

Evaluatie TussenTijdse Toets

Evaluatie van een proef met een tussentijdse toets in de rijopleiding ter voorbereiding op het rijexamen, gehouden in de provincies Noord-Brabant en Limburg

R-96-19

Drs. R.C. Nägele (Traffic Test b.v.), drs. D.A.M. Twisk (SWOV) & drs. J.A.M.M. Vissers (Traffic Test b.v.)

Leidschendam, 1996

Stichting Wetenschappelijk Onderzoek Verkeersveiligheid SWOV

Documentbeschrijving

Rapportnummer: R-96-19
Titel: Evaluatie TussenTijdse Toets
Ondertitel: Evaluatie van een proef met een tussentijdse toets in de rijopleiding ter voorbereiding op het rijexamen, gehouden in de provincies Noord-Brabant en Limburg
Auteur(s): Drs. R.C. Nägele (Traffic Test b.v.), drs. D.A.M. Twisk (SWOV) & drs. J.A.M.M. Vissers (Traffic Test b.v.)
Onderzoeksmanager: Drs. P.C. Noordzij
Projectnummer SWOV: 52.183
Projectcode opdrachtgever: HVVL 95.123
Opdrachtgever: De inhoud van dit rapport berust op gegevens die zijn verkregen in het kader van een project, dat is uitgevoerd in opdracht van de Adviesdienst Verkeer en Vervoer van Rijkswaterstaat.

Trefwoord(en): Driver training, driving test, skill (road user), quality, evaluation (assessment), efficiency, interview, Netherlands.
Projectinhoud: Dit rapport betreft de zogenoemde TussenTijdse Toets (TTT) in de rijopleiding, waarin leerlingen op aanvraag van de rijopleider in de eindfase van hun rijopleiding worden getoetst en voorbereid worden op het 'echte' examen. De TTT is op proef ingevoerd in de twee zuidelijke provincies in Nederland, en is geëvalueerd. De evaluatie richtte zich op het effect op de slaagpercentages en de verwachtingen, motieven en ervaringen van leerlingen, instructeurs en examinatoren met betrekking tot het al dan niet deelnemen aan de TTT. Tevens is vastgesteld in hoeverre er sprake is van selectieve deelname - door leerlingen, maar ook door rij scholen.

Aantal pagina's: 72 pp. + 34 pp.
Prijs: f 35,-
Uitgave: SWOV, Leidschendam, 1996

Samenvatting

De overheid, de rijnschoolbranche, consumentenorganisaties en het examen-instituut CBR wensen een verbetering van kwaliteit van de initiële rijopleiding. Hierbij spelen zowel bedrijfseconomische overwegingen een rol, alsook het algemeen maatschappelijke belang van de verkeersveiligheid.

Een toename van kwaliteit in de rijopleiding te verwachten is wanneer de klant uiteindelijk een rijnschool kiest op basis van de *kwaliteit* van deze rijnschool. Eén van de voorwaarden is dan, dat kwaliteit *herkenbaar* is voor de klant; aldus ontstaat een koppeling van 'inhoudelijke kwaliteit' aan marktvoordelen.

Het instrument dat voor dit doel is gekozen, is de zogenoemde TussenTijdse Toets (TTT) in de rijopleiding, waarin leerlingen op aanvraag van de rijopleider in de eindfase van hun rijopleiding worden getoetst en voorbereid worden op het 'echte' examen.

Het doel van de TTT is om door een betere afstemming tussen opleiding en exameneisen, de slaagpercentages te verhogen. Daarna kunnen de exameneisen worden aangescherpt, teneinde een meer valide examen te realiseren.

De TTT is op proef ingevoerd in de twee zuidelijke provincies in Nederland, en is geëvalueerd. De evaluatie richtte zich op het effect op de slaagpercentages en de verwachtingen, motieven en ervaringen van leerlingen, instructeurs en examinatoren met betrekking tot het al dan niet deelnemen aan de TTT. Tevens is vastgesteld in hoeverre er sprake is van selectieve deelname - door leerlingen, maar ook door rijnscholen.

Met betrekking tot de *deelname* kon het volgende worden vastgesteld:

- een gering aantal leerlingen doet mee aan de TTT. Het betreft ongeveer 0,5 tot 1% van het totaal aantal examen-kandidaten in de proefperiode;
- een gering aantal rijnscholen doet mee: 5% van alle rijnscholen die leerlingen aanleveren voor het examen motorrijbewijs (A) en 8% van de rijnscholen die leerlingen aanleveren voor het examen personenauto-rijbewijs (B);
- de leerlingen die deelnemen aan de TTT zijn gemiddeld wat ouder dan degenen die niet meedoen;
- het zijn vooral de leerlingen die voor het eerst examen doen;
- 45% van de kandidaten (voor het B-rijbewijs) die hebben deelgenomen aan de TTT zijn afkomstig uit rijnscholen met een hoger dan gemiddeld slaagpercentage. Het kandidaten zijn dus afkomstig uit de betere rijnscholen.

Met betrekking tot de slaagpercentage zijn de volgende conclusies getrokken:

- slaagpercentage na de TTT is hoger;
- dit geldt zowel voor mannen als voor vrouwen;
- in alle leeftijdsgroepen is het slaagpercentage na de TTT hoger;
- de toename in slaagpercentages treedt op in alle kwaliteitsklassen van rijnscholen. Dit betekent dat de TTT een toegevoegde waarde heeft onafhankelijk van de kwaliteit van de rijnschool.

Met betrekking tot verwachtingen, motivaties en ervaringen werd het volgende geconcludeerd:

- de leerlingen die kiezen voor de TTT zijn veelal kwaliteitsbewust en kiezen vaker voor een compactopleiding (dat wil zeggen: zij kiezen voor efficiëntie);
- de kosten verbonden aan de TTT zijn voor leerlingen de belangrijkste reden om niet voor de TTT te kiezen;
- deelname aan de TTT lijkt de opleidingsduur te verkorten;
- de rij-instructeur ervaart de TTT als een hulpmiddel om te komen tot een gericht opleidingstraject;
- de uitslag van de TTT is nauwelijks van invloed op de oordeelsvorming van de examinerator tijdens het examen.

Op grond van de bevindingen van het onderzoek is aanbevolen de TTT als een landelijke proef te implementeren, maar daarbij te blijven registreren wat de effecten van de TTT zijn. Dit in verband met het geringe aantal leerlingen dat in de 'zuidelijke proef' van de TTT gebruik heeft gemaakt. Hierdoor is de generaliseerbaarheid van de conclusies uit deze evaluatie beperkt, en kunnen afwijkingen ontstaan ten opzichte van de hier geformuleerde conclusies, indien de TTT door een breder publiek gebruikt gaat worden dan in de zuidelijke proef het geval was.

Summary

The government, driving school instructors, consumer groups and the drivers' examination institute CBR all want to see an improvement in the quality of basic driving instruction, both for commercial reasons and in the interests of general road safety.

The quality of driving instruction will improve if customers are eventually persuaded to choose their driving school on the basis of *quality*. Consequently, one of the requirements is that this quality should be *recognisable* to the customer, thereby linking 'inherent quality' with commercial gain.

The instrument chosen to achieve this goal is the 'Interim Assessment'. At the request of the driving instructor, candidate drivers are tested on what they have learned during the course while at the same time being prepared for their 'real' driving test. The Interim Assessment is carried out when candidate drivers are nearing the end of their course of instruction.

The aim of the Interim Assessment is to increase pass rates by creating a better match between driving instruction and test requirements. Once this has been achieved, test requirements can be tightened to obtain a more valid driving test.

The Interim Assessment was introduced and evaluated on a trial basis in the two southernmost provinces of the Netherlands. The purpose of the evaluation was to assess the scheme's impact on pass rates and to examine the expectations, motivation and experiences of candidate drivers, instructors and examiners who had or had not decided to take part in the scheme. The study also examined the extent of selective participation in the scheme among candidate drivers and driving schools.

The study yielded the following conclusions with regard to *participation* in the scheme:

- only a small number of candidate drivers took part in the scheme, namely between 0.5 and 1 per cent of the total number of test candidates during the trial period;
- only a small number of driving schools took part, namely some 5 per cent of driving schools submitting candidate drivers for the motorcycle driving test (A) and 8 per cent of driving schools submitting candidate drivers for the passenger car driving test (B);
- candidate drivers who took part in the scheme were on average slightly older than those who did not take part;
- most of those taking part were candidate drivers who were taking their test for the first time;
- 45 per cent of candidates for the B (passenger car) driving license who took part in the scheme were from driving schools with an above average pass rate. These candidates were consequently from the better driving schools.

The study yielded the following conclusions with regard to *pass rates*:

- the pass rate was higher after the scheme had been applied;
- this applied to both men and women;

- the pass rate after the scheme had been applied was higher for all age groups;
- the improvement in pass rates occurred in driving schools of all levels of quality. This means that the Interim Assessment scheme involves a general added value, regardless of the quality of the driving school in which it may be applied.

The study yielded the following conclusions with regard to the *expectations, motivation and experiences* of the various participants:

- the candidate drivers who chose to take part in the scheme were usually quality-conscious and more often tended to opt for a compact course of instruction (in other words, they opted for efficiency);
- the costs associated with the Interim Assessment were the main reason why candidate drivers decided not to take part;
- participation in the scheme appears to shorten the length of driving instruction;
- driving instructors regard the scheme as a useful tool in achieving a more efficient and targeted course of instruction;
- the results of the Interim Assessment have little influence on the judgement of the examiner during the actual driving test.

Based on the findings of the study, it was recommended that the Interim Assessment should be introduced throughout the rest of the country on a trial basis, but that its effects should continue to be registered due to the fact that only a limited number of candidate drivers took part in the trial scheme in the south of the country. The conclusions of this study are therefore of only limited universal applicability, and it is quite possible that there may be deviations from the conclusions drawn here once the Interim Assessment is in more general use.

Inhoud

1.	<i>Inleiding</i>	9
1.1.	Achtergrond	9
1.2.	Evaluatie van de TTT	10
1.2.2.	Onderdeel I: macro-analyse slaagpercentages	11
1.2.3.	Onderdeel II: enquête-onderzoek onder leerlingen, instructeurs en examinatoren	12
1.3.	Structuur van het rapport	16
2.	<i>Vrijstelling en spoedexamen (macro-analyse)</i>	17
2.1.	Inleiding	17
2.2.	Vrijstelling en spoedexamen	17
2.2.1.	Vrijstellingen	18
2.2.2.	Spoedexamens	18
3.	<i>Deelname en slaagpercentages rijbewijs B</i>	19
3.1.	Inleiding	19
3.2.	Methode	19
3.3.	Deelname aan TTT voor rijbewijs B	20
3.3.1.	Deelname naar leerlingkenmerken	20
3.3.2.	Deelname naar rijkschoolkenmerken	22
3.4.	Slaagpercentage rijbewijs B	24
3.4.1.	Slaagpercentage naar leerling kenmerken	24
3.4.2.	Slaagpercentage naar rijkschoolkenmerken	25
4.	<i>Deelname en slaagpercentages rijbewijs A</i>	28
4.1.	Deelname aan de TTT voor rijbewijs A	28
4.1.1.	Deelname naar leerlingkenmerken	28
4.1.2.	Deelname naar rijkschoolkenmerken	30
4.2.	Slaagpercentages voor rijbewijs A	31
4.2.1.	Slaagpercentage naar leerlingkenmerken	32
4.2.2.	Slaagpercentage naar rijkschoolkenmerken	34
4.3.	Conclusie	35
5.	<i>Uitvoering en procedure enquête-onderzoek</i>	37
5.1.	Opzet van het enquête-onderzoek	37
5.1.1.	Vraagstelling	37
5.1.2.	Meetinstrumentarium	37
5.1.2.1.	Vragenlijsten experimentele groep	38
5.1.2.2.	Vragenlijsten controlegroep	38
5.1.3.	Respons	39
6.	<i>Bevindingen ten aanzien van examenkandidaten</i>	42
6.1.	Selectiviteit	42
6.1.1.	Persoonskenmerken	42
6.1.2.	Persoonlijkheidskenmerken	43
6.1.3.	Rijopleidingskenmerken	44
6.2.	Oordeel over de TTT	46
6.3.	Examenvoorbereiding en examenvrees	48
6.4.	Gericht opleidingstraject	51
6.5.	Slaagkans en lengte van de opleiding	55

7.	<i>Bevindingen ten aanzien van rij-instructeurs</i>	59
7.1.	Gericht opleidingstraject	59
7.2.	Overleg met examiner	62
8.	<i>Bevindingen over examinatoren</i>	64
8.1.	Overleg met rij-instructeur	64
8.2.	Ondersteuning examenoordeel	65
9.	<i>Conclusies en aanbevelingen</i>	67
9.1.	Uitkomsten uit de macro-analyse	67
9.2.	Examenkandidaten	68
9.3.	Rij-instructeurs	70
9.4.	Examinatoren	70
9.5.	Aanbevelingen	71
	<i>Bijlage 1 t/m 4</i>	73

1. Inleiding

1.1. Achtergrond

De overheid, de rijnschoolbranche, consumentenorganisaties en het examen-instituut CBR wensen een verbetering van kwaliteit van de initiële rijopleiding. Hierbij spelen zowel bedrijfseconomische overwegingen een rol, alsook het algemeen maatschappelijke belang van de verkeersveiligheid. Om overeenstemming te bereiken over een centrale oplossingsrichting is in februari 1995 in Amersfoort een workshop gehouden waarbij alle relevante branche-organisaties betrokken waren. In de workshop werd geconcludeerd dat een toename van kwaliteit in de rijopleiding te verwachten is wanneer de klant uiteindelijk een rijnschool kiest op basis van de *kwaliteit* van deze rijnschool. Eén van de voorwaarden is dan, dat kwaliteit *herkenbaar* is voor de klant.

De branche-organisaties concludeerden dat een oplossing moet worden gezocht, die leidt tot kwaliteitstoename en die bovendien voldoende aantrekkingskracht heeft op aspirant-rijnschoolleerlingen. Er wordt dan dus gekozen voor een koppeling van ‘inhoudelijke kwaliteit’ aan marktvoordelen.

Het instrument dat voor deze oplossingsrichting is gekozen, is de zogenoemde TussenTijdse Toets (TTT) in de rijopleiding, waarin leerlingen op aanvraag van de rijopleider in de eindfase van hun rijopleiding worden getoetst en voorbereid worden op het ‘echte’ examen.

1.1.1. Doel en inhoud van de TTT en de opzet van de proef in Regio Zuid

Het doel van de TTT is in eerste instantie om een betere samenwerking tot stand te brengen tussen instructeur en examinator en daarmee de instructeur in staat te stellen een adequater opleidingstraject uit te voeren; de slaagpercentages zullen dan omhoog gaan.

Deze algemene verhoging van slaagpercentages is belangrijk, omdat dit op termijn de mogelijkheid biedt om de exameneisen aan te scherpen. Op deze wijze kan de validiteit van het examen (dat wil zeggen de mate waarin het examen inderdaad een voorspeller is voor verkeersveilig gedrag in de toekomst) worden vergroot. Het uiteindelijke doel daarvan is een toename van de veiligheid op de weg.

Hoewel dit uiteindelijke doel, het effect op de verkeersveiligheid, niet direct te meten is, is de aanname dat positieve resultaten voor de onderscheiden hoofddoelen op den duur positief uitwerken op de kwaliteit van de nieuwe motorvoertuigbestuurders.

De TTT moet niet gezien worden als een onderdeel van het examen, maar als een tussenstap in het opleidingstraject: een onderdeel van het leerproces van de rijnschoolleerling.

Tijdens de TTT toetst een examinator van het CBR de rijvaardigheid van de leerling. Hij of zij hanteert daarbij de gebruikelijke wijze van examenbeoordeling. Na afloop van de TTT brengt de examinator een advies aan de kandidaat uit over onderdelen waar nog aan gewerkt moet worden. Hiervoor is een goede wisselwerking tussen examinator en rij-instructeur noodzakelijk, omdat de rij-instructeur de adviezen moet omzetten in een leerplan

voor de betreffende leerling voor de periode tot aan het echte examen. Het advies wordt dan ook in samenspraak met de rij-instructeur uitgebracht. Dit betekent dat de rij-instructeur verplicht is de toets bij te wonen. De toets duurt even lang als het echte rijexamen: 55 minuten voor het B-examen en 65 minuten voor het A-examen. Bij voldoende prestatie kan een vrijstelling verkregen worden voor de bijzondere verrichtingen en bij zeer goed resultaat een spoedexamen bij dezelfde examinerator.

Besloten is om een proef te houden en na te gaan (a) of en hoe de TTT 'werkt', (b) in hoeverre dit instrument direct en/of indirect bijdraagt aan kwaliteitsverbetering van de rijopleiding en (c) of de toets voldoende aantrekkelijk is voor de markt.

De TTT is op proef ingevoerd in de CBR-regio 'Zuid', omvattende de provincies Noord-Brabant en Limburg. Alleen rij scholen die bij het CBR zijn ingeschreven kunnen deelnemen aan de proef.

Aanvankelijk zou de proef drie maanden duren, beginnende op 1 september 1995. Begin december is besloten de proef te verlengen tot eind mei 1996.

1.2. Evaluatie van de TTT

1.2.1. Te evalueren (sub)doelen

De betrokken organisaties hebben besloten door onafhankelijk onderzoek vast te stellen of de TTT een bijdrage levert aan het realiseren van de volgende (sub)doelen:

- Verbeteren verhouding rij-instructeur/examinerator door gezamenlijk doorspreken van de kwaliteiten van de rij schoolleerling buiten de examen-situatie.
- Verhogen van het slaagpercentage door:
 - minder examenvrees bij de kandidaten;
 - gericht opleidingstraject na de TTT;
 - betere kwaliteit rijprestaties van de kandidaten;
 - gebruik TTT-uitslag bij examen.
- Extra instrument voor serieuze rij school om zich te onderscheiden doordat:
 - de TTT vooral door de *serieuze* rij school gebruikt wordt;
 - de klant voor rij scholen kiest die gebruik maken van de TTT.

Het onderzoek omvat twee onderdelen:

- I. Een indicatieve studie naar het effect van de TTT op de slaagpercentages en naar de frequentie van vrijstelling en spoedexamens. Hierbij wordt gebruik gemaakt van de statistische gegevens die door het CBR beschikbaar worden gesteld. Dit onderdeel wordt in dit rapport de 'macro-analyse' genoemd; de analyse is uitgevoerd door de SWOV.
- II. Een onderzoek onder leerlingen, instructeurs/rij scholen en examineratoren over de aantrekkingskracht van de TTT, de aard van de opleiding, de aard van de motivatie om te kiezen voor de TTT en de mate van zelfselectie. Hierbij wordt gebruik gemaakt van enquête-gegevens. De enquêtes worden op twee momenten afgenomen; ten tijde van de afname van de TTT (voormeting) en na afloop van het praktijkexamen

(nameting). Dit onderdeel wordt het ‘enquête-onderzoek’ genoemd; het is uitgevoerd door Traffic Test b.v.

1.2.2. *Onderdeel I: macro-analyse slaagpercentages*

Vraagstelling

Een van de geformuleerde doelen van de TTT is het verbeteren van de kwaliteit van de rijopleiding. Deze kwaliteit is onder meer af te meten aan het groeien van het slaagpercentage.

Als de TTT van invloed is op het slaagpercentage, dan is het volgende te verwachten:

Hypothese: het slaagpercentage van leerlingen met TTT is hoger dan het slaagpercentage van leerlingen zonder TTT.

Op grond van de gegevens over geslacht en leeftijd van de kandidaat zal ook geanalyseerd worden:

- in welke mate zelf-selectie is opgetreden (vast te stellen op basis van gegevens over het leeftijd en geslacht van de kandidaat);
- wat het effect is van een ‘eigen’ dan wel ‘vreemde’ examinerator;
- wat de relatie is tussen uitkomst van de TTT, leerling-variabelen en examenresultaat;
- wat het geschatte effect is van zelf-selectie op slaagpercentages.

Dit onderzoek ondervangt niet het probleem van zelf-selectie, maar laat wel zien hoe groot het ‘over all’-effect is van de maatregel op het *criterium slaagpercentages*.

Uitvoering

Door het CBR werden de volgende gegevens verstrekt:

- Per examen-kandidaat: registratiecode (kandidaat-registratienummer) leeftijd, geslacht, uitslag van het examen, aantal eerdere examen-pogingen, A- of B-examen, examenkring, rijnschool, examinerator.
- Per TTT-kandidaat: registratiecode (kandidaat-registratienummer), uitslag TTT (met name of er een vrijstelling of een spoedexamen verkregen is), examinerator-code.
- Voor de TTT-gegevens werden de door het CBR opgestelde beoordelingsformulieren aangeleverd door het CBR, en door het onderzoeksinstituut ingevoerd en geanalyseerd.

Analyse

De gegevens zijn in grafieken gepresenteerd. De mate van zelf-selectie en het daarmee samenhangende effect op de slaagpercentages werd geanalyseerd door deze percentages te vergelijken met alle slaagpercentages van leerlingen *zonder* TTT, alsook door deze te vergelijken met een steekproef van leerlingen zonder TTT, die ten aanzien van leeftijd, geslacht en examenpoging overeenkomen TTT -leerlingen.

Voorts werd gekeken welke rijnscholen deelnemen aan de TTT, door te analyseren hoe groot en hoe ‘goed’ de deelnemende rijnscholen waren in vergelijking tot de niet-deelnemende scholen, en of er een toegevoegde waarde was van de TTT ten opzichte van de kwaliteit van de rijnschool.

Statistische toetsing

Voor het beoordelen van gevonden verschillen tussen de TTT-groep en de controlegroep in bijvoorbeeld slaagpercentages, is een maatstaf nodig. Een onderzoek als dit kan gezien worden als een meting, gedaan met behulp van een meetinstrument. Zoals ieder meetinstrument kent ook het hier gebruikte instrument meetfouten. Onderscheiden worden *toevallige* meetfouten en *systematische* meetfouten.

Als de TTT-groep via een ‘random’ proces was aangewezen, dan zou de grootte van de toevallige fout bekend geweest zijn. In dat geval zou een chi-kwadraattoets de aangewezen methode zijn om gevonden verschillen te beoordelen op significantie, wat dan zou inhouden dat de gevonden verschillen groter waren dan verschillen die zouden optreden als de meting een aantal malen onder gelijke omstandigheden herhaald zou zijn. Bij de hier optredende aantallen zijn verschillen van enkele procenten in de grootste groep (die opging voor rijbewijs B) al significant. Omdat het al of niet deel uitmaken van de TTT-groep echter voor een belangrijk deel door systematische en dus niet toevallige oorzaken bepaald werd, zijn de toevallige fluctuaties naar verwachting navenant kleiner. Dit maakt de gevonden verschillen sneller significant.

Belangrijker zijn dus de systematische fouten. Omdat te verwachten was dat de verschillen in slaagpercentages sterk beïnvloed zouden worden door variabelen als geslacht, leeftijd en kwaliteit van de rijkschool, zijn de verschillen apart gepresenteerd voor (combinaties van) die variabelen.

Verschillen die relevant zijn en dus verscheidene procenten bedragen, zijn zeker significant voor de ‘rijbewijs B-groep’. Bij rijbewijs A zijn de aantallen aanmerkelijk kleiner, zodat de verschillen minder snel significant zijn. Omdat de gevonden verschilpatronen veel op die bij rijbewijs B lijken, is de conclusie gerechtvaardigd dat de groepen een overeenkomstig verband vertonen tussen de resultaten van TTT-toets en rijexamen.

1.2.3. *Onderdeel II: enquête-onderzoek onder leerlingen, instructeurs en examinatoren*

In dit deel van het onderzoek werd nagegaan in welke mate de-opleiding-met-TTT in de praktijk aan de verwachtingen voldoet, en wie (leerlingen en instructeurs) van de TTT gebruik blijken te maken. Op deze wijze werd ook de mate waarin de TTT gebruikt wordt door een *selecte* groep instructeurs, en leerlingen in kaart gebracht. Bovendien werden indicaties voor de invloed op de kwaliteit van de opleiding verkregen.

De opzet van het onderzoek onder leerlingen, instructeurs en examinatoren is als volgt:

a. Leerlingen

De leerlingen die een TTT ondergaan werden tweemaal bevroegd: voorafgaande aan de TTT en na afloop van het examen.

De leerlingen die *geen* TTT ondergaan werden éénmaal bevroegd, namelijk na afloop van het praktijk-examen.

	voor TTT	na examen
Leerlingen met TTT	A	B (zelfde leerlingen als in A)
Leerlingen zonder TTT	n.v.t	C

Tabel 1.1. *Opzet onderzoek en indicatieve steekproef omvang per conditie per rijbewijs-type (A,B).*

De vergelijking tussen A en B levert informatie over de mate waarin het produkt aan de verwachtingen blijkt te hebben voldaan, en over de wijze waarop het verdere opleidingstraject beïnvloed is door de TTT.

De vergelijking tussen B en C levert informatie over de keuze voor TTT, het verschil in opleidingstraject, slaagpercentages enzovoort.

- Wie? *Experimentele groep:* 100 examen-kandidaten (eerste examens) in de CBR-regio ‘Zuid’, die opgaan voor de rijexamens A en B en de TTT afleggen in de periode oktober-november.
Controlegroep: 200 examen-kandidaten (examen in dezelfde periode als de experimentele groep), gestratificeerd naar leeftijd (twee groepen van 18 tot 20 jaar en 20 tot 24 jaar) en geslacht, die door een instructeur begeleid worden die niet eerder een leerling voor de TTT heeft aangemeld.
- Wat? Vastleggen kenmerken, verwachtingen en motieven ten aanzien van rijopleiding, met name die welke ten grondslag liggen aan het al dan niet kiezen voor rij school met TTT, zoals:
- behoefte aan examenervaring,
 - behoefte aan inzicht in de examen-eisen,
 - behoefte aan een second opinion voor de aanvraag,
 - indruk van de effectiviteit op het opleidingstraject,
 - behoefte aan invloed op examenresultaat,
 - financiële aspecten,
 - vrijstelling voor bijzondere verrichtingen,
 - mogelijkheid van een spoedexamen (binnen twee weken),
 - de mate waarin het feitelijk ondergaan van de TTT aan de verwachtingen heeft voldaan,
 - inschatting effect op examenvrees,
 - beschrijving opleidingstraject.
- Hoe? Schriftelijk in te vullen vragenlijsten die aan de examen-kandidaten verstrekt worden door het CBR en in gesloten envelop (anoniem) aan de onderzoekers geretourneerd worden.

b. Instructeurs

	na elke TTT	na elk examen
Instructeurs met TTT	A	B
Instructeurs zonder TTT	n.v.t.	C

Tabel 1.2. *Instructeurs-bevraging en steekproef-omvang per conditie.*

De vergelijking tussen A en B geeft informatie over verwachtingen, overwegingen, aard en gebruik van de uitkomsten uit de TTT en het uitkomen van verwachtingen (beoordeling kwaliteit van produkt per leerling door instructeur).

De vergelijking tussen B en C geeft informatie over de motieven om wel of niet aan TTT deel te nemen of deelname in de toekomst te vergroten, te starten dan wel te beëindigen.

Wie? *Experimentele groep*: een steekproef van instructeurs waarvan de leerling in de eerder genoemde experimentele groep opgenomen zijn.
Controle-groep: een steekproef van instructeurs waarvan de leerling in de eerder genoemde controle groep opgenomen is.

Hoe? Schriftelijk in te vullen vragenlijsten, te overhandigen na het examen en na afloop van de TTT door de examinerator en in gesloten enveloppe te retourneren aan de onderzoekers.

Onderwerpen? Oordeel functioneren examinerator, oordeel verhoudingen, oordelen werkrelatie, inschatten examenvrees, opleidingsplan en invloed TTT hierop, oordeel concurrentiepositie gegeven TTT.

c. Examinatoren

Alle examinatoren van de in de steekproef betrokken leerlingen (experimentele groep en controle-groep) werden in het onderzoek betrokken. Zij werden na elke TTT en na elk examen bevroegd over de TTT.

	na elke TTT	na elk examen
Examinatoren van leerlingen met TTT	A	B
Examinatoren van leerlingen zonder TTT	n.v.t.	C

Tabel 1.3. *Examinatoren bevraging en steekproef omvang per conditie.*

Wie? Alleen examinatoren van de steekproef examenkandidaten met en zonder TTT.

Wanneer? Per TTT *en* na het examen.

Hoe? Per vragenlijst, te verstrekken door het CBR.

Onderwerpen? Werkrelatie, oordeel functioneren, verhoudingen, frequentie meenemen TTT resultaat in beoordeling, en wijze waarop, uitslag examen.

1.3. **Structuur van het rapport**

Het voorliggende rapport is als volgt gestructureerd.

Hoofdstuk 2 bevat bevindingen ten aanzien van de TTT zelf, en beantwoordt de vraag in hoeveel van de gevallen de TTT tot een spoedexamen en/of een vrijstelling leidt.

Hoofdstuk 3 en 4 bevatten de uitkomsten uit de macro-analyse en een beschrijving van welke leerlingen en rijscholen vooral meedoen aan de TTT en wat het effect van de TTT is op de slaagpercentages.

Hoofdstuk 5 t/m 8 doen verslag van de resultaten uit het enquête-onderzoek, onderscheiden naar kandidaten, instructeurs en examinatoren.

Het rapport wordt afgesloten met conclusies en aanbevelingen (hoofdstuk 9).

De dataverzameling, dataverwerking en rapportage ten behoeve van hoofdstuk 2 t/m 4 werd uitgevoerd door de SWOV. De dataverzameling, dataverwerking en rapportage ten behoeve van hoofdstuk 5 t/m 8 werd uitgevoerd door Traffic Test b.v.

2. Vrijstelling en spoedexamen (macro-analyse)

2.1. Inleiding

Dit hoofdstuk doet verslag van de resultaten van de TTT voor zover deze betrekking hebben op het al dan niet verkrijgen van een vrijstelling en een spoedexamen. Een examiner kan na afloop van een TTT een vrijstelling geven, wanneer naar zijn mening de kandidaat de bijzondere verrichtingen zo goed uitvoert dat hij op het rijexamen zeker op dit onderdeel geslaagd zou zijn. Een spoedexamen kan afgegeven worden door de examiner wanneer de kandidaat zo goed rijdt dat indien het een examen was geweest de kandidaat zeker geslaagd zou zijn. Voor de gegevensverzameling zijn de CBR TTT-uitslagformulieren gebruikt en de resultaten zijn gebaseerd op *alle* TTT's die in de periode vanaf 1 september 1995 tot 8 januari 1996 werden afgenomen.

2.2. Vrijstelling en spoedexamen

In de periode 1 september 1995 tot 8 januari 1996 zijn 850 tussentijdse toetsen afgenomen. Het overgrote deel (82%) betrof TTT's ten behoeve van B-examens. De rest betrof TTT's ten behoeve van A-examens.

		A-examen	B-examen	Onbekend	Eindtotaal
Vrijstelling	wel spoed	12	32	0	44
	geen spoed	108	336	2	446
	onbekend	5	71	1	77
Totaal vrijstelling		125	439	3	567
Geen vrijstelling	geen spoed	22	218	0	240
	onbekend	1	34	0	35
Totaal geen vrijstelling		23	252	0	275
Onbekend vrijstelling	wel spoed	0	1	0	1
	geen spoed	0	1	0	1
	onbekend	0	6	0	6
Totaal onbekend vrijstelling		0	8	0	8
Eindtotaal		148	699	3	850

Tabel 2.1. *Aantal tussentijdse toetsen, onderscheiden naar toets-uitslag (vrijstelling/spoedexamen) en rijbewijscategorie.*

In 67% van de gevallen leidde de TTT tot een vrijstelling. Dit kwam vaker voor bij A-kandidaten dan bij B-kandidaten (respectievelijk 84% tegenover 63%).

Spoedexamens kwamen zelden voor. Bij B-kandidaten betrof het 5% van de gevallen, bij A-kandidaten iets meer, namelijk 8%. Hierbij dient te worden opgemerkt dat op 120 formulieren de vragen over vrijstelling en/of spoedexamen niet waren ingevuld. Het is aannemelijk dat dit feitelijk betekent dat de persoon in de betreffende gevallen *geen* spoedexamen heeft gekregen. Met deze aanname daalt het aandeel onvolledig ingevulde formulieren naar 85, dus 10% van alle formulieren.

2.2.1. *Vrijstellingen*

Het is opmerkelijk dat het aandeel vrijstellingen voor het B-examen relatief gering is. Aangezien het hier goed trainbare handelingen betreft, de kandidaat zich in de eindfase van zijn of haar rijopleiding bevindt en ‘zenuwen’ een kleinere rol zouden spelen dan op het examen, zou een groter aantal vrijstellingen te verwachten zijn. In die zin is het aandeel vrijstellingen voor het A-examen meer in de lijn van de verwachtingen; deze score laat ook zien dat hogere vrijstellingspercentages mogelijk zijn.

Op basis van de bedoelingen van de TTT is het aannemelijk dat naarmate de ervaring van de rijopleider met de TTT groter wordt, deze ook beter in staat zal zijn het vaardigheidsniveau van de kandidaat in overeenstemming te brengen met de exameneisen. Als deze verwachting correct is, zullen instructeurs naarmate zij meer ervaring hebben met de TTT, meer vrijstellingen verkrijgen.

2.2.2. *Spoedexamens*

Het aandeel spoedexamens is gering. Dit was te verwachten; de TTT is immers bedoeld om nog tijdens de opleiding aanwijzingen te geven over het verdere opleidingstraject, terwijl het toestaan van een spoedexamen feitelijk betekent dat de kandidaat zo overtuigend heeft gereden dat, ware de toets een examen geweest, de kandidaat zeker geslaagd zou zijn. In deze gevallen is de TTT eigenlijk overbodig geweest: hij kan geen bijdrage (meer) leveren aan het opleidingsproces.

3. Deelname en slaagpercentages rijbewijs B

3.1. Inleiding

Voor het evalueren van de effecten op de slaagpercentages werd door middel van de examenbestand van het CBR vastgesteld wie van de personen die in de periode 1 september 1995 - 15 maart 1996 praktijkexamen had gedaan, ook had deelgenomen aan een TTT.

Hiertoe werden door middel van het theorie-certificaatnummer de gegevens van de TTT gekoppeld aan de examenuitslag op het praktijkexamen. Tevens werd op deze wijze informatie verkregen over de leerling (leeftijd, geslacht en het aantal examenpogingen) en gegevens over de rijsschool (rijsschool-identificatienummer).

In de analyse zijn alleen die personen betrokken van wie zowel theorie-certificaatnummer als geboortedatum overeenkwamen met de desbetreffende TTT-gegevens. De gegevens werden afzonderlijk voor de rijbewijscategorieën A en B geanalyseerd.

Daarbij kwamen de onderstaande vragen aan de orde:

- Hoe vaak wordt er voor de TTT gekozen, hoeveel leerlingen doen mee, hoeveel rijsscholen doen mee?
- Wat zijn de kenmerken van de rijsscholen en leerlingen die meedoen en hoe verhouden deze zich tot de kenmerken van rijsscholen die niet meedoen?
- Wat zijn de verschillen in slaagpercentages en in hoeverre hangen die samen met andere kenmerken?
- Is er sprake van selectieve deelname - en indien dit het geval is, heeft de tussentijdse toets een toegevoegde waarde?

3.2. Methode

Door gegevens over de TTT te koppelen aan het CBR-examenbestand is per examen vastgesteld, of het vooraf was gegaan door een TTT of niet.

Degenen die de TTT gevolgd hadden worden in dit rapport de 'TTT-groep' genoemd; degenen van wie niet met zekerheid vastgesteld kon worden dat zij de TTT gevolgd hadden, zijn aan de 'controlegroep' toegewezen. Dit heeft als consequentie dat de TTT-groep 'zuiver' is - dat wil zeggen: het is vrijwel zeker dat de personen in kwestie inderdaad de TTT gevolgd hebben. Dit kan evenwel niet van de controlegroep gezegd worden. Deze is door twee oorzaken enigszins 'vervuild':

1. Kandidaten die in de periode na 8 januari 1996 een TTT hebben afgelegd en voor 15 maart 1996 rijexamen hebben gedaan worden door deze methode ten onrechte aan de controlegroep toegevoegd.
2. Kandidaten waarvan de gegevens incorrect op het TTT-formulier zijn ingevoerd worden ten onrechte aan de controlegroep toegevoegd.

Hoewel het hier gaat om incorrecte toewijzing, is de betrouwbaarheid van de onderzoeksresultaten niet in het geding. De omvang van de controlegroep is namelijk zo groot, dat deze 'foute toewijzingen' daarbij in het niet vallen.

Een kanttekening bij de samenstelling van de TTT-groep betreft het feit dat alleen de personen die in de onderzoeksperiode het praktijkexamen afleggen in het onderzoek betrokken worden. Dit betekent dat ‘trage’ leerlingen, die weliswaar voor 8 januari 1996 de TTT hebben afgelegd maar voor 15 maart 1996 nog geen examen hebben gedaan, niet ‘in het onderzoek zitten’. Aangenomen mag worden dat dit een zeer klein aandeel betreft.

3.3. Deelname aan TTT voor rijbewijs B

In deze paragraaf wordt vastgesteld of kandidaten en rij scholen die aan een TTT deelnemen dezelfde kenmerken hebben als rij scholen en kandidaten die *niet* aan de TTT deelnemen. Bij kandidaten wordt gelet op de volgende kenmerken:

- het geslacht van de leerling;
- de leeftijd;
- het aantal examenpogingen.

Bij rij scholen wordt gelet op de volgende kenmerken:

- de grootte van de rij school;
- de kwaliteit van de rij school.

Omdat de omvang van de controlegroep en de TTT-groep zo sterk uiteenlopen, worden alle gegevens hier als percentages uitgedrukt van de totale omvang van de groep. Daar waar deze wijze van presenteren tot een incorrect beeld kan leiden vanwege de geringe absolute aantallen, wordt dat expliciet vermeld. Verder worden de bijbehorende tabellen in *Bijlage 5* weergegeven.

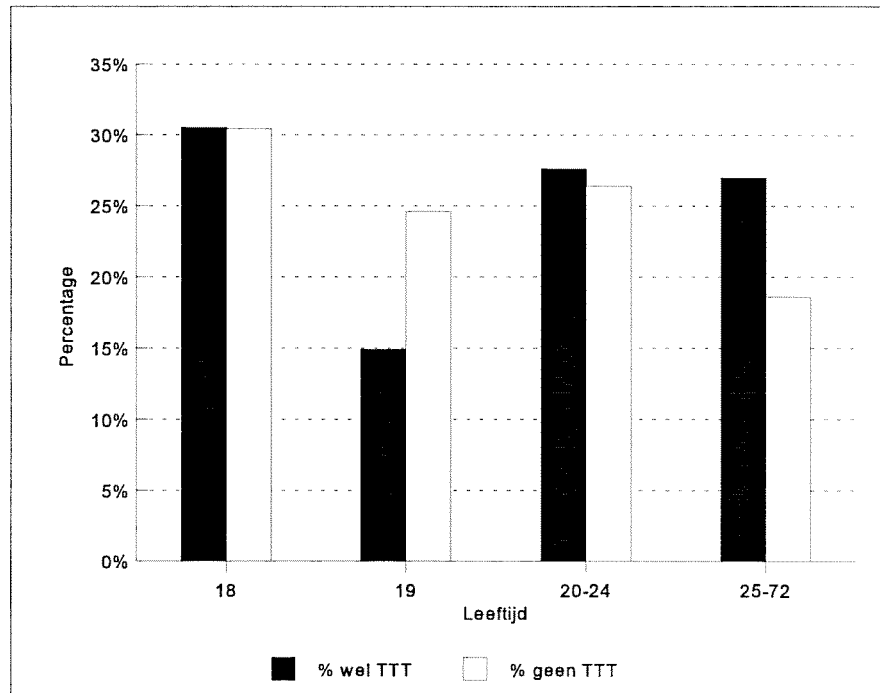
3.3.1. Deelname naar leerlingkenmerken

In de onderzoeksperiode, van 1 september 1995 tot 15 maart 1996, hebben in totaal 43.668 leerlingen een rijexamen voor het rijbewijs B afgelegd. Van deze leerlingen hebben we in het kader van het onderzoek 525 leerlingen kunnen identificeren op basis van theorie-certificaatnummer en geboortedatum als kandidaten die voorafgaande aan het examen hebben deelgenomen aan de TTT.

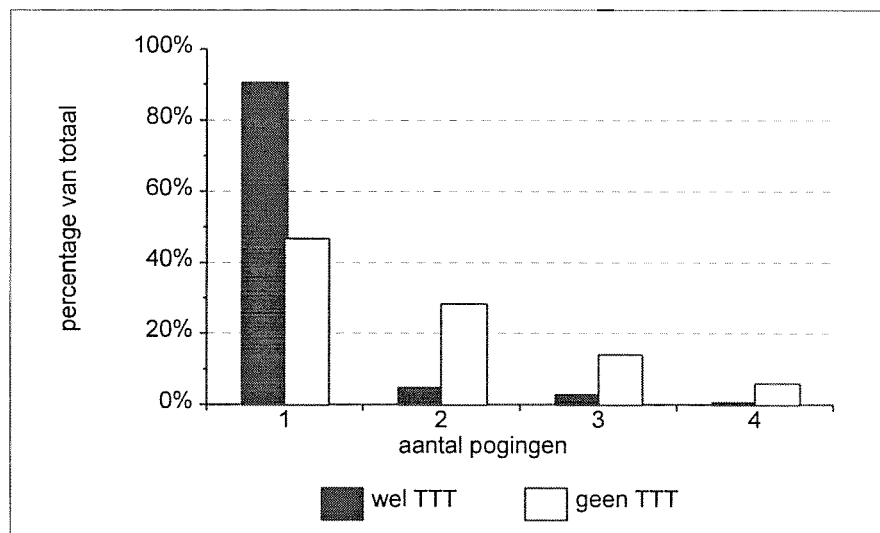
Afbeelding 1 laat zien dat de leeftijd van de kandidaten in de twee groepen verschilt, met name in de groep 19-jarigen en 25- tot 72-jarigen.

Afbeelding 2 laat zien dat vooral leerlingen aan de TTT deelnemen die voor de eerste keer examen doen.

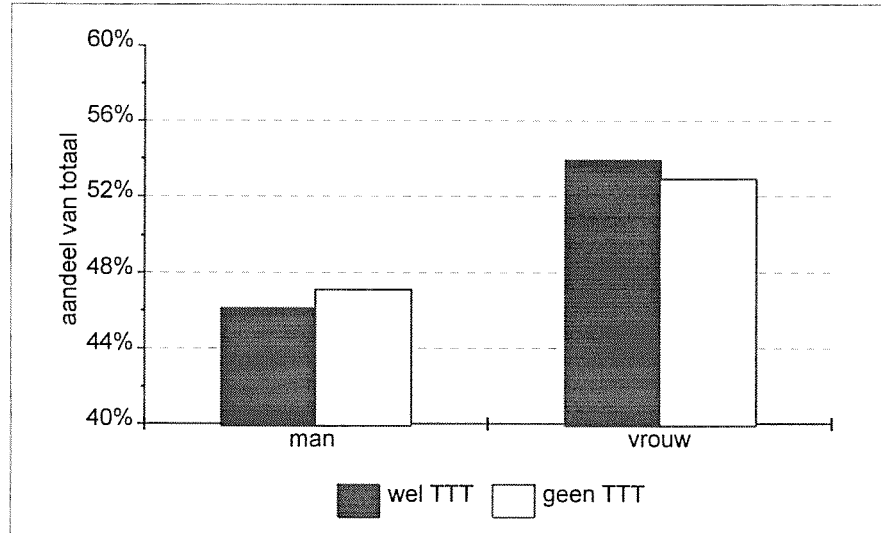
Afbeelding 3 laat zien dat het aandeel vrouwen in de TTT-groep iets groter is dan in de controlegroep.



Afbeelding 1. Leef tijd van de kandidaten.



Afbeelding 2. Percentage van leerlingen per examenpoging onderscheiden naar al dan niet deelname aan de TTT (B).



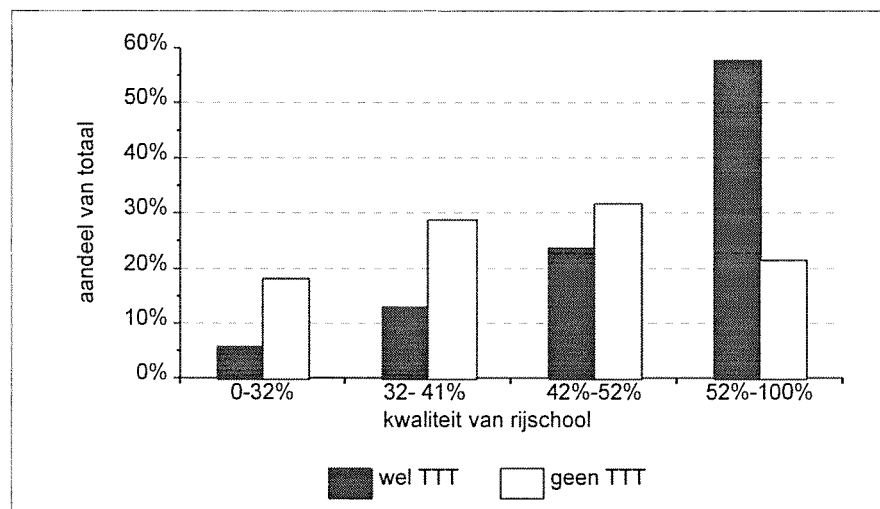
Afbeelding 3. Aandeel leerlingen dat deelneemt aan TTT, onderscheiden naar sekse in vergelijking tot de controlegroep (B).

3.3.2. Deelname naar rijsschoolkenmerken

Het is belangrijk de kwaliteit van de rijsschool in ogenschouw te nemen. Immers, wanneer vooral de betere rijsscholen (dat wil zeggen rijsscholen die een hoog slaagpercentage hebben) deelnemen aan de TTT, dan is op grond van deze selectieve deelname te verwachten dat de leerlingen die de TTT doen een hoger slaagpercentage zullen hebben dan de overige leerlingen.

In totaal hebben 1.259 rijsscholen in de onderzoeksperiode examen-kandidaten aangeleverd. Daarvan hebben er 135 meegedaan aan de TTT.

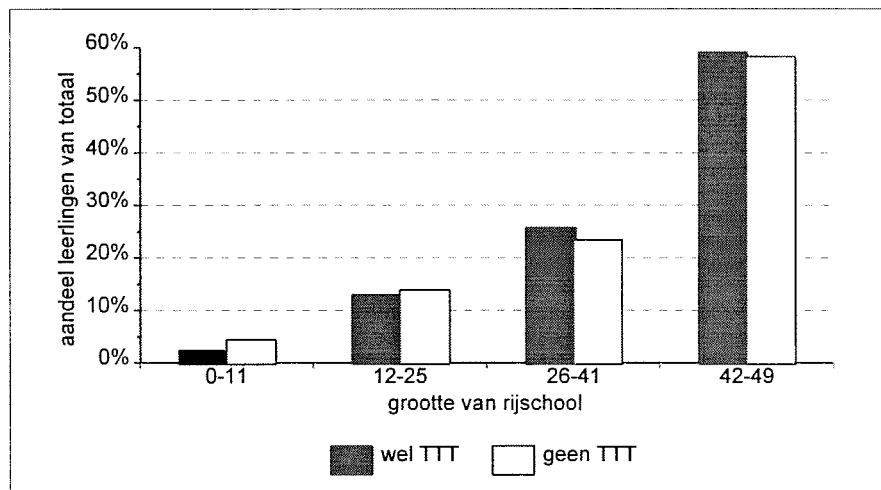
Afbeelding 4 laat zien dat de leerlingen die deelnemen aan de TTT voor meer dan 50% afkomstig zijn van de betere rijsschool (met een slaagpercentage boven de 52%).



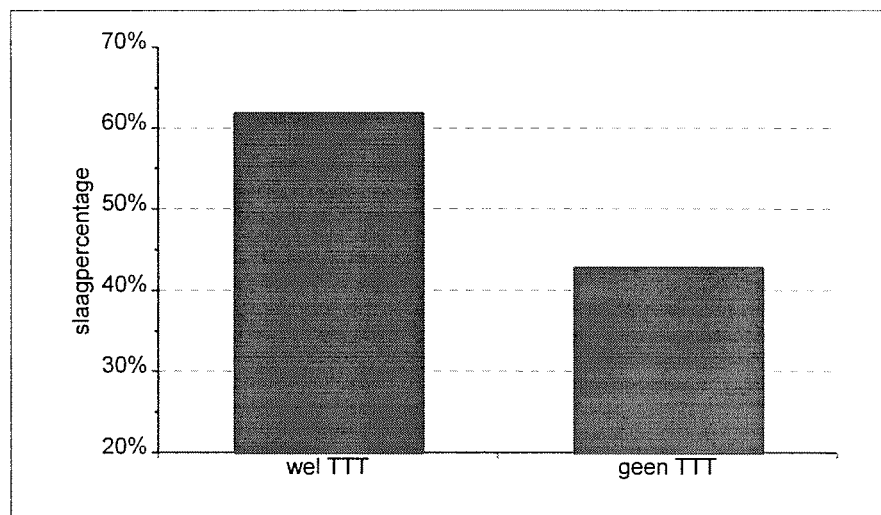
Afbeelding 4. Aandeel geslaagde leerlingen onderscheiden naar kwaliteit van de rijsschool in de controlegroep en de TTT-groep (B).

Het is dus belangrijk om in de verdere analyse de meerwaarde van de TTT binnen kwaliteitsklassen van rijsscholen vast te stellen, met andere woorden: om vast te stellen of de TTT een meerwaarde heeft ten opzichte van de kwaliteit van de rijsschool (zie § 3.4.2).

Afbeelding 5 laat zien dat er zeer weinig verschil is in de herkomst van de leerlingen wanneer deze herkomst ingedeeld wordt naar de grootte van de rijsschool.



Afbeelding 5. Aandeel van leerlingen onderverdeeld naar grootte van de rijsschool in de controlegroep (geen TTT) en de TTT-groep (B).



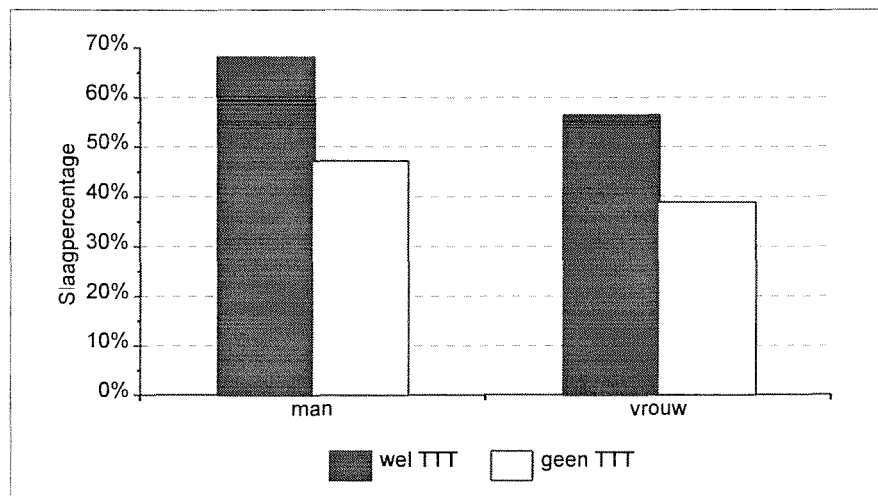
Afbeelding 6. Slaagpercentage van TTT-leerlingen en leerlingen uit de controlegroep.

3.4. Slaagpercentage rijbewijs B

Afbeelding 6 laat zien dat leerlingen die deelgenomen hebben aan een TTT een ongeveer 19 procentpunten hoger slaagpercentage hebben dan leerlingen die niet aan de TTT hebben deelgenomen.

3.4.1. Slaagpercentage naar leerling kenmerken

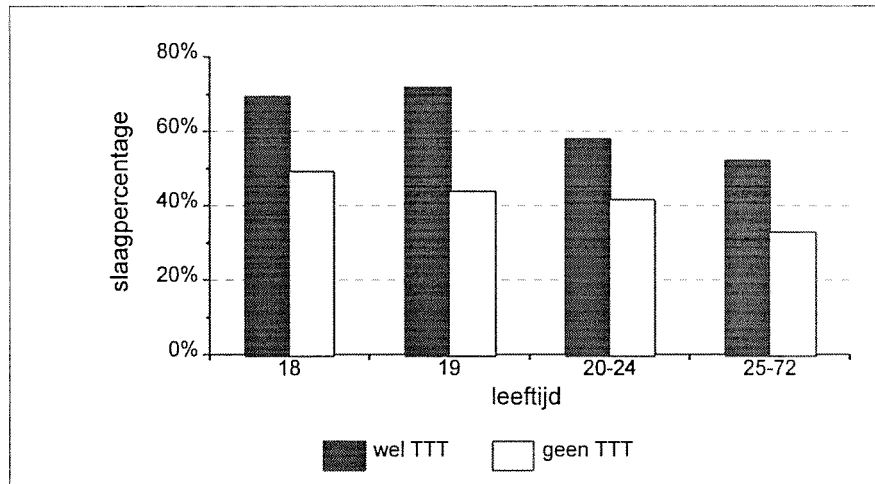
Afbeelding 7 laat zien dat mannen en vrouwen beiden een hoger slaagpercentage hebben wanneer ze aan de TTT hebben deelgenomen. Mannen profiteren wat meer van de TTT (21 procentpunten meer geslaagden) dan vrouwen (17 procentpunten) meer geslaagden).



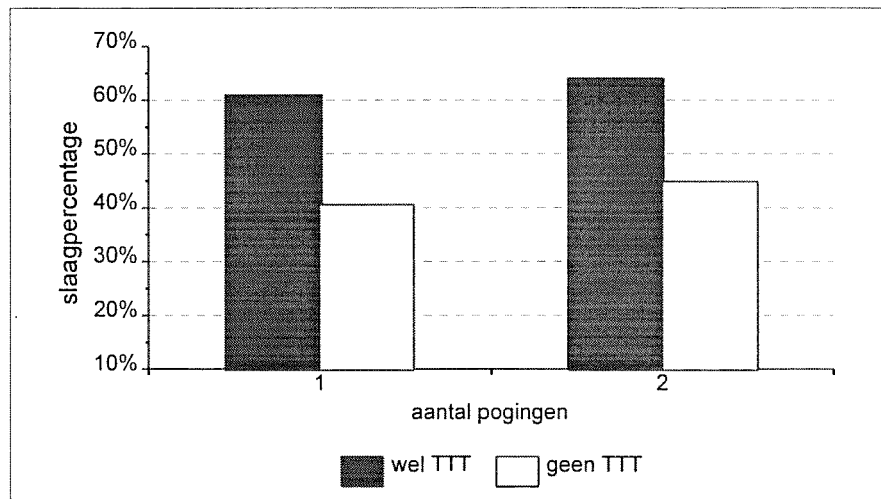
Afbeelding 7. Slaagpercentage onderverdeeld naar sekse voor de TTT-groep en de controlegroep (B).

Afbeelding 8 laat zien dat in alle leeftijdsgroepen leerlingen die deelgenomen hebben aan de TTT een hoger slaagpercentage hebben dan de leerlingen uit de controlegroep.

Afbeelding 9 laat zien dat zowel bij de eerste examenpoging als bij de tweede examenpoging de leerlingen die een TTT gehad hebben, een gunstiger examenresultaat hebben.



Afbeelding 8. *Slaagpercentage naar leeftijd.*

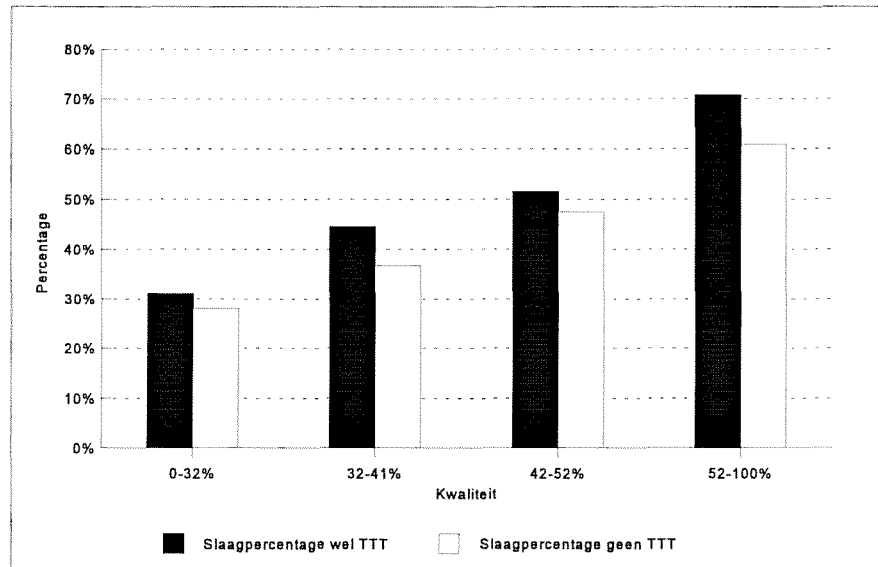


Afbeelding 9. *Slaagpercentage onderverdeeld naar examenpoging (B).*

3.4.2. *Slaagpercentage naar rijkschoolkenmerken*

Grootte

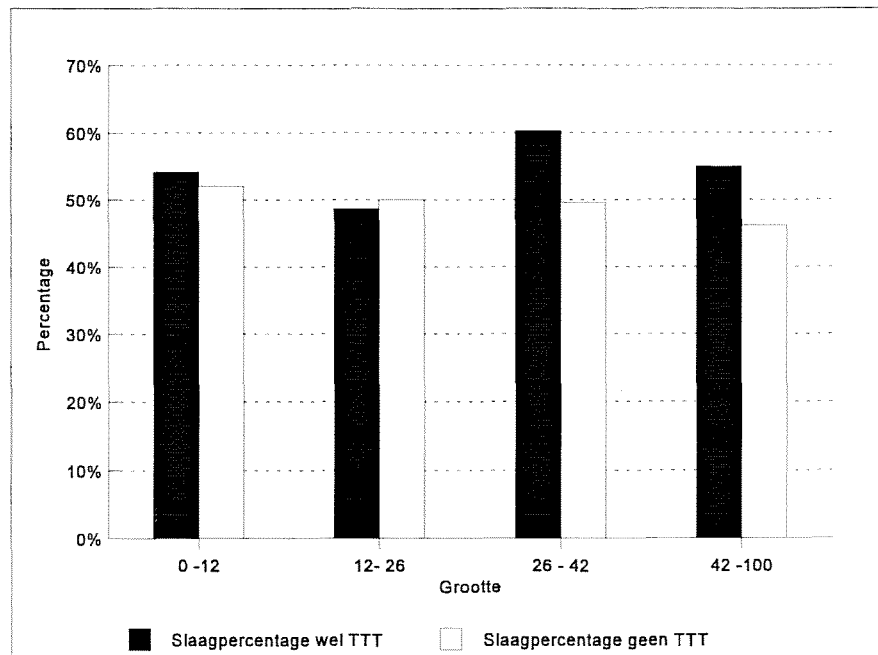
Afbeelding 10 laat de invloed van de grootte van de rijkschool op de slaagpercentages zien. Hieruit blijkt dat de grotere scholen meer profijt lijken te hebben van de TTT dan de kleinere scholen. Opmerkelijk is wel dat de slaagpercentages van de grootste scholen (> 42) een lage kwaliteitsscore hebben in vergelijking tot de kleinere rijkscholen.



Afbeelding 10. *Slaagpercentage naar kwaliteit van de rijschool.*

Kwaliteit

Om vast te kunnen stellen of de TTT een toegevoegde waarde heeft die onafhankelijk is van de kwaliteit van de rijschool is voor elke rijschool die zowel leerlingen heeft die deelnemen aan de TTT en leerlingen zonder TTT vastgesteld wat het slaagpercentage is van de leerlingen met en zonder TTT. Deze analyses zijn gebaseerd op 135 rijscholen, 7.431 examens zonder TTT en 525 examens met TTT.



Afbeelding 11. *Slaagpercentage naar grootte van de rijschool.*

Afbeelding 11 laat zien dat in alle kwaliteitsgroepen van rijscholen de TTT-leerlingen een hoger slaagpercentage hebben dan de leerlingen in de controlegroep. Opmerkelijk is dat de betere rijschool in hogere mate lijkt te profiteren van de TTT dan de ‘slechte’ rijschool. Immers, de goede rijschool met een gemiddeld slaagpercentage van 60%, weet dit bij TTT-leerlingen nog op te krikken tot 70% . De slechte rijschool weet slechts een winst van bijna vijf procentpunten te bereiken.

4. Deelname en slaagpercentages rijbewijs A

4.1. Deelname aan de TTT voor rijbewijs A

Van de 148 tussentijdse toetsen voor het A-examen konden er slechts 67 door middel van gegevenskoppeling betrouwbaar geïdentificeerd worden als gevallen waarin de leerling zowel aan de TTT had deelgenomen alsook een praktijkexamen had afgelegd.

Deze koppeling is door het CBR zelf tot stand gebracht, gebruikmakend van de namen van de kandidaten. Een koppeling op theorie-certificaatnummer bleek niet mogelijk, vanwege het veelvuldig voorkomen van kandidaten die reeds in het bezit waren van een rijbewijs van een andere voertuigcategorie. In dat laatste geval worden kandidaten door het CBR niet geïdentificeerd op theorie-certificaatnummer maar op rijbewijsnummer. Opgemerkt dient te worden dat dit dus een kleine groep betreft.

De deelname aan de TTT blijkt ongeveer 1% te zijn (148 van de 15.795). Een half procent is in het onderzoek opgenomen (67 van de 15.795).

De deelname is dus gering. Maar belangrijker nog voor het doel van deze evaluatie, is het feit dat de omvang van de groep ook (te) klein is om nog betrouwbare uitspraken te kunnen doen over de aard en omvang van het effect.

In concreto betekent de kleine groepsomvang dat het aantal uitsplitsingen dat gemaakt kan worden geringer is dan voor rijbewijs B. Bovendien kunnen in de werkelijkheid bestaande effecten moeilijk statistisch significant aangetoond worden.

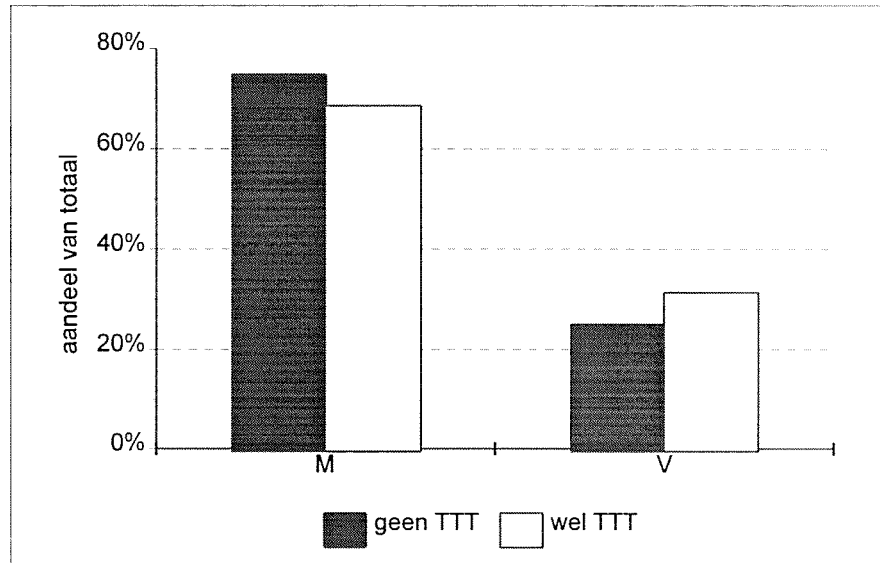
Toets	Aantal leerlingen van totaal	Procentueel aandeel
Niet toets	15.728	99,58%
Wel toets	67	0,42%
Eindtotaal	15.795	100%

Tabel 4.1. *Aantal examenkandidaten in de onderzoeksperiode, onderscheiden naar al dan niet deelnemen aan de TTT.*

4.1.1. Deelname naar leerlingkenmerken

Geslacht

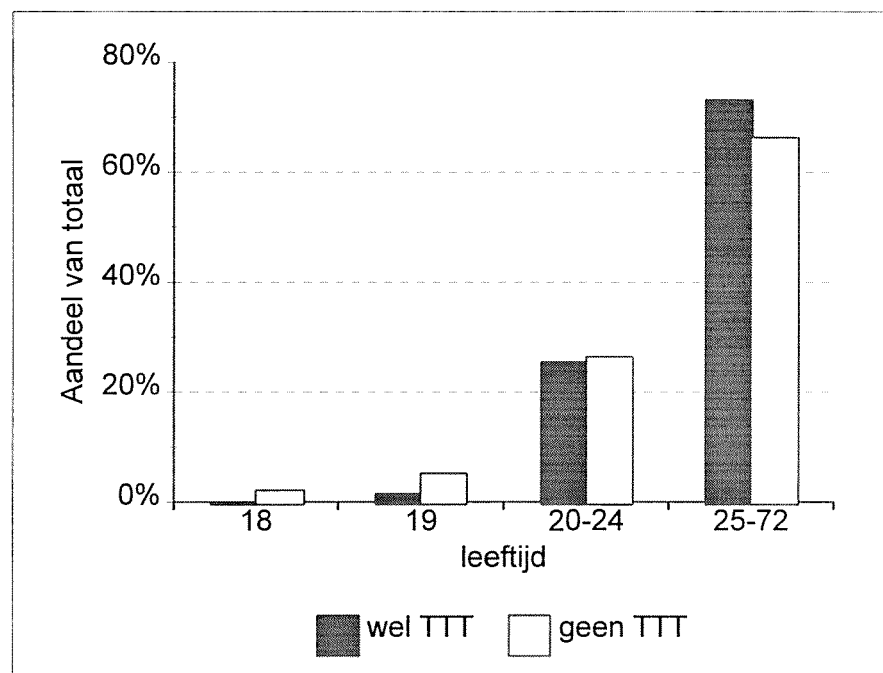
Afbeelding 12 laat zien dat verhoudingsgewijs meer vrouwen (zes procentpunten) aan de TTT mee doen, vergeleken met het aandeel vrouwen dat examen doet voor het motorrijbewijs en niet aan de TTT meedoet.



Afbeelding 12. Aandeel leerlingen onderscheiden naar geslacht in de TTT-groep en de controlegroep (A).

Leeftijd

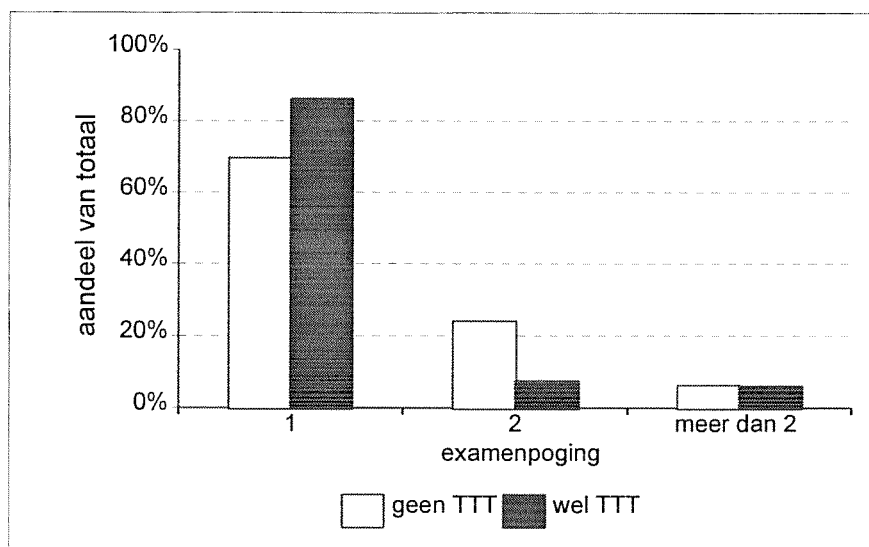
Afbeelding 13 laat zien dat de deelnemers aan de TTT over het algemeen wat ouder zijn dan degenen die niet meedoen. De gemiddelde leeftijd van de personen die wel aan de TTT meedoen is 33 jaar. Van degene die niet meedoen is de gemiddelde leeftijd 30 jaar.



Afbeelding 13. Aandeel leerlingen naar leeftijd in de TTT-groep en de controlegroep (A).

Examenpogingen

Afbeelding 14 laat zien dat leerlingen die deelnemen aan de TTT vaker voor het eerst examen doen, in vergelijking met de leerlingen die *niet* aan de TTT hebben deelgenomen.



Afbeelding 14. Aandeel leerlingen naar examenpoging in de TTT-groep en de controlegroep.

4.1.2. Deelname naar rijschoolkenmerken

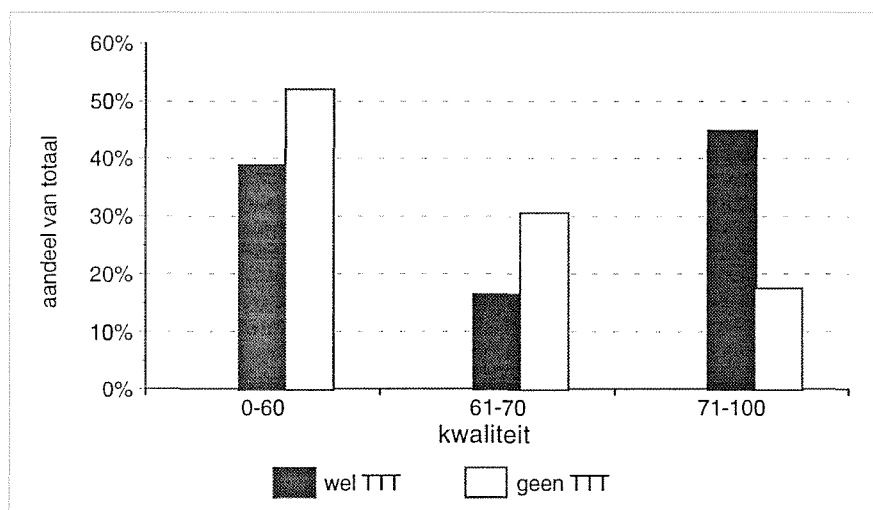
In totaal hebben 21 rijscholen van de 419 rijscholen leerlingen laten meedoen aan de TTT. Dat is 5% van het totaal aantal rijscholen.

Door de slaagpercentages per rijschool te berekenen (zonder daarbij de examens volgend op een TTT te betrekken) kon een indruk verkregen worden van de kwaliteit van de rijschool.

Vervolgens is per kwaliteitsgroep bekeken welke rijscholen vooral meedoen. Hieruit blijkt dat rijscholen die deelnemen aan de TTT veelal een hoger slaagpercentage hebben dan de rijscholen die niet deelnemen aan de toets.

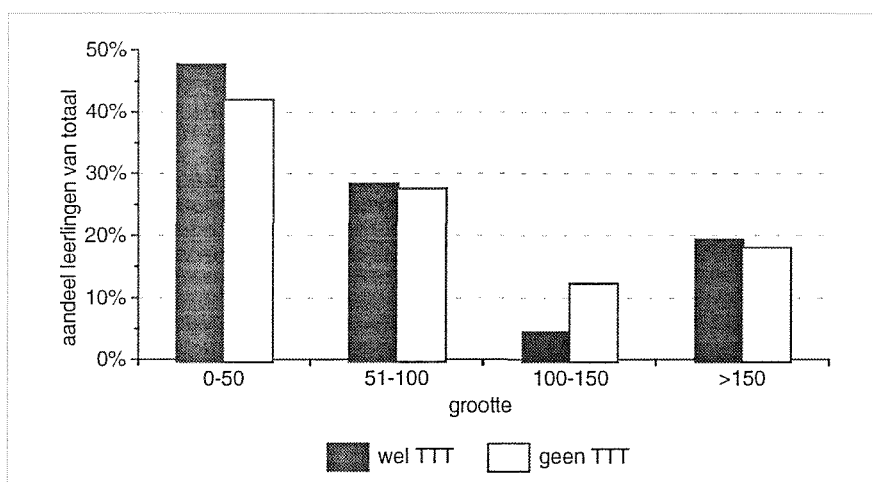
Wanneer we kijken naar het *aantal tussentijdse toetsen* dat is afgenomen en dit onderscheiden naar de kwaliteit van de rijschool, dan valt op dat de leerlingen veelal uit de kwalitatief betere rijscholen komen (zie *Afbeelding 15*). Bijna 45% van de leerlingen komt uit rijscholen met een slaagpercentage tussen de 71 en 100%. Terwijl in de controlegroep 18% van de leerlingen uit deze kwaliteitsgroep komt.

Op gelijke wijze werd de grootte van de rijschool berekend door per school het aantal examens in de onderzoeksperiode vast te stellen. Op grond van de examenomvang werd de school ingedeeld in een van vier grootte-categorieën. Vervolgens werd het aandeel TTT-examens en examens zonder TTT per rijschool-grootte vastgesteld.



Afbeelding 15. Aandeel leerlingen naar kwaliteit van de rijkschool in de TTT-groep en de controlegroep (A).

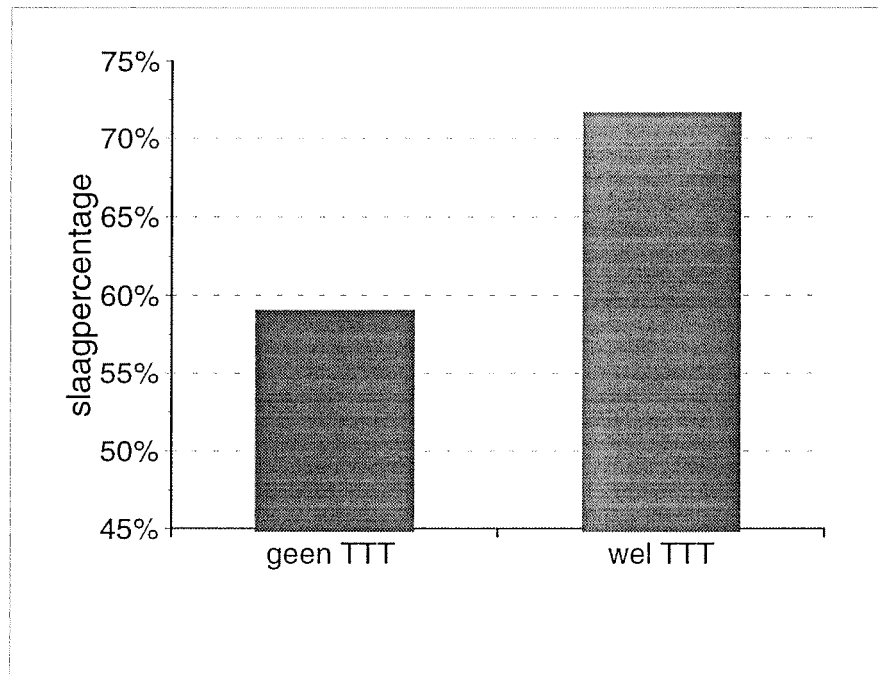
Afbeelding 16 laat zien dat er, wanneer het gaat om de grootte van de rijkschool, geen selectieve deelname is. Relatief gezien verschillen de controlegroep en de TTT-groep dus niet in samenstelling wat rijkschoolgrootte betreft.



Afbeelding 16. Aandeel van leerlingen onderverdeeld naar grootte van de rijkschool in de controlegroep (niet TTT) en in de TTT-groep (A).

4.2. Slaagpercentages voor rijbewijs A

Afbeelding 17 laat zien dat het slaagpercentage van leerlingen die een TTT hebben gevolgd hoger is (12 percentagepunten) dan het slaagpercentage van degenen die niet aan de TTT hebben deelgenomen.



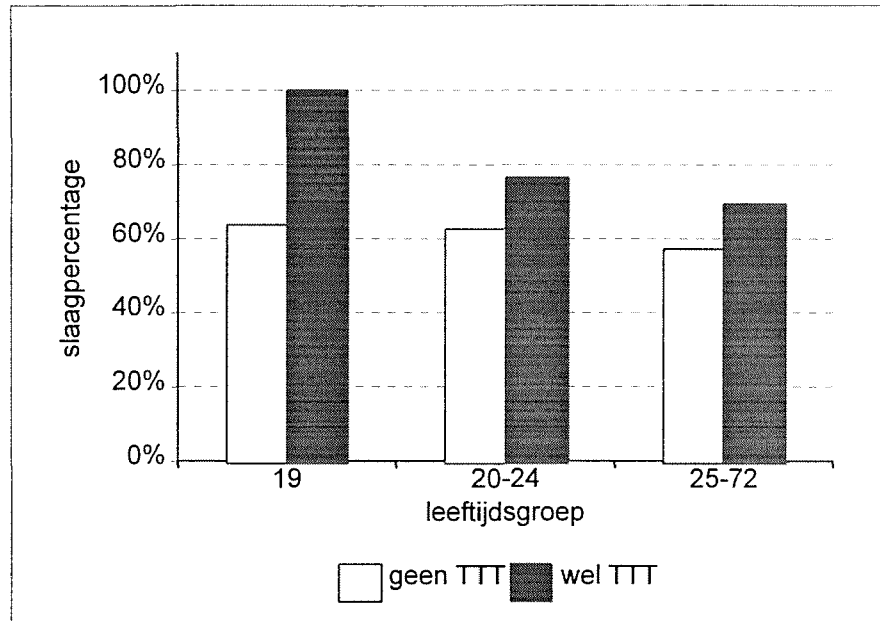
Afbeelding 17. Slaagpercentage in de TTT-groep (wel toets) en de controlegroep (niet toets).

4.2.1. Slaagpercentage naar leerlingkenmerken

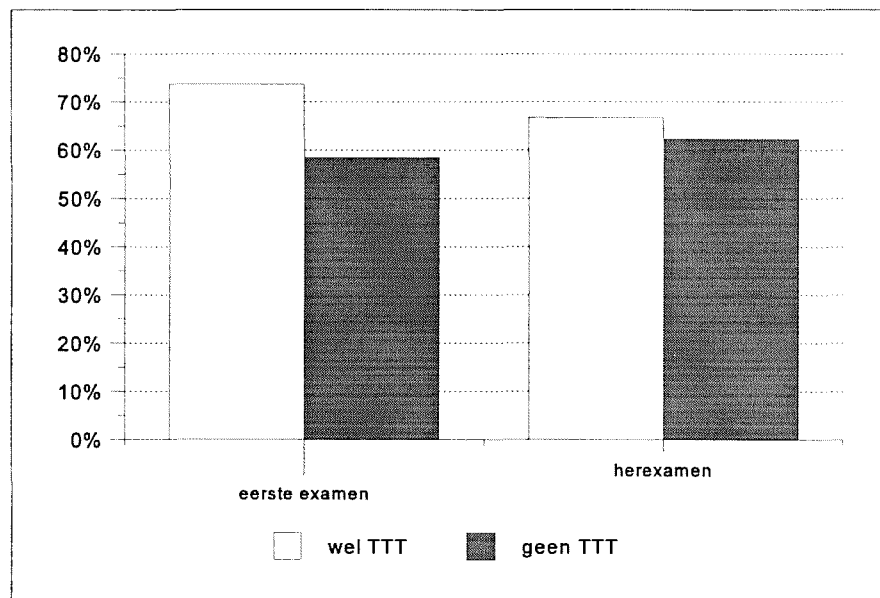
Afbeelding 18 laat zien dat in alle leeftijdsgroepen het slaagpercentage hoger ligt wanneer de TTT gevolgd is. Opgemerkt dient te worden dat de groep 19-jarigen te klein in omvang is om daar betrouwbare conclusies aan te verbinden.

Afbeelding 19 laat zien dat TTT'ers zowel voor het eerste examen als voor de herexamens een hoger slaagpercentage hebben - zij het dat dit vooral geldt voor de eerste examens (15 percentagepunten hoger). Voor de daaropvolgende pogingen loopt het voordeel terug tot een 4 percentagepunten hoger slaagpercentage.

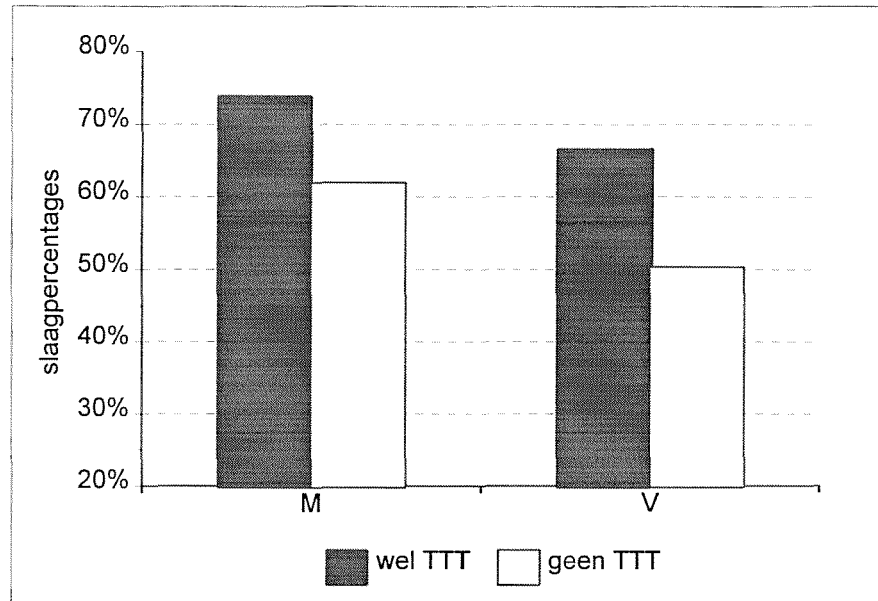
Afbeelding 20 laat zien dat zowel mannen als vrouwen een hoger slaagpercentage hebben wanneer aan de TTT is deelgenomen - waarbij het lijkt dat vrouwen iets meer profiteren van de TTT dan de mannen.



Afbeelding 18. Slaagpercentage naar leeftijdsgroep in de TTT-groep en de controlegroep (geen TTT).



Afbeelding 19. Slaagpercentage naar examenpoging voor controlegroep en TTT-groep.



Afbeelding 20. Slaagpercentages naar geslacht in de controlegroep en de TTT-groep (A).

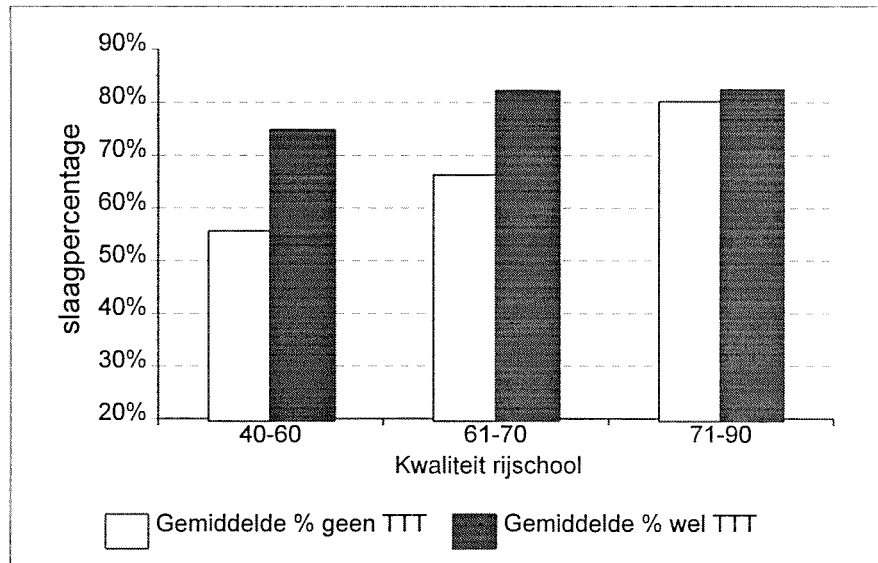
4.2.2. Slaagpercentage naar rijschoolkenmerken

Om vast te kunnen stellen of de TTT een toegevoegde waarde heeft die onafhankelijk is van de kwaliteit van de rijschool, is voor elke rijschool met zowel 'TTT-leerlingen' als 'niet-TTT-leerlingen' vastgesteld wat het slaagpercentage van deze beide categorieën leerlingen is.

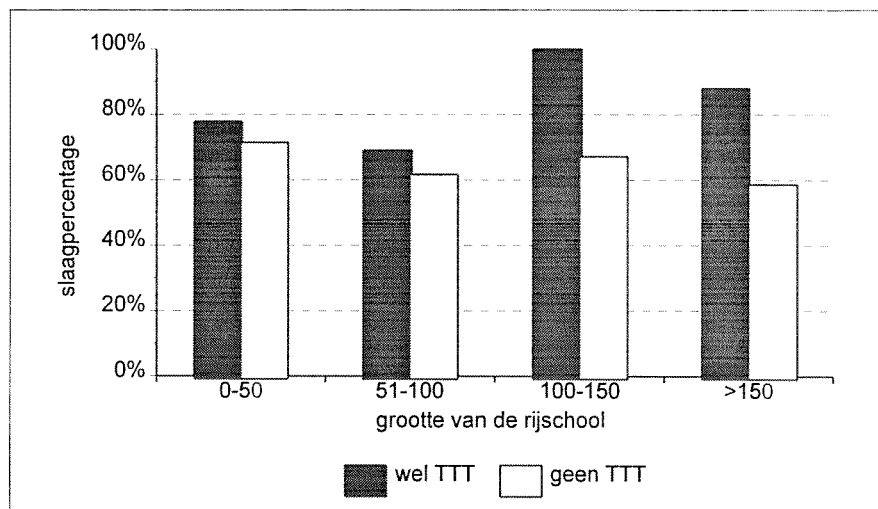
De volgende analyses zijn gebaseerd op 21 rijscholen, 67 kandidaten met TTT en 1.568 kandidaten zonder TTT.

Afbeelding 21 laat zien dat in elke kwaliteitsgroep van rijscholen de slaagpercentages hoger zijn wanneer aan de TTT is deelgenomen.

Afbeelding 22 laat zien dat in alle grootte-categorieën van de rijscholen een hoger slaagpercentage wordt gevonden voor de deelnemers die deelgenomen hebben aan de TTT.



Afbeelding 21. Slaagpercentage naar kwaliteit van de rijkschool voor de TTT-groep en de controlegroep (geen TTT) (A).



Afbeelding 22. Slaagpercentages naar de grootte van de rijkschool voor de TTT-groep en de controlegroep.

4.3. Conclusie

Deelname:

- een gering aantal leerlingen doet mee aan de TTT (0,5 tot 1 %);
- een gering aantal rijkscholen doet mee: 5% voor A en 8% voor B;
- de leerlingen zijn gemiddeld wat ouder;
- het zijn vooral de leerlingen die voor het eerst examen doen;
- vooral de betere rijkschool levert kandidaten aan.

Slaagpercentage:

- slaagpercentage na de TTT is hoger;
- dit geldt zowel voor mannen als voor vrouwen;
- in alle leeftijdsgroepen is het slaagpercentage na de TTT hoger;
- de toename in slaagpercentages treedt op in alle kwaliteitsklassen van rijsscholen.

Dit betekent dat de TTT een toegevoegde waarde heeft onafhankelijk van de kwaliteit van de rijsschool.

5. Uitvoering en procedure enquête-onderzoek

5.1. Opzet van het enquête-onderzoek

5.1.1. *Vraagstelling*

Met behulp van het enquête-onderzoek is in kaart gebracht in hoeverre de doelstellingen van de TTT bij de drie doelgroepen zijn gerealiseerd. Gerangschikt naar doelgroep kunnen de onderstaande hoofdoelstellingen worden onderscheiden:

Leerlingen

1. Door deelname aan de TTT komen leerlingen beter voorbereid op het examen en speelt examenvrees een minder grote rol.
2. Door deelname aan de TTT hebben leerlingen een betere controle over de hen geboden rijopleidingskwaliteit en wordt het resterende opleidingstraject beter afgestemd op de persoonlijke situatie.
3. Door deelname aan de TTT is het totale opleidingstraject korter en de kans om te slagen groter.

Rij-instructeurs

1. Doordat rij-instructeurs leerlingen aan de TTT laten deelnemen, kunnen zij (onder meer via het oordeel van de examiner) meer vat op de leerling krijgen en een betere controle hebben over het opleidingstraject.
2. Doordat rij-instructeurs leerlingen aan de TTT laten deelnemen, kunnen zij constructiever overleg hebben met de examiner en zal er op den duur sprake zijn van een betere afstemming tussen opleiding en examen.
3. Doordat rij-instructeurs leerlingen aan de TTT laten deelnemen, kunnen zij een hoger slaagpercentage realiseren en zich beter op kwaliteit onderscheiden.

CBR-examinatoren

1. Door het afnemen van tussentijdse toetsen kunnen examinatoren constructiever overleg hebben met de rij-instructeur en komen zij in een minder geïsoleerde positie.
2. Door beschikbaarheid van de TTT-uitslag is bij twijfel op het examen een beter gemotiveerd eindoordeel mogelijk.

5.1.2. *Meetinstrumentarium*

Om te kunnen bepalen of en in hoeverre de in de voorgaande paragraaf beschreven doelstellingen van de TTT zijn gerealiseerd, zijn bij de diverse doelgroepen enquêtes afgenomen. Daarbij is onderscheid gemaakt tussen een experimentele groep met rijschoolleerlingen die hebben deelgenomen aan de TTT (en hun bijbehorende rij-instructeurs en examinatoren) en een controlegroep met rijschoolleerlingen die niet hebben deelgenomen aan de TTT (en eveneens hun bijbehorende rij-instructeurs en examinatoren). Hier wordt kort ingegaan op de samenstelling van de gebruikte enquêtes. Voor de exacte samenstelling ervan wordt verwezen naar *Bijlage 4*.

5.1.2.1. *Vragenlijsten experimentele groep*

Bij de rijsschoolleerlingen uit de experimentele groep, dit wil zeggen de groep die aan de TTT heeft deelgenomen, is zowel een nameting als een voormeting verricht. Dit geldt ook voor de rij-instructeurs die deze leerlingen hebben opgeleid en voor de examinatoren die bij de TTT respectievelijk het examen van deze leerlingen betrokken zijn geweest.

Ten behoeve van de voormeting zijn bij de experimentele groep de volgende drie vragenlijsten afgenomen:

- 1a. *Experimentele groep Leerlingen Voormeting* (lijst ELV):
Vragenlijst gericht op leerlingen die aan de TTT deelnemen. De vragenlijst is ingevuld direct voorafgaand aan de TTT¹.
- 2a. *Experimentele groep Examinatoren Voormeting* (lijst EEV):
Vragenlijst gericht op examinatoren die bij de betreffende leerling een TTT hebben afgenomen. De vragenlijst is ingevuld direct na afloop van de TTT.
- 3a. *Experimentele groep Rij-instructeurs Voormeting* (lijst ERV):
Vragenlijst gericht op rij-instructeurs die de betreffende leerling hebben opgeleid en die tijdens de TTT hebben meegereden. De vragenlijst is ingevuld direct na afloop van de TTT.

Ten behoeve van de nameting zijn opnieuw drie vragenlijsten afgenomen:

- 1b. *Experimentele groep Leerlingen Nameting* (lijst ELN):
Vragenlijst gericht op leerlingen die aan de TTT deelnemen. De vragenlijst is ingevuld direct na afloop van het examen.
- 2b. *Experimentele groep Examinatoren Nameting* (lijst EEN):
Vragenlijst gericht op examinatoren die bij de betreffende leerling het examen hebben afgenomen. De vragenlijst is ingevuld direct na afloop van het examen.
- 3b. *Experimentele groep Rij-instructeurs Nameting* (lijst ERN):
Vragenlijst gericht op rij-instructeurs die de betreffende leerling hebben opgeleid. De vragenlijst is ingevuld direct na afloop van het examen.

5.1.2.2. *Vragenlijsten controlegroep*

Bij de rijsschoolleerlingen uit de controlegroep, dus de groep die niet aan de TTT heeft deelgenomen, is uitsluitend een nameting verricht. Dit geldt ook voor de rij-instructeurs die deze leerlingen hebben opgeleid en voor de examinatoren die bij het examen van deze leerlingen betrokken zijn geweest.

Bij de controlegroep zijn de volgende drie vragenlijsten afgenomen:

¹ De vragenlijsten zijn via de desbetreffende rijsscholen aan de TTT-deelnemers toegestuurd.

- 1c. *Controlegroep Leerlingen Nameting* (lijst CLN):
Vragenlijst gericht op leerlingen die niet aan de TTT deelnemen.
De vragenlijst is ingevuld direct na afloop van het examen.
- 2c. *Controlegroep Examinatoren Nameting* (lijst CEN):
Vragenlijst gericht op examinatoren die bij de betreffende controleleerling het examen hebben afgenomen. De vragenlijst is ingevuld direct na afloop van het examen.
- 3c. *Controlegroep Rij-instructeurs Nameting* (lijst CRN):
Vragenlijst gericht op rij-instructeurs die de betreffende controleleerling hebben opgeleid. De vragenlijst is ingevuld direct na afloop van het examen.

5.1.3. Respons

In de periode van 23 oktober tot en met 22 december 1995 is bij leerlingen die deelnamen aan de TTT de ELV-enquête (1a) uitgezet. Tevens zijn bij de desbetreffende examinatoren en rij-instructeurs respectievelijk de EEV-enquête (2a) en de ERV-enquête (3a) afgenomen. Aanvankelijk beperkte de gegevensverzameling zich tot een zestal examenkringen in de regio Zuid². Deze beslissing is indertijd genomen om de logistiek van enquêteverspreiding en -inzameling voor het CBR beheersbaar te houden. Toen begin november 1995 duidelijk werd dat hierdoor onvoldoende leerlingen met een TTT bij het onderzoek betrokken zouden kunnen worden, is de gegevensverzameling uitgebreid tot de gehele regio Zuid.

In totaal zijn in het kader van de voormeting ongeveer 280 B-leerlingen en 90 A-leerlingen met een tussentijdse toets bij het onderzoek betrokken³. Uiteindelijk zijn van de leerlingen (A en B tezamen) 258 vragenlijsten ingevuld terug ontvangen, hetgeen neerkomt op een respons van omstreeks 70%. Van de examinatoren zijn 260 vragenlijsten ingevuld terug ontvangen (respons eveneens omstreeks 70%) en van de rij-instructeurs 229 (respons ruim 60%).

Op basis van door Traffic Test aan het CBR verstrekte lijsten met gegevens van TTT-leerlingen die een vragenlijst hadden ingevuld, zijn door het CBR dezelfde leerlingen (en hun rij-instructeurs en de examinatoren die het officiële examen afnamen) opnieuw benaderd met de enquêtes van de nameting (de enquêtes ELN, EEN en ERN).

Gelijklopend met de rijexamens van de bij het onderzoek betrokken TTT-leerlingen zijn door het CBR rijexamens van leerlingen geselecteerd die niet aan de TTT hebben deelgenomen, maar op dezelfde dag en op hetzelfde examencentrum examen hebben gedaan. Per TTT-leerling zijn twee leerlingen geselecteerd voor de controlegroep en aan hen (en hun rij-

² Het ging om de volgende examenkringen: Breda, Eindhoven, Mierlo, Heerlen, Venlo en Roosendaal.

³ Exacte aantallen kunnen niet worden genoemd, omdat onduidelijk is of alle verstuurde enquêtes tijdig op de bestemde plaats terecht gekomen zijn. Tevens zijn in een aantal gevallen door het CBR direct voorafgaand aan de TTT bij leerlingen enquêtes verspreid.

instructeurs en examinatoren) is gevraagd een vragenlijst in te vullen (de enquêtes CLN (1b), CEN (2b) en CRN (3b)).

In totaal zijn bij de nameting circa 250 TTT-leerlingen (de experimentele groep) betrokken en circa 500 leerlingen zonder TTT (de controlegroep). In *Tabel 5.1* is de respons op de diverse enquêtes weergegeven. Hierbij dient vermeld te worden dat de respons bij de nameting (zowel in de experimentele groep als in de controlegroep) als indicatief gezien moet worden, omdat onduidelijk is of alle enquêtes ook daadwerkelijk zijn uitgezet. In hoeverre sprake is van een selectieve respons kan uitsluitend voor achtergrondvariabelen als leeftijd en sekse worden nagegaan. Hierin wijken beide groepen niet af van de gemiddelde examenkandidaat.

	Aantal uitgezet	Aantal retour	Respons
Experimentele groep			
Voormeting			
ELV	370	258	70%
EEV	370	260	70%
ERV	370	229	60%
Nameting			
ELN	circa 250	101	circa 40%
EEN	circa 250	137	circa 55%
ERN	circa 250	119	circa 48%
Controlegroep			
Nameting			
CLN	circa 500	134	circa 30%
CEN	circa 500	221	circa 45%
ERN	circa 500	134	circa 30%

Tabel 5.1. *Respons op de gebruikte vragenlijsten.*

Achteraf valt geen duidelijk onderscheid te maken tussen A- en B-leerlingen. Door het CBR was toegezegd dat op basis van het theoriecertificaatnummer van leerlingen alle noodzakelijke koppelingen gemaakt zouden kunnen worden met gegevens uit het CBR-examenbestand. Ook allerlei onderlinge koppelingen zoals die tussen leerlingenvragenlijsten en instructeurs- en examinatorenvragenlijsten zouden op basis van het nummer gemaakt kunnen worden. Daarom is aan alle respondenten gevraagd dit nummer in te vullen op de enquêtes.

Achteraf moest vastgesteld worden dat voor de A-leerlingen een dergelijke koppeling niet mogelijk was vanwege het ontbreken van een theoriecertificaatnummer. Het is dan ook niet mogelijk om de A-leerlingen als aparte categorie af te zonderen en te beschrijven.

Bovendien zijn voor de B-leerlingen complete koppelingen op leerlingniveau (dat wil zeggen dat bij één leerling alle vragenlijsten ingevuld beschikbaar zijn) slechts op beperkte schaal mogelijk. Een complete dataset bestaat bij de experimentele groep uit zes vragenlijsten (voormeting en nameting elk drie vragenlijsten) en bij de controlegroep uit drie vragenlijsten. In de praktijk blijken per dataset vaak één of meer van de vragenlijsten te ontbreken. Van de voormeting bij de experimentele groep zijn 184

complete sets beschikbaar (71%), van de nameting bij de experimentele groep 64 (63%). Als de voor- en de nameting van de experimentele groep samengevoegd worden zijn slechts 20 complete sets voorhanden (8%). Van de nameting bij de controlegroep zijn 63 complete sets beschikbaar (47%).

Bij de resultaatbeschrijvingen wordt daarom geen onderscheid gemaakt tussen A- en B-leerlingen. Tevens wordt slechts in beperkte mate ingegaan op de koppeling van de vragenlijsten bij één leerling.

6. Bevindingen ten aanzien van examenkandidaten

Dit hoofdstuk is opgebouwd aan de hand van de verschillende doelen die de TTT heeft met betrekking tot de examenkandidaten. De volgende doelstellingen worden in dit hoofdstuk onderscheiden. Deelname aan de TTT leidt ertoe dat leerlingen:

1. beter voorbereid zijn op het rijexamen en minder last hebben van examenvrees (§ 6.3);
2. een gerichter opleidingstraject gevolgd hebben en beter de kwaliteit van hun opleiding kunnen controleren (§ 6.4);
3. een kortere opleiding en een grotere kans op slagen hebben (§ 6.5).

Om na te gaan of de TTT een bijdrage levert aan het realiseren van deze doelen, wordt in de eerste plaats gebruik gemaakt van de enquêtegegevens die verzameld zijn onder de examenkandidaten. Onder de kandidaten die aan de TTT hebben deelgenomen zijn de enquêtes op twee momenten afgenomen: direct voorafgaand aan de TTT en direct na afloop van het rijexamen.

Ook is er een controlegroep, bestaande uit kandidaten die de TTT niet hebben afgelegd. Bij hen is alleen na afloop van het rijexamen een enquête afgenomen. Indien relevant zal ook gebruik worden gemaakt van de enquêtegegevens die onder de instructeurs en examinatoren verzameld zijn.

Alvorens in te gaan op de gegevens die betrekking hebben op de doelstellingen zal de mogelijke selectiviteit van de deelnemersgroep besproken worden (§ 5.2). Ook wordt het algemene oordeel van de kandidaten over de TTT besproken (§ 5.3).

6.1. Selectiviteit

Om na te gaan of de deelnemers aan de TTT deel uitmaken van een selecte groep examenkandidaten, zijn zij op een aantal aspecten vergeleken met de controlegroep. Daarbij wordt onderscheid gemaakt tussen persoonskenmerken, persoonlijkheidskenmerken en kenmerken die met de rijopleiding te maken hebben.

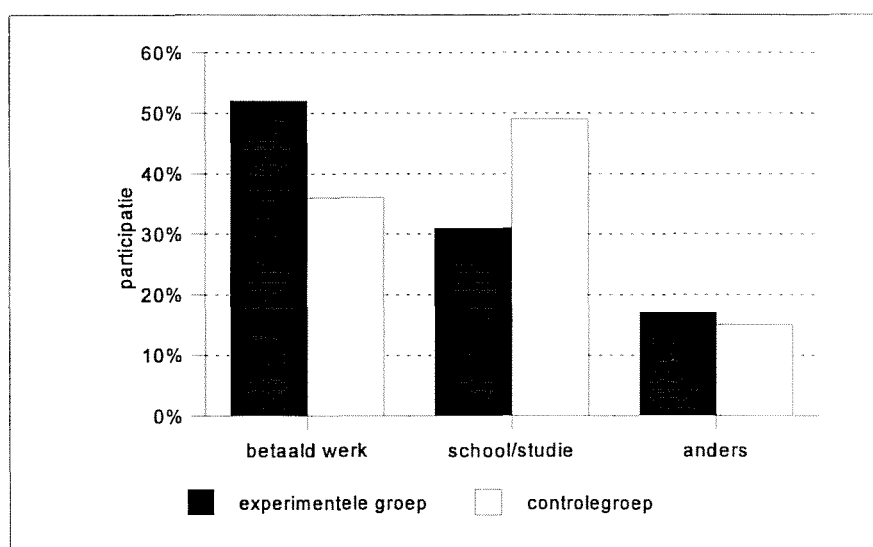
Ook de macro-analyse (zie § 1.2.1) biedt de mogelijkheid te controleren op selectiviteit. In de macro-analyse is de groep TTT-deelnemers op een aantal achtergrondvariabelen vergeleken met de gemiddelde examenkandidaat. Hieruit bleek dat in de TTT-groep het aandeel vrouwen iets hoger is en dat vooral leerlingen aan de TTT deelnemen die voor de eerste keer examen doen.

6.1.1. *Persoonskenmerken*

Wanneer de experimentele groep op een aantal achtergrondvariabelen vergeleken wordt met de controlegroep dan blijken beide groepen nauwelijks van elkaar af te wijken. Zowel de experimentele groep als de controlegroep bestaat ongeveer voor de helft uit vrouwen (respectievelijk 50% en 52%). De gemiddelde leeftijd is ongeveer gelijk (respectievelijk 22,3 en 21,1 jaar) en wijkt niet significant van elkaar af.

De genoten schoolopleiding van de deelnemers aan de TTT is eveneens vergelijkbaar met die van de controlegroep (zie *Bijlage 1*, tabel 3.1).

Er is één achtergrondvariabele waarop beide groepen van elkaar afwijken en dat is de arbeidsparticipatie (zie *Afbeelding 23*). Onder de deelnemers aan de TTT komt het verrichten van betaald werk vaker voor dan bij de controlegroep. Ruim de helft van de TTT-deelnemers (52%) heeft betaald werk tegenover ruim één derde van de controlekandidaten (36%). Van de controlegroep is ongeveer de helft (49%) nog schoolgaand of studierend, terwijl hiervan bij ongeveer éénderde (31%) van de TTT-deelnemers sprake is.



Afbeelding 23. Arbeidsparticipatie van de experimentele groep en de controlegroep.

6.1.2. *Persoonlijkheidskenmerken*

Het is mogelijk dat de TTT aantrekkingskracht uitoefent op een bepaald type persoon. Daarom is gekeken of de deelnemers aan de TTT op een aantal persoonlijkheidskenmerken afwijken van de ‘gemiddelde’ examenkandidaat. Het gaat om de volgende kenmerken:

Spanningsbehoefte

Aan de experimentele groep en de controlegroep is de subschaal ‘Thrill and Adventure Seeking’ (TAS) van de Spanningsbehoefte-lijst (Feij & Van Zuilen, 1984; zie *Bijlage 2*) voorgelegd. Deze subschaal meet de behoefte om deel te nemen aan sporten en andere activiteiten met een sterk accent op snelheid en gevaar (1 = laag; 5 = hoog).

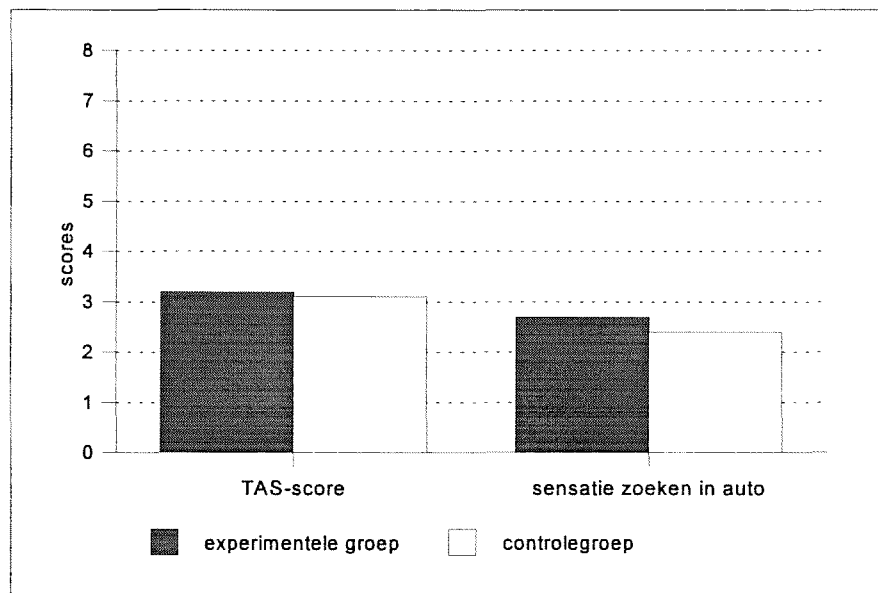
Sensatie-zoeken in de auto

Voortbordurend op de TAS-lijst is aan beide groepen kandidaten een aantal uitspraken voorgelegd die specifiek met het risico- en sensatie-zoeken in de

auto te maken hebben (1 = laag; 5 = hoog). Het betreft de volgende uitspraken:

1. Ik zou graag eens een autorace willen rijden in een echte formule 1 race-auto.
2. Ik zou het leuk vinden om op de Duitse autobaan uit te testen hoe hard je met een Porsche kunt rijden.
3. Het zou mij niets lijken om aan een autorally op een moeilijk parcours deel te nemen.
4. Ik maak er graag een wedstrijd van om bij verkeerslichten het eerste weg te zijn.
5. Ik vind het leuk om bochten, wegversmallingen en obstakels zoals verkeersdrempels zo snel mogelijk te nemen.

In *Afbeelding 24* wordt de gemiddelde score op de verschillende kenmerken van beide groepen gepresenteerd. Het blijkt dat de TAS-score van de deelnemers aan de TTT niet afwijkt van de score van de controlegroep. In hun algemene behoefte aan sensatie en avontuur verschillen ze dus niet.



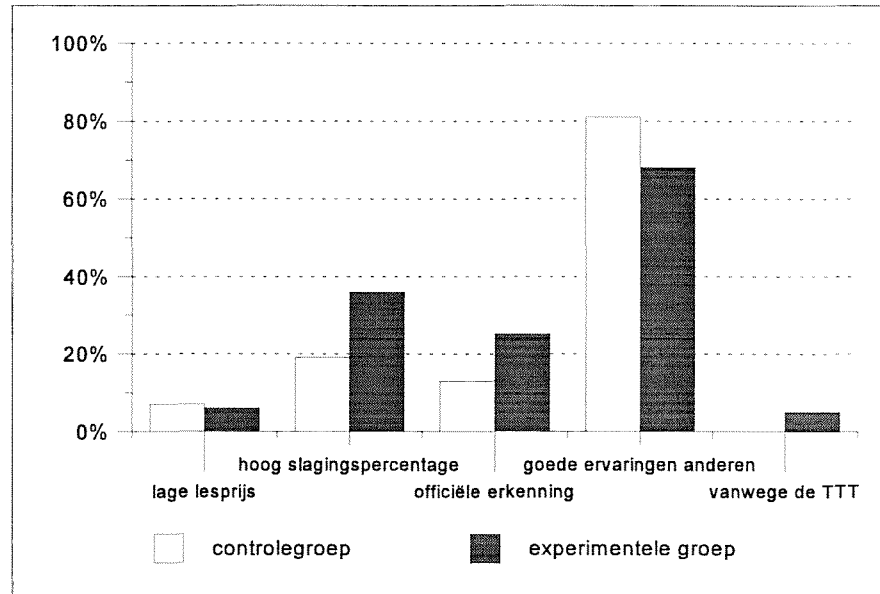
Afbeelding 24. Scores op verschillende 'persoonlijkheden' kenmerken van TTT-deelnemers en controlekandidaten (1 = laag; 5 = hoog).

Bij deelnemers aan de TTT speelt echter het specifieke sensatie-zoeken in de auto wel een grotere rol dan bij de controle-kandidaten. Zij blijken een significant hogere score te hebben dan de controlegroep.

6.1.3. Rijopleidingskenmerken

Deelnemers aan de TTT en de controlekandidaten vertonen verschillen als het gaat om hun motieven om voor een bepaalde rijnschool te kiezen (zie *Afbeelding 25*). De TTT-deelnemers laten zich bij hun keuze voor een rijnschool meer leiden door het slaagpercentage en een eventuele officiële

erkenning van een rijsschool dan de controlegroep. De controlekandidaten gaan bij hun keuze meer af op de ervaringen van anderen dan de TTT-deelnemers.



Afbeelding 25. Motieven voor rijsschoolkeuze van TTT-deelnemers en controlekandidaten.

Het feit dat een rijsschool de mogelijkheid biedt tot het deelnemen aan de TTT is voor slechts 5% van de TTT-deelnemers reden geweest om te kiezen voor die rijsschool. Uit de voormeting onder de TTT-deelnemers bleek al dat 95% van de leerlingen via de rijsschool of de rij-instructeur over de mogelijkheid van een TTT gehoord heeft. De krant (9%) en de vriendenkring (9%) spelen een kleine rol (zie *Bijlage 1*, tabel 3.2).

De TTT kan over het algemeen nog geen belangrijke rol gespeeld hebben in de keuze voor een bepaalde rijsschool, omdat de mogelijkheid om een TTT te doen in de meeste gevallen pas aan de orde is gekomen toen men al met de rijopleiding bezig was.

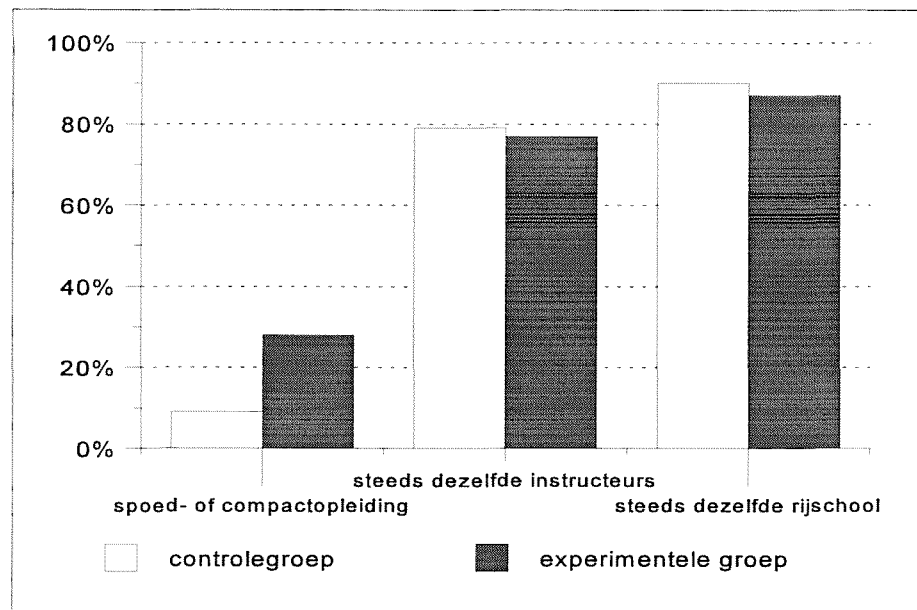
In verreweg de meeste gevallen heeft de leerling zelf besloten bij welke rijsschool de opleiding gevolgd gaat worden. De TTT-deelnemers verschillen hierin niet significant van de controlekandidaten. Zo'n 77% van de TTT-deelnemers heeft zelf een keuze gemaakt tegenover 71% van de controlegroep.

Een ander belangrijk verschil tussen deelnemers aan de TTT en de controlegroep, is de frequentie waarmee voor een spoed- of compactopleiding is gekozen (zie *Afbeelding 26*). De TTT-deelnemers hebben ruim drie keer zo vaak voor een dergelijke opleiding gekozen als de controlekandidaten.

Als het gaat om wisselingen in rijsschool of rij-instructeur zijn er tussen de experimentele en controlegroep geen verschillen gevonden (zie ook

Afbeelding 26). Ongeveer 90% van alle examenkandidaten is bij dezelfde rijsschool gebleven en bijna 80% heeft altijd van dezelfde rij-instructeur les gekregen.

De beide groepen verschillen significant wat betreft het aantal afgelegde rijexamens. Bijna alle TTT-deelnemers leggen het rijexamen voor de eerste keer af in tegenstelling tot de controlekandidaten, zoals ook uit de macro-analyse is gebleken.



Afbeelding 26. Enkele rijopleidingskenmerken van de experimentele groep en de controlegroep.

6.2. Oordeel over de TTT

Algemeen oordeel

Een ruime meerderheid van de TTT-deelnemers (92%) beoordeelt zijn of haar deelname aan de TTT na afloop van het examen als zinvol tot erg zinvol (zie *Bijlage 1*, tabel 3.3). Slechts 3% heeft de deelname niet zinvol gevonden. De overigen staan er neutraal tegenover.

Het advies dat de deelnemer naar aanleiding van de TTT gekregen heeft wordt bijna volledig onderschreven door de leerlingen. Ruim 93% was het eens met het advies. Slechts 2% van de TTT-deelnemers was het niet eens met het gegeven advies en de overigen stonden er neutraal tegenover.

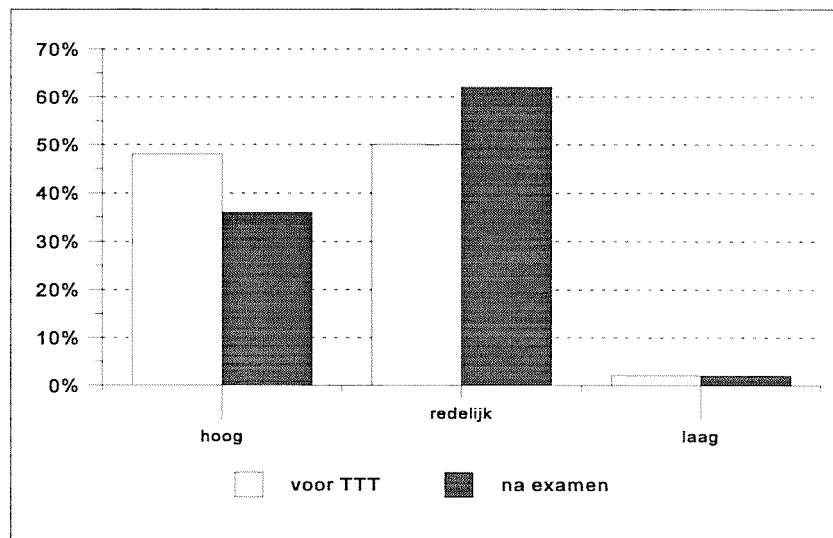
Kosten

De kosten die door het CBR in rekening worden gebracht bedragen voor een A-toets f 161,55 en voor een B-toets f 117,50. De kosten die de leerlingen voor deelname hebben moeten betalen liggen in het algemeen hoger, omdat de rijsschool meestal ook nog een rijlesuur in rekening brengt.

De door de leerlingen opgegeven kosten lopen uiteen van helemaal niets tot maximaal f 260,-. Bij leerlingen die aangeven niets (extra's) betaald te hebben, gaat het waarschijnlijk om leerlingen die voor een bepaald standaardbedrag een totaalopleiding volgen waarvan de TTT deel uitmaakt. Gemiddeld betalen de leerlingen f 183,- voor de TTT.

In hoeverre leerlingen de kosten van de TTT acceptabel vinden is sterk afhankelijk van de betaalde prijs. In het algemeen vinden zij een bedrag tot f 175,- nog redelijk. Bedragen daarboven vindt een meerderheid niet meer redelijk (zie *Bijlage 1*, tabel 3.4).

Ook na afloop van het examen is de leerlingen gevraagd wat zij van de kosten van de TTT vinden. In *Afbeelding 27* wordt het oordeel na afloop van het examen vergeleken met het oordeel dat voorafgaand aan de TTT is gegeven. Het lijkt erop dat de TTT-deelnemers het bedrag dat zij voor de TTT betaald hebben na afloop van het examen meer als redelijk te ervaren dan daarvoor. De gevonden verschillen zijn echter niet significant.



Afbeelding 27. Oordeel over de kosten van de TTT na afloop van de TTT en na afloop van het examen.

Ruim de helft (52%) van de TTT-deelnemers heeft de opleiding zelf betaald. Dit is in mindere mate het geval bij de controlegroep, waar 42% van de leerlingen de opleiding zelf bekostigd heeft. Het gevonden verschil is echter niet significant.

Waarom niet aan de TTT deelgenomen?

Van de 134 examenkandidaten in de controlegroep waren er 51 (38%) op de hoogte van de mogelijkheid tot het afleggen van de TTT. Bij 23 van deze 51 leerlingen (45%) heeft de rij-instructeur voorgesteld om aan de TTT deel te nemen.

De belangrijkste reden om niet aan de TTT deel te nemen is dat het te duur wordt gevonden (16 van de 51 leerlingen noemen deze reden). Een andere belangrijke reden is dat het nut van deelname aan de TTT niet gezien wordt (12 van de 51 leerlingen noemen deze reden). De overige leerlingen geven een andere of geen reden op voor het feit dat ze niet wilden deelnemen.

6.3. Examenvoorbereiding en examenvrees

Vorbereiding op het examen

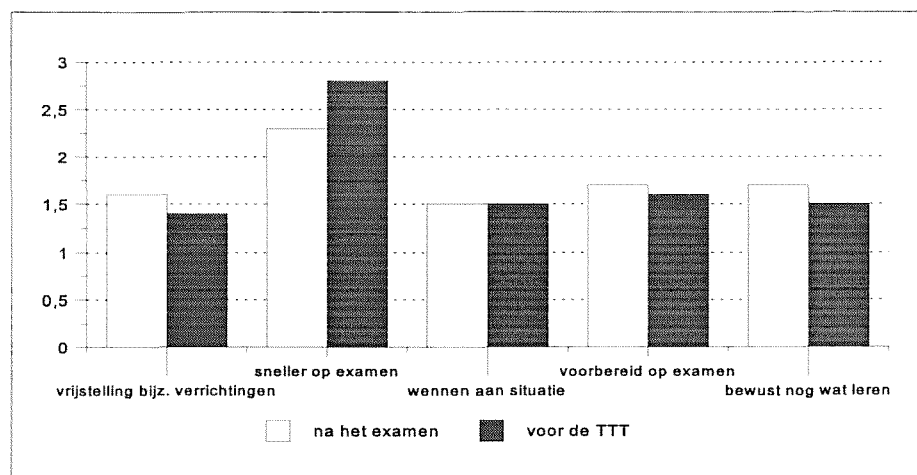
Voorafgaand aan de TTT is gevraagd naar de verwachtingen die leerlingen hebben van deelname aan de TTT. Vier van de vijf voorgelegde opties blijken door een grote meerderheid onderschreven te worden. Het gaat om de volgende motieven voor deelname (tussen haakjes is vermeld het percentage dat zegt dat het betreffende motief (erg) van toepassing is):

- Ik kan bij de toets alvast wennen aan de situatie bij het echte examen (94%).
- Ik kan door de tussentijdse toets op het rijexamen een vrijstelling krijgen voor het onderdeel bijzondere verrichtingen (90%).
- Door de toets weet ik beter welke zaken ik wel en nog niet onder de knie heb (90%).
- Door het meedoen aan de toets weet ik beter welke zaken ik op het echte examen kan verwachten (89%).

Het sneller 'op examen' kunnen wordt aanmerkelijk minder vaak genoemd als motief om aan de TTT deel te nemen, hoewel nog tweederde (67%) aangeeft dit een belangrijk motief te vinden.

Goed voorbereid zijn op het examen is dus een belangrijk motief voor de leerlingen om aan de TTT deel te nemen. Na afloop van het rijexamen is de TTT-deelnemers gevraagd in hoeverre mogelijke verwachtingen zijn uitgekomen.

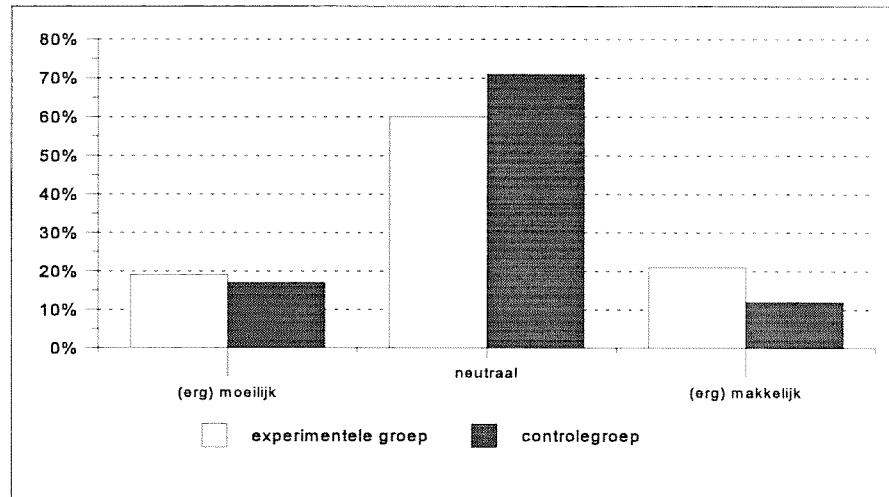
Wanneer de verwachtingen voorafgaand aan het examen vergeleken worden met de uitgekomen verwachtingen na afloop van het examen, blijkt een belangrijk deel te zijn gerealiseerd (zie *Afbeelding 28*). Alle aspecten die betrekking hebben op een goede voorbereiding op het examen (wennen, wat te verwachten, wat nog te leren en dergelijke) zijn zonder meer uitgekomen. Alleen de verwachting dat men sneller op examen kan, is minder uitgekomen dan vooraf gedacht. Het verschil tussen voor en na het examen is significant.



Afbeelding 28. Verwachtingen van de experimentele groep van deelname aan de TTT voorafgaand aan de TTT en na afloop van het examen (1 = erg van toepassing; 5 = helemaal niet van toepassing).

Een moeilijk of makkelijk examen?

Het is mogelijk dat de goede voorbereiding op het examen bij de TTT-deelnemers ertoe leidt dat zij het rijexamen als minder moeilijk ervaren dan de controlegroep. Aan zowel de leerlingen uit de experimentele als aan die uit de controlegroep is gevraagd hoe moeilijk zij het examen gevonden hebben. Er blijkt tussen beide groepen geen significant verschil te bestaan als het gaat om de mate waarin het examen moeilijk of gemakkelijk wordt gevonden.



Afbeelding 29. *Ervaren moeilijkheidsgraad van het rijexamen door TTT-deelnemers en controlekandidaten.*

Examenvrees

Er zijn twee vragen gesteld die betrekking hebben op examenvrees of faalangst:

1. Hoe schatte je vooraf de kans in om voor dit examen te slagen?
2. Was je zenuwachtig op het examen?

De eerste vraag heeft betrekking op een cognitieve component van faalangst en de tweede op een affectieve component. De combinatie van deze beide vragen is te beschouwen als een indicator van examenvrees of faalangst. Er is een duidelijk verschil in de mate van examenvrees tussen de experimentele en de controlegroep. Het blijkt dat de deelnemers aan de TTT significant minder last hebben van examenvrees dan de kandidaten uit de controlegroep (zie *Afbeelding 30*).

Het is mogelijk dat het gevonden verschil in examenvrees samenhangt met andere variabelen dan de experimentele conditie. Daarom is gekeken naar een aantal mogelijke samenhangen met andere variabelen. Het gaat om de volgende variabelen:

- de gevolgde rijopleiding (compact of 'gewoon');
- een betaalde baan of nog schoolgaand;
- het al of niet meerijden van de instructeur;
- de houding van de examinerator (mate van ondersteuning);
- aantal keren dat het rijexamen is afgelegd.

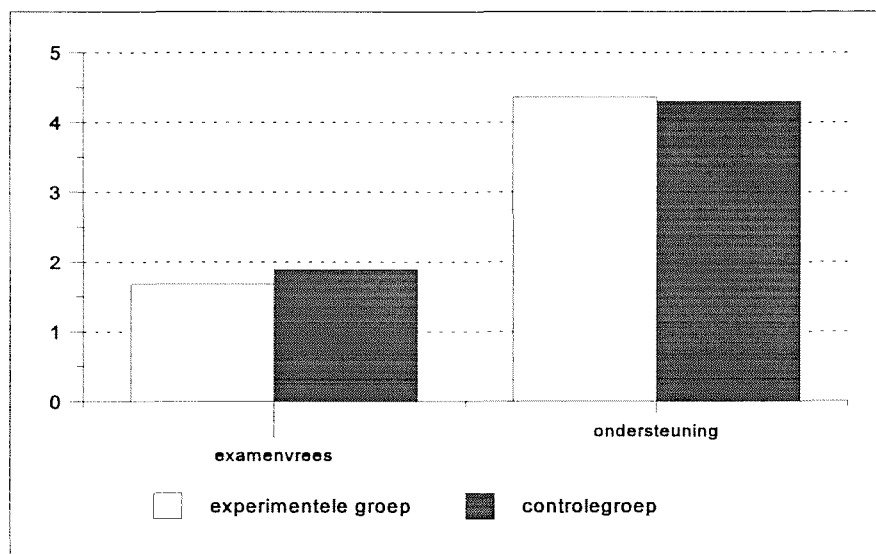
Op de eerste drie genoemde variabelen verschilt de experimentele groep van de controlegroep. De TTT-deelnemers hebben vaker een compacte opleiding gevolgd, hebben vaker (betaald) werk en hun instructeur rijdt vaker mee met het rijexamen.

Er is echter geen samenhang gevonden tussen deze variabelen en de mate van examenvrees. Ook is geen sprake van een eventueel interactie-effect (een eventuele samenhang dat in de ene groep wel gevonden wordt en in de andere groep niet). Wanneer voor deze drie variabelen gecontroleerd wordt met behulp van de zogenaamde 'multiple classificatie analyse'⁴ blijft het significante verschil tussen de experimentele en controlegroep bestaan.

De genoemde vierde variabele, de houding van de examinerator, is vastgesteld aan de hand van een vijftal vragen. Deze vragen gaan over de wijze waarop de examinerator bij het examen gereageerd heeft en hebben betrekking op zaken als 'op je gemak stellen', vriendelijkheid, duidelijkheid en geduld. De combinatie van deze vijf vragen is te beschouwen als een indicator voor de ondersteunende houding van de examinerator.

De experimentele groep en de controlegroep verschillen niet van elkaar als het gaat om de ondersteuning die zij tijdens het examen ondervonden hebben van de examinerator (zie *Afbeelding 30*).

Wanneer voor de houding van de examinerator gecontroleerd wordt met behulp van een covariantie-analyse dan blijft het significante verschil tussen de experimentele en controlegroep in examenvrees eveneens gehandhaafd.



Afbeelding 30. *Examenvrees (1 = laag; 3 = hoog) en ondersteunende houding van de examinerator (1 = laag; 5 = hoog) voor TTT-deelnemers en controlekandidaten.*

⁴ Multiple Classificatie Analyse is een manier om de 'netto-samenhang' te berekenen tussen een variabele en een achtergrondkenmerk. Door verscheidene relevante achtergrondkenmerken in de analyse te betrekken is het mogelijk te controleren op onderlinge verbanden tussen achtergrondkenmerken. Elk achtergrondkenmerk wordt gecontroleerd op de andere achtergrondkenmerken.

Ook is nog gecontroleerd voor het aantal examenpogingen. De TTT-groep bestaat vooral uit leerlingen die voor de eerste keer het examen afleggen, dit in tegenstelling tot de controlegroep. Wanneer uitsluitend wordt geselecteerd op kandidaten die voor de eerste keer het examen hebben afgelegd, dan verdwijnt het verschil in examenvrees tussen beide groepen volledig. Het gevonden verschil in examenvrees moet dus met de nodige voorzichtigheid worden geïnterpreteerd en is voor een belangrijk deel gerelateerd aan de verschillende hoeveelheid examenervaring.

6.4. Gericht opleidingstraject

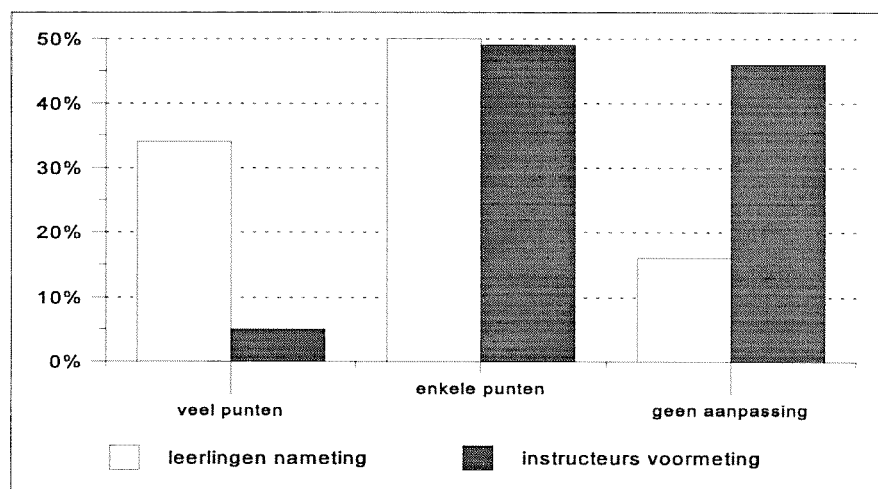
Aanpassing opleidingstraject

De uitslag van de TTT is een heel geschikte aanleiding om de vorderingen van de leerling eens goed onder de loep te nemen en om het te volgen opleidingstraject eventueel aan te passen. Dit blijkt uit de antwoorden op een aantal vragen die gesteld zijn aan de TTT-deelnemers.

De uitslag van de TTT is in ieder geval bij geen van de deelnemers onbesproken gebleven. Bijna driekwart van de TTT-deelnemers (74%) heeft aangegeven uitgebreid met de instructeur over de uitslag van de TTT gesproken te hebben. De overigen geven aan hierover kort met hun instructeur gesproken te hebben.

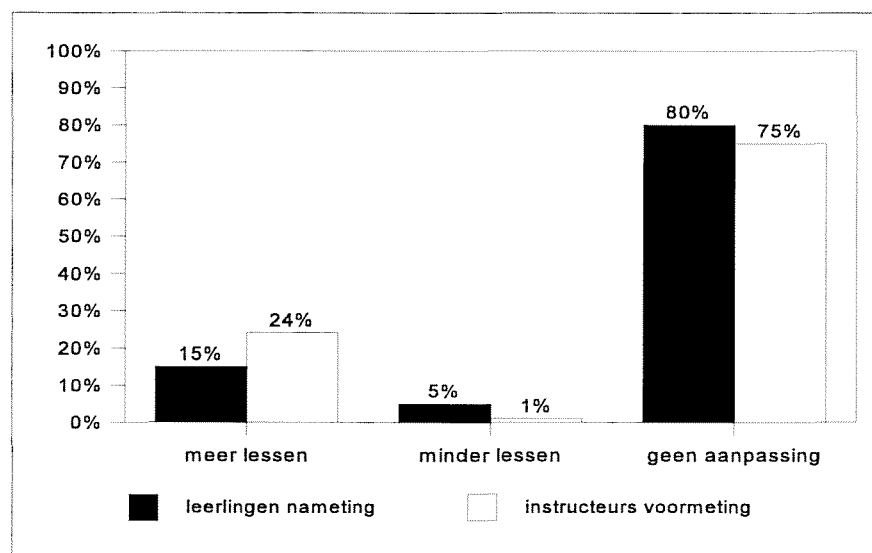
De vraag is of dit tot aanpassingen in het opleidingstraject heeft geleid. Een ruime meerderheid van de TTT-deelnemers (84%) geeft aan dat de inhoud van de rijlessen op enkele tot veel punten is aangepast naar aanleiding van het advies dat uit de TTT voortkwam (zie *Afbeelding 31a*).

Na afloop van de TTT is de instructeurs gevraagd of zij in de uitslag van de TTT aanleiding zien de inhoud van het verdere opleidingstraject aan te passen. Opvallend is dat de instructeurs destijds aanzienlijk minder aanpassingen opgegeven hebben dan de leerlingen na afloop van het examen (zie *Afbeelding 31a*). Na afloop van het examen is bij de instructeurs niet meer nagegaan in hoeverre de beoogde aanpassingen ook gerealiseerd zijn.



Afbeelding 31a. *Aanpassing van de inhoud van het opleidingstraject naar aanleiding van de TTT, zoals opgegeven door de TTT-deelnemers na afloop van het examen en door de instructeurs na afloop van de TTT.*

Het aantal lessen is naar het oordeel van de leerlingen veel minder aangepast. Van de TTT-deelnemers geeft 80% aan geen aanpassing te hebben gesignaleerd (zie *Afbeelding 31b*). Zo'n 15% van de leerlingen heeft aangegeven meer lessen gehad te hebben dan oorspronkelijk de bedoeling was naar aanleiding van de uitslag van de TTT. Dit verschilt significant met het aantal instructeurs dat na afloop van de TTT van plan was het aantal lessen uit te breiden (zie *Afbeelding 31b*).



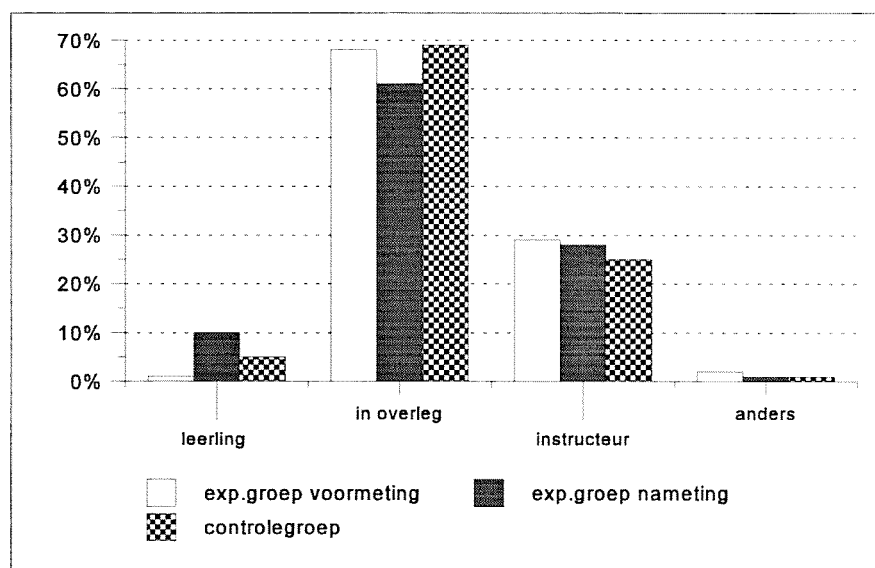
Afbeelding 31b. Aanpassing van de lengte van het opleidingstraject (in aantal lessen) naar aanleiding van de TTT, zoals opgegeven door de TTT-deelnemers na afloop van het examen en door de instructeurs na afloop van de TTT.

Initiatiefnemer

Wanneer de TTT de leerling een instrument in handen geeft om de kwaliteit van zijn of haar opleiding beter te kunnen bewaken, dan zou dit tot uitdrukking kunnen komen in de mate waarin zelf het initiatief genomen wordt tot het aanvragen van het examen. De TTT-deelnemer kan zich hierover wellicht beter een eigen oordeel vormen naar aanleiding van het advies van de TTT.

Het initiërende gedrag van de TTT-deelnemers is op twee manieren vergeleken: (1) met de controlegroep; en (2) met de voormeting onder TTT-deelnemers.

Vergelijken we het initiatief nemen van de TTT-deelnemers met dat van de controlegroep dan zijn er geen significante verschillen geconstateerd. Dit geldt ook voor de vergelijking van het initiatief tot deelname aan de TTT met het initiatief tot het afleggen van het examen (zie *Afbeelding 32*). Volgens de meeste leerlingen is het een uitkomst van een overleg tussen de leerling en de rij-instructeur. In ongeveer éénderde tot een kwart van de gevallen neemt de rij-instructeur het initiatief en er is maar incidenteel sprake van dat alleen de leerling initiatief neemt.



Afbeelding 32. *Initiatiefnemer van het examen en van de TTT.*

Zelfbeoordeling eigen rijvaardigheid

Wanneer deelname aan de TTT samengaat met een gericht opleidings-traject en de leerling betere controle mogelijkheden biedt op de kwaliteit van zijn of haar eigen opleiding, dan is het mogelijk dat de TTT-deelnemers hun eigen capaciteiten anders beoordelen dan de controlekandidaten. Daarom is gekeken of de deelnemers aan de TTT wat de inschatting van de eigen capaciteiten betreft afwijken van de ‘gemiddelde’ examenkandidaat. Het gaat om de volgende variabelen:

- *Zelfbeoordeling competentie*

Er zijn twee vragen gesteld die betrekking hebben op de inschatting van de eigen rijvaardigheid:

- vergelijking van de eigen rijvaardigheid met die van een gemiddelde automobilist of motorrijder;
- de kans op een ongeval in vergelijking met bestuurders van dezelfde leeftijd en sekse.

Deze twee vragen zijn gecombineerd tot één score die te beschouwen is als een indicator van de attitude ten aanzien van de eigen competentie.

- *Rijstijl*

Aan de hand van een aantal uitspraken hebben de respondenten een inschatting gemaakt van de eigen rijstijl na het behalen van het rijbewijs. Door middel van factoranalyse zijn de in totaal twaalf items gereduceerd tot vijf inhoudelijk verschillende factoren (zie *Bijlage 3*). Iedere factor of schaal representeert een bepaalde attitude ten opzichte van het zelf gaan autorijden en de te verwachten rijstijl. De volgende schalen worden onderscheiden:

1. sportiviteit/vrijheid;
2. zelfverzekerd/overmoedig;
3. terughoudend/onzeker;
4. angstig/onzeker;
5. zelfbewust/bescheiden.

- *Verbeterpunten*

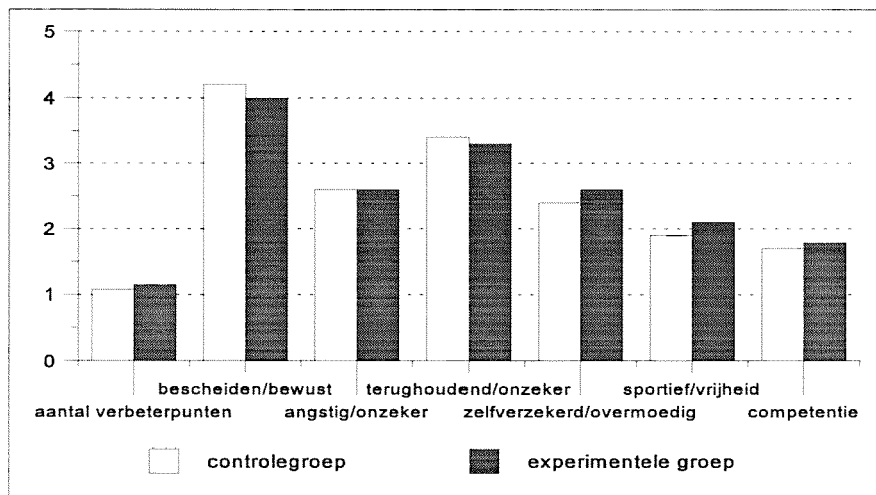
De leerlingen is gevraagd naar onderdelen van het auto- of motorrijden die ze de komende tijd nog willen verbeteren. Het aantal onderdelen dat genoemd wordt, is te beschouwen als een indicator van de attitude ten aanzien van de eigen competentie.

In *Afbeelding 33* wordt de zelfbeoordeling van de eigen rijvaardigheid van beide groepen aan de hand van de bovenstaande variabelen gepresenteerd. Het blijkt dat inschatting van de eigen competentie van de deelnemers aan de TTT niet afwijkt van die van de controlegroep.

Ook als het gaat om de attitude ten opzichte van het zelf gaan autorijden, blijken de deelnemers aan de TTT niet significant te verschillen van de controlekandidaten. Wel lijkt er sprake te zijn van een tendens, dat de deelnemers aan de TTT het zelfstandig gaan autorijden met meer zelfvertrouwen tegemoet treden en dat zij minder bescheiden zijn over hun capaciteiten dan de controlekandidaten. Bovendien hebben zij sportievere verwachtingen van hun rijstijl.

Nogmaals, de gevonden verschillen zijn niet significant en zijn hooguit indicatief voor een mogelijk verband.

Ook het gemiddeld aantal te verbeteren punten dat door de experimentele groep genoemd is, wijkt niet significant af van het gemiddeld aantal van de controlegroep. Zowel de TTT-deelnemers als de controlekandidaten geven aan gemiddeld ruim 1 (respectievelijk 1,15 en 1,07) onderdeel te willen verbeteren (zie *Afbeelding 33*).



Afbeelding 33. *Inschatting van de eigen competentie (1=laag; 3=hoog), 'score' op rijstijlfactoren (1=laag; 5=hoog) en gemiddeld aantal te verbeteren punten van de experimentele groep en controlegroep.*

6.5. Slaagkans en lengte van de opleiding

Kans van slagen

De slaagkans van de TTT-deelnemers voor het praktijkexamen is significant groter dan die van de controlekandidaten. Van de experimentele groep is 78% van de examenkandidaten geslaagd tegenover 57% van de controlegroep.

De gevonden slaagpercentages in het enquête-onderzoek liggen hoger dan de slaagpercentages uit de macro-analyse, maar de verhouding tussen de experimentele en controlegroep is vergelijkbaar. Uit de macro-analyse komt naar voren dat van de experimentele groep 61% van de B-kandidaten is geslaagd tegenover 42% van de controlegroep (van de A-kandidaten respectievelijk 72% en 59%). Het verschil met de gevonden percentages in het vragenlijstonderzoek is te verklaren door selectieve uitval.

Examenkandidaten die zojuist zijn gezakt voor hun examen zijn waarschijnlijk minder bereid tot het invullen van een vragenlijst dan kandidaten die geslaagd zijn.

Ook hebben de TTT-deelnemers significant minder praktijkexamens afgelegd dan de controlegroep. Gemiddeld heeft de experimentele groep 1,1 examens afgelegd en de controlegroep heeft er 1,9 afgelegd.

Deze verschillen in slaagkans betreffen alleen het praktijkexamen. Voor het theorie-examen zijn er geen verschillen gevonden in het aantal afgelegde examens (gemiddeld 1,5 examens voor beide groepen).

De examenkandidaten is ook gevraagd of ze de uitslag van het examen terecht vonden. Zoals te verwachten vanwege het hoge slaagpercentage vindt een ruime meerderheid van de experimentele groep de uitslag terecht (89%) en ruim driekwart van de controlegroep vindt de uitslag terecht (77%).

Wanneer ze de uitslag onterecht vonden is gevraagd naar de reden hiervan. De beide groepen verschillen niet significant wat betreft hun opgave van redenen. De meest genoemde reden is de spanning tijdens het examen (genoemd door 4% van de TTT-deelnemers en 9% van de controlekandidaten). Ook wordt het falen in enkele gevallen aan de examinator geweten (2% van de TTT-deelnemers en 3% van de controlekandidaten). Overige redenen worden niet of nauwelijks genoemd.

Lengte van de rijopleiding

De lengte van zowel de praktijk- als de theorie-opleiding is vastgesteld aan de hand van het aantal opgegeven lessen en de lengte van een gemiddelde les. Er is een duidelijk verschil in de lengte van de praktijkopleiding tussen de experimentele en de controlegroep. Het blijkt dat de deelnemers aan de TTT (gemiddeld 2.089 minuten) een significant korter opleidingstraject gevolgd hebben dan de kandidaten uit de controlegroep (gemiddeld 2.667 minuten).

Het is mogelijk dat het gevonden verschil in de lengte van de praktijkopleiding samenhangt met andere variabelen dan de experimentele conditie. Daarom is gekeken naar een eventueel verband tussen de lengte van de praktijkopleiding en enkele andere variabelen. Het gaat om de volgende variabelen:

- de gevolgde rijopleiding (compact of ‘gewoon’);
- een betaalde baan of nog schoolgaand.

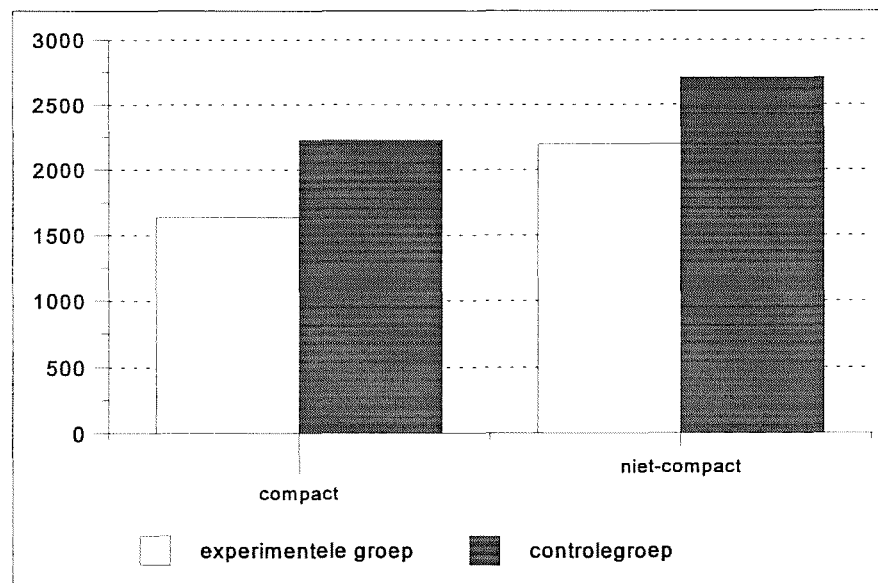
De experimentele groep verschilt van de controlegroep op de genoemde variabelen. De TTT-deelnemers hebben vaker een compacte rijopleiding gevolgd, hebben vaker (betaald) werk en doen bijna allemaal voor de eerste keer het examen. Het verrichten van (betaald) werk of nog schoolgaand zijn heeft geen invloed op de lengte van de praktijkopleiding.

Zoals te verwachten blijkt de lengte van de praktijkopleiding sterk samen te hangen met de soort rijopleiding (dat wil zeggen compact of ‘gewoon’). Een compacte rijopleiding leidt tot een significant korter opleidingstraject (gemiddeld 1.815 minuten) dan een niet-compacte rijopleiding (gemiddeld 2.522 minuten).

Er is nagegaan of het gevonden verschil in de lengte van de praktijkopleiding tussen de experimentele en controlegroep toegeschreven kan worden aan het al dan niet deelnemen aan de TTT. Op twee manieren is gecontroleerd voor de invloed van de gevolgde rijopleiding: met behulp van de zogenaamde ‘multiple classificatie’-analyse en door het toepassen van een wegingsfactor waarmee de beide groepen wat betreft de gevolgde rijopleiding gelijk getrokken worden. Het significante verschil tussen de experimentele en controlegroep in de lengte van de praktijkopleiding blijft ook na controle voor de gevolgde soort rijopleiding gehandhaafd.

In *Afbeelding 34* wordt de lengte van de praktijkopleiding voor beide groepen naar soort rijopleiding gepresenteerd.

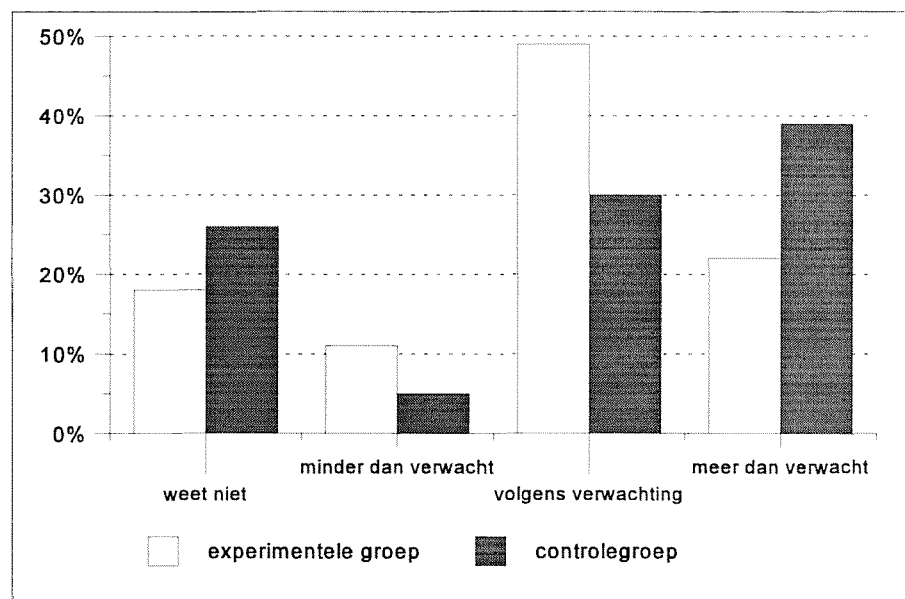
Ook is gecontroleerd voor het aantal examenpogingen. Wanneer uitsluitend wordt geselecteerd op kandidaten die voor de eerste keer het examen hebben afgelegd, dan blijft het verschil in de lengte van de praktijkopleiding tussen beide groepen gehandhaafd.



Afbeelding 34. Lengte van de praktijkopleiding van de experimentele groep en controlegroep naar soort rijopleiding.

De examenkandidaten is ook gevraagd of het aantal lessen mee- of tegengevallen is. Bij de TTT-deelnemers sluit het uiteindelijk aantal lessen beter aan op de verwachtingen die men van te voren had (zie *Afbeelding 35*). Bij 22% van de TTT-deelnemers is het aantal lessen dat gevolgd moest worden toch nog tegengevallen. Dit zijn er echter significant minder dan bij de controlegroep, waarbij 39% van de kandidaten het aantal lessen vond tegenvallen.

Opvallend is ook dat ruim een kwart (26%) van de controlekandidaten eigenlijk geen verwachtingen had over het aantal lessen. Dit percentage verschilt significant van het percentage van de experimentele groep, waarvan 18% heeft aangegeven niet te weten of het aantal lessen is mee- of tegengevallen.



Afbeelding 35. Aantal TTT-deelnemers en controlekandidaten dat het aantal lessen vond meevallen of tegenvallen.

De examenkandidaten is ook gevraagd naar het aantal gevolgde theorielessen. Wat dit aantal betreft zijn er geen verschillen gevonden tussen de experimentele en de controlegroep (gemiddeld respectievelijk 9,9 en 9,2 lessen).

Opvallend is dat ondanks de langere praktijkopleiding van de controlegroep, de totale kosten die voor de rijopleiding door beide groepen gemaakt zijn niet van elkaar afwijken. Gemiddeld heeft de experimentele groep f 2.340,- betaald en de controlegroep f 2.430,-.

Resterend opleidingstraject na de TTT

De deelnemers aan de TTT is gevraagd hoeveel lessen er nog na afloop van de TTT hebben plaatsgevonden alvorens op examen te gaan. Dit is omgerekend naar het aantal minuten nog resterende praktijkopleiding. Gemiddeld resteren na de TTT nog 570 minuten praktijkopleiding tot het

examenmoment. Dit zijn ongeveer 9,5 lessen van één uur. Wanneer dit aantal afgezet wordt tegen de totale duur van de opleiding tot het examen dan blijkt dat ongeveer 30% van de praktijkopleiding na de TTT heeft plaatsgevonden.

Voor ongeveer 65% van de TTT-deelnemers resteert na de TTT inderdaad nog 30% of minder van hun totale opleiding. Ongeveer een kwart van de TTT-deelnemers (23%) heeft na de TTT nog tussen de 31% en 50% van zijn of haar opleiding te gaan alvorens op examen te gaan. Voor de overigen geldt dat zij na de TTT meer dan 50% van hun opleiding volgen.

7. Bevindingen ten aanzien van rij-instructeurs

In hoofdstuk 1 is een aantal doelstellingen genoemd die de TTT bij de diverse doelgroepen wil realiseren. Ook ten aanzien van de deelnemende rij-instructeurs zijn er doelstellingen geformuleerd. Het gaat om de volgende doelstellingen: het laten deelnemen van leerlingen aan de TTT leidt ertoe dat de rij-instructeurs:

1. meer vat op de leerling krijgen (onder meer via het oordeel van de examiner) en een betere controle hebben over het opleidingstraject;
2. constructiever overleg hebben met de examiner, waardoor er op den duur sprake zal zijn van een betere afstemming tussen opleiding en examen; en
3. een hoger slaagpercentage realiseren en zich beter op kwaliteit onderscheiden.

Van sommige van bovenstaande doelstellingen zal het pas op de langere termijn duidelijk worden of ze met behulp van de TTT te realiseren zijn. Met behulp van het enquête-onderzoek is het mogelijk een eerste indruk te krijgen van het bereik van doelstelling 1 en 2.

In § 7.1 wordt in gegaan op het opleidingstraject en in § 7.2 zal het overleg tussen examiner en instructeur worden besproken.

7.1. Gericht opleidingstraject

Motieven van de rij-instructeur

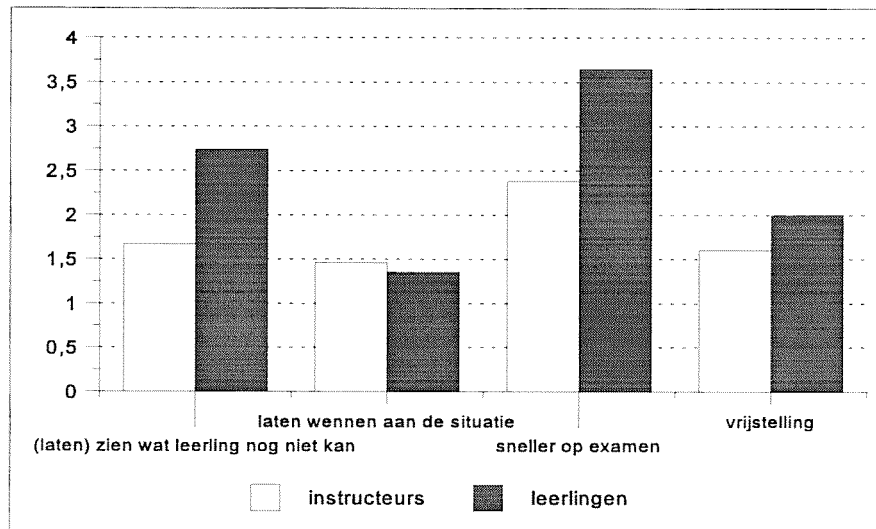
Veruit het belangrijkste motief om leerlingen aan te melden voor de TTT is volgens de rij-instructeurs het motief 'Ik wilde deze leerling alvast laten wennen aan de situatie bij het echte examen' (zie *Bijlage 1*, tabel 4.1). Van de ondervraagde rij-instructeurs vindt 96% dit motief (erg) van toepassing. Het verkrijgen van een vrijstelling voor de bijzondere verrichtingen was in 81% van de gevallen een motief. 'Het laten zien dat de leerling nog niet alle onderdelen goed beheerst en nog niet aan het examen toe is', was aanmerkelijk minder vaak een motief voor aanmelding (48%). Het versneld op examen krijgen van de leerling speelt slechts een kleine rol. Dit motief vindt men bij 19% van de leerlingen (erg) van toepassing.

Wanneer de motieven van de leerling voor deelname aan de TTT worden afgezet tegen die van hun rij-instructeurs, dan valt op dat drie van de vier voorgelegde motieven van significant elkaar verschillen (zie *Afbeelding 36*). Het motief 'wennen aan de examensituatie' wordt door beiden ongeveer even belangrijk gevonden en geldt voor beiden als het meest genoemde deelnamemotief. De andere drie motieven - vrijstelling, sneller op examen en (laten) zien van examenonderdelen die nog niet beheerst worden - worden door de leerlingen in het algemeen belangrijker gevonden dan door de rij-instructeurs.

Het oordeel van de examiner speelt voor de instructeurs geen duidelijke rol als middel waarmee ze hun leerlingen kunnen confronteren met nog te leren onderdelen. Mogelijk wordt dit motief ook ervaren als een soort blijk van onvermogen.

Voor de leerlingen speelt dit aspect daarentegen een veel grotere rol. Daarom zou het voor instructeurs een heel legitiem 'middel' zijn om in te

zetten, zonder dat zij dit als aantasting van hun autoriteit hoeven op te vatten.



Afbeelding 36. Motieven van de instructeur om de leerling een TTT te laten doen versus de verwachtingen van de leerling (1 = erg van toepassing/erg mee eens; 5 = helemaal niet van toepassing/erg mee oneens).

Voorgenomen en gerealiseerde aanpassingen aan het opleidingstraject

De rij-instructeurs hebben na afloop van de TTT aangegeven in welke mate de toetsuitslag aanleiding is om het resterende opleidingstraject tot aan het examen inhoudelijk dan wel in omvang aan te passen. Ruim de helft van de rij-instructeurs heeft aangegeven de inhoud van de lessen te zullen aanpassen en een kwart het aantal lessen. In 5% van de gevallen is sprake van een grondige aanpassing van de lesinhoud, in 49% van enkele aanpassingen. In 24% van de gevallen heeft men gezegd meer lessen te zullen geven dan oorspronkelijk de bedoeling was, in 1% van de gevallen⁵ juist minder (zie *Bijlage 1*, tabel 4.2).

Ongeveer tweederde van de ondervraagde rij-instructeurs heeft na afloop van de TTT aangegeven dat de resultaten van de tussentijdse toets hebben geholpen bij de oordeelsvorming over de verdere invulling van het opleidingstraject. Deze groep geeft vaker aan de lesinhoud en het aantal lessen te zullen aanpassen dan de groep die zegt niet geholpen te zijn bij de oordeelsvorming (zie *Bijlage 1*, tabel 4.3).

De vraag is in hoeverre deze voornemens ook daadwerkelijk gerealiseerd zijn. Na afloop van het rijexamen is dit bij de rij-instructeurs niet meer nagegaan, maar het is wel gevraagd aan de leerlingen. Zoals in § 3.4 al aan de orde is geweest, blijken er na afloop van het examen aanzienlijk meer

⁵ Deze ene procent betreft waarschijnlijk leerlingen, bij wie een spoedexamen is toegewezen.

leerlingen te zijn die veel inhoudelijke aanpassingen geconstateerd hebben (34%) dan instructeurs die zich dat destijds hadden voorgenomen (5%). Met betrekking tot aanpassingen in het aantal lessen ligt de verhouding precies andersom. Na afloop van de TTT waren er meer instructeurs van plan het aantal lessen te vergroten (24%) dan leerlingen die dit na afloop van het examen geconstateerd hebben (15%).

Daar het een vergelijking betreft tussen het voornemen van een instructeur en de inschatting van een leerling valt uit deze gegevens niet direct af te leiden dat er sprake is van een discrepantie tussen enerzijds de voornemens naar aanleiding van de toetsuitslag en anderzijds de gerealiseerde aanpassingen in het opleidingstraject. Het kan eveneens indiceren dat de instructeur en de leerling andere verwachtingen hadden van het opleidingstraject en hier nog te weinig onderlinge afstemming over hadden.

Invloed van de TTT op vorming en kwaliteit van de leerling

De ondervraagde rij-instructeurs zijn van mening dat de TTT voor de meeste leerlingen (75%) op een juist moment in het opleidingstraject komt. In bijna een vijfde van de gevallen (18%) is men van mening dat de leerlingen te vroeg aan de TTT hebben deelgenomen. Het aantal leerlingen dat eigenlijk te laat aan de TTT deelneemt, is volgens hen relatief gering (8%; zie *Bijlage 1*, tabel 4.4).

De rij-instructeur is gevraagd aan te geven in hoeverre de TTT een positieve invloed heeft gehad op het resterende opleidingstraject van de leerling. Een ruime meerderheid van de rij-instructeurs heeft daar positief tot erg positief over geoordeeld (82%). Slechts 2% van rij-instructeurs signaleert een negatieve invloed van de TTT. De overigen (16%) vinden dat de TTT noch een positieve, noch een negatieve invloed heeft gehad.

Wanneer het algemene oordeel van de leerling over de TTT vergeleken wordt met het oordeel van de instructeur (van de betreffende leerling) dan blijken zij sterk met elkaar overeen te komen⁶. Het gemiddelde verschil tussen het oordeel van de leerlingen en het oordeel van hun instructeurs is bijna nihil (gemiddelde verschilscore = 0,01). De gemiddelde score van de leerlingen is 1.67 (1 = heel zinvol; 5 = helemaal niet zinvol) en de gemiddelde score van hun instructeurs is 1.68 (1 = ronduit positief; 5 = ronduit negatief).

Op twee manieren is de rij-instructeur gevraagd een oordeel te geven over de vaardigheden van zijn of haar leerling:

- *Verbeterpunten*

De instructeurs is gevraagd naar onderdelen van het auto- of motorrijden, die de leerling de komende tijd nog zou moeten verbeteren. Het aantal onderdelen dat genoemd wordt, is te beschouwen als een indicator van het oordeel van de instructeur over de rijvaardigheid van de leerling.

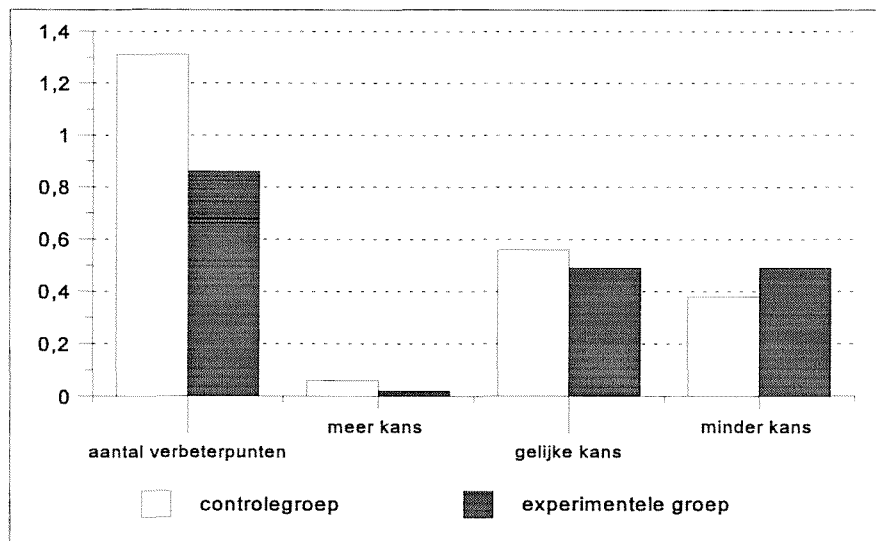
- *Ongevalskans*

De instructeurs hebben de kans op een ongeval van de betreffende leerling ingeschat in vergelijking met bestuurders van dezelfde leeftijd en sekse.

⁶ Deze vergelijking is gedaan door de gegevens van de instructeurs te koppelen aan de gegevens van hun leerlingen. Deze koppeling is op basis van het opgegeven theoriecertificaatnummer tot stand gekomen. In de experimentele groep blijven er na koppeling van instructeurs en leerlingen 71 cases over.

Het blijkt dat de instructeurs de vaardigheden van de TTT-deelnemers positiever beoordelen dan de vaardigheden van de controlekandidaten. De instructeurs uit de experimentele groep geven significant minder onderdelen op dan de instructeurs uit de controlegroep (zie *Afbeelding 37*). Daarentegen schatten de instructeurs uit beide groepen de kans op een ongeval van hun pupillen ongeveer gelijk in (zie *Afbeelding 37*).

Wanneer het oordeel van de instructeur naast dat van de leerling over zichzelf gezet wordt, blijken er geen significante verschillen te bestaan tussen beide oordelen.



Afbeelding 37. Beoordeling van rij-instructeurs van het aantal te verbeteren punten en dan de ongevalskans van leerlingen uit de experimentele groep en controlegroep.

7.2. Overleg met examinator

Overleg over TTT-uitslag

Over het overleg met de examinatoren over de toetsuitslag zijn de rij-instructeurs ronduit positief. Bij vrijwel alle beoordeelde TTT's (99%) spreken de ondervraagde rij-instructeurs van een heel goed of goed overleg tussen examinator en rij-instructeur (zie *Bijlage 1*, tabel 4.5). Bovendien zijn de rij-instructeurs bij de meeste TTT's van mening dat er geen verschillen in beoordeling of waardering van de toetsresultaten zijn tussen hen en de examinatoren (zie *Bijlage 1*, tabel 4.6).

Overleg over examenuitslag

Het overleg over de uitslag van het examen is volgens de rij-instructeurs eveneens harmonieus verlopen. Er is wat dit betreft geen significant verschil gevonden tussen beide groepen. Van de instructeurs uit de experimentele groep vond 99% het gesprek goed tot heel goed verlopen en van de instructeurs uit de controlegroep 96% (zie *Bijlage 1*, tabel 4.7).

Bovendien zijn de rij-instructeurs in verreweg de meeste gevallen het met de examenuitslag eens. De experimentele en controlegroep verschillen wat dit betreft niet van elkaar (zie *Bijlage 1*, tabel 4.8).

Opvallend is wel dat de instructeurs van de TTT-deelnemers significant vaker het rijexamen bijwonen dan de instructeurs van de controlekandidaten. Van de instructeurs uit de experimentele groep rijdt zo'n 80% mee met het examen, terwijl 65% van de instructeurs uit de controlegroep dit doet.

8. Bevindingen over examinatoren

Ten aanzien van de deelnemende examinatoren zijn de volgende doelstellingen geformuleerd:

1. door het afnemen van TTT's kunnen examinatoren constructiever overleg hebben met de rij-instructeur en komen zij in een minder geïsoleerde positie; en
2. door beschikbaarheid van de TTT-uitslag is bij twijfel op het examen een beter gemotiveerd eindoordeel mogelijk.

In § 8.1 zal kort worden ingegaan op het overleg met de rij-instructeur; in § 8.2 wordt het gebruik van de TTT-uitslag bij de examenbeoordeling besproken.

8.1. Overleg met rij-instructeur

Overleg over TTT-uitslag

Over het overleg met de rij-instructeur zijn de examinatoren ronduit positief. Bijna bij alle beoordeelde TTT's (99%) spreken de ondervraagde examinatoren van een heel goed of goed overleg tussen examinator en rij-instructeur (zie *Bijlage 1*, tabel 5.1). Bovendien zijn de examinatoren bij de meeste TTT's van mening dat er geen verschillen in beoordeling of waardering van de toetsresultaten zijn tussen hen en de rij-instructeurs (zie *Bijlage 1*, tabel 5.2).

De ondervraagde examinatoren zijn van mening dat de TTT voor de meeste leerlingen (69%) op een juist moment in het opleidingstraject komt. In bijna een kwart van de gevallen (23%) is men van mening dat de leerlingen te vroeg aan de TTT hebben deelgenomen. Het aantal leerlingen dat eigenlijk te laat aan de TTT deelneemt, is relatief gering (8%; zie *Bijlage 1*, tabel 5.3).

Overleg over examenuitslag

In de experimentele groep is er meer overleg geweest tussen examinator en rij-instructeur dan in de controlegroep. Ongeveer éénderde van de examinatoren (31%) in de experimentele groep heeft aangegeven dat er geen sprake is geweest van overleg met de rij-instructeur. Dit percentage ligt significant lager dan het percentage in de controlegroep (43%).

Wanneer er wel sprake is geweest van overleg tussen examinator en rij-instructeur, verschillen de examinatoren van beide groepen niet wat hun oordeel over dit overleg betreft (zie *Bijlage 1*, tabel 5.4). In de experimentele groep is zo'n 95% van de examinatoren positief tot heel positief over dit overleg en in de controlegroep geldt dit voor 92% van de examinatoren.

Overeenstemming tussen examinator en rij-instructeur

Op een aantal aspecten zijn bij dezelfde TTT-deelnemer de oordelen van de examinator en rij-instructeur met elkaar vergeleken (zie *Bijlage 1*, tabel 5.5). Het betreft het oordeel over:

- het moment van de toets;
- het verloop van de bespreking over de toetsresultaten;

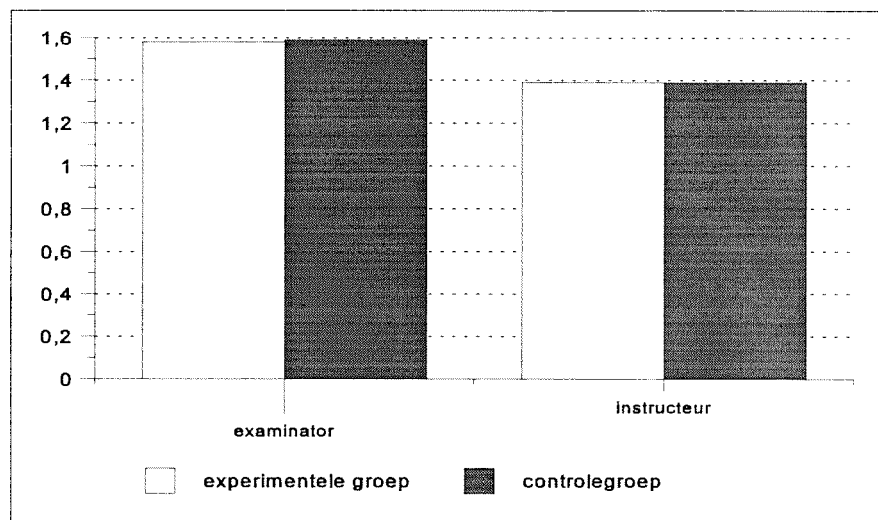
- de eventuele beoordelingsverschillen;
- de reactie van de leerling op de toetsuitslag.

De examiner en de rij-instructeur zijn het sterk met elkaar eens als het gaat om hun mening over verschillen in de beoordeling van de TTT en over de reactie van de leerling.

Minder eensluidend zijn zij als het gaat om het oordeel over het toetsmoment en het verloop van de bespreking van de TTT-resultaten.

De examiner is meer geneigd het gekozen moment om de leerling de TTT te laten doen aan de vroege kant te vinden dan de rij-instructeur. En over het gesprek tussen hen beiden is de examiner iets minder positief dan de rij-instructeur.

De overeenstemming over het verloop van de bespreking van de examenuitslag (van dezelfde leerling) is zowel in de experimentele als in de controlegroep bekeken. Voor beide groepen geldt een significant verschil tussen het oordeel van het verloop van de bespreking over de examenuitslag (zie *Afbeelding 38*). Evenals bij de bespreking van de TTT-uitslag is de examiner iets minder positief over het gesprek tussen hen beide dan de rij-instructeur.



Afbeelding 38. Overeenstemming tussen examinatoren en rij-instructeur over het verloop van de bespreking van de examenuitslag (van dezelfde leerling) is zowel in de experimentele groep als in de controlegroep (1 = heel goed; 5 = heel slecht).

8.2. Ondersteuning examenoordeel

De uitslag van de TTT speelt in een kwart van de gevallen een belangrijke tot erg belangrijke rol in het eindoordeel. Zo'n 38% van de examinatoren heeft aangegeven dat de uitslag van de TTT nauwelijks tot geen rol van betekenis heeft gehad in de beoordeling van de examenrit. De overige examinatoren (37%) kennen een neutrale rol toe aan de uitslag van de TTT.

Niet iedere examiner heeft ook bij de betreffende examenkandidaat de TTT afgenomen. Slechts 38% van de examinatoren heeft ook de TTT afgenomen bij de kandidaat, waarbij hij of zij het examen afneemt. In 62% van de gevallen krijgt de TTT-deelnemer bij het examen dus te maken met een andere examiner.

Of de kandidaat de TTT bij dezelfde of bij een andere examiner heeft afgelegd, blijkt overigens geen invloed te hebben op de mate waarin de uitslag van de TTT een rol speelt bij de beoordeling van de examenrit.

9. Conclusies en aanbevelingen

9.1. Uitkomsten uit de macro-analyse

In de macro-analyse hebben drie vragen centraal gestaan:

1. Welke leerlingen en rijsscholen maken gebruik van de TTT?
2. Wat is het resultaat van TTT deelname op het examenresultaat?
3. In welke mate is het resultaat te verklaren door een selectieve deelname?

Gelet op de deelname door leerlingen is er weinig verschil tussen degenen die wel en die niet deelnemen aan de TTT.

Grote verschillen bestaan er wel als het gaat om de deelname door rijsscholen. De vergelijking laat zien dat vooral de goede rijsschool leerlingen aanlevert voor de TTT.

Wel dient hierbij te worden opgemerkt dat slechts een klein aandeel van alle leerlingen en rijsscholen aan de TTT hebben deelgenomen. Dit betekent ook dat de analyses gebaseerd zijn op een mogelijk selecte groep van leerlingen en rijsscholen. Bij een bredere implementatie en participatie dient daarom ook rekening gehouden te worden met verschuivingen in de hieronder beschreven resultaten.

Een analyse van de slaagpercentages laat zien dat voor alle categorieën leerlingen, degenen die deelgenomen hebben aan de TTT een hoger slaagpercentage hebben dan degenen die niet aan de TTT hebben deelgenomen.

Wanneer gekeken wordt de rijsscholen, kan de vraag gesteld worden of het gunstige resultaat van de TTT niet vooral veroorzaakt wordt door relatief hoge deelname van 'goede' rijsscholen. Deze goede rijsscholen hebben immers sowieso een hoger slaagpercentage.

Echter, een vergelijking van de slaagpercentages bij rijsscholen in verschillende kwaliteitscategorieën die zowel 'TTT-leerlingen' als 'niet-TTT-leerlingen' aangeleverd hebben voor het examen, laat zien dat rijsscholen in elke kwaliteitscategorie een hoger slaagpercentage hebben voor leerlingen die aan de TTT hebben deelgenomen dan voor leerlingen die dat niet hebben gedaan. Dit is ook bij de goede tot zeer goede rijsscholen het geval. Derhalve wordt in dit onderzoek geconcludeerd dat de TTT een toegevoegde waarde heeft, en dat zowel de leerlingen bij de 'slechte' rijsschool als ook leerlingen bij de goede rijsschool profiteren van deelname aan de TTT.

De hier geformuleerde conclusies gelden voor beide rijbewijs-categorieën (A en B). Wel moet hierbij de kanttekening geplaatst worden dat de conclusies betreffende de effecten voor rijbewijs A vanwege het kleine aantal examens dat in het onderzoek betrokken kon worden, met voorzichtigheid dienen te worden gehanteerd. Niettemin mag, gezien de overeenkomsten van de uitkomsten met rijbewijs B, aangenomen worden dat de conclusies ook voor categorie A geldig zijn.

Wanneer gelet wordt op de leerling-kenmerken, dan blijkt dat er geen grote verschillen zijn tussen de groep die wel meedoet aan de TTT en de groep die niet deelneemt aan de TTT.

9.2. Examenkandidaten

Met behulp van het enquête-onderzoek is een eerste indruk verkregen van het bereik van de verschillende doelstellingen die ten aanzien van de leerlingen geformuleerd zijn. De volgende vijf aspecten zijn bekeken:

1. selectiviteit van de deelnemersgroep;
2. oordeel over de TTT;
3. examenvoorbereiding en examenvrees;
4. gerichtheid van het opleidingstraject;
5. duur van de rijopleiding en de slaagkans.

Ad 1. Selectiviteit

In een aantal opzichten maken de deelnemers aan de TTT deel uit van een selecte groep examen-kandidaten. Wat leeftijd, de verdeling over de beide seksen en de genoten opleiding betreft wijken ze niet af van de controlegroep. Daarentegen zijn relatief veel deelnemers aan de TTT al aan het werk en niet meer schoolgaand. Ook zijn ze bij hun keuze voor een rij-school kwaliteitsbewust: ze hebben meer aandacht voor het slaagpercentage en een officiële erkenning van de rij-school dan de controlegroep.

Deze laatste groep laat zich meer leiden door ervaringen van anderen.

Bovendien kiezen de TTT-deelnemers relatief vaak voor een compact- of spoedopleiding. Verder wordt de TTT vooral door leerlingen gedaan die het rijexamen voor de eerste keer afleggen.

De TTT oefent geen bijzondere aantrekkingskracht uit op personen die in het algemeen meer geneigd zijn risico's te mijden of avontuur uit de weg te gaan. Wel zijn de deelnemers aan de TTT meer gericht op het sensatie- of competitie-element van het autorijden dan de controle kandidaten. Dit effect wordt wel vaker gesignaleerd wanneer het gaat om selectieve deelname aan 'rijvaardigheidstesten' (bijvoorbeeld bij de 'Perfect Driving Competition'). Deze deelnemers hebben aardigheid in het autorijden en in het 'beheersen' van hun voertuig, en bezitten vaak een meer dan gemiddelde rijvaardigheid.

Ad 2. Oordeel over de TTT

De leerlingen hebben de TTT als bijzonder zinvol ervaren. Ook de kosten die met de TTT gepaard gaan vindt men over het algemeen redelijk.

Dit hangt wel af van de prijs die men ervoor betaald heeft. Een bedrag tot f 175,- is redelijk, maar bedragen daarboven worden te hoog bevonden.

De prijs is overigens de belangrijkste reden voor leerlingen om niet mee te doen aan de TTT.

Ad 3. Examenvoorbereiding en examenvrees

De TTT wordt door de leerlingen met name beschouwd als een goede voorbereiding op het echte rij-examen. Het wordt als een belangrijk leermoment gezien en ook als zodanig ervaren. De TTT speelt een minder grote rol als middel om sneller op examen te kunnen. Bovendien komt men dan in veel gevallen toch bedrogen uit.

Overigens leidt deze gedegen voorbereiding er niet toe dat het examen makkelijker wordt gevonden. Wel hebben de TTT-deelnemers tijdens het rij-examen minder last van examenvrees dan de controlegroep. Dit is echter vooral gerelateerd aan het aantal examenpogingen dat de leerling achter de rug heeft. Leerlingen met en zonder TTT hebben bij hun eerste examen-poging evenveel last van examenvrees. Bij de eerste poging is de examenvrees over het algemeen het laagst en deze loopt op bij herhaalde pogingen.

Het lijkt daarom effectiever voor een TTT te kiezen dan een examenpoging als leermoment te ondernemen.

Ad 4. Gerichtheid opleidingstraject

De uitslag van de TTT is een heel geschikte aanleiding om de vorderingen van de leerling eens goed onder de loep te nemen en om het te volgen opleidingstraject eventueel aan te passen.

Tussen rij-instructeur en leerling is de uitslag van TTT in ieder geval niet onbesproken gebleven. Veel leerlingen hebben de indruk dat dit ook heeft geleid tot inhoudelijke aanpassingen in de resterende opleiding. In aanzienlijk mindere mate heeft het volgens hen geleid tot een toename van het aantal lessen.

Opvallend is dat er maar weinig instructeurs zich naar aanleiding van de TTT-uitslag hadden voorgenomen de lessen inhoudelijk aan te passen. Wel had een kwart van de instructeurs zich voorgenomen het aantal lessen te vergroten. Er lijkt sprake te zijn van enige discrepantie tussen enerzijds de voornemens naar aanleiding van de toetsuitslag en anderzijds de gerealiseerde aanpassingen, zoals door de leerlingen geconstateerd. Het is ook mogelijk dat instructeurs en leerlingen verschillende verwachtingen hadden van de lessen en hier nog weinig onderlinge afstemming over hadden.

Het is vooralsnog lastig om naar aanleiding van de gegevens uit het enquête-onderzoek conclusies te trekken over de vraag in hoeverre deelname aan de TTT samengaat met een gericht opleidingstraject en de leerling betere controlemogelijkheden biedt op de kwaliteit van zijn of haar eigen opleiding.

Het is bijvoorbeeld niet zo dat de deelnemer aan de TTT een assertievere leerling is die het initiatief meer zelf in handen neemt dan de andere leerlingen. Ook schat de TTT-deelnemer zijn of haar eigen vaardigheden niet hoger in dan de andere leerlingen - iets wat bij een gericht opleidingstraject wellicht wel te verwachten is. De instructeur beoordeelt de vaardigheden van de TTT-deelnemer echter weer wel positiever dan de vaardigheden van niet-TTT-deelnemers.

Wel lijken de TTT-deelnemers met iets meer zelfvertrouwen het zelfstandig autorijden tegemoet te treden. Gezegd zou kunnen worden dat zij wat meer staan te springen dan anderen om te genieten van de vrijheid die een rijbewijs oplevert en het als een sportieve uitdaging zien. (Dit aspect zou evenwel ook het gevolg kunnen zijn van zelf-selectie en in dat geval is de TTT zelf geen oorzakelijke factor.)

De vraag is natuurlijk hoe realistisch deze 'gretige' instelling is en welke uitwerking het kan hebben op de verkeersveiligheid. Dit zal voor een belangrijk deel afhangen van de mate waarin zij de risico's en de grenzen van hun eigen capaciteiten adequaat in kunnen schatten.

Ad 5. Opleidingsduur en slaagkans

Deelname aan de TTT lijkt de opleidingsduur te kunnen verkorten. Het aantal praktijklessen dat de gemiddelde TTT-deelnemer gevolgd heeft is relatief klein in vergelijking met andere leerlingen. Ook wanneer een 'compacte' rijopleiding gevolgd wordt of wanneer het de eerste examenpoging betreft, blijkt de TTT-deelnemer een relatief korte rijopleiding achter de rug te hebben. Bovendien sluit bij de TTT-deelnemers het

uiteindelijk aantal gevolgde lessen beter aan op de verwachtingen die men van te voren had.

Voor relatief weinig TTT-deelnemers is het aantal lessen toch nog tegenvallen. Voor de meeste TTT-deelnemers komt de TTT op het moment dat zij ongeveer 70% van hun rijopleiding achter de rug hebben. Gemiddeld volgen er na de TTT nog 9,5 lessen van een uur.

9.3. **Rij-instructeurs**

Het enquête-onderzoek heeft ook gegevens opgeleverd over het bereik van de verschillende doelstellingen die ten aanzien van de rij-instructeurs geformuleerd zijn. De volgende twee aspecten zijn bekeken:

1. de gerichtheid van het opleidingstraject;
2. het overleg met de examinerator.

Ad 1. Gerichtheid opleidingstraject

Door de instructeurs wordt de TTT met name gezien als een middel om de leerling te laten wennen aan de examensituatie. De TTT wordt in veel mindere mate 'gebruikt' om hun leerlingen te confronteren met nog te leren onderdelen. Dit is des te opvallender omdat dit aspect voor leerlingen wel een grote rol speelt. Daarom zou het voor instructeurs een heel legitiem 'middel' zijn om in te zetten, zonder dat zij dit als aantasting van hun autoriteit hoeven op te vatten.

De uitslag van de TTT heeft tweederde van de rij-instructeurs geholpen bij hun oordeelsvorming over het resterende opleidingstraject. Zij hebben in de toetsuitslag aanleiding gevonden om hun rijopleiding met name inhoudelijk verder aan te scherpen.

Een ruime meerderheid van de instructeurs vindt dat de TTT positief heeft uitgedrukt voor de betreffende leerling. De rij-instructeurs hebben dan ook een positiever oordeel over de vaardigheden van de TTT-deelnemers dan over die van de niet-deelnemers.

Ad 2. Overleg met examinerator

De TTT lijkt voornamelijk geen meerwaarde te hebben voor het overleg tussen instructeur en examinerator. Het oordeel over het gesprek is in alle gevallen - met of zonder TTT - bijzonder positief. Bovendien zijn de rij-instructeurs in verreweg de meeste gevallen het met het oordeel (zowel over de TTT als over het examen) van de examinerator eens.

Wel is opvallend dat de instructeurs van de TTT-deelnemers het rij-examen wat vaker bijwonen dan andere instructeurs.

9.4. **Examinatoren**

Ten slotte kan iets gezegd worden over de doelstellingen die ten aanzien van de deelnemende examinatoren geformuleerd zijn. De volgende twee aspecten zijn bekeken:

1. het overleg met de rij-instructeur;
2. ondersteuning bij het examenoordeel.

Ad 1. Overleg met rij-instructeur

Zoals ook al bij de rij-instructeurs is geconstateerd, lijkt de TTT niet iets toe te voegen aan de kwaliteit van de overlegsituatie tussen examinerator en

instructeur. Wanneer er sprake is geweest van een overleg dan is men daar uitermate positief over, ongeacht deelname aan de TTT.

Wel is er bij deelnemers aan de TTT sprake van veelvuldiger overleg tussen de examinerator en de instructeur. Dit kan op den duur leiden tot een minder geïsoleerde positie van de examinerator en een betere afstemming tussen examinering en opleiding.

Ad 2. Ondersteuning examenoordeel

De uitslag van de TTT speelt niet een erg grote rol in het uiteindelijke examenoordeel. In een kwart van de gevallen heeft de TTT-uitslag een belangrijke rol in het eindoordeel gespeeld.

Een probleem dat zich hierbij voordoet is, dat de resultaten van de TTT op verschillende manieren de examensituatie kan beïnvloeden. De betreffende examinerator kan bij de leerling eveneens de TTT hebben afgenomen (dit is bij ongeveer eenderde van de leerlingen het geval) of de leerling kan zelf de TTT-uitslag aandragen. Het is de vraag of dit een gewenste situatie is. Het is wellicht beter de TTT-uitslag alleen in twijfelgevallen te gebruiken en in alle andere gevallen geheel buiten beschouwing te laten.

9.5. **Aanbevelingen**

Proef landelijk invoeren

Op grond van de resultaten wordt geconcludeerd dat de TTT een positieve invloed heeft op de elementen die van belang zijn voor het proces dat tot doel heeft de rijopleiding te verbeteren.

Ook heeft de TTT een positieve invloed op de slaagpercentages; het is een effectief middel om het opleidingstraject beter af te stemmen op de examen-eisen.

Op grond van deze conclusies is het aan te bevelen de TTT in een breder kader te implementeren en de proef nu landelijk in te voeren.

Monitoren van de ontwikkelingen

Hier bij geldt wel een belangrijke kanttekening. De hier geëvalueerde proef liet zien dat een zeer klein aandeel van de leerlingen en van de rij scholen meedoet aan de proef. Deze leerlingen bleken in belangrijke mate af te wijken van de controlegroep, en ook de rij scholen zijn een selecte groep. Immers, vooral de goede rij school doet mee.

Gegeven deze selectieve deelname is de kans groot dat bij een bredere implementatie de slaagpercentages gaan verschuiven. Om te kunnen blijven vaststellen of de TTT inderdaad nog steeds bijdraagt aan de afstemming tussen opleiding en examen, wordt aanbevolen om de ontwikkelingen te blijven monitoren. Dit kan op simpele wijze, door middel van kleine toevoegingen aan het examenbestand van het CBR.

Steekproefsgewijs enquêteren van kandidaten

Bovendien is het gewenst steekproefsgewijs TTT-kandidaten en kandidaten die geen TTT gedaan hebben, te bevragen over hun ervaringen, meningen en houding. Een aandachtspunt hierbij is het risico van zelfoverschatting. De hier gepresenteerde gegevens wezen op een lichte tendens bij de TTT-groep om hun vaardigheden als bestuurder (te) hoog in te schatten. Aangezien met de TTT ook een veiligheidsdoelstelling wordt nagestreefd, is een ontwikkeling naar 'overschatting' ongewenst; zulks dient derhalve gemonitord en tijdig gesignaleerd te worden. Vastgesteld dient te worden of

zelfoverschatting samenhangt met de deelname aan de TTT, of simpelweg een kenmerk is van de betreffende groep verkeersdeelnemers.

Voorlichting over kosten TTT

De kosten vormen de belangrijkste reden voor kandidaten om af te zien van deelname aan de TTT. De vergelijking van feitelijke kosten in dit onderzoek wijst evenwel uit dat een opleiding met TTT *niet* duurder is dan een opleiding zonder TTT. Om het succes van de TTT in de landelijke proef te optimaliseren, zal aandacht besteed moeten worden aan dit door de kandidaat gepercipieerde knelpunt.

Meer stappen nemen

Natuurlijk kan niet verwacht worden dat de TTT directe invloed heeft op de verkeersveiligheid. Daarvoor is de TTT te zeer een klein radertje in een veel groter geheel.

De TTT lijkt, doordat deelname een positieve invloed heeft op de slaagpercentages, een bijdrage te kunnen leveren aan het beter 'richten' van het opleidingstraject. Dit gegeven (een verbeterde opleiding) is echter op zichzelf niet voldoende om te komen tot een grotere veiligheid op de weg. Voorwaarde hiervoor is immers dat de leerlingen ook daadwerkelijk *kiezen voor de betere opleidingen*. Om dit te bereiken moet marktvoordeel aan kwaliteit gekoppeld worden. Gezien de beperkte deelname die TTT thans kent (tussen de 0,5 tot 1%) is van een marktvoordeel nog geen sprake; de deelname dient daartoe veel groter te worden.

Een andere voorwaarde om te komen tot een grotere veiligheid op de weg, is dat het rijexamen een *grotere validiteit* krijgt: het dient een betere 'voorspeller' te zijn van toekomstig verkeersveilig gedrag door de geslaagde kandidaat. Een dergelijke 'verdieping' van het examen kan alleen zijn beslag krijgen wanneer de rijopleiding ook het opleidingsniveau kan leveren dat voor een aldus aangepast rijexamen nodig is.

De conclusie is dan ook dat met de invoering van de TTT als landelijke proef een eerste stap gezet is, maar dat deze wel door meer stappen gevolgd moet worden wil het effect van de TTT ook ten goede komen aan de verkeersveiligheid.

Bijlage 1 t/m 4

1. *Tabellen 3.1 t/m 5.5*
2. *SBL / Spanningsbehoefte lijst (Dr. J.A. Feij & Drs. R.W. van Zuilen)*
3. *Rijstijl na behalen van rijbewijs: vijf factoren*
4. *Gebruikte vragenlijsten*
5. *Tabellen macro-analyse*

	experimentele groep	controle-groep	
LBO	21%	20%	niet significant
MAVO/HAVO/MBO	49%	40%	niet significant
VWO	4%	5%	niet significant
HBO/Universiteit	19%	25%	niet significant
Anders	7%	10%	niet significant

Tabel 3.1. *Genoten opleiding van de experimentele groep en de controlegroep.*

Gehoord van TTT via	Aandeel
rijschool/instructeur	95%
krant	9%
vrienden/kennissen	9%
ouders	1%
tv/radio	1%
anders	4%

Tabel 3.2. *Wijze waarop leerlingen van de TTT gehoord hebben (N=258).*

Oordeel over nut TTT	Aandeel
heel zinvol	57%
zinvol	35%
neutraal	5%
niet zinvol	1%
helemaal niet zinvol	2%

Tabel 3.3. *Oordeel dat leerlingen na afleggen van het rij-examen geven over het nut van de TTT.*

Gemiddeld: f 183,- Modus: F 200,-	Procentuele verdeling feitelijke kosten	Aandeel leerlingen dat het betreffende bedrag redelijk vindt
≤150	14%	68%
>150-≤175	28%	61%
>175-≤200	32%	42%
>200-≤225	15%	42%
>225	10%	32%

Tabel 3.4. *Kosten van de TTT.*

Motieven instructeur voor aanmelding leerling	gemiddeld	1	2	3	4	5
Vrijstelling voor bijzondere verrichtingen	2.01	33%	48%	9%	6%	4%
Sneller op examen	3.65	5%	14%	14%	44%	22%
Laten wennen aan de situatie	1.40	68%	28%	1%	1%	2%
Laten zien wat de leerling nog niet kan	2.84	21%	27%	9%	32%	11%

Tabel 4.1. *Motieven van de instructeur om de leerling aan te melden voor een TTT (1=erg mee eens; 5=erg mee oneens).*

Inhoud (N = 226)		Aantal lessen (N = 226)	
geen verandering	46%	geen verandering	75%
enkele punten	49%	enkele punten	24%
veel punten	5%	veel punten	1%

Tabel 4.2. *Aanpassingen in verder opleidingstraject naar aanleiding van de TTT.*

Geholpen bij oordeels- vorming (N = 223)		Inhoud aanpassen		Aantal lessen aanpassen	
ja	64%	ja	74%	ja (meer)	35%
		nee	26%	nee	65%
			100% (N = 145)		100% (N = 142)
nee	36%	ja	20%	ja	7%
		nee	80%	nee	93%
			100% (N = 81)		100% (N = 81)

Tabel 4.3. *Mening van de rij-instructeurs over de invloed van de TTT op oordeelsvorming en op eventuele aanpassingen in het verdere opleidingstraject.*

Oordeel instructeur over moment TTT	Percentage
juiste moment	75%
iets te vroeg	15%
veel te vroeg	3%
iets te laat	6%
veel te laat	2%

Tabel 4.4. *Oordeel van de instructeur over het moment van de TTT.*

Oordeel instructeur over bespreken TTT-uitslag met examiner	Percentage
heel goed	77%
goed	22%
neutraal	1%
slecht	-
heel slecht	-

Tabel 4.5. *Oordeel van de instructeur over het gesprek tussen examiner en instructeur naar aanleiding van de TTT-uitslag.*

Mening instructeur over oordeel examiner versus eigen oordeel	Percentage
geen verschil	94%
kleine verschillen	5%
grote verschillen	1%

Tabel 4.6. *Mening van de instructeur over beoordelingsverschillen tussen examiner en instructeur naar aanleiding van de TTT-uitslag.*

Oordeel instructeur over bespreken examen-uitslag met examiner	Percentage instructeurs experimentele groep	Percentage instructeurs controlegroep
heel goed	64%	57%
goed	35%	39%
neutraal	1%	3%
slecht	-	1%
heel slecht	-	-

Tabel 4.7. *Oordeel van de instructeur over het gesprek tussen examiner en instructeur naar aanleiding van de examenuitslag.*

Mening instructeur over examenuitslag	Percentage instructeurs experimentele groep	Percentage instructeurs controlegroep
helemaal eens	63%	65%
eens	35%	34%
weet niet	1%	1%
oneens	1%	-
helemaal oneens	-	-

Tabel 4.8. *Mening van de instructeurs over de examenuitslag*

Oordeel examiner over bespreken TTT met instructeur	Percentage examinatoren (N=260)
heel goed	52%
goed	47%
neutraal	1%
slecht	-
heel slecht	-

Tabel 5.1. *Oordeel van de examiner over het gesprek tussen examiner en instructeur naar aanleiding van de TTT.*

Mening examiner over eigen oordeel versus oordeel instructeur	Percentage examinatoren
geen verschil	95%
kleine verschillen	5%
grote verschillen	-

Tabel 5.2. *Mening van de examiner over beoordelingsverschillen tussen examiner en instructeur naar aanleiding van de TTT-uitslag.*

Oordeel examiner over moment van TTT	Percentage examinatoren (N=260)
juiste moment	69%
iets te vroeg	16%
veel te vroeg	7%
iets te laat	7%
veel te laat	1%
gemiddeld	2.8

Tabel 5.3. *Oordeel van de examiner over het moment van de TTT.*

	Percentage instructeurs experimentele groep	Percentage instructeurs controlegroep
heel goed	45%	50%
goed	50%	42%
neutraal	5%	8%
slecht	-	-
heel slecht	-	-

Tabel 5.4. *Oordeel van de examiner over het gesprek tussen examiner en instructeur naar aanleiding van de examenuitslag.*

	examinator	instructeur	
Oordeel van de examiner en de instructeur over het moment van de TTT (1 = veel te vroeg; 5 = veel te laat).	2.78	2.92	$\alpha = .032$
Oordeel van de examiner en de instructeur over het gesprek tussen hen beide (1 = heel goed; 5 = heel slecht).	1.45	1.23	$\alpha = .000$
Mening van de examiner en de instructeur over beoordelingsverschillen tussen hen beide (1 = grote verschillen; 3 = geen verschillen).	2.94	2.93	$\alpha = .842$
Oordeel van de examiner en de instructeur over de reactie van de leerling op de uitslag (1 = erg positief; 5 = erg negatief).	1.66	1.68	$\alpha = .845$

Tabel 5.5. *Oordeel van de examiner versus het oordeel van de instructeur betreffende een aantal aspecten van de TTT.*

Bijlage 2

SBL / Spanningsbehoefte lijst Dr. J.A. Feij / Drs. R.W. van Zuilen

- 5: helemaal mee eens
4: tamelijk mee eens
3: weet niet
2: tamelijk mee oneens
1: helemaal mee oneens

1. Ik vindt het leuk om op een kermis of in een pretpark die hele snelle ritten te maken zoals bijvoorbeeld op een achtbaan.	5	4	3	2	1
2. Diepzeeduiken trekt mij wel aan en zou ik wel eens willen proberen.	5	4	3	2	1
3. Bergbeklimmen lijkt me een leuke sport, die ik zelf zou willen beoefenen.	5	4	3	2	1
4. Activiteiten waar veel risico's aanzitten vermijd ik maar liever.	5	4	3	2	1
5. Ik zou nog eens regelmatig willen gaan waterskiën.	5	4	3	2	1
6. Het zou mij niets lijken om een lange zeereis te maken in een klein zeewaardig zeilschip.	5	4	3	2	1
7. Ik vind het plezierig om af en toe activiteiten te ondernemen, waar je sterke zenuwen voor nodig hebt.	5	4	3	2	1
8. Ik zou willen leren vliegen.	5	4	3	2	1
9. Als ik daar de gelegenheid voor krijg, zou ik wel eens willen parachute springen.	5	4	3	2	1
10. Als ik in zee zwem, let ik er altijd op dat ik heel dicht bij de kust blijf.	5	4	3	2	1
11. Ik zou niet gauw van een hoge duikplank af duiken.	5	4	3	2	1
12. Ik zou nooit proberen om van een steile berg-helling af te skiën.	5	4	3	2	1

Aan de hand van de antwoorden op de volgende vragen is met behulp van een factoranalyse een vijftal factoren geïdentificeerd:

- a. ik zie er tegenop om alleen achter het stuur te zitten
- b. ik neem me voor om voorzichtig te gaan beginnen
- c. ik ga meteen veel kilometers maken
- d. ik kan eens uitproberen wat ik allemaal al kan
- e. ik hoef me niet meer precies aan alle regeltjes te houden
- f. ik vind het een uitdaging om zo veilig mogelijk te rijden
- g. met het rijbewijs op zak kan ik elke situatie aan
- h. ik kan eindelijk eens wat sportiever gaan rijden
- i. ik het begin zal ik nog onzeker zijn
- j. ik mag in het begin gerust wat foutjes maken
- k. goed autorijden zal ik in de praktijk nog moeten leren
- l. ik hoef niet meer overal zo goed op te letten

Antwoordcategorieën:

- 5: helemaal mee eens
- 4: tamelijk mee eens
- 3: weet niet
- 2: tamelijk mee oneens
- 1: helemaal mee oneens

Op basis van factoranalyse zijn 5 schalen of factoren onderscheiden. Een factor is te beschouwen als een dimensie, waarop men een bepaalde positie in kan nemen. Iedere factor of schaal representeert een bepaalde attitude ten opzichte van het zelf gaan autorijden en de te verwachten rijstijl. Het gaat om de volgende 5 schalen (achter iedere schaal staan de items waaruit de betreffende schaal is samengesteld):

1. sportiviteit/vrijheid (e, -f, h, l)⁷
2. zelfverzekerd/overmoedig (d, g)
3. terughoudend/onzeker (b, i, j)
4. angstig/onzeker (a, -c, i)
5. zelfbewust/bescheiden (k, -l)

⁷ Met een '-' wordt aangegeven dat het betreffende item een negatieve lading heeft op de factor. Dit wil zeggen dat een hoge score op het item een negatieve bijdrage levert aan de factorscore.

Vragenlijst Tussen Tijdse Toets (Leerlingen: lijst ELV)

1. Wil je om te beginnen je naam en adres invullen? Dat hebben we nodig om je als je het rijexamen gedaan hebt een tweede vragenlijst toe te kunnen sturen.

Naam: _____

Straat: _____

Postcode: _____

Woonplaats: _____

2. Wat is het nummer van je theoriecertificaat? _____
3. Weet je al wanneer je het echte rijexamen moet doen?
1. nee
 2. ja, namelijk op: _____ (datum invullen) om _____ uur
4. Hoe heb je gehoord dat je vóór het eigenlijke rijexamen een tussentijdse toets kunt afleggen? **Je mag meer dan één antwoord omcirkelen!**
1. via berichten in de krant
 2. via berichten op tv en/of radio
 3. via mijn rijschool/rijinstructeur
 4. via mijn ouders
 5. via vrienden/kennissen
 6. anders, namelijk: _____
5. Wie heeft er als eerste op aangedrongen om deze tussentijdse toets aan te vragen?
1. ikzelf, de rijinstructeur vond dat ik er eigenlijk nog niet aan toe was
 2. de rijinstructeur en ik hebben in overleg besloten dat het examen zou worden aangevraagd
 3. de rijinstructeur
 4. anderen (ouders, vrienden, e.d.)
6. Hoeveel heb je in totaal betaald voor de tussentijdse toets?
_____ gulden
7. Wat vind je van deze kosten?
1. hoog
 2. redelijk
 3. laag

Vragenlijst Tussen Tijdse Toets (Rijninstructeurs: lijst ERV)

1. Wat is het nummer van het theoriecertificaat van deze leerling? _____
2. Van wie kwam het eerste initiatief om aan de tussentijdse toets deel te nemen?
1. van mij
 2. van de leerling
 3. van de ouders van de leerling
 4. anders: _____

3. Hieronder staat een aantal uitspraken opgesomd over waarom deze leerling voor de tussentijdse toets is aangemeld. Kunt u aangeven of u het, als het om deze leerling gaat, met de onderstaande uitspraken eens of oneens bent? Omcirkel bij elke uitspraak het cijfer dat uw mening het beste weergeeft.

	erg mee eens	mee eens	geen mening	mee oneens	erg mee oneens
a. Ik wilde deze leerling via de tussentijdse toets versneld op examen krijgen	1	2	3	4	5
b. Ik wilde voor deze leerling een vrijstelling van het onderdeel bijzondere verrichtingen krijgen	1	2	3	4	5
c. Ik wilde deze leerling alvast laten wennen aan de situatie bij het echte examen	1	2	3	4	5
d. Ik wilde deze leerling laten zien dat hij/zij bepaalde onderdelen nog niet goed beheerst en dat hij/zij nog niet aan het examen toe is	1	2	3	4	5

4. Hebben bij deze leerling nog andere redenen een rol gespeeld om hem/haar te laten deelnemen aan de tussentijdse toets?
1. nee
 2. ja, namelijk: _____

5. Heeft, achteraf gezien, de tussentijdse toets voor deze leerling op een juist moment in zijn/haar opleidingstraject plaatsgevonden?
1. veel te vroeg
 2. iets te vroeg
 3. juiste moment
 4. iets te laat
 5. veel te laat

Vragenlijst Tussen Tijdse Toets (Examinatoren: lijst EEV)

1. Wat is het nummer van het theoriecertificaat van deze leerling? _____

2. Valt de tussentijdse toets voor deze leerling op een juist moment in zijn/haar opleidingstraject?
 1. veel te vroeg
 2. iets te vroeg
 3. juiste moment
 4. iets te laat
 5. veel te laat

3. Hoe verliep het gesprek met de rijinstructeur over de beoordeling en waardering van de tussentijdse toets?
 1. heel goed
 2. goed
 3. niet goed/niet slecht
 4. slecht
 5. heel slecht

4. Kwam uw beoordeling/waardering van de tussentijdse toets overeen met die van de rijinstructeur?
 1. er waren grote verschillen in beoordeling/waardering
 2. er waren slechts kleine verschillen in beoordeling/waardering
 3. er waren geen verschillen in beoordeling/waardering

5. Hoe reageerde de leerling op de uitslag van de tussentijdse toets?
 1. erg positief
 2. positief
 3. niet positief/niet negatief
 4. negatief
 5. erg negatief

Vragenlijst Tussen Tijdse Toets (Leerlingen: lijst ELN)

1. Wat is het nummer van je theoriecertificaat?
(wanneer dit nummer onbekend is graag je naam invullen) _____
2. Had je bij het examen dezelfde examinerator als bij de tussentijdse toets?
 1. ja
 2. nee, ga verder met vraag 4!!
3. Vond je het prettig of onprettig om dezelfde examinerator te hebben?
 1. erg prettig
 2. prettig
 3. niet prettig/niet onprettig
 4. onprettig
 5. erg onprettig
 6. niet van toepassing

Vragen over de rijopleiding

4. Heb je altijd bij dezelfde rijnschool geleest?
 1. ja
 2. nee, dit is de _____ rijnschool
5. Waarom heb je voor de rijnschool gekozen, die dit rijexamen heeft aangevraagd? Je mag meer dan één antwoord omcirkelen!
 1. vanwege de lage lespreizen
 2. vanwege de hoge slaagpercentages
 3. vanwege de officiële erkenning of het lidmaatschap van een officiële organisatie (BOVAG, ABAN, ANWB, FAM, e.d.)
 4. vanwege de mogelijkheid om aan de tussentijdse toets deel te nemen
 5. vanwege goede ervaringen van vrienden, kennissen e.d.
 6. vanwege goede ervaringen van broers, zussen e.d.
 7. anders, namelijk: _____
6. Wie heeft uiteindelijk beslist dat je naar deze rijnschool zou gaan?
 1. ikzelf
 2. mijn ouders
 3. ikzelf in overleg met mijn ouders
 4. anders, namelijk: _____
7. Wie heeft de rijopleiding betaald?
 1. ik heb zelf alles betaald
 2. mijn ouders hebben alles betaald
 3. ik en mijn ouders hebben samen de opleiding betaald
 4. anders, namelijk: _____

20. Heeft de rijinstructeur het advies van de tussentijdse toets met jou doorgesproken?
1. ja, uitgebreid
 2. ja, kort
 3. nee
21. Heeft de rijinstructeur de inhoud van de rijlessen aangepast naar aanleiding van het advies van de tussentijdse toets?
1. ja, inhoud is op veel punten aangepast
 2. ja, inhoud is op enkele punten aangepast
 3. nee, inhoud is eigenlijk niet aangepast
22. Heeft de rijinstructeur meer of minder rijlessen gegeven dan oorspronkelijk de bedoeling was naar aanleiding van het advies van de tussentijdse toets.
1. meer lessen dan oorspronkelijk de bedoeling was
 2. minder lessen dan oorspronkelijk de bedoeling was
 3. daar is niets aan veranderd
23. Vind je achteraf dat het voor dit rijexamen zinvol is geweest, dat je aan de tussentijdse toets hebt meegedaan?
1. heel zinvol
 2. zinvol
 3. maakt niet uit
 4. niet zinvol
 5. helemaal niet zinvol
24. Hieronder staat een aantal mogelijke verwachtingen opgesomd over het meedoen aan de tussentijdse toets. Kun je aangeven in hoeverre deze verwachtingen zijn uitgekomen? Omcirkel bij elke verwachting het cijfer dat het best op jou van toepassing is.

	erg van toepassing	van toepassing	geen mening	niet van toepassing	helemaal niet van toepassing
a. Ik kan door de tussentijdse toets op het rijexamen een vrijstelling krijgen voor het onderdeel bijzondere verrichtingen.	1	2	3	4	5
b. Als ik bij de toets goed rijd, kan ik sneller op examen.	1	2	3	4	5
c. Ik kan bij de toets alvast wennen aan de situatie bij het echte examen.	1	2	3	4	5
d. Door het meedoen aan de toets weet ik beter welke zaken ik op het echte examen kan verwachten.	1	2	3	4	5
e. Door de toets weet ik beter welke zaken ik wel en nog niet onder de knie heb.	1	2	3	4	5

25. Wat vind je achteraf van de kosten van de tussentijdse toets?
1. hoog
 2. redelijk
 3. laag

Vragen over het rijexamen

26. Wie heeft er als eerste op aangedrongen om dit rijexamen aan te vragen?
1. ikzelf, de rijinstructeur vond dat ik er eigenlijk nog niet aan toe was
 2. de rijinstructeur en ik hebben n overleg besloten dat het examen zou worden aangevraagd
 3. de rijinstructeur
 4. anderen (ouders, vrienden, e.d.)

Vragen over het autorijden of motorrijden (LET OP!! Als je niet geslaagd bent, moet je de vragen 33 tot en met 35 overslaan en doorgaan met vraag 36!!)

33. Je bent net geslaagd voor het rijbewijs. Hoe kijk je tegen je eigen rijvaardigheid aan als je die vergelijkt met die van een gemiddelde automobilist of motorrijder, die over drie tot vijf jaar rijervaring beschikt?
1. ik vind mijzelf duidelijk minder rijvaardig dan de gemiddelde 'ervaren' automobilist of motorrijder
 2. ik vind mijzelf wat minder rijvaardig dan de gemiddelde 'ervaren' automobilist of motorrijder
 3. ik vind mijzelf net zo rijvaardig als de gemiddelde 'ervaren' automobilist of motorrijder
 4. ik vind mijzelf wat rijvaardiger dan de gemiddelde 'ervaren' automobilist of motorrijder
 5. ik vind mijzelf duidelijk rijvaardiger dan de gemiddelde 'ervaren' automobilist of motorrijder
34. Hoe groot is volgens jou de kans dat je als automobilist/motorrijder bij een verkeersongeval betrokken zult raken, als je jezelf vergelijkt met andere bestuurders van dezelfde leeftijd en sekse?
1. ik heb meer kans op een ongeval
 2. ik heb evenveel kans op een ongeval
 3. ik heb minder kans op een ongeval
35. Hieronder staat een aantal uitspraken over het zelf gaan autorijden of motorrijden. Wil je aangeven in welke mate je het met de onderstaande uitspraken een of oneens bent? Omcirkel bij elke uitspraak het cijfer dat jouw mening het beste weergeeft.

	helemaal mee eens	mee eens	weet niet	mee oneens	helemaal mee oneens
a. ik zie er tegenop om alleen achter het stuur te zitten	5	4	3	2	1
b. ik neem me voor om voorzichtig te gaan beginnen	5	4	3	2	1
c. ik ga meteen veel kilometers maken	5	4	3	2	1
d. ik kan eens uitproberen wat ik allemaal al kan	5	4	3	2	1
e. ik hoef me niet meer precies aan alle regeltes te houden	5	4	3	2	1
f. ik vind het een uitdaging om zo veilig mogelijk te rijden	5	4	3	2	1
g. met het rijbewijs op zak kan ik elke situatie aan	5	4	3	2	1
h. ik kan eindelijk eens wat sportiever gaan rijden	5	4	3	2	1
i. in het begin zal ik nog onzeker zijn	5	4	3	2	1
j. ik mag in het begin gerust wat foutjes maken	5	4	3	2	1
k. goed autorijden zal ik in de praktijk nog moeten leren	5	4	3	2	1
l. ik hoef niet meer overal zo goed op te letten	5	4	3	2	1

Enkele vragen over persoonlijke gegevens

36. Ben je een ?
1. man
 2. vrouw
37. Welke opleiding heb je gevolgd of volg je nu? Omcirkel alleen de hoogste opleiding!
1. lager beroepsonderwijs (b.v. LTS, LEAO, LHNO, VBO)
 2. MAVO
 3. HAVO
 4. middelbaar beroepsonderwijs (b.v. MTS, MEAO)
 5. VWO (Atheneum, Gymnasium)
 6. hogere beroepsopleiding (bv. HTS, HEAO)
 7. universitaire opleiding
 8. anders, namelijk: _____

Vragenlijst Tussen Tijdse Toets (Rijninstructeurs: lijst ERN)

1. Wat is het nummer van het theoriecertificaat van deze leerling? _____
(wanneer dit nummer onbekend is graag de naam van deze leerling invullen)

2. Hebt u met deze leerling meegereden tijdens de examenrit?
 1. ja
 2. nee

3. Vindt u dat deze leerling terecht geslaagd of gezakt is voor het examen?
 1. ik ben het helemaal eens met de examenuitslag
 2. ik ben het eens met de examenuitslag
 3. weet niet
 4. ik ben het oneens met de examenuitslag
 5. ik ben het helemaal oneens met de examenuitslag

4. Hoe verliep het overleg/de samenwerking met de examinerator?
 1. heel goed
 2. goed
 3. niet goed/niet slecht
 4. slecht
 5. heel slecht

5. Hoe groot schat u de kans dat deze leerling in de toekomst bij een verkeersongeval betrokken raakt, als u hem/haar vergelijkt met bestuurders van dezelfde leeftijd en sekse?
 1. deze leerling heeft meer kans op een ongeval
 2. deze leerling heeft evenveel kans op een ongeval
 3. deze leerling heeft minder kans op een ongeval

Vragenlijst Tussen Tijdse Toets (Examinatoren: lijst EEN)

1. Wat is het nummer van het theoriecertificaat van deze leerling? _____
(wanneer dit nummer onbekend is graag de naam van deze leerling invullen)

2. Heeft u bij deze leerling ook de tussentijdse toets afgenomen?
 1. ja
 2. nee
 3. weet niet

3. heeft de uitslag van de tussentijdse toets een rol gespeeld bij de uitslag van dit examen?
 1. erg belangrijke rol
 2. belangrijke rol
 3. geen belangrijke/geen onbelangrijke rol
 4. onbelangrijke rol
 5. erg onbelangrijke rol

4. Was de rijinstructeur van deze kandidaat bij de examenrit aanwezig?
 1. ja
 2. nee

5. Hoe verliep met de rijinstructeur het overleg over de examenuitslag?
 1. heel goed
 2. goed
 3. niet goed/niet slecht
 4. slecht
 5. heel slecht
 6. niet van toepassing

Vragenlijst Tussen Tijdse Toets (Leerlingen: lijst CLN)

1. Wat is het nummer van je theoriecertificaat?
(wanneer dit nummer onbekend is graag je naam invullen) _____

Vragen over de rijopleiding

2. Heb je altijd bij dezelfde rijnschool geleest?
1. ja
 2. nee, dit is de _____ rijnschool
3. Waarom heb je voor de rijnschool gekozen, die dit rijexamen heeft aangevraagd? Je mag meer dan één antwoord omcirkelen!
1. vanwege de lage lesrijzen
 2. vanwege de hoge slaagpercentages
 3. vanwege de officiële erkenning of het lidmaatschap van een officiële organisatie (BOVAG, ABAN, ANWB, FAM e.d.)
 4. vanwege goede ervaringen van vrienden, kennissen e.d.
 5. vanwege goede ervaringen van broers, zussen e.d.
 6. anders, namelijk: _____
4. Wie heeft uiteindelijk beslist dat je naar deze rijnschool zou gaan?
1. ikzelf
 2. mijn ouders
 3. ikzelf in overleg met mijn ouders
 4. anders, namelijk: _____
5. Wie heeft de rijopleiding betaald?
1. ik heb zelf alles betaald
 2. mijn ouders hebben alles betaald
 3. ik en mijn ouders hebben samen de opleiding betaald
 4. anders, namelijk: _____
6. Heb je altijd bij dezelfde rijinstructeur geleest?
1. ja
 2. nee, dit is de _____ rijinstructeur
7. Hoe vaak heb je theorie-examen gedaan?
_____ keer
8. Hoeveel theorielessen heb je in totaal gehad?
_____ lessen
9. Hoe lang duurde één theorieles?
_____ minuten
10. De hoeveelste keer was het dat je voor dit rijbewijs examen deed?
De _____ keer

22. Vond je het examen moeilijk of juist gemakkelijk?

1. erg moeilijk
2. moeilijk
3. niet moeilijk/niet gemakkelijk
4. gemakkelijk
5. erg gemakkelijk

23. Was je zenuwachtig op het examen?

1. minder zenuwachtig dan ik normaal bij een examen ben
2. net zo zenuwachtig als ik normaal bij een examen ben
3. zenuwachtiger dan ik normaal bij een examen ben

24. Vind je dat je terecht geslaagd of gezakt bent voor het examen?

1. ja
2. nee, en dat lag vooral aan de examinerator
3. nee, en dat lag vooral aan het verkeer tijdens het examen
4. nee, en dat lag vooral aan de rijinstructeur
5. nee, en dat kwam vooral doordat ik zenuwachtig was
6. nee, en dat had als reden: _____

25. Hieronder staat een aantal uitspraken over de wijze van reageren van de examinerator bij het examen. Wil je aangeven in welke mate je het met die uitspraken eens of oneens bent? Omcirkel bij elke uitspraak het cijfer dat jouw mening het beste weergeeft.

	helemaal mee eens	mee eens	weet niet	mee oneens	helemaal mee oneens
a. de examinerator stelde mij op mijn gemak	5	4	3	2	1
b. de examinerator was vriendelijk	5	4	3	2	1
c. de examinerator gaf duidelijke opdrachten	5	4	3	2	1
d. de examinerator nam de tijd om dingen uit te leggen	5	4	3	2	1
e. de examinerator was geduldig	5	4	3	2	1

26. Zijn er onderdelen van het autorijden/motorrijden die je zelf de komende tijd nog wilt verbeteren?

1. nee, ga verder met de volgende vraag
2. ja en wel de volgende onderdelen. Omcirkel al de onderdelen die je nog wilt verbeteren!
 1. wegrijden (uitrit - inrit)
 2. rijden op rechte weggedeelten
 3. rijden en volgen van bochten
 4. afslaan (veranderen van richting)
 5. gedrag nabij en op kruispunten
 6. invoegen en uitvoegen
 7. inhalen en voorbijgaan
 8. rijstrook wisselen en maken zijdelingse verplaatsingen
 9. tegemoetkomen en ingehaald worden
 10. gedrag op (verkeers)pleinen
 11. gedrag nabij en op bijzondere weggedeelten (erf, overweg, voetgangers-oversteekplaats, tram/bushalte e.d.)
 12. uitvoeren van bijzondere verrichtingen
 13. anders, namelijk: _____

32. Heb je op dit moment een betaalde baan?

1. ja
2. nee, ik studeer nog/zit nog op school
3. anders, namelijk: _____

33. Tot slot volgt een aantal uitspraken, die meer of minder op jou van toepassing kunnen zijn. Sommige uitspraken hebben met het autorijden te maken, andere niet. Door een cirkel om een van de cijfers te zetten, kun je aangeven in hoeverre de uitspraak al of niet op jou van toepassing is.

	helemaal mee eens	tamelijk mee eens	weet niet	tamelijk mee oneens	helemaal mee oneens
a. ik zou graag eens een autorace willen rijden in echte formule I race-auto	5	4	3	2	1
b. ik vind het leuk om op een kermis of in een pretpark die hele snelle ritten te maken zoals bijvoorbeeld op een achtbaan	5	4	3	2	1
c. ik zou het leuk vinden om op de Duitse autobaan uit te testen hoe hard je met een Porsche kunt rijden	5	4	3	2	1
d. diepzeeduiken trekt mij wel aan en zou ik wel eens willen proberen	5	4	3	2	1
e. bergbeklimmen lijkt me een leuke sport, die ik zelf zou willen beoefenen	5	4	3	2	1
f. het zou mij niets lijken om aan een autorally op een moeilijk parcours deel te nemen	5	4	3	2	1
g. activiteiten waar veel risico's aanzitten vermijd ik maar liever	5	4	3	2	1
h. ik zou nog eens regelmatig willen gaan waterskiën	5	4	3	2	1
i. ik maak er graag een wedstrijd van om bij verkeerslichten als eerste weg te zijn	5	4	3	2	1
j. het zou mij niets lijken om een lange zeereis te maken in een klein zeewaardig zeilschip	5	4	3	2	1
k. ik vind het plezierig om af en toe activiteiten te ondernemen, waar je sterke zenuwen voor nodig hebt	5	4	3	2	1
l. ik zou willen leren vliegen	5	4	3	2	1
m. als ik daar de gelegenheid voor krijg, zou ik wel eens willen parachute springen	5	4	3	2	1
n. ik vind het leuk om bochten, wegversmallingen en obstakels zoals verkeersdrempels zo snel mogelijk te nemen	5	4	3	2	1
o. als ik in zee zwem, let ik er altijd op dat ik heel dicht bij de kust blijf	5	4	3	2	1
p. ik zou niet gauw van een hoge duikplank afduiken	5	4	3	2	1
q. ik zou nooit proberen om van een steile berghelling af te skiën	5	4	3	2	1

BEDANKT VOOR JE MEDEWERKING AAN HET ONDERZOEK!!

Vragenlijst Tussen Tijdse Toets (Rijinstructeurs: lijst CRN)

1. Wat is het nummer van het theoriecertificaat van deze leerling? _____
(wanneer dit nummer onbekend is graag de naam van deze leerling invullen)
2. Hebt u met deze leerling meegereden tijdens de examenrit?
 1. ja
 2. nee
3. Vindt u dat deze leerling terecht geslaagd of gezakt is voor het examen?
 1. ik ben het helemaal eens met de examenuitslag
 2. ik ben het eens met de examenuitslag
 3. weet niet
 4. ik ben het oneens met de examenuitslag
 5. ik ben het helemaal oneens met de examenuitslag
4. Hoe verliep het overleg/de samenwerking met de examinerator?
 1. heel goed
 2. goed
 3. niet goed/niet slecht
 4. slecht
 5. heel slecht
5. Hoe groot schat u de kans dat deze leerling in de toekomst bij een verkeersongeval betrokken raakt, als u hem/haar vergelijkt met bestuurders van dezelfde leeftijd en sekse?
 1. deze leerling heeft meer kans op een ongeval
 2. deze leerling heeft evenveel kans op een ongeval
 3. deze leerling heeft minder kans op een ongeval
6. Zijn er volgens u onderdelen van het autorijden/motorrijden die deze leerling de komende tijd nog moet verbeteren?
 1. nee
 2. ja en wel de volgende onderdelen. **Omcirkel al de onderdelen die deze leerling nog moet verbeteren!**
 1. wegrijden (uitrit - inrit)
 2. rijden op rechte weggedeelten
 3. rijden en volgen van bochten
 4. afslaan (veranderen van richting)
 5. gedrag nabij en op kruispunten
 6. invoegen en uitvoegen
 7. inhalen en voorbijgaan
 8. rijstrook wisselen en maken zijdelingse verplaatsingen
 9. tegemoetkomen en ingehaald worden
 10. gedrag op (verkeers)pleinen
 11. gedrag nabij en op bijzondere weggedeelten (erf, overweg, voetgangersoversteekplaats, tram/bushalte e.d.)
 12. uitvoeren van bijzondere verrichtingen
 13. anders, namelijk: _____

Vragenlijst Tussen Tijdse Toets (Examinatoren: lijst CEN)

1. Wat is het nummer van het theoriecertificaat van deze leerling? _____
(wanneer dit nummer onbekend is graag de naam van deze leerling invullen)

2. Was de rijinstructeur van deze kandidaat bij de examenrit aanwezig?
 1. ja
 2. nee

3. Hoe verliep met de rijinstructeur het overleg over de examenuitslag?
 1. heel goed
 2. goed
 3. niet goed/niet slecht
 4. slecht
 5. heel slecht
 6. niet van toepassing

Statistische analyses rijbewijs B

Deelname aan de TTT rijbewijs B

Leeftijd	aantal wel TTT	aantal geen TTT	% geen TTT	% wel TTT
18	12.951	160	30,4	30,5
19	10.480	78	24,6	14,9
20-24	11.249	145	26,4	27,6
25-72	7.929	142	18,6	27,0
Totaal	42.609	525	100	100

Leeftijd van de kandidaten (zie Afbeelding 1)

poging	aantal geen TTT	aantal wel TTT	% geen TTT	% wel TTT
0-1	19.962	476	47	91
2	12.025	25	28	5
3	5.958	15	14	3
≥4	4.664	9	11	2
Totaal	42.609	525	100	100

Poging van de kandidaten (zie Afbeelding 2)

	Aantl geen TTT	Aantal wel TTT	% geen TTT	% wel TTT
Man	20.061	242	47	46
Vrouw	22.547	283	53	54
Totaal	18.565	525	100%	100%

Deelname naar geslacht (zie Afbeelding 3)

Rijscholen	Aantallen		Percentages	
Slaagpercentage	aantal wel TTT	aantal geen TTT	% wel TTT	% geen TTT
0 - 31.7	30	7.735	6%	18%
31.7 - 41.9	68	12.228	13%	29%
41.9 - 52.4	124	13.480	24%	32%
52.4 - 100	303	9.166	58%	22%
Totaal	525	42.609	100%	100%

Deelname naar kwaliteit van de rijsschool (zie Afbeelding 4)

Groote rijsscholen	Aantal geen TTT	Aantal wel TTT	% geen TTT	% wel TTT
0-11	1.870	12	4.4	2.3
12-25	5.921	68	13.9	13.0
26-41	9.981	135	23.4	25.7
42-490	24.837	310	58.3	59.0
Totaal	42.609	525	100%	100%

Deelname naar grootte van de rijsschool (zie Afbeelding 5)

Slaagpercentages rijbewijs B

Deelname	Aantl niet-TTT	Aantal wel TTT	% niet -TTT	% wel TTT
Geslaagd	18.240	325	43	62
Gezakt	24.369	200	57	38
	42.609	525	100%	100%

Slaagpercentage naar deelname aan de TTT (zie Afbeelding 6)

Slaagpercentage naar leerlingkenmerken

Slaagpercentage	Aantal niet TTT		Aantal wel TTT		% niet TTT		% wel TTT	
	man	vrouw	man	vrouw	man	vrouw	man	vrouw
onvold	10.578	13.791	77	123	53	61	32	43
vold	9.483	8.757	165	160	47	39	68	57
Totaal	43.134	20.061	22.548	242	283	100	100	100

Slaagpercentage naar sekse en deelname TTT (zie Afbeelding 7)

Leeftijd	Geen TTT	TTT	Geen TTT	TTT
	geslaagd	geslaagd	slaagpercentage	slaagpercentage
18	6363	111	49,13%	69,37%
19	4595	66	43,84%	84,61%
20-24	4677	84	41,57%	57,93%
25-72	2605	74	32,85%	52,11%

Slaagpercentage naar leeftijd en deelname (zie Afbeelding 8)

Poging	Aantal geslaagd		Slaagpercentage	
	geen TTT	wel TTT	geen TTT	wel TTT
0-1	8.808	290	41	61
2	5.388	16	45	64
3	2.752	14	46	93
≥4	2.012	5	43	56

Slaagpercentage naar poging en deelname TTT (zie Afbeelding 9)

Slaagpercentages naar rijschoolkenmerken

Kwaliteit	Aantal rijscholen	Slaagpercentage TTT	Slaagpercentage niet - TTT
0-32%	13	31,08	27,99
32-41%	30	44,61	36,68
42-52%	41	51,58	47,51
52-100%	51	70,82	60,87

Slaagpercentage naar kwaliteit van de rijschool (zie Afbeelding 10)

Grootte	Aantal rijscholen	Slaagpercentage TTT	Slaagpercentage niet - TTT
0-12	8	54,16	52,04
12-26	26	48,6	49,99
26-42	42	60,27	49,48
42-100	59	54,92	46,07

Slaagpercentage naar grootte van de rijschool (zie Afbeelding 11)

Statistische analyses rijbewijs A

Deelname rijbewijs A

Deelname naar leerlingkenmerken

Geslacht	Aantallen		Percentage	
	geen toets	wel toets	geen toets	wel toets
	9	0	0,06%	0,00%
M	11779	46	74,89%	68,66%
V	3940	21	25,05%	31,34%
Eindtotaal	15728	67	100,00%	100,00%

Aandeel leerlingen onderscheiden naar geslacht in de TTT-groep en de controlegroep (zie Afbeelding 12)

Leeftijd	Aantallen		Percentage	
	geen toets	wel toets	geen toets	wel toets
18	346	0	2,20%	0,00%
19	811	1	5,16%	1,49%
20-24	4144	17	26,35%	25,37%
25-72	10427	49	66,30%	73,13%
Eindtotaal	15728	67	100,00%	100,00%

Aandeel leerlingen naar leeftijd in de TTT-groep en de controlegroep (zie Afbeelding 13)

Poging2	Aantallen		Percentage	
	geen toets	wel toets	geen toets	wel toets
0	140	1	0,89%	1,49%
1	10852	57	69,00%	85,07%
2	3754	5	23,87%	7,46%
Meer dan 2	982	4	6,24%	5,97%
Eindtotaal	15728	67	100,00%	100,00%

Aandeel leerlingen naar examenpoging in de TTT-groep en de controlegroep (zie Afbeelding 14).

Deelname naar rijsschoolkenmerken

Kwaliteit rijsschool	Aantal TTT	Aantal geen TTT	Percentage TTT	Percentage geen TTT
0-60	26	8176	38,81%	51,98%
61-70	11	4800	16,42%	30,52%
71-100	30	2752	44,78%	17,50%
Eindtotaal	67	15728	100,00%	100,00%

Aandeel leerlingen naar kwaliteit van de rijsschool in de TTT-groep en de controlegroep (zie Afbeelding 15).

Grootte van de rijsschool	Aantal TTT	Aantal niet TTT	Percentage TTT	Percentage niet TTT
0-50	32	6618	47,76%	42,08%
51-100	19	4344	28,36%	27,62%
100-150	3	1920	4,48%	12,21%
>150	13	2846	19,40%	18,10%
Eindtotaal	67	15728	100,00%	100,00%

Aandeel van leerlingen onderverdeeld naar grootte van de rijsschool in de controlegroep (niet TTT) en in de TTT-groep (zie Afbeelding 16).

Slaagpercentages rijbewijs A

Resultaat	Aantallen		Slaagpercentages	
	geen toets	wel toets	geen toets	wel toets
Afgebroken	42	0	0,27%	0,00%
Niet afgenomen	238	1	1,51%	1,49%
Onvoldoende	6161	18	39,17%	26,87%
Voldoende	9286	48	59,05%	71,64%
Eindtotaal	15727	67	100,00%	100,00%

Slaagpercentage in de TTT-groep (wel toets) en de controlegroep (niet toets) (zie Afbeelding 17).

Naar leerlingkenmerken

		Aantallen				Slaagpercentages			
toets	leeftijd	Afgebroken	N. afgenomen	Onvold.	Vold.	Afgebroken	N. afgenomen	Onvold.	Vold.
niet toets	18	0	1	130	215	0,00%	0,29%	37,57%	62,14%
	19	1	8	285	517	0,12%	0,99%	35,14%	63,75%
	20-24	10	50	1486	2598	0,24%	1,21%	35,86%	62,69%
	25-72	31	179	4260	5956	0,30%	1,72%	40,86%	57,13%
Totaal niet toets		42	238	6161	9286	0,27%	1,51%	39,17%	59,04%
wel toets	19	0	0	0	1	0,00%	0,00%	0,00%	100,00%
	20-24	0	1	3	13	0,00%	5,88%	17,65%	76,47%
	25-72	0	0	15	34	0,00%	0,00%	30,61%	69,39%
Totaal wel toets		0	1	18	48	0,00%	1,49%	26,87%	71,64%
Eindtotaal		42	239	6179	9334	0,27%	1,51%	39,12%	59,1%

Slaagpercentage naar leeftijdsgroep in de TTT-groep en de controlegroep (niet TTT) (zie Afbeelding 18).

		Aantallen				Slaagpercentages			
toets	poging3	Afgebroken	N. afgenomen	Onvold.	Vold.	Afgebroken	N. afgenomen	Onvold.	Vold.
niet toets	eerste examen	32	73	4411	6336	0,29%	0,67%	40,65%	58,39%
	herexamen	10	26	1750	2950	0,21%	0,55%	36,95%	62,29%
Totaal niet toets		42	99	6161	9286	0,27%	0,64%	39,52%	59,57%
wel toets	eerste examen	0	0	15	42	0,00%	0,00%	26,32%	73,68%
	herexamen	0	0	3	6	0,00%	0,00%	33,33%	66,67%
Totaal wel toets		0	0	18	48	0,00%	0,00%	27,27%	72,73%
Eindtotaal		42	99	6179	9334	0,27%	0,63%	39,47%	59,63%

Slaagpercentage naar examenpoging voor controlegroep en TTT-groep (zie Afbeelding 19).

		aantallen				slaagpercentages			
toets	geslacht	Afgebroken	N. afgenomen	Onvold.	Vold.	Afgebroken	N. afgenomen	Onvold.	Vold.
niet toets		0	0	4	5	0,00%	0,00%	44,44%	55,56%
	M	27	157	4297	7297	0,23%	1,33%	36,48%	61,95%
	V	15	81	1860	1984	0,38%	2,06%	47,21%	50,36%
Totaal niet toets		42	238	6161	9286	0,27%	1,51%	39,17%	59,04%
wel toets	M	0	0	12	34	0,00%	0,00%	26,09%	73,91%
	V	0	1	6	14	0,00%	4,76%	28,57%	66,67%
Totaal wel toets		0	1	18	48	0,00%	1,49%	26,87%	71,64%
Eindtotaal		42	239	6179	9334	0,27%	1,51%	39,12%	59,10%

Slaagpercentages naar geslacht in de controlegroep en de TTT-groep (zie Afbeelding 20).

Slaagpercentages naar rijschoolkenmerken

Kwaliteitsgroep	Aantal TTT	Aantal niet TTT	Slaagpercentage TTT	Slaagpercentage niet TTT
40-60	26	704	74,8051948	55,6826925
61-70	11	670	82,1428571	66,2599052
71-90	30	194	82,4175824	80,1321892
Eindtotaal	67	1568	79,7885448	67,3582623

Slaagpercentages naar kwaliteit van de rijschool voor de TTT-groep en de controlegroep (geen TTT) (zie Afbeelding 21).

Groote rijschool	Aantal TTT	Aantal niet TTT	Slaagpercentage TTT	Slaagpercentage niet TTT
0-50	32	311	77,91667	71,43409
51-100	19	272	69,23077	61,74902
> 100	16	985	92,72727	62,06367
Eindtotaal	67	1568	79,78854	67,35826

Slaagpercentage naar de grootte van de rijschool voor de TTT-groep en de controlegroep (zie Afbeelding 22).