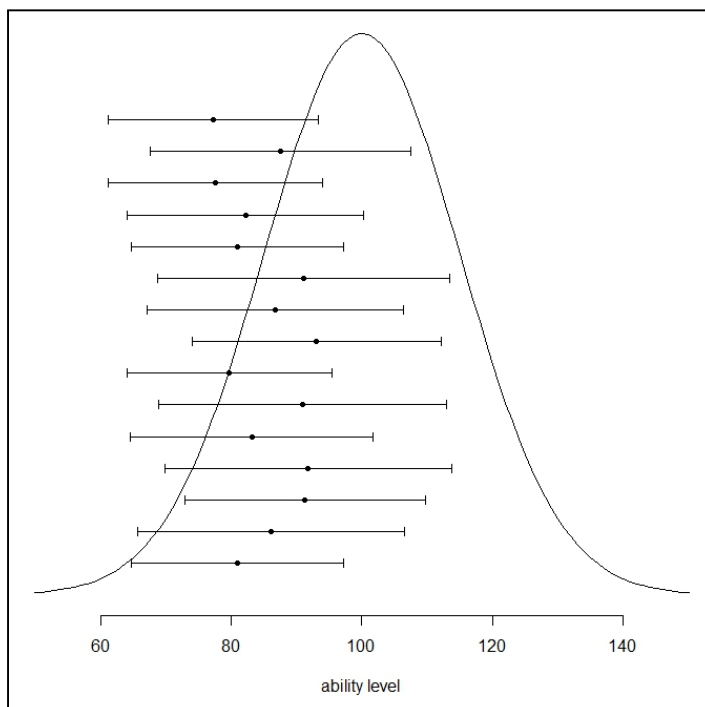
Op basis van figuur B5.1 kunnen twee dingen worden opgemerkt. Ten eerste, de cesuurscores vallen voor alle testversies onder het gemiddelde vaardigheidsniveau in de populatie. De gemiddelde cesuurscore ($M=85.3$, zie Tabel B5.9) ligt bijna een hele standaarddeviatie onder het gemiddelde van de populatie. Dit betekent dat een relatief lage vaardigheid nodig is om te slagen op de toets. Ten tweede, er zijn kleine verschillen tussen de vereiste vaardigheidsniveaus tussen de toetsversies, maar de variatie in de hoogte van de cesuurscore ($SD=3.22$) tussen toetsversies is klein ten opzichte van de standaardfouten. Anders

gezegd, we kunnen weinig zeggen over de verschillen omdat ze binnen de onnauwkeurigheidsmarges vallen.

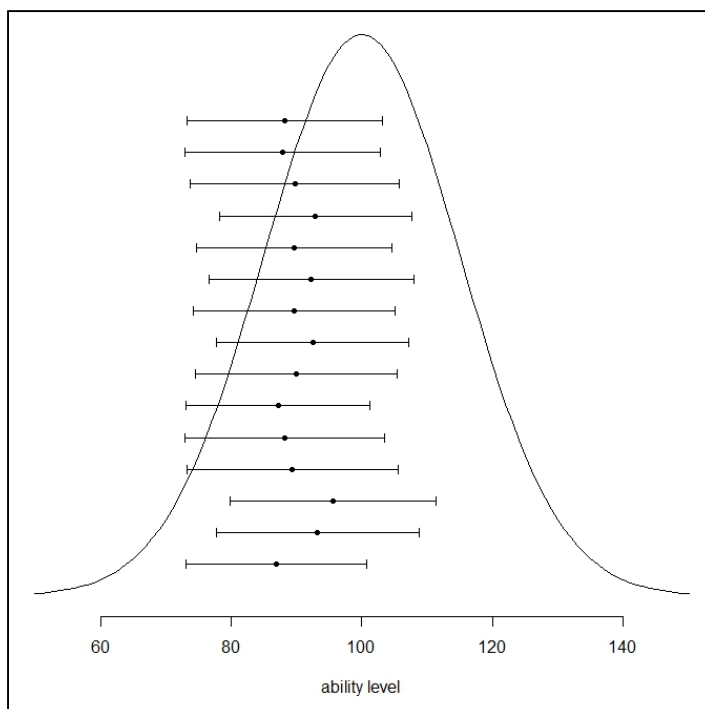


Figuur B5.1. Cesuur scores en de 95 % betrouwbaarheidsintervallen rondom de cesuren voor de toets Theorie van de verkeerstaak. Ability level= vaardigheidsscore.

Figuur B5.2 toont analoog aan Figuur B5.1 de geplote cesuur scores in termen van vereiste vaardigheid voor de 15 meest gebruikte versies van de toets Lesvoorbereiding. Zoals uit de figuur kan worden opgemaakt, zijn de verschillen in vereiste vaardigheid bij verschillende cesuren groter dan bij de toets Theorie van de verkeerstaak. Versie 1 en 6 verschillen aanzienlijk: versie 1 vereist een vaardigheidsniveau van 78, wat ver onder het populatiegemiddelde ligt, waar versie 6 een niveau van 92 vereist. De gemiddelde cesuurscore ($M=85.3$) ligt opnieuw onder het gemiddelde van de populatie.



Figuur B5.2. Cesuurscores en de 95 % betrouwbaarheidsintervallen rondom de cesuren voor de toets Lesvoorbereiding. Ability level= vaardigheidsscore.



Figuur B5.3. Cesuurscores en de 95 % betrouwbaarheidsintervallen rondom de cesuren voor de toets Lesuitvoering en beoordeling. Ability level= vaardigheidsscore.

De resultaten van de toets Lesuitvoering en beoordeling laten een vergelijkbaar patroon zien (zie figuur B5.3). De vereiste vaardigheidsniveaus liggen onder het gemiddelde vaardigheidsniveau in de populatie (M=90.2, Tabel B5.9), maar minder uitgesproken dan bij de andere toetsen. De verschillende toetsversies laten verschillende niveaus zien van vereiste vaardigheid, maar deze zijn relatief klein vergeleken met de standaardfouten.

De standaardfout voor de toets Theorie van de verkeerstaak bedraagt op het zak-slaagpunt (de cesuur dus) 10.01, terwijl deze waarden voor de toetsen Lesvoorbereiding en Lesuitvoering en –beoordeling op respectievelijk 9.56 en 7.74 liggen (zie Tabel B5.9).

Alle waarden liggen binnen de marges van goede betrouwbaarheid. De MAcc-coëfficiënten laten een redelijke overall betrouwbaarheid zien voor alle toetsen. De gemiddelde proportie ware variantie op het zak-slaagpunt (de cesuur) laat een matige betrouwbaarheid zien voor de eerste twee theorietoetsen (Theorie van de verkeerstaak en Lesvoorbereiding) en een redelijke betrouwbaarheid voor de toets Lesuitvoering.

Tabel B5.9 Cesuren en hun betrouwbaarheid voor drie theorietoetsen. Gebruik van een vaardigheidsschaal met gemiddelde 100 en standaarddeviatie 15.

	Cesuur				Betrouwbaarheid		
	Gem	SD	Min	Max	Gemiddelde standaardfout rondom de cesuur	Gemiddelde proportie ware variantie op de cesuur	MAcc
Theorie van de verkeerstaak	86.5	3.22	81.9	92.9	10.01	.55	.70
Theorie van lesvoorbereiding	85.3	5.47	77.3	93.1	9.56	.59	.75
Theorie van lesuitvoering (coaching, instructie en evaluatie)	90.2	2.52	86.93	95.5	7.74	.73	.83

Betrouwbaarheid van de praktijkbeoordeling rijinstructie

Een eerste analyse op de toegekende scores van de praktijkbeoordeling laat zien dat de betrouwbaarheid van de overallscore op het beoordelingsprotocol (34 items) zeer consistent is. De eis van een minimale overallscore van 71 punten (69.6%) wordt daarmee empirisch ondersteund: de score kan beschouwd worden als homogeen. De verschillende items vormen samen één samenhangende score, die is te duiden als verkeersdidactische bekwaamheid (Tabel B5.10).²⁷

Omdat de zak-slaagbeslissing ook afhangt van de scores op de examenrubrieken is voor deze rubrieken nagegaan hoe intern consistent deze rubriekscores zijn (zie Tabel B5.10). Op één rubriek mag een onvoldoende gehaald worden. Een uitzondering hierop vormen de rubrieken die gerekend worden tot de 'kern', uitleg en aanbieden oefensituaties), waarvoor een onvoldoende score direct zakken inhoudt, ongeacht de totaalscore.

Deze aanvullende eis van voldoende voor de examenrubrieken, bovenop de algemene eis van 71 punten, vereist dat de rubriekscores zelf betrouwbaar, resp. intern consistent zijn. Als we kijken naar de interne consistentie van de scores op de examenrubrieken, blijkt dat betrouwbaarheden laag zijn. Voor uitleg en aanbieden van oefensituaties bedragen de alpha's resp. .44 en .39. Alleen de interne consistentie van de totaalscores op de rubrieken Ondersteunen bij uitvoering rijtaken, Afstemmen, Leerhouding, en Interpersoonlijk handelen komend enigszins in de buurt van de wenselijke ondergrens van .80. De totaalscores op de overige examenrubrieken zijn niet intern consistent. De standaardmeetfouten zijn bij de minder betrouwbare schalen zo groot dat de ware scores van de kandidaten variëren over een breed interval. In de tabel is steeds het 90% betrouwbaarheidsinterval rondom ware scores op het niveau van de cesuur (zak-slaag grens) weergegeven. Ook wordt duidelijk dat dit interval tamelijk klein is voor de totaalscore over 34 items (cesuur 71 punten, interval ware score tussen 69.2 en 72.8 punten).

Tabel B5.10: Psychometrisch rapport van de examenrubrieken van de stagebeoordeling, opgevat als subschalen (instructeursexamen, deel 3)

	N	Min	Max	M	SD	Alpha	Grens voldoende-onvoldoende	95% betr. interval rondom cesuurscore
Totaalscore stagebeoordeling (34 items)	580	50	99	78.2	8.9	.88	71	69.2-72.8
Instructie								
Introductie (3 items)	580	4	9	7.1	1.2	.35	6	4.8-7.2
Uitleg (kern; 4 items)	580	4	12	8.7	1.5	.44	8	6.6-9.4
Aanbieden oefensituaties (kern; 4 items)	580	5	12	10.0	1.3	.39	10	8.7- 1.3
Feedback (4 items)	579	4	12	8.9	1.6	.56	8	6.9-9.1
Coaching								
Signaleren bij uitvoering rijtaken (2 items)	580	2	6	4.3	0.9	-.08	4	2.3-5.7
Ondersteunen bij aanleren rijtaken (5 items)	580	5	15	10.8	1.9	.70	12	11.1-12.9
Afstemming (2 items)	580	2	6	4.1	0.9	.65	4	3.5-4.5
Leerhouding (4 items)	580	5	12	9.4	1.5	.69	7	6.2-7.8
Interpersoonlijk handelen (2 items)	580	2	6	4.9	0.9	.69	4	3.5-4.5
Algemeen (4 items)	580	4	12	10.0	1.6	.40	8	6.5-9.5

²⁷ Overigens moet deze vorm van betrouwbaarheid niet worden verward met de interbeoordelaarsbetrouwbaarheid. Die geeft aan of en in welke mate toegekende scores door verschillende beoordelaars (aan dezelfde kandidaten) overeenkomen.

Een alternatief voor het hanteren van scores op rubrieken kan zijn het verder indikken van het beoordelingsprotocol in enkele betekenisvolle schalen. Dit is gedaan door na uitvoering van principale componentenanalyses, en de resulterende 3-factoroplossing als uitgangspunt te nemen voor de vorming van subschalen. De items onder de rubriek Algemeen zijn hierbij verwijderd uit de analyses. De resultaten van de analyses laten zien dat deze indikking leidt tot tamelijk homogene subschalen (zie Tabel B5.11), resp. .77 (Coaching: affectieve ondersteuning), .79 (Coaching: diagnose en ondersteuning) en .77 (Instructievaardigheid).

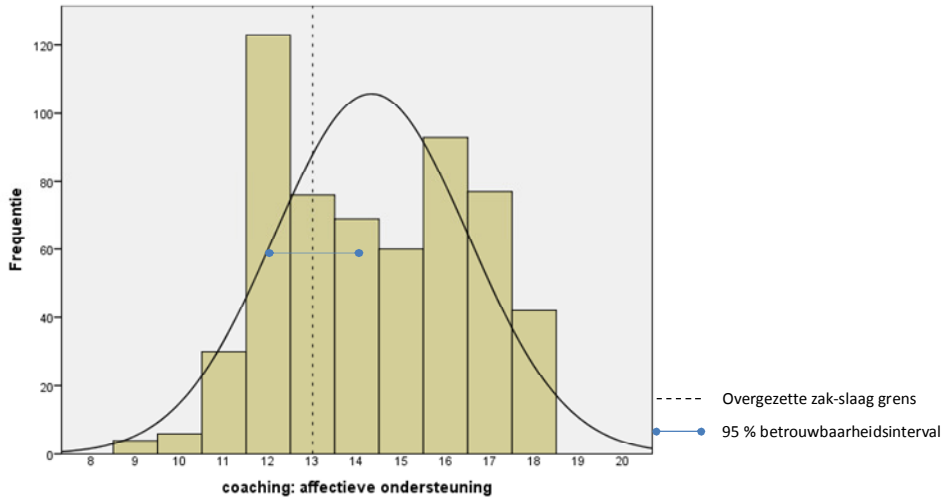
Uit correlatieve analyses bleek voorts dat de schaal Affectieve ondersteuning .46 ($p < .001$) correleerde met Diagnose en ondersteuning en .45 ($p < .001$) met Instructievaardigheid. Diagnose en ondersteuning correleerde .66 ($p < .001$) met instructievaardigheid. Hieruit kan worden opgemaakt dat drie samenhangende maar toch onderscheidbare constructen of deelcompetenties zijn gevonden.

Tabel B5.11: psychometrisch rapport van gevonden subschalen van de praktijkbeoordeling rijinstructie (instructeursexamen, deel 3)

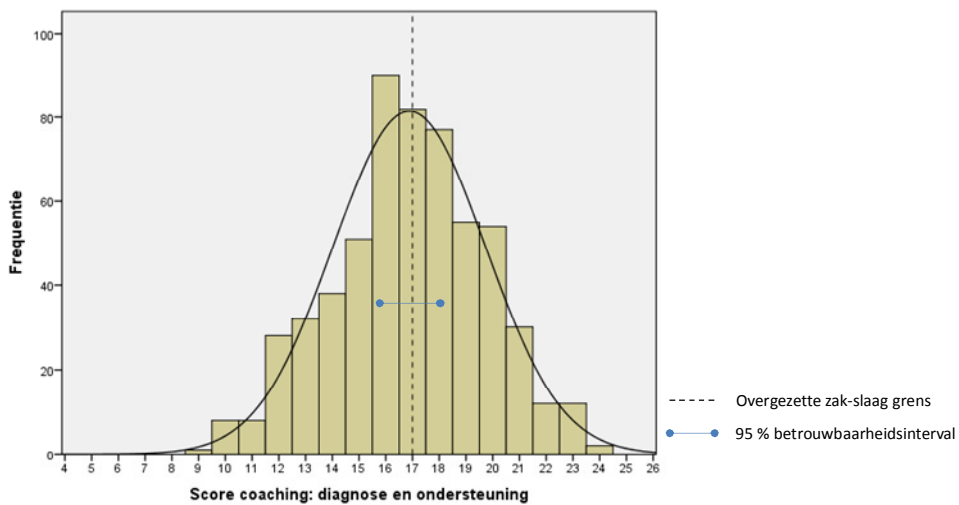
	N	Min	Max	M	SD	Alpha	Over- gedragen Cesuur	95% betrouwbaarheids- interval rondom de cesuurscore	Aan te bevelen cesuur
Coaching: affectieve ondersteuning (6 items)	580	9	18	14.3	2.2	.77	13	11.7 - 13.3	14
Coaching: diagnose en ondersteuning (8 items)	580	9	24	16.9	2.8	.79	17	15.7 - 17.7	18
Instructievaardigheid (15 items)	580	21	44	34.7	4.3	.77	31	29.7 - 32.9	33

Tevens is in Tabel B5.11 een overzicht gegeven van overige psychometrische gegevens van de schalen, zoals gemiddelde en standaarddeviatie. De cesuur zoals die gehanteerd is voor de totale score is (naar boven afgerond) overgezet naar de scores voor de subschalen. Rekening houdend met het 95% betrouwbaarheidsinterval betekenen de gegevens dat kandidaten met een score op de cesuur (de zakslaag grens) een ware score kunnen hebben die daar een stuk boven en onder kan liggen. In de figuren B5.4 tot en met B5.7 is dit tevens gevisualiseerd.

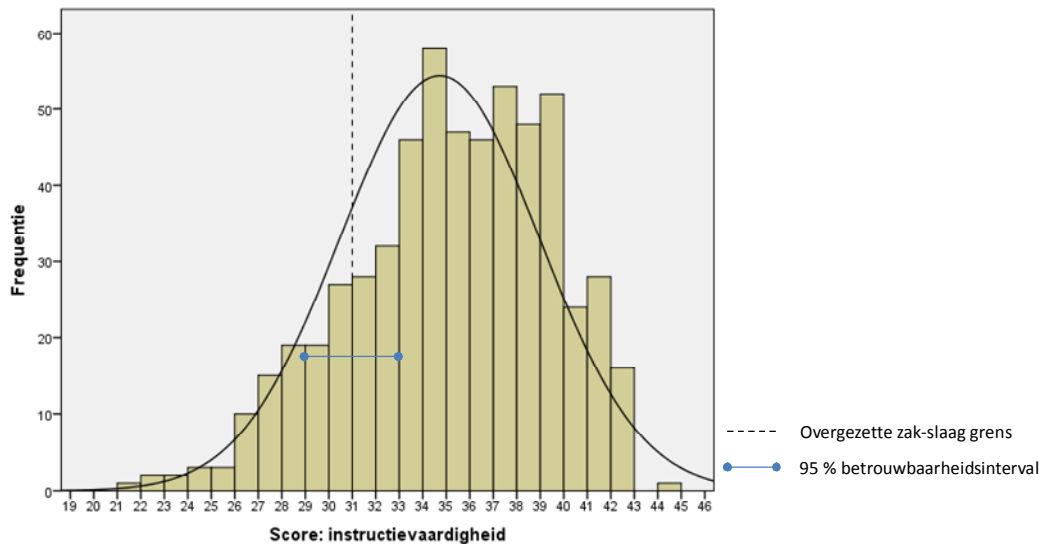
Men zou ervoor kunnen kiezen om de cesuur op het punt te leggen waar de ondergrens van de ware scores op resp. 13, 17 en 31 ligt. Dit zou betekenen dat de cesuur komt te liggen op resp. 14, 18 en 33 (zie Tabel B5.11).



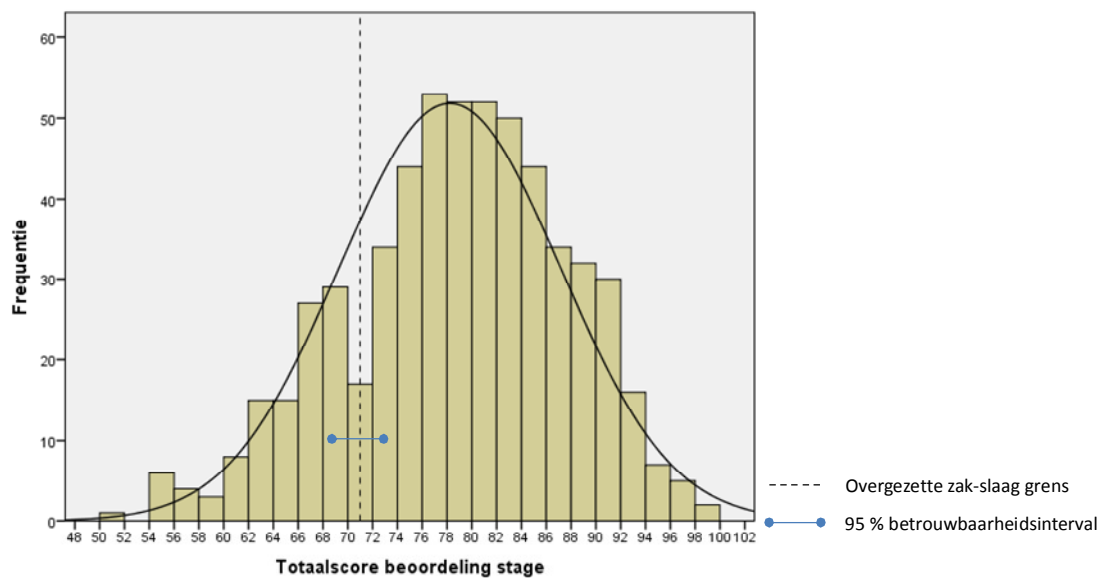
Figuur B5.4: verdeling van scores op de subschaal Affectieve ondersteuning, de overgezette zak-slaaggrens en het 95% betrouwbaarheidsinterval rondom de cesuurscore



Figuur B5.5: verdeling van scores op de subschaal Diagnose en ondersteuning, de overgezette zak-slaaggrens en het 95% betrouwbaarheidsinterval rondom de cesuurscore



Figuur B5.6: verdeling van scores op de subschaal Instructievaardigheid, de overgezette zak-slaaggrens en het 95% betrouwbaarheidsinterval rondom de cesuurscore



Figuur B5.7: verdeling van scores op de totaalscore voor stagebegeleiding, de overgezette zak-slaaggrens en het 95% betrouwbaarheidsinterval rondom de cesuurscore

Moeilijkheidsgraad van de opgaven in de tijd

De theorietoetsen van het examenprogramma zijn digitaal afgenomen. Hierbij is steeds via een door IBKI gekozen systematiek een set opgaven getrokken uit een itembank, die vervolgens is voorgelegd aan de

kandidaat-instructeurs. Op die manier ontstonden versies, die bestonden uit opgaven die vaak of juist minder vaak gebruikt waren. Het herhaaldelijk gebruik van opgaven in toetsen kan ertoe leiden dat de opgaven bekend raken en dat ook bekend wordt wat de juiste (of suboptimale en optimale) antwoorden zijn.

In de onderstaande analyses is nagegaan in hoeverre de moeilijkheidsgraad van dezelfde opgaven in de tijd varieert. Omdat de moeilijkheidsgraad op afnamemoment t mede afhankelijk is van de groep aan wie de opgave wordt voorgelegd, kunnen aan deze analyse geen vergaande conclusies worden verbonden. Echter, grote variaties in moeilijkheidsgraad, alsmede oplopende waarden, zijn een ongewenst verschijnsel en kunnen wijzen op effecten van frequent gebruik.

Tabel B5.12: Spreiding in moeilijkheidsgraad (p-waarden) in de tijd voor de drie theorietoetsen

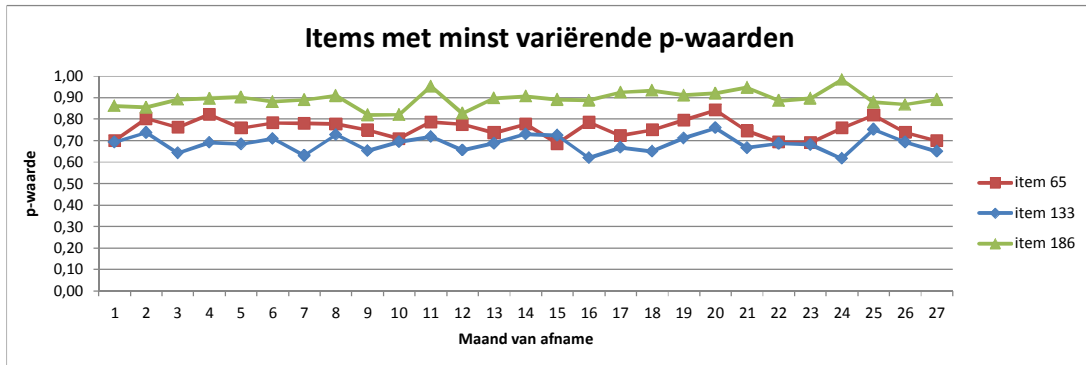
	Theorie van de verkeerstaak (1032 items)	Lesvoorbereiding (310 items)	Lesuitvoering en beoordeling (238 items)
Spreiding in p-waarden (aantallen en tussen haakjes frequenties)			
Geringe spreiding (SD < .05)	151 (15%)	61 (20%)	61 (25%)
Aanzienlijke spreiding (.10 < SD < .05)	270 (26%)	128 (41%)	129 (52%)
Grote spreiding (SD > .10)	611 (59%)	121 (39%)	58 (23%)
Verandering in moeilijkheidsgraad? (aantallen en tussen haakjes frequenties)			
Gemakkelijker*	145 (15%)	29 (9%)	23 (10%)
Geen verband**	725 (74%)	259 (84%)	199 (83%)
Moeilijker***	116 (12%)	22 (7%)	17 (7%)

N.B. * significant positieve correlatie maandgetal en p-waarde; * geen significante correlatie maandgetal en p-waarde; *** significant negatieve correlatie maandgetal en p-waarde

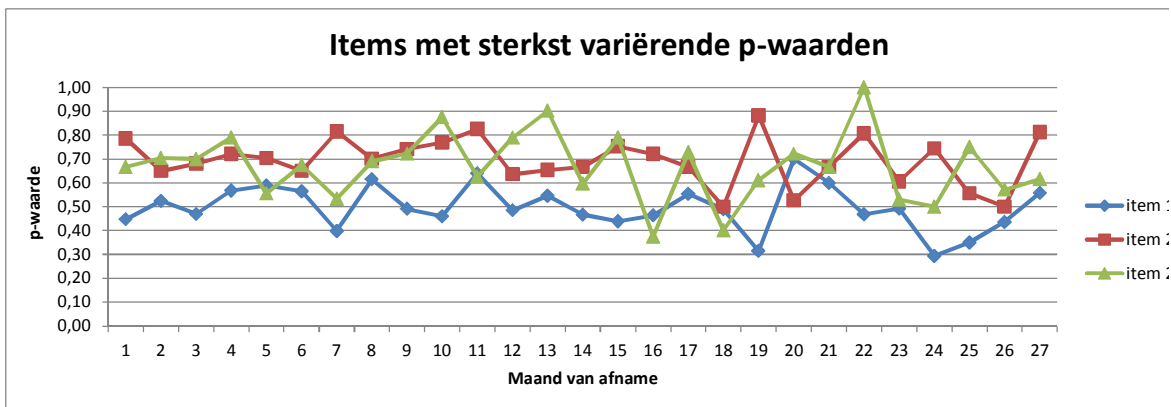
In Tabel B5.12 is een samenvattend beeld gegeven van de variatie in p-waarden van de opgaven van de drie theorietoetsen. Berekend zijn de standaarddeviaties van de p-waarden over de 32 beschikbare afnamemaanden (januari 2010 tot 1 oktober 2012). De cijfers laten de gunstigste resultaten zien voor de toets Lesuitvoering en beoordeling, waarbij in 23% van de opgaven een grote spreiding in moeilijkheid door de tijd laat zien, 52% een aanzienlijke spreiding en 25% een geringe spreiding. Daartegenover staat het beeld van de toets Theorie van de verkeerstaak, waarvan 59% van de items een grote spreiding laat zien en 15% een geringe spreiding. De toets Lesvoorbereiding neemt in dit opzicht een middenpositie in.

Als we kijken naar het verband tussen afnamemaand en p-waarde dan valt op dat voor het grootste deel van de opgaven van de beide didactische toetsen (Lesvoorbereiding en Lesuitvoering) geen (lineair) verband geldt: resp. 84 en 83% van de opgaven. Een klein deel van de opgaven lijkt gemakkelijker of juist moeilijker te worden met de tijd, gelet op het verloop in de p-waarden. Een iets minder gunstig, maar nog altijd nog acceptabel beeld geldt voor de toets Theorie van de verkeerstaak. Voor 74% van de opgaven geldt geen (lineair) verband. Voor 15, resp. 12% van de opgaven zijn er indicaties dat ze gemakkelijker resp. moeilijker werden in de tijd.

In de figuren B5.8 en B5.9 zijn lijngrafieken opgenomen, met daarin de maandelijkse variatie in p-waarden voor de toets Theorie van de verkeerstaak. Figuur B5.8 toont de drie items met de minst variërende p-waarden, figuur B6.9 de drie items met de sterkst variërende p-waarden.

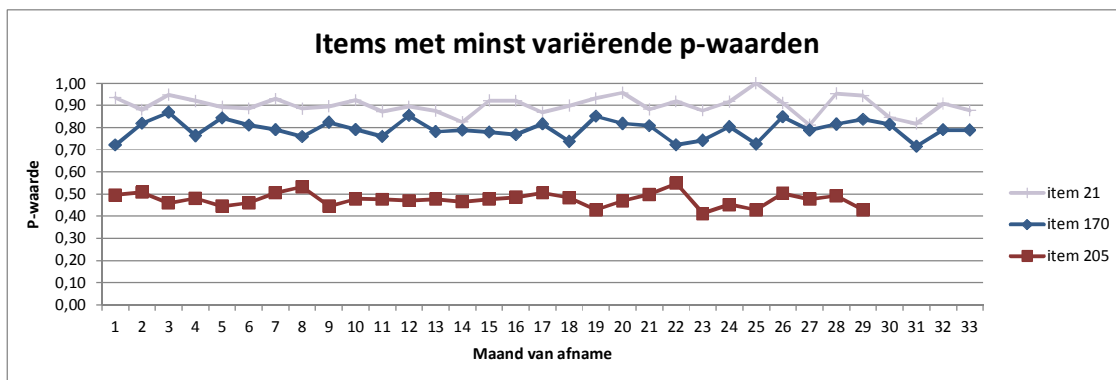


Figuur B5.8: Items met minst variërende p-waarden voor de toets Theorie van de verkeerstaak ($SD(p) < .05$). Geen voorbeeld beschikbaar



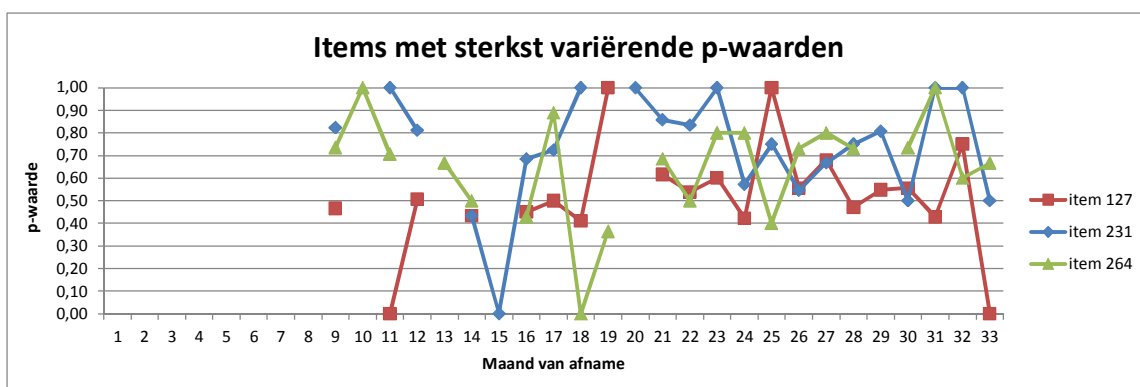
Figuur B5.9: Items met sterkst variërende p-waarden voor de toets Theorie van de verkeerstaak ($SD(p) > .10$). Geen voorbeeld beschikbaar

Figuur B5.10 toont de drie items met de minst variërende p-waarden voor de toets Lesvoorbereiding.



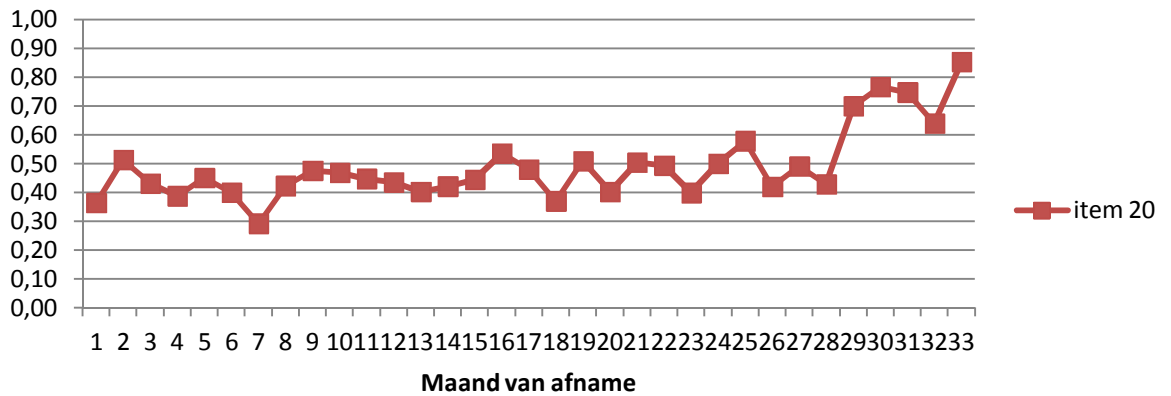
Figuur B5.10: Items met minst variërende p-waarden voor de toets Lesvoorbereiding ($SD(p) < .05$). Voorbeelditem 170

Figuur B5.11 toont de drie items met de sterkst variërende p-waarden voor de toets Lesvoorbereiding. Opgave 127 kent een zeer grillig verloop wat betreft moeilijkheid. Gedurende de maanden 11 en 33 werd het door niemand goed beantwoord en in de maanden 19 en 25 door iedereen.



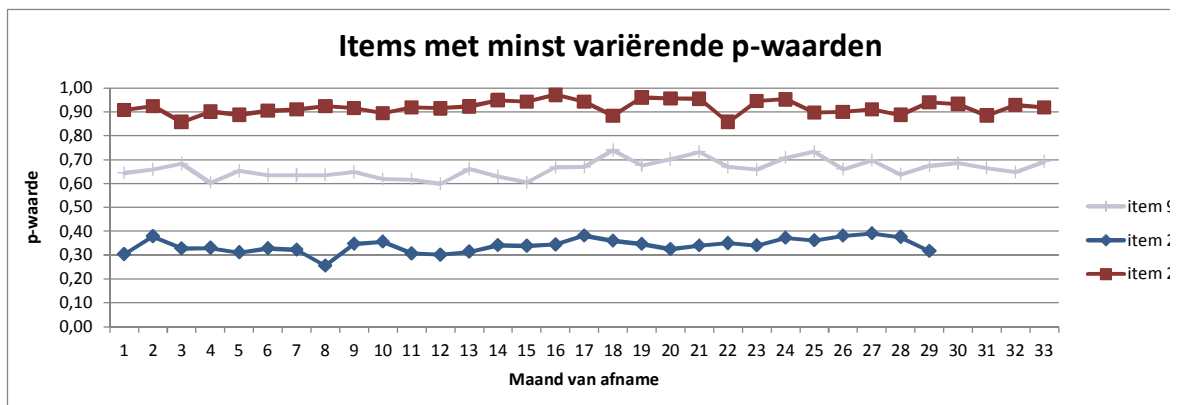
Figuur B5.11: Items met sterkst variërende p-waarden voor de toets Lesvoorbereiding ($SD(p) > .10$). Voorbeeld item 127

Figuur B5.12 toont een voorbeeld van een item uit de toets Lesvoorbereiding (Item 20) dat duidelijk gemakkelijker wordt met de tijd. De p-waarde stijgt van .36 in de eerste maand naar .85 in de laatste maand, nadat de moeilijkheidsgraad een tijdje heeft geschommeld rond .45. Een mogelijke verklaring voor dit verschijnsel is opgavenbekendheid, waarbij dit soort situaties deel gaat uitmaken van de instructeursopleiding.

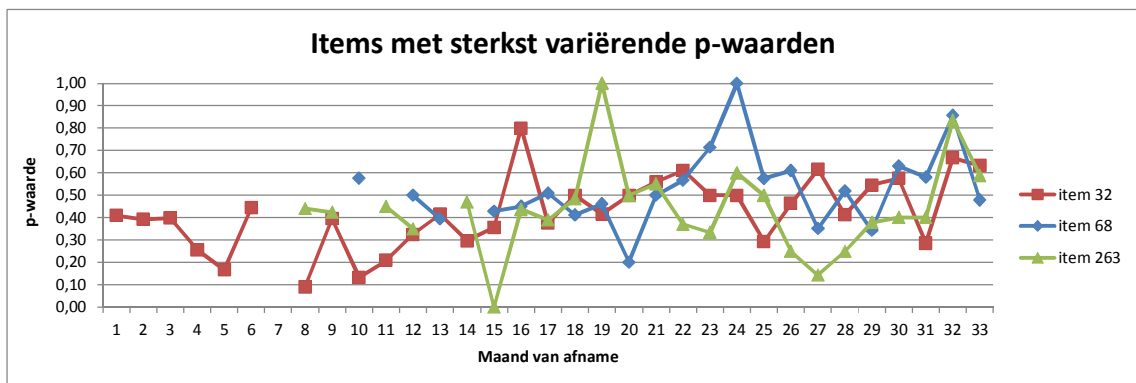


Figuur B5.12: verloop van de moeilijkheidsgraad voor item (correlatie maandgetal en p-waarde .67)

Figuur B5.13 toont de drie items met de minst variërende p-waarden voor de toets Lesuitvoering en beoordeling. Opgave 92 kent een zeer stabiel verloop wat betreft moeilijkheid: deze schommelt tussen .60 en .72. Deze opgave is gedurende de volledige periode van 32 maanden ingezet.



Figuur B5.13: Items met minst variërende p-waarden voor de toets Lesuitvoering en beoordeling; voorbeeld item 92.



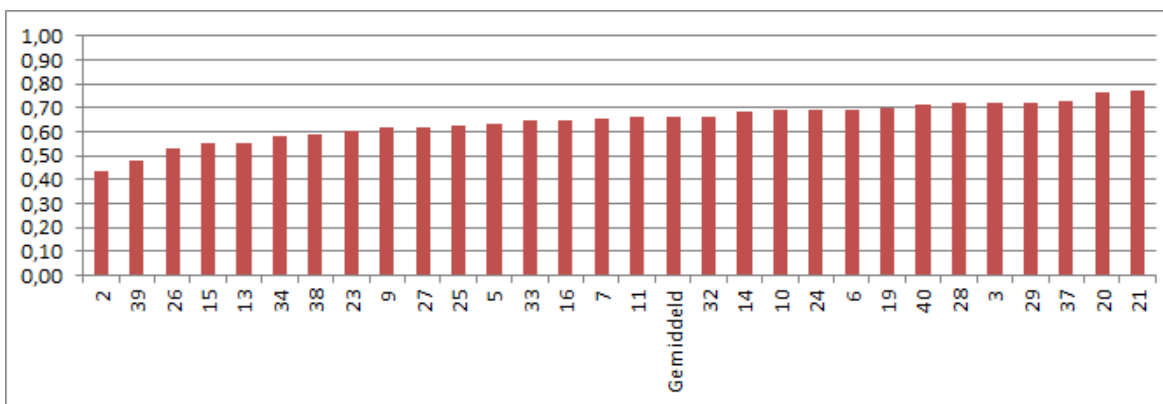
Figuur B5.14: Items met meest variërende p-waarden voor de toets Lesuitvoering. Geen voorbeeld beschikbaar.

Figuur B5.14. laat de drie items zien met de sterkst variërende p-waarden voor de toets Lesuitvoering en beoordeling. De items zijn gedurende een tamelijk lange periode ingezet.

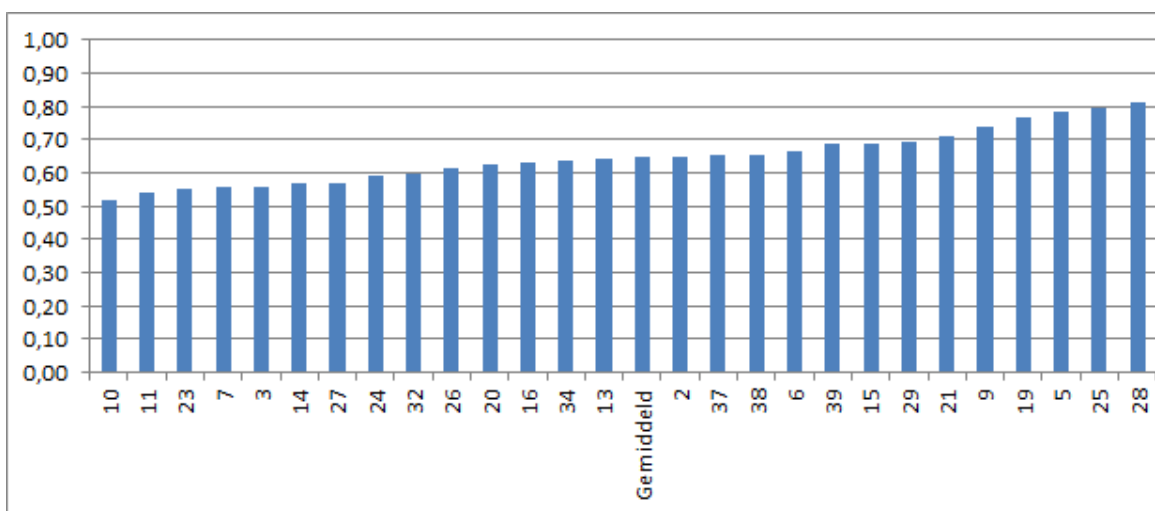
Beoordelaarseffecten bij de praktijkbeoordelingen

Een eerste indicatie voor het optreden van (ongewenste) verschillen tussen de examinatoren kan verkregen worden door de slagingspercentages van hun kandidaten met elkaar te vergelijken. Als gekeken wordt naar de verschillen in proportie geslaagden per examinator bij de eerste examenpoging op de praktijkbeoordeling van de eigen rijvaardigheid, dan blijken er geen significante verschillen te bestaan ($F=1.0$, $df=39$, $p=.48$).

Er zijn wel significante verschillen tussen beoordelaars als het gaat om de proporties geslaagden op de eerste poging praktijkbeoordeling rijinstructie ($F=2.1$, $df=34$, $p<.00$). De significante verschillen zijn er ook als gekeken wordt naar de tweede en volgende pogingen ($F=2.1$, $df=31$, $p<.00$). In figuur B5.15 zijn de gemiddelde proporties voor 27 examinatoren met minimaal 20 examenafnames afgebeeld. De slagingspercentages voor de praktijkbeoordeling van de stage lopen uiteen van .42 tot .86, hetgeen aangeduid kan worden als een grote variatie. Hoewel de verschillen dus niet significant zijn, lopen de slagingspercentages voor de praktijkbeoordeling eigen rijvaardigheid uiteen van .51 tot .85.



a. Verschillen in slagingspercentages tussen examinatoren op de praktijkbeoordeling eigen rijvaardigheid (alleen eerste pogingen)



b. Verschillen in slagingspercentages tussen examinatoren op de praktijkbeoordeling rijinstructie (alleen eerste pogingen)

Figuur B5.15: Proporties geslaagden per examinator (elke examinator heeft minstens 20 kandidaten beoordeeld).

Echter, het is niet zeker dat de gevonden verschillen volledig toegeschreven kunnen worden aan de examinatoren. Het kan zijn dat de examinatoren systematisch verschillend vaardige kandidaten toegewezen hebben gekregen, al ligt dat niet voor de hand. Niettemin zijn de verschillen aanzienlijk.

Een andere manier om naar verschillen tussen examinatoren te kijken was de vergelijking van oordelen van dezelfde kandidaat tijdens twee afnames door meerdere examinatoren.

In Tabel B5.13 zien we dat de overeenstemming tussen de eerste en tweede beoordeling in zijn totaliteit tamelijk groot is. De overeenstemming tussen de eerste en tweede meting op het niveau van de schalen ligt tussen .77 en .83. De overeenstemming in scores op de afzonderlijke items ligt wat lager, maar toch ook nog acceptabel: tussen .64 en .86.

Tabel B5.13. Overeenstemming examinatoren op subschalen en de examenscore voor de praktijkbeoordeling rijinstructie

	Schalen		Afzonderlijke Items	
	Overeenstemmings-index Gower	N sterke afwijkende paren	Overeenstemmings-index Gower	N sterke afwijkende paren
Coaching: motivationele ondersteuning (6 items)	.81	8/52	.64-.79	1-5
Coaching: diagnose en taakondersteuning (8 items)	.77	14/52	.70 -.86	0-4
Instructievaardigheid (15 items)	.83	12/52	.65-.79	1-5
Examenscore (34 items)	.83	11/52	.64-.79	1-5

Uit de analyses van de groei (of daling) van de scores kan opgemaakt worden dat op subschaalniveau (zoals die binnen dit onderzoek zijn ontwikkeld) een aanzienlijk aantal sterk afwijkende examinerparen is waargenomen: tussen 8 en 14. Dit betekent dat betreffende kandidaten in een beperkte tijdsspanne meer dan 2 standaarddeviaties vooruit zijn gegaan (of in dezelfde mate achteruit zijn gegaan) op de beoordeelde aspecten van rijinstructie.

Hoewel het totaalbeeld op basis van een grote groep beoordelaars tamelijk betrouwbaar is, zijn er grote uitschieters tussen beoordelaars, zoals ook al was geconstateerd bij de verschillen in slagingspercentages. De verschillen kunnen nadelig zijn voor individuele kandidaat-rijinstructeurs, afhankelijk van de beoordelaar die hen beoordeelt. We moeten hierbij aantekenen dat bij deze analyses geen rekening kon worden gehouden met andere mogelijke factoren. Bijvoorbeeld: de omstandigheden van het examen, waaronder de aard van de examenles, de verkeersomstandigheden, de authenticiteit van de leerling, en de rijkwaliteiten van de leerling.

VOORSPELEND VERMOGEN VAN DE THEORIETOETSEN

De correlaties tussen de vaardigheidsscores op de verschillende theorietoetsen zeggen iets over de divergente en convergente validiteit: Maten die constructen vertegenwoordigen die conceptueel nader tot elkaar liggen zouden hogere correlaties moeten vertonen dan maten voor constructen die conceptueel verder van elkaar liggen. Uit de analyses bleek een matig hoge correlatie van .56 tussen de toets Theorie van de verkeerstaak en de toets Lesvoorbereiding. De vaardigheidsscores op de toets Theorie van de verkeerstaak correleerde iets lager, maar nog substantieel, .43, met de vaardigheidsscores op de toets Lesuitvoering en beoordeling. Tot slot correleerden de vaardigheidsscores voor Lesvoorbereiding en Lesuitvoering onderling .29.

Deze correlatiepatronen zijn volgens verwachting. Waar de toets Lesvoorbereiding zich sterk richt op verkeersdidactische uitwerking van lessen (zoals routes op maat, lesplannen) mag verwacht worden dat vaardigheid hierin substantieel samenhangt met kennis van de rijtaak. De toets Lesuitvoering richt zich ook op andere zaken die te maken hebben met de pedagogisch-didactische interactie tussen instructeur en leerling, waar andere vaardigheden worden gevraagd dan het kunnen inrichten van verkeersdidactische arrangementen. De lagere correlatie tussen Lesvoorbereiding en Lesuitvoering en beoordeling kan aan dit verschil in perspectief (pre-interactieve voorbereidingen versus feitelijke interactie) worden toegeschreven.

Voor meer definitieve uitspraken over de verklaring van de onderlinge relaties tussen de vaardigheden zou aanvullend onderzoek moeten worden verricht, waarbij de inhoud van de afzonderlijke toetsonderdelen en toetsopgaven meer centraal zou moeten staan. Dit gaat echter het kader van deze evaluatiestudie te buiten.

Een andere vraag is of en in welke mate de vaardigheidsscores op de theorietoetsen voorspellend zijn voor de prestaties op de stagebeoordeling, ook wel aangeduid als de praktijkbeoordeling rijinstructie.

Tabel B.14 Correlaties tussen de Vaardigheidsschattingen op de theorietoetsen en de praktijkbeoordeling rijinstructie

Subschaal praktijkbeoordeling rijinstructie	Theorie van de verkeerstaak	Theorie van lesvoorbereiding	Theorie van lesuitvoering en beoordeling
Coaching: motivationele ondersteuning (6 items)	.01	.06	.13 [*]
Coaching: diagnose en taakondersteuning (8 items)	.07	.12 [*]	.09
Instructievaardigheid (15 items)	.10	.12 [*]	.11 [*]
Totaalscore stagebeoordeling (34 items)	.07	.12 [*]	.14 ^{**}

In Tabel B5.14 zijn de waarden van deze correlaties vermeld. Uit de tabel kan opgemaakt worden dat de correlaties tussen de vaardigheidsscores op de toets Theorie van de verkeerstaak en de geconstrueerde subschalen en de totaalscore voor de praktijkbeoordeling stage niet significant afwijken van 0. De vaardigheidsscores voor de toetsen Lesvoorbereiding en Lesvoorbereiding en beoordeling laten op 6 van de 8 onderzochte verbanden lage, maar significante correlaties zien (tussen .12 en .24, $p < .05$).

De verbanden zijn lager dan verwacht mocht worden. Mogelijk speelt hier mee, dat alleen de geslaagden voor de theorietoetsen mogen deelnemen aan de praktijkbeoordeling van de stage, waardoor geen verband kan worden gelegd tussen lage theoretische vaardigheid (onder zak-slaagniveau) en de pedagogisch-didactische prestatie in de lesauto. Ook mag verwacht worden dat in het half jaar stage eventuele aanvangsverschillen tussen kandidaten zijn genivelleerd.

Tabel B5.15: correlaties tussen de duur tussen de eerste en laatste theorietoetsafname en de praktijkbeoordeling rijinstructie

	Theorie Van de rijtaak	Theorie van lesvoorbereiding	Theorie van lesuitvoering en beoordeling	Alle theorietoetsen
Coaching: motivationele ondersteuning (6 items)	-.08	-.13 ^{**}	-.09 [*]	-.10 [*]
Coaching: diagnose en taakondersteuning (8 items)	-.09	-.07	-.06	-.07
Instructievaardigheid (15 items)	-.12 [*]	-.17 ^{**}	-.15 ^{**}	-.10 [*]
Totaalscore stagebeoordeling (34 items)	-.11 [*]	-.15 ^{**}	-.12 ^{**}	-.11 [*]

Een andere manier om te kijken naar vaardigheid op de theorietoetsen is de tijd die kandidaten hebben moeten nemen om voor elk ervan te slagen. Hiertoe is een analyse verricht, waarbij gebruik is gemaakt van de duur tussen de eerste en laatste toetsafname (waarop ze slaagden). Het blijkt dat deze (studie)duur significant negatief correleert met de totaalscore op de stagebeoordeling: naarmate kandidaten er langer over deden om te slagen voor hun toetsen, presteerden zij (iets) lager op de praktijkbeoordeling van de stage (zie Tabel B5.15). Dit verband geldt met name voor instructievaardigheid (onderdelen als vooruitblik, uitleg, oefenen, feedback) en de totaalscore op de praktijkbeoordeling van de stage (waarin ook aspecten van coaching zijn verdisconteerd).

Lijst met gebruikte begrippen

Betrouwbaarheid

De betrouwbaarheid is de mate waarin men staat kan maken op meetresultaten, dat wil zeggen de mate waarin de scores op toetsen of examens consistent, nauwkeurig en reproduceerbaar zijn, kortom vrij van meetfouten.

Bij een betrouwbare meting zal het resultaat dus niet beïnvloed mogen zijn door storende factoren met betrekking tot de toets, kandidaat en beoordelaar zoals het tijdstip van de toetsafname, de specifieke vormgeving van de toets, pech of geluk met de opgaven. De mate waarin een meting ongevoelig is voor bepaalde, verstorende factoren, kan worden geschat door berekening van een betrouwbaarheidscoëfficiënt. De waarde van een betrouwbaarheidscoëfficiënt ligt tussen 0 en 1. Als grenswaarde voor aanvaardbare betrouwbaarheid wordt vaak een waarde van minimaal .80 gehanteerd.

Cesuur

De cesuur in de beoordelingstheorie is de grens tussen geslaagd zijn en niet geslaagd zijn. Er wordt ook wel gesproken van slaag-/zakgrens of slaag-/zaknorm.

Correlatie

In de statistiek spreekt men van correlatie als er min of meer samenhang blijkt te zijn tussen twee reeksen metingen of variabelen. De sterkte van deze samenhang wordt beschreven met de correlatiecoëfficiënt. De waarde daarvan kan variëren tussen -1 en +1. Daarbij betekent 0: geen samenhang, +1: een perfecte positieve samenhang en -1: een perfecte negatieve samenhang.

P-waarde

De p-waarde geeft de moeilijkheidsgraad van de vraag aan. Eigenlijk is de p-waarde een gemakkelijksheidsindex: de index is immers de proportie goede antwoorden. Hoe hoger de p-waarde, hoe gemakkelijker de vraag.

Selectiviteit

Met selectiviteit wordt hier bedoeld de mate waarin een toets of examen, met een bepaalde moeilijkheid en een vastgelegde zak-slaaggrens, onderscheid maakt tussen groepen kandidaten die wel of niet geschikt zijn voor toelating tot het beroep.

Standaarddeviatie

De standaarddeviatie of standaardafwijking wordt gebruikt om de spreiding, de mate waarin de waarden onderling verschillen, van een verdeling aan te geven.

Validiteit

Validiteit heeft betrekking op de mate waarin verkregen toetsscores geldig kunnen worden geïnterpreteerd met het oog op het gebruiksdoel. Hier betekent dit dat moet worden aangetoond dat (zak-slaag) beslissingen over kandidaat-rijinstructeurs kunnen worden gebaseerd op scores die meten wat beoogd werd te meten: namelijk bekwaamheid in het voorbereiden, organiseren, uitvoeren en evalueren van rijlessen.

Variantieanalyse

Variantieanalyse is een toetsingsprocedure die wordt gebruikt om na te gaan of de gemiddelden van twee of meer groepen van elkaar verschillen.

BIJLAGE 6: VRAGENLIJSTEN

ENQUÊTE GROEP 'OUDE EXAMENREGIME'

Onderdeel A. Vooropleidingeis/ geschiktheidstest

Vraag A.1

Om het WRM-examen te kunnen doen, moet iemand een schoolopleiding afgemaakt hebben op ten minste het niveau MAVO, VMBO, LBO of VBO. Welke vooropleidingeis zou er volgens u moeten gelden?

- a. de huidige eis
- b. MBO
- c. HAVO
- d. geen vooropleidingeis
- e. anders, namelijk:

Vraag A.2

Als iemand niet de juiste vooropleiding heeft, kan hij of zij de 'Geschiktheidstest WRM' doen. Omcirkel bij elke uitspraak het cijfer dat het beste met uw mening overeenkomt.

	helemaal oneens	oneens	eens	helemaal eens	weet niet/ geen mening
a. De mogelijkheid om via een geschiktheidstest tot het WRM-examen te worden toegelaten, moet blijven bestaan.	1	2	3	4	5
b. De huidige vorm (computertest) voldoet goed.	1	2	3	4	5
c. De geschiktheidstest selecteert op de juiste zaken.	1	2	3	4	5

Vraag A.3

Hebt u suggesties om de geschiktheidstest (verder) te verbeteren?

.....
.....
.....

Vraag A.4

Voor sommige beroepen is een Verklaring Omtrent Gedrag (VOG) vereist, zoals voor leerkrachten in het basisonderwijs en het voortgezet onderwijs. Uit zo'n verklaring blijkt dat iemand geen strafbare feiten heeft gepleegd. Moet een Verklaring Omtrent Gedrag ook verplicht worden gesteld voor (kandidaat) rij-instructeurs?

- a. Ja
- b. Nee

Onderdeel B. Opzet en inhoud van het huidige WRM-examen

Vraag B.1

Hieronder staat een aantal uitspraken over de opzet en de inhoud van het huidige WRM-examen. Omcirkel bij elke uitspraak het cijfer dat het beste met uw mening overeenkomt.

	helemaal oneens	oneens	eens	helemaal eens
a. Als je slaagt voor het WRM-examen dan ben je goed voorbereid op de praktijk van het lesgeven.	1	2	3	4
b. Alleen als je een vakbekwame rij-instructeur bent, kan je slagen voor het WRM-examen.	1	2	3	4
c. In het WRM-examen komen alle belangrijke onderwerpen voor het lesgeven aan de orde.	1	2	3	4
d. Als je slaagt voor het WRM-examen dan ben je goed voorbereid op het geven van theorielessen.	1	2	3	4
e. Het WRM-examen besteedt aandacht aan onderwerpen die ik onbelangrijk vind voor het lesgeven.	1	2	3	4
f. De voorlichting over de opzet en de inhoud van het WRM-examen op de website van het IBKI is goed.	1	2	3	4

Vraag B.2

Hebt u suggesties om het WRM-examen (verder) te verbeteren?

.....
.....
.....

Onderdeel C. Stage

Vraag C.1

Hieronder staat een aantal uitspraken over de opzet en de inhoud van de **stage**. Omcirkel bij elke uitspraak het cijfer dat het beste met uw mening overeenkomt.

	helemaal oneens	oneens	eens	helemaal eens
a. De stage is een goede voorbereiding op het WRM-examen.	1	2	3	4
b. Door de stage voel ik mij goed voorbereid op het beroep van rij-instructeur.	1	2	3	4
c. Het oefenen met echte leerlingen is erg waardevol.	1	2	3	4
d. De stage is niet nodig, je leert voldoende tijdens de lessen bij de WRM-opleider.	1	2	3	4
e. Het aantal passieve lessen is voldoende.	1	2	3	4
f. Het aantal actieve lessen is voldoende.	1	2	3	4
g. De stage is zijn geld waard.	1	2	3	4
h. De stage moet worden afgeschaft.	1	2	3	4
i. De administratie voor de stage (aanmelden en afmelden) kost weinig tijd.	1	2	3	4

Vraag C.2

Hebt u suggesties om de stage (verder) te verbeteren?

.....

Onderdeel D. Bijscholing

Vraag D.1

Hebt u al cursussen voor de theoretische bijscholing gevolgd?

- a. Ja
- b. Nee, **GA VERDER MET VRAAG D4**

Vraag D.2

Geef in onderstaande tabel aan welke theoretische bijscholingen u hebt gedaan. Geef per gevolgde theoriecursus een rapportcijfer.

Gevolgde theoretische bijscholing (naam van de cursus)	Rapportcijfer (1-10)
a)	
b)	
c)	
d)	
e)	
f)	

Vraag D.3

Hieronder staat een aantal uitspraken over de opzet en de inhoud van de **theoretische bijscholing**. Omcirkel bij elke uitspraak het cijfer dat het beste met uw mening overeenkomt.

	helemaal oneens	oneens	eens	helemaal eens
a. De onderwerpen van de theoretische bijscholing sluiten goed aan bij de dagelijkse praktijk van het lesgeven.	1	2	3	4
b. Er zijn voldoende onderwerpen om uit te kiezen.	1	2	3	4
c. De kwaliteit van de theoriecursussen is hoog.	1	2	3	4
d. Het is juist om de theoriecursussen alleen op aanwezigheid te beoordelen.	1	2	3	4
e. De theoretische cursussen moeten worden afgesloten met een toets.	1	2	3	4
f. Aan de aanbieders van de theoretische bijscholing moeten hogere eisen te worden gesteld.	1	2	3	4
g. De theoretische cursussen moeten worden strenger worden gecontroleerd door het IBKI.	1	2	3	4
h. Ik mis een aantal belangrijke onderwerpen in de theoretische bijscholing.	1	2	3	4

Vraag D.4

Hebt u suggesties om de **theoretische bijscholing** (verder) te verbeteren?

.....

Vraag D.8

Als de derde praktijkbegeleiding onvoldoende is, verliest de instructeurspas zijn geldigheid. Hieronder staat een aantal uitspraken over deze regeling. Omcirkel bij elke uitspraak het cijfer dat het beste met uw mening overeenkomt.

	helemaal oneens	oneens	eens	helemaal eens
a. De regeling moet zo blijven.	1	2	3	4
b. Binnen de periode van 5 jaar moet een instructeur 3 keer kunnen herkansen.	1	2	3	4
c. Na de laatste herkansing moet de instructeur maximaal 6 maanden de tijd krijgen om het herintrederstraject af te ronden.	1	2	3	4
d. Binnen de periode van 5 jaar moet een instructeur onbeperkt kunnen herkansen.	1	2	3	4
e. De regeling moet worden afgeschaft.	1	2	3	4
f. Bij een onvoldoende praktijkbegeleiding moet de instructeur verplicht worden zich praktisch bij te scholen.	1	2	3	4

Vraag D.9

Als de laatste praktijkbegeleiding onvoldoende is, kan de betreffende rij-instructeur het zogenaamde herintrederstraject volgen. Hij moet dan de examenonderdelen van fasen 1 en 2 van de huidige WRM afleggen en hoeft geen stage of stagebeoordeling te doen. Moet het herintrederstraject in de huidige vorm blijven bestaan?

- a. Ja, het hoeft niet gewijzigd te worden
- b. Nee, het moet gewijzigd worden namelijk door (geef een korte omschrijving van de gewenste aanpassing):

.....

Vraag D.10

Hebt u suggesties om de **praktijkbegeleiding** (verder) te verbeteren?

.....
.....
.....

Onderdeel E. Stagementor

Vraag E.1

Bent u actief (geweest) als stagementor?

- a. Ja
- b. Nee, **GA VERDER MET VRAAG F.1**

Vraag E.2

Heeft u een speciale opleiding voor stagementor gevolgd?

- a. Ja
- b. Nee

Vraag E.3

Hoeveel WRM-stagiaires heeft u het afgelopen jaar begeleid?

- a. categorie A, motorfiets: stagiaires
- b. categorie B, personenauto: stagiaires
- c. categorie C, vrachtauto: stagiaires
- d. categorie D, bus: stagiaires

Vraag E.4

Hieronder staat een aantal uitspraken over uw rol als stagementor. Omcirkel bij elke uitspraak het cijfer dat het beste met uw mening overeenkomt.

	helemaal oneens	oneens	eens	helemaal eens
a. Ik beschik over voldoende coachingsvaardigheden om stagiaires het vak te leren.	1	2	3	4
b. Ik heb voldoende tijd om stagiaires het vak van rij-instructeur te leren.	1	2	3	4
c. Ik ben erg gemotiveerd om stagiaires het vak te leren.	1	2	3	4
d. Ik beschik over voldoende vakkennis en praktische vaardigheden om stagiaires het vak van rij-instructeur te leren.	1	2	3	4
e. Ik laat stagiaires oefenen met leerlingen die in een verschillende fase van de opleiding zitten (van beginnend tot gevorderd).	1	2	3	4
f. Stagiaires beschikken over voldoende voorkennis en vaardigheden bij aanvang van hun stage.	1	2	3	4
g. Ik neem voldoende tijd om de lessen met de stagiaires goed voor te bereiden.	1	2	3	4
h. Het begeleiden van stagiaires levert mij of de rijnschool extra inkomsten op.	1	2	3	4
i. Er is regelmatig overleg tussen mij en het opleidingsinstituut van de stagiaire.	1	2	3	4

Vraag E.5

Hebt u suggesties om rol van de **stagementor** (verder) te verbeteren?

.....
.....
.....

Onderdeel F. Algemene vragen

Vraag F.1

Wat is uw pasnummer?

.....

Vraag F.2

Wat is uw geboortejaar?

.....

Vraag F.3

Bent u een ...?

- a. man
- b. vrouw

Vraag F.4

Over welke instructeurscertificaten beschikt u, wanneer heeft u het certificaat behaald en hoeveel uren les geeft u per week voor de betreffende categorie?

	Ja/ Nee	Behaald in?	Aantal uren les per week
Categorie A, motorfiets		maand: jaar:	..... uur/ week
Categorie B, personenauto		maand: jaar:	..... uur/ week
Categorie C, vrachtauto		maand: jaar:	..... uur/ week
Categorie D, bus		maand: jaar:	..... uur/ week
Categorie E bij B		maand: jaar:	..... uur/ week
Categorie E bij C		maand: jaar:	..... uur/ week
Categorie E bij D		maand: jaar:	..... uur/ week

Vraag F.5

Wat is uw hoogst genoten vooropleiding?

- a. alleen basisonderwijs
- b. vmbo tl/gl (mulo/ mavo)
- c. vmbo bbo/kb (lts, ambachtsschool, leao)
- d. mbo (mts, meao)
- e. havo/vwo (hbs, mms, gymnasium)
- f. hbo/universiteit
- g. anders, namelijk :

Vraag F.6

Welke beroepssituatie is voor u van toepassing?

- a. Ik ben rijsschoolhouder en geef als enige rijles (1-mans zaak)
- b. Ik ben rijsschoolhouder, geef zelf rijles en heb daarnaast nog andere rij-instructeurs in dienst
- c. Ik ben rijsschoolhouder, geef zelf geen rijles meer en heb andere rij-instructeurs in dienst
- d. Ik ben als rij-instructeur in loondienst bij een rijsschool
- e. Ik ben als rij-instructeur in loondienst bij de Politie
- f. Ik ben als rij-instructeur in loondienst bij het Ministerie van Defensie
- g. Ik ben franchisehouder
- h. Ik ben examinerator bij het CBR
- i. Ik ben examinerator bij het IBKI
- j. Ik geef geen rijles meer **GA VERDER MET VRAAG F.8**
- k. Anders, namelijk:

Vraag F.7

Welke lessen geeft u? (**meerdere antwoorden mogelijk**) Dit kunnen lessen in de basisrijopleiding zijn, maar ook lessen aan rijbewijsbezitters. Denk daarbij aan verkeersveiligheidsstrainingen, BROEM-ritten en opleidingen in het kader van de richtlijn vakbekwaamheid (code 95)?

- a. Ik geef theorielessen in de basisrijopleiding
- b. Ik geef praktijklessen in de basisrijopleiding
- c. Ik geef praktijklessen aan rijbewijsbezitters in een voortgezette rijopleiding
- d. Ik geef geen lessen meer

Vraag F.8

Bent u lid van een branchevereniging (**meerdere antwoorden mogelijk**)?

- a. Nee
- b. BOVAG
- c. FAM
- d. VRB
- e. KNMV
- f. Anders, namelijk:

ENQUÊTE GROEP 'NIEUWE EXAMENREGIME'

Onderdeel A. Vooropleidingeis/ geschiktheidstest

Vraag A.1

Om het WRM-examen te kunnen doen, moet iemand een schoolopleiding afgemaakt hebben op ten minste het niveau MAVO, VMBO, LBO of VBO. Welke vooropleidingeis zou er volgens u moeten gelden?

- a. de huidige eis
- b. MBO
- c. HAVO
- d. geen vooropleidingeis
- e. anders, namelijk:

Vraag A.2

Als iemand niet de juiste vooropleiding heeft, kan hij of zij de 'Geschiktheidstest WRM' doen. Omcirkel bij elke uitspraak het cijfer dat het beste met uw mening overeenkomt.

	helemaal oneens	oneens	eens	helemaal eens	weet niet/ geen mening
a. De mogelijkheid om via een geschiktheidstest tot het WRM-examen te worden toegelaten, moet blijven bestaan.	1	2	3	4	5
b. De huidige vorm (computertest) voldoet goed.	1	2	3	4	5
c. De geschiktheidstest selecteert op de juiste zaken.	1	2	3	4	5

Vraag A.3

Hebt u suggesties om de geschiktheidstest (verder) te verbeteren?

.....
.....
.....

Vraag A.4

Voor sommige beroepen is een Verklaring Omtrent Gedrag (VOG) vereist, zoals voor leerkrachten in het basisonderwijs en het voortgezet onderwijs. Uit zo'n verklaring blijkt dat iemand geen strafbare feiten heeft gepleegd. Moet een Verklaring Omtrent Gedrag ook verplicht worden gesteld voor (kandidaat) rij-instructeurs?

- a. Ja
- b. Nee

Onderdeel B. Opzet en inhoud van het huidige WRM-examen

Vraag B.1

Hieronder staat een aantal uitspraken over de opzet en de inhoud van het huidige WRM-examen. Omcirkel bij elke uitspraak het cijfer dat het beste met uw mening overeenkomt.

	helemaal oneens	oneens	eens	helemaal eens
a. Als je slaagt voor het WRM-examen dan ben je goed voorbereid op de praktijk van het lesgeven.	1	2	3	4
b. Alleen als je een vakbekwame rij-instructeur bent, kan je slagen voor het WRM-examen.	1	2	3	4
c. In het WRM-examen komen alle belangrijke onderwerpen voor het lesgeven aan de orde.	1	2	3	4
d. Als je slaagt voor het WRM-examen dan ben je goed voorbereid op het geven van theorielessen.	1	2	3	4
e. Het WRM-examen besteedt aandacht aan onderwerpen die ik onbelangrijk vind voor het lesgeven.	1	2	3	4
f. De voorlichting over de opzet en de inhoud van het WRM-examen op de website van het IBKI is goed.	1	2	3	4

Vraag B.2

Vond u de onderstaande onderdelen van het WRM-examen moeilijk of juist gemakkelijk? Omcirkel bij elk examenonderdeel het cijfer dat het beste met uw mening overeenkomt.

	erg gemak- kelijk	gemak- kelijk	niet moeilijk/ niet gemakkelijk	moeilijk	erg moeilijk
a. Fase 1a: Theorietoets "Theorie van de rijtaak"	1	2	3	4	5
b. Fase 1b: Praktijkrit "Eigen rijvaardigheid"	1	2	3	4	5
c. Fase 2a: Theorietoets "Lesvoorbereiding"	1	2	3	4	5
d. Fase 2b: Theorietoets "Lesuitvoering en beoordelen"	1	2	3	4	5
e. Fase 3: Praktijktoets "Stagebeoordeling"	1	2	3	4	5

Vraag B.3

Hieronder staan opnieuw de onderdelen van het WRM-examen opgesomd. Geef per onderdeel aan in welke mate u ze van betekenis vindt voor het beroep van rij-instructeur.

Fase 1a: Theorietoets “Theorie van de rijtaak”

Van geen enkele betekenis										Van zeer grote betekenis	
0	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	

Fase 1b: Praktijkrit “Eigen vaardigheid”

Van geen enkele betekenis										Van zeer grote betekenis	
0	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	

Fase 2a: Theorietoets “Lesvoorbereiding”

Van geen enkele betekenis										Van zeer grote betekenis	
0	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	

Fase 2b: Theorietoets “Lesuitvoering en beoordelen”

Van geen enkele betekenis										Van zeer grote betekenis	
0	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	

Fase 3: Praktijktoets ‘Stagebeoordeling’

Van geen enkele betekenis										Van zeer grote betekenis	
0	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	

Vraag B.4

Wat vond u van de beoordeling bij de “stagebeoordeling” (fase 3, beoordeling van de praktijkles)?
Omcirkel bij elk examenonderdeel het cijfer dat het beste met uw mening overeenkomt.

	helemaal oneens	oneens	eens	helemaal eens
a. Via het protocol werden de zaken getoetst die je later in de praktijk als rij-instructeur nodig hebt.	1	2	3	4
b. Ik heb te weinig tijd gekregen om mijn instructie- én coachingsvaardigheden te laten zien.	1	2	3	4
c. De examiner stelde mij op m'n gemak.	1	2	3	4
d. De examiner legde veel nadruk op de puntentelling.	1	2	3	4
e. Bij het bespreken van de uitslag besteedde de examiner aandacht aan mijn zwakke punten.	1	2	3	4
f. Bij het bespreken van de uitslag besteedde de examiner aandacht aan mijn sterke punten.	1	2	3	4
g. Het examen was een goede weergave van een normale praktijkles.	1	2	3	4

h.	Ik moest dingen laten zien die weinig of niets met een echte rijles te maken hebben.	1	2	3	4
i.	Ik vond het oordeel van de examinator goed onderbouwd.	1	2	3	4

Vraag B.5

Hebt u suggesties om het WRM-examen (verder) te verbeteren?

<p>.....</p> <p>.....</p> <p>.....</p>
--

Vraag B.6

Hieronder staat een aantal uitspraken over de opzet en de inhoud van de WRM-opleiding die u heeft gevolgd. Omcirkel bij elke uitspraak het cijfer dat het beste met uw mening overeenkomt.

		helemaal oneens	oneens	eens	helemaal eens
a.	Ik voelde mij goed voorbereid op het WRM-examen door mijn opleiding.	1	2	3	4
b.	Ik ben niet te spreken over de kwaliteit van de docenten van mijn WRM-opleiding.	1	2	3	4
c.	Mijn WRM-opleiding was praktijkgericht.	1	2	3	4
d.	Door mijn WRM-opleiding voelde ik mij goed voorbereid op het beroep van rij-instructeur.	1	2	3	4
e.	In mijn WRM-opleiding kreeg ik waar voor mijn geld.	1	2	3	4
f.	De kwaliteit van de gebruikte lesmaterialen was goed.	1	2	3	4

Onderdeel C. Stage

Vraag C.1

Voor welke categorie hebt u stage gevolgd (**meerdere antwoorden mogelijk**)?

- a. categorie A, motorfiets
- b. categorie B, personenauto
- c. categorie C, vrachtauto
- d. categorie D, bus

Vraag C.2

Had u moeite met het vinden van een stageplaats?

- a. Ja, het kostte mij heel veel moeite
- b. Ja, het kostte mij enige moeite
- c. Nee, het kostte mij nauwelijks moeite
- d. Nee, het kostte mij helemaal geen moeite

Vraag C.7

Welk rapportcijfer geeft u voor de begeleiding door uw stagementor?

Erg slecht	0	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	Erg goed
------------	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	----	----------

Vraag C.8

Hebt u suggesties om de stage (verder) te verbeteren?

.....
.....
.....

Onderdeel D. Bijscholing

Vraag D.1

Hebt u al cursussen voor de theoretische bijscholing gevolgd?

- a. Ja
- b. Nee, **GA VERDER MET VRAAG D4**

Vraag D.2

Geef in onderstaande tabel aan welke theoretische bijscholingen u hebt gedaan. Geef per gevolgde theoriecursus een rapportcijfer.

Gevolgde theoretische bijscholing (naam van de cursus)	Rapportcijfer (1-10)
a)	
b)	
c)	
d)	
e)	
f)	

Vraag D.3

Hieronder staat een aantal uitspraken over de opzet en de inhoud van de **theoretische bijscholing**. Omcirkel bij elke uitspraak het cijfer dat het beste met uw mening overeenkomt.

	helemaal oneens	oneens	eens	helemaal eens
a. De onderwerpen van de theoretische bijscholing sluiten goed aan bij de dagelijkse praktijk van het lesgeven.	1	2	3	4
b. Er zijn voldoende onderwerpen om uit te kiezen.	1	2	3	4
c. De kwaliteit van de theoriecursussen is hoog.	1	2	3	4
d. Het is juist om de theoriecursussen alleen op aanwezigheid te beoordelen.	1	2	3	4
e. De theoretische cursussen moeten worden afgesloten met een toets.	1	2	3	4
f. Aan de aanbieders van de theoretische bijscholing moeten hogere eisen te worden gesteld.	1	2	3	4
g. De theoretische cursussen moeten worden strenger worden gecontroleerd door het IBKI.	1	2	3	4
h. Ik mis een aantal belangrijke onderwerpen in de theoretische bijscholing.	1	2	3	4

Vraag D.4

Hebt u suggesties om de **theoretische bijscholing** (verder) te verbeteren?

.....

Vraag D.5

Hebt u al een of meer praktijkbegeleidingen gedaan?

- a. Ja, bij het IBKI
- b. Ja, bij het CBR (RIS praktijkbegeleiding)
- c. Nee, **GA VERDER MET VRAAG F.1**

Vraag D.6

Welk rapportcijfer geeft u voor de door u gevolgde praktijkbegeleiding(en)?

Erg slecht												Erg goed
0	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10		

Vraag D.7

Hieronder staat een aantal uitspraken over de opzet en de inhoud van de **praktijkbegeleiding**. Omcirkel bij elke uitspraak het cijfer dat het beste met uw mening overeenkomt.

	helemaal oneens	oneens	eens	helemaal eens
a. Het niveau van de rij-instructie wordt door de praktijkbegeleiding vergroot.	1	2	3	4
b. De beoordelaar/ examinerator was deskundig.	1	2	3	4
c. Via het protocol worden die zaken getoetst die voor de praktijk van het lesgeven belangrijk zijn.	1	2	3	4
d. Ik had voldoende gelegenheid om mijn instructie- én coachingsvaardigheden te laten zien.	1	2	3	4
e. De beoordelaar/ examinerator stelde mij op m'n gemak.	1	2	3	4
f. De beoordelaar/ examinerator legde veel nadruk op de puntentelling.	1	2	3	4
g. Bij het bespreken van de uitslag besteedde de beoordelaar/ examinerator aandacht aan mijn zwakke punten.	1	2	3	4
h. Bij het bespreken van de uitslag besteedde de beoordelaar/ examinerator aandacht aan mijn sterke punten.	1	2	3	4
i. De praktijkbegeleiding was een goede weergave van een normale praktijkles.	1	2	3	4
j. Ik moest dingen laten zien die weinig of niets met een echte rijles te maken hebben.	1	2	3	4
k. Ik vond het oordeel van de beoordelaar/ examinerator goed onderbouwd.	1	2	3	4

Vraag D.8

Als de derde praktijkbegeleiding onvoldoende is, verliest de instructeurspas zijn geldigheid. Hieronder staat een aantal uitspraken over deze regeling. Omcirkel bij elke uitspraak het cijfer dat het beste met uw mening overeenkomt.

	helemaal oneens	oneens	eens	helemaal eens
a. De regeling moet zo blijven.	1	2	3	4
b. Binnen de periode van 5 jaar moet een instructeur 3 keer kunnen herkansen.	1	2	3	4
c. Na de laatste herkansing moet de instructeur maximaal 6 maanden de tijd krijgen om het herintrederstraject af te ronden.	1	2	3	4
d. Binnen de periode van 5 jaar moet een instructeur onbeperkt kunnen herkansen.	1	2	3	4
e. De regeling moet worden afgeschaft.	1	2	3	4
f. Bij een onvoldoende praktijkbegeleiding moet de instructeur verplicht worden zich praktisch bij te scholen.	1	2	3	4

Vraag D.9

Als de laatste praktijkbegeleiding onvoldoende is, kan de betreffende rij-instructeur het zogenaamde herintrederstraject volgen. Hij moet dan de examenonderdelen van fasen 1 en 2 van de huidige WRM afleggen en hoeft geen stage of stagebeoordeling te doen. Moet het herintrederstraject in de huidige vorm blijven bestaan?

- a. Ja, het hoeft niet gewijzigd te worden
- b. Nee, het moet gewijzigd worden namelijk door (geef een korte omschrijving van de gewenste aanpassing):

.....

Vraag D.10

Hebt u suggesties om de **praktijkbegeleiding** (verder) te verbeteren?

.....
.....
.....

Onderdeel F. Algemene vragen

Vraag F.1

Wat is uw pasnummer?

.....

Vraag F.2

Wat is uw geboortjaar?

.....

Vraag F.3

Bent u een ...?

- a. man
- b. vrouw

Vraag F.4

Over welke instructeurscertificaten beschikt u, wanneer heeft u het certificaat behaald en hoeveel uren les geeft u per week voor de betreffende categorie?

	Ja/ Nee	Behaald in?	Aantal uren les per week
Categorie A, motorfiets		maand: jaar:	..... uur/ week
Categorie B, personenauto		maand: jaar:	..... uur/ week
Categorie C, vrachtauto		maand: jaar:	..... uur/ week
Categorie D, bus		maand: jaar:	..... uur/ week
Categorie E bij B		maand: jaar:	..... uur/ week
Categorie E bij C		maand: jaar:	..... uur/ week
Categorie E bij D		maand: jaar:	..... uur/ week

Vraag F.5

Wat is uw hoogst genoten vooropleiding?

- a. alleen basisonderwijs
- b. vmbo tl/gl (mulo/ mavo)
- c. vmbo bbo/kb (lts, ambachtsschool, leao)
- d. mbo (mts, meao)
- e. havo/vwo (hbs, mms, gymnasium)
- f. hbo/universiteit
- g. anders, namelijk :

Vraag F.6

Welke beroepssituatie is voor u van toepassing?

- a. Ik ben rijsschoolhouder en geef als enige rijles (1-mans zaak)
- b. Ik ben rijsschoolhouder, geef zelf rijles en heb daarnaast nog andere rij-instructeurs in dienst
- c. Ik ben rijsschoolhouder, geef zelf geen rijles meer en heb andere rij-instructeurs in dienst
- d. Ik ben als rij-instructeur in loondienst bij een rijsschool
- e. Ik ben als rij-instructeur in loondienst bij de Politie
- f. Ik ben als rij-instructeur in loondienst bij het Ministerie van Defensie
- g. Ik ben franchisehouder
- h. Ik ben examinerator bij het CBR
- i. Ik ben examinerator bij het IBKI
- j. Ik geef geen rijles meer **GA VERDER MET VRAAG F.8**
- k. Anders, namelijk:

Vraag F.7

Welke lessen geeft u? (**meerdere antwoorden mogelijk**) Dit kunnen lessen in de basisrijopleiding zijn, maar ook lessen aan rijbewijsbezitters. Denk daarbij aan verkeersveiligheidstrainingen, BROEM-ritten en opleidingen in het kader van de richtlijn vakbekwaamheid (code 95)?

- a. Ik geef theorielessen in de basisrijopleiding
- b. Ik geef praktijklessen in de basisrijopleiding
- c. Ik geef praktijklessen aan rijbewijsbezitters in een voortgezette rijopleiding
- d. Ik geef geen lessen meer

Vraag F.8

Bent u lid van een branchevereniging (**meerdere antwoorden mogelijk**)?

- a. Nee
- b. BOVAG
- c. FAM
- d. VRB
- e. KNMV
- f. Anders, namelijk: