

RAPPORT

De Collegiale Adviesrit

Verslag van een pilot in de examenregio Goes

Klant: Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat

Referentie: BI3484-RHD-ZZ-XX-RP-Z-0001

Status: S0/P01.01

Datum: 22 september 2022

HASKONINGDHV NEDERLAND B.V.

Laan 1914 no.35
3818 EX Amersfoort
Mobility & Infrastructure
Trade register number: 56515154

+31 88 348 20 00 **T**
+31 33 463 36 52 **F**
info@rhdhv.com **E**
royalhaskoningdhv.com **W**

Titel document: De Collegiale Adviesrit

Sub titel: Verslag van een pilot in de examenregio Goes

Referentie: BI3484-RHD-ZZ-XX-RP-Z-0001

Status: P01.01/S0

Datum: 22 september 2022

Projectnaam:

Projectnummer: BI3484

Auteur(s): Erik Roelofs (DABB), Niki Hukker (RHDHV), Jan Vissers (RHDHV)

Opgesteld door:

Gecontroleerd door:

Datum:

Goedgekeurd door:

Datum:

Classificatie

Project gerelateerd

Behoudens andersluidende afspraken met de Opdrachtgever, mag niets uit dit document worden veelevoudigd of openbaar gemaakt of worden gebruikt voor een ander doel dan waarvoor het document is vervaardigd. HaskoningDHV Nederland B.V. aanvaardt geen enkele verantwoordelijkheid of aansprakelijkheid voor dit document, anders dan jegens de Opdrachtgever.

Let op: dit document bevat mogelijk persoonsgegevens van medewerkers van HaskoningDHV Nederland B.V.. Voordat publicatie plaatsvindt (of anderszins openbaarmaking), dient dit document te worden geanonimiseerd of dient toestemming te worden verkregen om dit document met persoonsgegevens te publiceren. Dit hoeft niet als wet- of regelgeving anonimiseren niet toestaat.

Inhoud

Managementsamenvatting	5
1 Achtergrond van de collegiale adviesrit	11
2 Uitgangspunten en onderzoeksvragen pilot	12
2.1 Uitgangspunten	12
2.2 Functie van de collegiale adviesrit	12
2.3 Onderzoeksvragen	14
3 Ontwikkeling van de collegiale adviesrit	15
3.1 Het proces van ontwikkeling	15
3.2 Het instrument collegiale adviesrit	15
4 Opzet van de pilot	22
4.1 Design en deelnemende rijinstructeurs	22
4.2 Voorbereidende training	23
4.3 Instrumenten en dataverzameling	25
4.4 Deelnemende leerlingen	26
5 Resultaten	28
5.1 Gegeven adviezen examengereedheid	28
5.2 Betrouwbaarheid en validiteit instrument	28
5.3 Beleving collegiale adviesrit door leerlingen	48
5.4 Kenschets gevolgde rijopleiding	50
5.5 Beleving van de adviesrit door rijinstructeurs	51
5.6 Voorwaarden en opties voor implementatie	52
6 Conclusie	55
6.1 Betrouwbaarheid en validiteit beoordelingsprocedure collegiale adviesrit	55
6.2 Beleving en gebruik van de resultaten van de collegiale adviesrit	56
6.3 Beeld van de opleiding van de CA-deelnemers	57
6.4 Implementatie van de collegiale adviesrit	57
6.5 Beantwoording onderzoeksvragen	58
6.6 Eindconclusie	60

7	Aanbevelingen	61
8	Literatuur	62
	Bijlagen	63
	Bijlage 1: Vergelijking rijopleiding CA-deelnemers en referentiegroep	63
	Bijlage 2: Lineair regressiemodel om verschillen in foutenaantallen te toetsen	65
	Bijlage 3: Kenschets gevolgde rijopleiding	66

Managementsamenvatting

In Advies Roemer¹ zijn maatregelen voorgesteld om de kwaliteit van de rijopleiding te verbeteren. Eén daarvan is invoeren van een systeem van collegiale advisering tussen rijinstructeurs. Invoering van collegiale adviesritten kan naar verwachting leiden tot:

- Doorbreking van de één-op-één relatie tussen leerling en rijinstructeur.
- Meer transparantie over de inhoud van de rijopleiding.
- Een hogere slagingskans voor het rijexamen, wat ten goede komt aan de examencapaciteit.

In het Advies Roemer is sprake van meerdere collegiale adviesritten, gekoppeld aan de modulaire opbouw van een in te voeren nationaal leerplan voor de rijopleiding. Het Advies Roemer doet de aanbeveling om vooruitlopend op het nationaal leerplan een werkwijze voor de collegiale advisering te ontwikkelen en deze op basis van vrijwilligheid in te voeren.

Een eerste pilot met collegiale adviesritten heeft in 2022 plaatsgevonden. Deze samenvatting beschrijft de opzet en de uitkomsten van de pilot, gestructureerd volgens de opbouw van het rapport:

- Hoofdstuk 2: Uitgangspunten en onderzoeksvragen pilot
- Hoofdstuk 3: Ontwikkeling collegiale adviesrit
- Hoofdstuk 4: Opzet pilot
- Hoofdstuk 5: Resultaten
- Hoofdstuk 6: Conclusie

Uitgangspunten en onderzoeksvragen pilot (H2)

Het concept van de adviesrit is als volgt: Een andere rijinstructeur dan de eigen rijinstructeur stelt vast of de leerling op koers zit om het examen te halen (examengereed is). Zo niet, dan kan de leerling extra lessen volgen óf kan het examen bij het CBR worden uitgesteld. De adviesrit is vrijwillig, laagdrempelig en vrijblijvend, en het is de leerling die de keuze maakt om het examen wel of niet uit te stellen. De adviesrit vond tijdens de pilot plaats op 90% van het opleidingstraject. In het Advies Roemer is het perspectief dat uiteindelijk sprake is van meerdere momenten van collegiale advisering en examengereed melding.

Beoogde positieve effecten voor rijinstructeurs zijn het bevestigen of aanscherpen van de eigen inschattingen, en het doorbreken van onbewuste hulppatronen en beoordelingstendenties. Leerlingen wennen aan de examensituatie, ontvangen waardevolle feedback en ontwikkelen een realistische zelfinschatting.

Uiteindelijk is de verwachting dat het gebruik van een collegiale adviesrit aan het einde van het opleidingstraject bijdraagt aan een hogere slagingskans op het rijexamen. Om dat te kunnen onderzoeken wordt verondersteld dat de collegiale adviesrit op een betrouwbare, geaccepteerde en praktisch haalbare manier kan worden gerealiseerd. Deze pilot was gericht op de laatste, met als hoofdvraag:

Aan welke kenmerken dient een collegiale adviesrit te voldoen, wil deze als bewezen en geaccepteerde basis worden gezien voor een advies over de examengereedheid van een leerling?

De ontwikkeling en evaluatie van de bruikbaarheid van de adviesrit stond daarmee centraal. Het effect op de slagingskans is ook meegenomen, maar dit betreft slechts een eerste indicatie.

¹ Commissie Roemer, 2021. *Van rijles naar rijonderwijs. Advies verbetering autorijscholenbranche.*

Ontwikkeling collegiale adviesrit (H3)

Het instrument en de vereiste verlangde afnameprocedure voor de adviesritten zijn in een aantal versies ontwikkeld. Daarbij is feedback ingewonnen van vertegenwoordigers van het CBR en de opleidingsbranche.

Het beoordelingsinstrument heeft de vorm van een digitaal scoreformulier. Beoordeling vindt plaats op basis van de vijf criteria die het CBR ook hanteert: voertuigbediening, veiligheid, doorstromen, sociaal rijgedrag en milieusparend rijgedrag. Scores variëren van 1 tot en met 4, waarbij 1 staat voor “hiermee ging nog veel mis, diverse fouten” en 4 voor “dit ging (bijna) altijd goed”. De eigen instructeur beoordeelt met het formulier vooraf aan de adviesrit de rijbekwaamheid van de leerling, op basis van de prestaties in de laatste drie lessen. De collega-instructeur beoordeelt vervolgens met eenzelfde scoreformulier de examengereedheid van de leerling, op basis van de adviesrit. Leerlingen vullen direct na de rit een zelfreflectieformulier in met dezelfde aspecten, om de mate waarin het beeld van de eigen presentaties realistisch is te bepalen.

Tijdens de collegiale adviesrit voeren leerlingen hetzelfde type rijtaken uit als waarop ze tijdens het praktijkexamen worden beoordeeld. De collega-instructeur geeft de leerling twee standaard rijopdrachten mee: rijden volgens de beoordelingscriteria en waar mogelijk rijden op de maximumsnelheid. In het tweede deel van de route volgen daarnaast bijzondere verrichtingen en taakverzwarende opdrachten.

Voor de vijf beoordelingscriteria worden automatisch niveauscores bepaald volgens vaste normen. Uit de beoordeling door de collega-instructeur wordt verder automatisch een vooradvies afgeleid met drie opties; examengereed, bijna examengereed en nog niet examengereed. De eigen rijinstructeur ontvangt een rapport van de adviesrit waarin de beoordeling van zowel de eigen instructeur zelf als die van de collega-instructeur en leerling zijn opgenomen. De inschatting om op basis van de uitkomsten te adviseren het examen uit te stellen is aan de eigen instructeur. De leerling neemt de uiteindelijke beslissing om dit advies wel of niet op te volgen.

Opzet pilot (H4)

De pilot vond plaats in examenregio Goes met 9 rijinstructeurs. Oorspronkelijk was het plan om zoveel mogelijk combinaties van paren van rijinstructeurs te vormen, om zo een optimaal onderzoeksdesign te verkrijgen. De af te leggen afstanden tussen de deelnemende rij scholen waren echter aanzienlijk, waardoor dit praktisch niet haalbaar bleek. Daarom is ervoor gekozen te werken met twee groepen instructeurs die in hun eigen regio onderling collegiale adviesritten uitvoeren. De twee regio's waren Goes met 5 instructeurs en Vlissingen-Middelburg met 4 instructeurs. De rijinstructeurs hebben zelf de adviesritten gepland, zonder tussenkomst van de onderzoekers. Het streefaantal uit te voeren collegiale adviesritten tijdens de pilot was gesteld op 90.

De voorbereiding van de deelnemende rijinstructeurs vond plaats in twee stappen: een pre-pilot en een voorbereidende training. Om te beginnen heeft bij een grote rij school een pre-pilot plaatsgevonden waarbij enkele instructeurs betrokken waren. Na een toelichting door de onderzoekers, zijn er door de instructeurs als oefening vier adviesritten uitgevoerd volgens het standaard protocol. Op deze manier konden de werkwijze en instrumenten getest worden. Dit is nabesproken, en ervaringen bleken over het algemeen positief. Vervolgens hebben alle instructeurs deelgenomen aan twee bijeenkomsten. Hierin zijn de praktische en organisatorische zaken besproken, is de werkwijze toegelicht en is geoefend met beoordelen aan de hand van videobeelden. Hierna zijn de instructeurs zelfstandig van start gegaan met het plannen en uitvoeren van de collegiale adviesritten.

Resultaten (H5)

De resultaten van deze pilot zijn opgedeeld in verschillende onderdelen. Er is gekeken naar zowel de betrouwbaarheid en validiteit van het instrument, als de (beleving van) de implementatie in de praktijk.

Deelnemende rijinstructeurs en leerlingen

Er deden 9 rijinstructeurs mee aan de pilot, waarbij bewust is gekozen voor een mix tussen wel/niet RIS-instructeurs² en grote en kleine rij scholen. Het aantal collegiale adviesritten per rijinstructeur varieert tussen 3 en 13. De vragenlijst over de adviesritten is door 7 instructeurs ingevuld.

Aan de pilot deden in totaal 70 leerling-automobilisten mee. Van hen waren er 34 man (48,6%) en 36 vrouw (51,4%). De gemiddelde leeftijd van de deelnemende vrouwen (gemiddeld 20,3 jaar) ligt wat hoger dan die van de mannen (gemiddeld 18,2 jaar). De vragenlijst over beleving van de adviesrit is door 30 leerlingen ingevuld. Jongere leerlingen (tot 21 jaar) waren in die groep sterker vertegenwoordigd.

Adviezen examengereedheid

In totaal zijn er 74 collegiale adviesritten gereden. Drie leerlingen hebben tweemaal aan een adviesrit meegedaan. De inschatting van de collega-instructeur en die van de eigen instructeur over de examengereedheid van de leerling (wel/bijna/niet) komen in 44 gevallen (59,5%) exact overeen. Bij 23 adviesritten zijn aangrenzende positieve adviezen gegeven (de combinatie 'wel/bijna'). Bij 7 adviesritten concludeerde de ene instructeur niet examengereed, en de andere wel of bijna examengereed.

Betrouwbaarheid en validiteit instrument

Er zijn verschillende aspecten onderzocht die een beeld geven van de betrouwbaarheid en validiteit van het instrument en de procedure.

Voorspellende kracht adviesrit voor examenuitslag

Van de leerlingen die gedurende de projectperiode op gingen voor het examen slaagde ruim 82%. Daarnaast wachtten nog 21 leerlingen op een examendatum, die buiten de termijn van de dataverzameling van dit project lag (eind derde week juli 2022).

Het vooradvies van de collega-instructeur is een goede voorspeller van de examenuitslag. Een hoog percentage examengereed geachte leerlingen slaagt ook daadwerkelijk (bijna 84%). Bij collega-instructeurs komt het enkele keren voor dat een als niet-examengereed beoordeelde leerling toch slaagt. Bij de eigen rijinstructeur is dit niet het geval.

Consistentie in toegekende scores

Voor het patroon in scores op de hoofdcriteria (voertuigbediening, veiligheid, doorstromen, sociaal rijgedrag, milieusparend rijgedrag), geldt dat er een hoge overeenstemming is tussen het beeld van de collega-instructeur en het beeld van de eigen rijinstructeur. Leerlingen presteren op veiligheid significant lager dan op de andere criteria, en bij alle instructeurs consistent onder 3,5 op een schaal van 1 (hiermee ging nog veel mis, diverse fouten) tot en met 4 (dit ging (bijna) altijd goed).

Instructeurs uit beide pilotgroepen (Goes en Vlissingen-Middelburg) zijn ongeveer even streng in hun beoordelingen, uitgezonderd één instructeur die beduidend strenger is dan alle andere collega's.

² RIS staat voor Rijopleiding In Stappen. Deze aanpak is meer gestructureerd dan een standaard rijopleiding. Leerlingen leren autorijden in vier modules. Als onderdeel van het traject zijn er twee praktijktoetsen bij de opleider, een praktijktoets bij het CBR en het afsluitende officiële rijexamen bij het CBR.

Zelfbeoordeling: consistentie en correctheid

De gelijkenis in de scorepatronen van de zelfbeoordeling door leerlingen en de collega-instructeurs vastgesteld naar aanleiding van de prestaties op dezelfde adviesrit is redelijk hoog. De eigen inschatting over het bereikte niveau van voertuigbeheersing en in iets mindere mate van veiligheid en doorstroming bevorderend rijden is bij aanzienlijke percentages leerlingen identiek aan die van de collega-instructeur (tussen 40 en 57%).

Wel blijken leerlingen in hun zelfbeoordeling gemiddeld genomen strenger te zijn dan de collega-instructeurs. Dit vertaalt zich naar percentages leerlingen die zichzelf licht tot sterk onderschatten wat betreft de drie hiervoor genoemde criteria (tussen 31 en 45%). Een kleiner deel van de leerlingen laat een lichte overschatting van het eigen behaalde niveau van rijvaardigheid zien (tussen 12 en 15%).

Geregistreeerde rijfouten, consistentie en onderbouwing scores

Een kwart van alle gemaakte fouten in de adviesrit heeft betrekking op het tijdig opmerken en herkennen van situatieveranderingen in het verkeer. Daarnaast komen fouten in rijden met een aangepaste snelheid (15%) het vlot en besluitvaardig handelen (14%), en het aanhouden van een veilig 'ruimteknussen' (9%) voor. Bezien vanuit de rijtaak komt 45% van de fouten voor bij rijden op en nabij kruispunten, inclusief afslaan.

Het totaalbeeld van de eigen rijinstructeur over de gemaakte fouten in de laatste drie lessen vóór de adviesrit komt sterk overeen met dat van de collega-instructeur tijdens de adviesrit.

Het blijkt dat de typen rijfouten die passen bij een criterium ook daadwerkelijk samenhangen met de prestatiescore op dat criterium. Dit toont aan dat de betrokken collega-instructeurs hun scores consistent hebben onderbouwd.

Beeld feedback collega-instructeur

Los van het scoren van de beoordelingsaspecten, konden collega-instructeurs ook extra opmerkingen toevoegen. Er is een grote consistentie tussen de opmerkingen van de collega-instructeurs en hun observaties van foutgedragingen. Kijk- en anticipeergedrag, snelheidsregeling, gedrag op kruispunten zijn veel genoemde feedbackpunten waarover ook vaak eerder foutgedragingen werden gerapporteerd. Relatief nieuwe informatie uit de geschreven opmerkingen is de regelmatige feedback van collega-instructeurs op het strategisch handelen, het vooruitplannen door de leerling. Mogelijk zou dit meer strategische niveau van handelen een aparte plaats moeten krijgen in de adviesrit.

Potentieel storende factoren: rijomstandigheden en mentale gesteldheid leerlingen

Over het algemeen waren de gereden routes tijdens de adviesritten redelijk gelijkwaardig voor de leerlingen. De routes worden over het algemeen als vrij gemakkelijk gezien op de aspecten zichtbaarheid, tijd en ruimte om te handelen en weg- en weersomstandigheden. In dat opzicht verschillen de routes niet van de lesroutes. Alleen wat betreft verkeersdrukte werden de routes van de adviesritten vaker als moeilijker ervaren dan tijdens rijlessen.

De ruimte en tijd om te handelen in verkeerssituaties lijken een negatieve invloed te hebben op de rijprestatie van de leerling. Naarmate de adviesrit op deze factoren moeilijker was, waren de behaalde scores op veiligheid, doorstromen en milieubesparend rijden lager. Voor het overige zijn complexiteitsverschillen tussen routes geen storende factor geweest voor de interpretatie van de verkregen adviesritscores.

Veel (59%) leerlingen waren (enigszins) gespannen tijdens de collegiale adviesrit. 69% geeft aan meer gespannen te zijn geweest dan tijdens de normale rijlessen. De mate van zelfvertrouwen varieerde vrij sterk tussen leerlingen; ofwel tamelijk veel vertrouwen (50%) ofwel een beetje

vertrouwen (42%). Verschillen in mentale beleving van de adviesrit, de mate van zelf gerapporteerde gespannenheid en mate van vertrouwen in eigen kunnen hebben echter hoogstwaarschijnlijk geen storende factor gevormd bij de interpretatie van de verkregen adviesritscores.

Beleving leerlingen

Leerlingen zijn gevraagd om hun ervaring met de collegiale adviesrit, en de rijopleiding in het algemeen. Uitkomsten zijn gebaseerd op de resultaten van 30 volledig ingevulde vragenlijsten (respons 41%).

Beleving collegiale adviesrit

Een grote meerderheid (90%) van de leerlingen herkende het beeld dat ze doorgaans van hun eigen instructeur kregen terug in dat van de collega-instructeur. De meeste leerlingen (80%) zouden anderen aanraden om ook een adviesrit te rijden met een collega-instructeur. Inhoudelijk gezien vinden 23 leerlingen (76,7%) dat ze nuttige tips hebben meegekregen van de collega-instructeurs.

Ervaring rijopleiding

De ervaring van leerlingen die deelnamen aan de pilot is vergeleken met een referentiegroep (247 leerlingen) die destijds is gebruikt bij de evaluatie van de proef Rijopleiding op Maat. De waardering van de opleiding van CA-deelnemers is op alle onderzochte aspecten van door leerlingen ervaren kwaliteit vergelijkbaar met of iets beter dan hoe leerlingen landelijk oordelen over hun rijopleiding.

Het aantal examenpogingen van CA-leerlingen alvorens ze slagen blijkt significant kleiner dan van de vergelijkbare referentiegroep (1.44 versus 1.93.). Slechts één van de responderende leerlingen heeft besloten het praktijkexamen te verzetten op grond van het vooradvies van de collega-instructeur.

Beleving rijinstructeurs

De vragenlijst over beleving en implementatie is door 7 van de 9 deelnemende instructeurs ingevuld. Hun beeld van de effecten van de collegiale adviesrit varieert. De meerderheid ziet de adviesrit vooral als een bevestiging van hun eigen inschatting over wat leerlingen kunnen. Daarnaast geeft het een beter beeld van hoe streng rijinstructeurs zijn in vergelijking met anderen, en is er volgens vier instructeurs een gedeelde kijk bij de deelnemers ontstaan op de manier van beoordelen.

Implementatie van de collegiale adviesrit

Draagvlak voor een collegiale adviesrit onder de leerlingen

Uitkomsten zijn gebaseerd op 30 volledig ingevulde vragenlijsten door CA-leerlingen. Zeker 24 leerlingen (80%) zouden anderen aanraden om ook een adviesrit te rijden met een collega-instructeur. Meer dan de helft van de leerlingen blijkt zorgen te hebben over de kosten van de rijopleiding. Aan de andere kant gaan de meeste ondervraagde leerlingen (80%) niet zover dat ze slagen voor een zo laag mogelijk bedrag belangrijker vinden dan dat ze zelf goed kunnen rijden. Dit speelt slechts voor een minderheid van de leerlingen (20%).

Voorwaarden en opties voor implementatie volgens instructeurs

Instructeurs besteedden per collegiale adviesrit tussen de 85-130 minuten aan de werkzaamheden, inclusief het plannen. Dat laatste was volgens bijna alle instructeurs een knelpunt. Ook reistijd, het vinden van geschikte collega's (in de buurt), lange wachttijden bij het CBR en het beoordelingsformulier zijn genoemd. Als randvoorwaarden voor invoering van de adviesrit werden de beschikbaarheid van momenten voor het nieuwe praktijkexamen en een voldoende omvang van de rijschool het meest vaak gekozen. Instructeurs verschillen van mening over mogelijke uitwerkingsopties van de collegiale adviesrit. De meerderheid is voorstander van inzetten van speciaal opgeleide instructeurs, en zou de adviesrit vast onderdeel van het lessenpakket maken.

Conclusie (H6)

In deze pilot stond de ontwikkeling en evaluatie van de bruikbaarheid van de adviesrit centraal. De leidende vraag daarbij was aan welke kenmerken een collegiale adviesrit dient te voldoen, wil deze als bewezen en geaccepteerde basis worden gezien voor een advies over de examengereedheid van een leerling. We kunnen met betrekking daartoe het volgende concluderen:

- De consistentie in het scoringgedrag, de wijze waarop fouten worden opgemerkt en de onderwerpen waarover feedback wordt gegeven door collega-instructeurs wijzen op een goede basis voor het gebruik van de ontwikkelde adviesrit in de laatste fase van de rijopleiding.
- De adviesrit en met name de gebruikte scoreformulieren zijn een goed communicatiemiddel tussen alle betrokken partijen (beide instructeurs en leerling) over de gemaakte vorderingen. Het is bruikbaar om eventuele hiaten in de opleiding vast te stellen.
- De ontwikkelde procedure voor de collegiale adviesrit werkt in de praktijk en is een goede basis om te adviseren over de examengereedheid van de leerling.
- De grootste uitdaging in de praktijk is het plannen van de adviesritten tussen instructeurs onderling (met name tussen zzp'ers) en het beheersen van de kosten.

Aangezien tijdens de pilot is gewerkt met een groep gemotiveerde instructeurs met een hoog slagingspercentage, zijn de uitkomsten mogelijk niet representatief voor alle opleiders. Het uitvoeren van adviesritten met minder presterende instructeurs zou tot andere uitkomsten kunnen leiden, zoals een lagere overeenstemming in beoordeling tussen de eigen instructeur en collega-instructeur.

Aanbevelingen (H7)

Wetende dat het instrument en de procedure van de collegiale adviesrit naar behoren functioneren, is een volgende stap het onderzoeken van mogelijkheden voor implementatie in de praktijk. Enkele aanbevelingen op dit gebied zijn:

- Onderzoek de optie om gespecialiseerde instructeurs in te zetten die de collegiale adviesritten afnemen. Dit maakt het plannen vooral voor kleine rij scholen gemakkelijker, en hiermee wordt voorkomen dat minder presterende instructeurs de adviesritten uitvoeren.
- Maak een doorkijk naar een modulair opgebouwde opleiding waarbij elke module met een toets wordt afgesloten. In het model van de RIS/ ROM voert de eigen instructeur de toets uit. In het model van de collegiale adviesrit wordt de toetsende rol overgenomen door een collega-instructeur. Dit zou eventueel ook steekproefsgewijs uitgevoerd kunnen worden. Breng de benodigde extra investering en opbrengsten in kaart. Voor acceptatie is het belangrijk dat deelname aan de collegiale adviesrit voor leerlingen de rijopleiding niet duurder maakt.

Naast aandacht voor de praktische kant is ook aan te bevelen nader onderzoek te doen naar het effect van de collegiale adviesrit op de slaagkans voor het rijexamen. Enkele aanbevelingen zijn:

- Rol de collegiale adviesritten breder uit onder een representatieve groep rijopleiders. Met een grotere en meer diverse steekproef kunnen onderbouwde uitspraken worden gedaan over het effect van de adviesrit op de slaagkans.
- Betrek examinatoren van het CBR bij het onderzoek naar collegiale adviesritten en laat hen aanvullend op de huidige procedure op basis het examen het CA-scoreformulier voor de leerling invullen. Zo kunnen formatieve en summatieve toetsing op elkaar af worden gestemd. Idealiter is de beoordeling op het afsluitende examen in lijn is met de beoordeling tijdens de adviesritten.

Wat de timing van vervolgstappen betreft is het advies om de toepassing van de collegiale adviesrit te bekijken in samenhang met andere maatregelen. Dit door aan te sluiten bij de ontwikkeling van het leerplan voor de rijopleiding en het leerplan voor rijinstructeurs.

1 Achtergrond van de collegiale adviesrit

Als een van de maatregelen om de kwaliteit van de rijopleiding te verbeteren is in het Advies Roemer³ een systeem van collegiale advisering tussen rijinstructeurs voorgesteld. Met de invoering van collegiale adviesritten kan de afhankelijkheid van de leerling in een één-op-één relatie worden doorbroken en de inhoud van de rijopleiding transparanter worden gemaakt. In het Advies Roemer is sprake van meerdere collegiale adviesritten gekoppeld aan de modulaire opbouw van een in te voeren nationaal leerplan voor de rijopleiding. Het Advies Roemer doet de aanbeveling om vooruitlopend op het nationaal leerplan een werkwijze voor de collegiale advisering te ontwikkelen en deze op basis van vrijwilligheid in te voeren.

Naast meer transparantie en doorbreking van de één-op-één relatie zou door de collegiale advisering de kans om voor het rijexamen te slagen moeten toenemen. Hierdoor zou de collegiale advisering een rol kunnen spelen in de oplossing van de grote vraag naar examens die door de Coronalockdown is ontstaan. Een hoger slagingspercentage zorgt er immers voor dat er minder examens nodig zijn en dat komt ten goede aan de examencapaciteit.

Een adviesrit door een andere rijinstructeur zou op die manier kunnen bijdragen aan een hoger slagingspercentage. Bij de collegiale adviesrit gaat het om een laagdrempelige en vrijwillige toets bij een andere rijinstructeur dan de eigen rijinstructeur. De collega-rijinstructeur beoordeelt of de leerling examengereed is. De collegiale adviesrit zou ertoe moeten leiden dat de leerling pas op examen gaat als hij of zij het gewenste examenniveau heeft gehaald. Wanneer de leerling nog niet op examenniveau presteert, moet het examen uitgesteld kunnen worden en de leerling de gelegenheid krijgen om aanvullende lessen te volgen.

³ Commissie Roemer, 2021. *Van rijles naar rijonderwijs. Advies verbetering autorijscholenbranche.*

2 Uitgangspunten en onderzoeksvragen pilot

2.1 Uitgangspunten

Een belangrijk uitgangspunt voor de huidige pilot met collegiale advisering is, dat de adviesrit plaatsvindt aan het einde van het opleidingstraject, wanneer de leerling op circa 90% van de opleiding zit. Insteek is dat het een vrijwillige en laagdrempelige adviesrit is bij een andere rijinstructeur dan de eigen rijinstructeur. Het gaat er om vast te stellen of de leerling op koers zit om het examen te halen (examengereed is). Voor de leerling moet er geen druk zijn: het gaat om een extra les bij een andere instructeur om te kijken in hoeverre een leerling examengereed presteert onder complexe routeomstandigheden. Zo zou kunnen blijken dat leerlingen meer oefening nodig hebben onder omstandigheden die nog niet aan de orde geweest zijn.

Als de leerling examengereed is, is het advies om door te gaan naar het examen. Mogelijk is de leerling nog niet helemaal klaar voor het examen, maar kan dit met enkele extra lessen en oefeningen alsnog worden, zonder dat het examen hoeft te worden uitgesteld. Wanneer de leerling duidelijk nog niet examengereed is, zou de leerling een aanvullend en langer durend traject moeten doorlopen. Hiervoor moet het CBR het mogelijk maken om het examen uit te stellen en op een later tijdstip af te nemen. Het advies in de pilot is in die zin vrijblijvend dat uiteindelijk de leerling de keuze maakt om het examen wel of niet uit te stellen.

In het kader van het Advies Roemer wordt collegiale advisering voorgesteld als onderdeel van een standaard nationaal leerplan met een nieuw modulair opgebouwd opleidings- en toetsstelsel. In het Advies Roemer is het perspectief dat uiteindelijk sprake is van meerdere momenten van collegiale advisering en examengereed melding. In de huidige pilot is collegiale advisering in die vorm nog niet aan de orde. Wel kunnen de uitkomsten van de collegiale toetsing op 90% van de opleiding (de huidige pilot) zinvolle input leveren voor een mogelijk vervolg met collegiale advisering in het door het Roemer advies gewenste perspectief. In dit stadium van de opleiding worden de laatste puntjes op de i gezet, maar kunnen nog aanzienlijk verschillend bestaan tussen leerlingen. De adviesrit kan dan voorkomen dat een leerling examen doet terwijl de leerling nog niet examengereed is. Eerdere inzet van de Adviesrit in de rijopleiding lag niet voor de hand omdat niet verwacht mag worden dat dan examengereedheid nog niet aan de orde is. In het kader van modulaire opleiding en toetsing zou zo'n eerder moment van de collegiale adviesrit kunnen dienen om te bekijken of de leerling toe is aan de volgende module.

2.2 Functie van de collegiale adviesrit

Inzet van de collegiale adviesrit beoogt een aantal positieve effecten te bewerkstelligen. De in deze paragraaf beschreven functies, kunnen gezien worden als doelstellingen die naar verwachting met de collegiale adviesrit worden bereikt.

Functies voor rijinstructeurs

Bevestigen respectievelijk aanscherpen en ijkken van eigen inschattingen

De collegiale adviesrit geeft de instructeur de kans de eigen inschattingen ofwel bevestigd te zien door die van een collega ofwel deze aan te scherpen. Door veelvuldige uitwisseling tussen collega's

mag verwacht worden dat op de langere duur een gezamenlijke aanpak in beoordelen ontstaat. Instructeurs ijkten als het ware hun oordeel aan dat van vele anderen⁴.

Onbewuste hulppatronen

De eigen rijinstructeur krijgt een second opinion over de inschatting van het niveau van de leerling over de mate waarin deze zelfstandig, verantwoord en veilig rijdt. Een onafhankelijke advisering door een andere rijinstructeur kan onbewuste patronen in het oordeel van de eigen instructeur zichtbaar maken. Zo kan in de samenwerking instructeur-leerling bijvoorbeeld gaandeweg een patroon van hulp geven zijn ingesleten, dat verder gaat dan wenselijk is voor zelfstandig rijden.

Onbewuste beoordelingstendenties

Ook kunnen (onbedoeld) ingesleten patronen zijn ontstaan in het beoordelen van de eigen leerlingen, zoals stokpaardjes in de rijroutes, strenger zijn op bepaalde criteria en mild op andere criteria, een algeheel te mild of te strenge wijze van beoordelen.

Bij collegiale advisering snijdt het mes aan twee kanten. Zowel de eigen rijinstructeur als de collega verruimen hun blik op de manier waarop ze leerlingen beoordelen.

Functies voor leerlingen

Gebruik van de collegiale adviesrit beoogt een aantal functies voor de leerling, zoals:

- *Wennen aan examensituatie*: De leerling komt in een objectieve toetsituatie terecht, waardoor hij/zij alvast kan wennen aan de situatie zoals die zich ook tijdens het praktijkexamen zal voordoen. Met dit verschil, dat er een voor de leerling veilige lescontext wordt gecreëerd.
- *Twijfel wegnemen*: Eventuele twijfel bij de leerling over hoever hij/zij is op weg naar het examen kan worden wegenomen.
- *Waardevolle feedback*: vanzelfsprekend krijgt de leerling feedback over de sterke en minder sterke punten in het tot dan toe ontwikkelde niveau van rijvaardigheid. Punten waarop een verschil van mening bestaat tussen collega-instructeur en de eigen rijinstructeur zijn vaak ook punten van aandacht, omdat niet overtuigend en consistent is aangetoond dat de leerling op die onderdelen vaardig rijdt. Het scoreformulier van de collegiale adviesrit biedt inzicht in de aspecten van de rijtaak waarop de leerling zichzelf zou moeten verbeteren om een kortere leerafstand tot het praktijkexamen te verwerven.
- *Realistische zelfinschatting*: Een collegiale adviesrit kan helpen het zelfbeeld van de leerling over de eigen rijvaardigheid realistischer te maken. Bekend is dat zelfoverschatters zichzelf minder realistische leerdoelen stellen en eerder geneigd zijn te denken dat je met een beetje geluk ook wel kunt slagen.

Functie voor communicatie naar (mee)financierende ouders

Bij een aanzienlijk deel van de leerlingen wordt de rijopleiding (deels) betaald door ouders of verzorgers. Vooral daar waar de kosten als hoog ervaren worden, is een objectieve blik van een collega een handig hulpmiddel om het draagvlak bij ouders voor het verder financieren van de noodzakelijke extra lessen te vergroten.⁵

⁴ Door bovendien de oordelen van de rijinstructeurs te verbinden aan de latere examenuitslagen afgegeven door de examinatoren (bij voorkeur in meer gedetailleerde scores voor iedere kandidaat), wint de collegiale advisering aan zeggingskracht.

⁵ Dit laat onverlet dat ook andere hulpmiddelen denkbaar zijn om leerlingen en ouders ervan te overtuigen dat opleiding tot rijbekwaamheid een noodzakelijke voorwaarde is om bevoegd en veilig aan het verkeer deel te gaan nemen.

2.3 Onderzoeksvragen

Uiteindelijk is de verwachting dat het gebruik van een collegiale adviesrit aan het einde van het opleidingstraject bijdraagt aan een hogere slagingskans op het rijexamen. Om dat te kunnen onderzoeken wordt verondersteld dat de collegiale adviesrit op een betrouwbare, geaccepteerde en praktisch haalbare manier kan worden gerealiseerd. Deze pilot was gericht op de laatste, met als hoofdvraag:

Aan welke kenmerken dient een collegiale adviesrit te voldoen, wil deze als bewezen en geaccepteerde basis worden gezien voor een advies over de examengereedheid van een leerling?

De ontwikkeling en evaluatie van de bruikbaarheid van de adviesrit stond daarmee centraal. Om dit verder uit te werken zijn de volgende deelvragen opgesteld:

1. In hoeverre corresponderen de beoordelingen van de eigen instructeur en de collega-instructeur met elkaar? Anders gezegd, in welke mate is er sprake van beoordelaarsovereenstemming?
2. In hoeverre corresponderen de beoordelingen van de collega-instructeurs enerzijds en de examenuitslag anderzijds met elkaar?
3. In hoeverre corresponderen de zelfbeoordelingen van de leerlingen met die van de collega-instructeur? In hoeverre is er sprake van zelfoverschatters en zelfonderschatters van de eigen rijprestatie?
4. Hoe waarderen instructeurs de beoordeling door de collega-instructeur? Welke gevolgtrekkingen verbinden instructeurs aan de resultaten van de collegiale advisering? Hoe waarderen leerlingen de beoordeling door de collega-instructeur? In hoeverre accepteren ze het advies van de collega-rijinstructeur?
5. In hoeverre zien leerlingen aanknopingspunten voor verder leren naar aanleiding van de uitslagen?
6. Hoe kijken rijinstructeurs aan tegen de uitvoerbaarheid van de collegiale advisering gelet op hun werkorganisatie, de ureninzet, verdeling oefentijd en bespreektijd? Welke barrières worden eventueel ervaren?
7. Verschilt de uitvoerbaarheid van de collegiale advisering naar kenmerken van de rijnschool, zoals de grootte van de rijnschool. Maakt het uit of de toets wordt afgenomen door een collega-instructeur binnen de eigen rijnschool of door een collega-instructeurs van een andere rijnschool?⁶

Het effect op de slagingskans is ook meegenomen, maar dit betreft slechts een eerste indicatie.

⁶ Bij een grotere rijnschool kan de collegiale adviesrit door een directe collega worden afgenomen. Bij eenmansrijnscholen moet worden samengewerkt met een instructeur van een andere rijnschool.

3 Ontwikkeling van de collegiale adviesrit

3.1 Het proces van ontwikkeling

Het instrument en de vereiste afnameprocedure in adviesritten zijn in een aantal versies ontwikkeld. De eerste papieren versie is voorgelegd aan vertegenwoordigers van CBR en van de opleidingsbranche. De conceptversie van de handleiding is door deze vertegenwoordigers voorzien van uitgebreide feedback en verbetertips.

Nadat de wijzigingen waren verwerkt is een digitale omgeving gebouwd waarin de het beoordelingsinstrument, de dataverwerking en de individuele rapportages een plaats hadden. Het instrument dat onderweg door collega-instructeurs wordt gehanteerd is gebouwd in SurveyMonkey, van oorsprong een platform voor enquêtes. Ook de ten behoeve van de zelfbeoordeling door de leerling en de beoordeling door de eigen instructeur voorafgaand aan de adviesrit zijn digitale scoreformulieren gebouwd.

Ten behoeve van rekenwerk en geautomatiseerde terugrapportages zijn toepassingen gebouwd in Excel en Access. De verzending vond plaats door Visual Basic routines de rapportage en verzending in één keer te realiseren.

De eerste versie van het instrument is voorgelegd aan een rijsschool in het Oosten van ons land (regio Brummen) die veel ervaring had met digitaal beoordelen. Op grond van de ervaringen zijn de rapporten op details bijgesteld.

Vervolgens is de procedure met alle componenten voorgelegd aan een tweetal rijinstructeurs van een grote rijopleider in Goes, die bij wijze van eerste proef met de doelgroep leerlingen. Nadat alle technische en inhoudelijke opmerkingen van de instructeurs waren verwerkt is de versie voor de pilot vastgesteld en gedemonstreerd in een training (zie paragraaf 4.2).

3.2 Het instrument collegiale adviesrit

Gebruiksdoel en kenmerken van de collegiale adviesrit

In tabel 1 vatten we de gebruiksdoeleinden en kenmerken van de collegiale adviesrit samen. Voor een volledige beschrijving verwijzen we naar de handleiding bij het instrument (Erik Roelofs, Niki Hukker, Jan Vissers, 2022)

Tabel 1: Gebruiksdoeleinden en kenmerken van de collegiale adviesrit

Doelgroep	In de proef: leerlingen die aan het eind van hun rijopleiding zitten (vergelijkbaar met halverwege RIS module 4). In de toekomst: ook op eerdere momenten in de opleiding.
Primair gebruiksdoel	De collegiale adviesbeoordeling van een leerling helpt de instructeur bij het geven van een advies over de examengereedheid van de eigen leerling. De vraag hierbij is, of volgens de collega-instructeur de leerling voldoende rijvaardig is om het geplande rijexamen met goed gevolg af te leggen? De leerling en de eigen rijinstructeur hebben het recht om af te wijken van het advies.
Secundair gebruiksdoel	De beoordeling biedt informatie om de opleiding af te stemmen op de situatie van de leerling
Wie beoordeelt?	Collega-instructeur: collegiale adviesrit, Leerling: idem met zelfbeoordeling. Eigen rijinstructeur: beoordeling op basis twee laatste rijlessen.

Wanneer vindt verzameling van bewijsmateriaal plaats?	Eén adviesrit van 60 minuten, in delen opgesplitst: <ul style="list-style-type: none"> • Deel 1: routedeel 1 vanaf de rijsschool ter gewenning (10) • Korte pauze met feedback en tips (5) • Deel 2: routedeel 2 na korte pauze (35) • Invullen scoreformulieren (zie bijlage 5) en nabespreking adviesrit (10)
Wat wordt beoordeeld en in welke volgorde en door wie	Rijbekwaamheid van de leerling volgens de <u>eigen rijinstructeur</u> <ul style="list-style-type: none"> • Beoordeling door de eigen rijinstructeur van de rijbekwaamheid van de leerling op grond van observaties tijdens de laatste twee lessen vóór de collegiale adviesrit. • Er wordt gebruik gemaakt van een digitaal scoreformulier. • De scores worden automatisch berekend en volgens vaste normen omgezet in niveauscores. Examengereedheid van de leerling volgens <u>collega-instructeur</u> <ul style="list-style-type: none"> • Observatie van de taakuitvoering op een testroute door een collega-instructeur. • Onafhankelijke scoring door de collega-rijinstructeur via digitaal scoreformulier, na afloop van de rit. In geval van nood: papieren formulier. • De scores worden <u>in alle gevallen</u> automatisch berekend en volgens vaste normen omgezet in niveauscores en een daaruit afgeleid vooradvies. • De collega-instructeur schrijft wel een (heel) kort samenvattend commentaar aan het eind van het formulier. Correctheid Zelfbeeld <u>leerling</u> <ul style="list-style-type: none"> • Mate van realistisch kritisch zelfbeeld, te meten door middel van een zelfreflectieformulier door de leerling direct na afloop van de adviesrit.
Vergelijking collega-instructeur en leerling	Door vergelijking van scores tussen de collega-instructeur en die van de leerling kan gekeken worden of de leerling zichzelf correct inschat of dat er sprake is van zelfoverschatting of zelfonderschatting.
Vergelijking eigen instructeur en collega-instructeur	Door vergelijkingen van scores uit de rijlesbeoordeling en de adviesritbeoordeling kunnen eventuele verschillen in inzicht aan het licht komen en benut worden voor het definitieve advies aan de leerling en eventuele vervolgvacatures (zoals extra rijlessen, uitstel van het praktijkexamen).

Uit te voeren rijtaken

Tijdens de collegiale adviesrit voeren leerlingen dezelfde type rijtaken als waarop ze tijdens het praktijkexamen worden beoordeeld. De inhoud van de rijtaken en de wijze van uitvoering is volledig beschreven in de Rijprocedure B. Een representatieve collegiale adviesrit bevat minimaal de volgende rijtaken: 1) Wegrijden, 2) Rijden op weggedeelten en het volgen van bochten, 3) Gedrag nabij en op kruispunten, 4) afslaan, 5) invoegen - uitvoegen, 6) inhalen – voorbijgaan; 7) tegemoetkomen – ingehaald worden; 8) Rijstrook wisselen en andere zijdelingse verplaatsingen, 9) gedrag nabij en op bijzondere weggedeelten, 10) Op juiste en veilige wijze uitvoeren van bijzondere verrichtingen met het voertuig (keren, achteruit rijden, parkeren).

Hieronder wordt de inhoud van de rijtaken kort aangeduid. Voor de volledige beschrijving wordt verwezen naar de Rijprocedure B.

Routekenmerken en routepunten

De collegiale adviesrit moet een representatieve steekproef zijn van verkeersopgaven die voor de leerling in de rol van examenkandidaat en toekomstig weggebruiker kenmerkend en onvermijdbaar zijn. In het kader van de proef vinden de collegiale adviesritten vinden plaats in de examenplaatsen Goes, Vlissingen en Terneuzen. Om iedere collegiale adviesrit vergelijkbaar te houden moet een aantal taakomstandigheden verplicht worden opgenomen in de route. De specifieke route mag worden aangepast aan de lokale omstandigheden, afhankelijk van de weg- en weersituatie, maar zonder dat daarbij de zwaarte ervan te sterk verschilt tussen leerlingen, om te voorkomen dat verkregen beoordelingsscores onvergelijkbaar worden. In de handleiding worden meer specifieke aanwijzingen gegeven voor een te rijden route.

Uit te voeren rij-opdrachten tijdens de collegiale adviesrit

Standaard-rijopdrachten

Bij aanvang van de collegiale adviesrit geeft de collega-instructeur twee standaard rijopdrachten mee, die gedurende de gehele collegiale adviesrit gelden. Deze opdrachten zorgen voor een vergelijkbare zwaarte van de collegiale adviesrit.

Ten eerste geeft de collega-instructeur de opdracht om zoveel mogelijk te rijden volgens de criteria waarop wordt gelet: veilig rijden, vlot rijden, comfortabel (als synoniem voor omgaan met het voertuig), rekening houden met anderen (sociaal), en milieubewust. Ten tweede wordt de leerling gevraagd zoveel mogelijk de maximumsnelheid te rijden waar dit verantwoord is.

Bijzondere verrichtingen tijdens routedeel 2

Gedurende deel 2 van de collegiale adviesrit geeft de collega-instructeur de leerling opdracht om twee bijzondere verrichtingen uit te voeren. Naast de altijd voorkomende voorbereidende en controlehandelingen en het in- en uitstappen worden in de rit zelf twee van de volgende manoeuvres uitgekozen: 1. achteruitrijden, 2. parkeren (in een vak), 3. keren.

Taakverzwarende opdrachten tijdens routedeel 2

Gedurende deel 2 van de collegiale adviesrit geeft de collega-instructeur enkele taakverzwarende opdrachten. Dit betreft twee opdrachten die een extra beroep doen op de tot dan toe ontwikkelde rijbekwaamheid, zonder dat daarbij een hoger risico op gevaar of hinder ontstaat voor de bestuurder, inzittenden en andere weggebruikers:

1. Zoekend rijden naar een zichtbaar oriëntatiepunt zonder navigator (zoals een gebouw)
2. Zoekend rijden naar een oriëntatiepunt met navigator (een in te voeren adres)

Beoordeling rijgedrag op vijf prestatiecriteria en foutrapportages

Om de rijbekwaamheid systematisch te beoordelen wordt het rijgedrag van de leerling gescoord op vijf criteria: voertuigbediening, veilig, doorstromen, sociaal rijgedrag en milieusparend rijgedrag.

De eigen instructeur scoort het beeld dat hij of zij heeft gekregen in de laatste 3 lessen voorafgaand aan de adviesrit. De collega-instructeur scoort de prestatie op de adviesrit rit vanaf de bijrijdersstoel (op een veilige parkeerplaats).

De beoordeling gebeurt met behulp van 13 stellingen, die zijn gerangschikt onder de vijf criteria. Gebruik wordt gemaakt van een digitaal scoreformulier, dat door middel van een te scannen QR-code kan worden opgeroepen. Behalve de scoring van de stellingen wordt ook aangekruist welke fouten of incidenten hebben plaatsgevonden tijdens resp. de laatste drie lessen en de adviesrit. Op het scoreformulier is bovendien ruimte om geschreven feedback te geven op de prestatie van de leerling.

De leerling vult tegelijk met de collega-instructeur een formulier met 13 stellingen in over de eigen rijprestatie. Daarbij gaat het over hoe de leerling zijn rijgedrag beoordeelt in de zojuist gereden rit.

Vorming eindadvies examengereedheid door eigen instructeur

De inschatting om eventueel het examen uit te stellen is aan de eigen rijinstructeur. In principe gebruikt de rijinstructeur hierbij het gedetailleerde rapport van de adviesrit, dat in deze proef door de onderzoekers is aangemaakt en verstuurd op de dag van de adviesrit. De figuren 1 tot en met 6 geven elk een uitsnede uit de verstuurde de pdf-rapporten.

Rapport Adviesrit

Voornaam leerling: voorbeeldleerling

Tusenvoegsel:

Achternaam leerling: Eigen instructeur: Instructeur 2

Gastinstructeur: Instructeur 1

Datum adviesrit: 30-5-2022

Vooradvies: **Nog niet examengereed: een of meer serieuze verbeterpunten: stel examen uit; bepaal samen aantal benodigde lessen.**

Datum advies: 2-6-2022

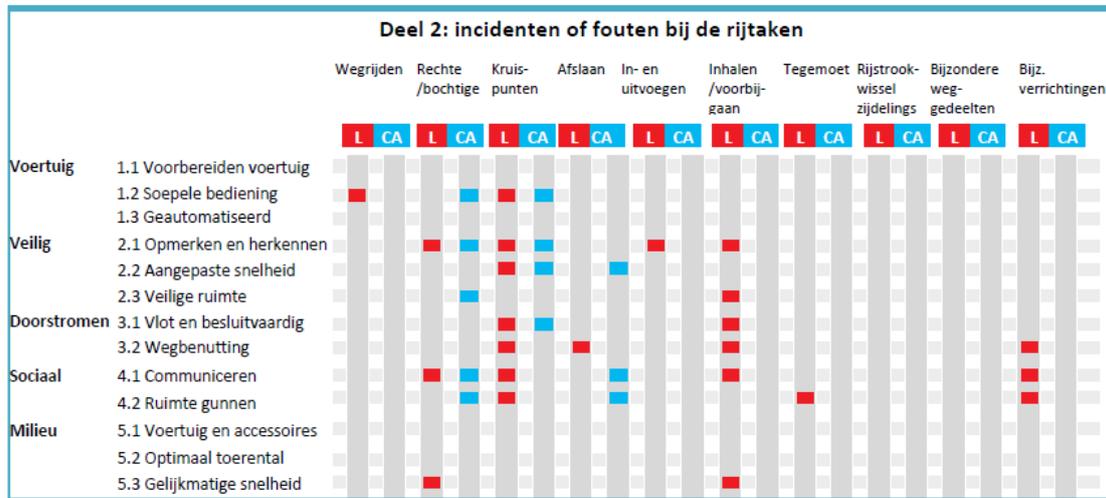
Definitief advies
eigen rijinstructeur:

Uitstel Ja/nee
examen?

Figuur 1: Vooradvies als start van het CA-rapport

		Deel 1: overall scores en betekenis			Zelfbeoordeling correct?
1. Omgaan met voertuig	Score laatste rijlessen	▶		Adequaat, soms een fout	
	Adviescore gastinstructeur	▶		Adequaat, soms een fout	
	Zelfbeoordeling leerling	▶		Dat ging (bijna) altijd goed	lichte zelfoverschatting
2. Veiligheid	Score laatste rijlessen	▶		Adequaat, soms een fout	
	Adviescore gastinstructeur	▶		Regelmatig fouten	
	Zelfbeoordeling leerling	▶		Adequaat, soms een fout	lichte zelfoverschatting
3. Doorstromen	Score laatste rijlessen	▶		Adequaat, soms een fout	
	Adviescore gastinstructeur	▶		Adequaat, soms een fout	
	Zelfbeoordeling leerling	▶		Adequaat, soms een fout	correcte zelfinschatting
4. Sociaal rijgedrag	Score laatste rijlessen	▶		Adequaat, soms een fout	
	Adviescore gastinstructeur	▶		Regelmatig fouten	
	Zelfbeoordeling leerling	▶		Adequaat, soms een fout	lichte zelfoverschatting
5. Milieubewust rijden	Score laatste rijlessen	▶		Adequaat, soms een fout	
	Adviescore gastinstructeur	▶		Dat ging (bijna) altijd goed	
	Zelfbeoordeling leerling	▶		Adequaat, soms een fout	lichte zelfonderschatting

Figuur 2: Totalscores van drie bronnen en de correctheid van de zelfinschatting



Figuur 3: Rapportages van fouten en incidenten tijdens de laatste rijlessen (rode arceringen) en tijdens de adviesrit (blauwe arceringen)

Deel 3: Scores Collegiale Adviesrit, zelfbeoordeling leerling en rijlesbeeld (eigen rijinstructeur) naast elkaar							
Betekenis van de scores							
1= Hiermee ging nog veel mis, diverse fouten	3= Dit ging meestal goed, met nog een enkele fout	CA	Leerling				
2= Dit ging soms goed, maar ook regelmatig fout	4= Dit ging (bijna) altijd goed	Rijles					
OMGAAN MET HET VOERTUIG							
VOORBEREIDEN VOERTUIG: Voert controles uit op de staat van het voertuig, en stelt bestuurdersplaats en apparatuur zo in, dat het voertuig zonder problemen kan deelnemen aan het verkeer en bovendien gemakkelijk bediend kan worden.		4	3	3			
SOEPELE BEDIENING: stuurt, schakelt, acellereert, vertraagt de auto zo soepel dat inzittenden comfortabel meereizen, de auto zo min mogelijk slijt, en het wegverloop nauwkeurig wordt gevolgd.		3	4	3			
GEAUTOMATISEERD: bedient het voertuig zonder bewuste aandacht, dus zonder afgeleid te worden (hoeft niet te kijken naar pedalen, schakelpook, verlichtingsschakelaar of andere apparatuur).		3	4	3			
Totaalscore voertuigbeheersing Collegiale Adviesrit		1	2	3	4	(11)	(9)
VEILIGHEID							
OPMERKEN EN HERKENNEN: merkt belangrijke aanwijzingen (zoals borden, situatieveranderingen) in het verkeer tijdig op, waardoor hij/zij voldoende tijd en ruimte heeft om situaties veilig op te lossen.		2	3	3			
AANGEPASTE SNELHEID: rijdt met een snelheid die is aangepast aan de omstandigheden, waardoor hijzelf en anderen voldoende tijd en ruimte hebben om te handelen.		3	4	3			
VEILIGE RUIMTE: houdt voldoende ruimte om zicht heen, zodat hij/zij een goed overzicht houdt op de situatie en genoeg tijd heeft om te handelen.		3	3	3			
Totaalscore veiligheid Collegiale Adviesrit		1	2	3	4	(10)	(9)
DOORSTROMING							
VLOT EN BESLUITVAARDIG: rijdt zodanig vlot en besluitvaardig dat andere bestuurders geen hinder of oponthoud ondervinden.		3	3	3			
WEGBENUTTING: gebruikt ruimte die de weg biedt zo dat het andere verkeer maximaal kan doorstromen: bijvoorbeeld stroken en vakken om af te slaan, invoegstroken, uitrijstroken.		4	3	3			
Totaalscore doorstroming Collegiale Adviesrit		1	2	3	4	(6)	(6)

Figuur 4: Deelscores tijdens de adviesrit (collega-instructeur, leerling) vergeleken met die van de laatste rijlessen (eigen instructeur)

Uitslag, commentaar gastinstructeur, eigen instructeur: Nog niet examengereed	
Naderingsneheid vaak te hoog, plaats op de weg vaak in het midden van de weg, duidelijk laten zien wat je wil en voorrang verlenen indien nodig. Veel eerder situaties herkennen.	Voldaan eisen advies examengereed? (Alle stellingen voldoende, minstens 3 criteria cat.score 4) nee
Niet te gehaast zijn. Ver voorruit kijken en plannen. Zorg dat je op tijd klaar bent.	Voldaan eisen advies bijna examengereed? (Maximaal 1 criteriumscore 2, max. 1 x itemscore 2 in groep Veilig, Voert. Doorstr. Max 1 x itemscore 2 in groep soc-mil.) nee

Figuur 5: Samenvatting, commentaar en onderbouwing van het vooradvies

Omstandigheden: Coll. Adviesrit	Rijles	Opdrachten	Collegiale Rijles toets	Gemoed leerling	Coll. Adviesrit	In rijles
Zicht: Erg gemakkelijk	Gelijk	Gebruik navigator	Ja Ja	Gespannenheid: Beetje gespannen	Gelijk	Gelijk
Ruimte- tijd om te handelen: Erg gemakkelijk	In rijles gemakkelijker	Rijden op aanwijzing	Ja Ja	Zelfvertrouwen: Tamelijk veel zelfvertrouwen	Gelijk	Gelijk
Verkeersdrukke: Vrij gemakkelijk	In rijles gemakkelijker	Naar een punt rijden zonder aanwijzingen	Nee Ja			
Wegdek-/weer: Erg gemakkelijk	Gelijk					

Figuur 6: Omstandigheden, realisatie van opdrachten en mentale toestand van de leerling tijdens de adviesrit

Normen en grenzen vooradvies examengereedheid

Op basis van de ingevulde formulieren worden totaalscores berekend voor alle criteria. Op grond daarvan wordt automatisch een vooradvies berekend, met drie mogelijke uitslagen

1. Examengereed: kan examen doen, na afronding van het lesprogramma
2. Bijna examengereed: kan examen doen, maar let op kleine verbeterpunten; een paar extra lessen
3. Nog niet examengereed: een of meer serieuze verbeterpunten: stel het examen uit en bepaal samen het aantal benodigde extra lessen

Totstandkoming scores en normcategorieën

Per criterium worden de behaalde itemscores opgeteld tot een somscore. Per criterium zijn de somscores teruggebracht tot categoriescores. Daarbij zijn grensscores gebruikt, zoals in de tabel 2 is aangegeven. Categorieën 1 en 2 betekenen tevens 'onvoldoendes'.

Tabel 2: Normen voor verschillende prestatie categorieën op de criteria van rijbekwaamheid

Criterium	Aantal items	Minimum somscore	Maximale somscore	1 Er gaat veel mis	2 Regelmatic Fout	3 Adequaar soms een fout	4 Het ging bijna perfect
Omgaan met het voertuig	3	3	12	3-5	6-8	9-10	11-12
Veiligheid	3	3	12	3-5	6-8	9-10	11-12
Doorstromen	2	2	8	2-3	4-5	6-7	8
Sociaal rijgedrag	2	2	8	2-3	4-5	6-7	8
Milieubewust rijden	3	3	12	3-5	6-8	9-10	11-12

Normen voor de automatische (voor)advies score examengereedheid

Normen voor advies 'examengereed'

- Alle 13 items minimaal 'adequaar' (lichtgroen) gescoord
- Op 3 van de 5 totaalscores voor de criteria in totaalscorecategorie 4 'bijna perfect' gescoord

Normen voor advies 'bijna examengereed'

- Maximaal 1 onvoldoende op de totaalscore voor de vijf criteria (dat is categoriescore 2), rest voldoende, dus minimaal score 3

- Itemscores bij de criteria Veiligheid, Omgaan met het voertuig, Doorstromen: maximaal 1 score 2 en geen enkele score 1 (een score 2 compenseerbaar met score 4, compenseren van een score 1 kan nooit)
- Itemscores bij de criteria Sociaal, Milieu: maximaal 1 score 2 en geen enkele score 1 (een score 2 compenseerbaar met score 4, compenseren van een score 1 kan nooit)

Normen voor advies 'niet examengereed'

- Als niet wordt voldaan aan de normen van bijna gereed, dan wordt advies niet examengereed afgegeven.

4 Opzet van de pilot

4.1 Design en deelnemende rijinstructeurs

Oorspronkelijk was het plan om zoveel mogelijk combinaties van paren van rijinstructeurs te vormen om zo een optimaal onderzoeksdesign te verkrijgen. Daarbij zou iedere bezoekende rijinstructeur, hierna collega-instructeur genoemd, een of meer adviesritten verzorgen bij minstens zes andere rijinstructeurs (zie figuur 7). Dit om sprake te laten zijn van een representatief groepsbeeld.

		Bezoekende collega										
		1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	
Ontvangende instructeur	1		2	2	2				1	1	1	9
	2	1		2	2	2			1	1		9
	3	1	1		2	2	2				1	9
	4	1	1	1		2	2	2				9
	5		1	1	1		2	2	2			9
	6			1	1	1		2	2	2		9
	7				1	1	1		2	2	2	9
	8	2	2			1	1	1			2	9
	9	2	2				1	1	1		2	9
	10	2		2				1	1	2		8
		9	9	9	9	9	9	9	10	8	8	89

Figuur 7: Oorspronkelijk design van de pilot met de collegiale adviesrit

Tijdens de eerste trainingsbijeenkomst bleek echter dat de planning van zoveel verschillende paren in verschillende plaatsen stuitte op praktische bezwaren. In praktijk kwamen de instructeurs uit twee regio's: Goes en Vlissingen-Middelburg. Voor sommige deelnemers was de afstand vanaf de eigen woonplaats te groot om veelvuldig te combineren met collega's. Het bezwaar was zo groot dat bereidheid tot deelname aan de pilot daardoor in gevaar zou komen. Het ideaal geachte design is daarom aangepast. Daarom is ervoor gekozen te werken twee groepen instructeurs die in hun eigen regio onderling collegiale adviesritten zouden inplannen.

Regio 1 bestaat op één instructeur na uit instructeurs van een grote RIS-rijschool in Goes. Deze wordt aangevuld met een zelfstandige rijschoolhouder (niet RIS), eveneens afkomstig uit Goes. Regio 2 bestaat uit een combinatie van zelfstandige rijschoolhouders afkomstig uit resp. Vlissingen, Middelburg en Terneuzen. Twee van hen zijn RIS-instructeurs.

Afgesproken is dat de onderzoekers niet zouden bemoeien met de planning van collegiale adviesritten om zo in ieder geval in de buurt te komen van het gestreefde aantal adviesritten te komen. Uiteindelijk heeft de aanpassing van het design geleid tot de combinaties van rijinstructeurs en aantallen ritten (leerlingen), zoals afgebeeld in figuur 8.

Regio Goes						
	Collega-instructeur					
Ontvangende instructeur	A	B	C	D	E	Totaal
A		2	1	5	4	12
B	1		2	1	1	5
C	1	1			3	5
D	5	2	2		4	13
E	4	1	3	4		12
Totaal	11	6	8	10	12	47

Regio Vlissingen-Middelburg					
	Collega-instructeur				
Ontvangende instructeur	F	G	H	I	Totaal
F		3	3	4	10
G	3				3
H	4			3	7
I	4		3		7
Totaal	11	3	6	7	27

Figuur 8: Verdeling van collegiale adviesritten over paren van rijinstructeurs in de regio's Goes en Vlissingen-Middelburg

Uit de Figuur 8 blijkt dat met name in regio 1 een redelijke spreiding van adviesritten is bereikt al zijn er diverse combinaties maar bij één leerling toegepast. Instructeurs B en C hebben ook wat minder ritten uitgevoerd dan de andere instructeurs. Het aantal adviesritten kwam in totaal op 47.

In regio 2 zitten meer witte vlekken dan gepland. Dat kwam met name doordat instructeur G die op twee locaties werkte (Vlissingen en Terneuzen) zelf weinig leerlingen beschikbaar had voor adviesritten in de regio Vlissingen-Middelburg. Het aantal adviesritten kwam in totaal op 27.

4.2 Voorbereidende training

De voorbereiding van de deelnemende rijinstructeurs vond plaats in twee fasen: een pre-pilot en de eigenlijke pilot.

Ten behoeve van een pre-pilot is voor de rijinstructeurs van een grote rijsschool in Goes een voorlichtingsbijeenkomst van 90 minuten verzorgd. Daarin is een korte toelichting gegeven op het gebruik van scoreformulieren tijdens een te verzorgen beoordelende gastles. Daarbij zijn scoreformulieren doorlopen en zijn voorbeeldrapporten getoond zoals die na verwerking van de scoreformulieren resulteerden. Ook is kort ingegaan op de aard van de te rijden rit (zie handleiding bij de collegiale adviesrit). Ter afsluiting is afgesproken om een pre-pilotproef met 4 leerlingen te doen in de regio Goes, uit te voeren door twee rijinstructeurs. De gegevens van de leerlingen zijn verwerkt en omgezet in adviesrapportjes (zie voor een voorbeeld hoofdstuk 3).

In een overleg via Teams zijn de bevindingen van de instructeurs besproken. Aan de orde kwamen de gang van zaken bij observeren en beoordelen, de begrijpelijkheid van het adviesrapport, en reacties van de betrokken leerlingen. De werkwijze bleek goed hanteerbaar voor de twee

deelnemende instructeurs. Ook de reacties van de deelnemende leerlingen waren positief. Ze zagen de adviesrit als een nuttige aanvulling op de reguliere rijlessen.

Om de eigenlijke pilot te kunnen starten met de volledige groep rijinstructeurs uit de twee regio's Goes en Vlissingen zijn twee bijeenkomsten gehouden ten kantore van het CBR te Goes. In de eerste bijeenkomst zijn achtergrond en onderdelen van de collegiale adviesrit uitgebreid toegelicht. Ook is een eerste oefening met scoren van rijprestaties gedaan aan de hand van gemonteerde fragmenten uit rijlessen. De instructeurs van Goes hebben daarbij hun eerste ervaringen gedeeld met de anderen, zowel uit Goes als uit de regio Vlissingen-Middelburg. Tijdens de bijeenkomst waren er vragen over verschillende onderwerpen zoals:

- Het nut van de collegiale adviesrit,
- Logistieke zaken: wie plant wanneer de ritten,
- De beloning van de deelname

Een lastig punt in het proces van de bijeenkomst was dat de aanwezigen uit de regio Vlissingen-Middelburg nog niet overtuigd waren van nut en noodzaak tot deelname aan de pilot, waardoor minder tijd kon worden besteed aan de inhoud van de training. Een deel van de instructeurs had dan ook de overeenkomst over deelname aan het project nog niet getekend na afloop van de eerste trainingsbijeenkomst. Veel tijd is gaan zitten in het oplossen van praktische issues. Daarom moest besloten worden een deel van de inhoudelijke voorbereiding te verschuiven naar de tweede bijeenkomst.

In de tweede bijeenkomst bleken voor 9 van de 10 deelnemers (graag) bereid te zijn om deel te nemen aan de proef. Een tiende deelnemer zou als achtervanger fungeren als er elders adviesritten dreigden uit te vallen. Dit laatste is niet gebeurd. In de tweede bijeenkomst is uitgebreid geoefend met het observeren en scoren van (opgenomen) rijgedrag met behulp van papieren versies van de scoreformulieren.

Uiteindelijk is een overeenstemmingproef gehouden waarbij de (via video weergegeven) rijprestaties van twee leerlingen moesten worden gescoord op de indicatoren voor veiligheid en doorstromen. Uit eerdere ervaringen was gebleken dat andere criteria niet goed scorebaar waren op grond van videobeelden.

De inter-beoordelaarsbetrouwbaarheid bedroeg voor veiligheid .90 en voor doorstromen .62. Dit betekende een voldoende betrouwbaarheid van uitspraken over de hele groep deelnemende leerlingen. Voor het doel van deze pilot, namelijk onderzoek naar de betrouwbaarheid van de uitslagen van adviesrit en de voorspellende kracht ervan voor examenuitslagen, is de betrouwbaarheid toereikend.

Als het gaat om uitspraken over individuele leerlingen, dan is de betrouwbaarheid voor wat betreft doorstromen aan de lage kant. Verwacht werd dat het live beoordelen van rijdende leerlingen in meer situaties en over langere observatieperiodes een opwaartse werking zou hebben op de betrouwbaarheid.

Aan het slot van de tweede bijeenkomst gaven de instructeurs te kennen zichzelf goed voorbereid te achten voor deelname aan de pilot. Bovendien waren ze gewend regelmatig toetsende uitspraken te doen over hun leerlingen.

4.3 Instrumenten en dataverzameling

Scoreformulieren voor rijprestatie en omstandigheden

Het gebruik van scoreformulieren voorafgaand aan de adviesrit door de eigen instructeur, na afloop ervan door de collega-instructeur en de leerling zelf leverde gegevens op over de rijprestatie en de omstandigheden waaronder gereden is. Samengevat ging het om de volgende gegevens:

- Het automatisch berekende vooradvies (zowel van collega-instructeur als van de eigen instructeur);
- Onderliggende totaalscores per criterium (collega-instructeur, eigen instructeur, zelfbeoordeling leerling, zie hoofdstuk 3);
- Onderliggende scores per afzonderlijke indicator voor elk criterium (zie hoofdstuk 3);
- De aard en frequentie van gemaakte fouten of incidenten verdeeld naar rijtaak en indicator voor elk criterium (zowel collega-instructeur als van eigen instructeur);
- Geschreven commentaren op de rijprestatie van de leerling (zowel collega-instructeur als eigen instructeur);
- Inschatting van de rijomstandigheden tijdens de collegiale adviesrit (door de leerling met betrekking tot zicht, ruimte en tijd om te handelen, verkeerdrukke, wegdek- en weer);
- Inschatting van toepassen van standaardopdrachten tijdens collegiale adviesrit en rijles (door de leerling: gebruik van de navigator, rijden op aanwijzing, naar een oriëntatiepunt rijden zonder aanwijzingen);
- Inschatting van de eigen mentale toestand tijdens de collegiale adviesrit door de leerling (spanning, zelfvertrouwen).

Vragenlijst voor de leerlingen

Nadat het resultaat van een collegiale adviesrit bekend was kreeg de leerling een uitnodiging om de evaluatieve vragenlijst in te vullen.

In en eerste deel van de vragenlijst werden algemene achtergrondgegevens bevraagd zoals leeftijd, geslacht, vooropleiding, status op de arbeidsmarkt.

In een tweede deel zijn algemene gegevens bevraagd over de rijopleiding, waaronder het aantal rijlessen, de duur ervan, de gemaakte kosten en deelname aan de Tussentijdse Toets.

In een derde deel zijn vragen gesteld over het gebruik en de beleving van de collegiale adviesrit

- Al of niet nemen van extra lessen, al of niet uitstel van het praktijkexamen;
- De waardering van tips en commentaar.

In een vierde deel zijn vragen gesteld over de kwaliteit van de genoten rijopleiding in het algemeen

- Het al of niet gereden hebben van 10 bekende en complexe verkeerssituaties;
- De ingeschatte kwaliteit van de instructie bij het aanleren van rijden op en nabij kruispunten en op autosnelwegen;
- De mate waarin een positief leerklimaat werd gecreëerd in rijlessen;
- De mate van actief en zelfstandig leren door de leerling.

Tot slot zijn twee vragen gesteld over de mate waarin de kosten relevant bij de houding in ten aanzien van de rijopleiding.

Om de kans op volledige response op de vragenlijst te maximaliseren is de leerlingen een cadeaubon ter waarde van € 5 in het vooruitzicht gesteld, na volledig invullen van de vragenlijst. Begin juli is een laatste rappel verstuurd aan niet-respondeerders om tegen een beloning van € 10,- alsnog de vragenlijst in te vullen. Alle eerdere respondenten ontvingen toen aanvullend € 5. Dit rappel heeft nauwelijks effect gehad, want leidde uiteindelijk tot slechts twee extra respondenten.

Vragenlijst voor de rijinstructeurs

Aan het eind van het project is een online vragenlijst voorgelegd aan de 9 rijinstructeurs. In deel 1 in gevraagd naar de waardering van de collegiale adviesrit via de volgende onderwerpen naar voren:

- De betekenis van de collegiale adviesscore voor de manier waarop naar de eigen leerling wordt gekeken;
- Effecten op de eigen vaardigheden en wijze van beroepsuitoefening, in het bijzonder de rol als beoordelaar;
- Didactische gevolgtrekkingen te verbinden aan uitslagen van de collegiale adviesrit, waaronder extra lessen, oefening, uitstel van het praktijkexamen.

In deel 2 zijn vragen gesteld die in kaart brengen of en onder welke voorwaarden collegiale advisering uitvoerbaar en implementeerbaar is. De volgende onderwerpen kwamen aan de orde:

- Tijdbesteding aan onderdelen (planning, reistijd, rit, beoordeling, nabespreking)
- Noodzakelijk geachte randvoorwaarden voor toepassing in de eigen lespraktijk (omvang de rijnschool, planningstijd, nabijheid collega's, reistijd, Beschikbaarheid momenten nieuw praktijkexamen, Directe beschikbaarheid berekend vooradvies)
- Mening over potentiële opties (uitwisseling van paren leerlingen, CA als vast onderdeel lespakket).

4.4 Deelnemende leerlingen

Aan de pilot deden in totaal 70 leerling-automobilisten mee. Van hen waren er 34 man (48.6%) en 36 vrouw (51.4; zie Tabel 3). De gemiddelde leeftijd van de deelnemende vrouwen ($M=20.3$, $SD= 6.0$) ligt wat hoger dan die van de mannen ($M= 18.2$, $SD=2.0$). Dit komt vooral omdat vijf vrouwen duidelijk ouder zijn dan de rest van de deelnemers, met leeftijden variërend van 27 tot 41 jaar. Het leeftijdsverschil tussen de beide seksen ligt op de rand van significantie. In vergelijking met de referentiegroep die in 2017 (Zie Roelofs en Vissers, 2018) is gebruikt bij de evaluatie van Rijopleiding op Maat zijn de mannelijke deelnemers in onze pilot duidelijk wat jonger, destijds 20 jaar ($SD=6.0$). De leeftijd van de vrouwen komt ongeveer overeen met die uit de referentiegroep, destijds 21 jaar ($SD=6.8$).

Tabel 3: Verdeling van deelnemers naar leeftijd en sekse: alle deelnemers aan de CA

Sekse	Leeftijd in jaren											Totaal
	16	17	18	19	20	21	22	27	31	39	41	
Man	1	15	8	5	3	1	0	1	0	0	0	34
Vrouw	0	11	12	3	4	0	1	1	2	1	1	36
Totaal	1	26	20	8	7	1	1	2	2	1	1	70

Van de deelnemers die aan de adviesrit meededen, reageerden uiteindelijk 30 leerlingen op de vragenlijst (42.8%), waaronder 14 mannen en 16 vrouwen, met een gemiddelde leeftijd van 17.7 en 19.3 jaar (zie Tabel 4). Al met al wordt duidelijk dat de non-response niet gelijk is voor alle leeftijdscategorieën. Van de 21-plussers reageerde naar 13% op de vragenlijst, terwijl van alle 18-jarigen 55% wel reageerde.

Tabel 4: Verdeling van deelnemers naar leeftijd en sekse: respondenten op de vragenlijst

Sekse	Leeftijd in jaren											Totaal
	16	17	18	19	20	21	22	27	31	39	41	
Man	1	6	4	2	1					0		14
Vrouw	0	5	7	1	2					1		16
Totaal	1	11	11	3	3					1		30
Response- %	44	55	40					13				

Nog afgezien van de kleine aantallen maakt dat de generaliseerbaarheid naar een grotere populatie beperkt.

Het grootste deel van de respondenten op de vragenlijst is schoolgaand (80%), een veel kleiner deel werkt of is werkzoekend (20%; zie Tabel 5). Gezien de leeftijdsverdeling van de respondenten wekt dit geen verbazing. De aantallen zijn zo klein dat een zinvolle vergelijking met CBR-gegevens niet mogelijk is.

Tabel 5: Leeftijd en status op de arbeidsmarkt

	Leeftijd						Totaal
	16	17	18	19	20	39	
Studerend-schoolgaand	1	9	10	3	1	0	24 (80%)
Werkend of werkzoekend	0	2	1	0	2	1	6 (20%)
Totaal	1	11	11	3	3	1	30

5 Resultaten

5.1 Gegeven adviezen examengereedheid

In totaal zijn er 74 collegiale adviesritten gereden. Bij drie leerlingen zijn twee adviesritten gereden. Tabel 6 toont de correspondentie tussen de inschatting van de eigen instructeur en die van de collega-instructeur.

Tabel 6: Overeenstemming in de gegeven adviezen over examengereedheid

		Collega-instructeur (beeld adviesrit)			
		Examengereed	Bijna examengereed	Nog niet examengereed	
Eigen rijinstructeur (beeld laatste drie lessen)	Examengereed	29	11	2	42
	Bijna examengereed	12	14	3	29
	Nog niet examengereed	2	0	1	3
		43	25	6	74

De inschatting van de collega-instructeur en die van de eigen instructeur over de examengereedheid van de leerling komen in 44 gevallen (59.5%) exact overeen (zie de donkergroen gekleurde cellen van Tabel 6). Verder zijn bij 23 leerlingen niet volledige gelijk maar wel aangrenzend positieve adviezen gegeven door resp. de collega-instructeur en de eigen rijinstructeur. 12 keer oordeelde de collega-instructeur 'examengereed' terwijl eigen instructeur de leerling bijna examengereed achtte. Omgekeerd vond de collega-instructeur in 11 gevallen de leerling bijna examengereed, terwijl de eigen instructeur hier bij 'bijna examengereed' uitkwam. Het aantal overeenstemmende positieve examenadviezen bedraagt daarmee 65 (89.2%).

In vier gevallen was er een groot verschil tussen de uitslag van het de CA-rit en het beeld van de eigen rijinstructeur: 2 leerlingen werden door de eigen instructeur wel examengereed geacht, maar juist niet door collega-instructeur. Twee andere leerlingen werden door de collega-instructeur wel examengereed en niet door de eigen rijinstructeur.

Bij nog eens 3 leerlingen achtte de collega-instructeur de leerling nog niet examengereed, waar de eigen rijinstructeur uitkwam op bijna examengereed.

5.2 Betrouwbaarheid en validiteit instrument

Samenhang vooradvies en examenuitslag

Een eerste indicatie van de voorspellende kracht van de collegiale adviesrit kan verkregen worden door de uitslag ervan te combineren met de latere examenuitslag. Dit is gedaan in Tabel 7. Ook is het advies van de eigen instructeur in verband gebracht met de latere examenuitslag (Zie Tabel 8). Met nadruk wijzen we erop dat deze cijfers slechts een eerste indicatie geven van de voorspelkracht van het vooradvies. Aan de kant van de examenuitslag zal ook ongetwijfeld sprake van meetfouten zijn, hetzij door examenomstandigheden, hetzij door fluctuaties tussen examinatoren.

Opgemerkt moet worden dat in de periode van de pilot 51 van de 70 leerlingen op examens zijn geweest. 19 leerlingen wachtten in die periode nog op een examengelegenheid. Deze konden dus niet in de analyses opgenomen worden. De uitslagen van de vooradviezen zijn wel in de tabellen 7 en 8 opgenomen.

Tabel 7: Verband tussen (voor)advies van de collega-instructeur en de examenuitslag

	Vooradvies collega-instructeur			Totaal
	Examengereed	Bijna examengereed	Nog niet examengereed	
Gezakt	5	4	1	10
Geslaagd	26	11	4	41
Totaal	31	15	5	51
Nog geen examens	9	9	1	19

Kijkend naar de vooradviezen blijkt dat het aantal onverwacht gezakte leerlingen 5 bedraagt tegenover 26 verwacht geslaagden (resp. 83.9% en 16.1% van de categorie 'examengereed'). Aan de andere kant bedraagt het aantal onverwacht geslaagden, op grond van het vooradvies, 4 tegen 1 verwachte gezakte. Van de tussencategorie 'bijna examengereed' slagen er 11 van de 15 (73.3%), terwijl er 4 zakken (26.7%). Deze verdeling valt binnen de verwachting, omdat bijna gereed inhoudt dat de leerling ook zou kunnen zakken.

Tabel 8: Verband tussen (advies van de eigen instructeur en de examenuitslag

	Vooradvies rijles eigen instructeur			Totaal
	Examengereed	Bijna examengereed	Nog niet examengereed	
Gezakt	6	3	1	10
Geslaagd	27	14	0	41
Totaal	33	17	1	51
Nog geen examens	6	11	2	19

Als we kijken naar Tabel 8 dan zien we dat de voorspellende kracht van het eigen vooradvies grotendeels overeenkomt met die van de collega-instructeur. Een verschil is dat de eigen instructeur minder vaak eigen leerlingen als niet examengereed beschouwt, wat logisch is, omdat de adviesrit meestal pas wordt gereden op het moment dat de eigen instructeur de leerling examengereed acht. Wel valt op dat mede hierdoor er geen leerlingen zijn die tegen de verwachting in slagen, dus ondanks een eigen negatief advies aangaande examengereedheid.

Dit maakt dat het advies van de eigen rijinstructeur een wat nauwkeuriger voorspeller is van de examenuitslag dan dat van de collega-instructeur. Dat laatste wekt geen verbazing omdat de eigen rijinstructeur een wat rijker beeld kan hebben opgebouwd van het kunnen van de eigen leerling. In de volgende paragrafen gaan we wat dieper in op de overeenstemming in oordelen tussen collega-instructeur en de eigen instructeur, de onderbouwing van de adviezen en de omstandigheden waaronder de scores tot stand zijn gekomen. Ook kijken we naar verschillen tussen de twee pilotlocaties en tussen instructeurs onderling als het gaat om consistentie in beoordeling en strengheid.

Consistentie en overeenstemming adviesritscores en rijlesscores

Een volgende manier om naar het functioneren van de collegiale adviesrit te kijken is om de overeenstemming in scores tussen collega-instructeurs en eigen rijinstructeurs onder de loep te nemen.

Tabel 9: Proportie overeenstemming tussen collega-instructeurs en eigen instructeurs op scores voor rijvaardigheid

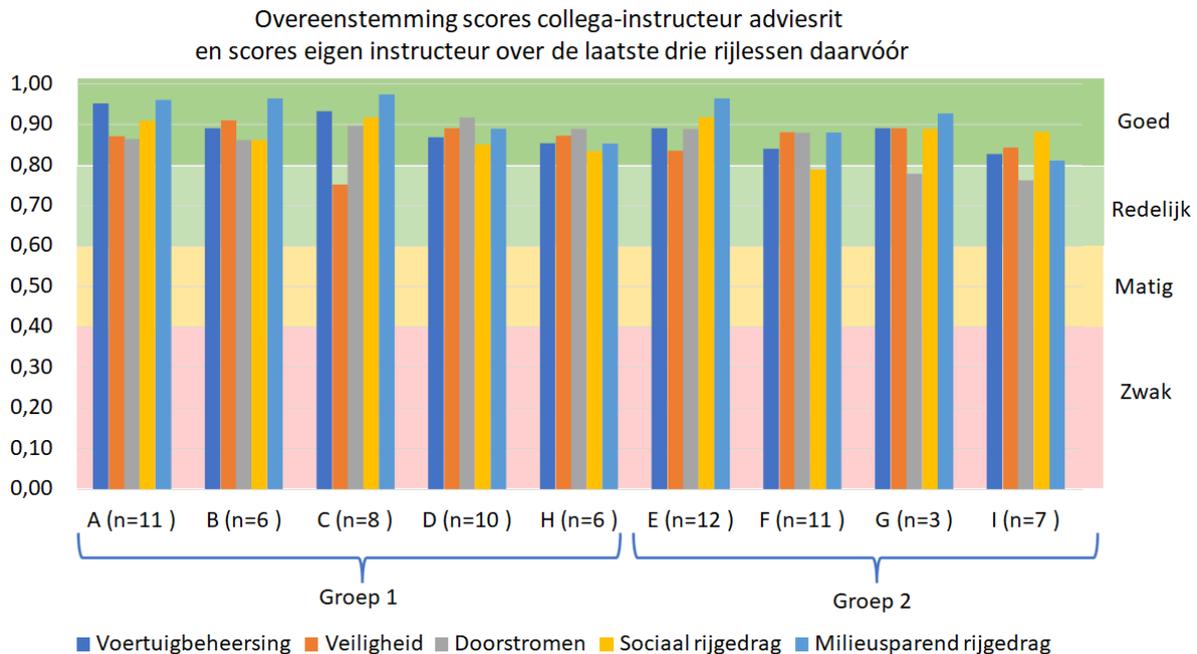
	Groep 1 (n=45)					Groep 2 (n=27)					Gem.
	A (n=11)	B (n=6)	C (n=8)	D (n=10)	H (N=6)	E (N=12)	F (n=11)	G (n=3)	I (N=7)		
Voertuigbediening	.95	.89	.93	.87	.85	.89	.84	.89	.83	.88	
Veiligheid	.87	.91	.75	.89	.87	.83	.88	.89	.84	.86	
Doorstromen	.86	.86	.90	.92	.89	.89	.88	.78	.76	.87	
Sociaal rijgedrag	.91	.86	.92	.85	.83	.92	.79	.89	.88	.87	
Milieusparend rijgedrag	.96	.96	.97	.89	.85	.96	.88	.93	.81	.92	
Gemiddeld	.91	.90	.89	.88	.86	.90	.85	.87	.82	.88	
N.B. .00 - .40 'zwak'; .41 - .60 'matig'; .61 - .80 'redelijk'; .81 - 1.00 'goed'											

Tabel 9 laat zien in hoeverre de scores van de individuele collega-instructeurs, toegekend aan leerlingen tijdens de adviesritten, absoluut gezien overeenkomen met de door de eigen rijinstructeurs toegekende scores op basis van het beeld van de laatste drie lessen. Daartoe is de Gower-coëfficiënt gebruikt. Deze kan variëren van 0 tot 1.

De waarden in de tabel laten zien dat de afstanden tussen de scores van de eigen rijinstructeur en die van de collega-instructeur dicht bij elkaar liggen.

De overeenstemming van de collega-instructeur met het beeld van de eigen rijinstructeur is dan ook 'hoog' of 'goed' te noemen. Dit geldt voor alle beoordelingscriteria, zoals die ook tijdens het CBR-praktijkexamen worden gehanteerd: voertuigbediening, veiligheid, doorstromen, sociaal rijgedrag, milieusparend rijgedrag.

In figuur 9 zijn de overeenstemmingsscores per pilotgroep en per rijinstructeur weergegeven. Alle collega-instructeurs komen bij hun CA-beoordelingen tot bevredigend overeenkomstige scores, bij alle beoordelingscriteria voor rijvaardigheid. Wel is er een trend dat de scores in groep 1 wat hoger liggen dan in groep 2, zonder dat in de lager scorende groep sprake is van onbevredigende overeenstemming.



Figuur 9: Overeenstemming in scores per groep en rijinstructeur voor de vijf criteria

Strengheid in beoordeling

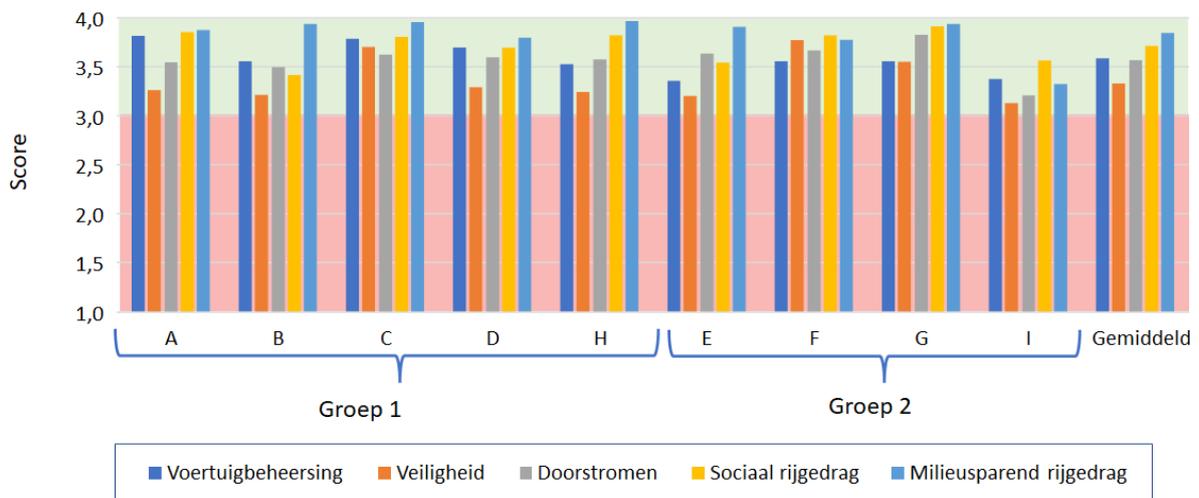
In Figuur 10 zijn de gemiddelde scores die de collega-instructeurs toekennen aan de leerlingen tijdens de adviesrit, weergegeven. De scores zijn hier uitgedrukt op de oorspronkelijke schaal lopend van 1 tot 4, waarbij score 3 betekent, 'adequaat en een enkele fout' en 4 'optimaal'. Uit de figuur wordt duidelijk dat alle gemiddelden boven de voldoende grens liggen, met scores variërend van 3.3 voor veiligheid tot 3.8 voor milieusparend rijden.

Allereerst wordt duidelijk dat de scores op het criterium veiligheid lager liggen dan op alle andere criteria. Bij toepassing van t-toetsen voor gepaarde waarnemingen blijkt dit verschil significant (t-waarden tussen 4.96 en 11.3, alle ruim boven de grenswaarde van 1.96).

Kijkend naar het patroon in de gemiddelde scores op de adviesrit (zie figuur 10), toegekend door de collega-instructeurs, dan krijgen we een voorzichtig beeld van de strengheid van de instructeurs. Voorzichtig, omdat het zo kan zijn dat bepaalde instructeurs toevallig betere leerlingen hebben dan andere instructeurs, hoewel dit niet waarschijnlijk is.

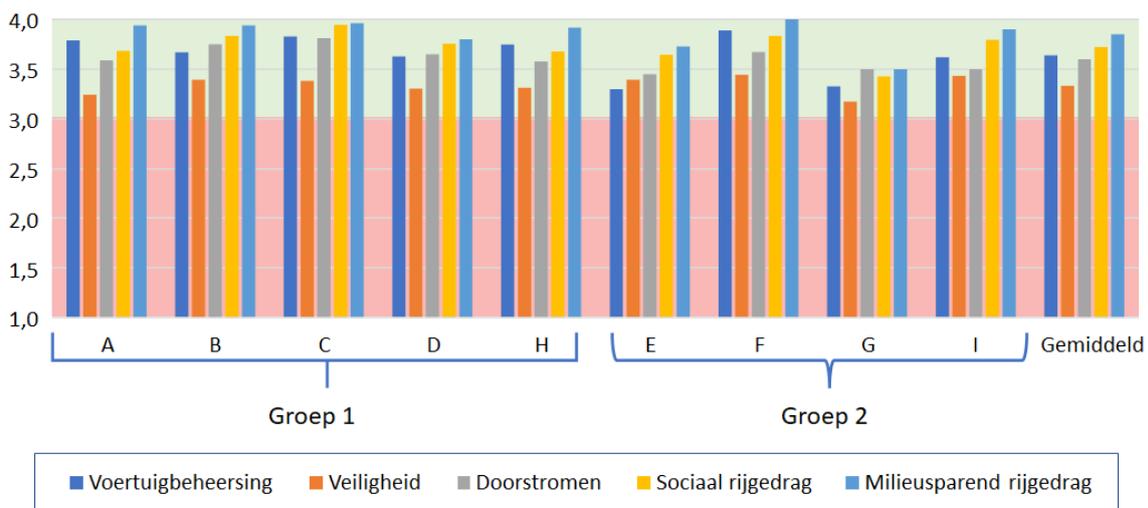
We zien enige variatie in strengheid tussen de instructeurs. Op de criteria veiligheid en milieusparend rijgedrag zijn de onderlinge verschillen tussen de instructeurs significant. Dit komt vooral doordat instructeur I van groep 2 strenger is dan de rest. Mede als gevolg van deze ene strenge instructeur zijn er tevens significante verschillen tussen de twee pilotgroepen, waarbij de (collega-)instructeurs in pilotgroep 2 (Vlissingen-Middelburg) voor voertuigbediening en milieusparend rijgedrag significant lagere scores toekennen aan hun leerlingen (F-waarden resp. 5.39 en 5.97. Bij een grenswaarde van 3.84). Alle verschillen verdwijnen als de data van deze instructeur buiten beschouwing worden gelaten.

Gemiddelde scores per criterium en per collega-instructeur



Figuur 10: Gemiddelde scores per groep en collega-instructeur voor de vijf criteria

Gemiddelde scores per criterium en per eigen instructeur



Figuur 11: Gemiddelde scores per groep en eigen instructeur voor de vijf criteria

Figuur 11 verschaft een beeld van de gemiddelde scores die de eigen instructeurs toekennen aan hun leerlingen op grond van het beeld van de laatste drie lessen. Ook hier zien we dat alle scores gemiddeld genomen (ruim) boven het niveau van 'adequaats en een enkele fout' liggen. Dat wekt geen verbazing omdat in praktijk de leerlingen van deze (eigen) instructeurs tegen het eind van hun opleiding zitten, hetgeen ook de doelgroep is van de collegiale adviesrit.

Kijkend naar de strengheid bij beoordeling door instructeurs van de eigen leerlingen, dan zijn er alleen globaal significante verschillen gevonden op veiligheid. Deze verschillen kunnen niet direct toegewezen worden aan een of meer instructeurs. Post-hoc vergelijkingen leveren geen significant afwijkende instructeurs op. Op de andere criteria voor rijvaardigheid scoren de instructeurs ongeveer gelijk.

Zelfbeoordeling: consistentie en correctheid

We weten uit onderwijskundig onderzoek dat leerlingen met een correcte zelfbeoordeling zichzelf meer realistische doelen stellen, en mogelijk mede daardoor sneller en gemakkelijker leerwinst halen in een opleidings situatie.

We hebben op twee manier gekeken naar de correctheid van de zelfbeoordeling. Ten eerste door de verschillen in scores als maat voor overeenstemming te nemen. Deze maat laat zien of het patroon van scores van de collega-instructeur en de zelfbeoordeling leerling zelf globaal overeenkomt. Dat is hierboven ook gedaan met de Gower-index.

Ten tweede is gekeken of leerlingen minder streng of juist strenger zijn dan de collega-instructeur. We vatten strenger op als een indicatie van zelfonderschatting en minder streng zijn dan de collega-instructeur als maat voor zelfoverschatting.

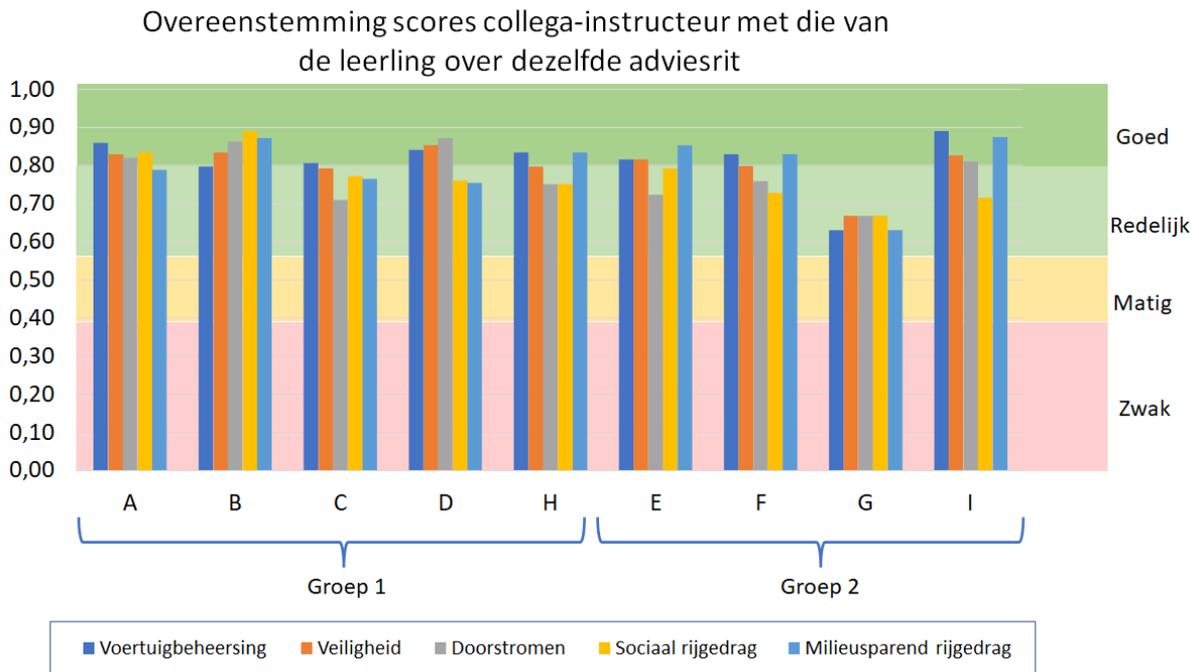
Om dit te bepalen hebben we steeds gekeken naar de classificatiescores op alle criteria gekeken waarnaar een totaalscore verwijst:

- 1= Hiermee ging nog veel mis, diverse fouten
- 2= Dit ging soms goed, maar ook regelmatig fout
- 3= Dit ging meestal goed, met nog een enkele fout
- 4= Dit ging (bijna) altijd goed

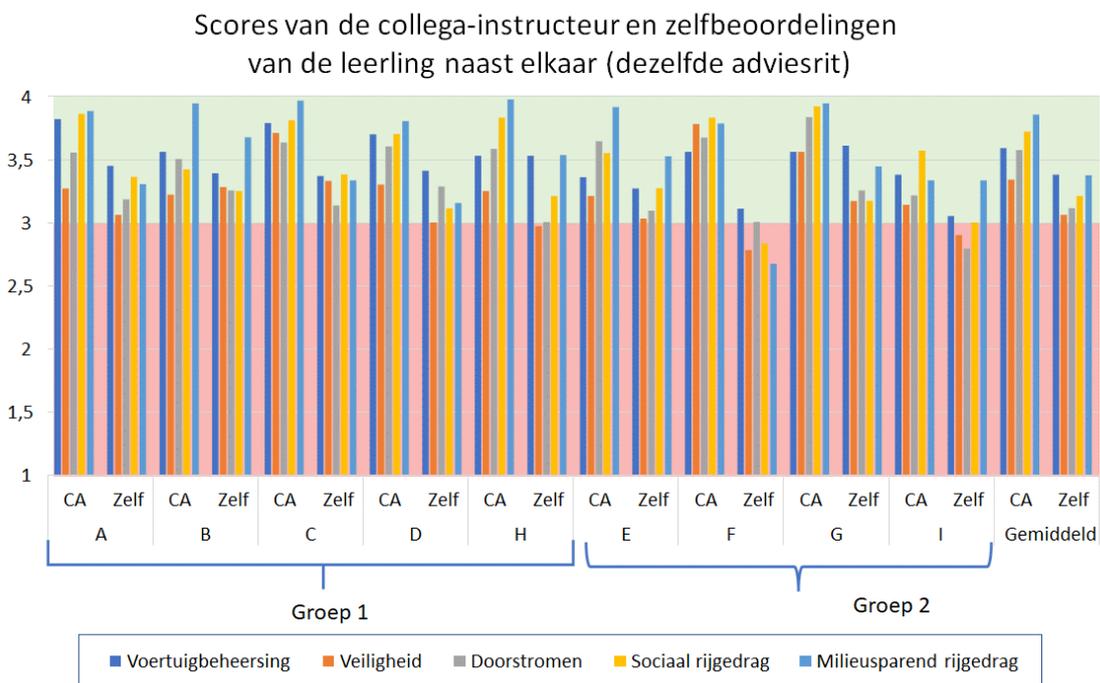
Vervolgens is gekeken naar de classificatiescore waarbinnen de totaalscores van de collega-instructeur vallen. Het aantal categorieën afstand tussen zelfbeoordeling en de beoordeling door de collega-instructeur in de categorie is daarmee opgevat als maat voor strengheid resp. de correctheid van de zelfbeoordeling.

In figuur 12 is zichtbaar dat de gelijkenis in de scorepatronen van de leerlingen en de collega-instructeurs redelijk hoog is. Opvallend is wel dat dit wat minder geldt voor leerlingen van collega-instructeur G. Na statistische toetsing (een-weg variantieanalyses) blijken de verschillen echter niet significant.

Wat wel blijkt is dat de leerlingen zichzelf op alle criteria significant lagere scores toekennen dan de collega-instructeurs. Dit is duidelijk zichtbaar in figuur 12. Resultaten van T-toetsen geven aan dat voor alle criteria de verschillen significant zijn. De t-waarden bedragen achtereenvolgens 3.43, 4.32, 6.31, 6.64, 7.34 voor resp. voertuigbediening, veiligheid, doorstromen, sociaal rijgedrag, milieusparend rijgedrag.



Figuur 12: Mate van overeenstemming in scorepatronen van collega-instructeurs en zelfbeoordelingen van de leerling



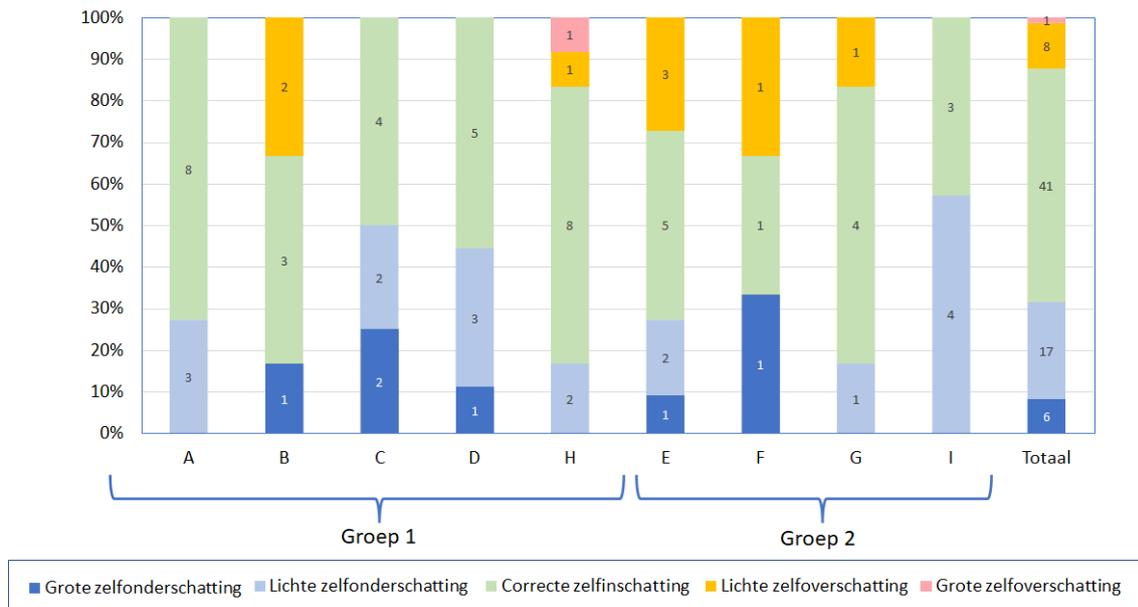
Figuur 13: Scores van collega-instructeurs en de leerling naast elkaar

Als we verder kijken naar de gevolgen van deze grotere strengheid van leerlingen voor zichzelf voor de mate van onder en overschatting dan blijkt uit figuren 14 tot en met 16 het volgende. Allereerst op voertuigbediening weet een meerderheid van de leerlingen (n=42 ofwel 57%) zichzelf exact hetzelfde te classificeren als de collega-instructeur, herkenbaar door de groen gearceerde gedeelten van de

stapeldiagrammen. De exacte correctheid van de zelfbeoordeling geldt in mindere mate voor veiligheid en doorstromen (beide: n=29, 39.7%).

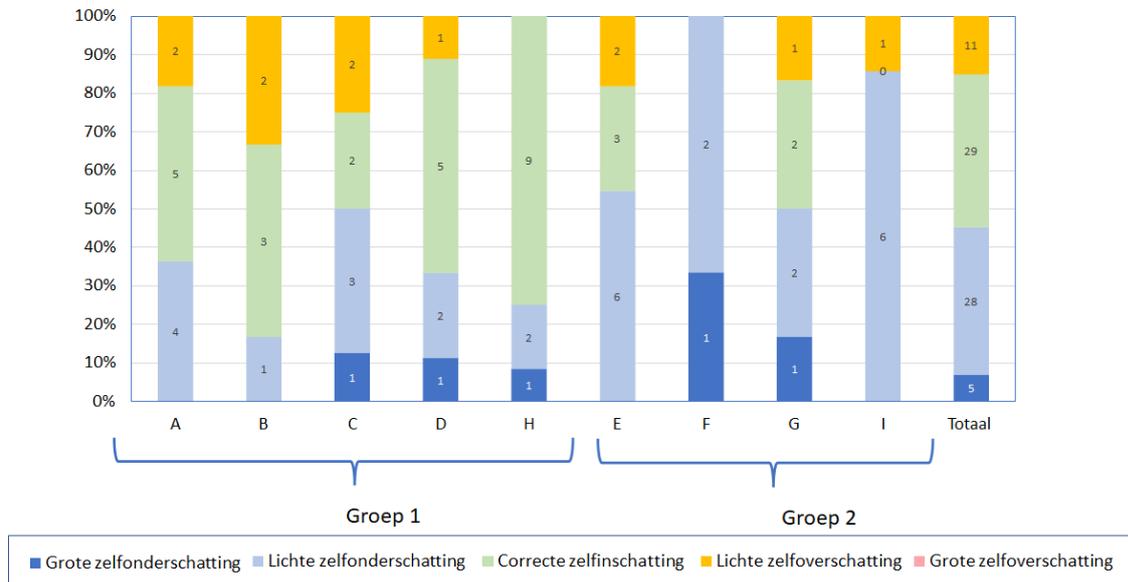
Vervolgens valt op dat voor voertuigbediening, en veiligheid, doorstromen resp. 31.5%, 45.2%, en 45,2% van de leerlingen zichzelf in lichte tot grote mate onderschat zichtbaar als de licht- en donkerblauw gearceerde gedeelten van de stapeldiagrammen. Ze classificeren zichzelf dus op twee klassen lager dan de collega-instructeur. Dus bij twee klassenverschil betekent dit bijvoorbeeld in plaats van 4 (Dit ging (bijna) altijd goed) een 2 (Dit ging soms goed, maar ook regelmatig fout).

Correctheid van inschatting eigen rijvaardigheidsniveau - voertuigbediening



Figuur 14: Correctheid van de zelfbeoordeling wat betreft voertuigbediening

Correctheid van inschatting eigen rijvaardigheidsniveau – veilig rijden

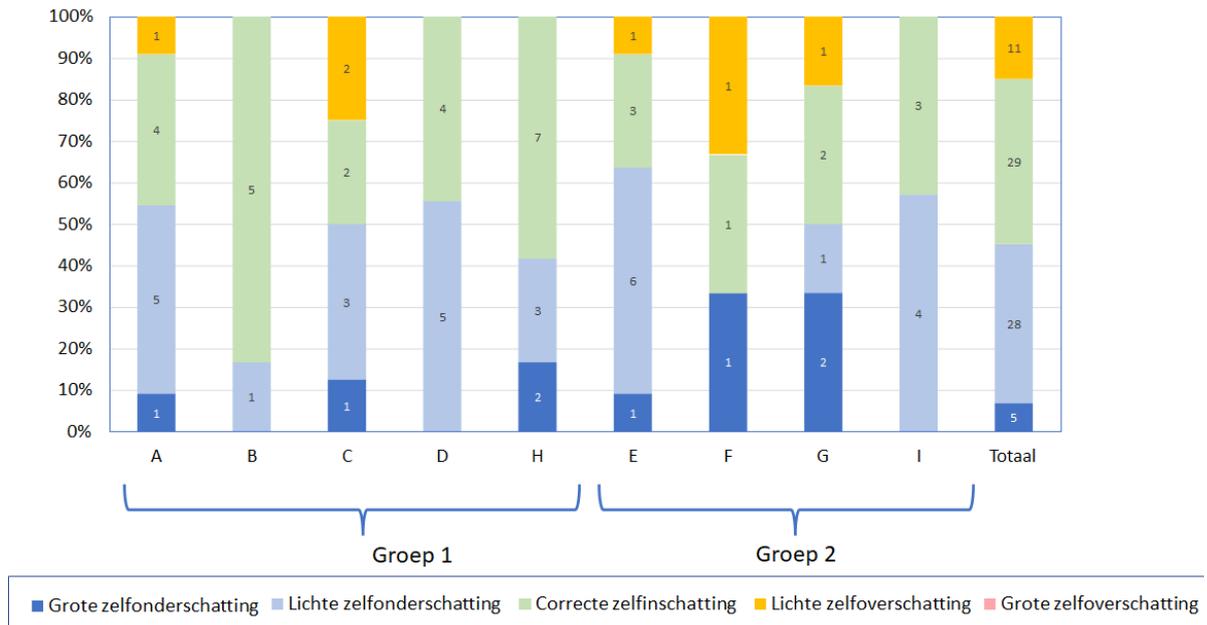


Figuur 15: Correctheid van de zelfbeoordeling wat betreft veilig rijden

Het zal duidelijk zijn dat zelfoverschatting bij de leerlingen in beperktere mate voorkomt (9, 11, 11, resp. 12%, 15% en 15%, zoals zichtbaar is door het beperkt oranje en rood gearceerde gedeelten van de stapeldiagrammen.

Na toepassing van Chi-kwadraat toetsen konden geen significante verschillen worden aangetoond aantonen in de frequentie van onder- of overschatting tussen de groepen leerlingen van verschillende collega-instructeurs.

Correctheid van inschatting eigen rijvaardigheidsniveau – doorstromen



Figuur 16: Correctheid van de zelfbeoordeling wat betreft doorstroming bevorderend rijden

Gescoorde rijfouten: aard en consistentie in beoordeling

Omdat fouten een belangrijke rol spelen bij te nemen beslissingen bij het praktijkexamen, kijken we naar de aard en frequentie van de geconstateerde fouten en incidenten zowel tijdens de laatste rijlessen als tijdens de adviesrit. Ook is van belang na te gaan of en hoe foutgedragingen een zeker gewicht krijgen bij de hoogte van de toegekende scores.

In het online scoreformulier konden instructeurs per onderdeel van de criteria aangeven in hoeverre zich fouten of incidenten hadden voorgedaan bij de uitvoering van de verschillende rijtaken. Tabel 10 toont het resultaat van de telling van alle geconstateerde fouten. Bij hun 74 adviesritten noteerden collega-instructeurs in totaal 480 fouten.

Vanuit de indicatoren bezien valt op dat relatief veel fouten worden gemaakt met het tijdig opmerken en herkennen van situatieveranderingen in het verkeer (116 fouten, 24%), in de rijopleiding vaak aangeduid met de term 'scannen'. Daarnaast komen fouten in rijden met een aangepaste snelheid (15%) en het vlot en besluitvaardig handelen (14%) vrij vaak voor. Opmerkelijk is het, gezien het vergevorderde stadium van de opleiding, dat nog veel fouten voorkomen in de bediening van het voertuig, vooral bij wegrijden en op kruispunten. Ook het aanhouden van een veilige ruimte (ook wel 'ruimteknussen') komt verdeeld over de verschillende rijtaken geregeld voor (9%) evenals 'communiceren' (8%), vooral daar waar direct contact met anderen aan de orde is, op kruispunten, bij tegemoetkomen en bijzondere verrichtingen.

Tabel 10: Fouten en incidenten tijdens de rit met de collega-instructeur

Criteriaum	Indicator	Wegrijden	Rechte / bochtige	Kruispunten	Afslaan	In- en uitvoegen	Inhalen / voorbijgaan	Tegemoetkomen	Rijstrookwissel zijdelings	Bijzondere weggedeelten	Bijz. verrichtingen	Totaal	
Voertuigbediening	1.2 Soepele bediening	14	10	25	5	0	2	8	1	3	5	73	15%
Veiligheid	2.1 Opmerken en herkennen	1	11	46	11	1	6	14	7	3	16	116	24%
	2.2 Aangepaste snelheid	0	13	29	9	0	3	7	3	2	7	73	15%
	2.3 Veilige ruimte	0	9	5	5	5	3	2	4	5	3	41	9%
Doorstromen	3.1 Vlot en besluitvaardig	1	7	28	9	0	3	4	4	2	7	65	14%
	3.2 Wegbenutting	0	5	5	4	0	2	9	0	1	0	26	5%
Sociaal rijgedrag	4.1 Communiceren	0	2	13	4	0	4	8	0	2	5	38	8%
	4.2 Ruimte gunnen	1	2	7	1	2	1	3	1	1	2	21	4%
Milieusparend rijden	5.2 Optimaal toerental	3	6	1	1	0	1	0	1	0	0	13	3%
	5.3 Gelijkmatige snelheid	0	8	2	3	0	0	0	0	1	0	14	3%
Totaal		20	73	161	52	8	25	55	21	20	45	480	100%
		4%	15%	34%	11%	2%	5%	11%	4%	4%	9%		

Bezien vanuit de rijtaak komen de meeste fouten voor bij het rijden op en nabij kruispunten: 161 fouten, wat neerkomt op 34% van alle gemaakte fouten. Als afslaan (52 fouten, 11%) ook wordt gerekend tot rijden nabij kruispunten, dan bedraagt het percentage 45% op het totaal aantal gemaakte fouten. Op enige afstand daarvan maar toch nog altijd betekenisvol volgen fouten bij rijden op bochtige en rechte weggedeelten (15%), tegemoetkomen (11%) en bij bijzondere verrichtingen (9%).

Het beeld van de eigen rijinstructeur over de gemaakte fouten in de laatste drie lessen vóór de adviesrit komt sterk overeen met dat van de collega-instructeur (zie Tabel 11). Het absolute aantal geconstateerde fouten ligt volgens de eigen instructeur wat hoger dan tijdens de adviesrit (resp. 520 versus 480). Mogelijk komt dit doordat de eigen rijinstructeur zijn beeld kan baseren op meer rijuren, wat de kans op fouten wat hoger maakt. Na statistische toetsing (via een lineair regressiemodel) blijken de verschillen tussen de beide beelden verwaarloosbaar klein. Voor de resultaten van deze analyse wordt verwezen naar Bijlage 2.

Tabel 11: Fouten en incidenten tijdens de laatste drie lessen van eigen instructeur

Criteria	Indicator	Wegrijden	Rechte /bochtige	Kruispunten	Afslaan	In- en uitvoegen	Inhalen /voorbijgaan	Tegemoetkomen	Rijstrookwissel zijdelings	Bijzondere weggedeelten	Bijz. verrichtingen	Totaal	Percentage
Voertuigbediening	1.2 Soepele bediening	19	8	24	6	0	0	8	0	1	5	71	14%
Veiligheid	2.1 Opmerken en herkennen	2	13	53	15	2	7	12	4	0	8	116	23%
	2.2 Aangepaste snelheid	0	6	29	10	2	5	7	2	0	6	67	13%
	2.3 Veilige ruimte	0	6	13	7	16	1	2	10	1	2	58	11%
Doorstromen	3.1 Vlot en besluitvaardig	1	2	38	15	0	3	3	4	0	1	67	13%
	3.2 Wegbenutting	0	4	12	4	3	1	7	6	2	2	41	8%
Sociaal rijgedrag	4.1 Communiceren	0	2	15	5	1	2	4	1	2	3	35	7%
	4.2 Ruimte gunnen	0	0	10	0	4	1	1	2	2	1	21	4%
Milieusparend rijden	5.2 Optimaal toerental	6	3	0	4	0	0	0	1	0	0	14	3%
	5.3 Gelijmatige snelheid	0	5	2	6	0	1	0	5	0	2	21	4%
Totaal		28	49	196	72	28	21	44	35	8	30	511	100%
		5%	10%	38%	14%	5%	4%	9%	7%	2%	6%		

Mate waarin foutenobservaties adviesritscores onderbouwen

Als we kijken naar de samenhang tussen het aantal en soort fouten enerzijds en de prestatie scores op de criteria anderzijds, krijgen we een beter beeld van de onderbouwing van de oordelen. In de tabellen 12 tot en met 14 zijn de correlaties tussen de frequentie van fouten en de totaalscores op de prestatiecriteria weergegeven. Fouten die samenhangen met alle drie besproken criteriascores zijn grijs gearceerd. Fouten die samenhangen met één resp. twee criteriumscores zijn groen en blauw gemarkeerd.

In het algemeen zien we een duidelijk verband: naarmate leerlingen meer fouten maken, liggen hun scores op de prestatiecriteria lager.

Verder zien we dat bepaalde foutentypen samenhangen met scores op alle drie hier besproken criteria, namelijk fouten bij resp. rijden op en nabij kruispunten in het algemeen; bij het communiceren tijdens rijden op en nabij kruispunten, en bij het hanteren van een aangepaste snelheid in het algemeen. Zodra leerlingen dit type fouten begaan, zien we dat ze een lagere score krijgen voor voertuigbediening, veiligheid, en doorstromen.

Daarnaast zien we hoe bepaalde typen fouten alleen (sterk) samenhangen met één criterium. Specifiek met voertuigbediening samenhangende typen fouten betreffen bedieningsfouten in het algemeen en bedieningsfouten specifiek bij het rijden op en nabij kruispunten (zie Tabel 12) Specifieke foutentypen die samenhangen met de score op veiligheid betreffen het (niet) opmerken en herkennen van situatieveranderingen in algemeen en bij kruispunten, fouten in

snelheidsaanpassingen en communiceren (zoals oogcontact, richting aangeven) bij kruispunten, en bij het hanteren van een aangepaste snelheid nabij kruispunten (zie Tabel 13). Verder zien we hoe foutentypen die horen bij andere criteria gepaard gaan met een lagere score op veiligheid (zie Tabel 13): communiceren en wegbenutting nabij kruispunten (bijv. contact zoeken, juist gebruik van rijstroken), en het gunnen van ruimte aan anderen bij rijden op en nabij kruispunten. Specifieke foutentypen die samenhangen met de score op doorstromen (zie Tabel 14) betreffen dat het nalaten van rijden met een optimaal toerental, fouten bij het (links of rechts) afslaan, fouten in het vlot en besluitvaardig handelen in het algemeen en bij rijden op en nabij kruispunten, fouten in wegbenutting bij rijden nabij kruispunten (juiste strook kiezen) en bij in- en uitvoegen (zoals de hele invoegstrook gebruiken).

Verder zien we ook hier foutentypen die horen bij een ander prestatie criterium een duidelijke samenhang tonen met de score op doorstromen. Dit betreft het rijden met een aangepaste snelheid bij in- en uitvoegen en op en nabij kruispunten. De samenhang wijst in dit laatste geval op de negatieve gevolgen van de foutieve snelheidsaanpassing, zoals hinder of oponthoud voor anderen (zie Tabel 14).

De bevindingen tonen aan dat de betrokken collega-instructeurs hun scores consistent hebben onderbouwd. Typen fouten die passen bij een criterium hangen ook daadwerkelijk samen met de prestatiescore op dat criterium. Criteriumvreemde foutentypen blijken in enkele gevallen ook samen te hangen met de prestatiescores op een criterium. Dat laatste is geen onoverkomelijk probleem omdat de prestatiescores onderling samenhangen.

Tabel 12: Samenhang tussen aard en aantal aangevinkte fouten en de totaalscore voor voertuigbediening

Aantal fouten bij ...	Correlatie met totaalscore voertuigbediening
Soepele bediening- in het algemeen	-0.54
Soepele bediening -rijden op en nabij kruispunten	-0.51
Rijden op en nabij kruispunten in het algemeen	-0.48
Communiceren -rijden op en nabij kruispunten	-0.34
Hanteren van een aangepaste snelheid in het algemeen	-0.33
Rijden op rechte en bochtige weggedeelten	-0.32
Rijden op rechte en bochtige weggedeelten in het algemeen	-0.32

N.B. Alleen waarden van ≥ 0.30 en lager opgenomen. Positieve significante correlaties zijn niet gevonden.

Tabel 13: Samenhang tussen aard en aantal aangevinkte fouten en de totaalscore voor veiligheid

Aantal fouten bij ...	Correlatie met totaalscore veiligheid
Hanteren aangepaste snelheid in het algemeen	-0.62
Rijden op en nabij kruispunten in het algemeen	-0.57
Bij opmerken en herkennen in het algemeen	-0.54
Het hanteren van een aangepaste snelheid -rijden op en nabij kruispunten	-0.50
Wegbenutting -rijden op en nabij kruispunten	-0.41
Rijden op rechte en bochtige weggedeelten in het algemeen	-0.37
Communiceren -rijden op en nabij kruispunten	-0.36
Communiceren -rechte bochtige wegen	-0.35
Opmerken en herkennen -rijden op en nabij kruispunten	-0.34
Aanhouden veilige ruimte in het algemeen	-0.33
Ruimte gunnen -rijden op en nabij kruispunten	-0.31

Tabel 14: Samenhang tussen aard en aantal aangevinkte fouten en de totaalscore voor doorstromen

Aantal fouten bij ...	Correlatie met totaalscore doorstromen
Rijden op en nabij kruispunten in het algemeen	-.50
Hanteren van een aangepaste snelheid in het algemeen	-.48
Vlot en besluitvaardig handelen in het algemeen	-.46
Afslaan	-.44
Vlot en besluitvaardig -rijden op en nabij kruispunten	-.42
Communiceren -rijden op en nabij kruispunten	-.41
Wegbenutting -In- en uitvoegen	-.39
Wegbenutting -rijden op en nabij kruispunten	-.36
Rijden met een optimaal toerental -rechte bochtige wegen	-.34
Rijden met een aangepaste snelheid -rijden op en nabij kruispunten	-.33
Rijden met een aangepaste snelheid -In- en uitvoegen	-.30

Onderwerpen feedback collega-instructeur

Verwerking van inhoud feedback

Aan het slot van een online scoreformulier kon de collega-instructeur zijn feedback aan de leerling samenvatten. Dit gebeurde voordat de rit werd nabesproken met de leerling om een onbevooroordeelde beoordeling én zelfbeoordeling door de leerling te waarborgen. Gevolg hiervan is dat de geschreven feedback altijd maar een deel is van de meer uitgebreide feedback die de collega-instructeur gaf tijdens de nabespreking van de adviesrit.

Niettemin vormde de gegeven feedback een waardevolle aanvullende bron ter onderbouwing van de gegeven scores en daarmee voor het advies over examengereedheid. De onderwerpen van feedback zouden inhoudelijk gezien moeten aansluiten bij de door de collega-instructeurs toegekende scores en de door hen opgemerkte foutgedragingen tijdens de adviesrit.

Alle tekst uit 74 formulieren zijn kwalitatief geanalyseerd met behulp van de openbaar toegankelijke app 'wordcloud' (<https://classic.wordclouds.com/>). Deze app genereert tellingen van inhoudswoorden welke zijn weg te schrijven naar een database. Ook wordt een visualisatie gemaakt van de meest voorkomende sleutelwoorden in de onderzochte tekst.

Wordcloud destilleerde uit de 74 formulieren in totaal 880 unieke inhoudelijke sleutelwoorden en vermeldde daarbij de frequentie. In Figuur 17 in het resultaat van wordcloud als visualisatie weergegeven.

De resultaten van de opsomming van woorden en hun frequenties zijn vervolgens opgeschoond door woorden die hetzelfde betekenen, maar door bijvoorbeeld typefouten als een ander sleutelwoord werden beschouwd, te beschouwen als hetzelfde woord (nadat aanpassing van schrijfwijze was gerealiseerd).

Vervolgens zijn inhoudelijke categorieën gevormd waaronder feedback-sleutelwoorden geplaatst konden worden. Zodoende kon een inhoudelijk totaalbeeld worden verkregen van onderwerpen die vaak en minder vaak aan de orde kwamen in de feedback van de collega-instructeurs. Bijvoorbeeld, er waren diverse sleutelwoorden die verwezen naar het cognitief taakproces bij rijden, zoals "aandacht richten", "hardop denken"; "kiezen"; "het script doorlopen" en "de volgorde van handelen aanhouden".

Beeld van de feedback

In tabel 15 zijn 23 inhoudelijke categorieën onderscheiden die kunnen worden ondergebracht in hoofdcategorieën. Voor ons doel nemen de opvallendste zaken door.

Veruit de meeste opmerkingen hebben betrekking op het (mentale) taakproces dat plaatsvindt tijdens deelname aan het verkeer, ofwel *taakproces op tactisch niveau*.

Daarbinnen komt 'kijkgedrag en scannen' veruit het vaakst voor (128 keer). Het gaat dan om opmerkingen van de collega-instructeur die het actieve kijkgedrag betreffen, zoals "verder vooruitkijken"; "let op de dode hoek"; "in spiegels kijken"; "nacontrole uitvoeren"; "overzicht houden"; "de situatie overzien"; "zoeken naar veranderingen in de verkeerssituatie". Deze hoge frequentie wekt geen verbazing als we in herinnering roepen dat de meest gerapporteerde fouten bij rijden het opmerken en herkennen van situatieverandering betrof.

Verder komen in deze rubriek, het tactisch niveau van taakprocessen, relatief vaak opmerkingen over de timing van manoeuvres (23 keer) voor, zoals "eerder vaart minderen" of "op tijd terugschakelen". In het beoordelingssysteem valt timing ook onder 'opmerken en herkennen'.

Daarnaast komen in deze rubriek nog tamelijk vaak opmerkingen (12x) voor over het cognitief taakproces in het algemeen: zoals "meer je aandacht richten", "hardop denken"; "kiezen"; "het hele script doorlopen"; "de volgorde van handelen aanhouden".

Meer specifiek zijn er soms opmerkingen (5x) over anticiperen, waarbij wordt verwezen naar het correct voorspellen of inschatten van het verloop van verkeerssituaties, en het voorkómen van problemen.

Een volgende rubriek waarin relatief veel feedback past betreft een verwijzing naar *criteria of de kwaliteit van handelen*. Het meest genoemde onderwerp daarbinnen is 'Snelheidsregeling' (20x genoemd). Daaronder vallen opmerkingen als "naderingssnelheid aanpassen" of "langzamer op kruising afrijden". Ook dit beeld komt overeen met de relatief vaak voorkomende fout om niet met (aan de situatie) aangepaste snelheid te rijden. Verder komen adviezen voor om vlot(ter); "besluitvaardiger", "doortastender" te handelen allemaal betrekking hebben op Doorstromen (14x).

Vorst zien we opmerkingen over plaats op de weg (9x), veiligheid (7x) en veilige ruimte (7x). Daarmee wordt verwezen naar opmerkingen over de juiste keuze van de plaats en positie op de weg, de mate van veiligheid waarin situaties zijn opgelost en de mate waarin de leerling moet werken het handhaven van een veilige ruimte of ruimtekussen; zoals een veilige volgafstand

Een derde rubriek betreft feedback op het *uitvoeren van een specifieke rijtaak*. Daarbij wordt het rijden op en nabij kruispunten 17 keer genoemd en (deels) in samenhang daarmee ook vaak het van richting veranderen (11x). Daaronder vallen opmerkingen als "let op je gedrag bij naderen zijstraten", "let op richting aangeven", "zorg voor goed gebruik van een richtingaanwijzer". Iets minder vaak worden opmerkingen gemaakt over Inhalen en voorbijgaan (7x) en over bijzondere verrichtingen (5x), zoals achteruitrijden en keren. De hoge frequentie van opmerkingen over kruispunten komt overeen met de hoge foutfrequentie, zoals we eerder zagen (zie 5.2.4)

Een vierde rubriek betreft feedbackopmerkingen waarin gedrag in specifieke verkeerssituaties of op weggedeeltes wordt besproken. Het vaakst daarbinnen zien we opmerkingen over weggedeeltes (15x), zoals de manier waarop bepaalde bochten zijn gereden, hoe stroken of weefvakken werden gebruikt of gekozen. Ook worden de locaties van verkeerssituaties in herinnering geroepen (14x), zoals aangedane locaties plaatsen in de bebouwde kom. Feedback op gedrag op snelwegen (11x)

had vaak betrekking de manier van invoegen. Ook het berijden van Rotonde(s) (9x), en dan met name zowel het naderen als berijden van rotonde(s) was onderwerp van de feedback.

Een rubriek, die mogelijk wat onderbelicht lijkt in het beoordelingsinstrument maar waarover de feedback wel regelmatig gaat betreft het *taakproces op strategisch niveau*, en meer in het bijzonder het (eerder) vooraf plannen van manoeuvres (11x). Gedacht moet worden aan opmerkingen over (eerder of sowieso) plannen van aanstaande manoeuvres; zoals het later moeten oprijden van een rotonde, het op een later moment verlaten van de autosnelweg, maar ook het kiezen, volgen of aanpassen van een route.

Iets minder vaak de andere rubrieken wordt feedback gegeven op het *interpreteren en toepassen van verkeersregels en tekens*. Het juist interpreteren van borden; verkeerslichten; en voorrangregels bij het oplossen van verkeerssituaties (6x) en het Verwijzingen naar voorrang verlenen op kruisingen (4x). Gezien de fase waarin de leerling verkeert (einde van de rijopleiding) wekt deze bevinding geen verbazing.

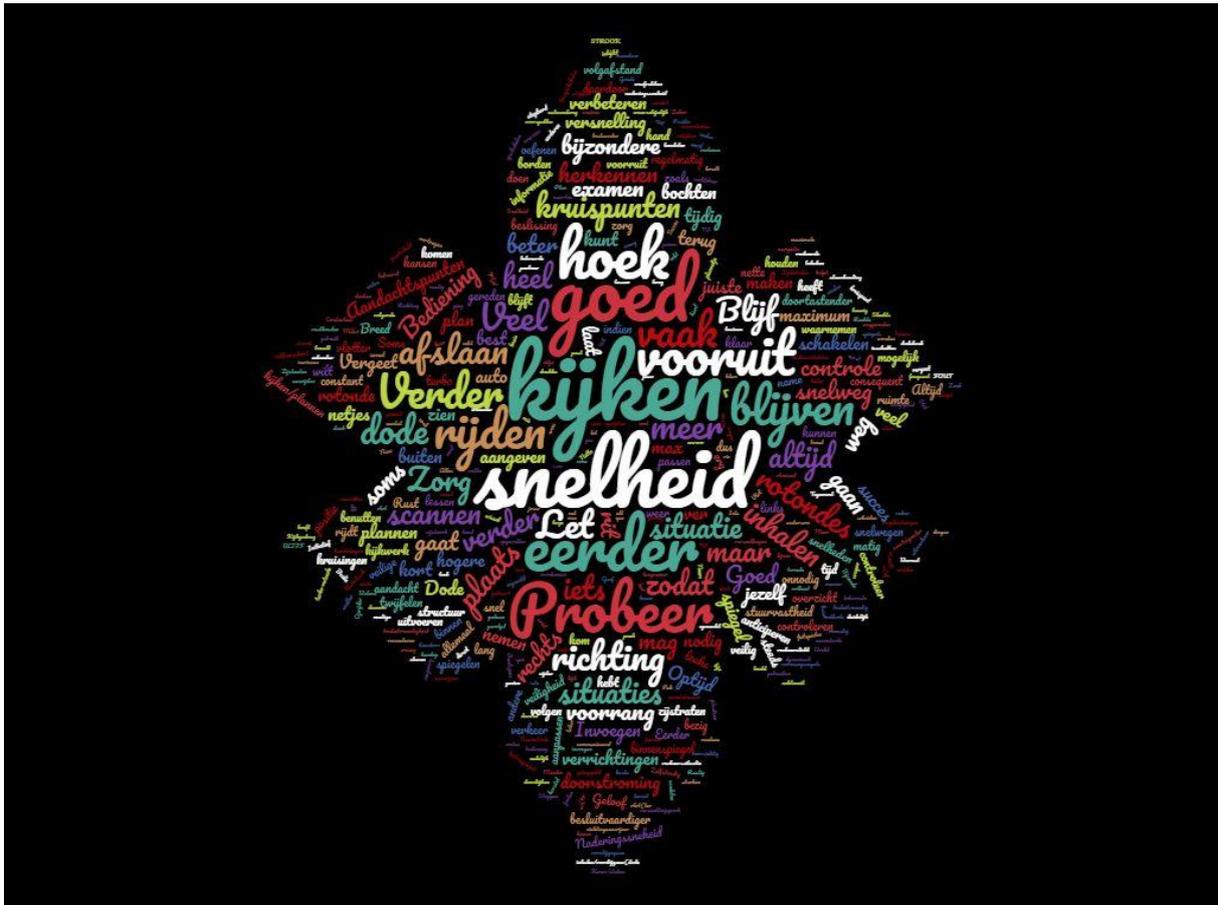
Tot slot gaven collega-instructeurs ook feedback die zich richtte op de *mentale beleving van de rijtaak*. Voor een deel had die betrekking op het ondersteunen van het zelfvertrouwen van de leerling (8x). Dit gebeurde door de leerling te bemoedigen en te verwijzen naar geloof in eigen kunnen, durven; overtuigender en meer zelfverzekerd te gaan rijden. Daarnaast kwamen opmerkingen voor waarin de leerling werd gemaand tot het bewaren van rust (7x), daar waar leerlingen onrustig of gehaast handelden tijdens de adviesrit.

Het beeld van de feedback overziend, is er een grote consistentie tussen de opmerkingen van de collega-instructeurs en hun observaties van foutgedragingen. Kijk- en anticipeergedrag, snelheidsregeling, gedrag op kruispunten zijn veel genoemde feedbackpunten waarover ook vaak eerder foutgedragingen werden gerapporteerd. Relatief nieuw is de regelmatige feedback van collega-instructeurs op het strategisch handelen, het vooruitplannen door de leerling.

De consistentie in het scoringgedrag, in de wijze waarop fouten worden opgemerkt en in de onderwerpen waarover feedback wordt gegeven door collega-instructeurs wijst op een goede basis voor de rol van (tweede beoordelaar) in de laatste fase van de rijopleiding.

Tabel 15: Onderwerpen en sleutelwoorden uit de door collega-instructeurs gegeven feedback

Ingedikte rubriek (Totaal aantal uitingen)	Rubriek feedback	Aantal feedbackuitingen	Sleutelwoorden feedback
Criterium/kwaliteit van handelen (58)	Snelheidsregeling	20	Naderingssnelheid aanpassen; langzamer op kruising afrijden
	Doorstromen	14	Advies om vlot(ter); besluitvaardiger; doortastender te handelen
	Plaats op de weg	9	De keuze van de plaats en positie op de weg
	Veiligheid	7	Verwijzing naar de mate van veiligheid waarin situaties zijn opgelost
	Veilige ruimte	7	Handhaven van een veilige ruimte of ruimtekussen; zoals een veilige volgafstand
	Sociaal rijgedrag	1	Communiceren met andere weggebruikers
Rijtaak (40)	Rijden op en nabij kruispunten	17	Feedback over rijden kruispunten; afslaan; gedrag bij naderen zijstraten
	Van richting veranderen	11	Richting aangeven; het gebruik van de richtingaanwijzer
	Inhalen en voorbijgaan	7	Inhalen en voorbijgaan
	Bijzondere verrichtingen	5	Bijzondere verrichtingen waaronder achteruitrijden en keren
Weg en verkeerssituatie (48)	Weggedeeltes	15	Rijden in bochten; weg; gebruik van stroken; fietspaden; kiezen van een rijstrook; gebruik van weefvakken
	Locaties van verkeerssituaties	13	Koppeling van feedback aan verkeerssituaties zoals rijden in de bebouwde kom
	Snelweg(en)	11	De manier van rijden op snelweg(en); vaak invoegen
	Rotonde(s)	9	Naderen en berijden van rotonde(s)
Taakproces strategisch niveau (11)	Plannen van manoeuvres	11	Het (eerder of sowieso) plannen van aanstaande manoeuvres; zoals het oprijden van een rotonde, het verlaten van de autosnelweg; Het kiezen en volgen of aanpassen van een route
Taakproces tactisch niveau (158)	Kijkgedrag en scannen	118	Verwijzingen naar het kijk- en scangedrag, zoals verder vooruitkijken; let op de dode hoek; in spiegels kijken; een nacontrole uitvoeren; overzicht houden; de situatie overzien; zoeken naar veranderingen in de verkeerssituatie.
	Timing van manoeuvres	23	Verwijzingen naar de (in)correcte timing van manoeuvres: zoals eerder vaart minderen; op tijd terugschakelen
	Taakproces	12	Verwijzen naar het cognitief taakproces: aandacht richten, hardop denken; kiezen; het handelingsscript doorlopen; de volgorde van handelen aanhouden
	Anticiperen	5	Verwijzingen naar het correct voorspellen of inschatten van het verloop van verkeerssituaties, en het voorkómen van problemen.
Verkeersregels en tekens (10)	Verkeersregels en tekens	6	Verwijzen naar het juist interpreteren van borden; verkeerslichten; en voorrangregels bij het oplossen van verkeerssituaties.
	Voorrang verlenen	4	Verwijzingen naar voorrang verlenen op kruisingen.
Mentale beleving (15)	Zelfvertrouwen leerling	8	De leerling bemoedigen en verwijzen naar geloof in eigen kunnen, durven; overtuigender en meer zelfverzekerd te gaan rijden
	Rust bewaren	7	Wijzen op het rust bewaren, daar waar leerlingen onrustig of gehaast handelen



Figuur 17: Wordenwolk op basis van een sleutelwoordenanalyse van de door collega-instructeurs gegeven feedback in de scoreformulieren.

Potentieel storende factoren: omstandigheden collegiale adviesrit

Een van de mogelijke versturende factoren bij de collegiale adviesrit zijn de omstandigheden. Ten eerste, als de gereden adviesritten sterk van elkaar verschillen in zwaarte (complexiteit), zijn de scores moeilijk vergelijkbaar. Ten tweede als de zwaarte afwijkt van de zwaarte van de gemiddelde rijles-rit is vergelijkbaarheid ook problematisch. Mogelijk is door de gegeven instructie over routezwaarte al bij voorbaat een verschil tussen rijles en adviesrit ingebouwd.

Om dit ideaal te kunnen beoordelen zou objectieve in-car technologie het best zijn, die objectieve gegevens verzamelt over de gereden route, zoals aangedane locaties en verkeersdrukte, maar ook over weeromstandigheden (zoals bijvoorbeeld regen of duister onderweg).

Dit was in het kader van deze proef niet mogelijk. Wel is direct na de adviesrit aan de leerling gevraagd de eigen beleving van de taakcomplexiteit in te vullen, als onderdeel van de zelfevaluatie. Ook werd de leerling gevraagd de eigen mentale toestand in te schatten. Beide, complexiteit en mentale toestand werden bovendien door de leerling vergeleken met de situatie tijdens reguliere rijlessen.

In Tabel 16 valt af te lezen dat de leerlingen het zicht tijdens de adviesrit in meerderheid als erg gemakkelijk hebben ervaren (75%, en in andere gevallen 'best wel gemakkelijk' (24%). De adviesrit was in dit opzicht gelijkwaardig aan de rijlessen. 99% van de leerlingen vond dit zo.

Tabel 16: Rijomstandigheden tijdens de collegiale adviesritten: zicht en zichtbaarheid

Tijdens de adviesrit		In vergelijking met rijlessen		
		Gemakkelijker	Gelijk	Moeilijker
Erg gemakkelijk	53 (75%)		53 (100%)	0 (0%)
Best wel gemakkelijk	17 (24%)		17 (100%)	0 (0%)
Best wel moeilijk	1 (1%)		0 (0%)	1 (100%)
Erg moeilijk			70 (99%)	1 (1%)

Eenzelfde beeld geldt voor ruimte en tijd die de leerlingen hadden om te handelen in het verkeer (zie Tabel 17). Denk hierbij bijvoorbeeld aan marges om in te voegen of om af te slaan. Een klein deel (11%) vond de adviesrit in dit opzicht best moeilijk. 79% van de leerlingen vond de adviesrit qua ruimte en tijd om te handelen gelijk aan de rijlessen. Resp. 10% en 11% vond de adviesrit gemakkelijker of juist moeilijker dan de regulieren rijlessen.

Tabel 17: Rijomstandigheden tijdens de collegiale adviesritten: ruimte en tijd om te handelen

Tijdens de adviesrit		In vergelijking met rijlessen		
		Gemakkelijker	Gelijk	Moeilijker
Erg gemakkelijk	14 (20%)	2 (14%)	11 (79%)	1 (7%)
Best wel gemakkelijk	49 (69%)	1 (2%)	45 (92%)	3 (6%)
Best wel moeilijk	8 (11%)	4 (50%)	0 (0%)	4 (50%)
Erg moeilijk		7 (10%)	56 (79%)	8 (11%)

Tabel 18: Rijomstandigheden tijdens de collegiale adviesritten: hoeveelheid en soorten ander verkeer

Tijdens de adviesrit		In vergelijking met rijles		
		Gemakkelijker	Gelijk	Moeilijker
Erg gemakkelijk	8 (11%)	0 (0%)	8 (100%)	0 (0%)
Best wel gemakkelijk	39 (55%)	4 (10%)	29 (74%)	6 (15%)
Best wel moeilijk	22 (31%)	3 (14%)	10 (46%)	9 (41%)
Erg moeilijk	2 (3%)	1 (50%)	0 (0%)	1 (50%)
		8 (11%)	47 (66%)	16 (23%)

Kijkend naar de hoeveelheid en soorten ander verkeer vond 33% de adviesrit (best wel) moeilijk. Een groter deel ervoer deze drukte en variatie in hun rit juist als (vrij) gemakkelijk (zie Tabel 18). Duidelijk is dat de adviesritten in dit opzicht onderling wat meer verschillen dan op de andere genoemde aspecten van rijomstandigheden. Een wat groter deel (23%) dan bij de andere aspecten vond de adviesrit dan ook moeilijker dan de eigen rijlessen. 66% vond de adviesrit gelijkwaardig aan de eigen rijlesroutes terwijl 11% juist gemakkelijker vond.

Tabel 19: Rijomstandigheden tijdens de collegiale adviesritten: toestand van de weg

Tijdens de adviesrit		In vergelijking met rijles		
		Gemakkelijker	Gelijk	Moeilijker
Erg gemakkelijk	55 (78%)	5 (9%)	50 (91%)	
Best wel gemakkelijk	16 (23%)	0 (0%)	16 (100%)	
Best wel moeilijk				
Erg moeilijk		5 (7%)	66 (93%)	

Tot slot vonden alle leerlingen de toestand van de weg op zijn minst 'best wel' gemakkelijk. In veruit de meeste gevallen (93%) vonden de leerlingen de adviesrit gelijkwaardig aan de rijlessen (zie Tabel 19).

Potentieel storende factoren: mentale gesteldheid leerlingen

Gerapporteerde mentale toestand tijdens de adviesrit

De mentale gesteldheid van de leerling kan een versturende factor zijn bij de adviesrit. Dat geldt overigens bij iedere proeve van bekwaamheid, zoals bijvoorbeeld het praktijkexamen. De kans bestaat bijvoorbeeld dat bij te hoge (of te lage) spanning of een laag (of te hoog) zelfvertrouwen de leerling niet zijn of haar ware kunnen toont. Daarom is na iedere collegiale adviesrit aan de leerling gevraagd hoe de rit mentaal is beleefd.

Tabel 20: Mate van gespannenheid tijdens de collegiale adviesritten volgens de leerlingen

Tijdens de adviesrit		In vergelijking met rijles		
		Minder gespannen	Even gespannen	Meer gespannen
Zeer ontspannen	10 (14%)	1 (10%)	9 (90%)	0 (0%)
Een beetje ontspannen	19 (26%)	4 (21%)	6 (32%)	9 (47%)
Een beetje gespannen	35 (49%)	15 (43%)	7 (20%)	13 (37%)
Zeer gespannen	7 (10%)	1 (14%)	0 (0%)	6 (86%)
		21 (30%)	22 (31%)	28 (39%)

Uit de resultaten blijkt dat 59% van de leerlingen (enigszins) gespannen was tijdens de collegiale adviesrit (zie Tabel 20). Een kleine minderheid was zeer ontspannen (14%). 69% van hen geeft aan meer gespannen te zijn geweest dan tijdens de normale rijlessen.

Tabel 21: Mate van vertrouwen in een goed gereden adviesrit volgens de leerlingen

Tijdens de adviesrit		In vergelijking met rijles		
		Minder vertrouwen	Even veel vertrouwen	Meer vertrouwen
Weinig vertrouwen	1 (1%)	1 (100%)	0 (0%)	0 (0%)
Een beetje vertrouwen	30 (42%)	14 (47%)	15 (50%)	1 (3%)
Tamelijk veel vertrouwen	36 (50%)	4 (11%)	29 (81%)	3 (8%)
Zeer veel vertrouwen	4 (6%)			
		20 (28%)	47 (66%)	4 (6%)

Als we kijken naar het vertrouwen in een goed gereden adviesrit zien we dat 56% hiervan duidelijk blijkt geeft. 42% zegt een beetje vertrouwen te hebben gehad (zie Tabel 21). Vergeleken met de normale rijlessen is dit vertrouwen vooral gelijk gebleven (66%), terwijl voor resp. 28% het lager lag dan tijdens de rijlessen. Slechts 6% rapporteert een hoger vertrouwen.

Impact omstandigheden en mentale toestand op behaalde scores

In Tabel 22 is de samenhang tussen door leerlingen (achteraf) ingeschatte moeilijkheidsgraad van de omstandigheden en de door hen behaalde scores voor de adviesrit weergegeven met behulp van correlatiecoëfficiënten. Alleen significante correlaties zijn vermeld. Hieruit blijkt dat met name de ruimte en tijd om te handelen in verkeerssituaties een mogelijke impactfactor is. Naarmate de adviesrit op deze factor moeilijker was, waren de behaalde scores op veiligheid, doorstromen en milieusparend rijden lager. Verder bleek dat moeilijker weg- en weersituatie gepaard ging met lagere scores voor voertuigbediening.

We moeten hierbij opmerken dat leerlingen de moeilijkheidsinschatting maakten na afloop van de rit, toen dus al bekend was hoe ze hadden gereden. Daarmee konden ze hun inschatting van de moeilijkheid mogelijk laten afhangen van de manier waarop ze zojuist hadden gereden. Beter zou het geweest zijn de moeilijkheidsgraad objectief vast te stellen.

Tabel 22: Samenhang tussen moeilijkheid van de rijomstandigheden en de behaalde scores op prestatiecriteria

Factor Rijomstandigheden	Score Prestatiecriterium				
	Voertuig- bediening	Veiligheid	Doorstromen	Sociaal Rijgedrag	Milieusparen d Rijden
Zicht en zichtbaarheid					
De ruimte en tijd om te handelen		-0.34	-0.24		-0.30
De hoeveelheid en soorten ander verkeer					
Toestand van de weg en het weer	-0.29				

In Tabel 23 is de samenhang tussen door leerlingen (achteraf) ingeschatte eigen mentale toestand de door hen behaalde scores voor de adviesrit weergegeven. Hier zijn alle correlaties in grijs gerapporteerd. Geen van de waarden is significant. Er is dus geen verband gevonden tussen de mate van zelf gerapporteerde gespannenheid en mate van vertrouwen in eigen kunnen enerzijds en scores op de adviesrit anderzijds.

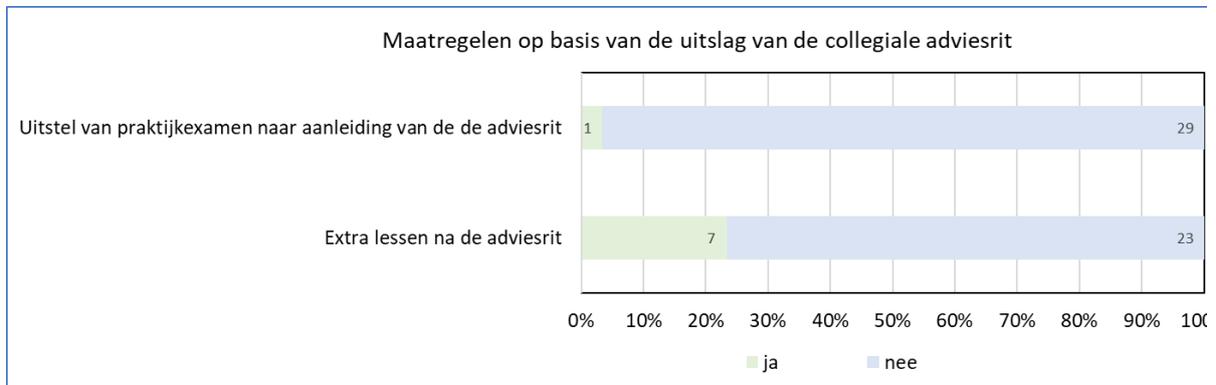
Tabel 23: Samenhang tussen mentale beleving van de adviesrit en de behaalde scores op prestatiecriteria

	Voertuigbediening	Veiligheid	Doorstromen	Sociaal Rijgedrag	Milieusparend Rijden
Mate van gespannenheid	-0.05	-0.14	-0.18	.06	.03
Mate van zelfvertrouwen in goede rit	.21	.19	.09	.13	.10
N.B. Geen van de correlaties is significant					

5.3 Beleving collegiale adviesrit door leerlingen

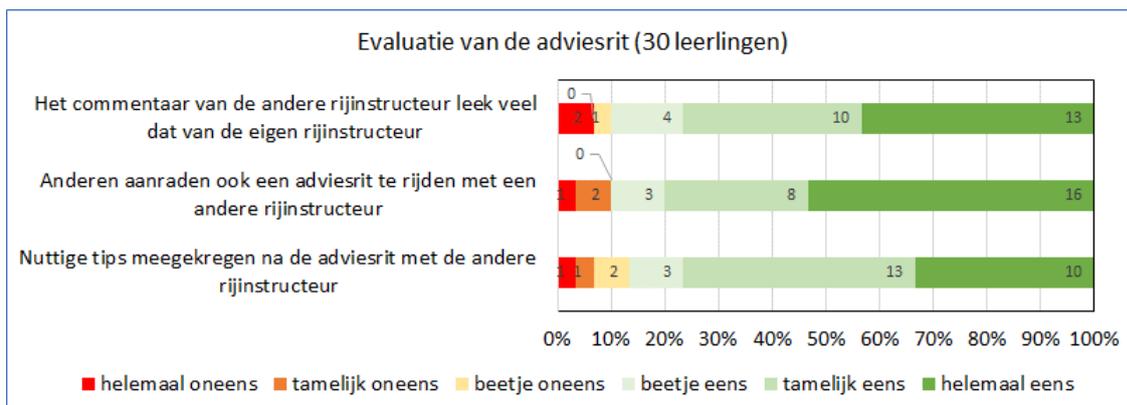
Om de beleving van de adviesrit door leerlingen te onderzoeken is een online vragenlijst voorgelegd aan de deelnemers. In totaal hebben 30 leerlingen de vragenlijst volledig ingevuld, wat neerkomt op een responsepercentage van ruim 41%. Omdat we vooraf geen steekproefgegevens hebben kunnen verzamelen over de leerlingen kunnen we geen uitspraak doen over de verschillen tussen leerlingen die wel of niet hebben gerespondeerd. Wel kunnen we nagaan of diegenen die hebben gerespondeerd qua achtergrondkenmerken overeenkomen met een eerder gehanteerde referentiegroep, destijds bij de evaluatie van de proef met Rijopleiding op maat (Roelofs en Vissers, 2018). Hieruit bleek dat de samenstelling van de groep CA-leerlingen naar leeftijd, geslacht en vooropleiding niet afweek van de eerder gebruikte landelijke referentiegroep.

Het functioneren van de collegiale adviesrit



Figuur 18: Maatregelen op grond van de collegiale adviesrit

Uit Figuur 18 wordt duidelijk dat slechts één van de responderende leerlingen heeft besloten het praktijkexamen te verzetten op grond van het vooradvies van de collega-instructeur. Zeven leerlingen (23.3%) rapporteren dat ze naar aanleiding van de collegiale adviesrit extra lessen hebben ingepland met hun eigen rijinstructeur.



Figuur 19: Evaluatie van de collegiale adviesrit door de leerlingen

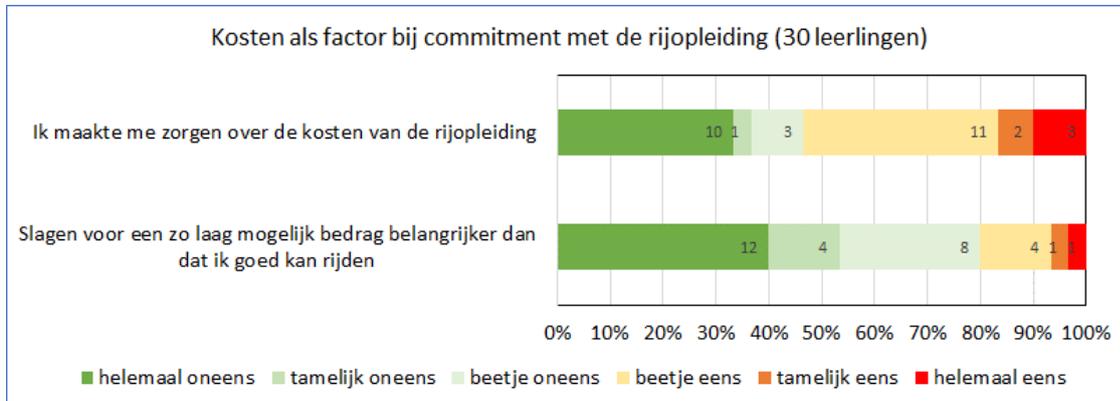
Verder bleek dat volgens een grote meerderheid van leerlingen (27; 90%) het commentaar enigszins tot sterk overeen te komen met dat van de eigen rijinstructeur (zie Figuur 19). Anders gezegd, ze herkenden het beeld dat ze doorgaans van hun eigen instructeur kregen terug in dat van de collega-instructeur. Zeker 24 leerlingen (80%) zouden anderen aanraden om ook een adviesrit te rijden met een collega-instructeur. Tot slot, inhoudelijk gezien vinden in ieder geval 23 leerlingen (76.7%) dat ze nuttige tips hebben meegekregen van de collega-instructeurs.

Implementatie bevorderende en belemmerende factoren

Hoewel in deze proef de collegiale adviesrit gratis was voor de leerlingen, hebben we toch de vraag voorgelegd of de leerlingen zich zorgen maakte over de kosten van de rijopleiding. Deze informatie is van belang in de context van de latere implementatie van de collegiale adviesrit en meer in het algemeen in de context van meer frequente (modulaire) voortgangstoetsing.

Voor 16 van de leerlingen bleken zorgen over de kosten van de rijopleiding minstens enigszins een rol te spelen. Aan de andere kant gaan de meeste ondervraagde leerlingen (24, 80%) niet zover dat

ze slagen voor een zo laag mogelijk bedrag belangrijker vinden dan dat ze zelf goed kunnen rijden. Bij een minderheid (6 leerlingen, 20%) speelt dit wel (zie Figuur 20).



Figuur 20: Kosten als factor bij de commitment met de rijopleiding

5.4 Kenschets gevolgde rijopleiding

Als we conclusies willen trekken over de resultaten van de proef met de collegiale adviesrit is het van belang te kijken naar de invulling en (zak-slaag) resultaten van de rijopleiding. Dit doen we door te kijken naar de resultaten van de vragenlijst 'Evaluatie van je rijopleiding'. In totaal hebben 30 van de benaderde 72 CA-deelnemers de vragenlijst volledig ingevuld. Om een beeld te krijgen van de vergelijkbaarheid van de kwaliteiten en beleving van de rijopleiding worden de resultaten vergeleken met een referentiegroep (247 leerlingen) die destijds is gebruikt bij de evaluatie van de proef Rijopleiding op Maat.

Voor het overzicht zijn de gedetailleerde uitkomsten van dit deel van het onderzoek opgenomen in bijlage 3. We beperken ons hier tot het noemen van de hoofdpunten.

Het aantal examenpogingen van CA-deelnemers alvorens ze slagen blijkt significant kleiner dan van een vergelijkbare referentiegroep doorsnee rijbewijskandidaten uit Nederland (1.44 versus 1.93).

CA-Leerlingen komen in hun rijlessen iets minder vaak in bepaalde complexe taaksituaties dan landelijk gezien, met name rijden in het donker. Mogelijk is sprake een seizoeneffect, daar het leerlingen betreft die dit voorjaar de opleiding startten en daardoor minder snel in het donker zouden hoeven lessen.

Zowel bij het aanleren van rijden op en nabij kruispunten als bij het aanleren van rijden op autosnelwegen oordelen leerlingen positief tot zeer positief over het trainen in actief kijken, de gelegenheid om te oefenen, de aandacht voor veiligheidsmarges rondom de auto en het bewust worden van de eigen sterke en zwakke punten.

Stimuleren van een positief leerklimaat (positieve atmosfeer, complimenten als dingen goed gaan, vertrouwen leervermogen leerling, stimuleren tot doorzetten, interesse in de persoon van de leerling) is een basisvoorwaarde voor een effectieve opleiding. Dit wordt door de responderende CA-leerlingen tamelijk positief geëvalueerd.

Kijkend naar zelfstandig leren blijkt dat leerlingen vooral actief waren in het kritisch nadenken over het eigen rijgedrag of de rijstijl, zoals die naar voren zijn gekomen in specifieke verkeerssituaties en het

commentaar van de rijinstructeur. Minder vaak zijn ze bezig met het stellen van leerdoelen en het evalueren of ze die leerdoelen hebben geleerd.

De waardering van de opleiding van CA-deelnemers is op alle onderzochte aspecten van door leerlingen ervaren kwaliteit vergelijkbaar met of iets beter dan hoe leerlingen landelijk oordelen over hun rijopleiding. Al met al heeft de pilot met de collegiale adviesrit plaatsgevonden in de context van een positief gewaardeerde rijopleiding.

5.5 Beleving van de adviesrit door rijinstructeurs

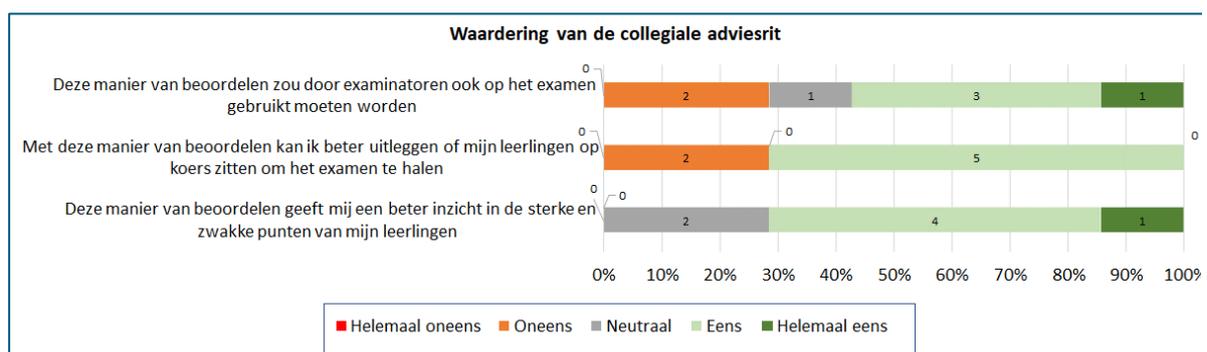
Deelnemende instructeurs

Om de beleving van de adviesrit door rijinstructeurs te onderzoeken is een online vragenlijst voorgelegd aan de deelnemers. In totaal hebben 7 van de 9 deelnemende rijinstructeurs de vragenlijst ingevuld. Gezien het kleine aantal betreft dit een kwalitatieve analyse.

Om te beginnen een overzicht met enkele kenmerken van de instructeurs. In verband met de herleidbaarheid van individuele gegevens tot aanwijsbare personen rapporteren we hier slechts globaal de kenmerken van de deelnemende rijinstructeurs. De leeftijden van de deelnemers varieerden in het gebied tussen 35 tot 65 jaar. Navenant liep de ervaring als rijinstructeur uiteen van iets minder dan 10 jaar tot meer dan 30 jaar. Alle deelnemers waren (vanzelfsprekend) gecertificeerd, waarvan drie RIS-gecertificeerd en vier niet.

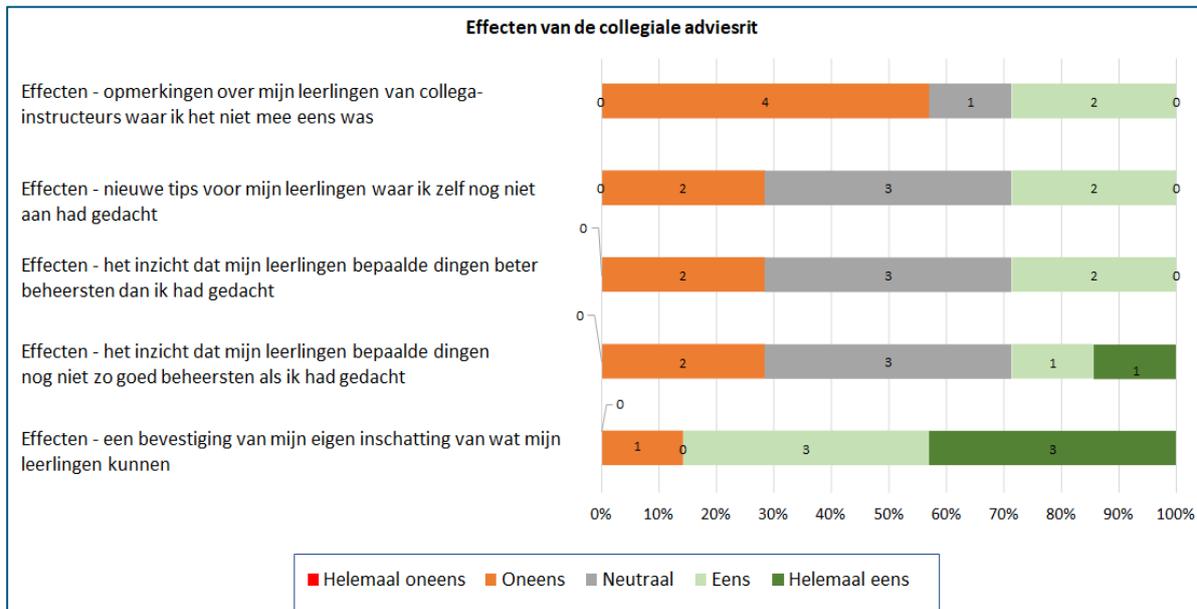
Waardering en ingeschatte effecten van de collegiale adviesrit

Instructeurs is gevraagd om enkele stellingen te beantwoorden over de meerwaarde en effecten van de collegiale adviesrit. Figuur 21 toont dat de meningen over de aspecten van waardering verdeeld zijn. De meeste bijval is er voor de stelling dat de manier van beoordelen een beter inzicht geeft in de sterke en zwakke punten van de leerlingen.

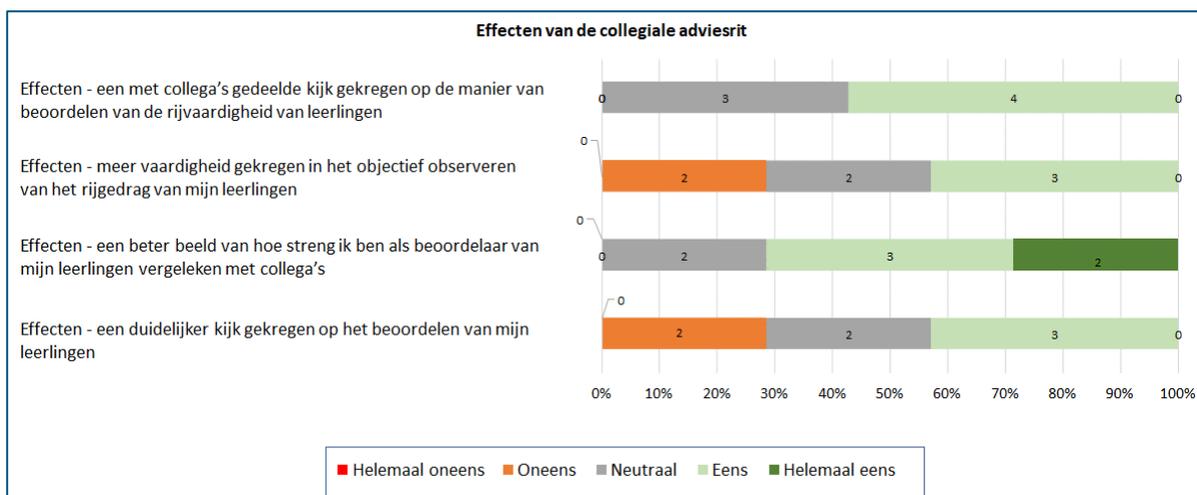


Figuur 21: Waardering van de collegiale adviesrit volgens 7 van de 9 rijinstructeurs

Effecten die veel instructeurs herkennen is dat de collegiale adviesrit een bevestiging was van de eigen inschatting van wat leerlingen kunnen, dat het hen een beeld heeft gegeven van de eigen strengheid t.o.v. anderen en dat er een gedeelde kijk is ontstaan op de beoordeling.



Figuur 22: Ingeschatte effecten van de collegiale adviesrit volgens 7 van de 9 rijinstructeurs



Figuur 23: Ingeschatte effecten van de collegiale adviesrit op het eigen functioneren, volgens 7 van de 9 rijinstructeurs

5.6 Voorwaarden en opties voor implementatie

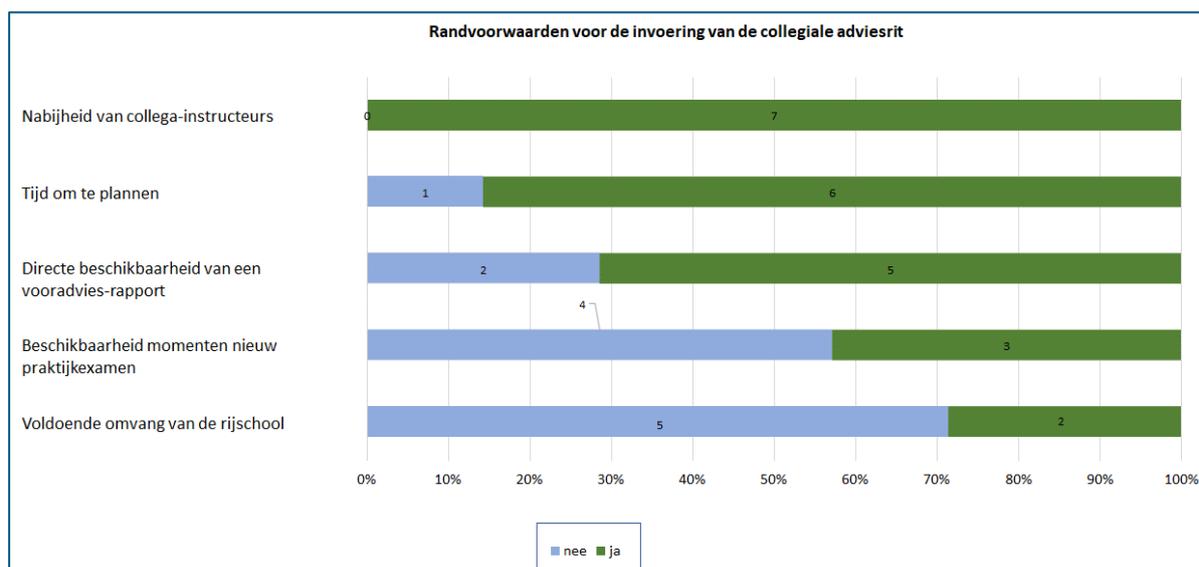
De vragenlijst voor deelnemende rijinstructeurs (paragraaf 5.5) ging ook in op voorwaarden en opties voor implementatie. Zo is de tijdbesteding per instructeur in kaart gebracht. De totale tijdbesteding per collegiale adviesrit uitgevoerd in de rol van collega-instructeur, varieert tussen 85 en 130 minuten. Vooral de reistijd verklaart dit grote verschil. Buiten de in onderstaande tabel opgenomen aspecten, zijn ook het uitleggen geven aan leerlingen over de adviesritten en het nabespreken met de eigen leerling genoemd als tijdbestedingen.

Tabel 24: Tijdbesteding aan werkzaamheden omtrent de collegiale adviesrit

	Instructeur						
	1	2	3	4	5	6	7
Het plannen van de rit met de collega-instructeurs	15	10	10	15	30	15	10
De reistijd naar de andere rijsschool	1	45	15	10	15	10	15
De tijd besteed aan de adviesrit	40	50	40	50	50	50	40
De tijd besteed aan beoordeling	10	10	5	10	10	4	10
De tijd besteed aan nabespreking	10	10	10	10	5	10	10
Overige activiteiten	15	5	5	10	0	0	0
Totaal minuten:	91	130	85	105	110	89	85

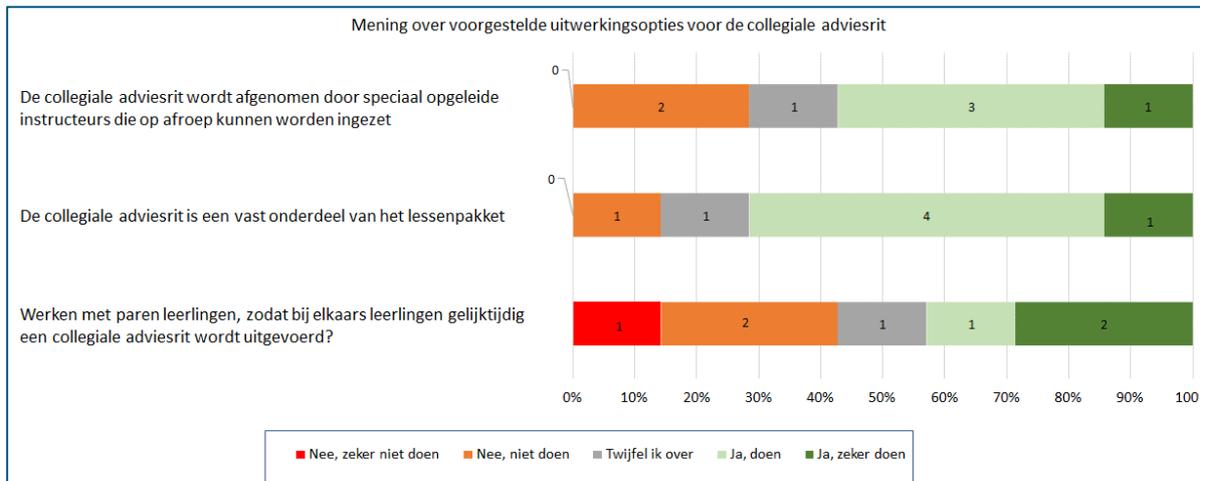
Verder zijn ervaren knelpunten geïnventariseerd, en zijn instructeurs gevraagd om hun ideeën om dit op te lossen. Uit de reacties blijkt dat vooral de planning van de collegiale adviesritten als uitdaging wordt gezien. Dit punt werd door 6 van de 7 instructeurs ingebracht. Als mogelijke oplossingen noemen zij het werken met een grotere poule instructeurs, vaste momenten voor collegiale adviesritten, meer lokaal plannen en aparte instructeurs die de adviesritten uitvoeren.

Als randvoorwaarden voor invoering van de adviesrit zijn de beschikbaarheid van momenten voor het nieuwe praktijkexamen en een voldoende omvang van de rijsschool het meest vaak gekozen. Apart wordt nog genoemd het hebben van geschikte collega's met eenzelfde lesniveau die het uitvoeren van de collegiale adviesritten ook serieus oppakken.



Figuur 24: Ingeschatte randvoorwaarden voor de (bredere) invoering van de collegiale adviesrit

Instructeurs verschillen van mening over mogelijke uitwerkingsopties van de collegiale adviesrit. De meerderheid is voorstander van inzetten van speciaal opgeleide instructeurs, en zou de adviesrit vast onderdeel van het lessenpakket maken.



Figuur 25: Ingeschatte effecten van de collegiale adviesrit op het eigen functioneren, volgens 7 van de 9 rijinstructeurs

Er wordt verder door een instructeur opgemerkt dat rij scholen en leerlingen die meewerken aan de collegiale adviesrit in ruil hiervoor privileges zouden kunnen krijgen, zoals het kosteloos verplaatsen van een examen. Gedurende de pilot was dit zo georganiseerd.

6 Conclusie

De conclusie start met een opsomming van de relevante bevindingen (paragraaf 6.1 t/m 6.4). Daarna volgt een beknopt antwoord op de onderzoeksvragen (paragraaf 6.5), en de eindconclusie (paragraaf 6.6).

6.1 Betrouwbaarheid en validiteit beoordelingsprocedure collegiale adviesrit

Uitslagen gereden adviesritten

1. In totaal zijn er 74 collegiale adviesritten gereden. In ruim de helft van de gevallen was de uitslag 'examengereed', in een derde 'bijna gereed'.
2. Slechts in 6 gevallen (8%) was sprake van niet-examengereed, waarbij het oordeel van de collega-instructeur duidelijk negatief afweek van de eigen rijinstructeur.
3. De inschatting van de collega-instructeur over examengereed kwam over het algemeen sterk overeen met die van de eigen instructeur.

Voorspellende kracht adviesrit voor examenuitslag

4. Het vooradvies van de collega-instructeur is een vrij goede voorspeller van de examenuitslag. Een hoog percentage examengereed geachte leerlingen slaagt ook daadwerkelijk (bijna 84%).
5. Bij collega-instructeurs komt het voor (4 van de 5) dat niet-examengereed beschouwde leerling toch slagen, wat niet het geval is bij de eigen rijinstructeur.

Consistentie in toegekende scores

6. Op alle criteria presteren leerlingen op veiligheid significant lager dan op de andere criteria, en bij alle instructeurs consistent onder 3.5 op een schaal van 1 tot en met 4.
7. Voor het patroon in scores op de bekende CBR-criteria (voertuigbediening, veiligheid, doorstromen, sociaal rijgedrag, milieusparend rijgedrag), geldt dat er een hoge overeenstemming is tussen het beeld van de collega-instructeur en het beeld van de eigen rijinstructeur.
8. Instructeurs uit beide pilotgroepen (Goes en Vlissingen-Middelburg) zijn ongeveer even streng in hun beoordelingen, uitgezonderd één instructeur uit pilotgroep 2 (Vlissingen-Middelburg) die beduidend strenger is dan alle andere collega's.
9. Als we al met al kijken naar toegekende scores op de adviesrit dan beklift het beeld dat collega-instructeurs uit beide pilotgroepen op een redelijk overeenkomstige wijze beoordelen, een enkele uitzonderlijke strenge instructeur daargelaten.

Zelfbeoordeling: consistentie en correctheid

10. De gelijkensis in de scorepatronen van de zelfbeoordeling door leerlingen en de collega-instructeurs vastgesteld naar aanleiding van de prestaties op dezelfde adviesrit is redelijk hoog.
11. De eigen inschatting over het bereikte niveau van voertuigbeheersing en in iets mindere mate van veilig en doorstroming bevorderend rijden is bij aanzienlijke percentages leerlingen identiek aan die van de collega-instructeur (tussen 40 en 57 %).
12. Wel blijken leerlingen in hun zelfbeoordeling gemiddeld genomen strenger te zijn dan de collega-instructeurs. Dit vertaalt zich naar percentages leerlingen die zichzelf licht tot sterk onderschatten wat betreft de drie onder 11 genoemde criteria (tussen 31 en 45%).
13. Een kleiner deel van de leerlingen laat een lichte overschatting van het eigen behaalde niveau van rijvaardigheid zien (tussen 12 en 15%).

14. Het geheel overziend lijkt de deelnemende groep leerlingen aan de pilot een realistisch tot iets onderschat zelfbeeld te hebben ten aanzien van de eigen prestaties op de adviesrit. Dit is een beter basis voor verder leren dan wanneer hoofdzaak in sprake zou zijn van zelfoverschatting.

Geregistreeerde rijfouten, consistentie en onderbouwing scores

15. Een kwart van alle gemaakte fouten in de adviesrit heeft betrekking op het tijdig opmerken en herkennen van situatieveranderingen in het verkeer. Daarnaast komen fouten in rijden met een aangepaste snelheid (15%) het vlot en besluitvaardig handelen (14%), en het aanhouden van een veilig 'ruimteknussen'.
16. Bezien vanuit de rijtaak komen 45% van alle fouten voor bij het rijden op en nabij kruispunten, inclusief afslaan.
17. Het totaalbeeld van de eigen rijinstructeur over de gemaakte fouten in de laatste drie lessen vóór de adviesrit komt sterk overeen met dat van de collega-instructeur tijdens de adviesrit.
18. Het blijkt dat de typen rijfouten die passen bij een criterium ook daadwerkelijk samenhangen met de prestatiescore op dat criterium. Dit toont aan dat de betrokken collega-instructeurs hun scores consistent hebben onderbouwd.

Beeld feedback door collega-instructeurs

19. Er is een grote consistentie tussen de opmerkingen van de collega-instructeurs en hun observaties van foutgedragingen. Kijk- en anticipeergedrag, snelheidsregeling, gedrag op kruispunten zijn veel genoemde feedbackpunten waarover ook vaak eerder foutgedragingen werden gerapporteerd.
20. Relatief nieuwe informatie uit de geschreven opmerkingen is de regelmatige feedback van collega-instructeurs op het strategisch handelen, het vooruitplannen door de leerling. Mogelijk zou dit meer strategische niveau van handelen een aparte plaats moeten krijgen in het instrument.

Potentieel storende factoren: rijomstandigheden en mentale beleving door leerlingen

21. Over het algemeen waren de gereden routes tijdens de adviesritten redelijk gelijkwaardig voor de leerlingen. De routes worden over het algemeen als vrij gemakkelijk gezien op de aspecten zichtbaarheid, tijd en ruimte om te handelen en weg en weersomstandigheden. In dat opzicht verschillen de routes niet van de lesroutes.
22. Alleen wat betreft verkeersdrukte werden de routes van de adviesritten vaker als moeilijker ervaren dan tijdens rijlessen.
23. Mogelijk is de ruimte en tijd om te handelen in verkeerssituaties een mogelijke impactfactor op de rijprestatie van de leerling. Naarmate de adviesrit op deze factor moeilijker was, waren de behaalde scores op veiligheid, doorstromen en milieusparend rijden lager. Voor het overige zijn complexiteitsverschillen tussen routes geen storende factor geweest voor de interpretatie van de verkregen adviesritscores.
24. Veel (59%) leerlingen waren (enigszins) gespannen tijdens de collegiale adviesrit. 69% geeft aan meer gespannen te zijn geweest dan tijdens de normale rijlessen.
25. De mate van zelfvertrouwen varieerde vrij sterk tussen leerlingen; ofwel tamelijk veel vertrouwen (50%) ofwel een beetje vertrouwen (42%).
26. Verschillen in mentale beleving van de adviesrit, de mate van zelf gerapporteerde gespannenheid en mate van vertrouwen in eigen kunnen hebben echter hoogstwaarschijnlijk geen storende factor gevormd bij de interpretatie van de verkregen adviesritscores.

6.2 Beleving en gebruik van de resultaten van de collegiale adviesrit

Conclusies over het gebruik van de adviesrit zijn gebaseerd op 30 volledig ingevulde vragenlijsten.

27. Een grote meerderheid (90%) van leerlingen herkende het beeld dat ze doorgaans van hun eigen instructeur kregen terug in dat van de collega-instructeur.
28. 80% van leerlingen zouden anderen aanraden om ook een adviesrit te rijden met een collega-instructeur.
29. Tot slot, inhoudelijk gezien vinden in ieder geval 23 leerlingen (76.7%) dat ze nuttige tips hebben meegekregen van de collega-instructeurs.

6.3 Beeld van de opleiding van de CA-deelnemers

30. Het aantal examenpogingen van CA-deelnemers alvorens ze slagen blijkt significant kleiner dan van een vergelijkbare referentiegroep doorsnee rijbewijskandidaten uit Nederland (1.44 versus 1.93.).
31. Dekking van taaksituaties in de opleiding: CA-Leerlingen komen in hun rijlessen iets minder vaak in bepaalde complexe taaksituaties dan landelijk gezien, met name rijden in het donker. Mogelijk is sprake een seizoeneffect, daar het leerlingen betreft die dit voorjaar de opleiding startten en daardoor minder snel in het donker zouden hoeven lessen.
32. Ingeschatte kwaliteit rijinstructie: zowel bij het aanleren van rijden op en nabij kruispunten als bij het aanleren van rijden op autosnelwegen oordelen leerlingen positief tot zeer positief over het trainen in actief kijken, de gelegenheid om te oefenen, de aandacht voor veiligheidsmarges rondom de auto en het bewust worden van de eigen sterke en zwakke punten.
33. Stimuleren van een positief leerklimaat (positieve atmosfeer, complimenten als dingen goed gaan, vertrouwen leervermogen leerling, stimuleren tot doorzetten, interesse in de persoon van de leerling. Deze basisvoorwaarde voor een effectieve opleiding wordt de responderende CA-leerlingen tamelijk positief geëvalueerd.
34. Kijkend naar zelfstandig leren blijkt dat leerlingen vooral actief waren in het kritisch nadenken over het eigen rijgedrag of de rijstijl, zoals die naar voren zijn gekomen in specifieke verkeerssituaties en het commentaar van de rijinstructeur. Minder vaak zijn ze bezig met het stellen van leerdoelen en het evalueren of ze die leerdoelen hebben geleerd.
35. De waardering van de opleiding van CA-deelnemers is op alle onderzochte aspecten van door leerlingen ervaren kwaliteit vergelijkbaar met of iets beter dan hoe leerlingen landelijk oordelen over hun rijopleiding.
36. Al met al heeft de pilot met de collegiale adviesrit plaatsgevonden in de context van een positief gewaardeerde rijopleiding.

6.4 Implementatie van de collegiale adviesrit

Draagvlak voor een collegiale adviesrit onder de leerlingen

Bij de conclusies over Draagvlak voor een collegiale adviesrit baseren we onze conclusies op de resultaten van 30 volledig ingevulde vragenlijsten.

37. Zeker 24 leerlingen (80%) zouden anderen aanraden om ook een adviesrit te rijden met een collega-instructeur.
38. Meer dan de helft van de leerlingen bleken zorgen te hebben over de kosten van de rijopleiding.
39. Aan de andere kant gaan de meeste ondervraagde leerlingen (80%) niet zover dat ze slagen voor een zo laag mogelijk bedrag belangrijker vinden dan dat ze zelf goed kunnen rijden. Dit speelt slechts voor een minderheid van de leerlingen (20%)
40. Gezien de zorgen die leerlingen hebben over de kosten van hun rijopleiding is aandacht voor een kostenneutrale invoering van de collegiale adviesrit aanbevelenswaardig.

Beleving van de adviesrit door rijinstructeurs

41. De meerderheid van de instructeurs ziet de adviesrit vooral als een bevestiging van hun eigen inschatting over wat leerlingen kunnen.
42. Daarnaast geeft de adviesrit een beter beeld van hoe streng rijinstructeurs zijn in vergelijking met anderen, en is er volgens vier instructeurs een gedeelde kijk bij de deelnemers ontstaan op de manier van beoordelen.

Voorwaarden en opties voor implementatie

43. Instructeurs besteedden per collegiale adviesrit tussen de 85-130 minuten aan de werkzaamheden, inclusief het plannen en de reistijd.
44. Plannen van de adviesritten was volgens bijna alle instructeurs een knelpunt. Ook reistijd, het vinden van geschikte collega's (in de buurt), lange wachttijden bij het CBR en het beoordelingsformulier zijn genoemd.
45. Als randvoorwaarden voor invoering van de adviesrit werden de beschikbaarheid van momenten voor het nieuwe praktijkexamen en een voldoende omvang van de rijschool het meest vaak gekozen.
46. Instructeurs verschillen van mening over mogelijke uitwerkingsopties van de collegiale adviesrit. De meerderheid is voorstander van inzetten van speciaal opgeleide instructeurs, en zou de adviesrit vast onderdeel van het lessenspakket maken.

6.5 Beantwoording onderzoeksvragen

In onderstaande tabel is een antwoord geformuleerd op de onderzoeksvragen uit paragraaf 2.3.

Tabel 26: Beantwoording onderzoeksvragen

#	Onderzoeksvraag en antwoord
1	<i>In hoeverre corresponderen de beoordelingen van de eigen instructeur en de collega-instructeur met elkaar? Anders gezegd, in welke mate is er sprake van beoordelaarsovereenstemming?</i>
	De inschatting van de collega-instructeur en die van de eigen instructeur over de examengereedheid van de leerling (wel/bijna/niet) komen in 44 gevallen (59,5%) exact overeen. Bij 23 adviesritten zijn aangrenzende positieve adviezen gegeven (de combinatie 'wel/bijna'). Bij 7 adviesritten concludeerde de ene instructeur niet examengereed, en de andere wel of bijna examengereed. Voor het patroon in scores op de bekende CBR-criteria (voertuigbediening, veiligheid, doorstromen, sociaal rijgedrag, milieusparend rijgedrag), geldt dat er een hoge overeenstemming is tussen het beeld van de collega-instructeur en het beeld van de eigen rijinstructeur. Instructeurs uit beide pilotgroepen zijn ongeveer even streng in hun beoordelingen, uitgezonderd één instructeur die beduidend strenger is dan alle andere collega's. Als we al met al kijken naar toegekende scores op de adviesrit dan beklijft het beeld dat collega-instructeurs uit beide pilotgroepen op een redelijk overeenkomstige wijze beoordelen.
2	<i>In hoeverre corresponderen de beoordelingen van de collega-instructeurs enerzijds en de examenuitslag anderzijds met elkaar?</i>
	Het vooradvies van de collega-instructeur is een goede voorspeller van de examenuitslag. Een hoog percentage examengereed geachte leerlingen slaagt ook daadwerkelijk (bijna 84%). Bij collega-instructeurs komt het enkele keren voor dat een als niet-examengereed beoordeelde leerling toch slaagt. Bij de eigen rijinstructeur is dit niet het geval. Van 21 leerlingen was het examenresultaat bij het uitvoeren van de analyse nog niet bekend.

3	<p><i>In hoeverre corresponderen de zelfbeoordelingen van de leerlingen met die van de collega-instructeur? In hoeverre is er sprake van zelfoverschatters en zelfonderschatters van de eigen rijprestatie?</i></p> <p>De gelijkenis in de scorepatronen van de zelfbeoordeling door leerlingen en de collega-instructeurs vastgesteld naar aanleiding van de prestaties op dezelfde adviesrit is redelijk hoog. De eigen inschatting over het bereikte niveau van voertuigbeheersing en in iets mindere mate van veiligheid en doorstroming bevorderend rijden is bij aanzienlijke percentages leerlingen identiek aan die van de collega-instructeur (tussen 40 en 57%).</p> <p>Wel blijken leerlingen in hun zelfbeoordeling gemiddeld genomen strenger te zijn dan de collega-instructeurs. Dit vertaalt zich naar percentages leerlingen die zichzelf licht tot sterk onderschatten wat betreft de drie hiervoor genoemde criteria (tussen 31 en 45%). Een kleiner deel van de leerlingen laat een lichte overschatting van het eigen behaalde niveau van rijvaardigheid zien (tussen 12 en 15%).</p>
4	<p><i>Hoe waarderen instructeurs de beoordeling door de collega-instructeur? Welke gevolgtrekkingen verbinden instructeurs aan de resultaten van de collegiale advisering? Hoe waarderen leerlingen de beoordeling door de collega-instructeur? In hoeverre accepteren ze het advies van de collega-rijinstructeur?</i></p> <p>De vragenlijst over beleving en implementatie is door 7 van de 9 deelnemende instructeurs ingevuld. Hun beeld van de effecten van de collegiale adviesrit varieert. De meerderheid ziet de adviesrit vooral als een bevestiging van hun eigen inschatting over wat leerlingen kunnen. Daarnaast geeft het een beter beeld van hoe streng rijinstructeurs zijn in vergelijking met anderen, en is er volgens vier instructeurs een gedeelde kijk bij de deelnemers ontstaan op de manier van beoordelen.</p> <p>Uit de toelichting op de ingevulde vragenlijsten en CA-scoreformulieren bleek dat de instructeurs in meerderheid zouden willen doorgaan met Collegiale Adviesritten, als voorwaarden daarvoor gunstig zijn.</p> <p>Uit de vragenlijst komt naar voren dat in de meeste gevallen de eigen instructeur het eens was met het advies over de leerling en daarmee blij gaf van acceptatie. Bij een duo was dat minder het geval.</p> <p>De vragenlijst over beleving is door 30 leerlingen ingevuld. Een grote meerderheid (90%) van de leerlingen herkende het beeld dat ze doorgaans van hun eigen instructeur kregen terug in dat van de collega-instructeur. De meeste leerlingen (80%) zouden anderen aanraden om ook een adviesrit te rijden met een collega-instructeur. Inhoudelijk gezien vinden 23 leerlingen (76,7%) dat ze nuttige tips hebben meegekregen van de collega-instructeurs.</p>
5	<p><i>In hoeverre zien leerlingen aanknopingspunten voor verder leren naar aanleiding van de uitslagen?</i></p> <p>Eén van de 30 leerlingen die de vragenlijst zegt te hebben besloten het praktijkexamen te verzetten op grond van het vooradvies van de collega-instructeur. Zeven leerlingen besloten vanwege het advies extra lessen te nemen.</p>
6	<p><i>Hoe kijken rijinstructeurs aan tegen de uitvoerbaarheid van de collegiale advisering gelet op hun werkorganisatie, de ureninzet, verdeling oefentijd en bespreektijd? Welke barrières worden eventueel ervaren?</i></p> <p>De vragenlijst over beleving en implementatie is door 7 van de 9 deelnemende instructeurs ingevuld. Instructeurs besteedden per collegiale adviesrit tussen de 85-130 minuten aan de werkzaamheden, inclusief het plannen.</p> <p>Dat laatste was volgens bijna alle instructeurs het grootste knelpunt. Ook reistijd, het vinden van geschikte collega's (in de buurt), lange wachttijden bij het CBR en het beoordelingsformulier zijn genoemd. Als randvoorwaarden voor invoering van de adviesrit werden de beschikbaarheid van momenten voor het nieuwe praktijkexamen en een voldoende omvang van de rijnschool het meest vaak gekozen.</p> <p>Er was per rit minstens 40 minuten ingeruimd voor de rit en 10 minuten voor nabespreking. Desgevraagd hadden de rijinstructeurs geen opmerkingen of bezwaren over deze tijdsverdeling. In</p>

	gesprekken tijdens de voorbereidende training werd deze verdeling door hen als optimaal beschouwd.
7	<p><i>Verschilt de uitvoerbaarheid van de collegiale advisering naar kenmerken van de rijsschool, zoals de grootte van de rijsschool. Maakt het uit of de toets wordt afgenomen door een collega-instructeur binnen de eigen rijsschool of door een collega-instructeurs van een andere rijsschool?</i></p> <p>Het uitvoeren van de collegiale adviesritten was beter uitvoerbaar voor de grote rijsschool dan voor kleine rijsscholen en zzp'ers. Bij de grote rijsschool had men inzicht in de beschikbaarheid van alle deelnemende collega's en het plannen werd centraal geregeld. Het plannen van collegiale adviesritten onderling bij deze opleider was daarom relatief gemakkelijk. Ook was er in die gevallen geen sprake van extra reistijd. Bij de kleine opleiders vormden het plannen en de reistijd grotere barrières.</p>

6.6 Eindconclusie

In deze pilot stond de ontwikkeling en evaluatie van de bruikbaarheid van de adviesrit centraal. De leidende vraag daarbij was aan welke kenmerken een collegiale adviesrit dient te voldoen, wil deze als bewezen en geaccepteerde basis worden gezien voor een advies over de examengereedheid van een leerling. We kunnen met betrekking daartoe het volgende concluderen:

- De consistentie in het scoringgedrag, de wijze waarop fouten worden opgemerkt en de onderwerpen waarover feedback wordt gegeven door collega-instructeurs wijzen op een goede basis voor het gebruik van de ontwikkelde adviesrit in de laatste fase van de rijopleiding.
- De adviesrit en met name de gebruikte scoreformulieren zijn een goed communicatiemiddel tussen alle betrokken partijen (beide instructeurs en leerling) over de gemaakte vorderingen. Het is bruikbaar om eventuele hiaten in de opleiding vast te stellen.
- De ontwikkelde procedure voor de collegiale adviesrit werkt in de praktijk en is een goede basis om te adviseren over de examengereedheid van de leerling.
- De grootste uitdaging in de praktijk is het plannen van de adviesritten tussen instructeurs onderling (met name tussen zzp'ers) en het beheersen van de kosten.

Aangezien tijdens de pilot is gewerkt met een groep gemotiveerde instructeurs met een hoog slagingspercentage, zijn de uitkomsten mogelijk niet representatief voor alle opleiders. Het uitvoeren van adviesritten met minder presterende instructeurs zou tot andere uitkomsten kunnen leiden, zoals een lagere overeenstemming in beoordeling tussen de eigen instructeur en collega-instructeur.

7 Aanbevelingen

Wetende dat het instrument en de procedure van de collegiale adviesrit naar behoren functioneren, is een volgende stap het onderzoeken van mogelijkheden voor implementatie in de praktijk. Enkele aanbevelingen op dit gebied zijn:

- Ontwikkel opties om het voor kleinere rijsscholen gemakkelijker te maken adviesritten op te nemen in hun dienstenaanbod.
- Ga na in hoeverre het wenselijk is te werken met gespecialiseerde instructeurs die collegiale adviesritten verzorgen. Neem daarbij in overweging dat adviesritten uitwisseling tussen professionals bevorderen, maar dat voor het welslagen van die uitwisseling idealiter sprake is van intervisie (bezoek en retourbezoek) en niet van een supervisie (expert bezoekt collega).
- Wel zouden in verband hiermee eisen moet worden ontwikkeld ten aanzien van competentie in het uitvoeren en scoren van adviesritten en het geven van feedback op grond daarvan, zowel aan de leerling als aan de collega-instructeur.
- Met het oog op de verdere implementatie is het gewenst om te inventariseren in hoeverre collegiaal advies nu al gebruikt wordt in de branche (zoals op een van de grote deelnemende rijsscholen in deze proef), wat de kosten daarvan zijn en hoe dit praktisch wordt georganiseerd. Hieruit zijn lessen te trekken over hoe collegiale toetsing op termijn onderdeel kan worden van regulier onderdeel van werkzaamheden
- Maak een doorkijk naar een modulair opgebouwde opleiding waarbij elke module met een toets wordt afgesloten. In het model van de RIS/ ROM voert de eigen instructeur de toets uit. In het model van de collegiale adviesrit wordt de toetsende rol overgenomen door een collega-instructeur. Dit zou eventueel ook steekproefsgewijs uitgevoerd kunnen worden. Breng de benodigde extra investering en opbrengsten in kaart. Voor acceptatie is het belangrijk dat deelname aan de collegiale adviesrit voor leerlingen de rijopleiding niet duurder maakt.

Naast aandacht voor de praktische kant is ook aan te bevelen nader onderzoek te doen naar het effect van de collegiale adviesrit op de slaagkans voor het rijexamen. Enkele aanbevelingen zijn:

- Rol de collegiale adviesritten breder uit onder een representatieve groep rijopleiders. Met een grotere en meer diverse steekproef kunnen onderbouwde uitspraken worden gedaan over het effect van de adviesrit op de slaagkans.
- Betrek examinatoren van het CBR bij het onderzoek naar collegiale adviesritten en laat hen aanvullend op de huidige procedure op basis het examen het CA-scoreformulier voor de leerling invullen. Zo kunnen formatieve en summatieve toetsing op elkaar af worden gestemd. Idealiter is de beoordeling op het afsluitende examen in lijn is met de beoordeling tijdens de adviesritten.

Wat de timing van vervolgstappen betreft is het advies om de toepassing van de collegiale adviesrit te bekijken in samenhang met andere maatregelen. Dit door aan te sluiten bij de ontwikkeling van het leerplan voor de rijopleiding en het leerplan voor rijinstructeurs.

8 Literatuur

Roelofs, E., & Vissers, J. (2018). Rijopleiding op Maat (ROM). Resultaten van de praktijkproef in Noord-Limburg. Amersfoort: Royal HaskoningDHV.

Roelofs, E., & Vissers, J. Hukker, N. (2022). Handleiding collegiale adviesrit. CONCEPTVERSIE. Amersfoort: Royal HaskoningDHV; Dieren: Driver Assessment Building Blocks.

Bijlagen

Bijlage 1: Vergelijking rijopleiding CA-deelnemers en referentiegroep

Tabel 27: Vergelijking dekking taaksituaties opleiding CA-deelnemers en referentiegroep ROM-studie 2017

Taaksituaties	REF-groep (n=262)		CA (n=30)		Effectgrootte	T
	Gem	SD	Gem	SD	D	
Rijden door het centrum van een vreemde stad	.58	.49	.57	.50	.02	.11
Rijden in een situatie waarbij een bus net voor u gaat vertrekken	.78	.41	.53	.51	.60	3.10
Oversteken op een gelijkwaardig kruispunt met zichtbelemmeringen (geparkeerde auto's of hoge heggen)	.99	.11	1,00	.00	-.11	-.59
Een afslag op een autosnelweg nemen terwijl er een aantal vrachtwagens in kolonne achter elkaar rijdt	.56	.50	.51	.50	.10	.53
Invoegen op een drukke autosnelweg met een korte invoegstrook.	.82	.38	.70	.47	.32	1.66
Het rijden bij schemer of in het donker, waarbij wegbelijning of andere markeringen, andere voertuigen of voetgangers moeilijk zichtbaar zijn.	.79	.41	.60	.50	.47	2.43
Rijden door een gebied met wegwerkzaamheden en daardoor wegversmallingen	.87	.34	.93	.25	-.18	-.95

Tabel 28: Vergelijking leerinspanning en ingeschatte kwaliteit rijinstructie opleiding CA-deelnemers en referentiegroep ROM-studie 2017

	REF-groep (n=262)		CA (n=30)		Effectgrootte	T
	Gem	SD	Gem	SD	D	
Rijden op en nabij kruispunten						
Ik heb de verkeerstheorie bestudeerd	3.64	.62	3.73	.52	-.14	-.73
De instructeur vroeg mij te benoemen waar ik actief naar moest kijken	3.58	.74	3.73	.52	-.20	1.05
De instructeur gaf me gelegenheid om te oefenen	3.83	.51	3.73	.52	.20	1.02
De instructeur besteedde bij deze rijtaak aandacht aan veiligheidsmarges	3.68	.57	3.73	.52	-.09	-.46
Het werd me duidelijk wat mijn sterke en zwakke punten	3.65	.61	3.73	.52	-.13	-.67
Rijden op de autosnelweg						
Ik heb de verkeerstheorie bestudeerd	3.60	.72	3.73	.52	-.19	1.00
De instructeur vroeg mij te benoemen waar ik actief naar moest kijken	3.55	.74	3.73	.52	-.26	1.33
De instructeur gaf me gelegenheid om te oefenen	3.81	.47	3.73	.52	.18	.91
De instructeur besteedde bij deze rijtaak aandacht aan veiligheidsmarges	3.71	.56	3.73	.52	-.04	-.20
Het werd me duidelijk wat mijn sterke en zwakke punten	3.67	.56	3.73	.52	-.11	-.58

Tabel 29: Vergelijking leerinspanning en ingeschatte kwaliteit rijinstructie opleiding CA-deelnemers en referentiegroep ROM-studie 2017

	REF-groep (n=262)		CA (N=30)		Effectgrootte	T
	Gem	SD	Gem	SD	D	
Voorafgaand aan een rijles dacht ik na over wat ik die les wilde leren	2.65	0.96	2.80	0.92	-0.16	-0.81

Aan het eind van de rijopleiding mocht ik zelf keuzes maken (bijv. route bepalen, hoe te handelen in moeilijke situaties)	2.98	0.92	3.00	0.98	-0.03	-0.14
Bij elke rijles heb ik mezelf vooraf specifieke doelen gesteld over wat ik wilde leren of verbeteren	2.49	0.97	2.93	0.87	-0.46	-2.38
Ik vroeg mezelf regelmatig af hoe goed ik bezig was en of ik mijn doelen zou behalen	3.14	0.86	3.13	0.82	0.02	0.08
Na afloop van een lesonderdeel bedacht ik bij mezelf hoe ik bepaalde verkeerssituaties anders zou oplossen als ik ze weer zou tegenkomen	3.35	0.70	3.40	0.77	-0.07	-0.38
Ik checkte bij de coach of ik diens opmerkingen over mijn rijgedrag goed had begrepen	3.04	0.83	3.43	0.63	-0.48	-2.50
Ik heb mezelf per rijles afgevraagd of ik wel zoveel als mogelijk heb kunnen leren	2.59	0.99	2.73	0.83	-0.14	-0.72
Ik zette voor mezelf op een rijtje wat ik in een rijles had geleerd	2.70	0.95	2.70	1.02	0.01	0.03
Ik gebruik de resultaten van beoordeling door de rijinstructeur om kritisch te blijven op mijn rijstijl	3.22	0.79	3.40	0.56	-0.24	-1.23
Ik heb ook mezelf beoordeeld tijdens rijlessen	3.35	0.77	3.33	0.84	0.03	0.15
Zelfregulatie mate van zelfsturen leren tijdens de rijopleiding	2.95	0.55	3.09	0.52	-0.25	-1.32

Tabel 30: Vergelijking leerklimate tijdens de opleiding van CA-deelnemers en in de referentiegroep ROM-studie 2017

	REF-groep (n=262)		CA (N=30)		Effect- grootte D	T
	Gem	SD	Gem	SD		
L01 Tijdens de rijlessen was er een positieve stemming in de auto (humor, plezier)	3.72	0.59	3.67	0.55	0.09	0.45
L02 Mijn instructeur gaf complimenten als ik dingen goed deed in de rijles	3.56	0.69	3.73	0.64	-0.25	-1.31
L03 Mijn instructeur gaf geen vervelend commentaar bij het rijden	3.21	0.99	3.37	1.03	-0.16	-0.82
L04 De instructeur toonde vertrouwen in mij, dat ik wel zou leren rijden	3.64	0.68	3.73	0.69	-0.13	-0.69
L05 De instructeur stimuleerde mij om ook bij tegenslagen (zoals grote fouten) door te zetten	3.55	0.72	3.80	0.55	-0.36	-1.86
L07 De instructeur toonde interesse in mijn persoonlijke leven	3.63	0.61	3.70	0.65	-0.11	-0.58
Totaalscore mate van positief leerklimate tijdens de rijopleiding (6 items)	3.62	0.54	3.67	0.55	-0.09	-0.49

Bijlage 2: Lineair regressiemodel om verschillen in foutenaantallen te toetsen

In een lineair regressiemodel zijn verschillen in frequentie van rijfouten voorspeld aan de hand van het type rijtaak, de prestatie-indicator en het soort instructeur. Hieruit blijkt dat dat het soort beoordelaar geen verschillen in foutenfrequenties verklaart ($F_{.33, df1, 180}$; zie tabel 40).

Tabel 31: Uitkomsten lineaire regressie rijfouten

Bron	Df	Sum Sq	Mean Sq	F value	p
Rijtaken	9	4090.4	454.49	17.8657	$p < .001^{***}$
Indicatoren	9	1674.6	186.07	7.3143	$p < .001^{***}$
Soort instructeur	1	8.4	8.40	0.3304	$P=0.5661$
Residu	180	4579.1	25.44		

Tabel 32: Voorspellers van aantallen rijfouten

Voorspellers van aantallen fouten	Parameter	Betrouwbaarheidsinterval	p
(Intercept)	4.30	1.15 – 7.45	0.008
Wegrijden (referentiecategorie)			
Rechte-bochtige wegen	3.85	0.70 – 7.00	0.017
Kruispunten	15.25	12.10 – 18.40	<0.001
Afslaan	3.55	0.40 – 6.70	0.027
In- en uitvoegen	-0.55	-3.70 – 2.60	0.731
Inhalen /voorbijgaan	-0.05	-3.20 – 3.10	0.975
Tegemoetkomen	2.50	-0.65 – 5.65	0.119
Rijstrookwissel-zijdelings	0.50	-2.65 – 3.65	0.754
Bijzondere weggedeelten	-0.90	-4.05 – 2.25	0.573
Bijzondere verrichtingen	1.30	-1.85 – 4.45	0.416
1.2 Soepele bediening (referentiecategorie)			
2.1 Opmerken en herkennen	4.00	0.85 – 7.15	0.013
2.2 Aangepaste snelheid	-0.20	-3.35 – 2.95	0.900
2.3 Veilige ruimte	-2.35	-5.50 – 0.80	0.142
3.1 Vlot en besluitvaardig	-0.70	-3.85 – 2.45	0.661

De Gower-coëfficiënt meet de absolute afstand tussen de scores van twee beoordelaars. De maat is minder gevoelig voor geringe variantie in de prestatie van de leerlingen. In ons geval wordt slechts een beperkt deel van de scoreschaal gebruikt (bij elk criterium). In geen van de gevallen hebben leerlingen diepe onvoldoendes behaald tijdens hun adviesritten. Dat zou ook tegen de verwachting zijn, omdat in bijna alle gevallen leerlingen geselecteerd voor een adviesrit, die naar verwachting binnen afzienbare tijd hun examen kunnen afleggen en daartoe dus (bijna) examengereed mogen worden beschouwd door hun eigen instructeur.

Bijlage 3: Kenschets gevolgde rijopleiding

Aanpak

Als we conclusies willen trekken over de resultaten van de proef met de collegiale adviesrit is het van belang te kijken naar de invulling en (zak-slaag) resultaten van de rijopleiding. Dit doen we door te kijken naar de resultaten van de vragenlijst 'Evaluatie van je rijopleiding'. In totaal hebben 30 van de benaderde 72 CA-deelnemers de vragenlijst volledig ingevuld. Om een beeld te krijgen van de vergelijkbaarheid van de kwaliteiten en beleving van de rijopleiding worden de resultaten vergeleken met een referentiegroep (247 leerlingen) die destijds is gebruikt bij de evaluatie van de proef Rijopleiding op Maat.

Examenuitslag en lesduur

Tabel 24 toont een aantal kenmerken van de rijopleiding van de CA-deelnemers. Omdat zich onder de respondenten van evaluatievragenlijst maar 14 geslaagden bevonden, zijn gegevens over het aantal genoten rijlessen en klokuren niet representatief voor de hele CA-groep. Het aantal geslaagden/gezakten en het aantal benodigde pogingen kon worden opgevraagd via de rijinstructeurs. De duur van de rijlessen kon wel worden gebaseerd op alle respondenten van de vragenlijst (n=30).

Tabel 33: Het aantal examenpogingen en resultaat ervan CA-deelnemers

	Aantal pogingen				Totaal
	1	2	3	4	
Gezakt	4	5	0	0	9 (17.3%)
Geslaagd*	28	12	2	1	43 (82.7%)
	32	17	2	1	52 (100%)

N.B. 21 CA-deelnemers moeten nog op voor hun eerste examenpoging.

* gemiddeld aantal pogingen: 1.44

Van de leerlingen die gedurende de projectperiode op gingen voor het examen slaagde ruim 82%. Daarnaast wachten nog 21 leerlingen op een examendatum, die buiten de termijn van de dataverzameling van dit project lag (eind derde week juli 2022).

In Tabel 25 valt het volgende te lezen. Het aantal examenpogingen van CA-deelnemers alvorens ze slagen is significant kleiner dan van een vergelijkbare referentiegroep doorsnee rijbewijskandidaten uit Nederland, die in 2017 is gebruikt bij de evaluatie van Rijopleiding op Maat: 1.44 versus 1.93. Verder valt op dat de lesduur iets korter lijkt uit te vallen Dit verschil is echter niet significant.

Tabel 34: Vergelijking objectieve kenmerken van de rijopleiding van de CA-deelnemers

	REF-groep (n=262)		CA (n varieert)		Effectgrootte D	T
	Gem	SD	Gem	SD		
Aantal examenpogingen tot en met slagen (direct opgevraagd; n=43)	1.93	1.23	1.44	0.70	0.41	2.56
Duur van een rijles (n=30)	75.53	87.27	62.86	21.28	0.15	0.79

Beleving van de opleiding

Bij de beleving van de opleiding zijn bijna dezelfde vragen gesteld als bij de evaluatie van Rijopleiding destijds toen waarbij toen de eerder vermelde een referentiegroep is ondervraagd.

Dekking van uiteenlopende complexe taaksituaties

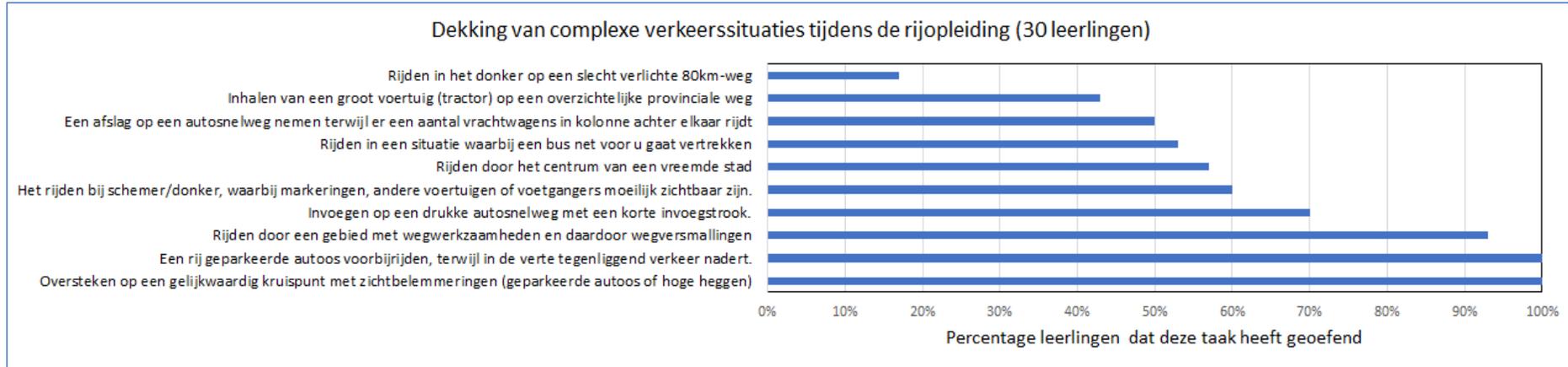
Ten eerste is gekeken naar de dekking van uiteenlopende complexe taaksituaties, waarvan mag worden verondersteld dat leerlingen ze later regelmatig zullen tegenkomen zodra ze zelfstandig autorijden (zie Figuur 26 en Tabel 26).

In het algemeen blijkt dat de CA-leerlingen 6.4 van de 10 genoemde taaksituaties hebben geoefend. De volgende situaties werden door minder dan 60% van de leerlingen geoefend: rijden door het centrum van een vreemde stad (57%), rijden in een situatie waarbij een bus net vertrekt en een afslag op een autosnelweg moeten nemen terwijl er een aantal vrachtwagens in kolonne achter elkaar rijdt, en rijden in schemerdonker.

In minder dan 5 op de 10 gevallen moeten leerlingen bij schemer of duister op een slecht verlichte 80km-weg rijden. Ook komt het (al of niet) inhalen van een zwaar voertuig inhalen weinig voor.

Vaker dan 7 op de 10 keer komen voor: invoegen op een korte invoegstrook, voorbijrijden van geparkeerde auto's met tegenliggend verkeer, en oversteken van onoverzichtelijke gelijkwaardige kruisingen.

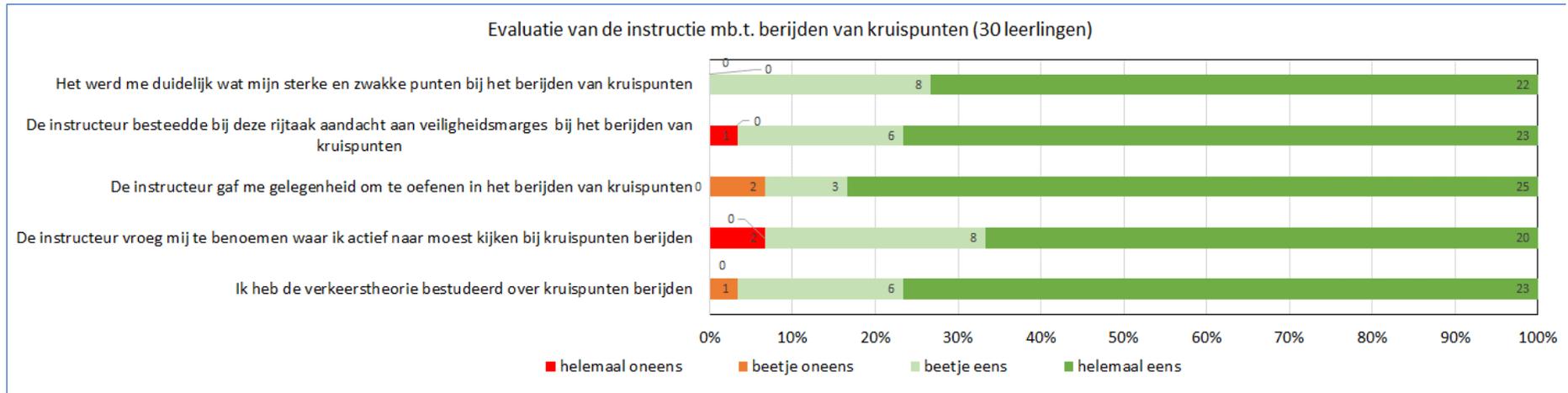
Vergelijken we dekking van taaksituaties met die van andere leerlingen (zie Tabel 24) dan blijkt dat de complexiteit van de opleidingsroutes voor twee situaties minder is dan landelijk gezien: De CA-leerlingen rijden minder vaak situatie waarbij een bus net voor u gaat vertrekken, en rijden ze minder bij schemer of in het donker. Bij dit laatste kan sprake zijn van een seizoeneffect, zeker voor de leerlingen die dit voorjaar de opleiding startten en daardoor minder snel in het donker zouden hoeven lessen.



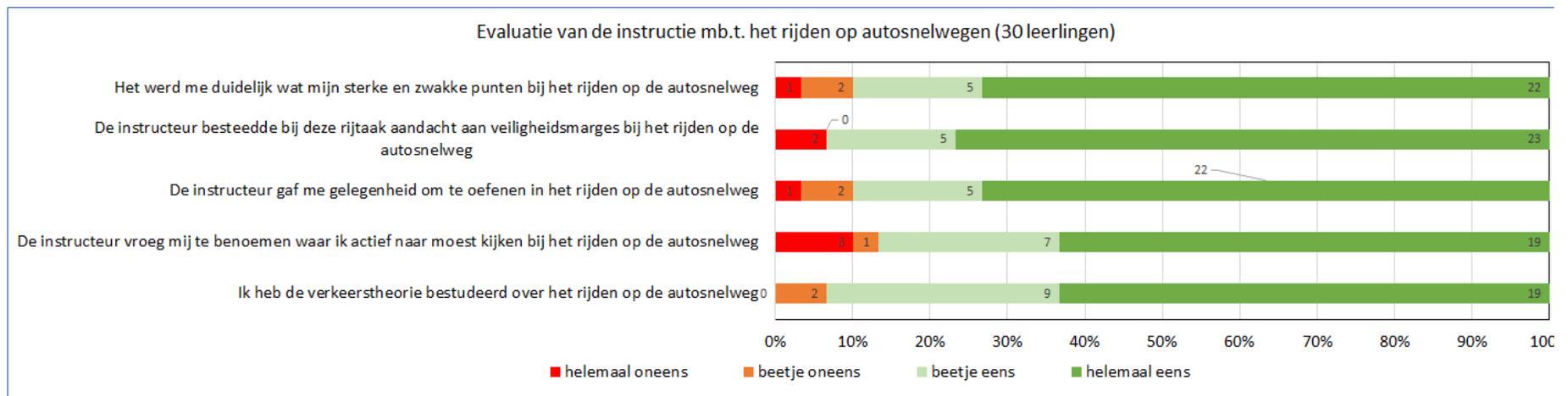
Figuur 26: Dekking van complexe verkeerssituaties tijdens de gevolgde rijopleiding, zoals gepercipieerd door de leerling

Tabel 35: Vergelijking dekking taaksituaties opleiding CA-deelnemers en referentiegroep ROM-studie 2017

Taaksituaties	REF-groep (n=262)		CA (n=30)		Effectgrootte D	T
	Gem	SD	Gem	SD		
Rijden door het centrum van een vreemde stad	.58	.49	.57	.50	.02	.11
Rijden in een situatie waarbij een bus net voor u gaat vertrekken	.78	.41	.53	.51	.60	3.10
Oversteken op een gelijkwaardig kruispunt met zichtbelemmeringen (geparkeerde auto's of hoge heggen)	.99	.11	1,00	.00	-.11	-.59
Een afslag op een autosnelweg nemen terwijl er een aantal vrachtwagens in kolonne achter elkaar rijdt	.56	.50	.51	.50	.10	.53
Invoegen op een drukke autosnelweg met een korte invoegstrook.	.82	.38	.70	.47	.32	1.66
Het rijden bij schemer of in het donker, waarbij wegbelijning of andere markeringen, andere voertuigen of voetgangers moeilijk zichtbaar zijn.	.79	.41	.60	.50	.47	2.43
Rijden door een gebied met wegwerkzaamheden en daardoor wegversmallingen	.87	.34	.93	.25	-.18	-.95



Figuur 27: Evaluatie van de instructie over het berijden van kruispunten door de leerling



Figuur 28: Evaluatie van de instructie over het rijden op autosnelwegen door de leerling

Tabel 36: Vergelijking leerinspanning en ingeschatte kwaliteit rijinstructie opleiding CA-deelnemers en referentiegroep ROM-studie 2017

	REF-groep (n=262)		CA (n=30)		Effectgrootte D	T
	Gem	SD	Gem	SD		
Rijden op en nabij kruispunten						
Ik heb de verkeerstheorie bestudeerd	3.64	.62	3.73	.52	-.14	-.73
De instructeur vroeg mij te benoemen waar ik actief naar moest kijken	3.58	.74	3.73	.52	-.20	1.05
De instructeur gaf me gelegenheid om te oefenen	3.83	.51	3.73	.52	.20	1.02
De instructeur besteedde bij deze rijtaak aandacht aan veiligheidsmarges	3.68	.57	3.73	.52	-.09	-.46
Het werd me duidelijk wat mijn sterke en zwakke punten	3.65	.61	3.73	.52	-.13	-.67
Rijden op de autosnelweg						
Ik heb de verkeerstheorie bestudeerd	3.60	.72	3.73	.52	-.19	1.00
De instructeur vroeg mij te benoemen waar ik actief naar moest kijken	3.55	.74	3.73	.52	-.26	1.33
De instructeur gaf me gelegenheid om te oefenen	3.81	.47	3.73	.52	.18	.91
De instructeur besteedde bij deze rijtaak aandacht aan veiligheidsmarges	3.71	.56	3.73	.52	-.04	-.20
Het werd me duidelijk wat mijn sterke en zwakke punten	3.67	.56	3.73	.52	-.11	-.58

N.B. Betekenis van schaalpunten: 1=helemaal oneens, 2= beetje oneens, 3= beetje eens, 4= helemaal eens

Ingeschatte kwaliteit rijinstructie

Zowel bij het aanleren van rijden op en nabij kruispunten als bij het aanleren van rijden op autosnelwegen zien we dat de 30 CA-respondenten een tamelijk positief beeld van de rijopleiding te zien geven. Op enkele negatieve uitzonderingen na, oordelen de leerlingen positief tot zeer positief over het trainen in actief kijken, de gelegenheid om te oefenen, de aandacht voor veiligheidsmarges rondom de auto en het bewust worden van de eigen sterke en zwakke punten.

Als we de ingeschatte kwaliteit vergelijken met die door van andere rijopleidingen, dan blijkt het beeld niet af te wijken van wat zich voordoet bij de resultaten van de referentiegroep. Er is een lichte trend dat de instructiekwaliteit van de CA-opleidingen wat beter is (in de ogen van de leerlingen) dan gemiddeld, hoewel de verschillen niet significant zijn.

Stimuleren van een positief leerklimaat

Ook wat betreft het stimuleren van een positief leerklimaat, een van de basisvoorwaarden voor een effectieve opleiding, zien we dat de responderende CA-leerlingen tamelijk positief evalueren.

Er is goeddeels sprake van:

- Een positieve atmosfeer in de auto
- Complimenten als dingen goed gaan
- Vermijden van vervelend commentaar,
- Vertrouwen in het leervermogen van leerling,
- Stimuleren tot doorzetten ook bij tegenslagen,
- Interesse in de persoon van de leerling

Als we de resultaten met betrekking tot positief leerklimaat vergelijken met die van de referentiegroep, dan zien we opnieuw geen grote verschillen. In de CA-lessen wordt minstens net zo vaak een positief leerklimaat gestimuleerd als gemiddeld in andere rijopleidingen. Voor zover er verschillen zijn, zijn ze in het voordeel van de CA-rijopleidingen, als zijn deze niet significant.

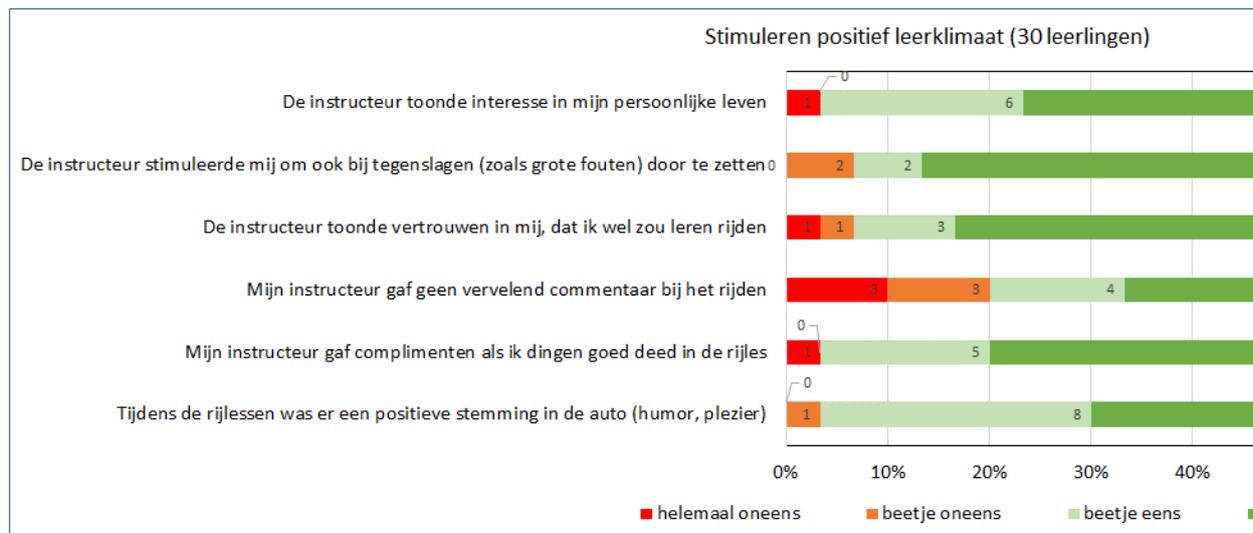
Mate van zelfstandig leren

Tot slot is naar verwachting mate van actief zelfstandig leren door de leerling van invloed op het opleidingsresultaat.

Verder valt op te maken dat leerlingen vooral actief waren in het kritisch nadenken over het eigen rijgedrag of rijstijl, zoals die naar voren zijn gekomen in specifieke verkeerssituaties en het commentaar van de rijinstructeur. Bijvoorbeeld door actief begrip van de feedback te checken bij de instructeur en door na te denken hoe bepaalde verkeerssituaties anders kunnen worden opgelost. Deze aspecten scoren boven 3.0 op de vierpuntschaal.

Wat minder vaak lijken CA-leerlingen bezig met het stellen van leerdoelen en het evalueren of ze die leerdoelen hebben geleerd. Het is ook mogelijk dat vragen hierover minder goed begrepen zijn door de leerlingen, omdat het anders aanpakken van een verkeerssituatie ook als doel kan worden beschouwd.

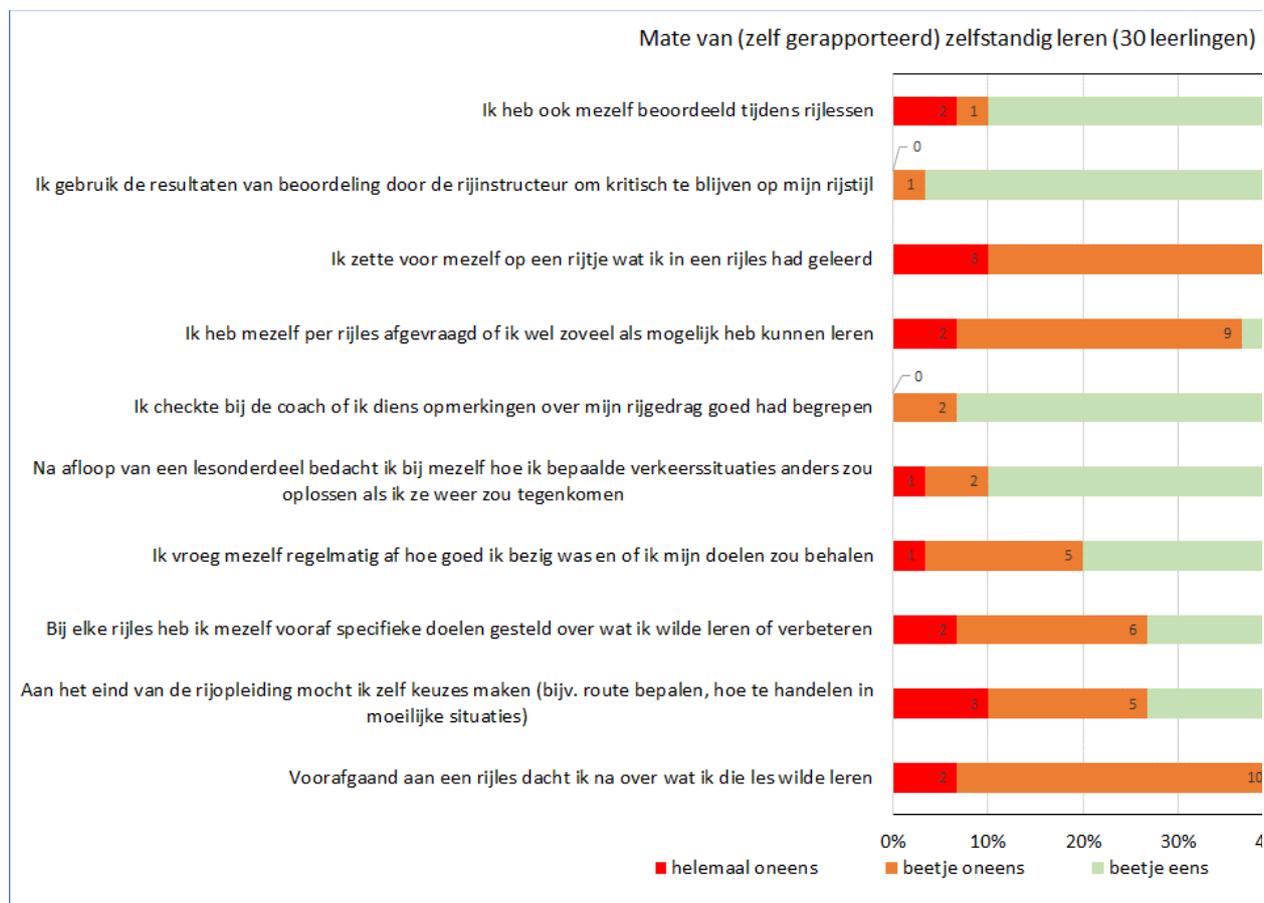
Vergelijken we de mate van actief en zelfstandig leren met die van leerlingen uit referentiegroep dan is over het geheel genomen geen duidelijk verschil zichtbaar. Wel is op twee deelaspecten een verschil in het voordeel van de CA-groep gevonden: ze checken wat vaker hun van begrip van de verkregen feedback bij de rijinstructeur en stellen ze zichzelf (hoewel op zichzelf nog niet vaak) wat vaker doelen voorafgaand aan de rijles.



Figuur 29: Frequentie waarin leerlingen het stimuleren van een positief leerklimaat hebben ervaren

Tabel 37: Vergelijking leerklimaat tijdens de opleiding van CA-deelnemers en in de referentiegroep ROM-studie 2017

	REF-groep (n=262)		CA (N=30)		Effect-grootte D
	Gem	SD	Gem	SD	
L01 Tijdens de rijlessen was er een positieve stemming in de auto (humor, plezier)	3.72	0.59	3.67	0.55	0.09
L02 Mijn instructeur gaf complimenten als ik dingen goed deed in de rijles	3.56	0.69	3.73	0.64	-0.25
L03 Mijn instructeur gaf geen vervelend commentaar bij het rijden	3.21	0.99	3.37	1.03	-0.16
L04 De instructeur toonde vertrouwen in mij, dat ik wel zou leren rijden	3.64	0.68	3.73	0.69	-0.13
L05 De instructeur stimuleerde mij om ook bij tegenslagen (zoals grote fouten) door te zetten	3.55	0.72	3.80	0.55	-0.36
L07 De instructeur toonde interesse in mijn persoonlijke leven	3.63	0.61	3.70	0.65	-0.11
Totaalscore mate van positief leerklimaat tijdens de rijopleiding (6 items)	3.62	0.54	3.67	0.55	-0.09



Figuur 30: Frequentie waarin leerlingen activiteiten ondernemen die wijzen op zelfstandig leren tijdens de rijopleiding

Tabel 38: Vergelijking leerinspanning en ingeschatte kwaliteit rijinstructie opleiding CA-deelnemers en referentiegroep ROM-studie 2017

	REF-groep (n=262)	
	Gem	SD
Voorafgaand aan een rijles dacht ik na over wat ik die les wilde leren	2.65	0.96
Aan het eind van de rijopleiding mocht ik zelf keuzes maken (bijv. route bepalen, hoe te handelen in moeilijke situaties)	2.98	0.92
Bij elke rijles heb ik mezelf vooraf specifieke doelen gesteld over wat ik wilde leren of verbeteren	2.49	0.97
Ik vroeg mezelf regelmatig af hoe goed ik bezig was en of ik mijn doelen zou behalen	3.14	0.86
Na afloop van een lesonderdeel bedacht ik bij mezelf hoe ik bepaalde verkeerssituaties anders zou oplossen als ik ze weer zou tegenkomen	3.35	0.70
Ik checkte bij de coach of ik diens opmerkingen over mijn rijgedrag goed had begrepen	3.04	0.83
Ik heb mezelf per rijles afgevraagd of ik wel zoveel als mogelijk heb kunnen leren	2.59	0.99
Ik zette voor mezelf op een rijtje wat ik in een rijles had geleerd	2.70	0.95
Ik gebruik de resultaten van beoordeling door de rijinstructeur om kritisch te blijven op mijn rijstijl	3.22	0.79
Ik heb ook mezelf beoordeeld tijdens rijlessen	3.35	0.77
Zelfregulatie mate van zelfsturen leren tijdens de rijopleiding	2.95	0.55

N.B. Betekenis van de schaalpunten: 1=helemaal oneens, 2= beetje oneens, 3= beetje eens, 4= helemaal eens