

De ervaringen met de uitvoering van de Wet Rijonderricht Motorrijtuigen 1993

R-96-56

Drs. D.A.M. Twisk

Leidschendam, 1996

Stichting Wetenschappelijk Onderzoek Verkeersveiligheid SWOV

Documentbeschrijving

Rapportnummer: R-96-56
Titel: De ervaringen met de uitvoering van de Wet Rijonderricht Motorrijtuigen 1993
Auteur(s): Drs. D.A.M. Twisk
Onderzoeksmanager: Drs. P.C. Noordzij
Projectnummer SWOV: 52.516
Projectcode opdrachtgever: HVVL 96.716.50
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): Legislation, driving instructor, education, evaluation (assessment), Netherlands.

Projectinhoud: De Wet Rijonderricht Motorrijtuigen regelt sinds 1974 de bevoegdheid tot het geven van rijonderricht. Op 1 januari 1995 is de nieuwe Wet Rijonderricht Motorrijtuigen (WRM 1993) in werking getreden. De nieuwe wetgeving stelt strengere eisen aan de rijinstructeurs. Dit rapport behelst een evaluatie van de uitvoering van de wet. Het onderzoek is kwalitatief van aard in de zin dat betrokken instanties gevraagd zijn naar hun ervaringen. Voorts zijn er kwantificeerbare gegevens verzameld om ontwikkelingen in kaart te brengen.

Aantal pagina's: 84 pp. + 17 pp.
Prijs: f 35,-
Uitgave: SWOV, Leidschendam, 1997

Stichting Wetenschappelijk Onderzoek Verkeersveiligheid SWOV



Stichting
Wetenschappelijk Onderzoek Verkeersveiligheid SWOV
Postbus 1090
2260 BB Leidschendam
Duindoorn 32
telefoon 070-3209323
telefax 070-3201261

Samenvatting

De Wet Rijonderricht Motorrijtuigen regelt sinds 1974 de bevoegdheid tot het geven van rijonderricht. Op 1 januari 1995 is de nieuwe Wet Rijonderricht Motorrijtuigen (WRM 1993) in werking getreden. De nieuwe wetgeving stelt strengere eisen aan de rijinstructeurs.

De bedoeling van de WRM 1993 is om, door de *kwaliteit* van de instructeur te vergroten, een betere rijopleiding aan kandidaat-bestuurders te kunnen bieden, welke goed aansluit op de eisen zoals die gesteld worden door de huidige WVV (Wegenverkeerswet).

De instrumenten die hiervoor zijn ingezet zijn:

- het stellen van vooropleidingseisen aan kandidaat-instructeurs voor toelating tot het instructeursexamen;
- het uitbreiden van de inhoud van het instructeursexamen;
- het aanstellen van een centraal examen-instituut;
- het instellen van een verplichte vijfjaarlijkse applicatietoets.

In de periode juni-oktober 1996 is een onderzoek uitgevoerd dat ten doel heeft de *ervaringen met de uitvoering* van de WRM 1993 te inventariseren. Het onderzoek was kwalitatief van aard in de zin dat betrokken instanties gevraagd zijn naar hun ervaringen.

Verder zijn ook kwantificeerbare gegevens verzameld om ontwikkelingen in kaart te brengen.

In de uitvoering bleken de knelpunten vooral gelegen in:

- de afstemming tussen opleiding en examen;
- de controleerbaarheid van de kwaliteit van het examen;
- het examenreglement;
- de aard en duur van de beroepsprocedure.

Op grond van de uitkomsten van de studie werden vervolgens aanbevelingen geformuleerd.

Summary

Experiences with the implementation of the 1993 Motor Vehicle Driver Instruction Act

The Motor Vehicle Driver Instruction Act has laid down the required competence to offer driving instruction since 1974. On January 1, 1995, the new Motor Vehicle Driver Instruction Act (WRM 1993) came into being. The revised legislation imposes stricter requirements on driving instructors. The intention of WRM 1993 is that by enhancing the *quality* of instruction (i.e. instructor training), a better driving education can be offered to candidate drivers, one that is appropriate to the requirements as imposed by the current WVW (Road Traffic Act).

The instruments used for this purpose are as follows:

- setting preparatory training requirements for candidate instructors prior to admission to the instructor exam;
- expanding the content of the instructor exam;
- appointing a central examination institute;
- introducing a compulsory five-year application test.

In the period of June-October 1996, a study was performed to take stock of *the experiences with the implementation of WRM 1993*.

The study was qualitative in nature, in the sense that the organisations involved were asked to describe their experiences.

In addition, quantifiable data were also collected to allow the developments to be charted.

With the implementation of WRM 1993, the main problems areas were found to be as follows:

- coordination between instructor training and the exam;
- verification of the quality of the exam;
- the exam regulations;
- the nature and duration of the vocational training procedure.

The results of the study were used to formulate subsequent recommendations.

Inhoud

1.	<i>Inleiding</i>	8
1.1.	Achtergrond	8
1.2.	Inhoud van de evaluatie van de uitvoeringspraktijk	8
1.3.	Opzet van het rapport	9
1.4.	De klankbordgroep	9
2.	<i>Inhoud en toepassing van de wet</i>	11
2.1.	Inhoud wet	11
2.2.	Implementatie-traject	11
2.3.	De inhoud van de examens rijinstructeur	12
2.3.1.	Doel	12
2.3.2.	Inhoud	13
2.3.3.	Slipcertificaat en EHBO-certificaat	14
2.3.4.	Overgangsregeling	15
2.4.	De inhoud van de applicatietoets	15
2.4.1.	Doel	15
2.4.2.	Inhoud van de toets	15
2.4.3.	Blijvende ontheffing	17
2.5.	Het tot stand komen van de leerdoelen	17
2.6.	Register en controle	19
2.7.	Het voorlichtingstraject	19
2.7.1.	De inhoud en wijze van voorlichting	19
2.7.2.	De resultaten uit de evaluatie van de voorlichting	20
3.	<i>Ervaringen van het exameninstituut Innovam</i>	23
3.1.	Achtergrond	23
3.1.1.	Examenlocatie	23
3.1.2.	Het examen deel 1: theorie, vooarafbevraging en rijproef	24
3.1.3.	Het examen deel 2: de theorie- en de praktijkles	25
3.1.4.	De examencommissie en de klachten-/beroepsprocedure	25
3.2.	Overgangsregeling	25
3.3.	Objectiviteit en kwaliteit van het examen	25
3.3.1.	Examen deel 1	26
3.3.1.1.	Tot stand komen van examen vragen/opgave	26
3.3.2.	Examen deel 2	28
3.4.	Kwaliteit van de examinatoren	28
3.5.	Relatie met de kandidaat-instructeurs	28
3.6.	Relatie met de opleiders	29
3.6.1.	Communicatie	29
3.6.2.	Verwachtingen van de opleiders	30
3.7.	Relatie met de Commissie van Beroep	30
3.8.	Aandachtspunten	30
4.	<i>Ervaringen van de opleidingsinstituten</i>	32
4.1.	Inleiding	32
4.2.	Methode	32
4.3.	Achtergrond	32
4.3.1.	Bedrijfsstructuur	32
4.3.2.	WRM en het beëindigen van de opleiding	32
4.3.3.	De ‘nieuwe opleiding’	33
4.4.	Afstemmen opleiding / exameneisen	33
4.5.	Leermiddelen en bijscholing van docenten	34

4.6.	Inhoud en wijze van beoordeling per examenonderdeel	34
4.7.	Beschikbaarheid van certificaten	37
4.7.1.	EHBO-certificaat	37
4.8.	Examenprotocol	37
4.9.	Vooropleidingseisen	38
4.9.1.	Vaststellen van vooropleidingsniveau	39
4.10.	Klachtenprocedure	39
4.11.	De relatie met het exameninstituut	39
4.12.	Aandachtspunten	40
5.	<i>Ervaringen van de Commissie van Beroep inzake de Wet Rijonderricht Motorrijtuigen 1993</i>	42
5.1.	Achtergrond	42
5.2.	Procedure	43
5.3.	Aard van de beroepschriften	44
5.4.	Uitspraak	44
5.5.	Afgekeurde vragen	45
5.6.	Doorlooptijden	45
5.7.	Problemen in de toekomst	46
5.8.	Aandachtspunten	47
6.	<i>Ervaringen van OcRij</i>	48
6.1.	Inleiding	48
6.2.	Ervaringen	48
6.3.	Inhoud van de opleiding	48
6.4.	Bijscholing docenten	49
6.5.	Gebruikte materialen	49
6.6.	Knelpunten in vakken	49
6.7.	Vooropleidingseisen	50
6.8.	Het examen	50
6.9.	Noodmanoeuvres	50
6.10.	Samenwerking met civiele opleiding en examen	50
6.11.	Aandachtspunten	51
7.	<i>De ervaringen van het ministerie van Verkeer en Waterstaat</i>	52
7.1.	Achtergrond	52
7.2.	De vooropleidingseisen	52
7.3.	Aangewezen exameninstituut	53
7.4.	Toezicht op het exameninstituut	53
7.5.	Leerdoelen	54
7.6.	Het examen	54
7.7.	Het examenreglement	54
7.8.	Samenwerking tussen de exameninstellingen	55
8.	<i>Analyse examenresultaten bromfiets-rijinstructeursexamen</i>	56
8.1.	Algemeen	56
8.2.	Deelname	56
8.3.	Slaagpercentages naar poging	57
8.4.	Resultaten per vak	58
8.5.	Ontwikkeling binnen de vakken in de tijd	59
8.6.	Slaagpercentages naar leeftijd van de kandidaat	60
8.6.1.	Eerste poging	60
8.6.2.	Herexamen	61
8.7.	Conclusies	61

9.	<i>Analyse examenresultaten B-instructeur deel 1</i>	62
9.1.	Algemeen	62
9.2.	Slaagpercentage	62
9.3.	Voldoende-percentages per vak	63
9.4.	Slaagpercentage naar leeftijd	63
9.4.1.	Eerste poging	64
9.4.2.	Herexamen	64
9.5.	Conclusies	65
10.	<i>Analyse examenresultaten B-instructeur deel 2</i>	66
10.1.	Deelname naar leeftijd	66
10.2.	Slaagpercentages	66
10.2.1.	Algemeen	66
10.2.2.	Naar leeftijd; eerste poging	67
10.3.	Voldoende-percentages per vak	68
10.3.1.	Theorieles in groepsverband	68
10.3.2.	Praktische rijles in de auto	68
10.3.3.	Wetskennis	69
10.4.	Conclusies	70
11.	<i>Conclusies en aanbevelingen</i>	71
11.1.	De vooropleidingseisen	71
11.2.	Inhoud van het examen	72
11.2.1.	Leerdoelen en examenvragen	72
11.2.2.	Afstemmen opleiding op examen	73
11.3.	Het examen-reglement	73
11.3.1.	Deelcertificaten	73
11.3.2.	Compensatieregeling	74
11.3.3.	Overlap in vakken bij verschillende examen-categorieën	74
11.3.4.	De voorafbevraging	74
11.4.	Het aanwijzen van een centraal exameninstituut	75
11.4.1.	Communicatie met opleiders	75
11.4.2.	Kwaliteit van het examen	75
11.5.	Kwaliteit van de opleiding	77
11.6.	Examenresultaten als motor voor kwaliteit	78
11.7.	Klachtenprocedure	79
11.7.1.	De Commissie van Beroep	79
11.7.2.	Interne klachtenprocedure	80
11.8.	Samenwerken exameninstellingen	81
11.9.	De applicatietoets	81
11.10.	Leemten	82
11.10.1.	Bijscholingsdocenten	82
11.10.2.	Instructeurs Voortgezette rijopleidingen	82
11.10.3.	Toezicht op de naleving van de wet	83
11.10.4.	De inhoud van de cursus ‘noodmanoeuvres’	83
	<i>Literatuur</i>	84
	<i>Bijlage 1 t/m 7</i>	85

1. Inleiding

1.1. Achtergrond

De Wet Rijonderricht Motorrijtuigen regelt sinds 1974 de bevoegdheid tot het geven van rijonderricht. Op 1 januari 1995 is de nieuwe Wet Rijonderricht Motorrijtuigen (WRM 1993) in werking getreden. De nieuwe wetgeving stelt strengere eisen aan de rijinstructeurs. Doel van deze hogere kwaliteitseisen voor de opleiding van de aspirant-instructeur is een verbetering van de rijvaardigheid van de jonge rijbewijsbezitter.

De nieuwe WRM is thans twee jaar van kracht. Bij de invoering van de WRM is toegezegd deze eind 1996 te zullen evalueren. Inmiddels is door allerlei ontwikkelingen besloten deze evaluatie versneld ter hand te nemen.

De evaluatie is uitgevoerd in opdracht van de Adviesdienst Verkeer en Vervoer van Rijkswaterstaat. De projectbegeleiding is verzorgd door ing. P. van Vliet.

De evaluatie voorziet in drie sporen:

Spoor 1. Evaluatie van de leerdoelen en de examenvragen

De Examenopgave-commissie (EOC) is eind vorig jaar gestart met de evaluatie van de leerdoelen voor de bromfiets-rijinstructeur. Voorstellen voor de wijziging van het leerdoelendocument zullen door het ministerie van Verkeer en Waterstaat verwerkt worden in een nieuw vast te stellen leerdoelendocument voor deze categorie. Ook kijkt de EOC nogmaals naar de vragen voor de bromfiets-rijinstructuurexamens.

Spoor 2. Evaluatie van het examenreglement

De Centrale Examencommissie (CEC) zal het examenreglement voor de bromfiets-rijinstructeur en de A- en B-rijinstructeur beoordelen op toepasbaarheid in de praktijk en de zwaarte van eisen opnieuw beoordelen.

Spoor 3. Evaluatie van de uitvoeringspraktijk van de WRM

Ook de consequenties van de nieuwe wettelijke regelingen (WRM, BRM (Besluit Rijonderricht Motorrijtuigen) en RRM (Reglement Rijonderricht Motorrijtuigen)) voor opleidingsinstituten en het exameninstituut zullen worden geëvalueerd. Het zwaartepunt zal hierbij liggen op de uitvoerbaarheid van de wettelijke regelingen, de aansluiting van de opleiding op de nieuwe examens en de klachtenafhandeling.

Het voorliggende rapport betreft de evaluatie van de uitvoeringspraktijk van de WRM 1993 (spoor 3), welke gebaseerd is op gegevensverzameling, enquêtes en interviews onder examinatoren, opleiders en kandidaat-instructeurs.

1.2. Inhoud van de evaluatie van de uitvoeringspraktijk

Om inzicht te krijgen in de uitvoeringspraktijk van WRM en de andere wettelijke regelingen zijn personen geïnterviewd die dagelijks bij de uitvoering van hun werkzaamheden te maken hebben met deze regelingen. De volgende instituten zijn hiervoor benaderd: Innovam, OcRij, de

opleidingsinstituten, het ministerie van Verkeer en Waterstaat (HWV) en de Commissie van Beroep.

1.3. Opzet van het rapport

Het rapport doet verslag van onderzoek dat deels beschrijvend, deels kwalitatief en deels ook kwantitatief van aard is.

Beschrijvend gedeelte

Een beschrijvend gedeelte is nodig omdat een inventarisatie van knelpunten alleen betekenis heeft tegen de achtergrond van een beschrijving van alle bestaande regelingen, afspraken, procedures, overgangsbepalingen, vakinhouden enzovoort. Deze beschrijvingen laten ook zien hoe de wettelijke bepalingen van de WRM 1993 in de uitvoeringspraktijk vorm hebben gekregen.

De beschrijvingen zijn grotendeels opgenomen in hoofdstuk 2. Dat hoofdstuk bevat ook de gegevens over de gevoerde overheidsvoorlichting en de effecten daarvan op de bekendheid met de wettelijke wijzigingen.

Kwalitatief gedeelte

Hierna volgen de ervaringen van de betrokken instituten (hoofdstuk 3 t/m 7). Deze hoofdstukken zijn gebaseerd op kwalitatief interview-onderzoek, waarbij de betrokkenen gevraagd zijn vanuit de eigen ervaringen de knelpunten te verwoorden. Voor de onderwerpen en de vragen die in deze interviews aan de orde zijn geweest wordt verwezen naar *Bijlage 2*.

In deze hoofdstukken gaat het er niet zozeer om hoe vaak een knelpunt is genoemd of is opgetreden, maar wordt beoogd vanuit de meer anekdotische beschrijvingen een door velen gedeeld centraal probleem te identificeren. Daar waar mogelijk worden ook kwantitatieve data gepresenteerd. Om er zeker van te zijn dat de ervaringen juist geformuleerd zijn, is de tekst van deze hoofdstukken voorgelegd aan de geïnterviewden of vertegenwoordigers van de geïnterviewden in de klankbordgroep.

Kwantitatief gedeelte

De hoofdstukken 8 t/m 10 bevatten de analyses van de examenresultaten. Deze hoofdstukken laten zien hoe de slaagpercentages voor de examens voor rijinstructeur zich ontwikkeld hebben in het afgelopen jaar. Dit gegeven wordt gebruikt om de afstemming tussen opleiding en examen zichtbaar te maken. Waar de gegevens dit toelaten wordt een vergelijking gemaakt tussen de resultaten uit het 'nieuwe examen' en het 'oude examen'. Tevens wordt vastgesteld of de leeftijd van de examenkandidaat van invloed is op zijn of haar slaagkans.

1.4. De klankbordgroep

Voor de begeleiding van het onderzoek is een klankbordgroep geformeerd. In deze klankbordgroep zijn vertegenwoordigd:

- Innovam Dhr. R. Star; vertegenwoordiger van het examen-instituut;
- LBVI Dhr. S. Jongepier; voorzitter van de beroepsorganisatie voor opleidingsinstituten;
- EC Dhr. M.v.Dosselaar, lid van de Examencommissie van Innovam;

- EOC Dhr. A. Buijtenhuis; voorzitter van de Examenopgave-commissie;
- CEC Dhr. T.H. v.d. Veen; voorzitter van de Centrale Examen-commissie;
- OcRij Maj. A.W.M. Beekers; vertegenwoordiger van het opleidings- en exameninstituut van de Koninklijke Landmacht;
- BOVAG Dhr. J.J.M. Hendrix; vertegenwoordiger van een branche-organisatie voor rijinstructeurs/rijscholen;
- AVV Dhr. P. v .Vliet; opdrachtgever voor de uitvoering van de evaluatie en voorzitter van de klankbordgroep.

De klankbordgroep, bestaande uit belanghebbenden en betrokkenen, zag er op toe dat in het onderzoek een evenwichtig en volledig beeld werd geschetst van alle voor de evaluatie van belang zijnde aspecten. In dit kader zijn het activiteitenplan, de opgestelde enquêtes en de eindrapportage door de klankbordgroep getoetst.

2. Inhoud en toepassing van de wet

2.1. Inhoud wet

Samengevat houdt de invoering van de WRM 1993 de volgende wijzigingen in:

- Vooropleidingseisen voor aspirant-instructeurs: wie een examen tot rijinstructeur wil afleggen, moet minimaal een MAVO-, LBO- of IBO-diploma hebben.
- Opleidingen en examens voor de rijinstructeurs worden niet meer door dezelfde instituten aangeboden. Het examen voor rijinstructeur (civiel) wordt alleen nog afgenomen door Innovam. Andere instituten mogen niet meer examineren. Voor de militaire instructeursopleiding is OcRij het exameninstituut. Voor de opleiding politie-rijinstructeur is het PVI gerechtigd examens af te nemen; maar het PVI doet dat tot op heden niet.
- De vakbekwaamheidseisen zijn verder aangescherpt. De examenstof is onder andere uitgebreid met thema's als milieu en leefbaarheid, mobiliteit en doorstroming. De thema's met betrekking tot onderwijsdeskundigheid zijn verder uitgebreid met onderwerpen als sociale vaardigheden, begeleidingsvaardigheid en rijvaardigheidsbeoordeling. Het onderdeel inhoudsdeskundigheid is uitgebreid met kennis over verkeersrisico's, EHBO en noodmanoeuvres.
- Rijinstructeurs zullen voortaan periodiek getoetst worden op de actualiteit van hun kennis. Daartoe moeten zij om de vijf jaar een applicatieproef afleggen, waarin wordt getoetst of men op de hoogte is van de laatste ontwikkelingen binnen het vakgebied.
- Rijinstructeurs die in 1993 of 1994 hun instructeursbewijs hebben gehaald, konden dit in de eerste helft van 1995 zonder meer omwisselen in een nieuw certificaat. Alle houders van oudere instructeursbewijzen zijn in de periode 1997-1999 gehouden aan de applicatie-eisen.
- Het is geen voorwaarde meer voor het bromfiets- en motor-rijinstructiecertificaat om eerst het rijinstructiecertificaat B te halen. Voor de overige rijinstructiecertificaten geldt die verplichting nog wel.
- Rijinstructeurs die voor 1 januari 1995 reeds in het bezit waren van een instructeursbewijs en zich na die datum willen inschrijven voor het instructeursexamen voor andere motorvoertuigcategorieën, hoeven niet aan de vooropleidingseisen te voldoen.

2.2. Implementatie-traject

Tabel 1 geeft een overzicht van belangrijke data in het implementatietraject van de WRM 1993.

1 januari 1993	Ontwikkeling leerdoelen gestart
17 januari 1994	Instelling klankbordgroep WRM/BRM
juni 1994	Concept-leerdoelen verstuurd naar de opleidingsinstituten en belanghebbenden
december 1994	Leerdoel-documenten zijn reeds bij opleiders (volgens brochure p. 6)
7 december 1994	Bekendmaking overgangsregeling WRM aan opleidingsinstituten
1 januari 1995	Inwerkingtreding wet. Iedereen die zich vanaf deze datum opgeeft voor een rijinstructeursexamen moet voldoen aan de nieuwe vakbekwaamheidseisen
8 februari 1995	Toezenden errata leerdoel-documenten. Het betreft een kleine bijstelling.
april 1995	In de WRM-krant wordt melding gemaakt van de beschikbaarheid van het nieuwe examen reglement dat door Innovam in overleg met het ministerie van Verkeer en Waterstaat is opgesteld
april 1995	De eerste examens nieuwe stijl worden afgenomen door Innovam
juni 1995	Innovam neemt de eerste wettelijke bromfiets-rijinstructeursexamens af. (nieuwe examencategorie)
1 oktober 1995	Installatie van de Commissie van Beroep
1 juli 1995	Laatste dag waarop mensen die in 1993 of 1994 hun rijinstructeurs examen hebben gehaald hun instructeursbewijs kunnen inleveren tegen een rijinstructie-certificaat
1 januari 1996	Vanaf deze datum worden geen rijinstructeursexamens 'oude stijl' meer afgenomen. Deel I oude stijl kan nog wel worden aangevuld met deel II nieuwe stijl.
1 januari 1997	De eerste applicatietoetsen worden afgenomen
1 januari 2000	Elke rijinstructeur is in het bezit van het nieuwe rijinstructie-certificaat, met uitzondering van enkele rijinstructeurs die op 1 januari 1995 vijftig jaar of ouder waren en die geen applicatietoets hebben gedaan. Het oude instructeursbewijs is voor de overige rijinstructeurs niet meer geldig.

Tabel 1. *Overzicht belangrijke data.*

2.3. De inhoud van de examens rijinstructeur

2.3.1. Doel

“De nieuwe rijexameneisen verlangen een nieuwe aanpak in de rijopleiding en in het rijexamen. In plaats van vooral ‘resultaat-gericht’, moeten opleiding en examen meer proces-gericht worden, omdat de nieuwe regelgeving aanmerkelijk minder dan de oude regels expliciet aangeeft wat wel en niet mag en zich veel meer richt op de eigen verantwoordelijkheid van de deelnemer, die zelf moet afwegen of gedrag wel of niet kan/mag. Consequentie hiervan is dat de nadruk meer komt te liggen op de kennis van achtergronden van regels ofwel waarom regels gelden en wat de gevolgen zijn van mogelijke gedragingen. Kernbegrippen daarbij zijn ‘sociaal en verantwoord verkeersgedrag’ en ‘inzicht in risico’s en invloedsfactoren’.

De rijinstructeur ‘nieuwe’ stijl zal de aspirant-bestuurder vertrouwd moeten maken met deze kennis, inzichten en vaardigheden en hij zal hem wegwijs moeten maken in het eisenpakket dat aan hem gesteld wordt.”

“Ook voor de rijinstructeur betekent de geschetste ontwikkeling op een aantal aspecten een behoorlijke verandering en soms ook een uitbreiding van zijn takenpakket. Om goed beslagen ten ijs te komen en de aspirant-bestuurder conform de nieuwe eisen voor te breiden op zijn verkeerstaak zal ook de opleiding en examinering van rijinstructeurs worden aangepast en uitgebreid.” (Vissers, 1993).

2.3.2. Inhoud

Het examen bestaat uit twee delen, deel 1 en deel 2.

Deel 1 van het examen omvat de vakken die zijn weergegeven in *Tabel 2*.

	Nieuw examen	‘Oud examen’
Vak A	Kennis van het RVV	Verkeerswetgeving
Vak B	Theorie v/d verkeerstaak (*)	Nieuw
Vak C	Veiligheid	Nieuw
Vak D	Ander Verkeer	Nieuw
Vak E	Techniek/onderhoud (*)	Voertuigkennis
Vak F	Mobiliteit, milieu en doorstroming	Nieuw
Vak G	Wet en regelgeving	Verkeerswetgeving
Vak H	Instructie/begeleiding	Nieuw
Vak I	Leerlingverschillen	Enige kennis van de mens
Vak J	Leerlingbeoordeling	Nieuw
Vak K	Didactische hulpmiddelen	Kennis leerproces
Vak L	Rijproef + voorafbevraging (niet bij bromfiets-rijinstructeur)	
* Per 31-1- 1996 is door Innovam de codering van de vakken veranderd en is vak B vak E geworden. In dit rapport wordt de notatie van voor 31 januari aangehouden, welke overeenkomt met de beschrijving in deze tabel.		

Tabel 2. Codering van de vakken zoals deze in het verdere rapport in de afbeeldingen aangehouden zal worden: examen deel 1.

Deel 2 van het examen omvat de vakken die zijn weergegeven in *Tabel 3*.

Vak A	Theorieles in het theorielokaal	Geven theorieles
Vak B	Praktijkles	Geven praktijkles

Tabel 3. Codering van de vakken zoals deze in het verdere rapport in de afbeeldingen aangehouden zal worden: deel 2.

De instructeur moet eerst voor alle vakken uit deel 1 een voldoende halen alvorens examen te mogen aanvragen voor deel 2. Ook voor beide vakken in deel 2 moet de kandidaat een voldoende halen, dan krijgt hij/zij het instructeurscertificaat.

Bij deze opsomming van examenthema's wordt door de samenstellers van het leerdoelen document de volgende toelichting gegeven op de door de wetgever gewenste aanpassing van opleiding en examen:

“Vergeleken met de ‘oude’ examenthema's, zoals die in de uitvoeringsvoorschriften van de huidige WRM zijn geformuleerd, verschillen de ‘nieuwe’ thema's op een aantal punten:

- de nieuwe thema's zijn toegespitst op de praktische toepassing van kennis, inzichten en vaardigheden in de rijopleiding zelf; theoretisch abstracte kennis wordt minder verlangd; bij alle lesstof moet worden aangegeven hoe die in de praktijk toegepast kan worden en moet praktische oefening plaatsvinden; als de praktische toepassing niet duidelijk is moet de betreffende lesstof niet worden onderwezen of geëxamineerd;
- de nieuwe thema's houden een wezenlijke uitbreiding in met betrekking tot de verlangde onderwijskundige bekwaamheid van de rijinstructeur (bijvoorbeeld rijvaardigheidsoordeel, houden van groepsdiscussies en dergelijke);
- de nieuwe thema's houden tevens een uitbreiding in met betrekking tot de verlangde inhoudsdeskundigheid van de rijinstructeur (bijvoorbeeld Kennis van verkeersrisico's, EHBO en dergelijke).

Met de nieuwe examenthema's worden examen en opleiding van aspirant-instructeurs duidelijk meeromvattend. Een grotere variëteit aan lesmethoden moet worden beheerst, er dient systematischer lesgegeven te worden, over meer verschillende onderwerpen moet men kennis hebben, enzovoort. Dit betekent niet dat het examen principieel moeilijker wordt, maar wel dat het omvangrijker wordt en dat het in het algemeen een breder ontwikkelingsniveau verlangt. Enerzijds wordt het gemakkelijker (minder abstract), anderzijds moeilijker (meer onderwerpen en ook alles moet toegepast kunnen worden).

Deze veranderingen houden waarschijnlijk *ook* in dat het geven van de instructeursopleiding enigermate moeilijk wordt voor de docenten van de instructeursopleidingen. Dit is wellicht het gevolg van de extra nadruk die in de examenthema's wordt gelegd op *praktische* toepassing van alle les- onderwerpen. Met de nieuwe examenthema's kan niet meer worden volstaan met het doceren van theoretische uitgangspunten en theoretische indelingen (bijvoorbeeld type leerlingen), maar moet het accent juist liggen op praktische toepassing” (Vissers, 1994a, p. 3; zie ook p. 83).

2.3.3. Slipcertificaat en EHBO-certificaat

Vanaf 1 januari 1995 moeten toekomstige rijinstructeurs een certificaat ‘beheersing noodmanoeuvres’ kunnen tonen voor de categorie waarin zij examen doen. Het gaat hierbij om de categorieën A, B, C en D. Dit certificaat mag niet ouder zijn dan één jaar op het moment dat deel I van het examen wordt aangevraagd.

Een certificaat 'beheersing noodmanoeuvres' kan worden gehaald bij een 'anti-slipschool'. De kosten bedragen ongeveer f 300,-- (bron: de nieuwe WRM, april 1995).

In het onderzoek zal worden nagegaan bij de opleidingsinstituten op welke wijze het certificaat verkregen wordt, en op welke wijze de kwaliteit gegarandeerd blijft. De ervaringen van de anti-slipscholen zijn niet in dit evaluatie-onderzoek betrokken.

2.3.4. *Overgangsregeling*

Examens 'oude stijl' zijn nog gedurende het gehele jaar 1995 afgenomen, op voorwaarde dat het examen reeds voor 1 januari 1995 was aangevraagd. In het geval van herexamens is het mogelijk dat personen die voor 1 januari 1996 examen oude stijl hebben gedaan, nog het gehele jaar 1996 een herexamen oude stijl kunnen afleggen.

2.4. **De inhoud van de applicatietoets**

2.4.1. *Doel*

"Doel van de applicatietoets is het 'up-to-date' houden van de vakbekwaamheidseisen van rijinstructeurs. De nadruk ligt hierbij op het opdoen van nieuwe kennis, inzichten en vaardigheden. Rijinstructeurs dienen te worden bijgeschoold in zaken die in de loop der tijd aan het examen nieuw worden toegevoegd.

Tegelijkertijd dient in de applicatietoets aandacht te worden besteed aan zaken die door de jaren heen gemakkelijk verouderen of vervluchtigen. Uit oogpunt van praktische uitvoerbaarheid is door het ministerie van Verkeer en Waterstaat afgezien van een applicatie per voertuigcategorie. Een dergelijk categoriespecifieke applicatie zou voor het uitvoerende instituut leiden tot een onoverzichtelijke diversiteit van verschillende applicatietoetsen met allerlei mogelijke vrijstellingen.

Verder zou een systeem van specifieke applicatietoetsen een instructeur die beschikt over diverse, op verschillende tijdstippen behaalde instructeursbevoegdheden, aanzienlijk belasten. Om deze redenen is door het ministerie gekozen voor een algemene applicatietoets, los van de specifieke voertuigcategorie."

"Een andere praktische beperking in verband met de zwaarte en de kosten van de applicatietoets, is dat de toets beperkt dient te blijven tot een schriftelijke afname. Hierdoor kunnen praktijkonderdelen niet in de toets aan de orde gesteld worden. Toetsing zal plaatsvinden via een verplichte, uniforme en schriftelijke applicatietoets, af te nemen door de centrale exameninstantie." (Vissers, 1994b, p. 1)

2.4.2. *Inhoud van de toets*

In artikel 8 van het Besluit Rijonderricht Motorrijtuigen (BRM) is met betrekking tot het behoud van de instructeursbekwaamheid bepaald dat rijinstructeurs bij de applicatietoets aan de volgende eisen moeten voldoen (Stb. 816, 1994):

Ten aanzien van de inhoudsdeskundigheid

“A. Kennis van verkeer en verkeerswetgeving:

- 1 kennis van wijzigingen in de voorschriften van het Reglement verkeersregels en verkeerstekens 1990, van de Wegenverkeerswet 1994, van het Voertuigreglement, van het Reglement rijbewijzen, en van het Kentekenreglement, alsmede inzicht in de achtergrond van die wijzigingen voor wat betreft het RVV 1990 en de Wegenverkeerswet 1994;
- 2 inzicht in het oplossen van verkeersopgaven in relatie tot onderdeel 1;
- 3 kennis van en inzicht in ontwikkelingen op het gebied van de verkeersveiligheid alsmede op het gebied van de mobiliteit en verkeersdoorstroming;
- 4 kennis van en inzicht in ontwikkelingen inzake de invloed van het gemotoriseerd verkeer op het milieu.”

Ten aanzien van de onderwijsdeskundigheid

“B. Onderwijsdeskundigheid:

- 5 kennis en beheersing van algemene instructie- en begeleidingsprincipes;
- 6 kennis van en inzicht in voor de rijopleiding relevante verschillen tussen leerlingen, alsmede de wijze waarop de opleiding daaraan moet worden aangepast;
- 7 kennis en inzicht inzake de beoordeling van de vaardigheid van leerlingen;
- 8 kennis van onderwijskundige hulpmiddelen en inzicht in de juiste toepassing daarvan.”

Het bezit van kennis en inzicht zal getoetst worden met gesloten vragen met voorgecodeerde antwoordcategorieën.

De toets ‘periodieke applicatie rijinstructeur’ zal bestaan uit vier onderdelen; zie *Tabel 4*.

Inhoud applicatietoets		
Thema	wijze van afname	duur van afname
<i>Inhoudsdeskundigheid</i>		
API.1. wet en regelgeving	schriftelijk	1 uur
API.2 maatsch. criteria	schriftelijk	
API.3 verkeertheorie	schriftelijk	
<i>Onderwijsdeskundigheid</i>		
APO.1 instructie/begeleiding	schriftelijk	30 min

Tabel 4. *Inhoud applicatietoets en wijze van afname.*

Reglement

- De rijinstructeur zal elke vijf jaar zich aan een applicatietoets dienen te onderwerpen. Dit geldt niet voor ‘50 plus’-instructeurs. Zij zijn weliswaar niet vrijgesteld van de applicatie toets. Dit, omdat een ieder gehouden is de toets te doen. Alleen voor degene die op 1 januari 1995 50 jaar of ouder was is geen sanctie mogelijk.

- Voor alle categorieën rijinstructeurs wordt één en dezelfde toets ontwikkeld. Er komt dus geen rijcertificaat-specifieke applicatietoets.
- Bij slagen wordt het oude instructeursbewijs omgewisseld voor een rij-instructiecertificaat.
- Indien de kandidaat zakt, krijgt hij/zij nog een half jaar de tijd om de toets alsnog te halen, indien hij/zij gedurende dat half jaar nog in het bezit is van een geldig instructeursbewijs of certificaat. Een ongeldig document kan niet meer verlengd worden. In dat geval verliest de instructeur zijn instructiebevoegdheid. Dit kan hij/zij terug krijgen door alsnog te slagen voor de applicatietoets. Het aantal pogingen is onbeperkt.
- De kosten zullen ongeveer fl. 180,- bedragen.
- Het betreft een schriftelijke toets met meerkeuzevragen, die ongeveer 1,5 uur zal duren, en waarbij van de kandidaten verwacht wordt:
 - dat zij de nieuwe wetgeving kunnen toepassen, ook bij moeilijke situaties op de weg;
 - dat zij inzicht hebben in ontwikkelingen op het gebied van mobiliteit, doorstroming en milieu;
 - dat zij voldoende onderwijsvaardigheden bezitten (Vissers, 1994a).

2.4.3. *Blijvende ontheffing*

In 1974 heeft een beperkte groep instructeurs een blijvende ontheffing gekregen voor het geven van rijonderricht, omdat zij toen ouder waren dan 45 jaar. De rijinstructeurs in deze groep zijn bij de invoering van de WRM 1993 ten minste 66 jaar. Hun blijvende ontheffing was gebaseerd op de WRM 1974. Deze wet is op 1 januari 1995 vervangen door de WRM 1993, waardoor de blijvende ontheffingen niet langer geldig zijn. Dit betekent dat deze groep een applicatietoets moeten afleggen. Innovam neemt alleen voor deze kleine groep een speciale applicatie toets af die bestaat uit ja/nee-vragen in plaats van de gebruikelijke meerkeuzevragen. De toets bestaat uit 65 vragen. Bij het met goed gevolg afleggen van de toets kan men in het bezit komen van een geldig rijinstructie-certificaat. Dit certificaat is vijf jaar geldig waarna een gewone applicatietoets moet worden afgelegd (kosten f 150,-). (Bron: de nieuwe WRM, april 1995).

2.5. **Het tot stand komen van de leerdoelen**

Ten behoeve van de opleidings- en exameninstellingen zijn leerdoelendocumenten opgesteld. Deze leerdoelen hadden een aantal belangrijke functies:

- ze fungeren als hulpmiddel bij het vastleggen van de inhoud van een opleiding;
- ze zijn de neerslag van de beoogde leerresultaten en als zodanig fungeren ze als hulpmiddel bij een construeren van een meetinstrument;
- ze kunnen fungeren als communicatiemiddel tussen exameninstellingen en opleiders enerzijds en exameninstellingen en cursisten anderzijds.

Deze Leerdoelendocumenten zijn niet bedoeld als leermiddel. Ze zijn bedoeld voor examen- en opleidingsinstellingen en de leermiddelenindustrie om examens, opleidingen en leermiddelen te kunnen ontwikkelen.

Een leerdoel is een concrete, helder en eenduidig geformuleerde omschrijving van het gewenste gedrag dat een instructeur moet kunnen vertonen als bewijs dat het beoogde leerresultaat is bereikt.

Het vastleggen van de leerdoelen voor de instructeursexamens is in samenspraak met inhoudsdeskundigen en praktijkexperts gebeurd. Om voldoende draagvlak te creëren voor de leerdoelen zijn in het ontwikkelingstraject drie gespreksronden gehouden.

In de eerste gespreksronde is een aantal gesprekken gevoerd met sleutelfiguren die op één van drie hoofdthema's (verkeersveiligheid, mobiliteit, milieu) specifieke deskundigheid bezitten. De bedoeling van deze eerste gespreksronde was om de hoofdlijnen van de onderscheiden thema's op volledigheid te controleren.

In de tweede ronde zijn inhoudelijke gesprekken gevoerd met deskundigen per deelonderwerp. De bedoeling hiervan was de thema's nader te concretiseren in relevante kennisaspecten.

Ten slotte zijn de concepten voorgelegd aan verschillende maatschappelijke organisaties. De bedoeling hiervan was een indruk te verkrijgen van het maatschappelijk draagvlak voor de geformuleerde leerdoelen.

De hiervoor genoemde werkzaamheden zijn opdracht van het ministerie van Verkeer en Waterstaat door Traffic Test b.v. te Veenendaal uitgevoerd.

Voor de beoordeling van de door Traffic Test geleverde producten heeft het ministerie van Verkeer en Waterstaat een klankbordgroep in het leven geroepen. In de klankbordgroep WRM/BRM waren vertegenwoordigd: de Landelijke Belangenvereniging voor Verkeersopleidingsinstituten (LBVI), het Centraal Bureau Rijvaardigheidsbewijzen (CBR), het Politie Verkeersinstituut (PVI), Innovam, OcRij (toen nog OCVVR geheten) van het ministerie van Defensie en de Adviesdienst Verkeer en Vervoer van Rijkswaterstaat. Deze klankbordgroep is op 17 januari 1994 voor het eerst bijeengekomen.

De door de klankbordgroep goedgekeurde leerdoelendocumenten zijn door het ministerie van Verkeer en Waterstaat op 30 juni 1994 in concept verstuurd aan alle opleidings- en exameninstituten.

In de begeleidende brief werd de verwachting uitgesproken dat de definitieve versie niet of nauwelijks zou afwijken voor de concepten.

Een voorbehoud moest worden gemaakt op drie punten;

- een enkel leerdoel zou nog kunnen vervallen of gewijzigd moeten worden wanneer dit niet vertaalbaar zou zijn in een examenvraag;
- de wetsteksten waren nog niet definitief en er zouden dus nog wijzigingen doorgevoerd kunnen worden;
- de leerdoelen op het gebied van de onderwijsdeskundigheid zouden mogelijk nog aanvulling c.q. correctie behoeven omdat over enkele daarvan op moment van verschijnen van het concept nog discussie bestond.

Op basis van de leerdoelendocumenten heeft het Politie Verkeersinstituut de eerst sets met examenvragen opgesteld. Aan hand van de ervaringen die het PVI hiermee had opgedaan en enkele nieuwe ontwikkelingen/inzichten zijn

nog twee errata opgesteld voor de aanpassing van de leerdoelen voor de A- en B- rijinstructeur.

Deze errata, die op 8 februari 1995 zijn verstuurd, behelsden een beperkt aantal wijzigingen. Op overige leerdoelen documenten zijn tot op heden nog geen wijzigingen verschenen. Momenteel wordt het leerdoelendocument voor de bromfiets-rijinstructeur herzien. Deze herziening wordt door de Examenopgave-commissie uitgevoerd.

2.6. Register en controle

Innovam houdt in een register de afgifte en ongeldigheidsverklaring van rijinstructie-certificaten bij. Het ministerie bepaalt de tarieven voor het afleggen van het instructeursexamen.

De controle op de uitvoering van de wet geschiedt als volgt:

- de politie houdt toezicht op het bezit van een geldig rijinstructie-certificaat;
- de Rijksgecommitteerde houdt toezicht op het examen;
- de Commissie van Beroep beoordeelt beroepschriften op grond van de Algemene Wet Bestuursrecht (Awb).

Op grond van de Awb is de overheid verplicht indien zij tot haar verantwoordelijkheid behorende taken delegeert aan een uitvoerend instituut, belanghebbenden gelegenheid te geven bij het relevante ministerie in beroep te gaan. Daarom heeft het ministerie van Verkeer en Waterstaat een Commissie van Beroep in het leven geroepen, bestaande uit drie personen. Voorts is Innovam verplicht de examenkandidaten na het afleggen van het examen te informeren over de mogelijkheid om tegen de beslissing van de examencommissie in beroep te gaan. Innovam heeft ook een eigen 'klachtenprocedure'.

2.7. Het voorlichtingstraject

Gedurende de implementatie van de 'nieuwe WRM' is een drietal onderzoeken uitgevoerd naar de effectiviteit van de voorlichting. Dit onderzoek is in opdracht van de afdeling Voorlichting van het ministerie van Verkeer en Waterstaat uitgevoerd door het onderzoeksbureau 'Research en Marketing' te Heerlen.

Het onderzoek is uitgevoerd in drie fasen, te weten een nulmeting, een tussenmeting en een nameting. In dit hoofdstuk wordt beschreven:

- hoe de voorlichting heeft plaatsgevonden;
- hoe effectief de voorlichting is gebleken;
- hoe 'achteraf' de voorlichting door belanghebbenden wordt beoordeeld.

2.7.1. De inhoud en wijze van voorlichting

Tabel 5 hieronder geeft het voorlichtingstraject rondom de invoering van de nieuwe WRM weer.

Buiten dit formele voorlichtingstraject om is ook, zodra er knelpunten gesignaleerd werden, actie ondernomen door verschillende uitvoerende instanties zoals de opleiders en het exameninstituut, om deze knelpunten in de informatievoorziening op te heffen. Dit is dan onder meer gedaan door de publicaties in de vakbladen en dergelijke.

Deze evaluatie richt zich op het formele kanaal. De zeer nuttige ‘ad hoc’-activiteiten teneinde knelpunten op te lossen zijn niet in kaart gebracht.

	Doelgroep	Datum
Infolijn WRM 1993	- iedere belanghebbende	november 1994
Informatiekrant 1	- rijscholen - opleidingsinstituten	december 1994
Brochure ‘De Wet rijonderricht motorrijtuigen 1993: een routebeschrijving’	- rijscholen - opleidingsinstituten	december 1994
Informatiekrant 2	idem	januari 1995
Informatiekrant 3	idem	februari 1995
Informatiekrant 4	idem	juni 1995
Seminar Vakbeurs Verkeerseducatie		april 1995
Publikaties in vakbladen		
Onderwerpen die vallen onder deeldoelen 1,2, en 3 voor het vak wet- en regelgeving moet worden begrepen (Innovam)	- opleidingsinstituten	23 oktober 1995
WRM informatie nummer 12; informatie over wijze van vraagstelling bij het schriftelijk gedeelte van het WRM examen	- opleiders - kandidaat instructeurs	begin 1996

Tabel 5. *Het voorlichtingstraject rondom de invoering van de nieuwe WRM.*

2.7.2. De resultaten uit de evaluatie van de voorlichting

Het onderzoek is uitgevoerd onder de drie doelgroepen van de WRM 1993 te weten: rijschoolhouders, rijinstructeurs in loondienst en opleidingsinstituten voor rijonderricht.

In het kader van een nulmeting (voorafgaande aan de invoering van de WRM) zijn in oktober 1994 door middel van een telefonische enquête 523 personen ondervraagd.

	Datum	Aantal ondervraagde personen
Nulmeting	oktober 1994	523
Tussenmeting	januari 1995	528
Eindmeting	juli 1995	498

Tabel 6. *Aantal telefonische geënquêteerde personen (nulmeting, tussenmeting, eindmeting).*

Doel van het onderzoek was om na te gaan:

- of men wist dat de WRM ging veranderen, en of men aan kon geven wat die veranderingen inhielden en wat de achterliggende doelen van deze veranderingen waren;
- in welke mate de verschillende doelgroepen betrokken waren bij de veranderingen en ook welke opvattingen men had over de verschillende veranderingen;

- in welke mate de opleidingsinstituten van plan waren hun opleidingsprogramma's aan te passen;
- welke informatie-behoefte men nog had.

- *Kennis*

De opleidingsinstituten blijken goed bekend te zijn met de wijzigingen die zullen plaatsvinden. In juli 1995 is 70% van de geïnterviewden bekend met de zes veranderingen. Van de instructeurs die in de jaren 1993-1994 hun bevoegdheid hebben gehaald (n=52) weet inmiddels 85% dat zij die begin 1995 zonder meer kunnen inwisselen voor een nieuw certificaat. Dertig à veertig procent van de rijinstructeurs en rij scholen kan niet precies noemen wanneer de wet in werking treedt.

Bijna iedereen weet dat de wet een verbetering van de kwaliteit van de opleiding van rijinstructeurs beoogt en dat daarmee een toename van de verkeersveiligheid wordt nagestreefd. Spontaan wordt ook de reden 'terugdringen van de wildgroei/beunhazerij' als achterliggend doel genoemd (10 tot 15% van de doelgroepen).

- *Houding*

Uit het onderzoek blijkt dat de volgende elementen van de wetgeving *weerstand* oproepen:

- vooropleidingseisen: eenderde deel van de opleidingsinstituten vindt het stellen van vooropleidingseisen niet nodig;
- sanctie: tweederde deel van rij schoolhouders en instructeurs is het niet eens met een (direct) verbod op het geven van rijles indien de applicatieproef niet wordt gehaald.

Positief denkt met over het volgende:

- de applicatietoetsen: deze vindt men zinvol;
- leskwaliteit: men verwacht dat de kwaliteit van de rijlessen er op vooruit zal gaan.

- *Informatie-behoefte*

Men wil in juli 1995:

- meer weten over de inhoud van de applicatieproef (60% van de opleidingsinstituten)
- meer weten over de vakbekwaamheids- en exameneisen;
- meer weten over de vooropleidingseisen voor de kandidaat-rijinstructeurs;
- meer uitgebreide richtlijnen van het ministerie (20% van de opleidingsinstituten).

- *Aanpassen lesprogramma's*

Opvallend is dat tweederde van de opleidingsinstituten het lesprogramma *niet voor 1 januari* aan de nieuw vakbekwaamheidseisen heeft aangepast, terwijl men in oktober 1994 nog aangaf dat men die datum wel ging halen. De meesten verwachten dat zij de aanpassing voor 1 juli 1995 wel voor elkaar krijgen. Voor slechts een beperkt deel wordt ook die datum problematisch. (Bron: de nieuwe WRM, naar aanleiding van de tussenmeting, evaluatie-onderzoek Wet Rijonderricht Motorrijtuigen 1993.)

- *Campagnebereik*

Hierbij is nagegaan of men de brochure en de informatiekraant had gezien/gelezen. Uit de bevraging blijkt dat dit in juli 1995 het geval was bij:

- alle opleidingsinstituten;
- 84% rijschoolhouders;
- 65% rijinstructeurs/werknemers.

Het bereik informatiekraant is groter dan dat van de brochure. Er heeft geen inventarisatie plaatsgevonden van de invloed van de informatieverstrekking door middel van publikaties in de vakpers.

3. Ervaringen van het exameninstituut Innovam

3.1. Achtergrond

Onderdeel van de uitvoering van de nieuwe WRM is de instelling van drie exameninstellingen, te weten: Innovam voor de 'burger'-rijinstructeur, OcRij voor de Koninklijke Landmacht en het PVI voor de politie-rijinstructeur. Het PVI maakt tot op heden geen gebruik van de bevoegdheid. Dat doen de overige twee wel. Alleen wat aard en positie betreft zijn beide weer zo verschillend dat het voor de duidelijkheid en het overzicht beter is wanneer de ervaringen van beiden afzonderlijk behandeld worden. Dit hoofdstuk bespreekt de ervaringen van Innovam. De gebruikte vragenlijst is opgenomen als *Bijlage 3*.

In het verleden bestonden er vier examenvormen:

- a. een vorm waarbij het instituut zowel de opleiding verzorgde alsook in eigen beheer de examens afnam;
- b. een vorm waarbij het opleidingsinstituut samen met de Innovam de examens afnam;
- c. een vorm waarbij de opleidingsinstellingen de examens liet afnemen bij de opleidingsinstellingen die dit wél mochten (dit kwam zeer sporadisch voor);
- d. een vorm waarbij de opleidingsinstellingen de examens af lieten nemen door Innovam.

Voor Innovam betekende de invoering van de WRM 1993 dat zij spil werd in een voorheen gedecentraliseerd veld. De opdracht van het instituut is het verzorgen van de examens en het beheer van het register van instructeursbewijzen. Voor de nieuwe WRM bestond zo'n centraal register nog niet. Instructeurs certificaten werden door de instellingen met examenbevoegdheid afgegeven en deze bleven levenslang geldig.

De Innovam stelt op grond van leerdoelen de vragen op voor het theoretische gedeelte, en stelt een reglement op voor de afhandeling van het praktische gedeelte. Leerdoelen waren voor de Innovam dus een gegeven. Vragen en protocol zijn tot stand gekomen in overleg met twee commissies (EOC, CEC) waarin de opleidingsorganisaties en het ministerie van Verkeer en Waterstaat vertegenwoordigd zijn. Ook de examenvragen worden door de twee commissies op helderheid, relevantie en correctheid beoordeeld.

3.1.1. Examenlocatie

Het examen kan op zes locaties in Nederland worden afgenomen, te weten Zwolle, Best, Heerlen, Voorschoten, Nieuwegein en Zaandam. Elke kandidaat kan zelf kiezen op welke locatie hij/zij examen wenst te doen. Voor de inhoud van het examen maakt de locatie natuurlijk niets uit - met uitzondering van de rijproef, die in de verkeersomgeving van de examenlocatie wordt afgenomen, en dus minder standaard kan zijn dan de overige examenonderdelen.

3.1.2. *Het examen deel 1: theorie, voorafbevraging en rijproef*

Inhoud theorie-examen

Het theorie-examen bestaat uit elf vakken voor het examen bromfietsrijinstructeur en uit twaalf vakken voor de overige instructeurs-categorieën. Men moet voor alle vakken een voldoende halen om voor deel 1 te slagen. Een negatief resultaat op het ene vak wordt dus niet gecompenseerd door een positief resultaat op een ander vak.

Aanvankelijk werden alle vakken op een dag geëxamineerd. Maar dat werd door de kandidaten als te zwaar ervaren en sinds 1 januari 1996 wordt daarom de toetsing verdeeld over twee dagen.

De cesuur (het aantal correct beantwoorde vragen waarbij men nog geslaagd is) verschilt per vak, en is niet aan de opleidingsinstituten mee-gedeeld.

De voorafbevraging en rijproef

De *voorafbevraging* is beoordelingstechnisch en inhoudelijk verbonden aan de rijproef. Bij de ontwikkeling van de leerdoelen was het de bedoeling om in dit onderdeel verkeersinzicht en kennis van de taakprocessen in de uitvoering van de rijtaak te toetsen.

In een studie inzake de nadere uitwerking van de exameneisen werd voor dit onderdeel het volgende voorgesteld.

“Rijinstructeurs moeten de taakprocessen bewust gecontroleerd kunnen uitvoeren en die ‘hardop-denkend’ kunnen expliciteren.

De extra deskundigheid wordt van rijinstructeurs verlangd omdat zij in staat moeten zijn uitvoering van de taakprocessen per verkeersopgave uit te leggen (te instrueren), te demonstreren en (indien) nodig te corrigeren.

De uiteindelijke toets van de inhoudsdeskundigheid van rijinstructeurs is de kwaliteit van de uitvoering van de verkeerstaak, gelijktijdig met een verbale en expliciete zelfbeschrijving van wat wordt waargenomen, wat wordt voorspeld of zou kunnen worden voorspeld, wat de evaluatie daarvan is en waartoe wordt besloten en hoe de beslissing uiteindelijk wordt gerealiseerd. Het gaat daarbij om integrale uitvoering, waarin alle relevante aspecten tegelijk een rol spelen.

Om ook die integrale taakuitvoering te kunnen toetsen, moet, afsluitend, een integrale examinering plaatsvinden, waarin (steekproefsgewijs) verkeersopgaven aan de aspirant-instructeurs worden voorgelegd (in een mondeling examen en in een testrit)” (Veling et al., 1991: 16).

In de ontwikkeling van het examen zag men geen mogelijkheid dit onderdeel op de geschetste wijze vorm te geven. Men heeft gekozen voor een ‘mondelinge’ voorafbevraging’, waarbij aan de hand van foto’s verkeersinzicht getoetst wordt.

De *rijproef* komt in opzet overeen met het CBR-examen voor kandidaat-chauffeurs, maar verschilt daarvan in zoverre, dat het noodzakelijk geachte kwaliteitsniveau hoger ligt. Het examen wordt afgenomen door twee examinatoren, die gezamenlijk tot een oordeel komen. De examinatoren werken aan de hand van een protocol en examenprocedure. Deze criteria zijn bekend bij de opleidingsinstituten.

Er wordt gebruik gemaakt van vaste routes. Vergelijkbaarheid van de routes tussen de verschillende examen locaties is nagestreefd door EOC-leden de routes te laten aanwijzen, hen deze te laten 'narijden', en door deze te documenteren. In deze documentatie is bijvoorbeeld ook aangegeven op welke plaatsen welke bijzondere verrichtingen uitgevoerd dienen te worden.

3.1.3. *Het examen deel 2: de theorie- en de praktijkles*

Op de examendag krijgt de kandidaat de opdracht om een praktijkles te geven. Dit houdt in dat hem/haar een uur van te voren verteld wordt welke van de zeventien voorgeschreven lessen hij/zij moet geven. De zeventien voorgeschreven lessen zijn bij de opleidingsinstituten bekend, en zij kunnen de leerlingen voor alle zeventien voorbereiden. Dit is in de plaats gekomen van een stageverplichting, die moeilijk te controleren zou zijn. Zeventien lessen in je vingers hebben betekent dat je toch behoorlijk wat praktijkervaring moet hebben opgedaan en op deze wijze wordt het vervallen van de stageverplichting in het opleidingspakket gecompenseerd. Een van de examinatoren treedt op als pseudo-leerling.

Welke verplichte theorieles dient te worden gegeven wordt voorafgaand aan het examen aan de kandidaat meegedeeld, zodat de kandidaat zich op deze les thuis kan voorbereiden.

3.1.4. *De examencommissie en de klachten-/beroepsprocedure*

De examencommissie, bestaande uit voorzitter en secretaris, is belast met het toezicht op de uitvoering van de examens. Voorts wordt namens de overheid op de uitvoering toegezien door een rijksgecommiteerde. De examenkandidaat kan tegen een beslissing van Innovam in beroep gaan bij de Commissie van Beroep (zie hoofdstuk 5). Innovam is verplicht de examenkandidaten na het afleggen van het examen te informeren over deze mogelijkheid om tegen de beslissing van de examencommissie in beroep te gaan. Tevens heeft Innovam een eigen 'klachtenprocedure'.

3.2. **Overgangsregeling**

Er is een aantal overgangsregelingen van toepassing geweest. De diversiteit van de overgangsregelingen heeft voor Innovam betekend dat men in korte tijd zeer veel extra werk heeft moeten verzetten om deze regelingen te kunnen uitvoeren, en dit is ten koste gegaan van het investeren in de meer duurzame ontwikkelingen. Innovam vindt dat de consequenties van dit soort overgangsregelingen voor de uitvoerende instanties snel onderschat worden.

3.3. **Objectiviteit en kwaliteit van het examen**

De Innovam heeft de kwaliteit van het examen hoog in het vaandel en stelt daarbij objectiviteit centraal.

3.3.1. Examen deel 1

3.3.1.1. Tot stand komen van examen vragen/opgave

Op basis van de leerdoelen-documenten heeft het PVI de examenvragen gemaakt (+/- 3.500 in getal). PVI-medewerkers hebben hiervoor trainingen bij het CITO gevolgd, een instituut dat deskundigheid bezit op het gebied van toetsontwikkeling. Daarna zijn alle vragen ter beoordeling voorgelegd aan het CITO, met het verzoek om na te gaan of de wijze van vraagstellen verantwoord was. Pas nadat van het CITO groen licht verkregen was, zijn de vragen aan Innovam aangeboden.

Vervolgens heeft Innovam de vragen ingebracht in de EOC en CEC. Alle vragen zijn afzonderlijk gezien door EOC en CEC, en zijn vooral op inhoud beoordeeld (juiste antwoord op de gestelde vraag respectievelijk de voorgelegde stelling). Pas nadat een vraag deze toetsing doorstaan had, is deze door Innovam ingevoerd in de zogeheten itembank.

Er zijn geen proefexamens geweest, waarin de vragen uitgeprobeerd hadden kunnen worden; daarvoor heeft het aan tijd ontbroken.

De examenvragen hebben een 'multiple choice'-karakter, maar kennen verschillende vormen, te weten:

- Een vraag of stelling met vier verschillende antwoord-categorieën:
Bijvoorbeeld:

Hoe moeten na het verwisselen van een autowiel de wielmoeren worden vastgedraaid:

- A In volgorde met het juiste draaimoment
- B In volgorde zo vast mogelijk
- C Kruislings met het juiste draaimoment
- D Kruislings zo vast mogelijk

- Twee of meer beweringen waarvan de kandidaat moet weten of ze wel of niet juist zijn. Bijvoorbeeld:

Welke stelling (en) is / zijn juist?

Volgens de begripsbepaling van het RVV 1990 is een

1. Bromfiets geen motorvoertuig
2. Trolleybus geen motorvoertuig

- A Alleen 1 is juist
- B Alleen 2 is juist
- C 1 en 2 zijn niet juist
- D 1 en 2 zijn juist

- Een bewering, waarbij uit een aantal aangegeven punten moet worden bepaald voor welke punten de bewering geldt. Bijvoorbeeld:

In het verkeer moet de snelheid steeds aan de omstandigheden worden aangepast. Welke van onderstaande factoren zijn daarbij in het kader van de verkeersveiligheid van belang?

1. Milieu
2. Aard en gesteldheid van de weg
3. Persoonlijk belang
4. Verkeersintensiteit
5. Weersgesteldheid
6. Kortere reistijden

- A Alleen 1, 2 en 5 zijn juist
- B Alleen 2, 4 en 5 zijn juist
- C Alleen 1, 2, 3, 4 en 5 zijn juist
- D 1, 2, 3, 4, 5 en 6 zijn juist

- Een situatiebeschrijving met bijbehorende vraag. Bijvoorbeeld:

Een bestuurder vraagt zich af wat de vóór hem rijdende auto gaat doen, op het moment dat deze richting naar links aangeeft. Dit is een voorbeeld van het taakproces:

- A Handelen
- B Voorspellen
- C Evalueren
- D Waarnemen

De EOC heeft op basis van de ervaringen met het examen van 22 juni 1995 een aantal vragen bijgesteld en ter goedkeuring aangeboden aan de CEC. In de periode daarna heeft Innovam en EOC nog enkele vragen aangepast. Onbekend is hoeveel vragen dit betreft. Verder heeft Innovam een lijst met eisen opgesteld waaraan de examenvragen moeten voldoen. Deze lijst wordt door het EOC als leidraad gebruikt.

Met betrekking tot het *examen deel 1* betekent dit dat de vragen met zorg worden samengesteld en dat per vraag wordt nagegaan of deze aan alle criteria voldoet. Deze criteria gaan met name over leesbaarheid en helderheid. Gestreefd wordt naar gelijkwaardige examensets, door deze 'door de computer' te laten samenstellen. Om te voorkomen dat vragen 'uit het hoofd worden geleerd', worden de vragen niet gepubliceerd. De consequentie daarvan is dat ook examenkandidaten na afloop van het examen niet te horen krijgen welke vragen zij precies fout hadden. Wel worden zij op aanvraag geïnformeerd over de leerdoelen waarop de foutief beantwoorde vraag betrekking had.

Toen bleek dat bij de opleidingsinstituten behoefte bestond aan meer informatie over de vragen, heeft Innovam een set voorbeeldvragen gemaakt om de 'vraagvorm' te laten zien. Dit, in combinatie met de leerdoelen, vormt dan voldoende informatie over het examen.

- *Voorafbevraging en rijproef*

In de voorafbevraging wordt gewerkt met fotomateriaal over verkeerssituaties waarin een kandidaat een standaardvraag krijgt waarbij een standaardantwoord hoort. Deze vragen en richtlijn-antwoorden zijn door de twee commissies goedgekeurd. Of de kandidaat correct antwoordt, wordt beoordeeld door twee examinatoren. Er wordt met zo veel mogelijk willekeurig samengestelde koppels gewerkt om intercollegiale toetsing te stimuleren. Veelal bereiken deze koppels een eensluidend oordeel en als dat

niet lukt wordt het dilemma aan de voorzitter van de examencommissie voorgelegd.

Omdat de voorafbevraging in de leerdoelen gezien wordt als een noodzakelijke voorwaarde voor veilig rijgedrag, is een voldoende beoordeling op dit onderdeel voorwaarde om op de rijproef beoordeeld te kunnen worden. In de beginperiode betekende dit uitgangspunt dat bij falen de rijproef *niet* werd afgenomen. Nu betekent het dat bij falen de rijproef weliswaar wordt afgenomen, maar niet wordt beoordeeld.

Ook de rijproef wordt beoordeeld door twee examinatoren en afgenomen over een van de door de twee commissies goedgekeurde standaardroutes. De kandidaat-instructeur moet laten zien dat hij/zij een zeer goed en veilig autorijder is.

Objectiviteit van de beoordeling wordt weer gegarandeerd door de samenwerking tussen twee examinatoren en het aanbieden van standaardvragen met richtlijn-antwoorden. De opleider kan niet meerijden, maar kan zich laten informeren via de kandidaat-instructeur.

3.3.2. *Examen deel 2*

Deel 2 heeft betrekking op het geven van de theorieles en de praktijkles. Het exameninstituut laat de les beoordelen door twee examinatoren aan de hand van een protocol en een criterialijst met toelichting. Dit protocol is goedgekeurd door de twee eerder genoemde commissies.

3.4. **Kwaliteit van de examinatoren**

Innovam maakt gebruik van een ‘pool’ van freelance-examinatoren (veertig à vijftig in totaal) die als oproepkracht beschikbaar zijn. Het betreft veelal examinatoren die bijvoorbeeld bij de politie of de Koninklijke Landmacht werkzaam zijn (geweest). Zij doen dit als privé-persoon. Het is niet noodzakelijk dat zijzelf instructeur zijn (geweest) en zij zijn ook zelf niet altijd in het bezit van een instructeursbewijs.

Bij aanstelling dienen de examinatoren te slagen voor een ‘in-test’ door het PVI. Daarna worden examinatoren bijgeschoold op ‘examinator-dagen’; examinatoren worden dan als groep geïnformeerd en geschoold. De individuele beoordeling geschiedt door rapportages door de secretaris en de voorzitter van de examencommissie. Indien er klachten zijn, worden de examinatoren daarop individueel aangesproken.

Objectiviteit van de beoordeling wordt nagestreefd door twee examinatoren de examens af te laten nemen. De samenstelling van de koppels verandert per examen.

3.5. **Relatie met de kandidaat-instructeurs**

Omdat het instituut veel waarde hecht aan het oordeel van de examen-kandidaten, wordt elke kandidaat aan het eind van het examen een vragenlijst voorgelegd met het doel zijn tevredenheid over het examen en de faciliteiten te peilen. Dit tevredenheidsonderzoek wordt in de evaluatie gebruikt om inzicht te krijgen in de meningen en ervaringen van de kandidaten.

In het eerste kwartaal 1996 hebben 650 kandidaat-instructeurs de enquête ingevuld. In de uitslagen van deze enquête is geen onderscheid gemaakt tussen examens oude stijl en examens nieuwe stijl. Alle deelnemers zijn ondervraagd over hun ervaringen over opleiding en examen door middel van een schriftelijke vragenlijst die hen na het examen werd uitgereikt.

De vragen hadden betrekking op:

- de begeleiding (opleiding);
- het examen.

Begeleiding/opleiding

Uit de reacties blijkt dat bijna 89% van de respondenten geen enkele opmerking had. Bij degenen die wel opmerkingen hadden betrof het vooral de begeleiding door de docent (3,5% = 23 personen), en fouten in de organisatie (1,1% = 7 personen). Alle andere opmerkingen scoren minder dan 1% en worden derhalve hier beschouwd als incidenten (in totaal 6,7%).

Het examen

Het aandeel personen dat geen opmerkingen heeft over het examen is kleiner dan het aandeel dat geen opmerkingen had over de begeleiding (73,8 versus 89%).

Niet alle opmerkingen in deze categorie hebben overigens betrekking op het examen zelf. Een aantal gaat over de lesstof, de omvang en de diepgang daarvan, de kwaliteit van de leermiddelen, enzovoort.

Wanneer we ons concentreren op de examengerichte vragen, blijkt dat de negatieve opmerkingen vooral betrekking hebben op de vraagstelling (11,8% = 77 personen), welke weinig praktijkgericht zijn (5,1% = 33 personen) en een gebrekkige afstemming van het examen op de lesstof (3,2% = 21 personen). Een kleine groep vindt dat men 'meer tijd nodig heeft' (1,2% = 8 personen). De resterende klachten beslaan slechts 6% en worden hier derhalve beschouwd als incidenten.

3.6. Relatie met de opleiders

3.6.1. Communicatie

Op een aantal niveaus bestaan contacten met opleiders. In de eerste plaats via de eerder genoemde commissies, en in de tweede plaats via de LBVI, de belangenbehartigingsorganisatie van de opleiders. Verder is er contact tussen examinatoren en opleiders op de examendag zelf, op individuele en informele basis.

Innovam ervaart dat de meeste spanningen optreden rond de feitelijke afname en beoordeling van de examens. Dit wordt vooral als een knelpunt ervaren wanneer het opleiders betreft waarvan de kandidaten structureel slecht presteren op het examen. Dit leidt tot een negatieve stemming, waarin ook geen verbetering lijkt te komen, hoeveel (informeel) overleg er ook is met de opleider.

Tegelijkertijd weet Innovam dat zij ook zeer voorzichtig moet zijn met informele contacten tussen opleiders en beoordelaars, omdat dit snel leidt tot het verwijt van 'vriendjespolitiek'.

Daarom is de beleidslijn gekozen dat Innovam de kandidaten beoordeelt en dus alleen direct contact heeft met de kandidaten, niet met de opleiders.

Dit betekent dat de kandidaat het examen aanvraagt en daarover direct bericht krijgt van Innovam. Verder wordt ook alleen de kandidaat zelf op de hoogte gesteld van de uitslag en niet de opleider.

Voor de objectiviteit van de beoordeling wordt het verder gewenst geacht dat de examiner niet weet van welk instituut de kandidaat komt.

Het exameninstituut heeft zodoende geen beeld van de 'kwaliteit' van de verschillende instituten en in de gegevensregistratie wordt geen relatie gelegd tussen het opleidingsinstituut en de prestaties van hun kandidaten op verschillende vakken. Innovam ziet dat duidelijk niet als haar taak.

Wanneer een instituut vraagt naar gegevens over kandidaten worden deze niet verstrekt. Ook kunnen geen gegevens verstrekt worden over slaagpercentages van het instituut per vak.

3.6.2. *Verwachtingen van de opleiders*

Innovam vindt dat de verwachtingen van de opleiders met betrekking tot de rol van Innovam te ver gaan. In tegenstelling tot wat de opleiders wensen kan en mag Innovam niet aangeven welke bronnen bij het vaststellen van de vragen en antwoorden geraadpleegd zijn.

3.7. **Relatie met de Commissie van Beroep**

Innovam staat (soms) op gespannen voet met de Commissie van Beroep. Dat kan ook niet anders, aangezien de Commissie van Beroep de beslissingen van Innovam beoordeelt. Maar de door Innovam ervaren knelpunten zijn meer fundamenteel van aard en gaan over de taakopvatting van de Commissie van Beroep. Om een aantal voorbeelden te noemen:

- De Commissie doet uitspraken over de relevantie van een vraag voor de beroepsuitoefening van de rijinstructeur. Volgens Innovam valt dat buiten de taak van de Commissie. Immers, relevantie is vastgelegd in het leerdoel en als de vraag door het leerdoel gedekt is, is de vraag dus relevant.
- De Commissie stelt dat een vraag technisch niet correct is en het antwoord dus als goed beschouwd moet worden. Innovam vindt dat in het geval van 'slechte' vragen de vraag niet in de beoordeling meegenomen moet worden.

Een tweede knelpunt is het feit dat de officiële externe beroepsprocedure een interne klachtenprocedure doorkruist. Dit komt doordat de kandidaat na afloop van het examen binnen zes weken een beroepschrift bij de Commissie van Beroep moet indienen. Dit betekent voor de kandidaat die een *interne klachtenprocedure* gestart is, dat na de afhandeling van deze klacht door Innovam, de wettelijke termijn voor een externe klacht (i.e. een beroepschrift) bij de Commissie van Beroep verstreken is.

3.8. **Aandachtspunten**

De objectiviteit en de kwaliteit van de beoordeling is het belangrijkste criterium waarop het functioneren van Innovam als centraal exameninstituut geëvalueerd dient te worden. Uit de beschrijving blijkt dat Innovam zelf met een aantal middelen deze kwaliteit tracht te garanderen. Echter, het is mogelijk dat ingezette middelen niet leiden tot de gewenste kwaliteit. Zo is het maar de vraag of het werken in examiner-koppels tot de gewenste

‘gestandaardiseerde’ beoordeling leidt. Ook is niet duidelijk of selectie en bijstelling leidt tot het noodzakelijke beoordelingsniveau. Dit vraagt immers om evaluatie-instrumenten die een meer objectief zicht geven op de kwaliteit van de beoordeling door de examinatoren.

Dit betekent dat Innovam ten principale niet in staat is om kritiek vanuit de instellingen op de kwaliteit van de beoordeling door de examinatoren kan pareren. Dit maakt Innovam kwetsbaar; het lijkt dan ook gewenst dat in de toekomst een instrument ontwikkeld en toegepast wordt waarmee Innovam op een objectieve wijze de kwaliteit van de examiner-beoordeling kan demonstreren.

Eenzelfde kwetsbaarheid bestaat met betrekking tot de kwaliteit van het schriftelijk examen met meerkeuze-vragen. De kritiek op de te moeilijke en te complexe vragen kan niet op objectieve wijze gepareerd worden. De communicatie tussen opleiders en exameninstituut wordt daarin nog bemoeilijkt, doordat opleiders de vragen alleen geparafraseerd via de kandidaten te horen krijgen.

Het zou wenselijk zijn wanneer het exameninstituut behalve de huidige gehanteerde criteria en de screening door de EOC en de CEC, óók een objectieve maat kon toepassen om de kwaliteit van de vraag vast te stellen en te demonstreren. Dit kan door de antwoordpatronen te analyseren nadat de vragen een aantal malen in een examen zijn toegepast, zoals nu reeds gebeurt. Tevens zou men een procedure kunnen opstellen waarmee ‘te moeilijke of slechte vragen’ kunnen worden opgespoord.

4. Ervaringen van de opleidingsinstituten

4.1. Inleiding

In dit hoofdstuk worden de ervaringen van de opleidingsinstituten met de uitvoering van de nieuwe WRM beschreven. Dit wordt gedaan vanuit de optiek van de opleiders; gestreefd wordt naar een objectieve beschrijving van de knelpunten. Omdat een groot aantal knelpunten toch wel verschillend wordt weergegeven, wordt na elke opsomming de gemeenschappelijke factor in de knelpunten naar voren gehaald als het 'centrale' probleem.

4.2. Methode

In totaal zijn 32 opleidingsinstituten benaderd. Uit een korte bevraging (telefonisch) bleek dat zestien instituten aspirant-instructeurs opleiden en dus ervaring hadden met de nieuwe WRM. Van deze zestien werden zes instituten bezocht en tien werden telefonisch geïnterviewd.

De bedoeling van de bezoek 'interviews' is om in een persoonlijk contact, en door middel van 'doorvragen' op antwoorden, inzicht te krijgen in de 'ervaringen'.

Om na te gaan in welke mate deze ervaringen gedeeld worden door de overige opleidingsinstituten zijn aanvullend de telefonische interviews uitgevoerd. De gebruikte vragenlijsten zijn opgenomen in *Bijlage 4*.

4.3. Achtergrond

4.3.1. *Bedrijfsstructuur*

Het opleiden van rijinstructeurs is bij veel instituten niet de primaire bron van bestaan. Een groot aantal biedt naast deze cursussen ook andere rijopleidingsgerelateerde cursussen aan, of men bezit tevens een eigen rijnschool. Soms is men ook om reden van de rijnschool begonnen met het opleiden van 'eigen' instructeurs.

4.3.2. *WRM en het beëindigen van de opleiding*

Aan de tien instituten die inmiddels *geen* aspirant-instructeurs meer opleiden is specifiek gevraagd of de invoering van de WRM daartoe aanleiding was. Slechts twee melden dat de invoering van de WRM een belangrijke reden was, maar dan wel in combinatie met de teruglopende belangstelling bij kandidaten voor het beroep van rijinstructeur. Het loonde de investering niet. Van de instituten die gestopt zijn, is ongeveer eenderde van plan de applicatiecursussen te gaan aanbieden. Motieven hiervoor zijn, dat een groot aantal instructeurs de opleiding moet volgen en de verwachting dat de door de opleidingsinstituten te leveren investering voor het opzetten van de cursus gering zal zijn.

Conclusie: hoewel een groot aantal instituten de opleiding niet meer aanbiedt, vormen niet zozeer de investeringen die het gevolg zijn van de invoering van de nieuwe WRM de reden hiervoor, maar primair de

‘krimpende’ markt. De flexibiliteit van de instituten door de breedte van hun opleidingsaanbod, betekent dat dit soort ‘krimp’ de instituten niet direct voor onoverkomelijke financiële problemen stelt.

4.3.3. De ‘nieuwe opleiding’

De flexibiliteit van de instituten in het aanbieden van verschillende opleidingen is ook de reden dat veel instituten de mogelijkheid hebben aangegrepen om niet meteen in januari 1995 te starten met de ‘nieuwe’ opleiding, maar af te wachten en zo lang mogelijk met de opleiding oude stijl door te gaan, of zich zolang te richten op andere opleidingen (bijvoorbeeld een rijsschool). Volgens de opleiders is het aantal leerlingen in de cursussen met ongeveer een kwart afgenomen.

4.4. Afstemmen opleiding / exameneisen

Om de nieuwe cursus te kunnen aanbieden hebben vrijwel alle instituten gebruik gemaakt van de leerdoelen. Omdat dit de voornaamste informatiebron is gebleken, zal nu nader ingegaan worden op de ervaringen van de instituten met deze leerdoelen.

De definitieve leerdoelen kwamen relatief laat ter beschikking. Maar belangrijker nog dan dat is het feit dat de leerdoelen in globale en redelijk abstracte termen geformuleerd bleken. De meeste opleidingsinstituten hebben geworsteld met de vraag hoe deze leerdoelen geïnterpreteerd moesten worden, zowel in diepte als in breedte.

Om zicht te krijgen op de interpretatie van de leerdoelen is gebruik gemaakt van het compendium voor de rijinstructeur, maar voor de meeste instituten heeft dat niets opgeleverd.

Deze onzekerheid werd gedeeltelijk opgelost door de eerste examens. Hierbij dient onderscheid gemaakt te worden tussen die instituten die lid waren van de EOC/CEC en de instituten die dat niet waren. De eersten hebben de vragen op relevantie en toepasbaarheid gescreend, en wisten althans voor deelgebieden hoe breed en diep gevraagd zou worden. Anderen kregen dat inzicht pas bij de feitelijke examens en dan alleen via de reproductie van de vragen door de leerling.

Een aantal opleiders wenst in het belang van de ‘helderheid en duidelijkheid’ een toelichting op de leerdoelen, waarin de omvang en diepgang van de leerstof wordt afgegrensd en de te stellen eisen aan kennis, vaardigheden en inzicht eenduidig en concreet zijn omschreven.

Met betrekking tot de leerdoelen treden de knelpunten vooral op bij de vakken:

- Onderwijskunde: met name het taalgebruik en gehanteerde begrippen waar op het examen naar gevraagd wordt, zoals ‘cognitieve complexiteiten’.
- Voertuigkennis en preventief onderhoud: de diepte van de stof. De indruk bestaat dat dit het kennisniveau heeft dat verwacht mag worden van een monteur, en dat deze kennis te gedetailleerd is voor de rijinstructeur.
- Het voertuigreglement: is zo gedetailleerd dat het meer zou passen in een politieopleiding.

De praktijk laat zien dat het afstemmen van opleiding op de exameneisen vooral plaats vindt door het 'de-briefen' van examenkandidaten. Er is geen rechtstreeks contact tussen beoordelaars (examinatoren) en opleiders.

4.5. **Leermiddelen en bijscholing van docenten**

In de aanlooperperiode heeft een groot aantal instituten geen gebruik kunnen maken van op de markt beschikbare leermiddelen, omdat deze nog niet beschikbaar zijn. Nu leidt dat niet direct tot grote problemen, omdat in deze opleidingssector veel gebruik gemaakt wordt van in eigen beheer geproduceerde leermiddelen. In zeldzame gevallen is daarbij sprake van samenwerking tussen instituten, maar regel is dat een ieder op zichzelf opereert. Elk instituut heeft een op eigen ervaring gebaseerde visie op het 'vak van rijinstructeur', en ook een eigen visie hoe dat vak het beste aangeleerd kan worden.

Maar belangrijker nog in dit verband zijn de eerder genoemde zakelijke motieven: elk instituut moet een eigen plekje in de markt veroveren en behouden.

Vermande uitgeverij te Lelystad is in een voorstadium de leerdoelen toegestuurd met het doel om de uitgeverij tijdig in staat te stellen nieuwe leermiddelen te ontwikkelen op basis van de leerdoelen. Verjo b.v. is sinds enige tijd ook bezig met de ontwikkeling van een leerboek van de bromfiets-rijinstructeur. Naar verluidt zijn er geen andere uitgeverijen geweest die zich op dit terrein begeven hebben. Ook de rijopleidingsinstituten zelf hebben geen gezamenlijke pogingen ondernomen om eigen 'lesmaterialen' te ontwikkelen.

Uit de enquête (voorlichting) blijkt dat bij een deel van de opleidingsinstituten in juli 1994 nog getwijfeld werd of men de nieuwe lessen tijdig gereed kon hebben.

Verder konden opleiders ook nog informatie verkrijgen uit het *Examen compendium voor de rijinstructeurs opleiding* (Vissers, 1993). Deze notitie bevat een toelichting op de diverse examenthema's en de functie hiervan is de duidelijkheid en helderheid te bevorderen zowel voor examenmakers als voor de samenstellers van les- en leer materiaal. Slechts weinig opleiders maken van dit werk gebruik.

Het leerboek *Instructie bekwaamheid* wordt vele malen genoemd als een van de boeken die gebruikt wordt. Hoewel Barteling & Van der Pas (1996) van mening zijn dat het niet goed aansluit op de leerdoelen, wordt door weinig andere opleiders dit probleem genoemd.

4.6. **Inhoud en wijze van beoordeling per examenonderdeel**

Deel 1: Theorievakken

Er is een positieve beoordeling van de objectiviteit van beoordeling in de vorm van het 'schriftelijk examen'.

De kritiek die er is heeft betrekking op de leesbaarheid van de vragen. Deze zouden te complex zijn en een leesvaardigheid vergen die de minimale vooropleidingseis ver zou overstijgen. Omdat opleiders de vragen niet te zien krijgen en alleen via hun leerlingen geïnformeerd worden over

de vraag- en de antwoord-alternatieven, is het niet uit te sluiten dat de vragen ‘verdraaid’ ter ore van de opleiders komen.

Ervan uitgaande dat ‘te moeilijke vragen’ slechts incidenteel opduiken, zal de gunstige cesuur ervoor zorgen dat het optreden van een enkele ‘moeilijke’ vraag als oorzaak van een onterechte afwijzing van een kandidaat, niet vaak zal optreden.

Probleem: *De meerderheid van de opleidingsinstituten uit twijfels over de complexiteit van de vraagstelling. Er is onvoldoende garantie dat ‘te complexe vragen’ niet een te groot deel uit maken van de examenset.*

Anders ligt het met de ervaring van opleidingsinstituten dat er grote verschillen zouden bestaan tussen de examensets, waarbij kandidaten het kunnen treffen met alleen ‘moeilijke’ vragen geconfronteerd te worden. In de ogen van de opleiders gelijkwaardige kandidaten, kunnen op de ene dag als een baksteen zakken en op een andere dag met glans slagen voor hetzelfde vak. Een aantal opleidingsinstituten pleit ervoor om vragen te onderscheiden naar ‘moeilijkheidsgraad’ en examensets zo samen te stellen dat er niet meer dan een beschreven aantal ‘moeilijke vragen’ in een examenset opgenomen worden.

Probleem: *De meerderheid van opleidingsinstituten twijfelen aan de gelijkwaardigheid van examensets, en meent geen garantie te hebben dat een dergelijke ‘ongelijkwaardigheid’ niet onevenredig vaak op kan treden.*

Deel 1: Voorafbevraging en rijproef

In dit onderdeel wordt de kandidaat voorafgaande aan de rijproef door twee examinatoren op zijn verkeersinzicht ondervraagd aan de hand van foto’s over verkeerssituaties. Als dit onderdeel niet als onvoldoende wordt beoordeeld, wordt de rijproef wel afgenomen, maar niet beoordeeld.

De knelpunten hier hebben geen betrekking op de inhoud van dit onderdeel, maar vooral op de objectiviteit van de beoordeling. Het feit dat de beoordeling door twee examinatoren wordt uitgevoerd leidt niet tot de gewenste objectiviteit. De volgende redenen zijn genoemd:

- Er bestaan vaste koppels van examinatoren die samen een eigen stijl en beoordelingswijze hebben ontwikkeld, zodat er van onderlinge correctie geen sprake (meer) is.
- Er is sprake van ‘senioriteit’ in de zin dat de examiner met de meeste verdiensten (soms buiten het examengebeuren) het meeste gewicht in de schaal legt, zodat er dus niet werkelijk sprake is van collegiale toetsing en correctie.
- De examinatoren hebben weinig binding met de ‘instructie-praktijk’ en zijn dus minder goed in staat om een goede instructeur te kunnen herkennen.

Probleem: *Een aantal opleidingsinstituten is niet overtuigd van de kwaliteit van de examenbeoordeling vooral waar het de praktische onderdelen betreft. Dit is het geval bij de onderdelen voorafbevraging, rijproef (maar in mindere mate), maar vooral in deel 2: de praktijkles en de theorieles.*

Deel 2: Praktijk- en theorieles

De toename in lesuren is voor een belangrijk deel het gevolg van de extra eisen met betrekking tot de praktijkles. Opleidingsinstituten verschillen in aanpak. De een werkt met uitgeschreven lessen die samen met de kandidaten klassikaal worden doorgenomen, gevolgd door praktische oefeningen. Anderen werken vooral vanuit de praktijk door in de auto te oefenen onder leiding, maar ook door individuele oefening en onderlinge correctie te stimuleren. Dat oefenen gebeurt ook voor een deel op de examenlocatie, om de kandidaat-instructeur vertrouwd te maken met de verkeersomgeving zodat deze weet waar hij/zij bepaalde oefeningen het beste kan laten uitvoeren.

De meeste examenlocaties hebben geschikte verkeerssituaties voor alle lessen - met uitzondering van Heerlen, waar een les niet uitgevoerd kan worden omdat de noodzakelijke verkeersomstandigheden zich niet voordoen. Dit heeft echter niet tot een knelpunt geleid; in overleg met de voorzitter van de examencommissie is de betreffende les in voorkomende gevallen vervangen door een andere les.

De praktijkles wordt door de meeste instituten als een nuttige vervanging gezien van de stageverplichting. De mogelijkheid van ontduiking hiervan was immers te groot, en dat is hiermee ondervangen. Ervaren knelpunten hebben betrekking op:

- *Het laten optreden van een examiner als pseudo-leerling.* Hierdoor zou er geen 'natuurlijke' leerling/instructeur-relatie bestaan. Dit uit zich onder meer in gedragingen van de pseudo-leerling die door de kandidaat-instructeur niet verwacht worden. Dit speelt vooral wanneer de pseudo-leerling 'extreem' gedrag vertoont. Bovendien vervult de pseudo-leerling een dubbele rol. Deze is immers gelijktijdig leerling en beoordelaar en dat heeft als consequentie dat kandidaat-instructeurs in rolverwarring terecht komen. Zij zijn gelijktijdig beoordelaars en beoordeelden. Een minderheid van opleidingsinstituten ervaart dit als een probleem.
- *De omvang van het aantal lessen.* Men ervaart dit als een knelpunt op grond van de mening dat een aantal van zes lessen een voldoende basis zou zijn om aan te nemen dat zeventien lessen in principe door de leerling beheerst worden. Dit argument is vooral toets-theoretisch en gaat voorbij aan de oorspronkelijke bedoeling van zeventien lessen, namelijk die van het garanderen van voldoende praktijkervaring bij de kandidaat-instructeur. Het feit dat zeventien lessen op het examen gevraagd worden, levert aan dat doel per definitie een grotere bijdrage dan zes lessen.
- *De protocollen van de lessen.* Door een klein aantal opleiders wordt gesteld dat de protocollen niet overeenkomen met wat de praktijk van instructeurs vraagt. De lessen zoals die in de opleiding worden aangeleerd worden in de praktijk nooit op deze wijze gegeven; de protocollen zijn dus beroepsvreemd. Echter, deze protocollen zijn nauw omschreven en in samenspraak met het opleidingsveld tot stand gekomen. Omdat dit knelpunt door slechts door twee opleiders is gemeld, kan het hier gaan om een individuele opvatting die verder niet gedeeld wordt door de overige opleiders.

Probleem: *Het is niet uitgesloten dat het gebruik van examinatoren als pseudo-leerling tot ongewenste resultaten leidt.*

In de theorieles is in feite niets veranderd; deze is hier derhalve niet aan de orde.

4.7. Beschikbaarheid van certificaten

De gewijzigde voorschriften met betrekking tot de beschikbaarheid van certificaten brengen met zich mee dat de certificaten voor het onderdeel 'noodmanoeuvres' en EHBO pas bij het aanvragen van het examen 'deel 2' overgelegd hoeven te worden. Als gevolg hiervan maakt geen van de opleidingsinstituten melding van knelpunten. In de uitvoering werken de opleidingsinstituten samen met vaste anti-slipscholen, waarbij gelet is op de aansluiting tussen wat in de leerdoelen beschreven staat en wat door de anti-slipschool wordt aangeleerd. Bij een aantal opleidingsinstituten bestaan twijfels over de kwaliteit van het theoretische gedeelte 'noodmanoeuvres'.

Probleem: *De anti-slipscholen hebben veel ruimte voor een eigen invulling van de leerdoelen. Of die invulling in overeenstemming is met de eisen zoals die in de leerdoelen beschreven staan, wordt op dit moment niet getoetst.*

4.7.1. EHBO-certificaat

De meeste opleiders maken gebruik van de EHBO-cursus die door het Oranje Kruis wordt aangeboden. De opleiders doen dit omdat dit een centraal 'geregelde' overeenkomst met het Oranje Kruis zou betreffen. Er wordt een discrepantie gesignaleerd tussen het niveau van de EHBO cursus van het Oranje Kruis en de kosten die daarvoor in rekening worden gebracht.

4.8. Examenprotocol

Met betrekking tot het examenprotocol worden twee knelpunten gesignaleerd:

- Indien een kandidaat-instructeur in een korte tijd verscheidene bevoegdheden wenst te halen, betekent dit in de praktijk dat een aantal vakken op precies dezelfde wijze geëxamineerd wordt. Met andere woorden, hij of zij legt tweemaal hetzelfde examen af in een kort tijdsbestek. De opleiders pleiten ervoor om op grond van nauw omschreven regels in dit soort gevallen vrijstellingen af te geven. Op grond van de inhoud van het examenreglement en de leerdoelen is niet af te leiden welk belang gediend is met deze 'duplicaat'-examens.
- Een aantal opleiders pleit voor een compensatieregeling. Men vindt dat het mogelijk moet zijn onvoldoendes (onder bepaalde voorwaarden) te compenseren, met name waar het gaat om vakken die eenzelfde opleidingsgebied betreffen. Dit zou als gevolg hebben dat 'goede' kandidaten meer kans hebben om te slagen en niet afgerekend worden op een zwak moment. Dit impliceert dat naar mening van de opleiders dat het huidige examenprotocol niet op een juiste wijze selecteert en dat goede kandidaten dus te vaak ten onrechte zakken.

Probleem: *Het is de opleiders onvoldoende duidelijk waarom 'duplicaat'-examens afgenomen moeten worden.*

Volgens de opleiders wordt (te vaak) een goede kandidaat afgewezen.

4.9. Vooropleidingseisen

Er bestaat algemene instemming met het streven de kwaliteit van de rijopleiding te verbeteren mede door het stellen van eisen aan de kandidaat. Niet iedereen echter is het eens met de eisen die gesteld worden bij aanvang van de opleiding. Argumenten die volgens een aantal opleiders tegen de huidige eisen pleiten zijn:

- De eisen zijn beroepsvreemd, kandidaten met praktijkervaring krijgen geen kans (bijvoorbeeld personen met veel rijervaring).
- Er zijn kandidaten die wellicht niet de benodigde 'papieren bezitten' maar wel alles aan vaardigheden in huis hebben om een goede rijinstructeur te worden. Deze vallen dus ten onrechte af.
- Er zijn kandidaten die in het bezit zijn van de juiste papieren, bijvoorbeeld een IVBO-certificaat, maar die in vaardigheden zo beperkt zijn (bijvoorbeeld wat beheersing van de Nederlandse taal betreft), dat zij noch het examen zullen kunnen halen, noch geschikt zijn voor het beroep van rijinstructeur.
- De exameneisen zijn te hoog in relatie tot de minimum-vooropleidingseisen die gesteld zijn. Dit bezwaar gaat ervan uit dat de minimumeis en de exameneis wat intellectuele vaardigheid op elkaar afgestemd zouden moeten zijn. Uit de minimum-toelatingseis wordt dan geconcludeerd dat dan de exameneis onevenredig zwaar is.
- De toelatingseis is intern niet consistent. Leerlingen met drie jaar MAVO worden afgewezen en leerlingen met een veel lager niveau via het IVBO-certificaat, worden toegelaten.
- De toelatingseisen hebben vooral betrekking op afgeronde schoolopleidingen en niet op 'het karakter en de betrouwbaarheid van de kandidaat'. Dit terwijl de praktijk zal vragen dat hij/zij als instructeur in direct contact zal staan met leerlingen zonder dat daarop controle mogelijk is. Dit zou er voor pleiten niet alleen eisen te stellen aan schoolprestaties maar juist ook eisen te stellen aan 'goed gedrag'.

Opleiders wijzen erop dat de vooropleidingseisen veel kandidaten afschrikken en dat daardoor de 'markt' wordt verkleind. De vooropleidingseisen zijn mede de oorzaak van de terugloop van leerling-instructeurs met 30 à 40% . Men verwacht in de toekomst een tekort aan rijinstructeurs - ook omdat met deze vooropleidingen kandidaten in andere beroepssectoren een 'betere boterham' kunnen verdienen.

Probleem: *Het laatstgenoemde door de opleiders gesignaleerde probleem heeft vooral consequenties voor het 'volume' van beschikbare kandidaten, en heeft daarmee direct ook economische consequenties voor de instituten. Het heeft geen consequenties voor het niveau van de rijinstructeur nadat deze het examen heeft afgelegd.*

Probleem: *Elk selectiemiddel leidt ertoe dat sommige leerlingen ten onrechte worden afgewezen en andere ten onrechte worden toegelaten. Het probleem van interne inconsistentie is van een andere orde omdat binnen de regeling kandidaten van een gelijkniveau niet op gelijke wijze behandeld worden. De toelatingsregeling zou opnieuw op interne consistentie beoordeeld moeten worden.*

De toevoeging van een bewijs van 'goed gedrag' is het overwegen waard al zou het alleen al zijn om als opleidingsbranche (opleidingsinstituten en rijsscholen) op dit punt beleid te gaan voeren. Het blijft de vraag of dat door de branche zelf alleen ontwikkeld kan worden of dat hier ook door de overheid geïnitieerde regelgeving voor nodig is.

4.9.1. *Vaststellen van vooropleidingsniveau*

De opleidingsinstituten in de niet-verstedelijkte gebieden hebben geen problemen met het vaststellen van de vooropleidingen van de leerlingen. Zij worden in mindere mate geconfronteerd met leerlingen zonder certificaten/diploma's of met buitenlandse diploma's. De opleidingsinstituten in de verstedelijkte gebieden hebben hiermee wel veel ervaring.

Er is sprake geweest van aanloopproblemen in het traject van het evalueren van vooropleidingen door Nuffic (in het geval van buitenlandse documenten) en de Informatie Beheersgroep Groningen IBG (in het geval van in Nederland afgegeven certificaten).

De opleiders verschillen onderling in zoverre, dat een aantal van hen de leerlingen assisteert bij het laten waarderen van de documenten. Anderen laten het geheel aan de leerling over.

4.10. **Klachtenprocedure**

Een groot aantal instituten heeft geen ervaring met de klachtenprocedure. In een aantal gevallen was een beroepschrift door een leerling buiten het instituut om ingediend bij de Commissie van Beroep.

De instituten die wel ervaringen hebben roemen de kwaliteit van de uitspraken (vooral wanneer de leerling in het gelijk is gesteld) en de zorgvuldigheid van afhandelen.

Er bestaat meer onduidelijkheid over de interne klachtenprocedure. Ook deze loopt via de leerling. De opleider kan niet rechtstreeks klagen of toelichting vragen bij de voorzitter van de examencommissie.

4.11. **De relatie met het exameninstituut**

Er is sprake van een spanningsveld tussen exameninstituut en opleiders. Dit spanningsveld is voor een deel onvermijdelijk, omdat er nu eenmaal grote belangentegenstellingen bestaan tussen opleiders en beoordelaars.

Het is daarom niet anders dan te verwachten dat de handelwijze van het exameninstituut met argusogen wordt gevolgd en dat ook op kleine slakken handen vol zout gelegd worden.

Daarbij komt nog dat het aanwijzen van Innovam als onafhankelijk exameninstituut heeft betekend dat een aantal instituten minder zeggenschap heeft gekregen in het afnemen van examens dan in het verleden het geval was.

Niettemin zijn de meeste opleidingsinstituten het eens met het aanwijzen van één afzonderlijk centraal exameninstituut. Dit vooral om de schijn tegen

te kunnen gaan dat sommige instituten bevoordeeld zouden worden. Ook wordt de toegenomen objectiviteit van het theorie-examen geprezen - zij het dat dit volgens een klein aantal opleiders inhoudelijk een achteruitgang heeft betekend.

De ervaren knelpunten richten zich vooral op de grote 'afstand' die op deze wijze gecreëerd is tussen opleiden en beoordelen.

"Vroeger zat je samen om de tafel, en dan besprak je het een en het ander, je wist wat er fout ging met een leerling". Nu is er geen rechtstreeks contact meer tussen opleider en examinator. "Soms zitten ze al in de auto op weg naar huis wanneer de examenuitslag door de voorzitter bekend wordt gemaakt."

Het afstemmen van de opleiding op het examen gebeurt via de leerling waarvan gegeven de stressvolle situatie waarin hij/zij verkeerd heeft geen objectieve weergave van de feiten te verwachten is. Zelfs een toelichting door de voorzitter aan de leerling (waar de opleider overigens niet bij aanwezig is) is niet effectief omdat dat in diezelfde stressvolle omstandigheden gebeurt.

Probleem: *Er is onvoldoende mogelijkheid om afstemming van de opleiding op het examen te realiseren, waardoor de door de WRM gewenste verbetering alleen door 'trial and error' gerealiseerd wordt.*

4.12. Aandachtspunten

- Hoewel een groot aantal instituten de opleiding niet meer aanbiedt, zijn niet zozeer de investeringen als gevolg van de invoering van de nieuwe WRM hiervoor de reden, maar primair de 'krimpende' markt. Door de flexibiliteit die de instituten met de breedte van hun opleidingsaanbod hebben, stelt dit soort 'krimp' de instituten niet direct voor *onoverkomelijke* financiële problemen.
- Veel instituten hebben de mogelijkheid aangegrepen om niet meteen in januari 1995 te starten met de 'nieuwe' opleiding, maar af te wachten en zo lang mogelijk met de opleiding oude stijl door te gaan, of zich 'for the time being' te richten op andere opleidingen.
- De praktijk laat zien dat het afstemmen van opleiding op de exameneisen vooral plaatsvindt door het 'de-briefen' van examenkandidaten. Er is geen rechtstreeks contact tussen beoordelaars (examinatoren) en opleiders.
- Er bestaan - bij veel opleidingsinstituten - twijfels over de complexiteit van de vraagwijze. Er is onvoldoende garantie dat 'te complexe' vragen niet een te groot deel uitmaken van de examenset.
- Enkele opleidingsinstituten twijfelen aan de gelijkwaardigheid van examensets, en hebben geen garantie dat een dergelijke 'ongelijkwaardigheid' niet onevenredig vaak kan optreden.
- Verscheidene opleidingsinstituten zijn niet overtuigd van de kwaliteit van de examenbeoordeling, vooral waar het de praktische onderdelen betreft. Dit is het geval bij de onderdelen voorafbevraging en (in

mindere mate) rijproef, maar vooral in deel 2: de praktijkles en de theorieles.

- De anti-slipscholen hebben veel ruimte voor een eigen invulling van de leerdoelen. Of die invulling in overeenstemming is met de eisen zoals die in de leerdoelen beschreven staan, wordt op dit moment niet getoetst.
- De vooropleidingseisen zijn voor opleiders vooral een probleem omdat deze het 'volume' van beschikbare kandidaten verkleinen; dit brengt tegelijkertijd economische consequenties met zich mee voor de instituten.
De toelatingsregeling zou opnieuw op interne consistentie beoordeeld moeten worden.

5. Ervaringen van de Commissie van Beroep inzake de Wet Rijonderricht Motorrijtuigen 1993

5.1. Achtergrond

Artikel 3, eerste lid, van de Wet Rijonderricht Motorrijtuigen 1993 (WRM 1993) biedt aan belanghebbenden de mogelijkheid om tegen het besluit van het exameninstituut administratief beroep in te stellen. Op aandrang van de Tweede Kamer is deze beroepsmogelijkheid in de WRM 1993 verankerd. Zij dient ertoe om de belangen van de examenkandidaten te beschermen tegen incorrecte beslissingen van het exameninstituut.

Met het oog hierop functioneert sinds oktober 1995 een Commissie van Beroep. Deze is bevoegd om als eerste en enige instantie te toetsen of de besluiten van het exameninstituut Innovam zich verdragen met de wet en met de beginselen van behoorlijk bestuur.

Indien beroep is ingesteld onderzoekt de Commissie de zaak. Een belangrijk punt in het onderzoek is dat de Commissie een hoorzitting houdt, waarvoor beide partijen - de appellant en het exameninstituut - worden uitgenodigd. Na afloop van de hoorzitting bepaalt de Commissie een standpunt op basis van de schriftelijke stukken en hetgeen in de hoorzitting naar voren is gebracht. Vervolgens wordt gewerkt aan een schriftelijke uitspraak, die aan beide partijen worden toegezonden.

De relevante bepalingen van de Algemene Wet Bestuursrecht (Awb) beogen de klager - in dit geval een examenkandidaat - zoveel mogelijk rechtsbescherming te geven.

In dat kader vat de Commissie haar taak ruim op en kiest zij een actieve opstelling. Wanneer bijvoorbeeld een kandidaat een examenvraag fout beantwoord heeft, maar niet over de vraag klaagt, dan heeft de commissie wel de bevoegdheid om de juistheid van de vraag verder te onderzoeken.

In het kader van de WRM kan tegen twee beslissingen in beroep worden gegaan:

- het toegelaten worden tot het examen;
- de uitslag van het examen c.q. de toets.

In principe zijn beroepsprocedures in het kader van de Awb gratis. Voor beroepen met betrekking tot besluiten in het kader van de WRM 1993 is *wel* sprake van te betalen griffierechten. Met het vragen van griffierecht heeft men ervoor willen zorgen dat er een kleine zeef gecreëerd wordt om te veel beroepschriften te voorkomen. Het niet voldoen van het griffierecht voorafgaande aan het houden van de hoorzitting leidt tot niet-ontvankelijkverklaring.

Het beroepschrift moet binnen zes weken na de beslissing bij de Commissie van Beroep ingediend zijn.

De uitspraak van de Commissie van Beroep is bindend. Dat wil zeggen dat in geval van beroep niet Innovam maar de Commissie van Beroep de uiteindelijke uitslag van het examen bepaalt. Innovam heeft de uitspraak van de Commissie van Beroep als gegeven te aanvaarden: indien de Commissie

van Beroep uitsprekt dat de kandidaat toch geslaagd moet worden geacht, dient Innovam daarnaar te handelen en eventueel de vereiste documenten af te geven. De Commissie van Beroep voert als lijn om in geval van 'afkeuren' van een vraag in een examen, de kandidaat het voordeel van de twijfel te geven en deze afgekeurde vraag 'goed' te rekenen.

Voorts is de uitspraak van de commissie definitief. Er is geen instantie van hoger beroep. Beroep op de administratieve rechten is uitgesloten. Resteert eventueel beroep op de burgerlijke rechten, maar dit is tot dusver niet voorgekomen. Bedacht moet worden dat aan een dergelijk beroep nogal wat kosten zijn verbonden.

De uitspraak is richtinggevend voor toekomstige uitspraken en er is dus sprake van jurisprudentie. Een door de Commissie van beroep afgekeurde vraag dient in die vorm dan ook niet meer door het exameninstituut gebruikt te worden.

Strikt genomen is de taak van de Commissie van Beroep gericht op de rechtsbescherming. Gevolg daarvan is wel dat van de uitspraak een impuls uitgaat, gericht op verhoging van de kwaliteit en de diensten van het exameninstituut.

5.2. Procedure

De examenkandidaat (appellant) stelt een beroepschrift op. Dat beroepschrift is veelal gericht tegen de uitslag van het examen (dus alle vakken). Maar het kan ook gericht zijn tegen een enkel vak. Het beroepschrift dient volgens artikel 6:5 Awb te voldoen aan bepaalde eisen. Het beroepschrift wordt ondertekend en bevat ten minste:

- de naam en het adres van de indiener;
- de dagtekening;
- een omschrijving van het besluit waartegen het beroep is gericht;
- de gronden van het beroep.

Na indiening wordt het beroepschrift toegestuurd aan de verweerder (Innovam). Innovam zendt vervolgens een reactie (verweerschrift) en, indien van toepassing, de examenvragen aan de Commissie van Beroep. Het verweerschrift wordt aan appellant toegezonden, de examenvragen echter niet. Dit in verband met de bescherming van de examenvragen. De appellant wordt in de gelegenheid gesteld om vanaf een week voorafgaand aan de hoorzitting alle op het beroepschrift betrekking hebbende stukken, dus ook de examenvragen, in te zien op het secretariaat van de Commissie van Beroep om zich zodoende beter te kunnen voorbereiden op de hoorzitting. Hierna volgt de hoorzitting waarbij de appellant en de verweerder beiden aanwezig zijn, alsmede de Commissie van Beroep, inclusief de secretaris van de Commissie.

Indien het beroep een beslissing omtrent het theorie-examen betreft, krijgt de appellant op de hoorzitting alle examenvragen te zien die gesteld zijn op het betreffende examen. De appellant kan dan aangeven op welke onderdelen van de door hem/haar onjuist beantwoorde examenvragen zijn/haar beroep betrekking heeft en toelichten waar de problemen zitten.

5.3. Aard van de beroepschriften

In *Tabel 7* wordt een overzicht gegeven van het aantal personen dat na 1 januari 1995 een beroepschrift heeft ingediend, waarover door de Commissie van Beroep voor 1 augustus 1996 uitspraak is gedaan. Het betreft 24 individuele en gevoegde beroepschriften.

Examencategorie	Totaal ingediend	Geen griffierechten betaald	Uitspraak
Bromfietsinstructeursexamen	37	23	14
Rijbewijs B	13	2	11
Overige categorieën	5	1	4
Totaal	55	26	29

Tabel 7. Aantal personen dat een beroepschrift heeft ingediend na 1 januari 1995 en waarover door de Commissie van Beroep vóór 1 augustus 1996 uitspraak is gedaan.

Uit het overzicht blijkt dat de meeste beroepschriften betrekking hebben gehad op het bromfiets-instructeursexamen. Het gaat in alle gevallen om het examen nieuwe stijl (er bestaat geen examen oude stijl). Voor het examen 'rijbewijs categorie B en de overige categorieën' geldt dat het hier zowel examens oude stijl als examens nieuwe stijl betreft. Opvallend is dat 50% van de beroepschriften niet in behandeling wordt genomen, vanwege het niet voldoen van de griffierechten.

Naar alle waarschijnlijkheid gaat het hier om personen die afzien van een beroepschrift, en mogelijk op twee paarden hebben gewed: enerzijds het volgen van de beroepsprocedure om zo een positief examenresultaat te behalen en anderzijds het doen van een herexamen.

5.4. Uitspraak

Categorie	Deels gegrond	Gegrond	Ongegrond	Niet ontvankelijk ¹⁾	Eindtotaal
Bromfiets	10	2	2	0	14
Cat. A	0	0	2	1	3
Cat. B	6	1	5	0	12
Bromfiets	71,4%	14,2%	14,2%	0,0%	100%
Cat. A	0,0%	0,0%	66,6%	33,3%	100%
Cat. B	50,0%	8,3%	41,6%	0,0%	100%

1) 'Niet ontvankelijk' betekent in dit verband dat het beroep niet een beslissing betrof dus niet bij de Commissie van Beroep behandeld kon worden.

Tabel 8. Overzicht van uitspraken naar certificaat-categorie.

Tabel 8 laat zien dat voor de bromfiets-instructeursexamens 85% van de beroepschriften die in behandeling zijn genomen (n=14) gegrond of

gedeeltelijk gegrond verklaard is. Dat percentage is hoger dan voor categorie-B-examens. Bij de laatste gaat het zowel om examens nieuwe stijl als om examens oude stijl. Bij de bromfiets zijn het allemaal nieuwe stijl examens en deze beroepschriften hebben ook alle betrekking op deel 1 van het examen.

5.5. Afgekeurde vragen

Hieronder is aangegeven hoeveel van de vragen door de Commissie van Beroep als ‘niet goed’ zijn beoordeeld, dat wil zeggen als dubbelzinnig of onduidelijk geformuleerd of met een incorrect antwoord.

Vakken	Aantal fout bevonden vragen of antwoorden
Kennis van het RVV	1
Theorie van de verkeerstaak	5
Veiligheid	0
Ander Verkeer	0
Techniek/onderhoud	0
Mobiliteit en milieu	6
Wet en regelgeving	10
Instructie/begeleiding	3
Leerlingverschillen	0
Leerlingbeoordeling	5
Didactische hulpmiddelen	3
Totaal	33

Tabel 9. Aantal fout bevonden vragen of antwoorden, verdeeld naar vak.

Tabel 9 laat zien dat de meeste (bijna eenderde van alle afgekeurde vragen) betrekking had op het vak ‘wet en regelgeving’. Er zijn ook vakken waarvan geen enkele vraag is afgekeurd. Kennelijk is wet- en regelgeving het moeilijkste vak, zoals ook blijkt uit de slaagpercentages (zie de hoofdstukken 8 en 9).

Het gevolg is dat veel vragen uit dit examenvak bij de Commissie van Beroep aan de orde zijn geweest. Zo is ook te begrijpen dat zeer weinig vragen uit het examenvak ‘andere verkeersdeelnemers’ in de Commissie besproken zijn; dit vak heeft een slaagpercentage van bijna 100%. Maar dit is niet de enig mogelijke verklaring voor het verschil. Wat het vak ‘techniek en onderhoud’ betreft - ook een vak met een relatief gering slaagpercentage en een examenvak waarover door de opleiders wordt geklaagd dat het te ‘diep’ gaat: daarvan is geen enkele vraag afgekeurd. De conclusie is dan ook dat deze gegevens onvoldoende zijn om conclusies te trekken met betrekking tot de kwaliteit van de vragen per examenvak, en dat aanvullende gegevens hiervoor noodzakelijk zijn.

5.6. Doorlooptijden

Na het *afleggen van het examen* gaat gemiddeld een half jaar voorbij voordat de commissie een uitspraak doet over het al dan niet gegrond zijn van het beroep. Vanaf het *indienen van het beroepschrift* is de gemiddelde looptijd van de procedure 23 weken. De wettelijke termijn die in de Awb is gesteld is zestien weken met een uitloop tot 24 weken.

Tabel 10 laat zien dat 55% van de beroepschriften binnen de door de wet gestelde uiterlijke termijn van 24 weken wordt afgehandeld, en slechts 7% binnen de termijn van zestien weken.

16 weken of minder	2
	6,90%
24 weken en minder	14
	48,28%
25 weken en meer	13
	44,83%
Eindtotaal	29

Tabel 10. *Overzicht van de looptijd.*

In de beginperiode was er sprake van aanvangsproblemen. Echter, de doorlooptijd van de beroepschriften tot nu toe (vergeleken in drie perioden) laat weinig ontwikkeling zien in de richting van kortere doorlooptijden.

Datum uitspraak	Gemiddeld aantal weken doorlooptijd
December 1995 - februari 1996	19
Maart 1996 - juni 1996	28
Juli 1996 - augustus 1996	25
Eindtotaal	24

Tabel 11. *Gemiddelde doorlooptijd, per periode waarin uitspraak is gedaan.*

5.7. Problemen in de toekomst

De Commissie van Beroep verwacht bij de inwerkingtreding van de regeling inzake de applicatietoets een toename van het aantal beroepschriften. Dit omdat het daar gaat over mensen die al werkzaam zijn als instructeur en die als gevolg van de afwijzing economisch geschaad worden. Zonder certificaat, verworven na het met goed gevolg afleggen van de 'applicatietoets', mogen zij immers niet langer werken als rijinstructeur.

Niet alleen verwacht men dat het aantal beroepszaken zal toenemen, het laat zich ook aanzien dat de rechtstrijd met meer inzet en diepgang zal worden gevoerd. Nu laten kandidaten zich veelal nog niet professioneel juridisch bijstaan. Te verwachten is dat dat bij dreigende economische schade vaker het geval zal zijn.

Tevens valt het niet uit te sluiten dat bij een gegrond-verklaring van een beroep, vaker een civiele procedure tegen het exameninstituut aangespannen zal worden met het doel financiële compensatie te verkrijgen voor gederfde inkomsten. Op dit moment loopt al een dergelijke zaak.

5.8. Aandachtspunten

- De looptijd van 45% van de beroepsprocedures overschrijdt de vastgestelde wettelijke termijn van uiterlijk 24 weken.
- De procedure vergt veel tijd.
- Er zijn grote verschillen in het aantal ‘afgekeurde vragen per vak. Hieruit kunnen echter geen conclusies getrokken worden met betrekking tot de kwaliteit van de vragen per examenvak.
- Er lijkt sprake te zijn van ‘oneigenlijk gebruik’ in de zin dat personen niet zozeer bezwaren tegen de examenuitslag zelf hebben, maar de examenuitslag als onredelijk ervaren in het licht van de ‘onevenredig zware’ gevolgen van de examenuitslag.

6. Ervaringen van OcRij

6.1. Inleiding

OcRij (voorheen OCVVR) is het defensie-instituut dat zowel de opleiding als de examens van aspirant-instructeurs verzorgt. Het onderscheidt zich van de 'burger'-instituten doordat:

- examens en opleidingen in één instituut zijn ondergebracht;
- de kosten voor de opleiding niet door de kandidaat gedragen worden maar door het ministerie van Defensie;
- er een sterk hiërarchische werkgever/werknemer-relatie bestaat tussen opleider en kandidaat, waardoor de opleider de kandidaat verplichtingen kan opleggen in termen van verplichte aanwezigheid, extra inspanningen enzovoort;
- er additionele examens worden afgenomen, zoals bijvoorbeeld terreinrijden, die niet op grond van de WRM 1993 verplicht gesteld zijn.

Deze verschillen leiden tot een geheel andere problematiek en ook andere ervaringen met betrekking tot de WRM 1993.

6.2. Ervaringen

OcRij is min of meer overvallen door de veranderingen die in de WRM 1993 beoogd zijn. Dit komt doordat de persoon die namens de Koninklijke Landmacht alle contacten met het ministerie van Verkeer en Waterstaat en de diverse werkgroepen onderhield, na een reorganisatie binnen de Landmacht, de noodzakelijke informatie niet meer aan de belanghebbenden kon doorgeven.

Verder is de Koninklijke Landmacht in dezelfde periode geconfronteerd met ingrijpende reorganisaties binnen de krijgsmacht, die geleid hebben tot het sluiten van verscheidene kazernes, het verhuizen van afdelingen en het reorganiseren van delen van de krijgsmacht zoals OcRij.

Men moest dus begin 1995 een nieuwe cursus aanbieden terwijl er onvoldoende voorbereidingen aan voorafgegaan waren. Hoewel men wel in januari gestart is met een nieuwe cursus, is deze in een vroegtijdig stadium afgeblazen - onder meer omdat het aanbod van aspirant-instructeurs te gering was. Pas in september 1995 is men definitief van start gegaan.

6.3. Inhoud van de opleiding

De nieuwe opleiding duurt een half jaar en is een fulltime-cursus, waarvan zes weken stage wordt gelopen. In die stage leidt men - onder begeleiding - echte leerlingen op. Aan het einde van de opleiding is men dan instructeur voor de categorieën B en C.

De opleiding is modulair opgebouwd, en elke module wordt afgesloten met een of meer deexamens. De opleiding is gebaseerd op een functieanalyse van de werkzaamheden van een rijinstructeur. Op grond daarvan zijn leerdoelen geformuleerd die voor een groot deel sporen met de leerdoelen

zoals die in het kader van de WRM 1993 door Traffic Test zijn opgesteld. Alleen - zo stelt OcRij - zijn de leerdoelen van OcRij veel meer vanuit de praktijk geformuleerd en zijn zij ook eenduidiger.

OcRij gebruikt hiervoor leerdoelen die aan bepaalde voorwaarden moeten voldoen. Er kunnen verschillende soorten doelstellingen zijn: vaardigheidsdoelen, verstandelijke vaardigheidsdoelen, attitude/affectieve, houdingsdoelen, enzovoort. Elk leerdoel bestaat uit drie componenten, te weten:

- *gedragsdeel*: het concreet waarneembaar gedrag dat de leerling moet kunnen uitvoeren;
- *voorwaarde-deel*: de voorwaarden waaronder de leerling het beschreven gedrag moet kunnen uitvoeren;
- *normdeel*: de beschrijving van de minimumprestatie die nog als succesvol dient te worden beschouwd.

6.4. **Bijscholing docenten**

De docenten zijn bijgeschoold door:

- hen te betrekken bij de ontwikkelingen;
- hen te laten opleiden door PVI-kerninstructeurs;
- hen verder intern te scholen.

Er bestaat een nauwe samenwerking tussen opleiders en examinatoren enerzijds en het bureau 'opleidings- en examenontwikkeling' anderzijds.

6.5. **Gebruikte materialen**

OcRij heeft vooral eigen materiaal gebruikt, aangevuld met leerboeken uit de 'civiele praktijk'. De eigen syllabus is ontwikkeld in samenspraak met de werkvloer. Ten opzichte van de oude opleiding is de nieuwe opleiding uitgebreid met twee weken 'instructie-bekwaamheid'.

De gehele cursus is gebaseerd op een didactische functie-analyse waarin het functiegerichte gedrag van de rijinstructeur centraal staat.

6.6. **Knelpunten in vakken**

Een aantal onderdelen wordt als te theoretisch beschouwd. Vooral het vak 'mobiliteit' is moeilijk te verkopen. Men vindt dit een politiek verhaal dat niet te vertalen is naar werkvloer. Het is volgens OcRij niet nodig dat instructeurs de term 'modal split' kennen. Zo hoeven zij ook niet te weten wat abstracte begrippen als 'nystachmus' betekenen. Wat nodig is volgens OcRij, is dat instructeurs dit soort begrippen kunnen vertalen naar praktijk-consequenties. Deze vertaalslag is onvoldoende gemaakt.

Ook worden de vormingsdoelen van een rijinstructeursopleiding onvoldoende belicht. Dit kan gemakkelijker in de militaire rijopleiding, waar een gebrekkige attitude tijdens opleiding grond kan zijn om de persoon uit de cursus te verwijderen.

Wat afwijkt van de civiele rijopleiding is het ontbreken van de 'voorafbevraging'. Verkeersinzicht wordt niet theoretisch, maar in de praktijk getoetst. Zo wordt de aspirant-instructeur getraind om de handelingen van de leerling (meestal een collega) te observeren te analyseren en te evalueren.

Verder wordt verkeersinzicht getraind tijdens de opleiding door een leerling tijdens het autorijden hardop te laten denken en hem/haar te vragen verkeerssituaties van commentaar te voorzien.

6.7. Vooropleidingseisen

Het vaststellen of iemand voldoet aan de bij de wet gestelde vooropleidingseisen wordt door het selectiebureau van de Koninklijke Landmacht gedaan. Maar OcRij is van mening dat de motivatie van de leerling belangrijker is dan zijn of haar opleidingsniveau. Eigenlijk zou het principe 'het examen selecteert' toegepast moeten worden.

Verder bevindt OcRij zich natuurlijk in de speciale positie dat bij onvoldoende presteren de leerling uit de opleiding verwijderd kan worden. Immers, de kandidaat betaalt niet zelf voor zijn/haar opleiding.

6.8. Het examen

OcRij heeft zelf examenvragen ontwikkeld. Tot op heden heeft geen afstemming plaatsgevonden tussen de vragen zoals die door Innovam gebruikt worden en de vragen van OcRij. Voorwaarde voor deelname aan het examen is dat de kandidaat voor alle deexamens is geslaagd. Zowel voor de B- als de C-categorie legt de kandidaat een praktijkexamen af:

- a. het geven van een praktijkles; en
- b. het afleggen van de rijproef.

De kandidaat hoeft echter maar een theorieles te geven. Dit examen kan zowel de B- als de C-categorie betreffen. De examenlessen worden gegeven aan echte leerlingen. Er wordt dus geen gebruik gemaakt van pseudo-leerlingen, zoals bij het civiele examen gebeurt.

Praktijkexamens worden altijd door twee examinatoren beoordeeld.

6.9. Noodmanoeuvres

OcRij twijfelt aan de noodzaak om de noodmanoeuvres voor alle categorieën met het desbetreffende voertuig uit te laten voeren. Immers, zo redeneert OcRij, het streven van dit onderdeel is dat cursisten leren gevaren op dit vlak te leren herkennen en te vermijden. Het is niet nodig om dat te trainen op het specifieke voertuig waarvoor de instructiebevoegdheid wordt gehaald.

6.10. Samenwerking met civiele opleiding en examen

Tot op heden is er weinig samenwerking met civiele opleidings- en exameninstituten. Dit wordt door OcRij om verscheidene redenen wel gewenst. Allereerst is er veel know-how bij het instituut, welke nu alleen ten goede komt aan de defensie-opleidingen, terwijl ook de civiele opleiding er haar voordeel mee zou kunnen doen.

Hetzelfde geldt voor het examen. Men heeft het gevoel dat deze kwaliteiten van OcRij onvoldoende erkend en benut worden. Zo zou het ter beschikking stellen van de OcRij vragenbank aan Innovam het aantal vragen in de Innovam vragenbank sterk doen toenemen.

Aan de wens tot samenwerking ligt niet alleen een inhoudelijk argument ten grondslag maar ook een zakelijk. De Koninklijke Landmacht is stevig aan het reorganiseren en inkrampen. Het bestaansrecht van bepaalde onderdelen zal minder ter discussie staan wanneer er ‘van buiten Defensie’ een beroep wordt gedaan op de specifieke deskundigheid en vooral wanneer daar dan ook inkomsten tegenover staan.

6.11. Aandachtspunten

Afgezien van de organisatorische problemen (die het gevolg waren van de gebrekkige interne informatieverspreiding bij de Koninklijke Landmacht in de voorbereidingsfase van het uitvoering geven van de WRM 1993) heeft OcRij op het inhoudelijke vlak bijna dezelfde problemen gehad als de ‘civiele’ opleiders.

Daar waar sprake is van verschillen, kunnen deze grotendeels verklaard worden uit de verschillen in taken en organisatie. Wanneer OcRij trots laat zien hoe men zonder pseudo-leerlingen kan werken, hoe men structureel stage-periodes inplant en een continue controle kan uitvoeren op de kwaliteit van de werkzaamheden van de leerling-instructeur, dient men te bedenken dat dit alleen mogelijk is omdat OcRij een defensie-opleiding is. Hier gaapt een grote kloof, die in een aantal gevallen de communicatie met de civiele opleiding en exameninstituut bemoeilijkt.

Verder wordt samenwerking bemoeilijkt door een potentiële dreiging die uitgaat van de defensie-opleiding. Door de ruime ontwikkelingsmogelijkheden vooral met betrekking tot ‘computer assisted learning’ heeft de Koninklijke Landmacht nu leermiddelen in huis die, wanneer deze als ‘do-it-yourself-kits’ op de civiele markt zouden komen, een serieuze bedreiging kunnen vormen voor het markt aandeel van de opleidingsinstituten.

Formeel is in het verleden weinig samenwerking geweest tussen de civiele en de militaire opleiding, maar op de werkvloer is wel degelijk sprake van uitwisseling van ervaringen en kennis. Immers, in het opleidingsveld komt het voor dat opleiders in dienst van de Koninklijke Landmacht ook nog, in hun ‘vrije tijd’, een civiel opleidingsinstituut runnen. En met betrekking tot examens komt het veelvuldig voor dat opleiders bij de Koninklijke Landmacht in hun vrije tijd examineren zijn bij Innovam.

Inherent aan elke wetgeving waarin een bepaald eindniveau van kandidaten wordt geregeld, is dat de methode van toetsen onafhankelijk van instituut tot dezelfde resultaten leidt. Met de huidige stand van zaken lijkt het dat dit met betrekking tot Innovam en OcRij onvoldoende gegarandeerd wordt. Samenwerking tussen exameninstituten zou een bijdrage kunnen leveren aan deze wenselijke ‘gelijkheid’.

7. De ervaringen van het ministerie van Verkeer en Waterstaat

Het ministerie heeft vooral een rol gespeeld met betrekking tot de beleidsdoelstelling in relatie tot de inhoud van de wet, de totstandkoming en de implementatie van de wet.

Het vraaggesprek heeft zich dan ook op deze aspecten geconcentreerd. Omdat het ministerie geen rol speelt in de uitvoering van de wet, worden ten aanzien van het uitvoeringsaspect in dit hoofdstuk geen aandachtspunten geformuleerd.

7.1. Achtergrond

De WRM 1993 is een van de instrumenten in het streven om te komen tot een kwalitatief hoogwaardiger basisrijopleiding. De kwaliteit van de rijinstructeur is immers een belangrijk aspect van de basisrijopleiding. Alle in de WRM 1993 opgenomen wijzigingen beogen bij te dragen aan dat doel.

In de voorbereidingsfase zijn vanuit de instituten die instructeursopleidingen verzorgden, sterk verzet gekomen. De opleidingsinstituten zagen onvoldoende voordelen in de nieuwe opzet.

De invoering van de wet is tevens bemoeilijkt door het gegeven dat gelijktijdig met de herziening van de WRM ook de Wegenverkeerswet is aangepast. Dit leidde voor HWV en HWR tot een werklast die groter was dan met de bestaande bezetting van de afdelingen gedragen kon worden.

7.2. De vooropleidingseisen

Het doel van de vooropleidingseisen is de garantie van een ‘minimum-niveau’ bij de kandidaat-instructeurs. Aanvankelijk werd overwogen om van instructeurs te verlangen dat zij minimaal een HAVO-opleiding met goed gevolg hadden afgerond. Dit omdat de taakanalyse liet zien dat met name het instrueren (bijvoorbeeld het uitleggen van verkeerssituaties) meer algemene vaardigheden verlangden op abstract cognitief niveau.

Dit streven bleek onhaalbaar tegen de achtergrond van het verwachte inkomen van een rijinstructeur. Dit inkomen ligt veel lager dan andere beroepen waarvoor minimaal HAVO als (voor)opleidingseis geldt. Een en ander zou betekenen dat nog maar weinig personen voor het beroep van rijinstructeur zouden kiezen, hetgeen onherroepelijk *een tekort* aan rijinstructeurs tot gevolg zou hebben.

Wat nu resteert is een minimale vooropleidingseis. De wetgever is zich ervan bewust dat deze eis zowel kan leiden tot een onterechte uitsluiting (waarbij een persoon die in principe wel ‘geschikt’ is *niet* wordt toegelaten) alsook tot een onterechte toelating (waarbij een persoon die in principe niet geschikt is *wel* moet worden toegelaten).

Om het eerste geval te ondervangen kan overwogen om in de plaats van een wettelijk bepaalde minimale vooropleidingseis een ‘toelatingstest’ in te voeren. Dit betekent echter dat het probleem van de toets op de noodzakelijke vaardigheden verschoven wordt van het bezit van een diploma naar het slagen voor de test. Een dergelijke test is dus vanuit het beleid gezien geen optie.

In het geval van de onterechte toelating ligt de verantwoordelijkheid bij de opleiders zelf. Zij hebben immers de vrijheid om bij de toelating tot een opleiding additionele eisen te stellen aan een leerling. Deze kunnen zelfs verder gaan dan de eisen die de overheid stelt, en meer betrekking hebben op de geschiktheid van de kandidaat om het latere beroep uit te oefenen. Dit zou bijvoorbeeld kunnen betekenen dat ook een persoonlijkheidstest afgenomen wordt.

De overheid speelt hier geen rol; zij kan uitsluitend eisen stellen met betrekking tot het vaardigheidsniveau dat een leerling moet bezitten om toegelaten te worden tot het examen.

7.3. Aangewezen exameninstituut

De overheid heeft gekozen voor het aanwijzen van centrale exameninstituten (Innovam, OcRij en PVI) om daarmee een scheiding aan te brengen tussen opleiding en examen, en om de uniformiteit te garanderen. De verstrengeling van opleiding en examen in het verleden was ongewenst en onbevredigend. Derhalve heeft de overheid erop toegezien dat er een waarlijk onafhankelijk exameninstituut zou bestaan. Dit verklaart ook de strikte scheiding - zoals deze tot uiting is gekomen in dit onderzoek - tussen exameninstituut en opleiding. De opstelling van Innovam dat men *alleen* met examenkandidaten te maken heeft en niet met opleiders, is derhalve correct.

De overheid ziet als primaire taak van Innovam het inhoud geven aan en het uitvoeren van de examens en het bijhouden van het register. Hoewel de overheid ziet dat de informatie (met name over examenuitslagen) een belangrijke rol kunnen spelen in het verbeteren van de afstemming tussen de inhoud van de opleiding en de exameneisen, is het niet zo dat van Innovam verwacht kan worden ook daarin een leidende rol te spelen. Wel is het noodzakelijk dat Innovam gegevens die voor het realiseren en evalueren van door de Wet beoogde doelen nodig zijn, op een adequate wijze verzamelt en beschikbaar stelt.

7.4. Toezicht op het exameninstituut

Tot op heden is er intensief contact met Innovam, de opleidingsinstituten, via de CEC - en de EOC vertegenwoordiger van V&W. Verder is bij de examens een V&W-gecommitteerde aanwezig en deze brengt verslag uit aan de procesmanager van V&W. Op grond van de op deze wijze verzamelde gegevens is er geen reden om te twijfelen aan de kwaliteit van Innovam. Als voorbeeld hiervoor kan dienen de zorgvuldigheid waarmee de examenvragen zijn opgesteld.

Een leemte is dat er door tijdgebrek geen proefexamens hebben kunnen plaatsvinden. Het voornemen is om een dergelijk proefexamen wel toe te passen met betrekking tot de vragen voor de applicatietoets.

Verder heeft de overheid geen formele rol in het tot stand komen van het examen. Dat is de taak en verantwoordelijkheid van Innovam.

7.5. Leerdoelen

De overheid heeft het nodig gevonden om de vrij 'globaal' geformuleerde examen eisen te concretiseren. Daartoe heeft zij opdracht gegeven om,

uitgaande van de exameneisen, leerdoelen te formuleren. Een andere mogelijkheid was geweest om leerstof 'te formaliseren' door boeken op te geven. Er bleken evenwel verscheidene methoden te bestaan en voor sommige vakken was zelfs nog geen leerstof beschikbaar.

De leerdoelen zijn niet in de regel- of wetgeving opgenomen. Ze hebben niettemin in zoverre een formele status dat ze wel door het ministerie dienen te worden goedgekeurd. Hierbij geldt dat randvoorwaarde dat de leerdoelen in samenspraak met betrokkenen (opleiders) ontwikkeld zouden worden. Deze leerdoelen kunnen vergeleken worden met de Rijprocedure B zoals die nu in de rijopleiding gebruikt wordt.

Nu enige tijd met de leerdoelen is gewerkt, is duidelijk geworden dat de formuleringen de kennisgebieden te weinig afbakenen en voor de opleidingen onvoldoende houvast bieden. Dit is vooral gebleken uit de reacties uit het veld. Dit was, gegeven de bedoelingen van de overheid, ongewenst. Daarom heeft ook de overheid gestimuleerd dat de leerdoelen (ook voor de applicatie-cursussen) waar nodig hergeformuleerd werden.

7.6. **Het examen**

Het is lastig om direct vanaf het begin een goede afstemming tussen examen en opleiding tot stand te brengen. Dit is per definitie, gegeven de vrijheid van onderwijs zoals die in de grondwet is vastgelegd, maar beperkt mogelijk.

Bovendien is het houden van een en proefexamen is door de tijdsdruk waarmee men te maken had, niet mogelijk geweest. Indien een dergelijk proefexamen wél had kunnen plaatsvinden, met de opleiders zelf als 'proefkonijnen', hadden laatstgenoemden zicht gehad op de inhoud en de vorm van het examen en mogelijk de afstemming kunnen verbeteren.

7.7. **Het examenreglement**

Het opstellen van het examenreglement is de taak van het exameninstituut. Een deel van het huidige reglement is niet nieuw, maar is rechtstreeks overgenomen uit de oude WRM-praktijk. Dit geldt met name voor de deelcertificaten en de compensatieregeling. In de oude WRM-praktijk was geen sprake van deelcertificaten en een compensatieregeling. Deze punten zijn om praktische redenen en zonder verdere discussie overgenomen in het nieuwe reglement.

De overheid wil zich pas na de (ervarings)evaluatie een oordeel vormen over al dan niet wenselijke wijzigingen op dit punt. Deze eventuele wijzigingen dienen in samenhang gezien worden met het *aantal* vakken, de *samenhang* tussen de vakken, en de *slaagnorm* (cesuur). Immers, de bedoeling van de wet is een kwalitatief hoogstaande rijinstructie in de basisrijopleiding en de inhoud van het examenreglement dient dit doel te dienen.

Ditzelfde geldt voor het door de opleiders en het exameninstituut gesignaleerde knelpunt dat, wanneer een kandidaat binnen een kort tijdsbestek examen doet voor verschillende instructeurs-certificaten (bijvoorbeeld voor A en B), hij/zij bij het schriftelijke gedeelte tweemaal examen doet in inhoudelijk gezien precies dezelfde vakken. Dit zijn onbedoelde effecten, die bij de invoering niet zijn voorzien. Dit zijn de detailniveaus waarop nu de wet en de uitvoering ervan fijngeslepen dient te worden.

7.8. Samenwerking tussen de exameninstututen

HWV vindt het noodzakelijk dat er meer samenwerking komt tussen de twee exameninstututen Innovam en OcRij.

8. Analyse examenresultaten bromfiets-rijinstructeursexamen

8.1. Algemeen

Het bromfiets-rijinstructeursexamen werd voor het eerst op 22 juni 1995 afgenomen. Hiermee werd uitwerking gegeven aan een noodzakelijke voorwaarde voor de invoering van hoofdstuk 6 van de Wegenverkeerswet 1994, waarin de maatregelen op het gebied van rijvaardigheid en rijbevoegdheid zijn geregeld.

Een van de wijzigingen in de Wegenverkeerswet betreft immers de verplichtstelling per 1 juni 1996 van het bezit van een bromfietscertificaat. Alle personen die op die datum zestien jaar worden en bromfiets willen rijden moeten met goed gevolg een theorie-examen afleggen om in het bezit te komen van dit certificaat. Personen die ouder zijn dan zestien jaar kunnen dit certificaat 'kopen'. Personen in het bezit van een geldig rijbewijs voor een ander voertuig zijn vrijgesteld van de certificaat-plicht.

Elke persoon (*instructeur*) die kandidaten voorbereidt op het 'bromfiets-examen' dient in het bezit te zijn van een rijinstructie-certificaat voor bromfietsinstructeur.

8.2. Deelname

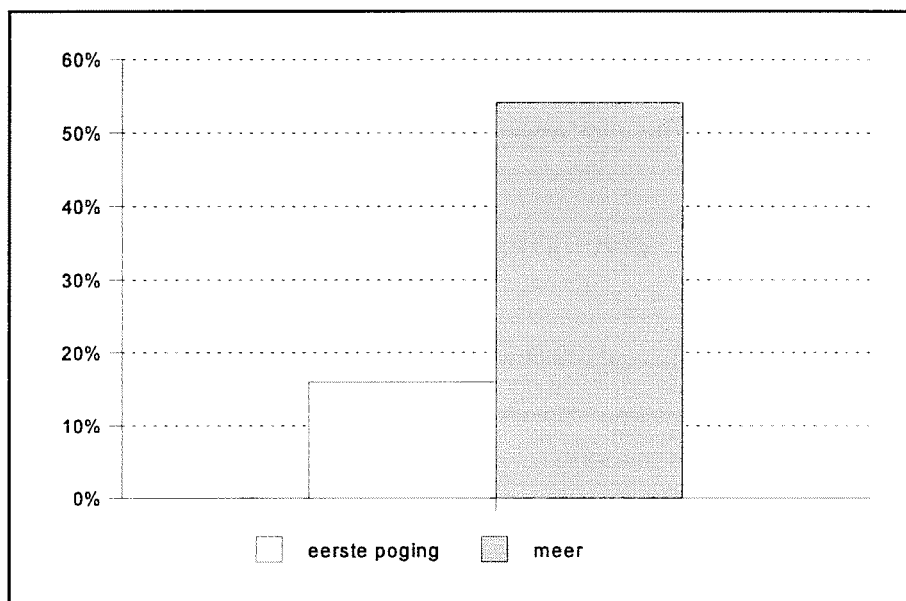
In de periode juni 1995 - juli 1996 zijn 889 bromfietsexamens afgelegd. Dit betrof voor het overgrote deel (84%) eerste examens en voor 16% herexamens.

Leeftijdsgroep	Aandeel
<25	4,9 %
25-30	14,4 %
30-35	18,2 %
35-40	19,6 %
40-45	14,9 %
45+	27,8 %

Tabel 12. *Leeftijdsverdeling van de bromfiets-instructeursexamenkandidaten.*

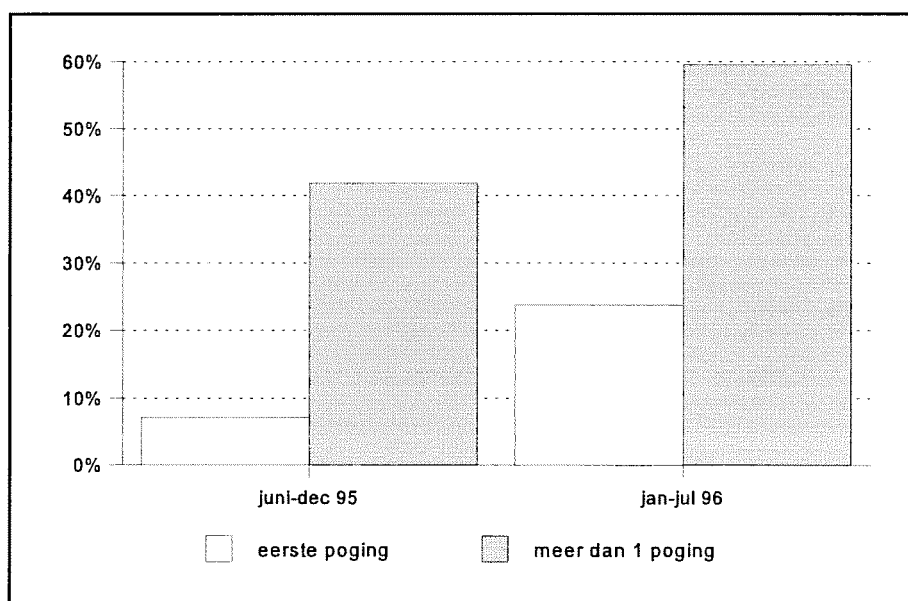
Tabel 12 laat zien dat 95% van de kandidaten boven de 25 jaar is en dus schoolervaringen en examentrainingen ver achter zich heeft liggen. Dit geldt eens te meer voor de kandidaten ouder dan 45 jaar, die meer dan een kwart van de totale groep van de examenkandidaten uitmaakt.

8.3. Slaagpercentages naar poging



Afbeelding 1. *Slaagpercentages naar examenpoging, over de periode juni 1995 - juli 1996.*

Afbeelding 1 laat zien dat bij de eerste poging 16% slaagt. Van de herexamens leidt 54% tot een positief resultaat. Dit 'slechte resultaat' wordt vooral veroorzaakt door de extreem lage slaagpercentages net na de invoering van het examen.



Afbeelding 2. *De ontwikkeling van slaagpercentages in twee halfjaarlijkse perioden, verdeeld naar één of meer dan één poging.*

Afbeelding 2 laat de ontwikkeling van de slaagpercentages in de periode 1995-1996 zien. Hieruit blijkt dat voor de eerste examens *en* voor herexamens het slaagpercentage in de tijd sterk gegroeid is. De eerste examens in juli 1996 leidden in 38% van de gevallen tot een positief resultaat, terwijl in de periode juni-augustus 1995 van de 90 eerste examens maar twee (2,5%) tot een positief resultaat leidden.

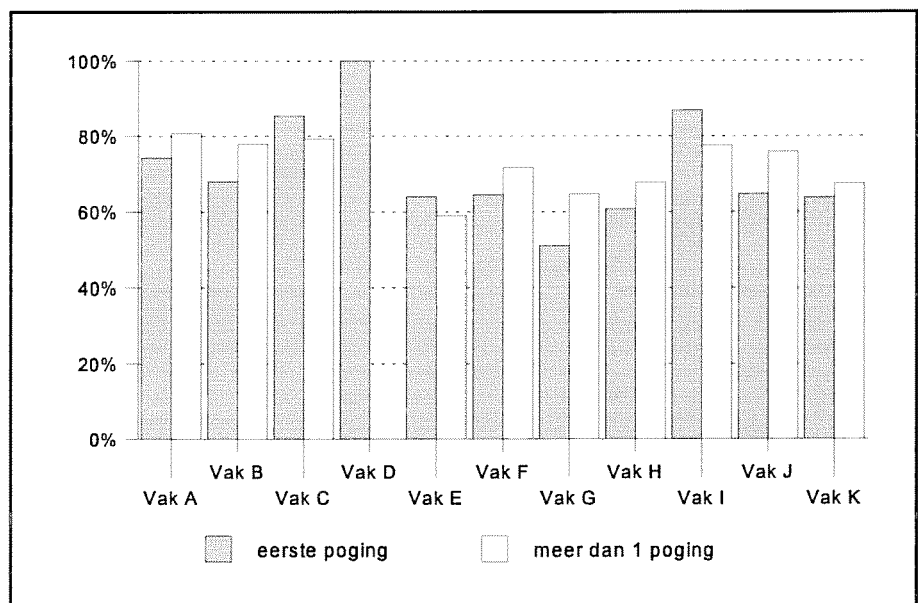
Ook de slaagpercentages voor de herexamens namen toe en wel van 34% in de periode september-oktober 1995 naar 67% in juli 1996.

Hieruit kan geconcludeerd worden dat de kandidaten zich beter zijn gaan voorbereiden op het examen. Volgens de opleidingsinstituten hebben veel rijinstructeurs de zwaarte van het examen sterk onderschat in de beginperiode. De eerste desastreuze resultaten in juli 1995 hebben de kandidaat ervan doordrongen dat het examen geen 'makkie' is.

8.4. Resultaten per vak

Vak A	Kennis van het RVV
Vak B (*)	Verkeerstheorie
Vak C	Veiligheid
Vak D	Ander Verkeer
Vak E (*)	Techniek/onderhoud
Vak F	Mobiliteit en milieu
Vak G	Wet en regelgeving
Vak H	Instructie/begeleiding
Vak I	Leerlingverschillen
Vak J	Leerlingbeoordeling
Vak K	Didactische hulpmiddelen

(*) Per 31 januari 1996 is door Innovam de codering van de vakken veranderd en is vak B vak E geworden. In dit rapport wordt de notatie van voor 31 januari aangehouden, welke overeenkomt met de beschrijving in deze tabel.



Afbeelding 3. Slaagpercentage per vak, onderscheiden naar examenpoging.

De resultaten per vak zijn geanalyseerd. *Afbeelding 3* geeft per vak (zie toelichting in bijbehorende tabel) het percentage voldoende, waarbij onderscheid gemaakt is tussen eerste examens en herexamens.

Afbeelding 3 laat zien dat er grote verschillen zijn tussen de vakken, met uitschieters naar boven en naar beneden. Een vak waarop extreem positief wordt gescoord is het vak ‘andere verkeersdeelnemers’. Op geen enkel examen werd daar een onvoldoende op gehaald. Een negatieve uitschieter is het vak ‘wet en regelgeving’. Slechts in de helft van de examens wordt daar een voldoende op gehaald. In het geval van een herexamen stijgt het slaagpercentage naar 65%.

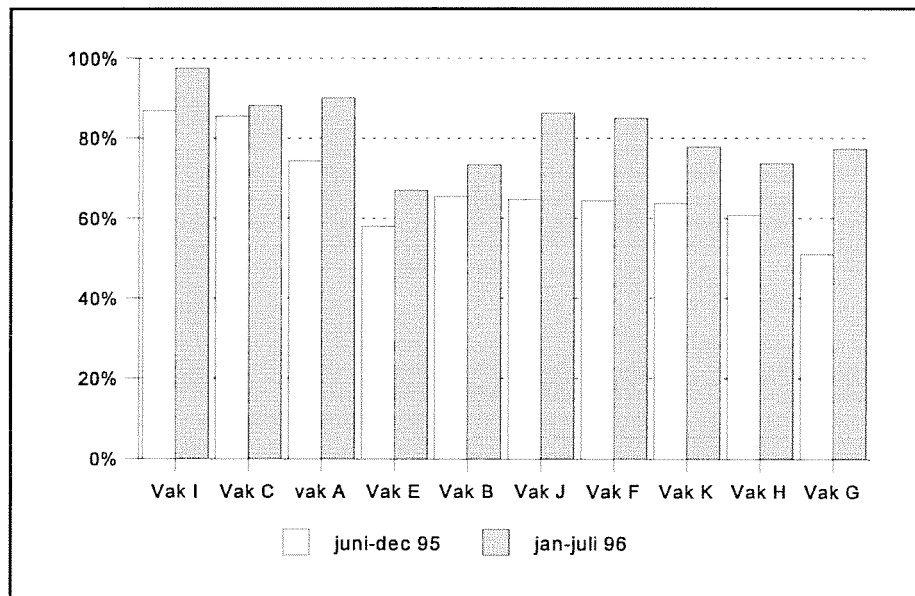
Meer dan de helft (7) van de vakken heeft een voldoende-percentage van minder dan 70%.

Herexamens leiden maar in een beperkte mate tot een verbetering. Voor drie vakken (‘techniek/onderhoud (vak E)’, ‘leerlingverschillen (vak I)’ en ‘veiligheid’(Vak C) neemt het voldoende-percentage af wanneer het om herexamens gaat.

8.5. Ontwikkeling binnen de vakken in de tijd

Om vast te stellen of kandidaten beter voorbereid blijken te zijn naarmate de ervaring met het bromfietsexamen toeneemt, zijn de voldoende-percentages per vak in het laatste halfjaar van 1995 vergeleken met het eerste half jaar in 1996.

In *Afbeelding 4* is aangegeven hoe de percentages in die twee perioden van elkaar verschillen. Het vak ‘andere verkeersdeelnemers’ ontbreekt omdat dit vak een voldoende percentage heeft van 100% over de gehele periode.



Afbeelding 4. Ontwikkeling van voldoende-percentages per vak voor de eerste pogingen, in twee halfjaarlijkse perioden.

Afbeelding 4 laat zien dat in alle vakken vergeleken met de eerste examens het voldoende-percentage is toegenomen. Uitschieters van toenames van 20% en meer zijn te zien voor de vakken ‘leerlingbeoordeling (vak J)’, ‘mobiliteit en milieu (vak F)’ en ‘wet en regelgeving (vak G)’. Deze vakken behoorden in de periode juni-december 1995 tot de ‘moeilijkste’ vakken. Dit betekent dat vooral op de moeilijker vakken in de loop van de tijd beter gepresteerd is.

Een opmerkelijke plaats wordt ingenomen door het vak ‘veiligheid’.

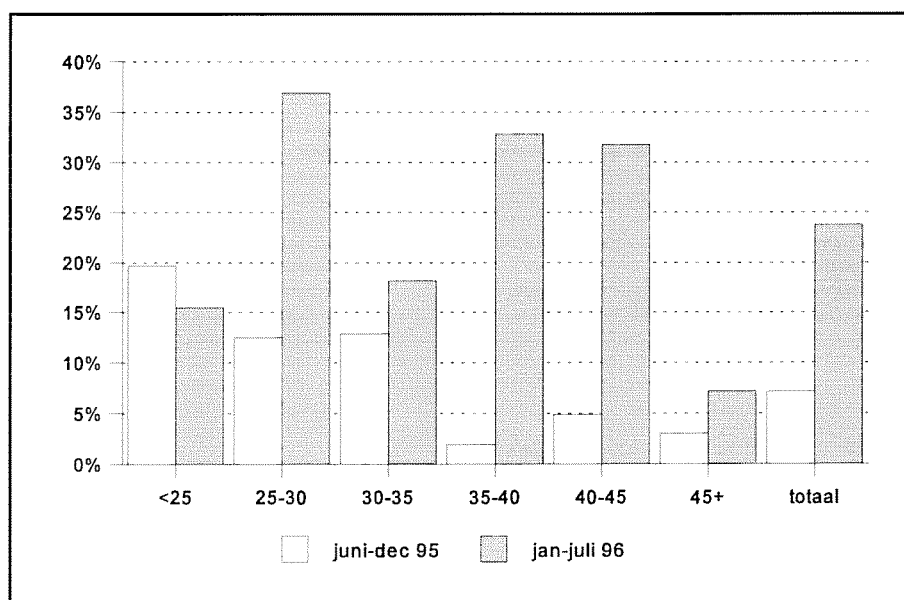
Weliswaar is hier sprake van een verbetering in de tijd, maar deze is wel marginaal (3%).

8.6. Slaagpercentages naar leeftijd van de kandidaat

Vanwege de sterke ontwikkeling in de slaagpercentages in de tijd worden ook in deze analyses de twee perioden vergeleken, om vast te stellen hoe de prestaties van de leeftijdsgroepen verschillen en zich ontwikkelen in de tijd. Verder wordt een onderverdeling gemaakt naar examen poging. De kandidaten zijn in leeftijdscategorieën ingedeeld op grond van hun geboortjaar.

8.6.1. Eerste poging

Afbeelding 5 toont het percentage geslaagde kandidaten bij de eerste poging. Hieruit blijkt dat het percentage geslaagden in alle leeftijdsgroepen toegenomen is in 1996 ten opzichte van 1995, met uitzondering van de leeftijdsgroep jonger dan 25 jaar. Hun slaagpercentage daalde van 20% in 1995 naar 15% in 1996.



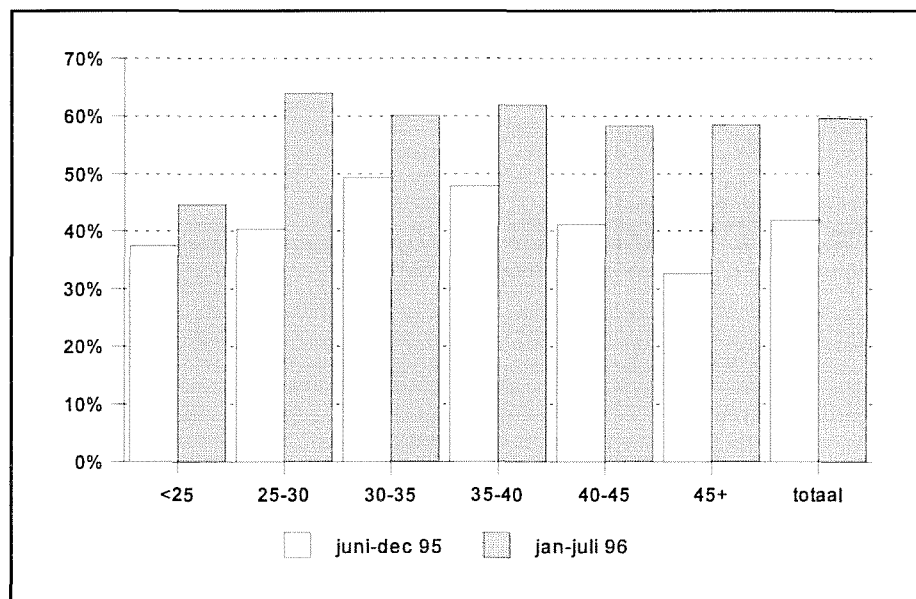
Afbeelding 5. Slaagpercentage eerste pogingen in twee perioden, verdeeld naar leeftijd van kandidaten.

In 1995 was er sprake van een aflopende slaagkans met een toenemende leeftijd van de kandidaat. In 1996 is hiervan geen sprake meer. Nu zien we dat de beste prestaties geleverd worden door de leeftijdsgroepen tussen de

25 en de 45 jaar. De kandidaten ouder dan 45 jaar hebben een groot probleem. Slechts zeven van de honderd kandidaten uit deze categorie slagen in een keer in 1996.

8.6.2. Herexamens

Bij de herexamens (*Afbeelding 6*) zien we dat de kandidaten boven de 45 jaar hun nadeel ruimschoots goedmaken. Bij de herexamens ligt hun slaagpercentage (in 1996) tegen het gemiddelde aan. Blijkbaar heeft deze groep eerst enige examenervaring nodig, om daarna beter te kunnen presteren. Opmerkelijk blijft de relatief lage score van de personen jonger dan 25 jaar. Juist van hen zou verwacht mogen worden dat zij 'jong en lenig van geest zijnde' een beter resultaat zouden kunnen realiseren.



Afbeelding 6. Slaagpercentage na verscheidene examenpogingen, in twee perioden, verdeeld naar leeftijd van kandidaten.

8.7. Conclusies

- De slaagpercentages zijn in vergelijking met 1995 in 1996 sterk gestegen.
- Dit gestegen slaagpercentage geldt voor alle leeftijdsgroepen.
- Dit gestegen slaagpercentage geldt tevens voor alle vakken.
- Sommige vakken zijn extreem gemakkelijk bijvoorbeeld het vak 'andere verkeersdeelnemers'.
- De kandidaten boven de 45 jaar zijn sterk in het nadeel op de eerste examens en moeten leren van de examen ervaring. Zij maken dit nadeel goed in de herexamens.
- De kandidaten onder de 25 jaar presteren onder het verwachte niveau.

9. Analyse examenresultaten B-instructeur deel 1

9.1. Algemeen

Omdat wat inhoud betreft de vakken van het examen 'B-instructeur deel 1' overeenkomen met de inhoud van de vakken van het examen 'bromfietsrijinstructeur', wordt in dit hoofdstuk een aantal malen een vergelijking getrokken tussen de twee examens.

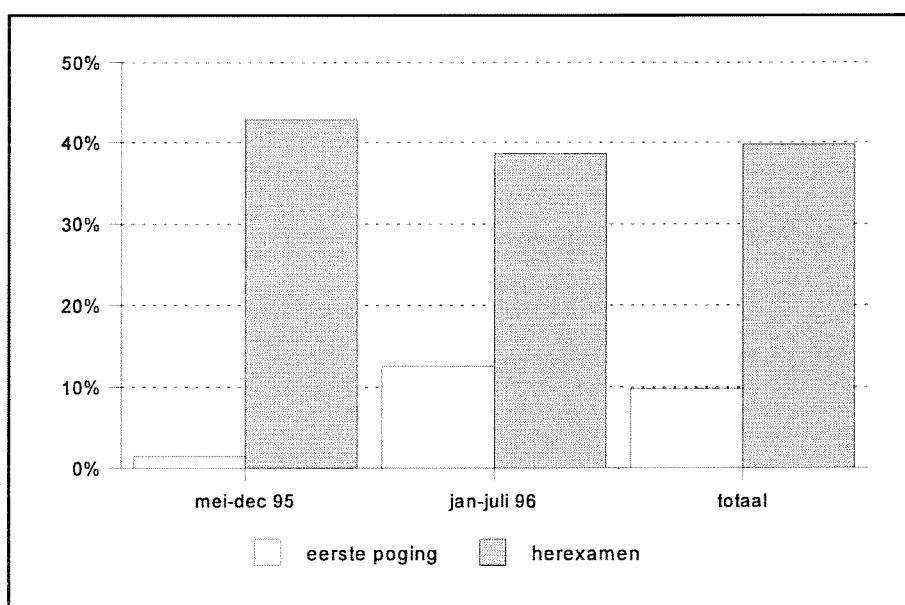
Het onderzoek betrof de periode mei 1995 tot juli 96. In deze periode werden 488 examens afgenomen. Van deze examens waren 44% herexamens, en dus 56% eerste pogingen.

Leeftijdsklasse	Aandeel
>25	35,33 %
25-30	20,20 %
30-35	15,38 %
35+	29,10 %

Tabel 13. De verdeling van de kandidaten over vier leeftijdsklassen.

Tabel 13 laat zien dat bijna de helft van de kandidaten ouder is dan 30 jaar. Dit betekent dat een groot aantal leerlingen niet direct na de middelbare school de opleiding voor rijinstructeur gaan volgen.

9.2. Slaagpercentage



Afbeelding 7. Slaagpercentages verdeeld naar periode en poging.

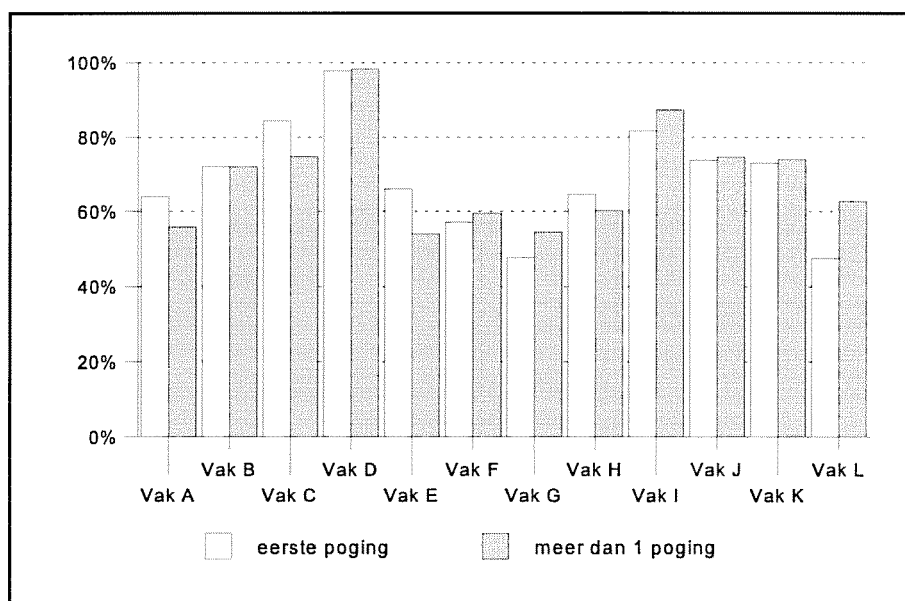
Bij de eerste poging slaagt slechts 10% van de kandidaten, en bij de herexamens slaagt 39%.

Het slaagpercentage voor de eerste poging was in 1995 zeer laag (1,5%). In 1996 is dat percentage weliswaar sterk toegenomen, maar het blijft laag. Vooral wanneer we dat vergelijken met de ontwikkeling in het bromfiets-examen. Daar was het slaagpercentage in 1996 gestegen tot 24% voor de eerste poging.

9.3. Voldoende-percentage per vak

Omdat de kandidaat alleen wordt beoordeeld op grond van het halen van een voldoende (>5) wordt in deze analyse alleen gekeken naar het percentage examens dat tot een voldoende geleid heeft.

Afbeelding 8 laat het voldoende-percentage zien voor de verschillende vakken. Ook hier blijkt, net als bij de examens bromfietsinstructeur, dat het vak 'wet en regelgeving' (vak G) het moeilijkste vak is met het laagste slaagpercentage bij de eerste poging (48%). Bij de herexamens stijgt dat tot 54%. Het vak 'andere verkeersdeelnemers' heeft een slaagpercentage van 100%. Verder volgen de meeste vakken hetzelfde patroon als dat van de uitslagen van het bromfiets examen, met uitzondering van het vak 'RVV'. De bromfietskandidaten scoren hier veel beter op, vooral wanneer het herexamens betreft. Dit is natuurlijk niet uitzonderlijk, omdat de bromfietskandidaten vrijwel voor 100% reeds werkzame rijinstructeurs zijn waarvan te verwachten is dat zij goed thuis zijn in deze wetgeving.



Afbeelding 8. Slaagpercentages per vak, verdeeld naar examenpoging.

9.4. Slaagpercentage naar leeftijd

De vraag is of elke leeftijdsgroep even goed presteert op het examen. Dit is met name relevant omdat de helft van de kandidaten boven de 30 jaar

oud is en de schoolervaring en daarmee ook de examentraining ver achter hen ligt.

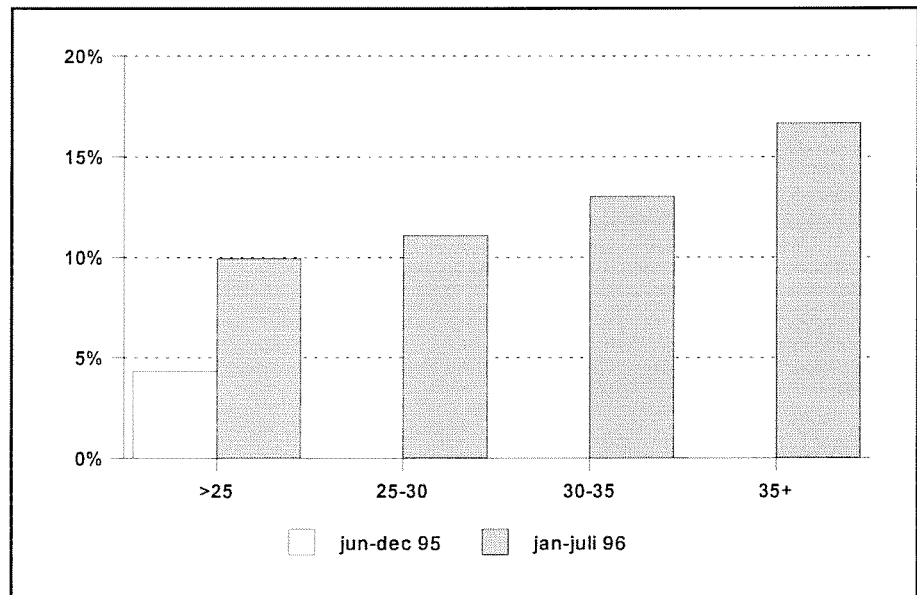
Verder is de vraag of met de tijd de voorbereiding van de kandidaten verbetert en of dat deze hetzelfde blijft in elke leeftijdsgroep.

9.4.1. Eerste poging

Afbeelding 9 laat zien dat in 1995 geen van de kandidaten in de leeftijdsgroepen ouder dan 25 jaar in een keer het examen gehaald heeft. Wel slaagde één kandidaat uit de leeftijdsgroep jonger dan 25 jaar in één keer.

In 1996 zijn de slaagpercentages voor alle leeftijdsgroepen sterk gestegen. Deze toename is recht evenredig met de leeftijd. Dat wil zeggen dat naarmate de leeftijd toeneemt, ook het resultaat verbetert.

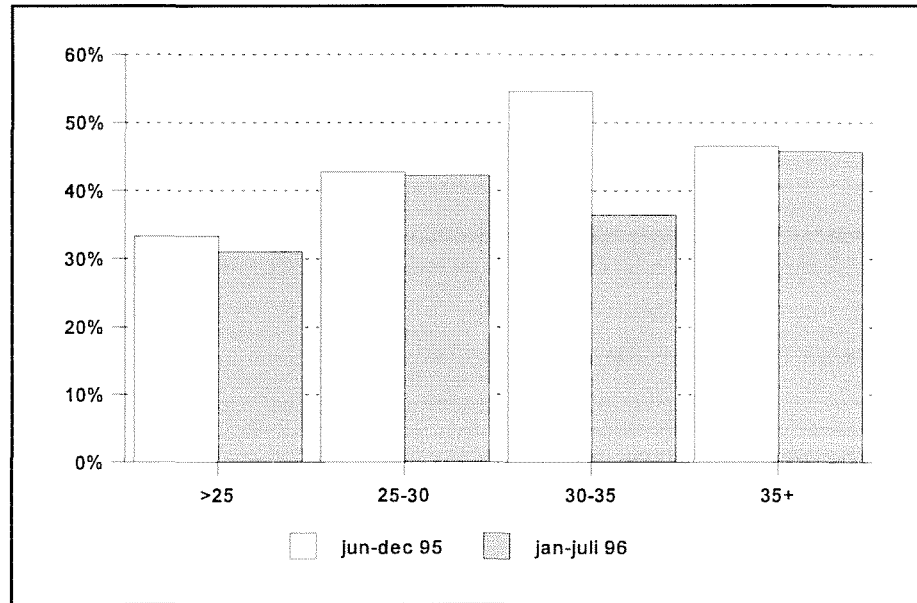
Maar de groep 35+ spant de kroon met een slaagpercentage van 16%, hetgeen ruim boven het gemiddelde is.



Afbeelding 9. Slaagpercentages eerste examenpogingen, verdeeld naar leeftijdsgroep en periode.

9.4.2. Herexamen

Het slaagpercentage op de herexamens laat nogmaals zien dat de leeftijd niet in het nadeel van de kandidaten werkt, zij het dat dit verband bij de herexamens niet zo sterk is als bij de eerste examens. Met de tijd nemen de slaagpercentages voor de herexamens in alle leeftijdsgroepen af.



Afbeelding 10. Slaagpercentage herexamen, verdeeld naar leeftijdsgroep en periode.

9.5. Conclusies

- Het slaagpercentage is in veertien maanden (juni 1995 - juli 1996) gestegen van 1,5% naar 13% (eerste pogingen). Deze percentages liggen ruim onder dat van het bromfietrijnstructuur-examen.
- Niet alle vakken zijn even 'moeilijk'. Een extreem gemakkelijk vak is 'andere verkeersdeelnemers', een extreem moeilijk vak is 'wet en regelgeving'.
- Oudere kandidaten presteren beter dan jongere kandidaten.

10. Analyse examenresultaten B-instructeur deel 2

Omdat met de invoering van de nieuwe WRM voor het examen 'rij-instructeur-B deel 2' de vakken gehandhaafd gebleven zijn, en er deels een andere invulling aan gegeven is, kan met betrekking tot dit examen onderdeel een vergelijking gemaakt worden tussen de oude en de nieuwe stijl.

In de onderzoeksperiode juni 1995 - juli 1996 zijn in totaal 1.174 examens deel 2 afgelegd. Dit betrof 145 examens nieuwe stijl en 1.031 examens oude stijl.

10.1. Deelname naar leeftijd

Leeftijdsklasse	Stijl	
	nieuwe stijl	oude stijl
< 25	22,93 %	24,82 %
26-30	24,06 %	24,97 %
31-35	14,30 %	20,09 %
36-40	19,48 %	12,73 %
40 +	19,24 %	17,38 %

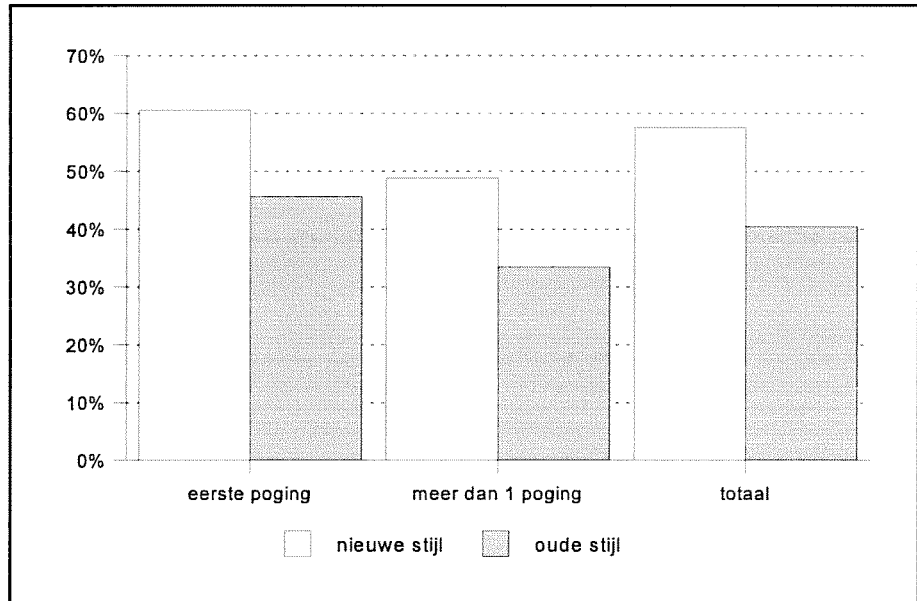
Tabel 14. *Leeftijdsverdeling van examenkandidaten, onderverdeeld naar nieuwe en oude stijl.*

Tabel 14 laat zien dat er kleine verschillen zijn in de leeftijdsopbouw tussen 'nieuwe stijl' en 'oude stijl'. Omdat er evenwel weinig examens nieuwe stijl zijn, wordt verder geen onderscheid gemaakt naar leeftijd.

10.2. Slaagpercentages

10.2.1. Algemeen

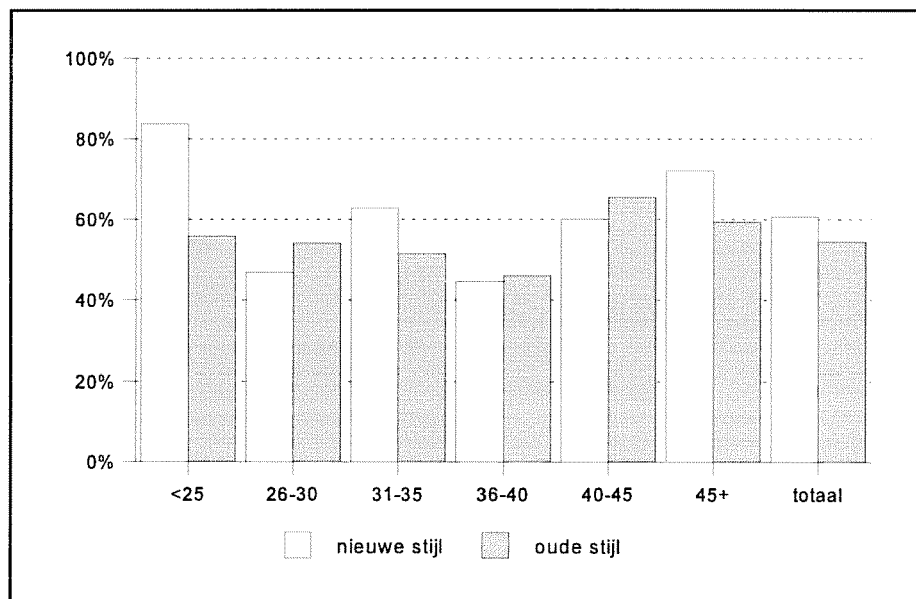
Hoewel het deel 2 van het examen verzwaard is, weerspiegelt zich dat niet in de slaagpercentages. Zowel op de eerste als op de herexamens is het slaagpercentage 15% hoger in vergelijking tot 'oude stijl'-examens.



Afbeelding 11. Slaagpercentages verdeeld naar poging en type examen.

10.2.2. Naar leeftijd; eerste poging

De verschillen naar leeftijdsgroepen zijn gering tussen oude en nieuwe stijl met uitzondering van de leeftijdsgroep <25 jaar. Het slaagpercentage in deze leeftijdsgroep is 28% hoger voor de nieuwe stijl (Afbeelding 12). Dit wijkt dus af van de patronen die gevonden zijn voor het bromfiets-examen en het examen rijbewijs B deel 1. Daarop presteerde de jongere leeftijdsgroep slechter dan de oudere leeftijdsgroepen.

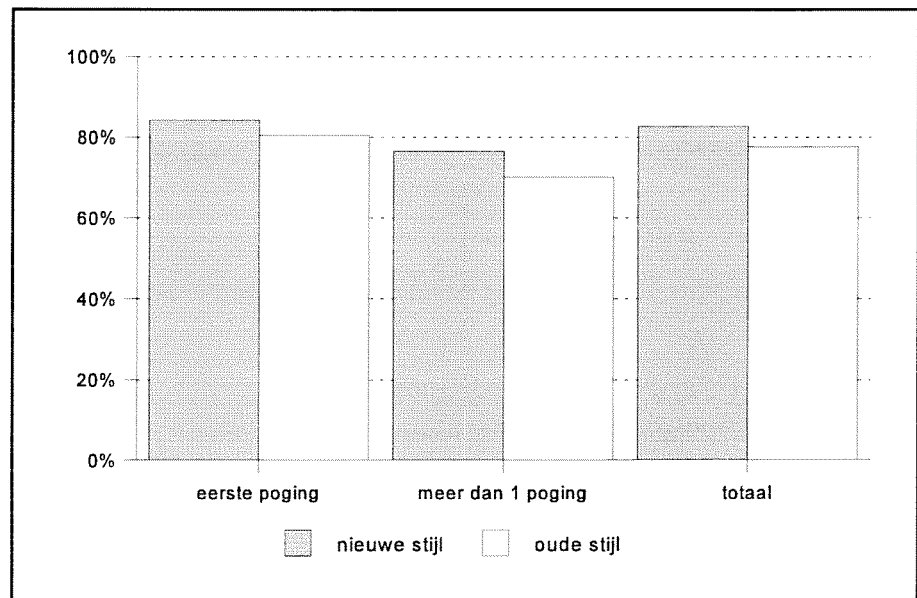


Afbeelding 12. Slaagpercentages voor de eerste examenpoging, verdeeld naar leeftijdsgroep en type examen.

10.3. Voldoende-percentage per vak

10.3.1. Theorieles in groepsverband

In dit vak is inhoudelijk niets veranderd en dat wordt ook in de slaagpercentages weerspiegeld, zij het dat het voldoende percentage ongeveer 5% hoger ligt voor de ‘nieuwe stijl’-kandidaat.

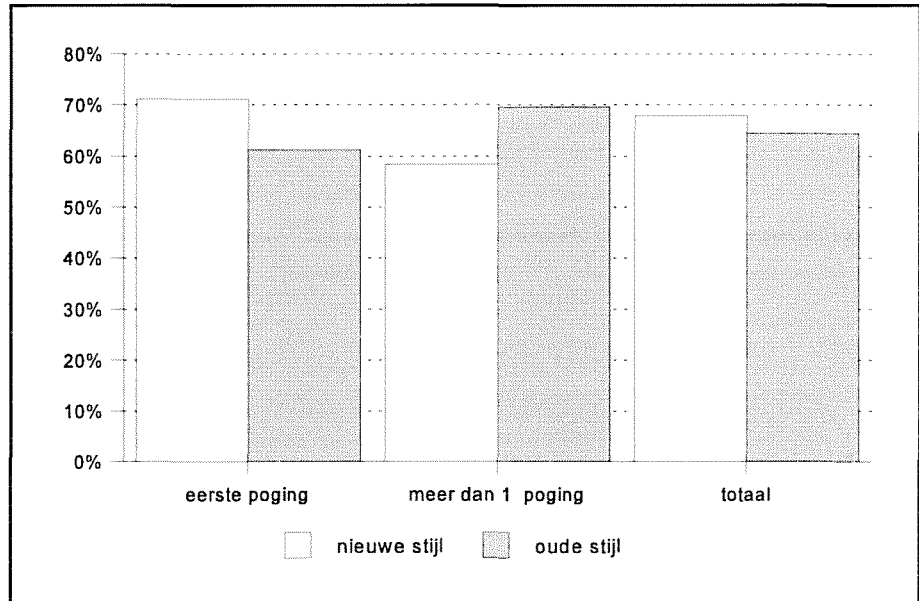


Afbeelding 13. Slaagpercentages voor het vak 'rijles'.

10.3.2. Praktische rijles in de auto

In dit vak is inhoudelijk veel veranderd. In feite is het vak moeilijker geworden, omdat men uit zestien lessen een les moet voorbereiden. Welke van de zestien lessen dat wordt, wordt een uur van tevoren bekend gemaakt.

Afbeelding 14 laat de resultaten zien onderscheiden naar oude en nieuwe stijl en eerste poging en herexamens. Bij de eerste poging behaalt 71% nieuwe stijl kandidaten een voldoende. Dat is 10% meer dan bij de oude stijl kandidaten. Wanneer het herexamens betreft is de 'oude stijl'-kandidaat in het voordeel en slaagt 69%. Bij de 'nieuwe stijl'-kandidaten is dat 11% minder. In totaal blijven de 'nieuwe stijl'ers in het voordeel.



Afbeelding 14. Slaagpercentages voor het vak 'rijles in de auto'.

10.4. Conclusies

- Het slaagpercentage voor examens nieuwe stijl ligt 15% hoger dan dat voor examens oude stijl.
- De jongere leeftijdsgroep (< 25 jaar) heeft een beter slaagpercentage.
- Per vak is voor examens nieuwe stijl een 5 tot 10% hoger slaagpercentage met uitzondering van het vak 'wetskennis'. Op dit vak werd een lager slaagpercentage behaald in de nieuwe stijl (59%) dan in de oude stijl (34%).

11. Conclusies en aanbevelingen

In de voorgaande hoofdstukken zijn de ervaringen met de WRM 1993 geïnterviewd en geanalyseerd vanuit de optiek van de belanghebbende en tegen de achtergrond van de bedoeling van de wet. In dit hoofdstuk worden de belangrijkste conclusies op een rij gezet en worden overwegingen en aanbevelingen gepresenteerd voor bijstellingen.

De bedoeling van de WRM 1993 is om door de 'kwaliteit' van de instructeur te verhogen een betere rijopleiding aan kandidaat-bestuurders te kunnen aanbieden, welke goed aansluit op de eisen zoals die gesteld worden door de huidige WVV (Wegenverkeerswet).

De instrumenten die hiervoor zijn ingezet zijn:

- vooropleidingseisen aan kandidaat-instructeurs voor toelating tot het instructeursexamen;
- uitbreiding van de inhoud van het instructeursexamen;
- het aanstellen van een centraal exameninstituut;
- het instellen van een verplichte vijfjaarlijkse applicatietoets.

Voorts stelt de wet de mogelijkheid inhoud te geven aan 'bijscholingsinstructeurs'. Tot op heden is aan die mogelijkheid nog geen inhoud gegeven en dit valt derhalve buiten het kader van deze rapportage.

11.1. De vooropleidingseisen

De eisen met betrekking van de vooropleiding van de kandidaat-instructeur hebben naar mening van de opleiders het aantal personen dat aan de opleiding begint, doen verminderen. Organisatorische knelpunten hadden vooral betrekking op de 'waarderings'-procedures. Aanvankelijk was bij de opleidingsinstituten onbekend waar men heen moest om diploma's beoordeeld te krijgen. En ook bij de waarderingsinstanties (IBG, Nuffic) was - volgens de opleiders - niet bekend hoe de eisen vanuit de wet moesten worden begrepen. Deze organisatorische knelpunten zijn inmiddels opgelost.

11.1.1. Toelatingsexamen

Een inhoudelijk knelpunt betreft de afwijzing van geschikte kandidaten. Hoewel ongewenst, is dit een probleem van elk selectie-instrument en het is eenvoudig te zien dat het instellen van een 'toelatingsexamen' aan hetzelfde manco zal lijden; in feite wordt daarmee het probleem dus verlegd. Bovendien is door middel van deze evaluatie niet vast te stellen hoe vaak een 'onterechte afwijzing' zich voordoet; zodoende is momenteel niet bekend hoe vaak de toepassing van een 'toelatingsexamen' gewenst zou zijn.

Aanbeveling

Gegeven het voorafgaande hoeft het inzetten van een toelatingsexamen als selectie-instrument momenteel niet overwogen te worden.

Het is voor de opleidingsinstituten mogelijk aanvullende eisen te stellen en deze via een in-test te toetsen. Deze aanvullende eisen zouden met name

betrekking kunnen hebben op de ‘geschiktheid voor het beroep’ en onder meer een ‘bewijs van goed gedrag’ kunnen bevatten.

11.1.2. *Registratie van kansloze examen-aanvragen*

De indruk bestaat dat bij aanvang van de opleiding door de opleidingsinstituten een goede toetsing met betrekking tot het voldoen van de vooropleidingseisen wordt uitgevoerd. Ook worden deze eisen dan wel mondeling dan wel via de brochures aan de kandidaten meegedeeld. Het exameninstituut heeft desondanks incidenteel ervaren dat kandidaten een examen aanvragen, terwijl zij niet voldoen aan de vooropleidingseisen. Hiervan wordt echter geen registratie bijgehouden door Innovam en is het dus niet duidelijk hoe groot de omvang van dit ongewenste verschijnsel is en ook niet waardoor dit veroorzaakt wordt.

Aanbeveling

Aangezien de bescherming van de kandidaat een subdoel was van de vooropleidingseis, lijkt het gewenst dat een dergelijke registratie in het vervolg wél plaatsvindt en dat tevens nagegaan wordt of de ‘bescherming’ van de kandidaat hier in het geding is.

11.2. **Inhoud van het examen**

11.2.1. *Leerdoelen en examenvragen*

De uitslagen van de examens in het eerste jaar na de invoering van de WRM 1993 laten zien dat er een gebrekkige afstemming is geweest tussen examen en opleiding. Hiervoor zijn verschillende factoren verantwoordelijk:

- De leerdoelen lieten in een aantal gevallen (te) veel ruimte voor interpretatie, om voldoende sturend te kunnen zijn voor de inhoud van de opleiding. Bovendien hebben opleiders zich ook maar in beperkte mate verdiept in de achtergronden van de leerdoelen.
- Door de interpretatieruimte in de leerdoelen zijn ook de examenvragen over een breed terrein gesteld kunnen worden. Ondanks de in de leerdoeldocumenten gestelde randvoorwaarde dat de in het examen opgenomen leerinhouden relevant dienden te zijn voor de dagelijkse praktijk van de rijinstructeur, zijn hebben de opleiders de indruk dat een de examenvragen in een aantal gevallen weinig te maken hebben met de praktijk van het werk van de instructeur.

Bovenstaande problemen zijn mogelijk opgelost en de leerdoelen zijn bijgesteld en waar nodig zijn de vragen aangepast. Deze bijstelling is uitgevoerd door de EOC.

Aanbeveling

Het is gewenst om de huidige en nog toe te voegen examenvragen in een evaluatie mede te beoordelen in het licht van de eis dat de leerinhouden waarnaar zij verwijzen relevant zijn voor de taakuitvoering van de instructeur.

Aanbeveling

Aanbevolen wordt ertegen te waken dat inhoudelijk belangrijke leerdoelen om toetstechnische redenen geschrapt worden, bijvoorbeeld omdat het lastig is er 'goede vragen' bij te maken. Immers, door middel van de leerdoelen wordt ook inhoud gegeven aan de opleiding en aan de ontwikkeling van opleidingsmateriaal. Waardoor inhoudelijk belangrijke onderwerpen, die wellicht niet door het examen getoetst kunnen worden, toch onderdeel blijven uitmaken van het opleidingspakket.

11.2.2. *Afstemmen opleiding op examen*

De leerdoelen en de examenvragen zijn maar voor een deel verantwoordelijk voor het huidige resultaat. Belangrijk zijn ook de verwachtingen van de kandidaat. Veel opleiders melden dat kandidaten met name in de beginperiode en vooral voor het examen 'bromfietsinstructeur' de zwaarte van het examen schromelijk onderschat hebben. Dit blijkt ook wel uit de 'stijging' in slaagpercentages van juni 1995 tot juli 1996. Deze stijging kan niet het gevolg zijn van de geringe aantal bijstellingen in examenvragen of leerdoelen, maar lijkt vooral het gevolg te zijn van een betere voorbereiding door de kandidaten.

Wat moeilijkheidsgraad betreft zijn er grote verschillen tussen de vakken. Uitersten hierbij zijn de vakken 'verkeersveiligheid' en 'andere verkeersdeelnemers' die eigenlijk te gemakkelijk zijn (bijna iedereen slaagt ervoor) en het vak 'wet- en regelgeving' (waarvoor ongeveer 50% in een keer slaagt).

11.3. **Het examenreglement**

11.3.1. *Deelcertificaten*

In de huidige situatie kan een kandidaat tweemaal een herexamen krijgen voor vakken waarvoor hij/zij gezakt is, waarna men - in het geval men tweemaal gezakt is - voor alle vakken opnieuw examen moet doen. Dit was ook al in de 'oude' situatie het geval en het gaat hier dus niet om een nieuwe uitvoeringsvorm van de WRM 1993. Echter, door het grotere aantal vakken is de kans op een onvoldoende ook toegenomen. En derhalve is het moeilijker om in één keer te slagen.

De indruk bestaat op grond van de bezwaarschriften dat vooral het 'overdoen van alle vakken' kandidaten motiveert om formele beroepsprocedures aan te spannen. Dit komt omdat het als 'onredelijk' wordt ervaren om voor alle vakken - ook die voor welke men reeds geslaagd is - opnieuw examen te moeten doen.

Aanbeveling

Onder de voorwaarde dat 'de moeilijkheidsgraad' van het gehele examen niet geringer wordt, de kans om te slagen 'door geluk' klein is, lijkt er geen fundamenteel bezwaar te zijn tegen het instellen van deelcertificaten. Dit zou dan wel kunnen impliceren dat het aantal gestelde vragen en de cesuur per vak wellicht omhoog moet.

Bovendien moet de onderlinge samenhang tussen de vakken behouden blijven, zodat het examen niet uiteenvalt in losse vakken. Daartoe dient geregeld te worden dat bij herkansingen alle vakken ‘herkanst’ dienen te worden waarvoor men in de eerdere examenpoging gezakt is. Tevens zal aan deelcertificaten een geldigheidsduur verbonden moeten worden en blijft de eis bestaan dat op een eerste examen in alle vakken van dat examendeel examen wordt gedaan.

11.3.2. *Compensatieregeling*

In de huidige regeling kan een onvoldoende op het ene vak niet gecompenseerd worden met een voldoende op een ander vak. Compensatie zou te rechtvaardigen zijn wanneer:

- een vak marginaal relevant is voor de beroepsuitoefening;
- twee vakken ongeveer hetzelfde kennisgebied beslaan en de ene voldoende dus ook feitelijk laat zien dat het met de kennis en vaardigheden van de kandidaat wel goed zit.

Echter, de vakgebieden inhoudelijk in ogenschouw nemend, en de wijze waarop de leerdoelen binnen de vakgebieden tot stand zijn gekomen is, blijkt dat:

- geen der vakken feitelijk overlappen, behalve dat men zou kunnen zeggen dat bijvoorbeeld ‘RVV en ‘wet en regelgeving’ allebei wetgeving betreffen.
- geen der vakken marginaal is (en zeker niet aldus bedoeld is).

Aanbeveling

Geconcludeerd moet worden dat een compensatieregeling niet ‘past’ binnen het examen voor rijinstructeur.

11.3.3. *Overlap in vakken bij verschillende examen-categorieën*

Door de opleiders is melding gemaakt van ‘overlap’ in exameninhoud in een aantal vakken, welke zich voordoet wanneer een instructeur in een korte tijd verscheidene bevoegdheden wenst te halen. Kandidaten kunnen vrijgesteld worden van de betreffende vakken, onder de voorwaarde dat:

- de vakinhoud inderdaad identiek is;
- dit ook terecht zo is en dit niet een uitvoeringsfout betreft;
- vakinhoud tussen beide examendata niet is veranderd.

Aanbeveling

De overlap in vakinhouden bij verschillende examen-categorieën is een onbedoeld en ‘nutteloos’ effect van het huidige examenreglement. Een aanpassing van het examenreglement in de richting van vrijstelling kan overwogen worden.

11.3.4. *De voorafbevraging*

Het onderdeel ‘voorafbevraging’ is thans qua beoordeling gekoppeld aan de rijproef. Bij een negatieve beoordeling van een van beide onderdelen is men voor beide onderdelen gezakt. Niet duidelijk is wat in de huidige opzet van het examen de reden voor deze koppeling is.

In de eerdere opzet van het examen (zie Veling et al., 1991) werd als noodzakelijk onderdeel van het instructeursexamen ‘een integrale toetsing van de inhoudsdeskundigheid’ gezien. Dit zou betekenen dat tijdens de rijproef en door een mondeling examen (een steekproef van verkeersopgaven) de instructeur moest kunnen laten zien dat hij/zij ‘een verbale en expliciete zelfbeschrijving kan geven van de taakprocessen die hij/zij tijdens de verkeersdeelname doorliep.’

Deze integrale toetsing van de inhoudsdeskundigheid ontbreekt in het huidige examen, en ligt niet besloten in de huidige rijproef en voorafbevraging.

In feite zijn er dus twee problemen met het vak. Ten eerste is het anders uitgevoerd dan bedoeld. Dit zou opnieuw aan de orde gesteld kunnen worden. Ten tweede is de beoordeling direct gekoppeld aan de rijproef, terwijl vakinhoudelijk de koppeling, gegeven de inhoud van de beide exameninhouden, momenteel niet logisch is.

Voor de kandidaat is helderheid in dezen van belang, omdat de rijproef de hoogste examenkosten met zich meebrengt en een inconsistente procedure dus nogal wat financiële gevolgen voor hem/haar heeft.

Aanbeveling

De examenvorm en inhoud van de ‘voorafbevraging’ dienen inhoudelijk opnieuw bezien te worden, waarbij opnieuw vastgesteld moet worden of de ‘integrale toetsing van de inhoudsdeskundigheid’ een noodzakelijk onderdeel hoort te zijn van het instructeursexamen.

11.4. Het aanwijzen van een centraal exameninstituut

Het aanwijzen van een centraal exameninstituut wordt door bijna alle opleiders een positieve ontwikkeling genoemd. Voordelen ziet men vooral in de onafhankelijkheid van de beoordeling.

11.4.1. Communicatie met opleiders

De keerzijde is dat met een centraal exameninstituut ook de afstand tussen beoordeling en opleiding is vergroot, waardoor met name de opleider minder ‘feeling’ heeft met wat er van de kandidaat verlangd wordt en waar het feitelijk misgaat. Weliswaar is de opleiding als branche goed vertegenwoordigd in de overlegorganen, maar het directe contact tussen beoordelaar, kandidaat en opleider is vrijwel afwezig.

In een aantal gevallen wordt dit ook in de rapportage van de Commissie van Beroep als een probleem omschreven. Met name deze terugkoppeling kan door de opleider gebruikt worden om, indien het een algemeen probleem betreft (onafhankelijk van de kandidaat), zijn opleiding bij te stellen, en indien het een kandidaat-specifiek probleem betreft, via een op maat gesneden opleidingsaanpassing het probleem gericht aan te pakken. Beide bijstellingen komen ten goede aan de kwaliteit van de opleiding en passen daarmee in de bedoelingen van de WRM 1993.

Aanbeveling

Aanbevolen wordt om na te gaan op welke wijze een terugkoppeling van de beoordeling naar de opleiding tot stand kan komen zonder dat daarmee de onafhankelijkheid van het examenoordeel in het gedrang komt.

11.4.2. *Kwaliteit van het examen*

Innovam heeft een aantal kwaliteitswaarborgen ingebouwd door:

- een zorgvuldige en brede goedkeuringsprocedure met betrekking tot examenvragen;
- examensets die door de computer worden gegenereerd, dus onafhankelijk van menselijke inmenging;
- bijscholing van examinatoren en onafhankelijkheid van examinatoren van de opleidingswereld;
- uitgebalanceerde beoordeling door koppels van examinatoren (in twijfelgevallen oordeelt de examencommissie);
- geheimhoudingsprocedures (zij het niet op papier vastgelegd) voor vragen/antwoorden;
- vastgestelde examenvragen met richtlijn-antwoorden (voorafbevraging);
- aanwezigheid van een rijksgecommiteerde bij examens;
- bijwonen van het examen door de secretaris en de voorzitter van de examencommissie;
- het gebruik van voorgecodeerde examen-protocollen;
- evaluatiesysteem van examenvragen, waarbij antwoordpatronen worden geregistreerd en geanalyseerd;¹
- het gebruik van criterialijsten teneinde te kunnen vast stellen of en wanneer een antwoord goed of fout is;
- terugkoppeling door examinatoren over het examen.

Ondanks deze kwaliteitswaarborgen vindt een aantal opleiders dat de kwaliteit niet voldoende gewaarborgd is. Deze twijfels hebben betrekking op:

- de gelijkwaardigheid van de examensets bij het schriftelijke examen; en
- het oordeel van de examinatoren.

De opleiders hebben geen mogelijkheden om hun twijfel te onderbouwen, behalve dan in individuele gevallen waarbij de examenuitslag niet in overeenstemming is met de door hen verwachte uitslag.

Het exameninstituut daarentegen heeft momenteel geen mogelijkheid deze twijfels ongedaan te maken.

Met betrekking tot de onvergelykbaarheid van de examensets is het, juist doordat de computer deze genereert, mogelijk dat de ene examenset zeer veel 'moeilijke' vragen bevat en de volgende dag voor hetzelfde vak de examenset bestaat uit zeer veel 'gemakkelijke' vragen. Dat is evenwel niet te bewijzen, omdat het per vraag niet bekend is of het een gemakkelijke of een moeilijke vraag betreft. Hiervoor is het immers nodig dat per vraag bijgehouden wordt in hoeveel van de gevallen de vraag goed beantwoord wordt. Wanneer een vraag voldoende vaak op een examen is aangeboden, kan vastgesteld worden of het een 'gemakkelijke' vraag betreft (bijvoorbeeld tussen de 75 en 100% goed) of een 'moeilijke' vraag (bijvoorbeeld minder dan 25% goed).

Op deze manier kan de vinger aan de pols gehouden worden dat er geen extreme uitschieters in de toevallig samengestelde examensets bestaan.

¹ De *registratie* wordt momenteel uitgevoerd, maar de *analyse* wordt wegens tijdgebrek slechts op ad-hoc- basis uitgevoerd.

En daarmee wordt dan ook de twijfel van de opleidingsinstellingen ongegrond.

Aanbeveling

Het is wenselijk dat het exameninstituut op een betrouwbare, handzame en toegankelijke wijze een 'moeilijkheidsgraad' toekent aan examenvragen, zodat op deze wijze de 'gelijkwaardigheid' van de examensets controleerbaar wordt.

Dit kan door de antwoordpatronen op een vraag te registreren en periodiek te analyseren. Tevens kunnen deze analyses gebruikt worden om 'verwarrende/slechte' vragen op te sporen.

Lastiger is de twijfel over de kwaliteit van het oordeel van de examiner. Een zeer gedegen opleiding en scholing in combinatie met de strikte protocollen zal die opleider niet van zijn/haar twijfel genezen wanneer hij/zij niet met eigen ogen kan zien, hoe de leerling tijdens het examen heeft gepresteerd.

Des te belangrijker is dan ook de motivering van de beslissing, in combinatie met een duidelijke beschrijving van de feitelijke gebeurtenissen na afloop van het examen.

Aanbeveling

De motivering van het oordeel van de examiner en de beschrijving van de feitelijke gebeurtenissen moet niet alleen gericht zijn op de leerling, maar ook op de opleider.

Aanbeveling

Tevens kan wellicht overwogen worden de opleider toe te staan bij het examen aanwezig te zijn. Natuurlijk dient dit te gebeuren onder strikte voorwaarden; de opleider mag zich op geen enkele manier mengen in de beoordelingsprocedure.

Een neveneffect hiervan is dat de opleider kan zien waar de problemen van de kandidaat liggen. Op basis van deze wetenschap kan hij/zij dan zijn opleidingsplan aanpassen en daarmee zal de kwaliteit van zijn opleiding toenemen.

11.5. Kwaliteit van de opleiding

Vooraf in de beginfase is de opleidingswereld niet in staat geweest leerlingen met het noodzakelijke kennis/vaardigheidsniveau op het examen te laten aantreden. Dit is het gevolg geweest van een interactie tussen de motivatie van de leerling en de onzekerheid over de exameninhoud.

De stijging in de slaagpercentages laat zien dat de aansluiting tussen opleiding en examen inmiddels sterk verbeterd is. Daar waar een vergelijking gemaakt kon worden met de oude situatie (B deel 2) liet deze zien dat de slaagpercentages 'nieuwe stijl' hoger zijn. Dit gold met name voor de 'praktijkles'. Dit is des te verwonderlijker omdat in feite dit onderdeel zwaarder is geworden doordat er meer voorbereiding gepleegd moet worden. Hiermee vervalt ook het bezwaar dat het vak 'onnodig zwaar is geworden' en volstaan zou kunnen worden met minder voorbereidende lessen (Barteling & Van der Pas, 1996).

Opmerkelijk is ook dat vooral de oudere kandidaten het goed doen. Meer moeite hebben de opleidingsinstituten met het voorbereiden van de jongere kandidaten.

Aanbeveling

Er zijn geen aanwijzingen dat het 'nieuwe' examen onevenredig zwaar is. Ook worden oudere kandidaten niet benadeeld door de examenvorm (multiple choice). De relatief lage slaagpercentages van de groep 'jonge kandidaten' verdienen daarentegen nadere aandacht van de opleidingsinstituten.

In het onderzoek is geen onderscheid gemaakt kunnen worden naar opleidingsinstituut, omdat deze gegevens niet door het exameninstituut geregistreerd worden. Dat is een belangrijke beperking in de evaluatie, omdat de spreiding in de prestaties per vak en per opleidingsinstituut ook cijfermatig licht had kunnen werpen op de aard van de problemen in de afstemming van opleiding op het examen.

Aanbeveling

Om ontwikkelingen en knelpunten tijdig te kunnen signaleren is het noodzakelijk dat het exameninstituut examenresultaten, gekoppeld aan opleidingsinstituten, registreert.

11.6. Examenresultaten als motor voor kwaliteit

De gegevens omtrent de slaagpercentages hebben niet alleen betekenis in het kader van dit onderzoek, maar belangrijker nog is de betekenis die deze gegevens kunnen hebben voor de opleidingsinstituten zelf. Immers, de gegevens over slaagpercentages per vak voor elk opleidingsinstituut en deze in vergelijking tot het gemiddelde over alle opleidingsinstituten kan door het opleidingsinstituut gebruikt worden om zwakke punten op te vijzelen (meer tijd aan een vak te besteden, docent bijscholen, leermiddelen aanpassen, enzovoort). Op deze manier kunnen de examenresultaten gebruikt worden voor de door de wet beoogde kwaliteitsverbetering.

Aanbeveling

Aanbevolen wordt de 'examenprestaties' zichtbaar te maken door aan ieder opleidingsinstituut periodiek de eigen slaagpercentages (per vak) te verstrekken en tevens de landelijke gemiddelden.

De genoemde gegevens kunnen nog een tweede - en minstens zo'n belangrijk - doel dienen, en dat is het zichtbaar maken van de 'eigen kwaliteit van het opleidingsinstituut'.

De kandidaat-instructeur die voor een opleiding kiest, heeft geen middel om vast te stellen of men, door voor een bepaald instituut te kiezen, een redelijke kans maakt om het instructeursdiploma te behalen. Het enige dat men nu kan vergelijken is het lesprogramma in de folder, de accommodatie waarin de opleiding gevestigd is, de overtuigingskracht van de opleider, en de opleidingskosten. Wat men niet ziet is de kwaliteit. De opleider kan de kwaliteit niet tastbaar maken.

Aanbeveling

Aanbevolen wordt om in de voorlichting voor kandidaten, kandidaten te stimuleren in hun keuze voor een opleidingsinstituut daarin ook het de slaagpercentage (kwaliteit) van het instituut te betrekken. Indien de kandidaat voor kwaliteit kiest, loont het voor instituten kwaliteit te bieden, en zal dus de kwaliteit van de opleiding - in de zin zoals dat in de WRM 1993 beoogd werd - gestimuleerd worden.

11.7. Klachtenprocedure

11.7.1. *De Commissie van Beroep*

De taken van de Commissie van Beroep zijn genoemd in de WRM 1993. 1993. Het aantal beroepszaken is relatief klein in verhouding tot het grote aantal examens dat is afgenomen in de periode januari 1995 en juli 1996. Van het totaal aantal (n= 29) in behandeling genomen beroepschriften is 66% gegrond of gedeeltelijk gegrond.

Het beroepschrift kan zich alleen richten tegen een besluit van het examen-instituut en niet tegen andere examenomstandigheden zoals bijvoorbeeld het examenreglement en dergelijke. In het begin was dat niet voor alle kandidaten duidelijk en zijn een aantal beroepschriften gericht aan de Commissie die niet aan deze eis voldeden. Nu komt dit (bijna) niet meer voor.

Het beroep richt zich veelal tegen het theoriegedeelte en zelden tegen het praktijkgedeelte (deel 2). Van de beroepschriften die betrekking hadden op het praktijkgedeelte is er niet één gegrond verklaard.

Het theoriegedeelte leent zich ook meer voor het gegrondverklaren van een beroep. Nadat het praktijkgedeelte is afgenomen is er geen feitelijk materiaal meer beschikbaar behalve dan de schriftelijke beoordeling door de examinator en de mondelinge reproductie van de appelland.

Geen van de klachten heeft tot dusver betrekking gehad op de vooropleidingseisen. Naar alle waarschijnlijkheid weet de kandidaat niet dat ook tegen het besluit van het exameninstituut waarbij hij/zij op grond van een onvoldoende vooropleiding niet toegelaten wordt tot de examens, een beroepschrift kan worden ingediend bij de Commissie van Beroep.

Wanneer echter gekeken wordt naar datgene wat met de wet bedoeld is en de wijze waarop het in het kader van de WRM 1993 lijkt uit te pakken, vallen een aantal zaken op.

Ten eerste: de kandidaat kan in beroep gaan tegen de beslissing, en behoeft zijn beroep beperkt te motiveren. Dit betekent dat hij/zij niet bij elke foutief beantwoorde vraag de knelpunten hoeft aan te geven. Pas nadat men het beroepschrift heeft ingediend, krijgt men de examenvragensets in te zien, en kan men zich aldus op de hoorzitting voorbereiden.

De indruk bestaat dat de beroepsprocedure door kandidaten gebruikt wordt om een negatieve examenuitslag via deze weg om te laten buigen naar een positieve.

Deze weg wordt waarschijnlijk vooral gevolgd indien er grote belangen aan de uitslag verbonden zijn, bijvoorbeeld wanneer alle examenvakken

waarvoor men reeds is geslaagd, opnieuw geëxamineerd gaan worden. In dit soort gevallen lijkt het beroep oneigenlijk te zijn, omdat men zich niet gedupeerd voelt door de uitslag als zodanig, maar vooral door de procedurele gevolgen van die uitslag - een situatie waarin de vragen waarop die uitslag gebaseerd is, dus van ondergeschikt belang lijken.

Een tweede punt dat opvalt is de lange looptijd van de beroepsprocedure en de hoeveelheid tijd die per beroepschrift door de Commissie van Beroep besteed wordt. De behandeling van een beroepschrift neemt afhankelijk van de aard van het beroep, tussen de twee tot vier dagen in beslag. Dit is exclusief de tijd die door de leden van de Commissie van Beroep ter voorbereiding wordt besteed. Bovendien wordt door de verweerder (Innovam) aan iedere beroepszaak tussen de twee à drie mensdagen besteed. De lange looptijd (45% is langer dan de wettelijk vastgestelde *uiterste* looptijd) betekent voor de appellant dat hij/zij lang moet wachten op een uitspraak, terwijl hij/zij op een veel kortere termijn door een herexamen hetzelfde resultaat kan bereiken. Velen lijken deze afweging te maken gezien het aantal beroepszaken dat niet ontvankelijk is verklaard doordat het griffierecht niet is voldaan.

Aanbeveling

Het is, gegeven het enorme tijdsbeslag per beroepszaak, gewenst om na te gaan hoe vaak er sprake is van 'oneigenlijk' gebruik van de procedure, en te onderzoeken hoe dit oneigenlijke gebruik voorkomen kan worden komen, zonder dat daarbij de wettelijke rechten van de examenkandidaat geschaad worden.

Aanbeveling

Gezien het toekomstig belang van de beroepsprocedure bij de invoering van de applicatietoets is het noodzakelijk dat de wettelijk bepaalde looptijd in de toekomst *niet* overschreden wordt. Nagegaan dient te worden hoe de huidige looptijd in overeenstemming gebracht kan worden met de door de wet vastgestelde.

11.7.2. *Interne klachtenprocedure*

Beroepsprocedures kunnen alleen gericht zijn tegen de beslissingen van het exameninstituut en mogen niet betrekking hebben op andere gebeurtenissen. Dit betekent dat een interne klachtenprocedure een noodzakelijk element is om alle klachten te kunnen behandelen. Veel opleiders waren niet op de hoogte van de inhoud van de bestaande interne klachtenprocedure, en hadden deze nooit gebruikt.

Innovam is samen met de CEC bezig met het bijstellen van de interne klachtenprocedure, maar de bijstelling van een dergelijke procedure wordt bemoeilijkt door de wettelijke bepalingen inzake de Commissie van Beroep. Deze houden in dat een klacht (beroepschrift) binnen een termijn van zes weken na de beslissing waartegen men beroep heeft aangetekend, bij de Commissie moet zijn ingediend.

Voor 'beslissingen' wordt door Innovam nagegaan hoe een interne klachtenregeling kan worden vormgegeven zodat deze naast de formele beroepsprocedure kan functioneren. Andere 'examen-gerelateerde' klachten kunnen niet bij de Commissie gedeponereerd worden en daarvoor geldt deze complicerende regel dan ook niet.

Aanbeveling

Het is van belang om op korte termijn - voorafgaand aan de implementatie van de 'applicatie-examens' - de bestaande interne klachtenregeling bij te stellen in relatie tot het beroepsprocedure. Deze interne klachtenprocedure moet dan meegedeeld worden aan opleiders en kandidaten.

11.8. Samenwerken exameninstellingen

De conclusies en aanbevelingen hebben tot nu toe voornamelijk betrekking op de burger-rijopleiding. Dit hangt vooral samen met het gegeven dat daar de grootste knelpunten zijn gesignaleerd; deze kwamen deels voort uit belangentegenstellingen, deels ook uit de scheiding tussen opleiding en examen. Deze scheiding en belangentegenstellingen doen zich door de aard van de organisatie niet voor bij de militaire opleiding.

Wel is een belangrijk aandachtspunt de uitwisseling van expertise - vooral met betrekking tot het examen. In het verleden is de uitwisseling voor een deel spaak gelopen doordat er bij de Koninklijke Landmacht intern onvoldoende communicatie en terugkoppeling bestond met de eigen vertegenwoordigers in de overlegcommissies. Op het punt van concrete samenwerking op het gebied van de ontwikkeling van de vragenbank is dit spaak gelopen door verschillende inzichten over de wijze 'van beveiliging van de vragenbank'.

Een belangrijke beperking van het 'burger'-examen zou opgelost kunnen worden wanneer de vragenbank sterk uitgebreid zou worden.

Aanbeveling

Nagegaan zou moeten worden of de Koninklijke Landmacht een rol zou kunnen spelen bij de uitbreiding van de civiele vragenbank, waarbij natuurlijk opnieuw de 'beveiliging' van de examenvragen bij zowel Innovam en als de Koninklijke Landmacht een punt van discussie moet zijn.

11.9. De applicatietoets

Een aantal knelpunten dat is opgetreden zal zich in mindere mate voordoen bij de applicatietoets. Zo zijn de applicatie-leerdoelen in het licht van de ervaringen met de instructeursexamens opnieuw beoordeeld en waar nodig herschreven. De opleidingsinstellingen hebben inmiddels ervaring opgedaan met de nieuwe examens en vakinhouden.

Er is minder tijdgebrek, waardoor een proefexamen mogelijk is, en de meest saillante problemen in de voorbereiding dus al opgemerkt kunnen worden. Er zijn minder overgangsregelingen van toepassing waardoor Innovam minder in de uitvoering belemmerd wordt.

Maar behalve deze 'verbeteringen' zijn ook een aantal extra knelpunten te verwachten. Uit de interviews met de instellingen bleek dat een groot aantal instellingen weliswaar geen opleidingen meer verzorgde voor kandidaat-instructeurs, maar dat men *wel* van plan was de applicatiecursus aan te gaan bieden. Deze instellingen kunnen niet voortbouwen op de eerdere ervaringen met de instructeursopleidingen, hebben nog geen ervaring met het examen en het centrale exameninstituut en in die zin is te verwachten dat nieuwe knelpunten zich kunnen gaan voordoen.

De afstemming tussen examen en opleiding bleek bij de invoering van de instructeursexamens een knelpunt. Voor de invoering van de toetsen voor de applicatiecursus kan dit knelpunt in grotere mate voorkomen worden wanneer (zie bijvoorbeeld Veling et al., 1991 p. 32):

- proefexamens leiden tot bijstelling van examens (met betrekking tot moeilijkheidsgraad, validiteit en betrouwbaarheid) en bieden de mogelijkheid manco's in de opleiding te inventariseren;
- kandidaten niet de dupe worden van 'fouten' in het examen door bijvoorbeeld in grensgevallen' (wanneer op een vak een 5 behaald is) de mogelijkheid te bieden voor een mondelinge herkansing.

Aanbeveling

Het verdient aanbeveling proefexamens uit te voeren, en in de beginfase aan 'grensgevallen' een coulante regeling aan te bieden.

Een tweede aandachtspunt betreft het zakelijke belang dat gemoeid is met de applicatiecursus. Iemands broodwinning is afhankelijk van het al dan niet slagen voor de toets. Dit brengt niet alleen extra stress met zich mee, maar het betekent ook dat een persoon in deze situatie eerder geneigd is een formele klacht in te dienen.

Dit kan extra werk betekenen voor de Commissie van Beroep en voor Innovam. Tegelijkertijd zal waarschijnlijk ook de aard van het beroep veranderen. Het is bijvoorbeeld mogelijk dat iemand zich in zo'n situatie juridisch bij laat staan. Bij een gegronde klacht kan dan, in het geval er economische schade is geleden, een procedure bij de burgerlijk rechter een volgende stap zijn.

Aanbeveling

- De procedure rond de Commissie van Beroep dient bij voorrang doorgelicht te worden.
- De interne klachtenregeling dient gereed te zijn voordat de applicatietoetsen afgenomen gaan worden.

11.10. Leemten

11.10.1. *Bijscholingsdocenten*

In de WRM 1993 wordt gesteld dat ook 'bijscholingsdocenten' zich dienen te onderwerpen aan het examen bijscholingsdocent. Tot op heden is in de uitvoering nog geen inhoud gegeven aan deze eis. En is daarom (nog) niet in deze evaluatie opgenomen.

11.10.2. *Instructeurs Voortgezette rijopleidingen*

Momenteel is er in een aantal organisaties een diepgaande discussie gaande over de vraag of alle activiteiten gericht op het bevorderen van de rijvaardigheid onder de WRM 1993 zouden moeten vallen. Dit zou betekenen dat personen die instructie geven aan rijbewijsbezitters in het kader van voortgezette opleidingen ook in het bezit moeten zijn van een instructiecertificaat en zich ook zouden moeten onderwerpen aan een applicatietoets. Afgezien van de mogelijkheden die de wet wellicht in dezen biedt, zou allereerst een analyse uitgevoerd moeten worden van de aard van de

werkzaamheden en de inzichten en vaardigheden die daarvoor nodig zijn, om vervolgens vast te kunnen stellen op welke wijze deze eisen dan geïmplementeerd kunnen worden. Daarbij dient dan rekening gehouden te worden met produktieve en contra-produktieve effecten, niet alleen bedrijfsmatig, maar vooral ook gerelateerd aan de verkeersveiligheid. Zolang dergelijke analyses niet zijn uitgevoerd is niet vast te stellen of de eisen te stellen aan voortgezette rijinstructeurs van voortgezette rijopleidingen via de wet geregeld zouden moeten worden of dat er ook andere, meer effectieve implementatie-trajecten mogelijk zijn.

11.10.3. *Toezicht op de naleving van de wet*

Het toezicht op de naleving van de wet viel buiten de het bestek van deze evaluatie. Echter, door enkele geïnterviewde opleidingsinstituten die ook basis-rijopleidingen verzorgden is de controle op de naleving als een belangrijk aspect genoemd. Met name zijn zij bevreesd voor oneerlijke concurrentie wanneer instructeurs - zonder geldige papieren - toch rij- en theorielessen blijven aanbieden.

De politie kan controle uitoefenen doordat de WRM 1993 bepaalt dat iedere rijinstructeur tijdens het geven van de praktijkles in het bezit dient te zijn van een geldig rijinstructie-certificaat. Wanneer men het rijinstructie-certificaat niet kan tonen, kan men worden gestraft met een geldboete of in het uiterste geval met een hechtenis van maximaal twee maanden.

De politie stelt (zie WRM-krant nr. 4) dat de organisaties in de rij-schoolbranche zelf ook een belangrijke rol in de controle op de naleving spelen. Volgens het OM zal de rol van de politie in de controle minimaal blijven.

Aanbeveling

Het naleven van de wet door rijinstructeurs en de controle op de naleving door politie en branche-organisaties blijven aandachtspunten.

11.10.4. *De inhoud van de cursus 'noodmanoeuvres'*

Er is veel ruimte gelaten aan de wijze waarop de leerdoelen door de anti-slip scholen vertaald worden naar een cursusinhoud.

Hoewel er momenteel geen aanwijzingen zijn dat die 'vertaling' te wensen overlaat, kan daar niet uit afgeleid worden dat de huidige invulling in positieve zin bijdraagt aan het gewenste resultaat.

Juist omdat bekend is dat cursussen van deze aard een averechtse uitwerking kunnen hebben op het veiligheidsbesef, verdient het aanbeveling opnieuw het belang van de module in het kader van de verkeersveiligheid en de niet-gegarandeerde kwaliteit tegen elkaar af te wegen, en gegevens te verzamelen om deze afweging te kunnen maken.

Literatuur

Barteling, H.J. & Van der Pas, N. F. J. (1996). *Het blijft mistig rond examens nieuwe stijl*. Rij-instructie februari 1996.

R&M Research en Marketing (1994). *Nulmeting evaluatie-onderzoek Wet Rijonderricht Motorrijtuigen 1993; Rapport 1 tekstmatig verslag*.

R&M Research en Marketing (1995). *Eindmeting evaluatie-onderzoek Wet Rijonderricht Motorrijtuigen 1993; Rapport 1 tekstmatig verslag*.

Veling, I.H. (1989). *Vakbekwaamheidseisen Rijinstructeurs; een aanzet tot een beleidsnota*. TT89-46 Traffic Test b.v. Veenendaal.

Veling, I.H., Vissers, J.A.M.M. & Kayser, R.E. (1991). *Uitwerken van de exameneisen van het rijinstructeursexamen*. TT 91-26 Traffic Test b.v. Veenendaal.

Vissers, J.A.M.M. (1993). *Compendium voor de rijinstructeur A tot en met E en bromfietsinstructeur*. TT93-14 Traffic Test b.v. Veenendaal.

Vissers, J.A.M.M. (1994a). *Leerdoelendocument C-, D-, E- Rijinstructeur*. TT93-38 Versie juni- 1994. Voorlopig eindconcept Traffic Test b.v. Veenendaal.

Vissers, J.A.M.M. (1994b). *Leerdoelendocument Periodieke applicatie rijinstructeurs*. TT94-46 Traffic Test b.v. Veenendaal.

Vissers, J.A.M.M. (1994c). *Leerdoelendocument A- Rijinstructeur*. TT93-47. Versie juni 1994. Voorlopig eindconcept Traffic Test b.v. Veenendaal.

Bijlage 1 t/m 7

1. *Innovam klantentevredenheidsmeting*
2. *Onderwerpen voor de evaluatie 'ervaringen met de uitvoering van de WRM 1993'*
3. *Enquête exameninstituut*
4. *Enquête opleidingsinstituut*
5. *Enquête Commissie van Beroep*
6. *Vragenlijst voor het interview met HWV*
7. *Afkortingen*

Klantentevredenheidsmeting: Examens

INNOVAM stelt het bijzonder op prijs als u door middel van het invullen van dit formulier het examen beoordeelt. De gegevens zullen vertrouwelijk behandeld worden. Uit oogpunt van anonimiteit hoeft u geen naam in te vullen.

Naam examen :

Plaats : Datum :

Wilt u bij onderstaande vragen een kruisje zetten in het vakje dat voor u het meest van toepassing is.

De begeleiding	slecht	matig	vold.	goed	zeer goed
De begeleiding door mijn adviseur/docent naar het examen toe vind ik					
De uitleg <u>voorafgaand</u> aan het examen door de examencommissie vind ik					
De begeleiding <u>tijdens</u> het examen vind ik					

Wilt u hier, indien u één of meerdere van bovenstaande vragen slecht of matig beoordeelt, aangeven waarom u dit vindt?
(eventueel op achterzijde invullen)

.....
.....

Het examen	slecht	matig	vold.	goed	zeer goed
De aansluiting van de opdrachten op de leerstof vind ik					
De begrijpelijkheid van de opdrachten vind ik					
De praktijkgerichtheid van de opdrachten vind ik					
De examenduur vind ik					

Wilt u hier, indien u één of meerdere van bovenstaande vragen slecht of matig beoordeelt, aangeven waarom u dit vindt?
(eventueel op achterzijde invullen)

.....
.....

Algemeen	slecht	matig	vold.	goed	zeer goed
De vooraf ontvangen of opgevraagde informatie en voorlichting vind ik					
De administratie omtrent het examen (aanmelding, bevestiging, uitnodiging, facturering e.d.) vind ik					
De bereikbaarheid van de lokatie vind ik					
De lokatie zelf (lokaal, praktijkruimte, netheid e.d.) vind ik					
De lunch/bedrijfskantine vind ik (indien van toepassing)					

Wilt u hier, indien u één of meerdere van bovenstaande vragen slecht of matig beoordeelt, aangeven waarom u dit vindt?
(eventueel op achterzijde invullen)

.....
.....

Heeft u nog suggesties voor/opmerkingen over INNOVAM?

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

Onderwerpen voor de evaluatie ‘ervaringen met de uitvoering van de WRM 1993’

Uitvoering van de examens

- bijscholing examinatoren;
- exameneisen;
- examenvragen;
- praktijklessen (ervaringen met de nieuwe regeling waarbij pas 1 uur van te voren kenbaar wordt gemaakt welke praktijkles dient te worden gegeven);
- examen-protocollen (worden alle examenkandidaten op een gelijke wijze beoordeeld);
- beschikbaarheid certificaten (EHBO, anti-slip);
- uitvoerbaarheid overgangsregeling invoering WRM 1993;
- voorbereidingen applicatietoets;
- relatie opleidingsinstituten en exameninstituut;
- relatie exameninstituten onderling (OcRij, PVI, Innovam)
- bezwaren;
- interne klachtenbehandeling Innovam.

Opleiding

- bijscholing opleiders;
- leermiddelen;
- tijdstip waarop opleiding nieuwe stijl is gestart;
- uitvoerbaarheid leerdoelen (welke leerdoelen zijn/waren moeilijk te verwezenlijken);
- tijdsduur van opleiding;
- stages (nieuwe regeling);
- regeling ontheffingen;
- vooropleidingseisen;
- voorbereidingen voor de applicatietoets;
- samenwerking tussen opleidingsinstituten;
- kosten?

Klachtenregeling

- werkwijze Commissie van Beroep;
- aantallen klachten;
- strekking van klachten;
- doorlooptijd van klachten;
- prognose voor de toekomst.

Juridische aspecten

- juridische onvolkomenheden in de wettelijke regelingen;
- jurisprudentie.

De te verzamelen gegevens

Om inzicht te krijgen in de feitelijke ontwikkelingen zullen gegevens verzameld worden over:

- de aantallen kandidaten en slaagpercentage (zowel voor als na de invoering van de WRM 1993);

- de ontwikkeling van vragenbanken en toetsing van de vragen op bruikbaarheid, niveau en begrijpbaarheid (gegevens van EOC);
- nieuwe leermiddelen die ontwikkeld zijn en wanneer die beschikbaar zijn gekomen;
- het voorlichtingstraject; kennis over de nieuwe WRM onder de doelgroepen (onderzoek Research en Marketing, Heerlen).

De enquête is ter toetsing aan de begeleidingscommissie voorgelegd.

Gegevens

Ervaringen van kandidaat instructeurs

- Tevredenheidsonderzoek onder kandidaat-instructeurs, zie bijgesloten vragenlijst.

Slaagpercentages

- Aanbod van kandidaten (onderscheiden opleidingsinstituut en rijbewijs categorie), waarvan het percentage geslaagden per onderdeel.
- Slaagpercentages per maand (alleen voor de gehele opleiding, dus niet per vak, wel per rijbewijs-categorie, ook het aantal kandidaten die examen deden).

Ervaringen

Examinatoren

- Hoe zijn de examinatoren bijgeschoold en op welke wijze wordt objectiviteit gegarandeerd. Is er bijvoorbeeld sprake van interne kwaliteitsbewaking en hoe vindt dat plaats?

Exameneisen

- worden er knelpunten opgemerkt in de exameneisen en examenvragen. Hoe worden deze knelpunten gesignaleerd en op welke wijze worden deze dan afgehandeld. Onderscheiden naar knelpunten die gemeld worden door:
 - opleidingsinstituten
 - kandidaten
 - examinatoren
 - klachtencommissie

Praktijklessen

- Worden knelpunten ervaren door het examen instituut in de uitvoering van de 'praktijkles'-procedure?

Examenprotocollen

- Zijn de opleidingsinstituten en kandidaten voldoende op de hoogte van de examenprotocollen?
- Hoe wordt gegarandeerd dat alle kandidaten op dezelfde wijze worden beoordeeld en hoe wordt dat via een interne kwaliteitsprocedure bewaakt?

Certificaten

- Blijken alle kandidaten in het bezit van de benodigde certificaten. Zo nee, wat is de oorzaak daarvan?

Overgangsregeling

- Leveren de diverse overgangsregelingen knelpunten op voor het exameninstituut of de kandidaat?

Vorbereidingen applicatietoets

- Welke voorbereidingen treft het examen instituut momenteel en lopen die op schema gegeven de invoering begin 1997
- Welke prognoses zijn gemaakt met betrekking tot het te verwachten aantal aanmeldingen per kwartaal in 1997?
- Welke rol speelt het opleidingsinstituut in de informatievoorziening van instructeurs en opleiders?
- Welke veranderingen wenst het exameninstituut gegeven de ervaringen met rijinstructeurs examens m.b.t de applicatietoets?

De klachtenregeling

- Hoe voldoet de klachtenregeling zowel de interne als de externe. Welke knelpunten worden hierbij door het examen instituut ervaren en op welke veranderingen zou men in de regelingen willen zien.
- Hoe wordt de relatie met de klachtencommissie beoordeeld?

Relatie met de opleidingsinstellingen

- Welke knelpunten ervaart het exameninstituut in de relatie met de opleidingsinstellingen (op het terrein van informatievoorziening over inhoud en opzet van de examens, zoals het soort vragen, de wijze van beoordeling, het garanderen van eerlijkheid) en op welke wijze heeft men in het verleden getracht deze op te lossen?
- Welke taakopvatting heeft het exameninstituut over de relatie met de opleidingsinstellingen?

Relatie met VenW

- Hoe wordt gegarandeerd dat de inhoud van het examen in overeenstemming is en blijft met de leerdoelen zoals die van de inhoud van de wet zijn afgeleid?

Kwaliteit van de vragenbank

- Hoe wordt de kwaliteit van de vragenbank beoordeeld en in de toekomst gegarandeerd?

Organisatie

- Worden knelpunten ervaren in de organisatie van de examens, zoals het vast stellen van examen data, het inplannen van de examinatoren, het beheer van het register enzovoort?

De concept-vragenlijsten zijn ter toetsing aan de begeleidingscommissie voorgelegd. De enquête wordt afgenomen bij instituten die bij Innovam bekend zijn. De enquête wordt bij acht opleidingsinstituten mondeling afgenomen, bij de overige instituten wordt de enquête telefonisch afgenomen.

Vorbereiding opleiding op nieuwe exameneisen

- Welke informatie heeft u gebruikt?
- Was u tevreden over de informatie, wat heeft u gemist?
- Welke lespakketten heeft u gebruikt?
 - waren deze op tijd beschikbaar?
 - bruikbaar, interessant?
 - werden de leerdoelen voldoende gedekt?
- Heeft u uw docenten bijgeschoold en hoe?
- Wanneer bent u gestart met deze voorbereidingen?
- Heeft u in de voorbereiding samengewerkt met andere opleidingsinstituten (waarom wel/niet)?
- Anders

Leerdoelen

- Zijn ze helder (welke wel/niet)?
- Zijn ze relevant (welke wel/niet)?
- Mist u onderwerpen?

De opleiding

- Sinds welke datum biedt uw opleidingsinstituut de nieuwe opleiding aan?
- Welke kosten zijn voor de leerling verbonden aan de opleiding?
- Hoeveel kostte de oude opleiding?

De inhoud van de opleiding

- Uit welke lessen bestaat de (nieuwe) opleiding? Geef aan per onderdeel hoeveel uren dit onderdeel beslaat.
- Kunt u aangeven per onderdeel hoe interessant, relevant het onderdeel is en, waar de knelpunten liggen (dit vanuit het gezichtspunt van uzelf als opleider en vanuit het gezichtspunt van de leerling)?
- Werkt u in de opleiding samen met andere opleidingsinstituten?
- Hoe bereidt u de kandidaten voor op de uit te voeren praktijkles?

Vorbereiding op het examen, inhoud protocollen transparantie

- Hoe bereidt u de leerlingen praktisch voor:
 - naar het exameninstituut gaan en rondkijken
 - verkennen van de omgeving
 - een soort proefexamen maken
 - de leerlingen schriftelijke informatie geven over de gang van zaken op examendagen
 - anders

Achtergronden kandidaten

- Welke achtergrond (opleiding, man/vrouw, veranderingen in de tijd)?
- Leeftijd, geslacht, opleidingsinstituut, vooropleiding, examenresultaat?
- De vooropleidingseisen die gesteld zijn aan de kandidaten zijn
 - te hoog, omdat ...
 - te laag, omdat...
 - niet relevant, omdat...
- Hoe kunt u vast stellen of de kandidaat aan de vooropleidingseisen voldoen?
 - welke procedures volgt u?
 - wat doet u bij twijfel?
 - waar ervaart u knelpunten?

Inhoud examens

- Bent u voldoende geïnformeerd, waarover niet?
- Zijn de vragen duidelijk in begrijpelijke taal gesteld?
- Heeft u meegemaakt dat voor u een vraag wat onderwerp betreft totaal onverwacht was, wat heeft u toen vervolgens gedaan?
 - nagegaan of de vraag paste binnen de leerdoelen
 - bij Innovam geklaagd
 - leermateriaal aangepast
- Ervaart u het examen als eerlijk?
- Met welke onderdelen heeft u problemen?
(bijvoorbeeld zelfde examen voor verschillende rijbewijscategorieën?)

Bovenstaande vragen onderscheiden naar:

- In het begin (toen ik er voor het eerst mee te maken kreeg) vond ikmaar nu.....

Examenresultaat

- Hoeveel kandidaat-instructeurs zijn er bij uw instituut opgeleid volgens de nieuwe WRM?
- Hoeveel zijn er daarvan geslaagd (% geslaagd)
- Hoeveel kandidaten opgeleid in dezelfde periode het jaar daarvoor (aangeboden voor examen)?
- Kunt u een verband leggen tussen het examenresultaat van de leerling en zijn vooropleiding?

Afhandeling problemen/klachten

- Heeft u problemen/ klachten gehad, hoeveel ongeveer?
 - waren dat klachten van leerlingen of klachten van opleiders
 - waar hadden de klachten betrekking op
 - hoe zijn deze afgehandeld:
 - in een gesprek met Innovam
 - schriftelijke klacht bij Innovam
 - via de Commissie van Beroep
- Weet u hoe de klachten regeling precies in elkaar zit?
- Bent u tevreden met de huidige klachten regeling?

- Hoeveel klachten zijn er ingediend bij de Commissie van Beroep door leerlingen van uw rijkschool?

Terugkijkend

- Wat had u graag anders gezien?
- Welke aanbevelingen heeft u voor de toekomst?

Applicatietoets

Binnenkort wordt de vijf jaarlijkse verplichte applicatie een feit. Deze vragen gaan over deze applicatie:

- Bent u van plan een applicatie-cursus aan te bieden
- Op welke wijze gaat u zich daar op voorbereiden (is dat anders dan voor de instructeurscursussen)?
- Wat is voor u noodzakelijke informatie om zo'n nieuwe cursus inhoud te geven?
- Hoe wilt u die informatie het liefst krijgen?

Relatie met het exameninstituut

Deze vraag gaat over de gevolgen van de aanwijzing van een exameninstituut. Belangrijk is dat u voor uzelf vergelijkt wat verandert is en hoe u die veranderingen beoordeelt.

- Hoe vindt u uw contact met het examen instituut?
 - informatie over examens
 - organisatie en klantgerichtheid
 - houding van de examinatoren t.o.v. kandidaten
 - flexibiliteit bijvoorbeeld met betrekking tot het omzetten van examendata
 - objectiviteit in beoordeling

Bijlage 5

Enquête Commissie van Beroep

De enquête is ter toetsing aan de begeleidingscommissie voorgelegd.

Gegevens

De door de Commissie van Beroep behandelde klachten worden als volgt weergegeven:

	klacht 1	klacht 2 (etc)
datum indiening		
datum uitspraak		
ingediend door		
aard klacht		
uitspraak		

Ervaringen

Werkwijze Commissie van Beroep

- Op welke wijze voert de commissie haar taak uit?
- Welke fasen doorloopt een klacht?
- Welke extra informatie wordt ingewonnen?
- Met wie wordt de uitspraak besproken?
- Bestaat de mogelijkheid dat de klacht wordt terugverwezen?
- Welke termijnen houdt de commissie aan voor het komen tot een uitspraak?
- Ervaart de commissie knelpunten?

Heeft de commissie voldoende armslag/informatie om haar taak naar behoren uit te voeren?

Wat is de aard van de klachten en hoe zouden de klachten te voorkomen zijn?

Wenst de commissie bijstellingen met betrekking tot de klachtenprocedure en welke zijn dat?

Welke prognose heeft de commissie met betrekking tot de omvang en aard van de klachten in de toekomst?

Gegeven de ervaringen met de nieuwe WRM 1993 over het rij-instructie certificaat voor nieuwe instructeurs: welke aandachtspunten beveelt de commissie aan voor verandering, versterking of handhaving?

Interview met het ministerie van Verkeer en Waterstaat De interviews met HWV en HWR worden gedaan nadat de interviews met Innovam examen instituut, opleidingsinstituten enzovoort uitgevoerd zijn.

Voorgesteld wordt toe te voegen aan de interviews:

- Afdeling voorlichting van het ministerie van VenW

Vragen

1. *De vooropleidingseisen*
 - Met welk doel zijn deze ingesteld en welke argumenten pleiten voor deze uitvoering?
 - Hoe zijn deze inzichten vertaald naar diploma/certificaat-categorieën?
 - Wat pleit er tegen het principe: het examen selecteert?
2. *Inhoud van de exameneisen*
 - Waarom heeft de overheid leerdoelen op laten stellen, op grond van welke overwegingen behoort dat tot haar taak?
 - Welke status hebben deze leerdoelen?
 - En op welke wijze kunnen deze gewijzigd worden?
3. *Het examenprotocol, is dat een zaak van de overheid?*
 - Op welke gronden is gekozen voor het afwijzen van deelcertificaten, het afwijzen van een compensatie-regeling?
 - Wat is de achtergrond van het niet afgeven van vrijstellingen in het geval van het behalen van meerdere instructiecategorieën in een korte tijdsperiode?
4. *Op welke gronden is gekozen voor een enkel exameninstituut?*
 - Wat zijn de taken van dit instituut?
 - Is het de taak van de overheid toe te zien op de kwaliteit van het instituut?
5. *Wat zijn de bevoegdheden van de Commissie van Beroep?*
 - Kan de Commissie uitspraken doen over de relevantie van vragen?
 - Kan de Commissie uitspraken doen over de correctheid van antwoordcategorieën?
 - Kan de Commissie kandidaten laten slagen?
6. *Hoe wordt gegarandeerd dat de inhoud van de examens van de verschillende exameninstellingen qua inhoud hetzelfde zijn?*
7. *Wordt een samenwerking tussen de verschillende exameninstellingen wenselijk geacht?*
8. *Welke knelpunten zijn door de overheid ervaren?*

Centraal thema

Doel van de nieuwe WRM was het verbeteren van de kwaliteit van de rijopleiding via het verbeteren van de kwaliteit van rijinstructeurs. Wat zijn volgens de overheid noodzakelijke voorwaarden daarvoor en hoe dragen de wijzigingen in de WRM bij aan deze kwaliteitsverbeteringen.

A-rijbewijs	Rijbewijs voor motoren
Awb	Algemene Wet Bestuursrecht
Applicatietoets	De door de WRM 1993 geregelde verplichting dat rijinstructeurs zich elke vijf jaar dienen te appliceren en met goed gevolg een toets dienen af te leggen om de instructie bevoegdheid te blijven behouden
B- rijbewijs	Rijbewijs voor personenauto's
BOVAG	Belangenorganisatie onder meer van rij scholen en instructeurs
BRM	Besluit Rijonderricht Motorrijtuigen, uitvoeringsbesluit afgeleid van de WRM
CEC	Centrale examen commissie
CITO	Instituut voor toestontwikkeling dat voor de WRM de examenvragen heeft getoetst.
Commissie van beroep	Een door Ven W ingestelde klachtencommissie m.b.t de examens en de procedures daaromheen voor rijinstructeurs
Deel 1	Het eerste deel van het instructeurs examen dat inhoud 11 theorie vakken, de voorafbevraging en de rijproef
Deel 2	Tweede deel van het instructeursexamen dat inhoud het geven van een praktijkles en een theorieles
EC	Examencommissie Innovam
EOC	Examenopgave-commissie, bestaande uit vertegenwoordigers van opleidingsinstituten, RWS, Innovam en OcRij en BOVAG
IBO	Individueel beroepsonderwijs
Innovam	Het exameninstituut dat verantwoordelijk is voor de afname van de civiele instructeur examens en de afgifte van instructeurs certificaten
LBO	Lager Beroepsonderwijs
LBVI	Landelijke belangenorganisatie van instituten die instructeursopleidingen verzorgen
OcRij	Voormalig OCVVR, het opleidings- en exameninstituut van de Koninklijke Landmacht voor rij-instructie
PVI	Politie Verkeersinstituut, heeft de examenvragen gemaakt voor het instructeurs-examen
RRM	Reglement Rijonderricht Motorrijtuigen
WRM 1993	Nieuwe Wet Rijonderricht Motorrijtuigen, opgesteld in juni 1993, in werking getreden 1 januari 1995
WVW	Wegenverkeerswet

