

www.uhasselt.be/imob
Instituut voor Mobiliteit | Universiteit Hasselt
Wetenschapspark 5 bus 6 | 3590 Diepenbeek
T: +32 (0)11 26 91 11 | E-mail: imob@uhasselt.be



Evaluatie vernieuwde rijopleiding voor behalen van rijbewijs categorie B

Besteknummer: MOW/aVHV/19/03

Deze opdracht heeft betrekking op Perceel 2 (Evaluatie) van de raamovereenkomst met besteknummer MOW/aVHV/18/01

Contactpersoon

Dr. Ariane Cuenen
Tel. +32 (0)11 26 91 66
E-mail: ariane.cuenen@uhasselt.be

Projectleider

Prof. dr. Tom Brijs
Tel. +32 (0)11 26 91 55
E-mail: tom.brijs@uhasselt.be

Deze executive summary kwam tot stand door inzet van volgende teamleden: Tom Brijs, Ariane Cuenen, Evelien Polders, H el ene Dirix en Kris Brijs.

De teamleden wensen verschillende personen en organisaties te bedanken voor hun medewerking tijdens deze studie.

In eerste instantie gaat onze dank uit naar de opdrachtgever van deze studie: de Vlaamse Overheid, departement Mobiliteit en Openbare Werken (MOW). Meer bepaald gaat onze dank uit naar Pascal Lammar, Kevin Clijmans, Barbara De Clerck, Helmut Paris en Chris Vanhee.

Daarnaast wensen wij de volgende personen en organisaties te bedanken voor hun medewerking bij het verspreiden van de vragenlijsten en/of bijwonen van de workshop en/of delen van informatie: GOCA Vlaanderen – Steven Raes en Kyra Godart, de Vlaamse Stichting Verkeerskunde (VSV) – Eddy Klynen en Hilde Bruynseels, Federdrive – Jeroen Smeesters en Cindy Verdonckt, BeZer – Thomas van Hoof, Edulogia: Fons Uyttenhove en Bert De Meyer, Kwb rijbewijs: Siegmund Hermans en Jo De Smet, VAB rijsschool: Peter Landsheere en Vera Beck en Bavo Cruyssaert, WeesWegwijs: Rik Delanote, JESCO Auto Training School - Scott Van Hooydonk. FOD Mobiliteit – Bruno Jansen, en de Vlaamse Overheid departement MOW - Koen Van Raemdonck.

Onze dank gaat ook uit naar de kandidaat-bestuurders, beginnende bestuurders, begeleiders, rijlesgevers, lesgevers vormingsmoment, lesgevers terugkommoment en examinatoren voor het invullen van de vragenlijsten, het deelnemen aan de interviews en de workshops.

Onze dank gaat tot slot uit naar medewerkers die ondersteuning hebben geboden tijdens deze studie: Instituut voor Mobiliteit (IMOB) / Universiteit Hasselt - Veerle Ross, Lieve Creemers, Wisal Khattak, Kristel Hertogs, Tamara Dewalque en Lien Aerts.

Voorwoord

Deze studie omvat een evaluatie van de vernieuwde rijopleiding voor categorie B en dit zowel in zijn geheel, als op niveau van 8 meer specifieke deelaspecten. Deze deelaspecten zijn: (A) Theorie-examen, (B1) Ondersteuningsmiddelen, (B2) Vormingsmoment, (B3) Risicoperceptietest, (B4) Extra manoeuvres, (B5) Zelfstandig rijden, (B6) Terugkommoment en (B7) Verlengde oefenperiode.

In dit document staat een beknopte samenvatting per deelaspect en worden de antwoorden op de onderzoeksvragen kort beschreven op basis van:

- een wetenschappelijke literatuurstudie
- een analyse van secundaire data (vb. slaagcijfers examens via GOCA Vlaanderen, aantallen per type VRB via FOD Mobiliteit, ongevallencijfers, gebruikersdata van VSV)
- een inhoudsanalyse (vb. draaiboeken)
- een analyse van primaire data (vragenlijsten, interviews en workshops) bij zowel niet-professionele doelgroepen (nl. kandidaat-bestuurders, beginnende bestuurders (max. 2 jaar rijbewijs), begeleiders), als professionele doelgroepen (nl. rijlesgevers (incl. lesgevers terugkommoment en vormingsmoment) en examinatoren)
 - o Vragenlijsten zijn (deels) ingevuld door ca. 3330 kandidaat-bestuurders, ca. 1530 beginnende bestuurders, ca. 285 begeleiders, ca. 400 rijlesgevers, en ca. 65 examinatoren
 - o Aanvullend zijn in totaal meer dan 100 individuele interviews uitgevoerd met deze doelgroepen
- besprekingen met beroepsorganisaties (zoals GOCA Vlaanderen, Federdrive, BeZeR, kwb Rijbewijs, Edulogia en VSV).

De uitgebreide antwoorden op de onderzoeksvragen staan vermeld in het eindrapport.

Samenvatting

Theorie-examen

Sinds 1 juni 2017 wordt er op het theorie-examen een onderscheid gemaakt tussen zware overtredingen en lichte overtredingen waarbij er vijf punten afgetrokken worden voor een zware overtreding en één punt voor een lichte overtreding. Kandidaat-bestuurders dienen minimum 41 op 50 te scoren om te slagen.

Voor het theorie-examen kunnen we op basis van de slaagcijfers vaststellen dat het slaagpercentage gedaald is sinds de doorgevoerde vernieuwingen in dit examen (nl. daling met 16.4%). Desondanks geeft de meerderheid van kandidaat-bestuurders, examinatoren en rijlesgevers aan dat het examen een goede moeilijkheidsgraad heeft. Kandidaat-bestuurders en examinatoren geven ook aan dat het examen correct gescoord wordt en voldoende aandacht geeft aan de wegcode. Rijlesgevers en examinatoren geven aan dat het aantal vragen voldoende is. De meerderheid van kandidaat-bestuurders en rijlesgevers vindt ook dat het zorgt voor een goede kennis van de wegcode en een goede voorbereiding op het leren rijden. De meerderheid van examinatoren deelt deze mening en vindt bijkomend dat het theorie-examen een goede voorbereiding is op het praktijkexamen.

Hoewel veel kandidaat-bestuurders vinden dat de vragen duidelijk zijn en er voldoende tijd is om ze te beantwoorden, geven ook veel kandidaat-bestuurders aan dat dit niet het geval is en het examen aanvoelt als een 'taaltest'. Daarnaast geven ze als verbeterpunt o.a. aan dat de foto's soms verouderd zijn en niet van goede kwaliteit. De meerderheid van examinatoren en rijlesgevers geven o.a. als verbeterpunt aan dat het examen minder fraudegevoelig moet zijn. De soorten fraude die voornamelijk worden vastgesteld, zijn identiteitsfraude en het gebruik van oortjes en camera's. Op basis van de data, kunnen we vaststellen dat het aantal fraudegevallen bij het theorie-examen in het jaar 2018 en 2019 op 0.07% ligt, maar mogelijk is er een onder-registratie van het aantal fraudegevallen. Examinatoren en rijlesgevers uiten ook hun ongerustheid over zogenaamde turbolessen theorie, omdat deze lijken te focussen op het aanleren van trucjes om te slagen op het theorie-examen i.p.v. het aanleren van verkeerskennis.

Vanwege de lange wachttijden voor een (Engelstalige) tolk, zijn betrokkenen vragende partij voor een vertaling van het theorie-examen naar andere talen zoals Engels, Frans en Duits.

Uit de wetenschappelijke literatuurstudie blijkt dat naast het testen van verkeerskennis, ook verkeersinzicht getest dient te worden, met bijv. (tweeledige of casestudie) meerkeuzevragen. Momenteel bestaat het theorie-examen uit meerkeuzevragen met 1 juiste antwoordoptie. De wetenschappelijke literatuur geeft aan dat er nog andere manieren zijn om correct verkeerskennis te testen, zoals waar/onwaar vragen, sorteervragen en aanvulvragen.

Een vergelijking met andere landen toont aan dat andere landen meer tijd voorzien voor het afleggen van het theorie-examen in vergelijking met Vlaanderen (15 seconden per vraag, en 25 minuten voor 50 vragen). Frankrijk hanteert net zoals België een limiet per vraag (nl. 20 seconden per vraag). Verschillende landen hanteren geen tijdslimiet per vraag, maar een tijdslimiet voor het gehele theorie-examen, waarbij deelnemers gemiddeld 1-2 minuten per vraag hebben, bijvoorbeeld. Denemarken (25 minuten voor 25 vragen), Luxemburg (20 minuten voor 20 vragen), Noorwegen en Zweden (beide 90 minuten voor 45 vragen). Daarnaast zijn er ook landen die geen tijdslimiet hanteren per vraag en ook niet voor het gehele theorie-examen, maar wel een richtwaarde voorzien, bijvoorbeeld: Duitsland (nl. 30 minuten voor 30 vragen) en het Verenigd Koninkrijk (nl. 40 minuten voor 50 vragen). Er zijn ook landen die de tijdslimiet laten hangen van de vraagsoort (nl. waar/onwaar vraag, meerkeuzevraag, invulvraag) zoals Nederland en Finland.

Ondersteuningsmiddelen

De Vlaamse overheid steunt enkele ondersteuningsmiddelen die gebruikt kunnen worden als voorbereiding op het theorie- en praktijkexamen, bijv. de website mijnrijbewijsB.be, de website en het handboek (en voorheen de app) "Rijbewijzer" en "Rijbewijzer in de klas". De meerderheid van de

kandidaat-bestuurders geeft aan gebruik te maken van deze ondersteuningsmiddelen, maar ook van commerciële ondersteuningsmiddelen. Rijlesgevers geven aan (vooral commerciële) ondersteuningsmiddelen te adviseren aan kandidaat- bestuurders en te gebruiken tijdens hun lessen.

Kandidaat-bestuurders vinden de ondersteuningsmiddelen duidelijk, gebruiksvriendelijk en een goede voorbereiding op de examens. De meerderheid van kandidaat-bestuurders geeft aan vooral van de website mijnrijbewijsB.be veel geleerd te hebben (en in mindere mate van "Rijbewijzer in de klas"). Op basis van gebruikersdata kunnen we vaststellen dat ze mijnrijbewijsB.be vooral gebruiken bij de voorbereiding op het theorie-examen. Als verbeterpunt voor de ondersteuningsmiddelen geven ze o.a. aan dat het soms niet duidelijk is wat ze moeten kennen voor de examens, dat de informatie soms verouderd is en dat ze niet altijd een goed overzicht hebben van welke ondersteuningsmiddelen bestaan.

Vormingsmoment

Tussen 1 oktober 2017 en 13 maart 2020 waren begeleiders van een kandidaat-bestuurder verplicht om een vormingsmoment van 3u te volgen. Sinds 13 maart 2020 is dit vormingsmoment niet meer verplicht.

Hoewel de meerderheid van begeleiders die het vormingsmoment gevolgd hebben aangeven dat ze de informatie die verstrekt werd tijdens het vormingsmoment nuttig vonden, tevreden waren over het vormingsmoment, aangeven bijgeleerd te hebben van het vormingsmoment, de kennis die opgedaan was tijdens het vormingsmoment heeft kunnen omzetten in de praktijk, en vond dat ze handvaten en concrete tips om de kandidaat-bestuurder te coachen hadden aangereikt gekregen tijdens het vormingsmoment, vindt enkel de helft van de begeleiders dat het vormingsmoment in de huidige vorm terug ingevoerd zou moeten worden. Als verbeterpunten geven ze o.a. aan dat er meer focus zou moeten zijn op de (nieuwe regels van de) wegcode en meer praktische tips. Daarnaast geven ze aan dat de kwaliteit van het vormingsmoment (naast de inhoud), o.a. afhangt van de lesgever (vb. motivatie, pedagogisch-didactische vaardigheden). De meerderheid van de begeleiders vond wel dat het vormingsmoment professioneel werd gegeven en vond dat de lesgever voldoende kon inspelen op de noden van de groep tijdens het vormingsmoment. Daarnaast vonden ze het vormingsmoment voldoende interactief en vonden ze dat er voldoende tijd was om vragen te stellen.

Van de lesgevers vormingsmoment vindt de meerderheid dat het vormingsmoment terug ingevoerd moet worden, omdat volgens hen begeleiders een verbeterde kennis van de wegcode en regelgeving hadden na het volgen van het vormingsmoment, begeleiders kandidaat-bestuurders een veiligere rijstijl konden aanleren, begeleiders hun eigen rijvaardigheden konden verbeteren na het volgen van het vormingsmoment, begeleiders een beter zicht hadden op hoe ze een begeleidingstraject stapsgewijs kunnen opbouwen na het volgen van het vormingsmoment en begeleiders beter begrepen waarom ze onder verschillende rijomstandigheden moeten oefenen met kandidaat-bestuurders na het volgen van het vormingsmoment.

De meerderheid van lesgevers was tevreden over de invulling van het vormingsmoment, vond dat er voldoende tijd was voorzien voor het stellen van vragen tijdens het vormingsmoment door de deelnemers aan de lesgever, vond dat de structuur van het vormingsmoment voldoende ruimte liet voor interactie met de deelnemers en vond dat de structuur van het vormingsmoment het voldoende toeliet om in te spelen op de noden van de groep op dat moment. Als verbeterpunt geven ze o.a. aan dat er meer focus mocht zijn op de wegcode en dat er soms onvoldoende tijd was voor interactie met de deelnemers tijdens het vormingsmoment (vb. vragen gesteld door de lesgever aan de deelnemers om een beter beeld van hun meningen/ervaringen te verkrijgen).

Lesgevers blijken de (verschillende subonderdelen van de) opleiding tot lesgever vormingsmoment als positief te ervaren (incl. didactische aanpak). Er lijkt een vraag te zijn naar vervolgopleidingen waarbij ze ervaringen kunnen uitwisselen met andere lesgevers vormingsmoment.

De meerderheid van de lesgevers volgde het draaiboek en vond dat het draaiboek voldoende ruimte voorzag, vond dat het voldoende informatie bevatte om zich op te baseren en vond het draaiboek voor

het vormingsmoment duidelijk. Eén vierde van de lesgevers geeft wel aan dat er meer ondersteuning moet zijn bij de invulling van de programma's en draaiboeken. Bijvoorbeeld door middel van filmpjes en oefeningen over de informatie die aan bod komt om aan te bieden aan de deelnemers, maar ook filmpjes en oefeningen om zelf van bij te leren (vb. aanpak van interactie).

Risicoperceptietest

Sinds 1 juni 2017 is er voorafgaand aan het gedeelte op de weg een risicoperceptietest toegevoegd aan het praktijkexamen (als één rubriek in de beoordeling van het praktijkexamen). De risicoperceptietest is een computertest bestaande uit 5 korte videofragmenten over situaties die men dagelijks in het verkeer kan tegenkomen. Na elke video volgt een meerkeuzevraag met 4 antwoorden. Kandidaat-bestuurders moeten minstens 6/10 behalen om te slagen voor de risicoperceptietest. Het doel van deze test is om een beter beeld te krijgen van de risico- en gevarenherkenning van de kandidaat-bestuurder.

Op basis van slaagcijfers kunnen we vaststellen dat sinds de invoering van de risicoperceptietest het slaagpercentage gemiddeld op 77% ligt.

Een minderheid van de beginnende bestuurders, lesgevers en examinatoren vindt dat de test helpt om de risico's in het verkeer sneller in te schatten. Als verbeterpunt geven ze o.a. aan dat het examen momenteel als een geheugentest ervaren wordt, omdat na het bekijken van een risicovolle situatie pas een vraag beantwoord dient te worden. Uit een vergelijkende studie met andere landen blijkt dat deze landen ook gebruik maken van een risicoperceptietest, maar dat deze op een andere manier aangeboden wordt. Kandidaat-bestuurders dienen bijv. tijdens een risicovolle situatie de gevaren aan te duiden of op het juiste tijdstip aan te geven dat ze een bepaalde actie zouden uitvoeren.

De meerderheid van kandidaat-bestuurders geeft aan dat er niet voldoende bronnen zijn om zich goed voor te bereiden op de risicoperceptietest. Uit een wetenschappelijke literatuurstudie blijkt dat online zelfstudiepakketten bestaande uit 6 sessies van telkens 30 minuten veelbelovende resultaten boeken.

Praktijkexamen

Voor het praktijkexamen kunnen we op basis van de slaagcijfers vaststellen dat het slaagpercentage licht, maar significant gedaald is sinds de doorgevoerde vernieuwingen in dit examen (nl. daling met 1.1%). Sommige lesgevers en examinatoren geven als verbeterpunt aan dat de beoordeling van het praktijkexamen strenger zou moeten zijn.

Manoeuvres

Sinds 1 juni 2017 zijn er 4 extra manoeuvres toegevoegd aan het praktijkexamen: In een rechte lijn achteruitrijden, evenwijdig ten opzichte van de weg links parkeren tussen 2 voertuigen, loodrecht ten opzichte van de weg vooruit in een vak parkeren, en loodrecht ten opzichte van de weg achteruit in een vak parkeren. Via loting dient de kandidaat-bestuurder 2 manoeuvres uit te voeren tijdens het praktijkexamen.

Op basis van beoordelingen gegeven door examinatoren, kunnen we vaststellen dat in het jaar 2018 en 2019 samen, gemiddeld 51% van de kandidaat-bestuurders de beoordeling "goed" kreeg op het onderdeel 'manoeuvres' over heel Vlaanderen. Per examencentrum lijken de gemiddeldes (voor het jaar 2018 en 2019) samen op het onderdeel "manoeuvres" te variëren van 41.02% tot 60.32%.

Zowel kandidaat-bestuurders als examinatoren zijn van mening dat de manoeuvres "evenwijdig ten opzichte van de weg links parkeren tussen 2 voertuigen", "evenwijdig ten opzichte van de weg rechts parkeren tussen 2 voertuigen" en "loodrecht ten opzichte van de weg achteruit in een vak parkeren" moeilijker zijn dan de manoeuvres "keren in een smalle straat", "loodrecht ten opzichte van de weg vooruit in een vak parkeren" en "in een rechte lijn achteruitrijden".

De meerderheid van de kandidaat-bestuurders vindt dat de manoeuvres een goede moeilijkheidsgraad hebben.

De meerderheid van de examinatoren en rijlesgevers vindt de invoering van de manoeuvres een verbetering van het praktijkexamen en vindt het nuttig dat de extra manoeuvres zijn toegevoegd.

De meerderheid van kandidaat-bestuurders, examinatoren en rijlesgevers vindt de te kennen manoeuvres een goede voorbereiding op het alleen rijden en vindt dat het aantal te kennen manoeuvres voldoende is.

Als verbeterpunt geven kandidaat-bestuurders en rijlesgevers o.a. de beoordeling aan (vb. meer uniformiteit tussen examinatoren). Daarnaast geven enkele examinatoren en rijlesgevers als verbeterpunt aan dat ze vinden dat manoeuvres eerst op het terrein moeten worden uitgevoerd alvorens de openbare weg op te gaan. Uit een vergelijkende analyse met andere landen, blijkt dat andere landen tijdens het praktijkexamen, net zoals in Vlaanderen, (2) manoeuvres testen op de openbare weg. Uit deze analyse blijkt wel dat de meerderheid van deze landen de keuze van manoeuvres bij de examinerator leggen i.p.v. de keuze door loting te laten bepalen.

Zelfstandig rijden

Sinds 1 juni 2017 is er bij het gedeelte op de weg van het praktijkexamen een gedeelte toegevoegd waarbij kandidaat-bestuurders niet de aanwijzingen van de examinerator moeten volgen, maar een bepaalde bestemming moeten volgen via de verkeersborden of via de GPS. De kandidaat-bestuurder mag zelf kiezen of hij/zij de verkeersborden wilt volgen of gebruik wilt maken van een GPS.

Op basis van beoordelingen gegeven door examinatoren, kunnen we vaststellen dat in het jaar 2018 en 2019 samen, gemiddeld 84% van de kandidaat-bestuurders de beoordeling "goed" kreeg op het onderdeel 'zelfstandig rijden over heel Vlaanderen. Hierbij dient opgemerkt te worden dat van de overige kandidaat-bestuurders 0% de beoordeling 'slecht' kreeg, 0.4% 'onvoldoende' en 1.3% 'voorbehoud' (14.3% niet geëvalueerd). Hieruit blijkt dus dat van de kandidaat-bestuurders die op dit onderdeel geëvalueerd worden, zo goed als iedereen de beoordeling 'goed' krijgt.

Slechts de helft van de kandidaat-bestuurders, examinatoren en rijlesgevers vindt dit onderdeel (in zijn huidige vorm) een meerwaarde voor de rijopleiding.

Uit deze studie blijkt dat de meerderheid van kandidaat-bestuurders kiest voor het volgen van verkeersborden (i.p.v. de GPS), omdat dit (volgens henzelf en/of hun begeleider(s) en/of hun rijlesgever) makkelijker is. De meerderheid van examinatoren vindt het niet goed dat de keuze ligt bij de kandidaat-bestuurder.

Uit een vergelijkende analyse met andere landen blijkt dat in de meeste landen ook dit onderdeel wordt uitgevoerd tijdens het praktijkexamen, maar dat de keuze tussen GPS of verkeersborden afhangt van het feit of er een GPS in het voertuig aanwezig is. In sommige landen (o.a. Nederland en het Verenigd Koninkrijk) heeft men niet de keuze, maar is men verplicht om de GPS instructies te volgen. In Zweden heeft men ook niet de keuze, en is men verplicht de verkeersborden te volgen.

Als verbeterpunt door examinatoren wordt o.a. aangegeven dat de GPS soms niet up-to-date is.

Terugkommoment

Sinds 1 januari 2019 is het terugkommoment ingevoerd voor beginnende bestuurders die 6 – 9 maanden in het bezit zijn van hun definitief rijbewijs. Het terugkommoment duurt 4u en bestaat uit drie delen: een korte kennismaking, praktijkoefeningen en een groepsgesprek.

Uit een wetenschappelijke literatuurstudie blijkt dat groepsgebaseerde (peer-to-peer) educatieve initiatieven die beginnende bestuurders proberen te sensibiliseren voor de risico's die verbonden zijn aan autorijden, de mogelijke gevolgen van risicovol rijgedrag om zo een meer risico-aversieve attitude en veilig rijgedrag te bevorderen, een positief effect hebben op de attitudes en het rijgedrag van jonge beginnende bestuurders.

Daarnaast blijkt dat d.m.v. inzichtstraining en/of een weerbaarheidstraining beginnende bestuurders beter het hoofd kunnen bieden aan de verleidingen van risicogedrag (drugs, alcohol, feestjes, uitgaan, stoer doen, met behulp van weerbaarheidstraining) en meer verantwoorde beslissingen kunnen maken (m.b.v. inzichtstraining).

Hoewel het effect op ongevallencijfers in Vlaanderen niet bekend is, lijkt het terugkommoment in andere landen te zorgen voor een daling in het aantal ongevallen met beginnende bestuurders (vb. Oostenrijk) op basis van zelf-gerapporteerde ongevallenbetrokkenheid in vragenlijststudies en analyses van verkeersongevallencijfers. Hierbij dient rekening gehouden te worden met verschillen in implementatie van het terugkommoment (vb. Oostenrijk biedt meerdere terugkommomenten aan).

Van de beginnende bestuurders die het terugkommoment in Vlaanderen reeds gevolgd hebben, geeft de meerderheid aan zich beter bewust te zijn van de risico's tijdens het rijden door de praktijkoefeningen. Een minderheid geeft aan zich beter bewust te zijn van de risico's tijdens het rijden door het groepsgesprek, beter bewust te zijn van de invloed van alcohol en drugs tijdens het rijden en vindt dat het terugkommoment leidt tot veiligere bestuurders.

Ongeveer één derde van de deelnemers geeft aan veiliger te rijden door de praktijkoefeningen tijdens het terugkommoment, probeert om meer rekening te houden met andere weggebruikers, probeert om veiliger te rijden sinds het volgen van het terugkommoment. Bijna 30% probeert zich beter aan de verkeersregels te houden sinds het volgen van het terugkommoment.

Van de lesgevers terugkommoment vindt de meerderheid dat beginnende bestuurders zich beter bewust zijn van de risico's na het volgen van het terugkommoment, dat beginnende bestuurders zich beter bewust zijn van de invloed van verdovende middelen door de praktijkoefeningen, dat beginnende bestuurders veiliger gaan proberen te rijden door de praktijkoefeningen en vindt dat beginnende bestuurders van elkaar bijleren tijdens het groepsgesprek. De helft vindt dat het terugkommoment veiligere bestuurders van beginnende bestuurders maakt. 40% vindt dat beginnende bestuurders veiliger gaan proberen te rijden door het groepsgesprek.

Beginnende bestuurders die reeds het terugkommoment gevolgd hebben, zijn meer tevreden over de praktijkoefeningen dan het theoriegedeelte. Dit schrijven ze vaak toe aan gebrek aan groepsdynamiek (vaak nemen maar enkele beginnende bestuurders het woord) en de tijdsduur van het theoriegedeelte (duurt te lang volgens hen).

De meerderheid van de beginnende bestuurders vond het terugkommoment voldoende interactief, vond dat het moment overzichtelijk in elkaar stak, dat er voldoende tijd was om vragen te stellen en dat de lesgever voldoende kon inspelen op de noden van de groep. Ongeveer de helft vindt het terugkommoment een meerwaarde voor de opleiding en vond de verstrekte informatie tijdens het terugkommoment nuttig.

De meerderheid is tevreden over het aanbod van de terugkommomenten en met de geografische spreiding.

De meerderheid van de lesgevers vindt de verstrekte informatie nuttig, vindt dat de praktijkoefeningen ervoor zorgen dat beginnende bestuurders nadien veiliger proberen te rijden, vindt dat bestuurders bijleren van het terugkommoment en dat ze zich beter bewust zijn van de risico's tijdens het rijden en vindt dat bestuurders betrokkenheid tonen tijdens het terugkommoment.

Ongeveer 40% van de beginnende bestuurders vindt dat het groepsgesprek ervoor zorgt dat beginnende bestuurders nadien veiliger proberen te rijden (21% vindt van niet, de overige 39% geeft geen mening).

Ongeveer de helft van de beginnende bestuurders die het terugkommoment nog moeten volgen vindt het terugkommoment geen nuttig deel van de rijopleiding (zonder het zelf gevolgd te hebben). Als verbeterpunt geven zij o.a. de tijdsduur van het theoriegedeelte aan (aangezien zij het groepsgesprek nog niet gevolgd hebben, is dit mogelijk van "horen zeggen" van andere beginnende bestuurders die het groepsgesprek wel reeds gevolgd hebben). Ongeveer 60% van de lesgevers geeft aan dat het wel vaker voorkomt dat deelnemers niet opdagen zonder te verwittigen.

De meerderheid van de lesgevers vindt dat er voldoende ruimte is voor interactie en dat het terugkommoment overzichtelijk in elkaar zit. Ongeveer 45% van de lesgevers vindt dat de structuur en de tijdsbesteding het toelaten om voldoende in te spelen op de noden van de groep.

Ongeveer 15% van de lesgevers vindt de geografische spreiding van de terugkommomenten niet voldoende goed en vindt dat het aanbod van de terugkommomenten in Vlaanderen niet voldoende is. De meerderheid is tevreden over de kwaliteit van het oefenterrein, maar ongeveer de helft van de lesgevers (vb. die ook zaakvoerder zijn) geeft tijdens de opleiding wel aan moeite te hebben met het voldoen aan de criteria voor het oefenterrein.

Volgens lesgevers zijn de wachttijden voor het terugkommoment sinds de COVID-19 pandemie toegenomen, ze vermoeden nu een wachttijd van ca. 1 tot 3 maanden (voor de pandemie: minder dan 1 maand).

Lesgevers evalueren de opleiding die ze moeten volgen om het terugkommoment te mogen aanbieden als goed. Een verbeterpunt dat ze o.a. aanhalen is het voorzien van een moment waarop de praktijkervaringen omtrent het terugkommoment kunnen uitgewisseld worden tussen de lesgevers (dit kwam ook naar voor bij lesgevers vormingsmoment over de opleiding vormingsmoment).

De meerderheid van de lesgevers vindt de draaiboeken duidelijk, vindt dat ze voldoende informatie bevatten en vindt dat er nog voldoende ruimte is om een eigen invulling te geven, maar slechts 40% is tevreden over de huidige invulling (nl. inhoud) van de draaiboeken (34% is niet tevreden, de overige 26% geeft geen mening). Als verbeterpunt geven ze o.a. aan dat er weinig tijd is om alles uit te voeren wat in het draaiboek staat. De meerderheid geeft wel aan het draaiboek te volgen. Ongeveer 30% van de lesgevers geeft aan dat er meer ondersteuning moet zijn bij de invulling van de programma's en draaiboeken. Bijvoorbeeld door middel van (duidelijker) beeldmateriaal, stellingen en concrete tips, maar ook ondersteuning om zelf van bij te leren (vb. indien groepsgesprek moeizaam verloopt).

Beginnende bestuurders geven aan dat de kwaliteit van het terugkommoment (naast de inhoud), o.a. afhangt van de lesgever (vb. motivatie, pedagogisch-didactische vaardigheden). Daarnaast halen diegenen met een rijbewijs voor een automatische versnellingsbak aan dat zij (doorgaans) uit de boot vallen, omdat de voertuigen voor het praktijkgedeelte (doorgaans) enkel voorzien zijn van een handgeschakelde versnellingsbak.

Oefenperiode

Tussen 1 oktober 2017 en 13 maart 2020 was er een minimale oefenperiode van 9 maanden van toepassing. Sinds 13 maart 2020 is er opnieuw een minimale oefenperiode van 3 maanden van toepassing.

De meerderheid van de kandidaat-bestuurders vindt dat er meer kilometers afgelegd worden wanneer de oefenperiode 9 maanden (i.p.v. 3 maanden) is en dat kandidaat-bestuurders meer kilometers afleggen alvorens ze hun definitief rijbewijs behalen door een oefenperiode van 9 (i.p.v. 3) maanden.

Bijna 60% van de kandidaat-bestuurders geeft aan dat ze beter zijn voorbereid op het praktijkexamen door een oefenperiode van 9 (i.p.v. 3) maanden. Bijna 55% van de examinatoren en bijna 40% van de rijlesgevers vindt dat een oefenperiode van 9 maanden het makkelijker maakte om te slagen op het praktijkexamen (t.o.v. een oefenperiode van 3 maanden).

De meerderheid van de examinatoren geeft aan een verschil te zien tussen kandidaat-bestuurders die 3 maanden geoefend hebben en diegenen die 9 maanden geoefend hebben (o.a. een betere kijktechniek bij diegenen die 9 maanden geoefend hebben), vond dat kandidaat-bestuurders meer rijervaring hadden door de verlengde oefenperiode, vond dat kandidaat-bestuurders beter voorbereid waren op het praktijkexamen door de verlengde oefenperiode, vond dit een verbetering voor de rijopleiding, en vond dat kandidaat-bestuurders beter risico's konden inschatten tijdens het rijden door de verlengde oefenperiode.

Ongeveer 45% van de rijlesgevers geeft aan dat kandidaat-bestuurders meer rijervaring opdeden t.o.v. voordien, vond de verlengde oefenperiode een duidelijke verbetering binnen de vernieuwde rijopleiding en vond dat kandidaat-bestuurders de risico's beter konden inschatten t.o.v. voordien (ongeveer 34% was het hier niet mee eens, de overige 21% had geen mening hieromtrent).

Op basis van een literatuurstudie kan vastgesteld worden dat veel ervaring opdoen in verschillende en steeds complexere situaties de beste manier is om te leren autorijden en dat het verplicht voorschrijven van een minimum oefenperiode uitgedrukt in minimaal aantal uren of kilometers de praktijkervaring doet toenemen. Hierbij is het aanbevolen dat jonge beginnende bestuurders tussen 80 uur à 120 uur inclusief 10 uur 's nachts (Angelsaksische landen) of tussen 5000 en 7000 km (Europese landen) rijervaring opdoen, maar in de praktijk wordt er vaak een minimum van 50 uur (Angelsaksische landen) of 3000km (Europese landen) opgelegd. Het gebruik van een logboek is in sommige landen verplicht om het overzicht te kunnen bewaren en als bewijs te overhandigen bij het praktijkexamen. Deze landen hanteren doorgaans zware consequenties indien fraude gepleegd wordt met het logboek.

Onderzoekers vonden dat het slaagpercentage hoger lag bij de groep die een oefenperiode van 120 uur had gevolgd t.o.v. de groep die een oefenperiode van 50 uur had gevolgd. Daarnaast vonden onderzoekers een daling van het aantal dodelijke ongevallen bij kandidaat-bestuurders bij een oefenperiode van 9 tot 12 maanden (en een kleinere daling bij een oefenperiode van 5 tot 6 maanden in vergelijking met kortere perioden). Een oefenperiode van 4 maanden of minder resulteerde niet in een daling van het aantal ongevallen.

Bijna 60% van de kandidaat-bestuurders geeft aan dat een minimale oefenperiode van 9 maanden goed was om voldoende praktijkervaring op te doen voor het praktijkexamen. Ongeveer 55% vindt dat er meer rijervaring kon opgedaan worden door de verlengde oefenperiode en vond het een verbetering van de rijopleiding.

Indien kandidaat-bestuurders, begeleiders, rijlesgevers en examinatoren kunnen kiezen tussen een minimale oefenperiode van 3, 6, 9 of 12 maanden, gaat hun voorkeur steeds uit naar een oefenperiode van 6 maanden. Een deel van de kandidaat-bestuurders geeft aan dat een lange oefenperiode mogelijk leidt tot uitstelgedrag bij sommige kandidaat-bestuurders indien er geen tussentijdse opvolging is.

In verschillende landen bestaan er zogenaamde "compact opleidingen" waarbij men na het volgen van een bepaald aantal rijlessen onmiddellijk het praktijkexamen mag afleggen (zonder oefenperiode). Hoewel dit praktisch interessant kan zijn voor kandidaat-bestuurders, is het op basis van wetenschappelijke literatuur niet aanbevolen, want hoewel er geen verschillen waren op gebied van slaagkans op het praktijkexamen, hadden diegenen die zo een 'compact opleiding' volgden meer verkeersincidenten t.o.v. diegenen die niet zo een 'compact opleiding' volgden. Daarnaast zijn er aanwijzingen voor een stijging in verkeersongevallen door verkorte oefenperiodes.

Om deels tegemoet te komen aan wensen van kandidaat-bestuurders (vb. 's nachts rijden in het weekend i.k.v. werk), voorzien getrapte rijbewijssystemen uitzonderingen op enkele beperkingen, vb. 's nachts rijden in het weekend uitzonderlijk toegestaan mits bewijs voor dienstreis/rit van en naar het werk.

De meerderheid van de examinatoren vindt dat kandidaat-bestuurders meer ervaring konden opdoen in verschillende weersomstandigheden door de verlengde oefenperiode. Kandidaat-bestuurders geven aan veel te rijden op zo goed als alle mogelijke momenten dat men kan rijden (nl. tijdens zon, overdag op weekdays, regen en overdag op weekenddagen, maar ook vaak bij drukte en op de autosnelweg en 's nachts op weekdays), maar eerder soms bij mist en sneeuw en eerder zelden tijdens ijzel of andere omstandigheden (welke ook zelden voorkomen).

Rijopleiding in zijn geheel

De meerderheid van de kandidaat-bestuurders vindt dat hij/zij goed voorbereid is op het praktijkexamen door de verschillende onderdelen van de rijopleiding. Ze geven als verbeterpunt o.a. de kostprijs aan.

Ongeveer 40% van de examinatoren vindt de vernieuwingen een verbetering van de rijopleiding (27% vindt van niet, overige 33% heeft geen mening hieromtrent). Ongeveer 30% vindt niet dat de vernieuwde rijopleiding ervoor zorgt dat beginnende bestuurders beter voorbereid zijn op het alleen rijden en vindt niet dat kandidaat-bestuurders beter voorbereid zijn op het praktijkexamen ten opzichte van vroeger.

Bijna 60% van de rijlesgevers vindt de vernieuwingen een verbetering t.o.v. vroeger (21% vindt van niet, overige 19% geeft geen mening hieromtrent). Ongeveer 24% vindt niet dat beginnende bestuurders beter voorbereid zijn op het alleen rijden t.o.v. vroeger en vindt niet dat kandidaat-bestuurders beter voorbereid zijn op het praktijkexamen t.o.v. vroeger.

De meerderheid van de kandidaat-bestuurders geeft aan dat hij/zij zich goed bewust is van de risico's tijdens het rijden, probeert zich goed aan de regels te houden tijdens het rijden, en zijn of haar best te doen om rekening te houden met anderen in het verkeer.

De meerderheid van de begeleiders vindt dat kandidaat-bestuurders zich goed aan de regels houden en dat kandidaat-bestuurders zich goed bewust zijn van mogelijke risico's.

Ongeveer 23% van de rijlesgevers en ongeveer 34% van de examinatoren vindt niet dat beginnende bestuurders meer belang hechten aan veilig rijden t.o.v. vroeger, vindt niet dat beginnende bestuurders beter bewust zijn van de mogelijke risico's tijdens het rijden t.o.v. vroeger en vindt niet dat beginnende bestuurders zich beter aan de regels houden t.o.v. vroeger. Rijlesgevers en examinatoren (en begeleiders) geven vaak als verbeterpunt aan dat tussentijdse evaluaties ingevoerd zouden moeten worden.

Wetenschappelijke literatuur toont aan dat beginnende bestuurders na de rijopleiding soms risicovollere attitudes hebben t.o.v. voorafgaand aan de rijopleiding, doordat ze meer zelfvertrouwen hebben (en bijgevolg hun vaardigheden soms overschatten). Een lesaanpak waarbij er aandacht geschonken wordt aan de inschatting van de eigen vaardigheden bij beginnende bestuurders is daarom belangrijk.

In Vlaanderen kan men kiezen tussen VRB36 (0u rijles verplicht) of VRB18 (20u rijles verplicht). Uit analyses blijkt dat zowel voor als na de vernieuwing het meest gekozen wordt voor VRB36, maar dat de laatste jaren VRB18 aan populariteit wint. Uit analyses blijkt dat sinds de hervorming er grotere verschillen in slaagpercentages tussen VRB18 en VRB36 zijn, waarbij VRB18 een lager slaagpercentage heeft t.o.v. VRB36. Hierbij dient rekening gehouden te worden met de beperking dat er geen data ter beschikking is die inzicht biedt in de vraag te weten of diegenen met VRB18 enkel 20u rijles hebben gevolgd en vervolgens zelfstandig hebben geoefend en diegenen met VRB36 enkel via vrije begeleiding hebben geoefend.

Ongeveer 66% van de kandidaat-bestuurders en beginnende bestuurders vindt dat het zinvol is om binnen het systeem van vrije begeleiding alsnog enkele uren rijles te volgen. Ongeveer 56% van de kandidaat-bestuurders geeft aan dat leren rijden met een rijlesgever leidt tot vaardigere bestuurders, en vindt dat het leren rijden met een rijlesgever zorgt voor een veiligere rijstijl. De meerderheid denkt dat leren rijden met een rijlesgever de slaagkansen op het praktijkexamen verhoogt.

Ongeveer 55% van de kandidaat-bestuurders denkt dat er geen verschil is in slaagkans op het theorie-examen tussen diegenen die zich voorbereid hebben via zelfstudie en diegenen die theorielessen bij een rijlesgever hebben gevolgd.

Van de kandidaat-bestuurders die hebben meegedaan aan de studie had 48% leren rijden via begeleiding door een begeleider, 32% met een rijlesgever en een begeleider (combinatie), en 17% enkel met een rijlesgever.

De meerderheid van de rijlesgevers vindt dat het leren rijden met een erkende lesgever zorgt voor een veiligere rijstijl en vindt dat het leren rijden met een erkende lesgever de slaagkansen op het praktijkexamen verhoogt. Ongeveer 55% vindt dat personen die theorielessen hebben gevolgd sneller zullen slagen op het theorie-examen dan diegenen die zich enkel via zelfstudie hebben voorbereid.

Uit een vergelijkende studie met andere landen blijkt dat verschillende landen enkele uren rijles verplichten bij het systeem van vrije begeleiding. Daarnaast blijkt uit een wetenschappelijke literatuurstudie dat de meeste beginnende bestuurders een combinatie van zowel professionele begeleiding als vrije begeleiding gebruiken om te leren rijden en dat beide begeleidingstypes elkaar aanvullen.

Sommige wetenschappelijke studies vinden geen verschil in de eerste jaren na het behalen van het rijbewijs in het ongevalsrisico tussen rijopleidingssystemen met vrije of professionele begeleiding, terwijl andere studies wel een verschil vinden, waarbij beginnende bestuurders die professionele begeleiding hadden gevolgd, een lagere betrokkenheid bij ongevallen en overtredingen hadden in vergelijking met bestuurders die dit niet hadden gevolgd. Effecten hangen doorgaans af van o.a. het aantal uren gereden met professionele begeleiding en/of vrije begeleiding.

Op basis van analyses, blijkt dat het aantal verkeersongevallen met beginnende autobestuurders sinds de hervorming is gedaald (nl. met 21.3%). Dit dient met de nodige voorzichtigheid geïnterpreteerd te worden, aangezien deze daling waarschijnlijk niet louter en alleen toe te kennen is aan de hervorming van de rijopleiding en bij deze ongevallen niet duidelijk was of beginnende bestuurders in fout waren of niet.

Van de kandidaat-bestuurders die mee hebben gedaan aan deze studie heeft 4% tijdens het leren rijden reeds één (of meerdere) verkeersongeval(len) gehad en 3% reeds een verkeersboete gehad. Van de beginnende bestuurders die mee hebben gedaan aan deze studie was 8% reeds betrokken bij één (of meerdere) verkeersongeval(len) sinds het behalen van het definitief rijbewijs. 13% heeft reeds één (of meerdere) verkeersboete(s) verkregen sinds het behalen van het definitief rijbewijs.

Op basis van een wetenschappelijke literatuurstudie blijkt dat het overlijdensrisico van (jonge) beginnende autobestuurders ongeveer twee keer hoger is dan dat van een gemiddelde bestuurder. Ze zijn vooral oververtegenwoordigd bij éézijdige ongevallen, ongevallen met controleverlies, en ongevallen waarbij men op een kruispunt wil afslaan maar eerst voorrang moet verlenen aan verkeer uit de tegenrichting en bij ongevallen waarbij snelheid, alcohol, nachtelijk rijden, of aanwezigheid van een passagier een rol speelt. Internationaal onderzoek heeft aangetoond dat het hogere ongevalsrisico bij jonge autobestuurders te wijten is aan twee factoren: het gebrek aan rijervaring en leeftijd.

Op basis van consultaties met de betrokkenen (incl. beroepsorganisaties) en een wetenschappelijke literatuurstudie lijkt het wenselijk om geavanceerde rij-assistentiesystemen (ADAS) te integreren in de rijopleiding, zodat bestuurders kennis hebben over de veiligheidsvoordelen en beperkingen van ADAS, bestuurders begrijpen hoe ADAS-technologieën werken (i.e. waakzaamheid ten opzichte van de omgeving en de daarmee gepaard gaande voertuigprestaties), en bestuurders weten hoe ze ADAS-technologieën moeten gebruiken en in welke mate ze op deze technologieën kunnen/moeten vertrouwen in verkeerssituaties. Hoewel verschillende soorten ADAS-technologie tijdens de opleiding aan bod kunnen komen, blijkt dat tijdens het examen enkel veiligheidskritieke technologieën zoals waarschuwing bij kopstaartaanrijdingen toegelaten zouden mogen worden (en niet het gebruik van comforttechnologieën zoals adaptieve cruise controle). Op gebied van (semi-)autonome voertuigen, zouden enkel L2 (en niet L3) systemen tijdens het examen mogen worden toegelaten.

Daarnaast blijkt uit een wetenschappelijke literatuurstudie dat examinatoren potentieel zien in het gebruiken van rijparameterdata afkomstig van voertuigtechnologieën of mobiele apparaten (zoals dataloggers, camera's, enz.), ter ondersteuning van hun beoordelingen en om hun beoordeling aan de kandidaat-bestuurder uit te leggen.

Indien kandidaat-bestuurders slagen op het praktijkexamen met een voertuig met automaat, ontvangen ze de code 78 op hun rijbewijs. Van de kandidaat-bestuurders die mee hebben gedaan aan de studie blijkt dat de meerderheid nog steeds leert rijden met een handgeschakeld voertuig, maar dat ongeveer één tiende (ook) leert rijden met een automaat. Rijlesgevers zijn vragende partij voor de toevoeging van code 78 op het VRB18 maanden, indien men een attest heeft verkregen na 20u rijles met een automaat.

Uit een vergelijkende studie met andere landen blijkt dat in veel Europese landen het volgen van een EHBO-cursus verplicht is om toegang te krijgen tot een rijbewijs en dat verschillende landen een strafpuntensysteem (incl. restricties) hanteren voor beginnende bestuurders de eerste 2 á 3 jaar na het behalen van hun voorwaardelijk rijbewijs.

Antwoord op onderzoeksvragen

Luik A: Theorie-examen

Effectevaluatie

A.1 Wat zijn de gevolgen van het verstrengd theorie-examen (op vlak van slaagcijfers en andere neveneffecten)?

Op basis van analyses uitgevoerd op data die ter beschikking werd gesteld door GOCA Vlaanderen, blijkt dat in de periode voor de vernieuwingen (september 2014 - mei 2017) 55.7% van de kandidaat-bestuurders geslaagd was op het theorie-examen, terwijl in de periode na de vernieuwingen (juni 2017- februari 2020) dit gezakt was naar 39.3%. M.a.w. het slaagpercentage is gezakt met 16.4%.

Van de kandidaat-bestuurders die mee hebben gedaan aan de bevraging, heeft 65% 1 poging moeten ondernemen om te slagen op het theorie-examen, 23% heeft 2 pogingen moeten ondernemen en 12% 3 of meer pogingen. Bijna 99% van de kandidaat-bestuurders heeft een standaard theorie-examen afgelegd, zonder speciale zitting.

I.v.m. neveneffecten: Tijdens de bevraging, geven 9% van de kandidaat-bestuurders aan dat ze deel hebben genomen aan een turboles theorie (10% heeft theorielessen gevolgd en 81% heeft aan zelfstudie gedaan). Kandidaat-bestuurders geven aan dat zij kozen voor een turboles theorie, omdat (a) dit (volgens hen) zorgt voor een verhoogde slaagkans op het theorie-examen, (b) die (volgens hen) de snelste manier is om zich voor te bereiden op het theorie-examen, en (c) omdat vrienden dit ook gevolgd hebben.

Op basis van de beschikbare data tijdens dit onderzoek, is het niet duidelijk of het volgen van turbolessen theorie een gevolg is van het verstrengd theorie-examen en of er een stijgende trend is de afgelopen maanden in het volgen van turbolessen theorie.

A.2 Wordt de kennis van de leerstof bij een kandidaat-bestuurder via de huidige manier van examenvragen stellen op een correcte manier getest? Is er hierbij voldoende aandacht voor het testen van de kennis van de wegcode? Zijn er andere manieren om de kennis van de leerstof te testen bij kandidaat-bestuurders?

De kennis van de leerstof wordt momenteel via meerkeuzevragen met één juist antwoord getest bij kandidaat-bestuurders. Hoewel dit een correcte manier is om verkeerskennis te testen, blijkt uit de wetenschappelijke literatuurstudie dat er nog andere manieren zijn om correct verkeerskennis te testen, zoals waar/onwaar vragen, sorteervragen en aanvulvragen (Genschow et al., 2015). Hierdoor is een gevarieerde manier van toetsing van verkeerskennis mogelijk. Deze andere manieren om verkeerskennis te testen geven het bijkomend voordeel van minder beroep te moeten doen op de taalvaardigheid van kandidaat-bestuurders en meer bestand te zijn tegen zogenaamde ezelsbruggetjes welke doorgaans aangeleerd worden tijdens turbolessen theorie.

Uit de literatuurstudie blijkt dat naast het testen van verkeerskennis, het ook van belang is om verkeersinzicht te testen (Genschow et al., 2015; Senserrick & Williams, 2015; SWOV, 2019). Bijv. zoals in het theorie-examen van Nederland. Deze inzichtsvragen mogen niet verward worden met de vragen die gesteld worden tijdens de risicoperceptietest. Deze vragen dienen eerder om het algemene verkeersinzicht van kandidaat-bestuurders te testen tijdens het theorie-examen en niet om te toetsen hoe goed kandidaten risicosituaties kunnen beoordelen. Een voorbeeld van een inzichtsvraag tijdens een theorie-examen is: *Je nadert een kruispunt waar de verkeerslichten op groen staan. Een hulpverleningsvoertuig is zojuist tot aan de stopstreep op de kruisende weg opgereden. Waar kan je je in deze situatie aan verwachten?*. Inzichtsvragen kunnen gesteld worden via éénledige of tweeledige meerkeuzevragen of via casestudie meerkeuzevragen. Tweeledige meerkeuzevragen bestaan uit een hoofdvraag met daarna een aanvullende vraag over een facet van de hoofdvraag. Casestudie meerkeuzevragen maken gebruik van een casus, vb. *“Je besluit een vriend te bezoeken die ongeveer 40 km verderop woont. De reis gaat over verschillende wegen, waaronder landweggetjes en autosnelwegen. Je bent er al eens geweest, dus je denkt de weg te kennen. Je hebt ook een mobiele telefoon bij je, dus je kunt bellen voor aanwijzingen als je verdwaalt. Tijdens de reis ga je de verkeerde*

kant op en moet je omkeren. Later besluit je jouw vriend te bellen om er zeker van te zijn dat je nog steeds in de goede richting rijdt”.

Door het gebruik van deze verschillende manieren van toetsing van verkeerskennis, kunnen verschillende (toenemende) niveaus van verkeerskennis getest worden, zoals weergegeven door de taxonomie van Bloom (Bloom, 1956):

1. *Feitelijke kennis*: basisbegrippen, feiten en details → waar-/onwaar-vragen
2. *Conceptuele kennis*: grotere structuren waarin feiten samenkomen en met elkaar samenhangen, zoals classificaties, principes, theorieën en modellen → éénledige meerkeuzevragen
3. *Procedurele kennis*: hoe je iets moet doen, zoals stappenplannen, algoritmes, technieken, methoden en criteria die bepalen wanneer je welke procedure moet toepassen → sorteervragen
4. *Metacognitieve kennis*: het bewustzijn en de kennis die kandidaat-bestuurders zelf ontwikkelen over hun eigen denken → aanvulvragen; inzichtsvragen en casestudie-meerkeuzevragen

Op dit moment lijkt er voldoende aandacht voor de wegcode in het theorie-examen. Hoewel de gebruikte theorie-examens niet toegankelijk waren voor een inhoudsanalyse tijdens deze studie, geeft de meerderheid van de examinatoren (67%) en kandidaat-bestuurders (84%) die hebben deelgenomen aan de bevraging dat het examen voldoende aandacht geeft aan de wegcode. Ze hebben hierbij wel de opmerking dat er soms te technische vragen gesteld worden die zelden voorkomen in het dagelijks leven, vb. blauwe rook. T.o.v. het vorige theorie-examen, vindt bijna 40% van de examinatoren en 45% van de rijlesgevers dat het vernieuwde theorie-examen een betere manier is om de verkeerskennis te testen en bijna 23% van de examinatoren en bijna 27% van de rijlesgevers vindt dat kandidaat-bestuurders een betere kennis van de wegcode hebben t.o.v. vroeger.

Product- en procesevaluatie

Geen enkele doelgroep die heeft deelgenomen aan de bevraging (examinatoren, rijlesgevers, beginnende bestuurders, kandidaat-bestuurders) is van mening dat het theorie-examen afschrikt. Meer dan de helft van de rijlesgevers en de meerderheid van de examinatoren geven wel aan dat het examen moeilijker geworden is.

A.1: Hoe beoordelen de examinatoren de wijzigingen aan het theorie-examen?

De meerderheid van de examinatoren die deel hebben genomen aan de bevraging vinden dat het theorie-examen een goede moeilijkheidsgraad heeft (71%), dat het zorgt voor een goede kennis van de wegcode (62%), dat het een goede voorbereiding is op het alleen leren rijden (86%) en op het praktijkexamen (71%), dat de vragen van het theorie-examen voldoende gevarieerd zijn (70%), dat het aantal vragen dat gesteld wordt voldoende is (85%) en dat het examen op een correcte manier gescoord wordt (85%).

T.o.v. het vorige theorie-examen, vindt bijna 40% dat het vernieuwde theorie-examen een betere manier is om de verkeerskennis te testen en bijna 23% vindt dat kandidaat-bestuurders een betere kennis van de wegcode hebben t.o.v. vroeger.

A.2: Hoe beoordelen de kandidaat-bestuurders dit nieuwe theorie-examen?

De meerderheid van de kandidaat-bestuurders die deel hebben genomen aan de bevraging vinden dat het theorie-examen een goede moeilijkheidsgraad heeft (76%), dat het examen op een correcte manier gescoord wordt (70%), dat het een goede voorbereiding is op het leren rijden (72%) en dat het

voor een goede kennis van de wegcode zorgt (84%). Bijna de helft vindt het theorie-examen een goede voorbereiding op het praktijkexamen (49%).

A.3: Hoe beoordelen de rijlesgevers het nieuwe theorie-examen?

De meerderheid van de rijlesgevers vindt het theorie-examen een goede voorbereiding op het leren rijden (74%), een goede voorbereiding op het praktijkexamen (63%) en vindt dat het theorie-examen een goede moeilijkheidsgraad heeft (59%) en dat het aantal vragen dat gesteld wordt voldoende is (73%). Bijna 45% vindt het vernieuwde theorie-examen een betere manier is om de verkeerskennis te testen t.o.v. vroeger en bijna 27% vindt dat kandidaat-bestuurders een betere kennis van de wegcode hebben t.o.v. vroeger.

A.4: Hoe ervaren de kandidaat-bestuurders de examenvragen?

De meerderheid van de kandidaat-bestuurders die deel hebben genomen aan de bevraging vinden dat de vragen een goede moeilijkheidsgraad hebben (76% m.a.w. dat ze niet te moeilijk of te makkelijk zijn). Zoals vermeld in A.5 geven kandidaat-bestuurders vaak aan dat ze de vragen duidelijk vinden en dat er voldoende tijd is om de vragen te beantwoorden, maar tegelijkertijd geven andere kandidaat-bestuurders ook vaak aan dat ze de vragen onduidelijk/dubbelzinnig/verwarrend vinden en dat er onvoldoende tijd is om de vragen te beantwoorden. Ze geven ook vaak aan dat er voldoende vragen zijn en dat er voldoende variatie is, maar dat de foto's bij de vragen soms wazig en verouderd zijn.

A.5: Wat zijn enerzijds positieve punten en anderzijds verbeterpunten aan het theorie-examen?

Zowel kandidaat-bestuurders, beginnende bestuurders, examinatoren en rijlesgevers hebben enkele positieve punten en verbeterpunten aangegeven. Er dient rekening gehouden te worden met tegenstrijdigheid in antwoorden, vb. veel kandidaat-bestuurders die vinden dat de vragen duidelijk zijn, terwijl ook veel kandidaat-bestuurders de vragen onduidelijk vinden.

Positieve punten:

Kandidaat-bestuurders geven vaak aan dat het theorie-examen zorgt voor een goede kennis van de wegcode, er voldoende tijd is om de vragen te beantwoorden, de vragen duidelijk zijn en dat vragen worden voorgelezen. Daarnaast geven ze ook regelmatig aan dat het verschil tussen zware en lichte overtreding (m.a.w. de puntentelling) correct is, dat alle onderwerpen die geleerd worden aan bod komen (m.a.w. dat er voldoende variatie is), dat er voldoende vragen zijn, dat de vragen een goed moeilijkheidsniveau hebben (m.a.w. niet te moeilijk zijn) en dat het gebruik van meerkeuzevragen aangenaam is.

Examinatoren geven geen bepaald positief punt vaak aan, maar geven wel regelmatig aan dat het goed is dat er voor zware fouten 5 punten worden afgetrokken, waardoor de kans op gokken minder is, en er voldoende vragen zijn over de wegcode.

Rijlesgevers geven vaak aan dat het goed is dat er 5 punten worden afgetrokken voor zware overtredingen. Daarnaast geven ze vaak aan dat het examen voldoende uitgebreid is, dat er een goede nadruk is op de wegcode, dat het een goede voorbereiding is op het verkeer en leren rijden, en dat het examen voldoende streng is (m.a.w. dat er een goede moeilijkheidsgraad is).

Verbeterpunten:

Kandidaat-bestuurders geven vaak aan dat vragen soms dubbelzinnig/verwarrend/onduidelijk zijn en dat er te weinig tijd is om de vragen te beantwoorden (m.a.w. tijdsdruk). Daarnaast geven ze ook regelmatig aan dat de scoring te streng is (vb. zware fouten -3 i.p.v. -5), dat het theorie-examen stresserend is, dat er een te hoge moeilijkheidsgraad is, dat de kostprijs te duur is, dat na 2x niet

slagen lessen volgen niet nodig/te snel is, en dat de kwaliteit van de foto's wazig is en foto's soms verouderd zijn.

Examinatoren geven geen bepaald verbeterpunt vaak aan, maar geven wel regelmatig aan dat fraude meer bestreden zou moeten worden en dat er meer vragen gesteld zouden moeten worden, omdat ze 50 vragen te weinig vinden.

Rijlesgevers geven geen bepaald verbeterpunt vaak aan, maar geven wel regelmatig aan dat het theorie-examen te fraudegevoelig is, er best enkele theorielessen verplicht gevolgd zouden moeten worden door kandidaat-bestuurders ter voorbereiding op het theorie-examen, dat er best meerdere types van vragen worden gebruikt i.p.v. enkel meerkeuzevragen, dat er best meer variatie in de vragen komt, dat er te weinig nadruk ligt op rij-attitudes, dat vragen soms te moeilijk/dubbilzinnig gesteld worden (m.a.w. dat een eenvoudigere vraagstelling nodig is) en dat er meer nadruk gelegd moet worden op de praktijk (rijlesgevers geven aan dat sommige vragen te ver gezocht zijn en in de praktijk zelden tot niet voorkomen, of verouderd zijn (vb. vragen over diagonale banden) en dat het beter is om meer de basiskennis te ondervragen en minder de uitzonderingen).

Op vlak van dit laatste:

Zijn het aantal vragen/de database en de manier van bevraging voldoende bestand tegen "fraude"? Welke verbeteringen kunnen doorgevoerd worden?

Het theorie-examen is niet 100% bestand tegen fraude. De soorten fraude die worden vastgesteld zijn identiteitsfraude en fraude vanwege het gebruik van oortjes en camera's. Een gevolg van het gebruik van camera's, is dat (een deel van) de theorie-examens online ter beschikking komen.

Het aantal vastgestelde fraudegevallen tijdens het theorie-examen lag voor de hervorming op 0.1% en na de hervorming op 0.07%. Het gaat hierbij om ongeveer 300 fraudegevallen in het jaar 2015 en 2016 samen en om 240 fraudegevallen in het jaar 2018 en 2019 samen. Hoewel deze aantallen relatief laag liggen, geeft 79%-91% van de examinatoren en 51-64% van de rijlesgevers aan dat het examen onvoldoende beschermd is tegen fraude, waarbij ze vinden dat het vooral onvoldoende beschermd is tegen oortjes en/of camera's (91% van de examinatoren, 64% van de rijlesgevers) en bijgevolg dat het onvoldoende beschermd is tegen vragen die online circuleren, maar dat het ook onvoldoende beschermd is tegen identiteitsfraude (79% van de examinatoren, 51% van de rijlesgevers). Enkele rijlesgevers geven ook aan dat er fraude is door telefoongebruik en doordat tolken informatie geven. Enkele examinatoren geven ook aan dat er fraude is doordat men de uitslag probeert aan te passen via photoshop om zo toch een voorlopig rijbewijs te kunnen krijgen via mail, en doordat twee kandidaat-bestuurders zich samen inschrijven en samenwerken. Naast examinatoren en rijlesgevers, blijkt ook bijna 5.5% van de kandidaat-bestuurders weet te hebben van fraude tijdens het theorie-examen. Op basis van deze aantallen, is er mogelijk een onder-registratie van het aantal fraudegevallen tijdens het theorie-examen.

Daarnaast geven tientallen rijlesgevers en examinatoren aan dat zij 'turbolessen theorie' ook als een vorm van fraude zien, omdat kandidaat-bestuurders tijdens deze lessen vooral 'ezelsbruggetjes' aangeleerd lijken te krijgen, i.p.v. kennis over de wegcode, waardoor kandidaat-bestuurders onterecht slagen op het praktijkexamen. Voor deze vorm van fraude, kan het gebruik van verschillende vraagformats (zoals casestudie meerkeuzevragen, tweeledige meerkeuzevragen, sorteervragen, aanvulvragen en waar/onwaar vragen) deels een oplossing bieden. Voor de andere soorten fraude (o.a., gebruik van oortjes/camera's en identiteitsfraude) stellen examinatoren volgende maatregelen voor: toezicht verbeteren (receptioniste heeft hier geen tijd voor), strengere identiteitscontrole, zorgen dat er geen GSM-signalen kunnen doorkomen in de theoriezaal of GSM verplicht afgeven (vb. in kluisje leggen), strengere straffen op fraude (o.a. schorsing), vingerafdrukcontrole of irisscan, en politie meer ter plaatse laten komen bij fraude.

Doet er zich een probleem voor met het aantal toegestane talen?

Tijdens het theorie-examen is een tolk voor Engels, Frans en Duits toegestaan. Op basis van de studie uitgevoerd bij personen die de Nederlandse taal beheersen (zowel bij personen met Nederlands als moedertaal, als bij personen met een andere taal als moedertaal) blijkt dat dit aantal toegestane talen voldoende is, maar dat er lange wachttijden zijn voor (vooral Engelse) tolken en dat niet elk centrum over een Franstalige/Duitstalige/Engelstalige tolk beschikt. Er is vraag vanuit de betrokkenen naar een vertaling van examens naar deze talen en het gebruik van tolken af te schaffen om deze problemen met wachttijden en bereikbaarheid op te lossen. Een voordeel bij het vertalen van examens is dat er geen misvattingen bij een mondelinge vertaling kunnen ontstaan en dat (zoals aangegeven door enkele rijlesgevers) tolken geen informatie kunnen geven aan kandidaat-bestuurders waardoor de slaagkans verhoogt.

Moet er in het examen meer nadruk gelegd worden op rij-attitudes?

Hoewel 67% van de rijlesgevers vindt dat er meer nadruk gelegd moet worden op rij-attitudes tijdens het theorie-examen, is op basis van wetenschappelijke literatuur het eerder aangeraden om tijdens een terugkoment in te spelen op attitudes, omdat attitudes moeilijk tot niet te testen tijdens het theorie- (of praktijk)examen (Helman et al., 2017).

Luik B1: Ondersteuningsmiddelen

Effectevaluatie

B1.1: Hoe zit het met de kennisoverdracht via ondersteuningsmiddelen bij behalen rijbewijs naar de kandidaat-bestuurder (rijbewijzer app, praktijkboek, mijnrijbewijsB.be, rijbewijzer in de klas)?

Op basis van de bevraging bij kandidaat-bestuurders lijkt er een goede kennisoverdracht te zijn. De meerderheid van de kandidaat-bestuurders geeft namelijk aan veel geleerd te hebben van de ondersteuningsmiddelen, met in het bijzonder dan de website mijnrijbewijsB.be. Of deze kennisoverdracht ook zorgde voor een toename in het slaagpercentage is op basis van de huidige beschikbare data niet duidelijk.

MijnrijbewijsB.be: Bijna 88% van de kandidaat-bestuurders geeft aan veel geleerd te hebben. Bijna 82% van de begeleiders geeft aan dat de kandidaat-bestuurder veel geleerd heeft van de website.

Rijbewijzer (praktijkboek): 68% van de kandidaat-bestuurders geeft aan veel geleerd te hebben. 80% van de begeleiders geeft aan dat de kandidaat-bestuurder geleerd heeft van het praktijkboek.

Rijbewijzer in de klas: 50% van de kandidaat-bestuurders geeft aan veel geleerd te hebben. Bijna 68% van de begeleiders geeft aan dat de kandidaat-bestuurder veel geleerd heeft van Rijbewijzer in de klas.

Rijbewijzer app (sinds 2021 niet meer beschikbaar): 58% van de kandidaat-bestuurders geeft aan veel geleerd te hebben van de app. 79% van de begeleiders geeft aan dat de kandidaat-bestuurder veel geleerd heeft van de app.

Product- en procesevaluatie

B1.1: In welke mate worden de aangeboden ondersteuningsmiddelen bij het behalen rijbewijs gebruikt bij het voorbereiden van het theorie en/of praktijkexamen?

Op basis van analyses van data over gebruikersgedrag op MijnrijbewijsB.be die beschikbaar werd gesteld door VSV, zien we dat gebruikers meer het theoriegedeelte bekijken dan het praktijkgedeelte. M.a.w., ze gebruiken dit ondersteuningsmiddel meer bij het voorbereiden op het theorie-examen, dan bij het voorbereiden op het praktijkexamen (zie B1.2 voor een gedetailleerde analyse van het gebruikersgedrag).

Tijdens de bevraging geven kandidaat-bestuurders aan dat ze het meest gebruik gemaakt hebben van de website mijnrijbewijsb.be (46.9%). Het praktijkboek Rijbewijzer (4.8%), de Rijbewijzer app (3.8%) en Rijbewijzer in de klas (2.3%) zijn beduidend minder gebruikt. Kandidaat-bestuurders maken naast deze (door de overheid gesteunde) ondersteuningsmiddelen, ook veel gebruik van andere (commerciële) ondersteuningsmiddelen: het handboek Autorijden van A tot Z met Flor Koninckx (37.2%), Wees wegwijs (14.1%), Hit The Road handboek rijbewijs B (12.1%), en andere zoals de website gratisrijbewijsonline.be, KBC app en feu vert (27.4%).

B1.2: Hoe worden de aangeboden ondersteuningsmiddelen bij het behalen rijbewijs gebruikt bij het voorbereiden van het theorie- en/of praktijkexamen (als oriëntatie, volledig gevolgd,..)?

Kandidaat-bestuurders geven in de vragenlijsten aan dat ze de ondersteuningsmiddelen meestal volledig volgen.

Op basis van analyses van data over gebruikersgedrag op MijnrijbewijsB.be die beschikbaar werd gesteld door VSV, zien we dat bepaalde modules (veel) meer bezocht worden dan andere modules. Wat betreft het theoriegedeelte zijn de meest populaire modules: “kruispunten” (gemiddeld 299 392 kliks) en “herhalingsoefeningen en proefexamen” (gemiddeld 407 575 kliks). De modules rond “stilstaan en parkeren” (gemiddeld 116 557 kliks), “jij en je auto” (gemiddeld 115 832 kliks), “op weg” (gemiddeld 172 817 kliks) en “snelheid” (gemiddeld 172 548 kliks) worden in vergelijking minder frequent bezocht door de gebruikers. Wat betreft het praktijkgedeelte is de populairste module hierbij

“voorbereid de auto in” (17 531 kliks). De modules “de auto onder controle”, “In het verkeer”, en “belangrijk voor je examen” zijn minder populair. De minst populaire module is “een veilige rijstijl” (2 841 kliks).

B1.3: Hoe worden de aangeboden ondersteuningsmiddelen bij behalen rijbewijs beoordeeld door de kandidaat-bestuurders en de begeleiders?

Over het algemeen beoordelen kandidaat-bestuurders en begeleiders de aangeboden ondersteuningsmiddelen goed, met vooral een goede beoordeling voor mijnrijbewijsB.be, gevolgd door rijbewijzer praktijkboek. Rijbewijzer in de klas heeft t.o.v. deze ondersteuningsmiddelen een mindere beoordeling.

MijnrijbewijsB.be: kandidaat-bestuurders vinden de website duidelijk (82%), gebruiksvriendelijk (92%), en een goede voorbereiding op de examens (88.5%). Begeleiders vinden het duidelijk (83%), gebruiksvriendelijk (80%) en goed ter voorbereiding van examens (87%).

Rijbewijzer praktijkboek: kandidaat-bestuurders vinden het boek duidelijk (82%), gebruiksvriendelijk (79%) en een goede voorbereiding op de examens (76%). Begeleiders vinden het gebruiksvriendelijk (88%) en goed ter voorbereiding van examens (85%).

Rijbewijzer in de klas: kandidaat-bestuurders vinden dit duidelijk (66%) en een goede voorbereiding op de examens (60%). Begeleiders vinden dit duidelijk (68%) en een goede voorbereiding op examens (68%).

Rijbewijzer app (sinds 2021 niet meer beschikbaar): kandidaat-bestuurders vonden de app duidelijk (72%), gebruiksvriendelijk (66%) en een goede voorbereiding op de examens (66%). Begeleiders vonden de app duidelijk (79%), gebruiksvriendelijk (71%), goed ter voorbereiding van examens (71%).

B1.4: Hoeveel rij scholen maken gebruik van de ondersteuningsmiddelen bij behalen rijbewijs of adviseren het gebruik aan hun kandidaten?

De meerderheid van de rijlesgevers/rij scholen maakt gebruik van en adviseert het gebruik van ondersteuningsmiddelen. Ze maken hierbij wel meer gebruik van en adviseren meer het gebruik van commerciële ondersteuningsmiddelen t.o.v. door de overheid gesteunde ondersteuningsmiddelen.

Gebruik:

73% van de lesgevers gaf tijdens de bevraging aan dat de rij school waarvoor ze werken gebruik maakt van (één of meerdere) ondersteuningsmiddelen.

Van de ondersteuningsmiddelen die gesteund worden door de Vlaamse overheid, geeft 20% van de rijlesgevers tijdens de bevraging aan dat ze de website MijnrijbewijsB.be gebruiken, 20% het praktijkboek Rijbewijzer en 3.6% dat ze de rijbewijzer app gebruikten.

Van de commerciële ondersteuningsmiddelen, geeft 42% van de rijlesgevers aan dat ze het handboek/website Wees Wegwijs gebruiken, 44% het handboek/website Hit the Road, 3% het handboek/website autorijden van a tot z met Flor Koninckx, 23% de website gratisrijbewijsonline.be, 25% VAB rij school app, 26% VAB rij school profexamen, en 12% andere.

Advies:

88% van lesgevers gaf tijdens de bevraging aan dat hij/zij kandidaat-bestuurders het advies geeft om gebruik te maken van ondersteuningsmiddelen bij het voorbereiden van theorie-en of praktijkexamen.

Van de ondersteuningsmiddelen die gesteund worden door de Vlaamse overheid, geeft 44% van de rijlesgevers tijdens de bevraging aan dat ze de website MijnrijbewijsB.be aanraden, 34% het praktijkboek Rijbewijzer aanraden en 5.6% dat ze de Rijbewijzer app aanraadden.

Van de commerciële ondersteuningsmiddelen, geeft 54% van de rijlesgevers aan dat ze het handboek/website Wees Wegwijs aanraden, 42% het handboek/website Hit the Road, 12.7% het

handboek/website autorijden van a tot z met Flor Koninckx en 30% andere (zoals de website gratisrijbewijsonline.be).

B1.5: Wat zijn enerzijds positieve punten en anderzijds verbeterpunten aan de ondersteuningsmiddelen bij behalen rijbewijs?

Positieve punten:

Kandidaat-bestuurders geven vaak aan dat de aangeboden ondersteuningsmiddelen duidelijk zijn (op gebied van uitleg, wat er geleerd moet worden, etc.), dat de proefexamens geapprecieerd worden (nl. voldoende oefenvragen, representatief voor examens). Daarnaast geven kandidaat-bestuurders regelmatig aan dat ze een goede structuur hebben, dat de aanwezigheid van foto's en video's geapprecieerd wordt, dat ze de slaagkans verhogen en het feit dat (sommige) gratis zijn.

Begeleiders geven geen bepaald positief punt vaak aan, maar geven regelmatig volgende positieve punten aan: tips & tricks worden aangehaald, zorgen voor duidelijkheid, veel informatie die steeds up-to-date is, toegankelijkheid: gratis, vlot aan te raken, uitgebreid: zelfstandig leren, filmpjes, oefenexamens, overzichtelijk, goede voorbereiding voor het theorie-examen, en voldoende praktische voorbeelden.

Rijlesgevers geven geen bepaald positief punt vaak aan, maar geven regelmatig volgende positieve punten aan: toegankelijk voor iedereen, de proefexamens die er aan verbonden zijn, duidelijk en overzichtelijk, en praktische voorbeelden.

Verbeterpunten:

Kandidaat-bestuurders geven geen bepaald verbeterpunt vaak aan, maar geven regelmatig aan dat de kostprijs te duur is, de informatie verwarrend en onduidelijk, en niet alle informatie die men moet kennen voor het examen bevat.

Begeleiders geven geen bepaald verbeterpunt vaak aan, maar geven regelmatig aan dat meer oefeningen en examenvragen nodig zijn, dat het onvoldoende duidelijk is wat er gekend moet zijn voor het praktijkexamen, dat het onvoldoende gericht is op jongeren, en er soms te moeilijke formuleringen zijn.

Rijlesgevers geven geen bepaald verbeterpunt vaak aan, maar geven regelmatig aan dat vele oefensites gedateerde informatie bevatten, dat lessen verplicht zouden moeten worden, en dat er meer voorbeelden uit de praktijk moeten zijn en het momenteel te weinig praktijkgericht is.

Luik B2: Vormingsmoment

Effectevaluatie

B2.1: Wat is het effect (kennisoverdracht) van het vormingsmoment op de begeleider? Hoe profiteert de kandidaat-bestuurder hiervan?

Wegens gebrek aan beschikbare data en de afschaffing van het vormingsmoment sinds midden maart 2020, is het niet mogelijk om te analyseren wat het effect van het vormingsmoment is op de begeleider. Uit de bevraging bij begeleiders over het vormingsmoment blijkt wel dat de helft (50%) zelfzekerder was in het coachen na het volgen van het vormingsmoment. 40 procent geeft aan dat ze probeerden veiliger te rijden sinds het volgen van het vormingsmoment en één derde voelde zich veiliger in de wagen tijdens het coachen.

Bijna 45% van de kandidaat-bestuurders vond dat hun begeleider(s) concrete tips kon geven en 30% voelde zich veiliger omdat de begeleider het vormingsmoment had gevolgd.

Tijdens de bevraging gaf 91% van de lesgevers aan dat begeleiders bijleerden van het vormingsmoment, 86% vindt dat begeleiders concrete tips en handvaten kregen aangereikt, 63% van de lesgevers vormingsmoment vindt dat begeleiders een verbeterde kennis van de wegcode en regelgeving hadden na het volgen van het vormingsmoment. 71% vindt dat begeleiders kandidaat-bestuurders een veiligere rijstijl konden aanleren. 75% vindt dat begeleiders hun eigen rijvaardigheden konden verbeteren na het volgen van het vormingsmoment. 86% vindt dat begeleiders een beter zicht hadden op hoe ze een begeleidingstraject stapsgewijs kunnen opbouwen na het volgen van het vormingsmoment en 82% geeft aan dat begeleiders beter begrepen waarom ze onder verschillende rijomstandigheden moeten oefenen met kandidaat-bestuurders na het volgen van het vormingsmoment.

Product- en procesevaluatie

B2.1: Hoe wordt (de kwaliteit van) het vormingsmoment geapprecieerd door de deelnemers? Heeft de begeleider het gevoel dat hij tijdens het vormingsmoment nuttige informatie heeft gekregen om het oefenproces goed te ondersteunen?

Op basis van bevestigingen bij begeleiders leken zij het vormingsmoment te appreciëren en hadden ze het gevoel dat ze nuttige informatie hadden gekregen.

De meerderheid van de begeleiders vond de informatie die verstrekt werd tijdens het vormingsmoment nuttig (74%), was tevreden over het vormingsmoment (70%), heeft bijgeleerd van het vormingsmoment (73%), heeft de kennis die opgedaan hebben tijdens het vormingsmoment kunnen omzetten in de praktijk (66%), en vond dat ze handvaten en concrete tips hadden aangereikt gekregen om de kandidaat-bestuurder te coachen (75%). Begeleiders geven het vormingsmoment een score van 6.1/10.

Daarnaast gaf de meerderheid van de begeleiders tijdens de bevraging aan dat het vormingsmoment opnieuw ingevoerd moet worden (53%), dat kandidaat-bestuurders ook aanwezig zouden moeten zijn (52%), dat ze tevreden waren over de kostprijs van het vormingsmoment (59%), dat ze tevreden waren over de duurtijd (71%), en dat ze gemotiveerd waren om het vormingsmoment te volgen (53%).

Op basis van een inhoudsanalyse van evaluaties eerder uitgevoerd door Kwb rijbewijs blijkt dat 89% van de begeleiders tevreden was over de inhoud van het vormingsmoment, maar voor 13% van de begeleiders werden de verwachtingen niet volledig ingelost: meer opfrissing van de wegcode, met aandacht voor de meer recente aanpassingen en aanleren van de manoeuvres.

87% van de begeleiders was tevreden over de powerpoint presentatie als ondersteunend lesmateriaal (begeleiders gaven aan dat het tonen van meer video's als voorbeeld gewenst is). 95% van de deelnemers was tevreden over de lesgever, alsook over de interactie tussen lesgever en deelnemer, wat door deelnemers als belangrijk wordt geacht. Meer dan 9 op 10 deelnemers gaf aan dat hij/zij het vormingsmoment zou aanbevelen aan kennissen.

B2.2: Hoe beoordelen de lesgevers het vormingsmoment in het algemeen en meer specifiek de minimaal verplichte leerstof voor de opleiding als rijlesgever en het hieruit resulterende goedgekeurde programma en draaiboek?

Beoordeling vormingsmoment:

Uit de bevraging bij lesgevers vormingsmoment blijkt dat zij zeer positief over het vormingsmoment zijn: 89% van de lesgevers geeft aan dat het vormingsmoment een meerwaarde was voor de rijopleiding. 86% vindt dat het vormingsmoment opnieuw verplicht en ingevoerd moet worden. 84% geeft aan dat hij de verstrekte informatie tijdens het vormingsmoment nuttig vond, 80% was tevreden over de invulling van het vormingsmoment, 84% vond dat er voldoende tijd was voorzien voor het stellen van vragen tijdens het vormingsmoment, 86% vond dat de structuur van het vormingsmoment voldoende ruimte liet voor interactie met de deelnemers en 76% vond dat de structuur van het vormingsmoment het voldoende toeliet om in te spelen op de noden van de groep op dat moment. 41% vindt dat er een evaluatie gekoppeld dient te worden aan het vormingsmoment (30% vindt van niet).

Men vindt dat begeleiders bijleerden, een veiligere rijstijl konden aanleren, de rijvaardigheden van de deelnemers ook kon verbeteren en dat het vormingsmoment nuttig was.

Lesgevers waren ook tevreden over de betrokkenheid van de lesgevers en betrokkenheid van de deelnemers.

De meerderheid vindt dat het vormingsmoment opnieuw verplicht moet worden.

Ze hebben geen uitgesproken mening over of er al dan niet een evaluatie bij begeleiders dient te komen na het volgen van het vormingsmoment (30% van de lesgevers is tegen, 30% is neutraal en 40% is voor).

Op basis van een inhoudsanalyse van evaluaties eerder uitgevoerd door VSV blijkt dat lesgevers het vormingsmoment praktijkgericht, interactief en leerzaam vonden voor deelnemers. Ze hebben het idee dat deelnemers aan de start niet goed wisten wat ze moesten verwachten (een test?) en zagen het vooral als een verplicht nummertje. Toch gingen de deelnemers, volgens hen, met een overwegend positief gevoel naar buiten. Een verbeterpunt dat een aantal keer werd aangehaald, was dat een toelichting over vernieuwingen in de wegcode was aangewezen. Volgens 21% van de lesgevers werden de doelstellingen eerder niet bereikt, omdat volgens hen het bekomen van het deelnemersattest door de deelnemer als het belangrijkste werd geacht en dat het inhoudelijke deel van het vormingsmoment als "bijkomstig" werd beschouwd door de deelnemer.

Beoordeling leerstof:

Op basis van analyses op data verkregen door VSV afgenomen bij lesgevers die de opleiding voor het vormingsmoment gevolgd hadden, bleek dat ze de (verschillende subonderdelen van de) bijscholing als positief ervaren (incl. didactische aanpak). Wel werd er door hen aangegeven om eventueel een opvolgmoment te organiseren voor begeleiders, waar de begeleiders ervaringen met elkaar kunnen uitwisselen. Zelf zijn ze ook voorstander voor een vervolgopleiding voor lesgevers, voor het uitwisselen van ervaringen met collega-rijlesgevers (87%), meer te weten te komen over de aanpak van collega-rijlesgevers tijdens het vormingsmoment (56%), stilstaan bij manieren om dynamiek en interactie bij de groep te bevorderen (43%), hoe omgaan met lastige situaties (conflicten, motivatie) bij deelnemers (40%), en bijleren over het bevorderen van de motivatie van deelnemers (34%).

Beoordeling draaiboek:

Tijdens de bevragingen geeft 95% van de lesgevers aan dat hij/zij weet heeft van een draaiboek/presentatie voor het vormingsmoment. 79% vond dat het draaiboek voldoende ruimte voorzag, 86% vond dat het draaiboek voldoende informatie bevatte om zich op te baseren en vond het draaiboek voor het vormingsmoment duidelijk.

Lesgevers vormingsmoment geven bijkomend onderstaande positieve punten en verbeterpunten voor de draaiboeken:

Ze geven vaak aan dat een positief punt is dat het draaiboek een goede structuur en duidelijke opbouw had en bijgevolg overzichtelijk was. Daarnaast geven ze regelmatig aan dat het draaiboek volledig was en voldoende uitleg gaf, waardoor het een houvast gaf (vb. veel tips om op terug te kunnen vallen).

Er is geen bepaald verbeterpunt dat ze vaak aangeven, maar geven regelmatig aan dat er onvoldoende ruimte was voor interactie, dat het te weinig focuste op de wegcode en dat er in het draaiboek meer oefeningen moesten staan.

B2.3: Welke invulling wordt er in de praktijk gegeven aan het vormingsmoment en hoe verhoudt zich dat tot de tevredenheid van de deelnemers? Kunnen we verschillende wijzen van aanpak onderscheiden en hoe verschillen deze van elkaar? Is er zicht op welke invulling en/of aanpak het best werkt bij de deelnemers? Is er hierbij een correlatie met andere aspecten bij de lesgever (vb. motivatie, achtergrond, coachingsvaardigheden, manier van interactie met de deelnemers,..)? Is verdere ondersteuning bij de invulling van het programma en draaiboek wenselijk?

Verschillen in wijze van aanpak:

79% van de lesgevers geeft tijdens de bevraging aan het draaiboek voor het vormingsmoment gevolgd te hebben. 98% gaf aan dat ze op een interactieve manier les gaven tijdens het vormingsmoment. 84% vindt dat begeleiders betrokkenheid toonden tijdens het vormingsmoment.

Hoewel meer data nodig is om een zicht te krijgen op welke verschillende wijzen van aanpak te onderscheiden zijn en welke aanpak het best werkt bij deelnemers, geven begeleiders aan dat de kwaliteit van het vormingsmoment (naast de inhoud), o.a. afhangt van de lesgever (vb. motivatie, pedagogisch-didactische vaardigheden). Begeleiders gaven aan dat ze liever (meer) focus zagen op de opfrissing van de (recente) wegcode en meer praktische tips zoals het uitvoeren van manoeuvres.

Tijdens de bevraging vond 86% van de begeleiders dat het vormingsmoment professioneel werd gegeven, 82% vond het vormingsmoment voldoende interactief, 89% vond dat er voldoende tijd was om vragen te stellen, 62% vond dat de lesgever voldoende kon inspelen op de noden van de groep tijdens het vormingsmoment en 81% vond dat het vormingsmoment overzichtelijk in elkaar stak.

Ondersteuning invulling programma's en draaiboeken:

25% van de lesgevers geeft tijdens de bevraging aan dat er meer ondersteuning moest zijn bij de invulling van de programma's en draaiboeken (40% vindt dit niet).

B2.4: Wat zijn enerzijds positieve punten en anderzijds verbeterpunten aan het vormingsmoment?

Positieve punten

Begeleiders geven vaak aan dat het vormingsmoment goed was als opfrissing van het verkeersreglement en dat het goed was dat er praktische tips gegeven werden (o.a. beseft hoe je alles stapsgewijs moet aanpakken). Daarnaast geven ze regelmatig aan dat het goed was dat er een mogelijkheid was om vragen te stellen en dat aandachtspunten werden benadrukt.

Lesgevers vormingsmoment geven vaak aan dat het een goede sensibilisering was, waardoor begeleiders beter bewust waren van de gevaren. Daarnaast geven ze regelmatig als positief punt aan dat het vormingsmoment concrete tips en tricks/handvaten gaf om iemand te leren rijden, dat de structuur goed was, dat het zeer leerrijk was voor deelnemers en dat de kennis van de wegcode van de begeleider nog eens op deze manier opgefrist werd.

Verbeterpunten

Begeleiders geven vaak aan dat er voorbeelden van een concreet stappenplan gegeven moesten worden (nu te theoretisch, meer praktische tips toevoegen). Daarnaast geven ze regelmatig aan dat er te weinig tijd was om vragen te stellen, dat het moment langer moest duren (eventueel gesplitst over enkele avonden), dat er meer informatie over de theorie toegevoegd moest worden en dat het opnieuw ingevoerd moet worden.

Lesgevers geven geen bepaald verbeterpunt vaak aan, maar ze geven regelmatig aan dat het langer mocht duren (de tijd was soms te beperkt voor discussie of vragen), dat het opnieuw ingevoerd moet worden, dat er meer focus op de wegcode en de technische aspecten van het rijden moest liggen.

Luik B3: Risicoperceptietest

Risicoperceptie, ook wel bekend als gevaarherkenning, is het tijdig detecteren en herkennen van verkeerssituaties die potentieel gevaarlijk zijn. Gevaarherkenning houdt ook in dat bestuurders kunnen voorspellen hoe een verkeerssituatie zich verder ontwikkelt, kunnen inschatten of dit mogelijk gevaar gaat opleveren, en actie ondernemen om te zorgen dat dit gevaar niet resulteert in een ongeval (Vlakveld, 2011). Verschillende wetenschappelijke onderzoeken hebben aangetoond dat een risicoperceptietest (ook wel gevaarherkenningstest genoemd) een positief effect op het ongevalsrisico van beginnende bestuurders heeft en zelfs een goede voorspeller voor dit risico is.

Effectevaluatie

B3.1: Wat is het effect van de risicoperceptietest op de beginnende bestuurder?

Op dit moment is er geen data ter beschikking om het effect van de risicoperceptietest op de beginnende bestuurders te onderzoeken. Op basis van bevestigingen kunnen we wel vaststellen, dat volgens 46% van de beginnende bestuurders de test helpt om de risico's in het verkeer sneller in te schatten en 44% geeft aan niet bij te hebben geleerd van de risicoperceptietest.

Volgens 59% van de examinatoren leidt de risicoperceptietest niet tot een betere inschatting van risico's tijdens het rijden en 65% vindt niet dat kandidaat-bestuurders beter rijden op het praktijkexamen door de invoering van de test.

Volgens 54% van de lesgevers kunnen kandidaat-bestuurders risico's zeker niet beter inschatten en 45% vindt niet dat bestuurders beter rijden tijdens het praktijkexamen sinds de invoering.

B3.2: Hoe zijn de slaagcijfers op de risicoperceptietest en wat leren we hieruit?

Op basis van analyses uitgevoerd op data die ter beschikking werd gesteld door GOCA Vlaanderen, blijkt dat de slaagcijfers op de risicoperceptietest sinds de invoering (1 juni 2017) t/m februari 2020 relatief constant zijn en gemiddeld 76.79% bedragen. Belangrijk is om hierbij op te merken dat dit aantal gebaseerd is op alle testen die afgelegd zijn (zowel testen die door een kandidaat-bestuurder voor de 1^e keer zijn afgelegd, als testen die door een kandidaat-bestuurder voor een 2^e (of 3^e of meer) keer zijn afgelegd).

B3.3: Bestaan er alternatieve tests of evaluatiemethoden?

In andere landen gebruikt men andere manieren om risicoperceptie te meten:

- Tijdens een video zo snel mogelijk met de muis klikken op geïdentificeerde gevaren (Wallonië, Verenigd Koninkrijk)
- Tijdens een video het juiste tijdstip kiezen voor het uitvoeren van een bepaalde actie (remmen, inhalen of oversteken) en actie 'uitvoeren' met een muisklik (eventueel met vooraf een kadering "Je staat aan een kruispunt en wilt links afslaan, klik wanneer je denkt dat het veilig is om af te slaan", Australië – Victoria & New South Wales).
- Tijdens een foto die enkele seconden zichtbaar is een adequate actie uit 3 opties (remmen, gas loslaten, snelheid houden) kiezen (Nederland = handelingskeuzetest)

Qua tijdstip van afname, kan geconcludeerd worden dat in de meeste landen de risicoperceptietest meestal als aparte test wordt ingezet, waarop men moet slagen, alvorens toegang te krijgen tot het praktijkexamen. Qua manier van afname blijkt dat de risicoperceptietest in een examencentrum kan worden afgelegd en/of online.

Bijkomend onderzocht: B3.4: Is er een mogelijkheid tot voorbereiding op de risicoperceptietest?

Tijdens de bevraging geeft 41% van de kandidaat-bestuurders aan dat er voldoende bronnen beschikbaar zijn om te oefenen (wordt expliciet als verbeterpunt aangehaald). De meesten bereiden zich voor via filmpjes op YouTube (63.7%). Eén derde via mijnrijbewijs.eu (33.8%) en/of risicoperceptie-test.be (33.3%). GOCA Vlaanderen heeft op dit moment 2 filmpjes vrijgegeven ter voorbereiding.

Volgens een wetenschappelijke literatuurstudie blijkt dat risicoperceptie aangeleerd kan worden (McDonald et al., 2015) d.m.v. training op de weg (vb. commentary training), training in een rijnsimulator en/of training terwijl er niet gereden wordt (vb. op een computer; Brijs et al., 2016; Friedel et al., 2010; Moran et al., 2019). Voor deze 3^e manier waarop risicoperceptie aangeleerd kan worden, lijken recente online zelfstudiepakketten zoals ontwikkeld door Horswill en collega's (2021) veelbelovend, want de reactietijd bij gevaarperceptie, de gevaarvoorspellingsscores en de volgafstanden van de beginnende bestuurders waren significant verbeterd. Deze pakketten bestaan uit 6 sessies van telkens 30 min die gebruik maken van videobeelden van waargebeurde ongevallen. Oefeningen die aan bod komen zijn:

- De kandidaat-bestuurder moet voorspellen "wat er gebeurt" na het bekijken van een videoclip van een verkeerssituatie die op een bepaald punt wordt afgebroken. Vervolgens, horen ze een expert voorspellingen doen over dezelfde videoclip en krijgen ze zo feedback op de kwaliteit van hun eigen antwoorden. Daarna wordt de video hervat en zien ze wat er in werkelijkheid gebeurde
- De kandidaat-bestuurder dient een ongeval te analyseren op basis van een videoclip. De analyse moet omschrijven wat er gebeurde, waarom het gebeurde en hoe het ongeval voorkomen had kunnen worden. Hierna krijgen ze feedback op hun analyse aan de hand van een audiofragment van een ongevallendeskundige die hetzelfde ongeval analyseert.
- De kandidaat-bestuurder spreekt zijn inschatting van een verkeerssituatie in terwijl hij een videoclip bekijkt. Hierbij beschrijft hij aanwijzingen die kunnen wijzen op potentiële gevaren. Daarna krijgen ze de beoordeling van een deskundige te horen.
- De kandidaat-bestuurder kijkt naar een videoclip van een verkeerssituatie en klikt elke weggebruiker aan die mogelijk in een conflict raakt betrokken met de auto van waaruit de verkeerssituatie is gefilmd. Vervolgens bekijken ze de videoclip opnieuw. Op deze videoclip zijn markers aangebracht met hun eigen reactie(s) en de reacties van een gemiddelde en deskundige bestuurder. De reacties van de verschillende bestuurders worden gevolgd op een grafiek waarop de reactietijd van de kandidaat-bestuurder met betrekking tot de belangrijkste conflictsituatie wordt vergeleken met deze van de 2 andere bestuurders.
- De kandidaat-bestuurder kiest uit een lijst een activiteit om toe te passen tijdens het autorijden. De activiteiten waaruit hij kan kiezen zijn gekoppeld aan aspecten die tijdens de videoclip-oefeningen aan bod komen (bv. Op verschillende momenten tijdens de rit ga ik nadenken over de volgende vraag: "Als er een ongeval zou plaatsvinden binnen de volgende 5 seconden, wat voor ongeval zou dat dan kunnen zijn?"; "ik zal dan vervolgens als bestuurder een extra inspanning doen om een veilige volgafstand aan te houden of snelheid aan te passen, gebaseerd op mijn inschatting van het potentiële ongevalsrisico in deze werkelijke verkeerssituatie"). De kandidaat-bestuurders voeren deze oefening uit tijdens een echte rit onder begeleiding van hun begeleider tussen 2 trainingssessies (ze worden hieraan herinnerd via SMS).

De zelfstudietraining duurt ten minste 35 dagen, maar de kandidaat-bestuurders kunnen de zelfstudietraining op eigen tempo afleggen. Wanneer de kandidaat-bestuurders een trainingssessie hebben afgerond, mogen ze pas na minstens 7 dagen aan de volgende trainingssessie beginnen. Op deze manier is er voldoende tijd tussen de sessies zodat de kandidaat-bestuurders de ingeoefende risicoperceptievaardigheden kunnen toepassen in de praktijk.

Bijkomend onderzocht: Is er voldoende variatie in de huidige risicoperceptietest?

Op basis van een analyse op data verkregen door GOCA Vlaanderen over de risicoperceptietest, blijkt dat, ondanks het gebruik van combinaties van verschillende locaties, gevaartypes en kijktechnieken,

er op dit moment onvoldoende variatie is bij gebruik achteruitkijkspiegel bij stad en platteland, bij gebruik van zwakke weggebruikers op autosnelweg (vb. in geval van pech) en gebruik van dode hoek/inhalen/achterlijger (vooral) in de stad.

Product- en procesevaluatie

B3.1: Hoe wordt de risicoperceptietest geëvalueerd door de beginnende bestuurder?

48% van de beginnende bestuurders vindt de risicoperceptietest een nuttig onderdeel van het praktijkexamen. De meerderheid vindt het aantal gestelde stellingen voldoende (75%) en had voldoende tijd om de vragen te beantwoorden (76%).

B3.2: Hoe beoordelen de examinatoren de test?

De meerderheid vindt het niet nuttig dat dit is toegevoegd en vindt de test geen geschikte methode om risicoperceptie te testen. 56% vindt dat deelnemers niet goed voorbereid naar de risicoperceptietest komen.

B3.3: Hoe beoordelen de rijlesgevers de risicoperceptietest?

43% van de rijlesgevers vindt de risicoperceptietest geen meerwaarde en 53% vindt de risicoperceptietest geen geschikte evaluatiemethode. 68% besteedt aandacht aan de risicoperceptietest tijdens de opleiding.

B3.4: Wat zijn enerzijds positieve punten en anderzijds verbeterpunten aan de test?

Positieve punten:

Beginnende bestuurders geven vaak aan dat het helpt met de kijktechniek te verbeteren. Daarnaast geven ze regelmatig aan dat ze voldoende tijd hadden om de vragen te beantwoorden.

Examinatoren geven geen enkel positief punt vaak of regelmatig aan.

Rijlesgevers geven geen positief punt vaak aan, maar geven regelmatig aan dat de test zorgt voor bewustwording (nl. dingen gebeuren sneller dan verwacht, er zijn veel risico's op de weg) en dat het zorgt voor een betere kijktechniek en het gezichtsveld vergroot.

Verbeterpunten:

Beginnende bestuurders geven vaak aan dat de test niet goed is in de huidige vorm en velen geven aan dat ze 'het nut er niet van inzien'. Daarnaast geven ze regelmatig als verbeterpunt aan dat het stresserend is, er weinig mogelijkheden zijn om voor te bereiden, vragen pas op het einde van het filmpje komen (nu lijkt het een geheugentest), er te weinig tijd is om te antwoorden, dat sommige filmpjes heel snel gaan en dat de test onvoldoende representatief is.

Examinatoren geven vaak aan dat de test afgeschaft moet worden. Daarnaast geven ze vaak als verbeterpunt aan dat de huidige test weinig risicoperceptie meet, waardoor het op dit moment geen meerwaarde biedt.

Rijlesgevers geven vaak aan dat de test op dit moment geen meerwaarde biedt. Daarnaast geven ze regelmatig aan dat de test onvoldoende realistisch is, momenteel teveel op een geheugentest lijkt, en dat het beter zou zijn om het gevaar aan te duiden op het moment dat het gebeurt i.p.v. achteraf (nu is het eerder een geheugentest i.p.v. een risicoperceptietest).

Luik B4: Manoeuvres

Effectevaluatie

B4.1: Wat zijn de gevolgen van het “uitgebreid” praktijkexamen (extra manoeuvres) (op vlak van slaagcijfers)?

Op basis van analyses uitgevoerd op data die ter beschikking werd gesteld door GOCA Vlaanderen, blijkt dat in de periode voor de vernieuwingen (september 2014 - mei 2017) 51.7% van de kandidaat-bestuurders geslaagd was op het praktijkexamen, terwijl in de periode na de vernieuwingen (juni 2017- februari 2020) dit gezakt was naar 50.6%. M.a.w. het slaagpercentage is gezakt met 1.1%. Op basis van deze data, is het niet duidelijk aan welke factor(en) deze daling te wijten is (vb. toevoegen toevoeging manoeuvres aan pool van manoeuvres, onderdeel zelfstandig rijden, andere).

Van de kandidaat-bestuurders die mee hebben gedaan aan de bevraging, heeft 85% nog geen poging gedaan op het praktijkexamen. Van diegenen die wel reeds één (of meerdere) poging(en) gedaan heeft/hebben op het praktijkexamen, heeft 61% één poging gedaan, 25% twee pogingen en 14% drie of meer pogingen. Van de beginnende bestuurders die mee hebben gedaan aan de bevraging, heeft 58% één poging moeten ondernemen om te slagen op het praktijkexamen, 27% heeft twee pogingen moeten ondernemen, en 15% drie of meer pogingen.

Op basis van de bevragingen, blijkt dat 33% van de examinatoren niet vindt dat er meer bestuurders falen op de manoeuvres sinds de invoering van de extra manoeuvres (22% vindt van wel) en dat 29% van de rijlesgevers vindt dat er wel meer personen falen op het onderdeel manoeuvres sinds de invoering van de extra manoeuvres (27% vindt van niet).

B4.2: Wat zijn de slaagcijfers van het onderdeel “manoeuvres” over heel Vlaanderen en per examencentrum?

Wat is de reden indien de cijfers per examencentrum hard afwijken?

Bij het onderdeel ‘manoeuvres’ kunnen kandidaat-bestuurders de beoordelingen “goed”, “voorbehoud”, “onvoldoende” of “slecht” ontvangen. Uit een analyse op basis van data verkregen door GOCA Vlaanderen blijkt dat in het jaar 2018 en 2019 samen, gemiddeld 51.03% van de kandidaat-bestuurders de beoordeling “goed” kreeg op het onderdeel ‘manoeuvres’ over heel Vlaanderen.

Per examencentrum lijken de gemiddeldes (voor het jaar 2018 en 2019) samen op het onderdeel “manoeuvres” te variëren van 41.02% tot 60.32%. Hierbij lijken vooral de centra met nr. 1033 en 1012 minder vaak de beoordeling “goed” te geven op het onderdeel manoeuvres, en de centra met nr. 1003 en 1018 vaker de beoordeling “goed” te geven op het onderdeel manoeuvres. De reden hiervoor is op dit moment niet duidelijk, vanwege gebrek aan informatie/data.

Bijkomend onderzocht: B4.3 Hoe worden manoeuvres in andere landen getest?

Uit een vergelijkende analyse, blijkt dat de meeste landen tijdens het praktijkexamen ook 2 manoeuvres laten uitvoeren op de openbare weg (Nederland, Frankrijk, Duitsland, Verenigd Koninkrijk, Zweden, Finland). Deze landen laten hierbij de examinator kiezen welke 2 manoeuvres een kandidaat-bestuurder moet uitvoeren (m.u.v. Duitsland waarbij 1 manoeuvre door examinator wordt gekozen en 1 manoeuvre door loting. Selectiecriteria die examinatoren hiervoor gebruiken zijn niet beschikbaar. Manoeuvres die aan bod komen in andere landen zijn: keren, in een rechte lijn achteruitrijden, achteruitrijden naar rechts of links in een bocht terwijl u op de juiste rijstrook blijft, remmen tot stilstand (noodstop), haaksparkeren, achteruitparkeren (loodrecht achteruitparkeren (soms in een garage) of evenwijdig ten opzichte van de weg links/rechts achteruitparkeren tussen twee voertuigen), loodrecht ten opzichte van de weg vooruit in een vak parkeren en op een helling starten.

Product- en procesevaluatie

B4.1: Hoe beoordelen de examinatoren deze wijzigingen aan het praktijkexamen?

De meerderheid van de examinatoren vindt de invoering van de manoeuvres een verbetering van het praktijkexamen (75%), vindt het nuttig dat de extra manoeuvres zijn toegevoegd (73%), vindt de te kennen manoeuvres een goede voorbereiding op het alleen rijden (70%), en vindt dat het aantal te kennen manoeuvres voldoende is (76%). 56% vindt dat de manoeuvres een goede moeilijkheidsgraad hebben.

Zij rangschikken de manoeuvres als volgt (1 = moeilijkste, 6 = makkelijkste): 1. Evenwijdig ten opzichte van de weg links parkeren tussen 2 voertuigen, 2. Evenwijdig ten opzichte van de weg rechts parkeren tussen 2 voertuigen, 3. Loodrecht ten opzichte van de weg achteruit in een vak parkeren, 4. Keren in een smalle straat, 5. Loodrecht ten opzichte van de weg vooruit in een vak parkeren, 6. In een rechte lijn achteruitrijden.

B4.2: Hoe beoordelen de kandidaat-bestuurders dit aspect van het nieuwe praktijkexamen?

De meerderheid van de kandidaat-bestuurders vindt de manoeuvres een goede voorbereiding op het alleen rijden (83%), is tevreden van het aantal te kennen manoeuvres (84%) en vindt dat de manoeuvres een goede moeilijkheidsgraad hebben (80%).

Zij rangschikken de manoeuvres als volgt (1 = moeilijkste, 6 = makkelijkste): 1. Evenwijdig ten opzichte van de weg links parkeren tussen 2 voertuigen, 2. Evenwijdig ten opzichte van de weg rechts parkeren tussen 2 voertuigen, 3. Loodrecht ten opzichte van de weg achteruit in een vak parkeren, 4. Loodrecht ten opzichte van de weg vooruit in een vak parkeren, 5. Keren in een smalle straat, 6. In een rechte lijn achteruitrijden.

B4.3: Hoe beoordelen de rijlesgevers dit aspect van het nieuwe praktijkexamen?

De meerderheid van de rijlesgevers vindt de invoering van de extra manoeuvres een verbetering van het praktijkexamen (85%), vindt het nuttig dat de extra manoeuvres zijn toegevoegd (87%), vindt de moeilijkheidsgraad van de manoeuvres goed (79%), vindt het aantal te kennen manoeuvres voor het praktijkexamen voldoende (80%) en vindt de te kennen manoeuvres een goede voorbereiding op het alleen rijden (84%).

B4.4: Wat zijn enerzijds positieve punten en anderzijds verbeterpunten aan de extra manoeuvres?

Positieve punten:

Kandidaat-bestuurders geven vaak aan dat het onderdeel manoeuvres een goede voorbereiding is op het alleen rijden en dat men leert parkeren op de juiste manier. Daarnaast geven ze regelmatig aan dat het onderdeel realistisch en representatief is (ook zo in het dagelijks leven en alle manoeuvres nodig in dagelijks level), en dat men hierdoor het voertuig beter leert kennen (en bijgevolg een betere voertuigcontrole heeft).

Examinatoren geven geen bepaald positief punt vaak aan, maar geven regelmatig als positief punt aan dat het onderdeel realistisch is (zo is het ook in het echte verkeer), dat het zorgt voor meer stuurvaardigheid & voertuigbeheersing, en dat het een betere voorbereiding is op het alleen rijden t.o.v. vroeger.

Rijlesgevers geven vaak aan dat het zorgt voor betere voertuigbeheersing. Daarnaast geven ze regelmatig aan dat het zorgt voor een betere kijktechniek, betere stuurtechniek, en dat het een goede voorbereiding is op alleen rijden (alle manoeuvres zijn realistisch en komen ook voor in het dagelijks leven).

Verbeterpunten:

Kandidaat-bestuurders geven vaak aan dat er niets verbeterd moet worden, of dat het te moeilijk is. Daarnaast geven ze regelmatig aan dat het onderdeel te streng is (nl. wat men verwacht komt niet overeen met de realiteit), dat het stresserend is en dat meerdere manoeuvres uitgevoerd moeten worden op het examen en niet slechts 2 van de 6.

Examinatoren geven geen bepaald verbeterpunt vaak aan, maar ze geven regelmatig aan dat op een rechte lijn achteruitrijden op de openbare weg nutteloos is (m.a.w. dat het geen meerwaarde heeft) en dat er ook een oefening zou moeten plaatsvinden op het terrein van het examencentrum alvorens de weg op te gaan.

Rijlesgevers geven geen bepaald verbeterpunt vaak aan, maar geven regelmatig aan dat er nog extra manoeuvres toegevoegd moeten worden (bijvoorbeeld: in een bocht achteruitrijden), dat ze eerst op het terrein moeten uitgevoerd worden en indien geslaagd pas de weg op, dat ze allemaal (of toch meer dan 2) uitgevoerd moeten worden en dat er meer uniformiteit in het beoordelen op het examen moet komen.

Luik B5: Zelfstandig rijden

Effectevaluatie

B5.1: Wat zijn de gevolgen van het zelfstandig rijden op het praktijkexamen (op vlak van slaagcijfers)?

Op basis van analyses uitgevoerd op data die ter beschikking werd gesteld door GOCA Vlaanderen, blijkt dat in de periode voor de vernieuwingen (september 2014 - mei 2017) 51.7% van de kandidaat-bestuurders geslaagd was op het praktijkexamen, terwijl in de periode na de vernieuwingen (juni 2017- februari 2020) dit gezakt was naar 50.6%. M.a.w. het slaagpercentage is gezakt met 1.1%. Op basis van deze data, is het niet duidelijk aan welke factor(en) deze daling te wijten is (vb. toevoegen onderdeel zelfstandig rijden, toevoeging manoeuvres aan pool van manoeuvres, andere), hoewel op basis van de slaagcijfers op het onderdeel “zelfstandig rijden”, het niet waarschijnlijk is dat de daling hieraan toe te schrijven is (zie Bijkomend onderzocht B5.2).

Uit de bevraging blijkt dat 49% van de examinatoren vindt dat de invoering van het rijden met GPS of het volgen van verkeersborden het niet moeilijker maakt om te slagen op het praktijkexamen (17.5% vindt van wel) en dat 38% van de lesgevers ook niet vindt dat het moeilijker is om te slagen voor het praktijkexamen sinds de invoering van het rijden met de GPS of het volgen van verkeersborden (26% vindt van wel). Volgens 49% van de beginnende bestuurders heeft de invoering van het rijden met de GPS of het volgen van verkeersborden geen invloed op de slaagkansen op het praktijkexamen. 92% van de beginnende bestuurders geeft tijdens de bevraging aan geslaagd te zijn op dit onderdeel tijdens het examen.

Bijkomend onderzocht: B5.2: Wat zijn de slaagcijfers van het onderdeel “zelfstandig rijden” over heel Vlaanderen?

Bij het onderdeel ‘zelfstandig rijden’ kunnen kandidaat-bestuurders de beoordelingen “goed”, “voorbehoud”, “onvoldoende” of “slecht” ontvangen. Uit een analyse op basis van data verkregen door GOCA Vlaanderen blijkt dat in het jaar 2018 en 2019 samen, gemiddeld 83.9% van de kandidaat-bestuurders de beoordeling “goed” kregen op het onderdeel ‘zelfstandig rijden’ over heel Vlaanderen. Van de overige kandidaat-bestuurders kreeg 0.4% de beoordeling “onvoldoende” en 1.3% de beoordeling “voorbehoud”. De overige 14.3% werd niet geëvalueerd (op basis van de data, vermoedelijk omdat het al duidelijk was voor de examinerator dat de kandidaat-bestuurder niet vaardig genoeg was). Niemand van de kandidaat-bestuurders kreeg de beoordeling “slecht” op dit onderdeel. M.a.w. bijna iedereen die op dit onderdeel geëvalueerd wordt, slaagt op dit onderdeel.

Bijkomend onderzocht: B5.3 Hoe wordt zelfstandig rijden in andere landen getest?

Uit een vergelijkende analyse blijkt dat in verschillende landen de keuze van het gebruik van de GPS of de bewegwijzering afhankelijk is van het feit of er een GPS in het voertuig aanwezig is (Duitsland, Frankrijk, Oostenrijk en Finland). In Nederland en het Verenigd Koninkrijk wordt het zelfstandig rijden naar een bepaalde bestemming getest door de aanwijzingen van een GPS te volgen. In Zweden wordt het zelfstandig rijden naar een bepaalde bestemming getest door de bewegwijzering te volgen.

Product- en procesevaluatie

B5.1: Hoe wordt het zelfstandig rijden gepercipieerd en geapprecieerd door kandidaat-bestuurders, rijlesgevers en examinatoren?

Kandidaat-bestuurders: 56% vindt de invoering een meerwaarde voor het praktijkexamen en 41% denkt hierdoor een betere bestuurder te zullen zijn wanneer ze hun definitief rijbewijs behaald hebben (18% denkt niet dat ze betere bestuurders zullen zijn door de invoering van het zelfstandig rijden).

Rijlesgevers: 54% vindt de invoering een meerwaarde voor het praktijkexamen en 40% vindt dat beginnende bestuurders betere bestuurders zijn wanneer ze alleen rijden door de invoering van het zelfstandig rijden (35% van de lesgevers vindt dat zelfstandig rijden er niet voor zorgt dat beginnende bestuurders betere bestuurders zijn wanneer ze alleen rijden).

Examinatoren: 48% vindt de invoering van het rijden met de GPS of het volgen van verkeersborden geen meerwaarde voor het praktijkexamen (30% vindt de invoering wel een meerwaarde) en 52% vindt dat het rijden met de GPS of het volgen van verkeersborden niet zorgt voor betere beginnende bestuurders wanneer ze alleen rijden na het behalen van hun rijbewijs (25% vindt dat dit wel zorgt voor betere bestuurders).

B5.2: Hoeveel kandidaat-bestuurders maken gebruik van de GPS vs. van de wegwijzers langs de baan bij het zelfstandig rijden? Wat bepaalt de keuze? Merken we een verschil?

Er zijn geen data beschikbaar over hoeveel personen kiezen voor GPS of verkeersborden, maar op basis van bevestigingen en workshops blijkt dat de meeste kandidaat-bestuurders kiezen voor het volgen van verkeersborden, omdat dit (meestal op aanwijzingen van rijlesgevers en begeleiders) gezien wordt als makkelijker dan GPS, omdat GPS voor afleiding kan zorgen (nl. visuele en auditieve afleiding).

Tijdens de bevestiging gaven 693 beginnende bestuurders aan dat ze kozen voor rijden op verkeersborden t.o.v. 360 beginnende bestuurders die kozen voor GPS. Daarnaast hebben 29 beginnende bestuurders beide geprobeerd tijdens verschillende examenpogingen. De meeste deelnemers geven aan op beide onderdelen te oefenen.

Tijdens de bevestiging gaf 32% van de kandidaat-bestuurders aan dat ze willen kiezen voor het volgen van verkeersborden, 25% voor het rijden met GPS en de rest (42.3%) weet het nog niet goed. Bij diegenen die gaan kiezen voor het rijden met GPS geeft 82% aan dat ze ook oefenen op het volgen van verkeersborden. Andersom geeft slechts 44.8% aan dat ze ook oefenen op het rijden met GPS.

Aangezien er geen data wordt bijgehouden over keuze GPS/verkeersborden tijdens het praktijkexamen, is het niet duidelijk of er een verschil is op bijv. slaagpercentage onderdeel zelfstandig rijden.

Bijkomend onderzocht B5.2.1 “Mening over keuze van GPS of verkeersborden”

De meerderheid van de kandidaat-bestuurders vindt het goed dat ze zelf mogen kiezen of ze verkeersborden volgen of GPS instructies (61.4%). 24% vindt dit niet goed, en is van mening dat men beide onderdelen zou moeten uitvoeren tijdens het praktijkexamen (15.9%), of dat men enkel verkeersborden zou moeten volgen (4.7%) of dat men beter niet op voorhand zou weten welke van de 2 men moet uitvoeren (2.2%) of dat men enkel met de GPS zou moeten rijden (1.5%).

21% van de examinatoren vindt deze manier van examineren goed zoals het nu is. 66% vindt dit niet goed en is van mening dat men beter niet op voorhand zou weten welke van de 2 men moet uitvoeren (21%), of is van mening dat men enkel verkeersborden zou moeten volgen (19.4%) of is van mening dat men beide onderdelen zou moeten uitvoeren tijdens het praktijkexamen (16.1%) of is van mening dat men enkel met de GPS zou moeten rijden (9.7%).

49% van de rijlesgevers vindt deze manier van examineren goed zoals het nu is. 43% vindt dit niet goed en is van mening dat men beide onderdelen zou moeten uitvoeren tijdens het praktijkexamen (20.2%), of is van mening dat men enkel verkeersborden zou moeten volgen (12.3%) of is van mening dat men beter niet op voorhand zou weten welke van de 2 men moet uitvoeren (7.1%) of is van mening dat men enkel met de GPS zou moeten rijden (3.4%).

B5.3: Wat zijn enerzijds positieve punten en anderzijds verbeterpunten aan het zelfstandig rijden?

Positieve punten:

Kandidaat-bestuurders geven geen bepaald positief punt vaak aan, maar geven regelmatig als positief punt aan dat het goed is dat er een vrije keuze is of je de GPS gebruikt of borden volgt en dat men via dit onderdeel leert zelfstandig te rijden.

Rijlesgevers geven vaak aan dat er door dit onderdeel wordt geoefend op multitasken. Daarnaast geven ze regelmatig aan dat het de zelfstandigheid verhoogt (wat een goede voorbereiding is voor later), dat het realistisch is (zoals wanneer ze alleen moeten rijden), dat het zorgt voor meer verkeersinzicht en voor een betere kijktechniek.

Examinatoren geven geen bepaald positief punt vaak aan, maar geven regelmatig als positief punt aan dat kandidaten leren meer zoekend kijken, wat bijgevolg zorgt voor een betere kijktechniek en dat het goed is dat het bij het praktijkexamen hoort, aangezien het een onderdeel van het autorijden is.

Verbeterpunten:

Kandidaat-bestuurders geven geen bepaald verbeterpunt vaak aan, maar geven regelmatig aan dat het zorgt voor extra stress en extra afleiding.

Rijlesgevers geven geen bepaald verbeterpunt vaak aan, maar geven regelmatig aan dat beide gekend zouden moeten zijn en getest moeten worden, dat het langer getest moet worden tijdens het praktijkexamen, dat het te subjectief beoordeeld wordt (bijvoorbeeld: sommige examinatoren geven een veel eenvoudiger richting dan andere waarbij de borden veel moeilijker te vinden/lezen zijn) en dat borden volgen veel gemakkelijker is in vergelijking met het rijden met de GPS.

Examinatoren geven geen bepaald verbeterpunt vaak aan, maar geven regelmatig aan dat de GPS vaak niet up-to-date is en dat het voornamelijk afleidend werkt.

Luik B6: Terugkommoment

Het terugkommoment ("tweedefasetraining") is een training/cursus die speciaal gericht is op jonge beginnende bestuurders en niet langer dan één dag duurt. Zo een moment wordt ingericht nadat de jonge bestuurders al enkele maanden in het bezit zijn van een rijbewijs (Vlakveld, 2005). De gedachte hierbij is dat beginnende bestuurders pas rijp zijn om hogere ordevaardigheden aan te leren en gevoelig zijn geworden voor argumenten tegen onder andere zelfoverschatting, nadat enkele maanden rijervaring is opgedaan als zelfstandig bestuurder (Vlakveld, 2005). Het doel van het terugkommoment is het verder aanleren van de hogere ordevaardigheden zoals zelfreflectie, zelfeffectiviteit en de gevaren van het overschatten van de eigen vaardigheden te benadrukken. Daarnaast leren beginnende bestuurders niet alleen hoe ze gevaarlijke situaties kunnen vermijden, maar ook waarom het belangrijk is dat ze deze situaties vermijden (Washington et al., 2011).

Effectevaluatie

B6.1: Heeft de sensibilisering, in verband met het tonen en beleven van risico's en nadien bespreken, een aantoonbaar effect?

Op basis van de beschikbare data kan niet geanalyseerd worden of het terugkommoment een aantoonbaar effect heeft.

Op basis van de bevraging bij beginnende bestuurders die het terugkommoment reeds gevolgd hebben, kunnen we wel vaststellen dat 60% van deze beginnende bestuurders aangeeft zich beter bewust te zijn van de risico's tijdens het rijden door de praktijkoefeningen. 45% geeft aan zich beter bewust te zijn van de risico's tijdens het rijden door het groepsgesprek. 47% geeft aan zich beter bewust te zijn van de invloed van alcohol en drugs tijdens het rijden. 40% vindt dat het terugkommoment leidt tot veiligere bestuurders.

Op basis van de bevraging bij lesgevers vormingsmoment, kunnen we vaststellen dat 74% vindt dat beginnende bestuurders zich beter bewust zijn van de risico's na het volgen van het terugkommoment, 32% vindt dat beginnende bestuurders zelfverzekerder zijn na het volgen van het terugkommoment zonder daarbij de eigen vaardigheden te overschatten of risico's te onderschatten (19% vindt van niet), 60% vindt dat beginnende bestuurders zich beter bewust zijn van de invloed van verdovende middelen door de praktijkoefeningen en 51% vindt dat het terugkommoment veiligere bestuurders van beginnende bestuurders maakt (17% vindt van niet).

Op basis van een wetenschappelijke literatuurstudie blijkt dat in verschillende landen een terugkommoment wordt aangeboden (weliswaar in een andere vorm dan in Vlaanderen) en in bepaalde landen is dit reeds geëvalueerd. Het terugkommoment in Oostenrijk is het meest uitgebreide (3 modules, in totaal 12u) en effectieve in heel Europa. Indien de jonge bestuurder het terugkommoment niet volgt, wordt het rijbewijs ingetrokken (na het negeren van 2 herinneringen). In Oostenrijk blijkt het invoeren van deze terugkommomenten een positief effect te hebben op verkeersveiligheid: 1/3e minder ongevallen minstens tot 3 jaar na het behalen van het voorwaardelijk rijbewijs (Gatscha & Brandstätter, 2008; Kaltenecker, 2015). In Zweden blijkt dat bestuurders die de training gevolgd hadden consequenter de veiligheidsgordel droegen en een positieve houding ontwikkelden ten opzichte van (het gebruik van) veiligheidsgordels. De tweedefasetraining had geen positief effect op de rijnsnelheid, volgafstand en het aanpassen van rijstijl in verband met de (weers)omstandigheden. In Luxemburg blijkt dat het aantal ongevallen met jonge bestuurders met 13% is gedaald (Washington et al., 2011). In Duitsland blijkt dat het ongevalsrisico bij diegenen die de tweedefasetraining hadden doorlopen enigszins lager was dan dat van personen die dat niet hadden gedaan (Schulz et al., 1995). In Finland werd een significante daling van 6% van het ongevalsrisico vastgesteld na het volgen van de terugkommomenten (Washington et al., 2011; Peräaho et al., 2000). In het Verenigd Koninkrijk heeft een evaluatiestudie echter aangetoond dat het terugkommoment geen invloed heeft op het ongevalsrisico van beginnende bestuurders (Jones, 2015).

B6.2: Wat is het effect op de *intentie* (sociale norm, attitude en zelfeffectiviteit) na het volgen van het terugkommoment (evaluatie groepsgeprek)?

Op basis van de beschikbare data kan niet geanalyseerd worden of het terugkommoment (groepsgeprek) een effect heeft op de intentie (sociale norm, attitude en zelfeffectiviteit). Op basis van de bevraging bij beginnende bestuurders die het terugkommoment reeds gevolgd hebben, kunnen we wel vaststellen dat 34% van deze beginnende bestuurders aangeeft niet veiliger te rijden door de praktijkoefeningen tijdens het terugkommoment (34% geeft aan van wel). 33% probeert om meer rekening te houden met andere weggebruikers (29% houdt niet meer rekening met andere weggebruikers sinds het volgen van het terugkommoment). 33% probeert om veiliger te rijden sinds het volgen van het terugkommoment (27% probeert niet om veiliger te rijden sinds het volgen van het terugkommoment). 31% probeert niet om zich beter aan de verkeersregels te houden sinds het volgen van het terugkommoment (29% wel). Volgens de bevraging bij lesgevers vindt 58% dat beginnende bestuurders veiliger gaan proberen te rijden door de praktijkoefeningen, 40% vindt dat beginnende bestuurders veiliger gaan proberen te rijden door het groepsgeprek (21% vindt van niet), en 60% vindt dat beginnende bestuurders van elkaar bijleren tijdens het groepsgeprek.

Uit een wetenschappelijke literatuurstudie blijkt dat groepsgebaseerde educatie-initiatieven die beginnende bestuurders proberen te sensibiliseren voor de risico's die verbonden zijn aan autorijden en de mogelijke gevolgen van risicovol rijgedrag om zo een meer risico-aversieve attitude en veilig rijgedrag te bevorderen een positief effect hebben op de attitudes en het rijgedrag van jonge beginnende bestuurders. Vooral peer-to-peer groepsgebaseerde educatie-initiatieven blijken succesvol te zijn (Buckley & Watson, 2014; Cutello et al., 2021).

Volgens de GDE-matrix moeten jonge beginnende bestuurders ook beschikken over hogere orde vaardigheden waardoor ze beter het hoofd kunnen bieden aan de verleidingen van risicogedrag (drugs, alcohol, feestjes, uitgaan, stoer doen) en meer verantwoorde beslissingen kunnen maken. Dit kan d.m.v. een inzichtstraining en/of een weerbaarheidstraining.

Inzichtstrainingen zijn bedoeld om jonge beginnende bestuurders "het inzicht" aan te leren om de perceptie van hun rijvaardigheid te vergelijken met hun werkelijke rijvaardigheid om zo een realistisch beeld te krijgen van hun werkelijke rijvaardigheden en positieve attitudes ten opzichte van verkeersveiligheid te stimuleren (Horrey et al., 2015; Isler et al., 2011; Senserrick & Swinburne, 2001; Washington et al., 2011). In Australië werd de inzichtstraining positief geëvalueerd (Senserrick & Swinburne, 2001; White et al., 2011).

Weerbaarheidstrainingen zijn gericht op interpersoonlijke vaardigheden zoals het omgaan met drank en drugs (Griffin et al., 2004), omgaan met afleiding en passagiers (King et al., 2008), en het omgaan met sociale druk (Senserrick et al., 2009). Een evaluatiestudie van Senserrick en collega's (2009) concludeerde dat weerbaarheidstraining tot zes maanden na de training een positieve invloed had op het gedrag van jongeren met betrekking tot rijden onder invloed en gordelgebruik.

Weerbaarheidstraining blijkt ook een invloed te hebben op de ongevalsbetrokkenheid bij jongeren.

Jonge bestuurders die een weerbaarheidstraining hadden gevolgd, hadden een ongevalsbetrokkenheid die 44% lager lag dan jonge bestuurders die de training niet hadden gevolgd.

Product- en procesevaluatie

B6.1: Hoe wordt het terugkommoment in het algemeen en per onderdeel gepercipieerd en geapprecieerd door de deelnemers?

Tijdens de bevraging geven deelnemers het terugkommoment in het algemeen een score van 5.5/10. Ze geven een score van 4.7/10 aan het groepsgeprek en een score van 7/10 aan de praktijkoefeningen. De onvoldoende score op het groepsgeprek schrijven ze toe aan het gebrek aan groepsdynamiek (vaak nemen maar enkele beginnende bestuurders het woord) en de tijdsduur (duurt te lang volgens hen).

40% van de beginnende bestuurders die het terugkommoment gevolgd hebben aan niet bijgeleerd te hebben van het groepsgeprek tijdens het terugkommoment (38% geeft aan wel bijgeleerd te hebben

van het groepsgesprek), 48% vindt het terugkommoment een meerwaarde voor de opleiding (34% niet), 56% vond de verstrekte informatie tijdens het terugkommoment nuttig (22% niet), 81% vond het terugkommoment voldoende interactief en 83% vond dat het moment overzichtelijk in elkaar stak.

53% van diegenen die het terugkommoment nog moeten volgen geeft aan het terugkommoment geen nuttig deel van de rijopleiding te vinden (19% wel).

B6.2: Hoe beoordelen de lesgevers het terugkommoment in het algemeen en meer specifiek de minimaal verplichte leerstof van het terugkommoment en de hieruit resulterende goedgekeurde programma's en draaiboeken voor de verschillende onderdelen van het terugkommoment?

Beoordeling terugkommoment:

Uit de bevraging blijkt dat 65% het terugkommoment een meerwaarde vindt voor de rijopleiding, 79% vindt de verstrekte informatie nuttig, 60% vindt dat de praktijkoefeningen ervoor zorgen dat beginnende bestuurders nadien veiliger proberen te rijden, 40% vindt dat het groepsgesprek ervoor zorgt dat beginnende bestuurders nadien veiliger proberen te rijden, 75% vindt dat bestuurders bijleren van het terugkommoment en dat ze zich beter bewust zijn van de risico's tijdens het rijden. 30% vindt dat beginnende bestuurders gemotiveerd zijn om naar het terugkommoment te komen (37% geeft aan dat bestuurders niet gemotiveerd zijn om te komen). Desondanks vindt 60% van de lesgevers wel dat bestuurders betrokkenheid tonen tijdens het terugkommoment.

51% van de lesgevers vindt dat er een evaluatie dient gekoppeld te worden aan het terugkommoment (31% vindt van niet).

Beoordeling leerstof:

Uit een bevraging van VSV tussen 2018 en 2021 bij personen die deel hebben genomen aan de opleiding aangeboden door VSV, blijkt dat de deelnemers de opleidingen (basis, groepsgesprek, praktijkopleiding) goed evalueren. De deelnemers evalueren de *basisopleiding* positief, met een gemiddelde score van 4.33/5. Ook de verschillende aspecten van de opleiding scoren goed: programmaonderdelen (4.3), didactische aanpak (4.4) en inlossing van verwachtingen (4.3). Als verbeterpunten worden aangehaald dat er meer audiovisuele ondersteuning mag zijn van de voorbeelden die worden gegeven en dat het vele stilzitten niet ideaal is. Als toekomstige thema's voor opleidingen blijkt ook hier dat de wegcode (huidige en vernieuwingen) een interessant thema is (vb. Wat is de plaats van de speed pedelec in het verkeer?). Een tweede onderwerp dat een aantal keer werd aangehaald is de vraag naar een moment waarop de praktijkervaringen omtrent het terugkommoment kunnen uitgewisseld worden tussen de lesgevers. Een derde thema omvat het omgaan met specifieke doelgroepen van beginnende bestuurders, waaronder bestuurders met leerstoornis, gedragsstoornis, en het intrinsiek motiveren van bestuurders. De gemiddelde score die de deelnemers toekennen aan de opleiding *groepsgesprek* bedraagt 4.4/5. De detailanalyses tonen aan dat ook de verschillende onderdelen van de opleiding positief worden geëvalueerd (4.4/5). De verwachtingen van de opleiding worden zeker ingelost (4.5/5) en ook de didactische aanpak wordt geapprecieerd (4.5/5). De deelnemers evalueren de *praktijkopleiding* positief, met een gemiddelde score van 4.4/5. Met een gemiddelde score van 4.3, geven de deelnemers aan dat de opleiding aan hun verwachtingen voldoet. Gemiddeld scoort de invulling van de opleiding een 4.5. De didactische aanpak van de opleiding scoort gemiddeld 4.3.

Beoordeling draaiboeken:

Volgens de bevraging is 40% van de lesgevers tevreden over de huidige invulling van de draaiboeken (34% is niet tevreden).

93% van de lesgevers heeft weet van de draaiboeken, 82% vindt ze duidelijk, 81% vindt dat ze voldoende informatie bevatten en 65% vindt dat er nog voldoende ruimte is om een eigen invulling te geven.

Lesgevers geven enkele positieve en verbeterpunten aan m.b.t. de draaiboeken. Als positief punt geven ze vaak aan dat het een duidelijke structuur geeft. Daarnaast geven ze regelmatig aan dat het zorgt voor een houvast voor de lesgever, dat ze overzichtelijk en goed opgebouwd zijn en dat de uitleg duidelijk is. Als verbeterpunt geven ze geen bepaald verbeterpunt vaak aan, maar geven ze regelmatig aan dat er weinig tijd is om alles uit te voeren wat in het draaiboek staat (bijgevolg kan er daardoor onvoldoende ingespeeld worden op de noden van de groep) en dat er te weinig vrijheid is voor eigen invulling.

B6.3: Welke invulling wordt er in de praktijk gegeven door de lesgevers aan de programma's voor de verschillende onderdelen van het terugkommoment en hoe verhoudt zich dat tot de tevredenheid van de deelnemers? Kunnen we verschillende wijzen van aanpak onderscheiden en hoe verschillen deze van elkaar? Is er zicht op welke invulling en/of aanpak het best werkt bij de deelnemers? Is er hierbij een correlatie met andere aspecten bij de lesgever (b. motivatie, achtergrond, coachingsvaardigheden, manier van interactie met de deelnemers,...)? Is verdere ondersteuning bij de invulling van de programma's en draaiboeken wenselijk?

Verschillen in wijze van aanpak:

Tijdens de bevraging geeft 69% van de lesgevers aan de draaiboeken voor de verschillende onderdelen te volgen. 40% is tevreden over de huidige invulling van het terugkommoment (37% is niet tevreden). Hoewel meer data nodig is om een zicht te krijgen op welke verschillende wijzen van aanpak te onderscheiden zijn en welke aanpak het best werkt bij deelnemers, geven beginnende bestuurders aan dat de kwaliteit van het terugkommoment (naast de inhoud), o.a. afhangt van de lesgever (vb. motivatie, pedagogisch-didactische vaardigheden). Het sturen van een groepsgesprek vergt een bepaalde expertise en kunde die niet alle begeleiders beheersen. Diegenen met een rijbewijs voor een automatische versnellingsbak geven aan dat zij (doorgaans) uit de boot vallen, omdat de voertuigen voor het praktijkgedeelte (doorgaans) enkel voorzien zijn van een handgeschakelde versnellingsbak. Beginnende bestuurders die het terugkommoment nog niet gevolgd hebben, geven aan dat zij van leeftijdsgenoten die het terugkommoment wel reeds gevolgd hebben, vaak horen dat ze er niet veel van hebben bijgeleerd, waardoor zij zelf minder gemotiveerd zijn om het te volgen.

Ondersteuning invulling programma's en draaiboeken:

31% van de lesgevers geeft tijdens de bevraging aan dat er meer ondersteuning moet zijn bij de invulling van de programma's en draaiboeken (22% vindt dit niet). Bijvoorbeeld door middel van (duidelijker) beeldmateriaal, stellingen en concrete tips, maar ook ondersteuning om zelf van bij te leren (vb. indien groepsgesprek moeizaam verloopt).

B6.4: Wat zijn enerzijds positieve punten en anderzijds verbeterpunten aan het terugkommoment?

Positieve punten:

Beginnende bestuurders geven vaak "niets" aan. Daarnaast geven ze regelmatig als positief punt aan dat de praktijkoefeningen als nuttig worden ervaren, dat het leerrijk is en dat er een beter risicobesef (nl. beter bewustzijn van de gevaren) is.

Lesgevers terugkommoment geven vaak aan dat het veel bijdraagt aan de bewustwording (meer risicobesef omdat ze worden geconfronteerd met hun onwetendheid en onervarenheid). Daarnaast geven ze regelmatig als positieve punten aan: de praktijkoefeningen en het sociaal contact met andere beginnende bestuurders.

Verbeterpunten:

Beginnende bestuurders geven vaak aan dat het te duur en nutteloos is. Daarnaast geven ze regelmatig aan dat het groepsgesprek te lang duurt en dat het terugkommoment niet verplicht zou moeten zijn.

Lesgevers terugkommoment geven vaak aan dat het praktijkgedeelte langer zou moeten duren. Daarnaast geven ze regelmatig aan dat het groepsgesprek ingekort moet worden (omdat het soms moeilijk is om 1.5u rond te krijgen), dat in plaats van één terugkommoment er meerdere momenten zouden moeten zijn (zoals in Oostenrijk), dat er een te strak schema is en dat de filmpjes niet allemaal even relevant en goed verstaanbaar zijn.

- Is de tijdsbesteding/de structuur van het terugkommoment te strak/laat die voldoende ruimte om in te spelen op de noden van het moment zelf?

83% van de beginnende bestuurders gaf tijdens de bevraging aan dat er voldoende tijd was om vragen te stellen en dat de lesgever voldoende kon inspelen op de noden van de groep.

46% van de lesgevers vindt dat de structuur en de tijdsbesteding het wel toelaten om voldoende in te spelen op de noden van de groep (33% vindt van niet). 75% vindt dat er voldoende ruimte is voor interactie. 83% vindt dat het terugkommoment overzichtelijk in elkaar zit.

- Is het aanbod en de geografische spreiding van terugkommomenten voldoende?

In iedere Vlaamse provincie zijn er minimum 3 organisaties waar het terugkommoment gevolgd kan worden. Het aantal organisaties waar het terugkommoment gevolgd kan worden, ligt hoger dan het aantal examencentra waar men (min. 2x) een examen dient af te leggen.

56% van de beginnende bestuurders is tevreden met de geografische spreiding (22% niet) en 65% is tevreden over het aanbod van de terugkommomenten (17% niet).

39% van de lesgevers vindt de geografische spreiding van de terugkommomenten voldoende goed (14% niet). 40% vindt dat het aanbod van de terugkommomenten in Vlaanderen voldoende is (17% niet).

- Hoe groot zijn de wachttijden om een terugkommoment te kunnen volgen?

Volgens de bevraging bij lesgevers terugkommoment zijn de wachttijden in hun organisatie sinds maart 2020 (COVID-19 pandemie): Minder dan één maand: 13.9%, Eén tot drie maanden: 15.3%, Drie tot zes maanden: 6.3%, Langer dan zes maanden: 2.1%, Weet ik niet: 62.5%. Volgens de bevraging bij lesgevers terugkommoment waren de wachttijden in hun organisatie voor maart 2020 (voor COVID-19 pandemie): Minder dan één maand: 22.2%, Eén tot drie maanden: 16.7%, Drie tot zes maanden: 1.4%, Weet ik niet: 59.7%.

Hieruit kan vastgesteld worden dat er voor de pandemie volgens de lesgevers een gemiddelde wachttijd in hun organisatie van minder dan 1 maand was, en sinds de pandemie een gemiddelde wachttijd van 1 tot 3 maanden in hun organisatie is, hoewel de meerderheid van de lesgevers hier geen idee over heeft. Er dient opgemerkt te worden dat de wachttijd in hun organisatie langer kan zijn dan in een andere organisatie, waardoor beginnende bestuurders de mogelijkheid kunnen hebben om eerder, maar weliswaar in een andere organisatie, het terugkommoment te volgen.

Tijdens bevestigingen bij beginnende bestuurders en lesgevers terugkommoment kwam dit niet naar voor als een groot probleem (voor de corona pandemie).

- Is de kwaliteit van de gebruikte oefenterreinen voldoende?

Tijdens de bevraging geeft 74% van de lesgevers aan tevreden te zijn over de kwaliteit van het oefenterrein (15% niet).

- **Zijn er bijsturingen nodig aan de eisen gesteld aan oefenterreinen zodat het makkelijker is om geschikte terreinen te kunnen vinden en dit zonder (grote) afbreuk te doen aan de nagestreefde bijdrage tot verkeersveiligheid?**

Tijdens workshops gaven lesgevers aan dat het moeilijk is om geschikte terreinen te vinden. Ook uit een bevraging van VSV uit 2018 blijkt dat 47% van diegenen die de opleiding over het terugkommoment volgen aangeeft dat ze niet voldoen aan de voorwaarden voor het oefenterrein (24% voldoet ook niet aan de vereisten voor de voertuigen, 19% voldoet ook niet aan de voorwaarden voor het leslokaal). Bijsturing aan de eisen die hieraan gesteld worden, kan dit probleem mogelijk verhelpen maar verder onderzoek is nodig in hoeverre bijsturing mogelijk is, zonder afbreuk te doen aan de nagestreefde bijdrage tot de verkeersveiligheid.

- **Hoe groot is de problematiek van het niet deelnemen aan het terugkommoment? Wat zijn de redenen van niet-deelname?**

Tijdens de bevraging geeft 58% van de lesgevers aan dat het wel vaker voorkomt dat deelnemers niet opdagen zonder te verwittigen (21.5% heeft niet vaak te maken met dit probleem). Op dit moment is de problematiek van het niet deelnemen aan het terugkommoment niet duidelijk, vanwege gebrek aan data. De redenen van niet-deelname zijn niet duidelijk (mogelijk is dit onder andere vanwege te weinig motivatie).

- **Wat is de inhoudelijke kwaliteit van de aangeboden terugkommomenten? Welke problemen doen zich voor? Is de actuele manier van controle op de rijopleiding voldoende om de inhoudelijke kwaliteit te garanderen en wat zijn de verbeterpunten?**

Tijdens workshops kwam naar voor dat er verbetering mogelijk is in de inhoudelijke kwaliteit van de aangeboden terugkommomenten. Problemen die woren aangehaald zijn groepsgesprekken die moeizaam verlopen (o.a. vanwege onvoldoende pedagogische-didactische vaardigheden lesgever), maar ook praktijkoefeningen die anders werden uitgevoerd dan bedoeld. Voor dit eerste voorbeeld kunnen aanpassingen/toevoegingen in de opleiding voor lesgevers helpen om de pedagogische-didactische vaardigheden te verbeteren. Voor dit tweede voorbeeld kunnen controles helpen om de kwaliteit te garanderen (vb. correct volgen van de draaiboeken).

Luik B7: Oefenperiode

Effectevaluatie

B7.1 Wat is het effect van de langere oefenperiode op het effectief aantal gereden kilometers?

Wegens gebrek aan beschikbare data en de afschaffing van de verlengde oefenperiode sinds midden maart 2020, is het niet mogelijk om te analyseren wat het effect is van de langere oefenperiode op het effectief aantal gereden kilometers. Tijdens de bevraging blijkt wel dat 70% van de kandidaat-bestuurders vindt dat er meer kilometers gedaan worden wanneer de oefenperiode verlengd wordt en 78% vindt dat kandidaat-bestuurders meer kilometers aflegden alvorens ze hun definitief rijbewijs behalen door de verlenging van de oefenperiode.

Op basis van een literatuurstudie kan vastgesteld worden dat veel ervaring opdoen in verschillende en steeds complexere situaties de beste manier is om te leren autorijden. Intuïtief kan verondersteld worden dat een langere oefenperiode overeenkomt met het afleggen van meer kilometers, maar er zijn geen studies gevonden die onderzocht hebben of het aantal oefenkilometers stijgt met een langere oefenperiode.

Volgens onderzoek van Bates en collega's (2010) blijkt dat het verplicht voorschrijven van een minimum oefenperiode uitgedrukt in minimum aantal uren of kilometers de praktijkervaring doet toenemen. Het uitdrukken van de oefenperiode in een minimaal aantal uren of kilometers is voor de vrije begeleider gemakkelijker om het overzicht te bewaren.

In de Angelsaksische landen is rijervaring doorgaans gebaseerd op tijd. Hierbij is het aanbevolen dat jonge beginnende bestuurders tussen 80 uur à 120 uur (inclusief 10 uur 's nachts) rijervaring opdoen. In de praktijk wordt er vaak een minimum van 50 uur opgelegd (Senserrick & Williams, 2015).

In Europese landen is rijervaring doorgaans gebaseerd op afstand. Hierbij is het aanbevolen dat jonge beginnende bestuurders tussen 5.000 en 7.000 km rijervaring opdoen (Senserrick & Williams, 2015). In de praktijk wordt er vaak een minimum van 3.000 km opgelegd.

Masten en collega's (2013) onderzochten wat de invloed van een langere oefenperiode is op de ongevalsbetrokkenheid van jonge beginnende bestuurders. De onderzoekers vonden een daling van het aantal dodelijke ongevallen met 26% bij 16-jarigen en 17% bij 17-jarigen bij een oefenperiode van 9 tot 12 maanden in vergelijking met kortere perioden, en een daling van 11% bij 16-jarigen en 9% bij 17-jarigen bij een oefenperiode van 5 tot 6 maanden in vergelijking met kortere perioden. Een oefenperiode van 4 maanden of minder resulteerde niet in een daling van het aantal ongevallen.

Simons-Morton en collega's (2016) kennen de volgende voordelen toe aan een langere oefenperiode:

- de mogelijkheid om meer rijervaring op te doen onder toezicht,
- een verhoogde blootstelling aan nieuwe wegomstandigheden (wat associatief leren bevordert),
- de mogelijkheid om uitgebreide corrigerende feedback te geven,
- de begeleider heeft de mogelijkheid om verwachtingen inzake veilig zelfstandig rijgedrag te bepalen.

Idealiter worden er leerdoelen gekoppeld aan de oefenperiode. Sommige landen maken hier reeds gebruik van. Bijvoorbeeld in Duitsland beschikken rijlesgevers over zogenaamde "Ausbildungsdiagrammkarten" als onderdeel van het opleidingsprogramma om de leervorderingen te registreren. Deze dienen als checklist voor de rijlesgever om de voltooiing van individuele punten van het programma te registreren en als basis voor de gezamenlijke planning van komende opleidingssessies met de kandidaat-bestuurder (Genshow, 2015). In Oostenrijk worden de opleidingsinhoud en het behalen van de leerdoelstellingen bij elke rijles geregistreerd in een logboek.

B7.2 Wat is het effect van de langere oefenperiode op het oefenen in verschillende omstandigheden (weersomstandigheden, licht/donker, verschillende momenten van de week, ...)?

Tijdens de bevraging geven kandidaat-bestuurders aan dat ze (tot nu toe) het vaakst gereden hebben tijdens zon (91.8%), overdag op weekdays (89.9%), regen (85.7%) en overdag op weekenddagen (80.8%). Gevolgd door rijden bij drukte (71.1%), op de autosnelweg (65.9%), 's nachts op weekdays (52.4%), bij mist (38.1%), bij sneeuw (29.6%), ijzel (15.4%) en andere (5.8%).

Tijdens de bevraging geeft 82% van de begeleiders aan dat er meer rijervaring kon opgedaan worden in verschillende weersomstandigheden door de verlenging van de oefenperiode.

Begeleiders hebben in volgende omstandigheden gereden met de perso(n)en die ze coachten: Het vaakst overdag op weekdays (95% oefenperiode 3 maanden en 9 maanden) en tijdens zon (95% oefenperiode 3 maanden, 94% oefenperiode 9 maanden) en tijdens regen (93% oefenperiode 3 maanden, 95% oefenperiode 9 maanden). Gevolgd door rijden overdag op weekenddagen (90% oefenperiode 3 maanden en 9 maanden), bij drukte (86% oefenperiode 3 maanden en 9 maanden), en op de autosnelweg (83% oefenperiode 3 maanden, 86% oefenperiode 9 maanden). Gevolgd door rijden bij donker weer (67% oefenperiode 3 maanden, 63% oefenperiode 9 maanden), tijdens mist (45% oefenperiode 3 maanden, 51% oefenperiode 9 maanden), tijdens sneeuw (41% oefenperiode 3 maanden, 32% oefenperiode 9 maanden), tijdens ijzel (20% oefenperiode 3 maanden, 14% oefenperiode 9 maanden) en andere (9% oefenperiode 3 maanden, 7% oefenperiode 9 maanden). Hieruit kan geconcludeerd worden dat ze tijdens de oefenperiode van 9 maanden (oktober 2017-maart 2020) t.o.v. de oefenperiode van 3 maanden (voor oktober 2017 en na maart 2020) meer gereden hebben in regen en op de autosnelweg, evenveel overdag op weekdays en weekenddagen en bij drukte, en minder tijdens zon, sneeuw, ijzel (mogelijk omdat er in die periode minder zon, sneeuw en ijzel was), donker weer en andere. Men lijkt dus niet gevarieerder te hebben gereden tijdens de oefenperiode van 9 maanden, maar mogelijk wel meer.

Tijdens de bevraging geeft 86% van de examinatoren aan dat kandidaat-bestuurders meer ervaring konden opdoen in verschillende weersomstandigheden door de verlengde oefenperiode.

Het gebruik van een logboek kan helpen om het overzicht te bewaren van hoeveel, waar en in welke omstandigheden men gereden heeft. In verschillende regio's (België (Wallonië en Brussel), Australië) is het invullen van een logboek verplicht. Dit logboek kan een papieren exemplaar zijn of een digitaal exemplaar (vb. een smartphone applicatie). Naast het loggen van kilometers en locaties, is het nuttig als smartphone applicaties ook rijparameters loggen (zoals snelheid) en hier feedback op geven aan de kandidaat-bestuurders (vb. de app die gebruikt wordt in het Horizon 2020 i-DREAMS project (<http://www.idreamsproject.eu>) of de app van OSeven (<https://oseven.io/products/o7play/>)).

In Wallonië is de kandidaat-bestuurder verplicht tijdens zijn/haar opleidingsperiode minstens 1500 km af te leggen en een logboek in te vullen. Voor houders van een voorlopig rijbewijs met een geldigheidsduur van 36 maanden komen alleen de na het vormingsmoment afgelegde kilometers in aanmerking voor de berekening van de vereiste 1500 kilometer (Autosécurité, 2021). Uit workshops met zowel beroepsorganisaties als rechtstreeks betrokken partijen zoals kandidaat-bestuurders, begeleiders, rijlesgevers en examinatoren, bleek er interesse in een logboek te zijn.

B7.3 Hoe evolueren de slaagcijfers bij het praktijkexamen ten gevolge van deze aanpassing?

Op basis van analyses uitgevoerd op data die ter beschikking werd gesteld door GOCA Vlaanderen, blijkt dat in de periode voor de vernieuwingen (september 2014 - mei 2017) 51.7% van de kandidaat-bestuurders geslaagd was op het praktijkexamen, terwijl in de periode na de vernieuwingen (juni 2017- februari 2020) dit gezakt was naar 50.6%. M.a.w. het slaagpercentage is gezakt met 1.1%. Op basis van deze data, is het niet duidelijk aan welke factor(en) deze daling te wijten is (vb. verlengde oefenperiode, toevoegen toevoeging manoeuvres aan pool van manoeuvres, onderdeel zelfstandig rijden, andere).

Tijdens de bevraging gaf 59% van de kandidaat-bestuurders aan dat ze beter zijn voorbereid op het praktijkexamen door de verlengde oefenperiode.

54% van de examinatoren vindt dat de verlengde oefenperiode het makkelijker maakte om te slagen op het praktijkexamen.

38% van de rijlesgevers vindt niet dat het makkelijker was om te slagen voor het praktijkexamen door de verlengde oefenperiode (33% vindt van wel). 38% vindt dat kandidaat-bestuurders beter voorbereid waren op hun praktijkexamen door de verlengde oefenperiode (35% vindt van niet).

Uit de evaluatie van de vorige versie van de rijopleiding in Vlaanderen bleek dat ongeacht het type voorlopig rijbewijs, het merendeel van de beginnende bestuurders een stageperiode doorloopt van minstens 6 maanden alvorens een praktijkexamen af te leggen, daar waar dit in strikte termen al vroeger zou kunnen, nl. al na 3 maanden (Brijs et al., 2016).

Een evaluatiestudie van Senserrick en collega's (2015) heeft de slaagpercentages voor het praktijkexamen in New South Wales vergeleken tussen beginnende bestuurders die 120 uur onder begeleiding reden enerzijds en beginnende bestuurders die slechts een oefenperiode van 50 uur volgden anderzijds. Het slaagpercentage lag 5% hoger bij de groep die een oefenperiode van 120 uur had gevolgd. Daarnaast is het aantal dodelijke ongevallen met jonge beginnende bestuurders in New-South Wales sinds het invoeren van de langere oefenperiode met 40% gedaald (Senserrick & Williams, 2015).

In de Australische staat Victoria lag het slaagpercentage voor het praktijkexamen ook hoger voor beginnende bestuurders die een oefenperiode van gemiddeld 82 uur hadden afgelegd in vergelijking met 69 uur. Terwijl het slaagpercentage nog hoger lag voor beginnende bestuurders die een oefenperiode van 132 hadden gevolgd (Cavallo & Oh, 2008).

Uit deze bevindingen blijkt dat een langere oefenperiode (op voorwaarde dat er veel en gevarieerd geoefend wordt) een positieve invloed kan hebben op de slaagkansen op het praktijkexamen.

Product- en procesevaluatie

B7.1 Heeft de kandidaat-bestuurder het gevoel dat de oefenperiode volstaat/te kort is/te lang is om voldoende praktijkervaring op te doen als voorbereiding op het examen?

Tijdens bevragingen geeft 58% van de kandidaat-bestuurders aan dat een minimale oefenperiode van 9 maanden goed is om voldoende praktijkervaring op te doen voor het praktijkexamen. 56% vindt dat er meer rijervaring kon opgedaan worden door de verlengde oefenperiode. 52% vond de verlengde oefenperiode een verbetering van de rijopleiding. 30% geeft aan dat een ideale oefenperiode 6 maanden is, gevolgd door een ideale periode van 9 maanden (20%) of 3 maanden (17.5%).

Indien begeleiders kunnen kiezen tussen een minimale oefenperiode van 3, 6, 9 of 12 maanden, gaat hun voorkeur uit naar een oefenperiode van 6 maanden (35%), gevolgd door een periode van 9 maanden (24%), gevolgd door een periode van 12 maanden (18%).

Indien rijlesgevers kiezen tussen een minimale oefenperiode van 3, 6, 9 of 12 maanden, gaat hun voorkeur uit naar een oefenperiode van 6 maanden (34%), gevolgd door een periode van 3 maanden (20%), gevolgd door een periode van 9 maanden (16.5%).

Indien examinatoren kiezen tussen een minimale oefenperiode van 3, 6, 9 of 12 maanden, gaat hun voorkeur uit naar een oefenperiode van 6 maanden (33%), gevolgd door een periode van 12 maanden (21%), gevolgd door een periode van 9 maanden (20%).

- Hoe verhoudt de lange oefenperiode zich tot de realiteit: economische impact, impact op de burger, relatie met duaal leren, ... Welke verbetervoorstellen kunnen gedaan worden?

Op basis van deze studie is er geen duidelijk zicht op hoe de oefenperiode van 9 maanden zich tot de realiteit verhoudt, maar op basis van bevragingen bij kandidaat-bestuurders en beginnende

bestuurders zijn er geen grote aanwijzingen dat er een grote negatieve impact is op veel kandidaat-bestuurders.

Uit de bevraging blijkt wel dat een oefenperiode van 6 maanden de voorkeur heeft boven een oefenperiode van 9 maanden. Uit de literatuur blijkt dat een oefenperiode van 5 tot 6 maanden een effect had op ongevallencijfers (een oefenperiode van 4 maanden of minder niet).

- Hoe groot is de vraag om op kortere periode een rijbewijs te kunnen behalen?

Op basis van deze studie is het niet duidelijk hoe groot de vraag exact is om op een kortere periode (dan 9 maanden) een rijbewijs te kunnen halen, maar op basis van bevragingen bij kandidaat-bestuurders en beginnende bestuurders zijn er geen grote aanwijzingen dat veel kandidaat-bestuurders op korte termijn een rijbewijs willen behalen. Op basis van de resultaten hierboven vermeld, blijkt dat ze een voorkeur hebben voor een oefenperiode van 6 maanden t.o.v. 9 maanden (en een voorkeur van 9 maanden t.o.v. 3 maanden).

In verschillende regio's bestaan er zogenaamde "compactopleidingen" waarbij men na het volgen van een bepaald aantal rijlessen onmiddellijk examen mag afleggen (zonder oefenperiode). Hoewel dit praktisch interessant kan zijn voor kandidaat-bestuurders, is het op basis van wetenschappelijke literatuur niet aanbevolen (de Craen en Vlakveld, 2013). Deze studie toonde namelijk aan dat, hoewel er geen verschillen waren op het gebied van slaagkans met jongeren die meer geoefend hadden, diegenen die zo een 'compacte rijopleiding' volgden, meer verkeersincidenten hadden t.o.v. diegenen die niet zo een 'compacte opleiding' volgden. Andere literatuur toont ook aan dat 'verkorte oefenperiodes' niet aangeraden zijn (Helman et al., 2017, SWOV, 2013) en zelfs een stijging in verkeersongevallen zichtbaar is (RACV, 2016).

Om deels tegemoet te komen aan wensen van kandidaat-bestuurders (vb. 's nachts rijden in weekend i.k.v. werk), worden in getrapte rijbewijssystemen uitzonderingen op enkele beperkingen voorzien, vb. mits bewijs voor dienstreis/rit van en naar het werk.

B7.2 Heeft de begeleider het gevoel dat hij/zij de opgedane kennis tijdens het vormingsmoment voldoende heeft kunnen overdragen aan de kandidaat-bestuurder tijdens de oefenperiode?

Tijdens de bevraging geeft 66% van de begeleiders aan de kennis te hebben kunnen omzetten in de praktijk. 73% van de begeleiders geeft aan dat kandidaat-bestuurders beter voorbereid waren op het alleen rijden door de verlengde oefenperiode en 82% vindt dat kandidaat-bestuurders beter voorbereid zijn op het praktijkexamen door de verlengde oefenperiode.

B7.3 Hoe beoordelen de rijlesgevers de verlenging van de oefenperiode?

Tijdens de bevraging geeft 48% van de rijlesgevers aan dat kandidaat-bestuurders meer rijervaring opdeden t.o.v. voordien (34% vindt dat ze niet meer rijervaring opdeden wanneer de oefenperiode verlengd was van 3 naar 9 maanden). 45% vond de verlengde oefenperiode een duidelijke verbetering binnen de vernieuwde rijopleiding (37% vond de verlengde oefenperiode geen verbetering voor de rijopleiding). 43% vindt dat kandidaat-bestuurders de risico's beter konden inschatten t.o.v. voordien (31% vindt dat ze de risico's tijdens het rijden niet beter konden inschatten door de verlengde oefenperiode).

B7.4 Merkt de examinerator een verschil in rijvaardigheid tijdens het praktijkexamen, waarvan hij denkt dat het te wijten is aan de verlenging van de oefenperiode?

Tijdens de bevraging geeft de meerderheid van de examinatoren aan een verschil te zien tussen kandidaat-bestuurders die 3 maanden geoefend hebben en diegenen die 9 maanden geoefend hebben (69%), 84% vond dat kandidaat-bestuurders meer rijervaring hadden door de verlengde oefenperiode, 65% vond dat kandidaat-bestuurders beter voorbereid waren op het praktijkexamen door de verlengde oefenperiode, 72% vond dit een verbetering voor de rijopleiding, en 65% vond dat kandidaat-bestuurders beter risico's konden inschatten tijdens het rijden door de verlengde oefenperiode.

Bijkomend onderzocht: B7.5 Positieve punten en verbeterpunten van de oefenperiode:

Positieve punten:

Kandidaat-bestuurders geven vaak aan dat er door de verlengde oefenperiode meer tijd was om zich voor te bereiden (en meer tijd was om te oefenen op eigen tempo en alles te spreiden), dat ze meer ervaren bestuurders zijn wanneer het rijbewijs behaald wordt, dat er meer rijervaring was opgedaan alvorens het examen af te leggen (waardoor er een hogere slaagkans is). Daarnaast geven ze regelmatig aan dat men door de verlengde oefenperiode verplicht werd om meer te oefenen.

Begeleiders geven vaak aan dat het goed was dat er meer tijd was om ervaring op te bouwen en vertrouwd te geraken met de wagen. Daarnaast geven ze regelmatig aan dat de verlengde oefenperiode het zelfvertrouwen verhoogde, men veiliger de weg opging, en dat men meer verschillende verkeerssituaties onder de knie kon krijgen.

Lesgevers geven vaak aan dat het goed is dat er de mogelijkheid was om meer ervaring op te doen. Ze geven regelmatig aan dat kandidaat-bestuurders beter voorbereid waren op het praktijkexamen, ze een betere kennis van het voertuig hadden en een betere voertuigcontrole hadden na de verlengde oefenperiode.

Examinatoren geven vaak aan dat kandidaten door de verlengde oefenperiode meer rijervaring konden opdoen. Ze geven regelmatig aan dat er hierdoor meer kans was om te slagen op het praktijkexamen (omdat ze beter rijden), dat er meer automatisatie van de kijk-, stuur- en remtechnieken was hierdoor, dat kandidaat-bestuurders hierdoor veiligere bestuurders waren en dat ze meer zelfvertrouwen hadden voor het praktijkexamen, en dat er hierdoor minder risico's waren voor de examinerator.

Verbeterpunten:

Kandidaat-bestuurders geven vaak aan dat de oefenperiode van 9 maanden te lang was (sommigen zijn al vroeger examenklaar). Daarnaast geven ze regelmatig aan dat dit soms leidde tot uitstelgedrag bij sommige kandidaat-bestuurders en er meer tijd was om fouten in de rijstijl te laten sluipen.

Begeleiders geven vaak aan dat er een mogelijkheid zou moeten zijn voor een proefexamen of tussentijdse evaluaties, dat 9 maanden voor sommigen niet nodig is, dat er uitzonderingen mogelijk moeten zijn (bijvoorbeeld: voor buitenlandse rijbewijzen die niet erkend worden), en dat niet iedereen direct begint met oefenen en het daardoor zijn uiteindelijke doel mist.

Lesgevers geven geen bepaald punt vaak aan, maar geven regelmatig aan dat een tussentijdse evaluatie ontbreekt, dat een betere opvolging nodig is, dat een aantal uren rijles verplicht zou moeten zijn, dat een langere tijd niet gelijk staat aan meer oefenen en dat er gebruik gemaakt moet worden van een logboek.

Examinatoren geven geen bepaald punt vaak aan, maar geven regelmatig aan dat een tussentijds opvolging of proeven (eventueel door de rij school) nodig zijn en dat er verplichte uren rijles gevolgd moeten worden.

Luik C: Rijopleiding in zijn geheel

Effectevaluatie

C1: Wat is het effect op de normen en waarden, gedragsintenties en zelfverklaard gedrag, attitudes, risicoperceptie van de vernieuwde rijopleiding?

Wegens gebrek aan beschikbare data is het niet mogelijk om te analyseren wat het effect is van de vernieuwde rijopleiding op normen en waarden, gedragsintenties, zelfverklaard gedrag, attitudes, en risicoperceptie. Tijdens de bevraging geeft wel 92% van de kandidaat-bestuurders aan dat hij/zij zich goed bewust is van de risico's tijdens het rijden, 95% probeert zich goed aan de regels te houden tijdens het rijden, en geeft aan zijn of haar best te doen om rekening te houden met anderen in het verkeer.

Van de begeleiders vindt 58% dat kandidaat-bestuurders zich goed bewust zijn van mogelijke risico's en 82% van de begeleiders vindt dat kandidaat-bestuurders zich goed aan de regels houden.

Van de rijlesgevers vindt 36% dat beginnende bestuurders meer belang hechten aan veilig rijden t.o.v. vroeger (25% vindt van niet). 40% vindt dat beginnende bestuurders beter bewust zijn van de mogelijke risico's tijdens het rijden t.o.v. vroeger (21% vindt van niet). 31% vindt dat beginnende bestuurders zich beter aan de regels houden t.o.v. vroeger (22% vindt van niet).

Van de examinatoren vindt 32% dat beginnende bestuurders het niet belangrijker vinden om veilig te rijden ten opzichte van vroeger (14% wel). 37% vindt dat beginnende bestuurders zich niet beter bewust zijn van de mogelijke risico's tijdens het rijden t.o.v. vroeger (17% vindt van wel). 34% vindt dat bestuurders zich niet beter aan de regels houden tijdens het rijden t.o.v. vroeger (15% vindt van wel).

Uit wetenschappelijke literatuur blijkt dat de effecten van een rijopleiding op attitudes tegenstrijdige resultaten geeft. Aan de start van de rijopleiding hebben beginnende bestuurders vaak rijangst, weinig zelfvertrouwen in hun eigen vaardigheden en een instabiele houding ten opzichte van verkeersveiligheid (Arlauskiene & Endriulaitiene, 2013). Wanneer beginnende bestuurders het voertuig al beter hebben leren beheersen en meer rijervaring hebben opgedaan met betrekking tot risicoperceptie en het anticiperen op verschillende complexe verkeerssituaties, neemt de rijangst af en stijgt het zelfvertrouwen (Boccaro et al., 2011; Taylor, 2018).

Eenzijds worden er negatieve resultaten gevonden: Rowe en collega's (2013) rapporteerden dat de attitudes van beginnende bestuurders ten opzichte van snel rijden risicovoller werden tijdens de rijopleiding. Vergelijkbare resultaten werden verkregen door Helman en collega's (2013), die aantoonde dat de snelheidsintentie, zelfperceptie van de eigen rijvaardigheden en het sensatiezoekend gedrag sterker neigde naar het opzoeken van risicogedrag en risicovolle situaties aan het einde van de rijopleiding dan aan het begin. Anderzijds worden er positieve resultaten gevonden: Mann en Sullman (2008) ontdekten dat de attitudes van beginnende bestuurders ten opzichte van te snel rijden, het dragen van de veiligheidsgordel en rijden onder invloed risico-aversiever waren nadat ze hun rijbewijs hadden behaald.

Over het algemeen blijkt dat beginnende bestuurders na het behalen van een rijbewijs snel weer vervallen in een negatievere en meer risicovolle attitude ten opzichte van verkeersveiligheid. Endriulaitiené en collega's (2020) bevelen daarom aan dat psychologen en rijlesgevers op zoek gaan naar middelen om de positieve attitude ten opzichte van verkeersveiligheid die beginnende bestuurders aan het begin van de rijopleiding hebben ook op langere termijn te stimuleren. Een lesaanpak waarbij er aandacht geschonken wordt aan zelf-evaluatie vaardigheden, heeft een positief effect op de kalibratie van de inschatting van de eigen vaardigheden bij beginnende bestuurders (Mynttinen, Sundström, Koivukoski, et al., 2009; Mynttinen, Sundström, Vissers, et al., 2009).

Daarnaast geeft de wetenschappelijke literatuur aan dat een 'coaching-aanpak' (vragen waarom hij/zij het zo aanpakt en wat alternatieven zijn, vb. error-learning) gehanteerd wordt, naast een 'instructie-aanpak' (vertellen hoe iets gedaan moet worden en het demonstreren), kan leiden tot beter

vaardigheden, attitudes en een verminderde externe locus of control (nl., de mate waarin ze een fout toewijzen aan iets waar ze niets aan kunnen doen, Stanton et al., 2007).

C2: Wat zijn de belangrijkste vastgestelde verschillen tussen een rijopleiding volgens het systeem van de vrije begeleiding vs. via de rijsschool naar effecten?

Tijdens de bevraging geeft 58% van de kandidaat-bestuurders aan dat leren rijden met een rijlesgever leidt tot vaardigere bestuurders. 55% vindt dat het leren rijden met een rijlesgever zorgt voor een veiligere rijstijl. 73% denkt dat leren rijden met een rijlesgever de slaagkansen op het praktijkexamen verhoogt. 56% denkt dat er geen verschil is in slaagkans op het theorie-examen tussen diegenen die zich voorbereid hebben via zelfstudie en diegenen die theorielessen bij een rijlesgever hebben gevolgd.

Van de rijlesgevers vindt 91% dat het leren rijden met een erkende lesgever zorgt voor een veiligere rijstijl. 88% vindt dat het leren rijden met een erkende lesgever de slaagkansen op het praktijkexamen verhoogt. 54% vindt dat personen die theorielessen hebben gevolgd sneller zullen slagen op het theorie-examen dan diegenen die zich enkel via zelfstudie hebben voorbereid.

Uit de wetenschappelijke literatuurstudie blijkt dat er tegenstrijdige resultaten zijn op gebied van het effect van opleidingssystemen op ongevallen. Enerzijds vindt men geen verschil in de eerste jaren na het behalen van het rijbewijs in het ongevalsrisico tussen rijopleidingssystemen met vrije of professionele begeleiding (Beanland et al., 2013; Blomberg & Fisher, 2012; Christie, 2001; Elvik et al., 2009; Lonero & Mayhew, 2010; Mayhew & Simpson, 2002; Peck, 2011). Dit is eerder contra-intuïtief; logischerwijs is te verwachten dat een bestuurder die getraind wordt door een professionele rijlesgever het autorijden beter onder de knie zou hebben dan iemand die leert rijden via het systeem van vrije begeleiding. Een mogelijke verklaring hiervoor is dat de meeste ongevallen met jonge beginnende bestuurders te wijten zijn aan gevaarherkenning, afleiding en onaangepaste snelheid (Curry et al., 2011; McKnight & McKnight, 2003). Deze vaardigheden leren bestuurders pas door veel te oefenen en kunnen ze dus niet volledig beheersen na enkele uren van professionele begeleiding waarbij hoofdzakelijk de nadruk ligt op voertuigbeheersing. Hieruit blijkt dat een technisch bekwaame bestuurder niet hetzelfde is als een veilige bestuurder. Tijdens de rijopleiding (voor het behalen van het rijbewijs), is er bij systemen met vrije begeleiding een risico op verkeersongevallen (Gregersen et al., 2003; Gregersen & Nyberg, 2002). Dit risico is kleiner bij een professionele begeleiding, wat aan de ervaring van de rijlesgever en een dubbele begeleidingscomponent zal liggen (Gregersen et al., 2003). Het aantal ongevallen dat zich tijdens de oefenperiode met vrije begeleider voordoet, is echter wel weinig in vergelijking met het aantal ongevallen in de eerste periode na het verkrijgen van het rijbewijs (Nyberg, 2003).

Anderzijds vinden andere studies dat beginnende bestuurders die de professionele begeleiding hadden gevolgd, een lagere betrokkenheid bij ongevallen (-4,3%) en overtredingen (-39,3%) hadden in vergelijking met bestuurders die dit niet hadden gevolgd (Mayhew et al., 2014). Een andere studie, concludeerde dat beginnende bestuurders die professionele begeleiding hadden gevolgd minder bij ongevallen en overtredingen betrokken waren in de eerste twee jaar van hun voorwaardelijk rijbewijs dan beginnende bestuurders die geen opleiding hadden gevolgd, maar 50 uur met vrije begeleiding hadden gereden (Shell et al., 2015).

Hierbij dient opgemerkt te worden dat effecten doorgaans afhangen van o.a. het aantal uren gereden met professionele begeleiding en/of vrije begeleiding.

Ter info: Hoewel het type VRB op zich weinig zegt over de manier van leren rijden (bij een VRB36 maanden kan men nog steeds met de rijsschool geoefend hebben, en met een VRB18 maanden nog steeds met een begeleider), is voor deze onderzoeksvraag gekeken naar het aantal personen dat houder is van een VRB18 maanden en een VRB36 maanden, zowel voor de vernieuwing van de rijopleiding (nl. 2015-2016) als na de vernieuwing van de rijopleiding (nl. 2018-2019), inclusief omwisselingen van VRB18 naar VRB36 en omgekeerd. Op basis van analyses uitgevoerd op deze data die ter beschikking werd gesteld door FOD Mobiliteit, blijkt dat voor de hervorming aan 47 745 kandidaat-bestuurders het VRB18 is uitgereikt en aan 136 420 kandidaat-bestuurders het VRB36. Na

de hervorming is aan 64 303 kandidaat-bestuurders het VRB18 uitgereikt en aan 75 880 kandidaat-bestuurders het VRB36. M.a.w. ondanks dat VRB36 zowel voor als na de vernieuwing het meest gekozen wordt, wint VRB18 aan populariteit.

Op basis van analyses uitgevoerd op data die ter beschikking werd gesteld door GOCA Vlaanderen, blijkt dat voor de hervorming 51.5% van de kandidaat-bestuurders met een VRB36 geslaagd was op het praktijkexamen, en 50.5% van diegenen met een VRB18 geslaagd was op het praktijkexamen. Na de hervorming, blijkt dat 52% van diegenen met een VRB36 geslaagd was op het praktijkexamen, en 47.5% van diegenen met een VRB18 geslaagd was op het praktijkexamen. M.a.w. sinds de hervorming zijn er grotere verschillen in slaagpercentages tussen VRB18 en VRB36, waarbij VRB18 een lager slaagpercentage heeft t.o.v. VRB36. Hierbij dient er rekening gehouden te worden met de beperking dat er geen data ter beschikking is of diegenen met VRB18 enkel 20u rijles hebben gevolgd en vervolgens zelfstandig hebben geoefend en diegenen met VRB36 enkel via vrije begeleiding hebben geoefend.

Van de kandidaat-bestuurders die mee hebben gedaan aan de bevraging had 70% VRB 36 maanden, 20% VRB 18 maanden (20.1%) en 9% combinaties zoals eerst VRB 36 maanden en daarna VRB 18 maanden en 10% andere combinaties (vb. VRB 12 maanden). Van de beginnende bestuurders die mee hebben gedaan aan de bevraging had 55% VRB 36 maanden, 26% VRB 18 maanden, 9% combinaties zoals eerst VRB 36 maanden en daarna VRB 18 maanden en 11% andere combinaties (vb. VRB 12 maanden).

C3: Bestaan er alternatieve tests, instrumenten en/of evaluatiemethode die bijkomend gebruikt zouden kunnen worden voor het verhogen van de kwaliteit van de rijopleiding?

Om de kwaliteit van het theorie-examen binnen de rijopleiding te verhogen bestaan er andere manieren om de verkeerskennis te testen (vb. sorteervragen) en om bijkomend verkeersinzicht te testen (zie luik A). Om de kwaliteit van de risicoperceptietest binnen de rijopleiding te verhogen, bestaan er andere manieren om deze in te richten en andere instrumenten om zich hierop voor te bereiden (zie luik B3). Om de kwaliteit van het terugkommoment binnen de rijopleiding te verhogen, kunnen inzichtstrainingen en weerbaarheidstrainingen worden ingezet (zie luik B6). Om de kwaliteit van de oefenperiode binnen de rijopleiding te verhogen, kan een logboek gebruikt worden (zie luik B7). Om de kwaliteit van (de beoordeling van) het praktijkexamen te verhogen, kan gebruik gemaakt worden van voertuigtechnologieën (zie luik C). Om de kwaliteit van de rijopleiding in het algemeen te verhogen, kunnen rijlessen verplicht worden opgelegd bij VRB36, kan een strafpuntenstelsel ingevoerd worden na het behalen van het voorwaardelijk rijbewijs, kan een EHBO cursus als vereiste worden ingevoerd en kan er (meer) aandacht zijn voor 'coaching' (zie luik C). Bovendien kan er aandacht besteed worden aan ADAS binnen het theorie-examen (luik A), praktijkexamen (op termijn, zie luik C) en terugkommoment (luik B6).

C4: Hoe evolueert het aantal verkeersongevallen met beginnende autobestuurders en welke conclusies kunnen we hieruit afleiden?

Op basis van analyses op verkeersongevallencijfers in Vlaanderen, blijkt dat in de periode 2015-2016 beginnende autobestuurders bij 4886 verkeersongevallen betrokken waren, terwijl in de periode 2018-2019 beginnende autobestuurders bij 3832 verkeersongevallen betrokken waren. M.a.w. de verkeersongevallen met beginnende autobestuurders zijn met 1054 ongevallen gedaald (=21.3%).

Deze gegevens moeten met de nodige voorzichtigheid geïnterpreteerd worden: Er dient rekening gehouden te worden met zogenaamde 'confounding factors' die de aantallen kunnen beïnvloeden (vb. (weers)omstandigheden, grootschalige verkeersveiligheids campagnes), waardoor een stijging/daling/stabilisatie niet per definitie toe te schrijven is aan enkel de vernieuwde rijopleiding en – examinering. Daarnaast dient rekening gehouden te worden met een onderrapportering van het aantal ongevallen, vooral ongevallen waarbij er geen (of zeer beperkte) schade was. Eveneens dient er rekening gehouden te worden met enkele beperkingen in de data, onder andere de datum van rijbewijsbezit is niet altijd gekend of correct, en het is niet duidelijk wie betrokken was als slachtoffer of als veroorzaker van het verkeersongeval.

Van de kandidaat-bestuurders die mee hebben gedaan aan de bevraging heeft 4% tijdens het leren rijden reeds één (of meerdere) verkeersongeval(len) gehad. Van deze personen, heeft 88% één ongeval gehad, 10% twee ongevallen, 2% drie of meer ongevallen. 57% was hierbij zelf in fout. Tijdens het leren rijden, heeft 3% reeds een verkeersboete gehad.

Van de beginnende bestuurders die mee hebben gedaan aan de bevraging was 8% reeds betrokken bij één (of meerdere) verkeersongeval(len) sinds het behalen van het definitief rijbewijs. 13% heeft reeds één (of meerdere) verkeersboete(s) verkregen sinds het behalen van het definitief rijbewijs.

Op basis van een wetenschappelijke literatuurstudie blijkt dat het overlijdensrisico van (jonge) beginnende autobestuurders ongeveer twee keer hoger is dan dat van een gemiddelde bestuurder. Ze zijn vooral oververtegenwoordigd bij éézijdige ongevallen, ongevallen met controleverlies, en ongevallen waarbij men op een kruispunt wil afslaan maar eerst voorrang moet verlenen aan verkeer uit de tegenrichting. De betrokkenheid bij éézijdige ongevallen neemt de eerste jaren na het behalen van het rijbewijs snel af. Dit is niet het geval bij meerzijdige ongevallen waarbij jonge autobestuurders ook vertegenwoordigd zijn, zij het in mindere mate dan bij de éézijdige ongevallen. Hieruit kan worden afgeleid dat jonge autobestuurders na het behalen van het rijbewijs sneller leren om het eigen voertuig onder controle te houden dan om correct te anticiperen op andere verkeersdeelnemers. Daarnaast hebben jonge bestuurders een grotere kans op een ongeval waarbij snelheid, alcohol, nachtelijk rijden, of aanwezigheid van een passagier een rol speelt, omdat ze omwille van hun leeftijd en onervarenheid vaker blootgesteld worden aan deze factoren en hier minder goed mee om kunnen gaan dan oudere bestuurders. Internationaal onderzoek heeft aangetoond dat het hogere ongevalsrisico bij jonge autobestuurders te wijten is aan twee factoren: het gebrek aan rijervaring en leeftijd.

Product- en procesevaluatie

C1: Hoe wordt de vernieuwde rijopleiding in zijn geheel gepercipieerd en geapprecieerd door kandidaat-bestuurders, examinatoren en de rijschoolsector?

Kandidaat-bestuurders: 60% vindt dat hij/zij goed voorbereid is op het praktijkexamen door de verschillende onderdelen van de rijopleiding.

Examinatoren: 42% vindt de vernieuwingen een verbetering van de rijopleiding (27% vindt van niet). 27% vindt niet dat de vernieuwde rijopleiding ervoor zorgt dat beginnende bestuurders beter voorbereid zijn op het alleen rijden (22% vindt van wel). 32% vindt niet dat kandidaat-bestuurders beter voorbereid zijn op het praktijkexamen ten opzichte van vroeger (14% vindt van wel).

Rijlesgevers: 58% vindt de vernieuwingen een verbetering t.o.v. vroeger. 46% vindt dat beginnende bestuurders beter voorbereid zijn op het alleen rijden t.o.v. vroeger (21% vindt van niet). 32% vindt dat kandidaat-bestuurders beter voorbereid zijn op het praktijkexamen t.o.v. vroeger (26% vindt van niet).

C2: Wat zijn enerzijds positieve punten en anderzijds verbeterpunten aan de vernieuwde rijopleiding?

Positieve punten:

Kandidaat-bestuurders halen geen bepaald positief punt vaak of regelmatig aan. Sommigen halen aan dat het zorgt voor meer veiligheid bij beginnende bestuurders, voor een betere opleiding van bestuurders, voor veel variatie, voor meer tijd om te oefenen, dat het een hoger niveau is dan vroeger, dat er meer informatieoverdracht is, dat het diepgaander is, dat het leerrijk (zowel theorie als praktijk) is, dat men beter voorbereid is op het alleen rijden, dat er minder ongevallen zijn door betere omkadering, dat de toevoeging van het rijden met de GPS goed is, dat de verlengde oefenperiode goed is, dat de extra manoeuvres goed zijn, dat er minder risico's zijn voor beginnende bestuurders en dat men beter voorbereid is op het praktijkexamen.

Begeleiders halen geen bepaald positief punt vaak of regelmatig aan. Sommigen halen aan dat het goed is dat manoeuvres uitgevoerd worden op de openbare weg, dat het zorgt voor een gevoel met de realiteit, dat alles wordt getest, dat er voldoende ondersteuning worden geboden, dat het mee met de maatschappij evolueert, de praktijkoefeningen bij het terugkommoment en dat het niet te duur is.

Examinatoren halen geen bepaald positief punt vaak of regelmatig aan. Sommigen halen aan dat het meer praktijkgericht is geworden, beter aansluit bij wat de kandidaat na het slagen als zelfstandig bestuurder moet kunnen, dat model 12 is ingevoerd en dat er meer variatie in de examens is t.o.v. vroeger (vb. toevoeging onderdeel 'zelfstandig rijden', een risicoperceptietest).

Rijlesgevers halen geen bepaald positief punt vaak aan, maar ze geven regelmatig aan dat de extra manoeuvres goed zijn. Sommigen halen aan dat de langere stageperiode en het vormingsmoment goed was, dat het terugkommoment goed is, dat het moeilijker is geworden, dat bestuurders meer kennis en inzicht hebben, dat men meer ervaring opdoet voor het praktijkexamen, dat er meer focus op verkeersveiligheid is en meer aandacht voor de begeleiders.

Verbeterpunten:

Kandidaat-bestuurders halen geen bepaald verbeterpunt vaak aan. Ze geven wel regelmatig aan dat de opleiding te veel kost (rijlessen, examens & terugkommoment). Sommigen halen aan dat er een eenvoudigere manier zou moeten zijn om het voorlopig rijbewijs te verlengen wanneer het verlopen is, dat het te streng en te moeilijk/ingewikkeld is, dat er ook rekening gehouden moet worden met ADAS-systemen en andere nieuwe systemen, dat het terugkommoment overbodig is, dat het alleen rijden na 20u riskant is, dat er meer aandacht besteedt moet worden aan manoeuvres, dat het te gemakkelijk is, dat beoordelingscriteria onduidelijk zijn (inconsistentie onder examinatoren), dat er meer kans is om niet geslaagd te zijn, dat de geldigheidsduur van het voorlopig rijbewijs te kort is, dat het afschrikt om er aan te beginnen, dat het niet toegankelijk is voor mensen die het niet breed hebben, dat de wachttijden voor het praktijkexamen veel te lang zijn en dat er geen opvolging is na het behalen van het rijbewijs (vb. om de zoveel jaar een opfrissing van de verkeersregels en/of een evaluatie).

Begeleiders halen geen bepaald verbeterpunt vaak aan. Ze geven wel regelmatig aan dat de rijopleiding verder geprofessionaliseerd moet worden. Sommigen halen aan dat er meer praktijkgericht gewerkt moet worden, dat er meerdere tussentijdse evaluaties moeten zijn (bijvoorbeeld: 6 maanden na het eerste nog een tweede examen), dat er meer uren rijles gevolgd moet worden alvorens men alleen mag rijden, dat er meer rekening gehouden moet worden met personen met een beperking en dat het te duur is.

Examinatoren halen geen bepaald verbeterpunt vaak of regelmatig aan. Sommigen vinden dat rijlessen verplicht moeten worden, de duurtijd van het praktijkexamen verlengd zou moeten worden, tussentijdse evaluaties ingevoerd moeten worden, een veel strengere beoordeling nodig is (omdat deze te fel afgezwakt is de laatste jaren) en dat de risicoperceptietest als onafhankelijke test ingevoerd moet worden (en niet als onderdeel van het praktijkexamen).

Rijlesgevers geven vaak aan dat enkele uren rijles verplicht moet worden. Ze geven regelmatig aan dat extra opvolging nodig is na het behalen van het rijbewijs (vb. verplichte bijscholing om de zoveel jaar zoals opfrissen belangrijkste aspecten en aanhalen wijzigingen wegcode), dat er tussentijdse evaluaties zouden moeten zijn, en dat het vormingsmoment terug ingevoerd moet worden. Sommigen halen ook aan dat vrije begeleiding afgeschaft moet worden, dat 'op de snelweg rijden' verplicht zou moeten zijn tijdens het examen, dat de verlengde oefenperiode terug ingevoerd moet worden, dat een test na 20 uren rijles nodig is, dat er een strengere beoordeling van het praktijkexamen nodig is, dat er meer ingezet moet worden op mentaliteit en attitudes, dat de verplichte 6uur rijles na 2x niet geslaagd te zijn ook voor personen die geen Belgisch rijbewijs hebben van toepassing moet zijn, dat EHBO ingevoerd moet worden en dat regio's meer moeten overleggen.

Tijdens de workshop met beroepsorganisaties kwam naar voren dat 'het rekening houden met faalangst' een verbeterpunt is. Hierbij wordt het examen niet makkelijker gemaakt, maar wordt de

kandidaat-bestuurder gerust gesteld en krijgt hij/zij de mogelijkheid om even te stoppen tijdens het examen (vb. zoals in Nederland).

- **Wat is de nood en de wenselijkheid om nieuwe technologieën te integreren in de rijopleiding en hoe kan dit in voorkomend geval het best gebeuren? Wat is de visie van de verschillende betrokkenen hierop?**

ADAS

De bevindingen over het toevoegen van ADAS binnen de rijopleiding zijn eerder verdeeld. Bijna 55% van de kandidaat-bestuurders vindt het wenselijk om nieuwe technologieën (vb. ADAS) mee op te nemen in de rijopleiding en lesgevers terugkommoment geven de toevoeging van ADAS regelmatig als verbeterpunt op. Van de examinatoren vindt 50% het opnemen van ADAS-technologieën niet nodig. Mogelijk is er verdeeldheid over de manier wanneer en hoe ADAS toegevoegd zou moeten worden in de rijopleiding (vb. tijdens (theorie- en praktijk)examens en/of tijdens het terugkommoment).

Op basis van een wetenschappelijke literatuurstudie blijkt dat ADAS en (in de toekomst) autonome voertuigen nieuwe uitdagingen meebrengen voor de rijopleiding. Veel bestuurders hebben een verkeerd beeld van ADAS-systemen, waardoor ADAS kunnen leiden tot negatieve gedragsaanpassingen bij bestuurders (Kinosada et al., 2021). Om dit te vermijden, is het aanbevolen om tijdens de rijopleiding aandacht te besteden aan ADAS (en met uitbreiding (semi-)autonome voertuigen). Regan en collega's (2020) geven aan dat:

- Bestuurders kennis moeten hebben over de veiligheidsvoordelen en beperkingen van ADAS,
- Bestuurders moeten begrijpen hoe ADAS-technologieën werken (i.e. waakzaamheid ten opzichte van de omgeving en de daarmee gepaard gaande voertuigprestaties),
- Bestuurders moeten weten hoe ze ADAS-technologieën moeten gebruiken en in welke mate ze op deze technologieën kunnen/moeten vertrouwen in verkeerssituaties.

Voertuigtechnologieën ter beoordeling van de rijvaardigheid bij het praktijkexamen

Op basis van een wetenschappelijke literatuurstudie blijkt dat examinatoren potentieel zien in het gebruiken van rijparameterdata afkomstig van voertuigtechnologieën of mobiele apparaten (zoals dataloggers, camera's, enz.). Deze gegevens zouden hen kunnen helpen om hun beoordeling aan de kandidaat uit te leggen (Driessen et al., 2021). Volgende rijparameterdata zouden volgens de rij-examinatoren hierbij essentieel zijn (Driessen et al., 2021): opnames van de oogbewegingen van de kandidaten en gegevens die de toestand van de auto ten opzichte van de omgeving beschrijven, zoals snelheid ten opzichte van het verkeer, afstand tot de omgeving, en positie op de weg. De examinatoren waren ook positief over het gebruik van korte videofragmenten die opgenomen worden bij veiligheidskritieke situaties. Daarnaast is het essentieel dat deze data in een eenvoudig en toegankelijk formaat worden weergegeven zodat de rij-examinator in een oogopslag een overzicht kan krijgen van de rijvaardigheden en -prestaties van de kandidaat. De tijd tussen het beëindigen van het praktisch rijexamen en het bepalen van de eindbeoordeling is immers beperkt. Dit betekent echter niet dat de eindbeoordeling van kandidaat-bestuurders volledig zou moeten gebeuren op basis van verzamelde rijparameters (Rudenko et al., 2020; Vinkhuyzen & Cefkin, 2016). Het menselijke element bij het beoordelen van kandidaten blijft volgens de rij-examinatoren belangrijk om een totaalbeeld van de kandidaat te krijgen (Driessen et al., 2021). De rijparameterdata zouden volgens de rij-examinatoren eerder als ondersteuning moeten worden gebruikt. Tijdens de workshop met beroepsorganisaties bleek hier (o.a. door GOCA Vlaanderen) interesse in te zijn.

- **ADAS (+ wat met systemen die het rijden voor een deel overnemen, bv. lane-keeping systemen, remsystemen,..?)**

Tijdens het praktijkexamen worden ADAS op dit moment toegestaan (GOCA Vlaanderen is momenteel bezig met het uitwerken van richtlijnen hieromtrent). Volgens een wetenschappelijke literatuurstudie zou slechts een bepaalde categorie ADAS toegelaten moeten zijn op het

praktijkexamen, namelijk “veiligheidskritieke technologieën” zoals waarschuwing bij kopstaartaanrijdingen, nachtcamera en voetgangersdetectie, rijstrookondersteuning, dodehoekwaarschuwing, waarschuwing bij overdreven snelheid en automatische noodstop. Het gebruik van comforttechnologieën zoals adaptieve cruise control en parkeerhulp tijdens het rijexamen zouden niet toegelaten mogen worden (American Association of Motor Vehicle Administrators, 2019).

Er dient rekening gehouden te worden met de toenemende populariteit van (semi-)autonome voertuigen. Bijvoorbeeld: In Level 3 (wat binnenkort op de markt komt) hoeft de bestuurder niet meer op te letten in bepaalde omstandigheden. Bij wijze van spreken rijdt de auto vanzelf, dus kan de bestuurder niet meer beoordeeld worden tijdens grote delen van het examentraject. Bij L2 systemen blijft de bestuurder verantwoordelijk voor de rijtaak en worden slechts bepaalde rijtaken ondersteund in specifieke omstandigheden. De bestuurder moet echter in alle omstandigheden kunnen overnemen of het systeem ‘overrulen’ wanneer het zich niet gedraagt zoals het hoort.

- **Schrappen code 78 (automatische schakeling wordt de norm)**

Hoewel meer en meer autofabrikanten binnenkort enkel nog voertuigen maken met automatische versnellingsbak, blijkt dat er op basis van deze studie nog geen vraag om de code 78 te schrappen op het rijbewijs. Er zijn namelijk nog verschillende voertuigen (zowel van kandidaat-bestuurders/begeleiders, als rijlesgevers en lesgevers terugkommoment) op de markt die voorzien zijn van een handgeschakelde versnellingsbak.

Er is wel een vraag (van rijlesgevers) om code 78 toe te voegen op het VRB 18 (op dit moment staat de code 78 enkel vermeld op het definitief rijbewijs). Verschillende rijlesgevers geven aan dat indien zij een attest geven voor een VRB18 op basis van automatische versnellingsbak, kandidaat-bestuurders zelfstandig kunnen rijden met een handgeschakelde versnellingsbak. Aangezien het rijden met handgeschakelde versnellingsbak andere vaardigheden vereist, is het van belang dat indien zij hiermee zelfstandig rijden, ook over de nodige vaardigheden beschikken.

Van de kandidaat-bestuurders die mee hebben gedaan aan de bevraging blijkt dat 89% leert rijden met een handgeschakeld voertuig, 5,5% met een automaat, en 5,5% de combinatie.

Bijkomend onderzocht: C2.1 EHBO

Uit een vergelijkende studie met andere landen blijkt dat in veel Europese landen het volgen van een EHBO-cursus verplicht is om toegang te krijgen tot een rijbewijs. Dit is het geval in België (enkel Brussels Hoofdstedelijk Gewest), Tsjechië, Duitsland, Zwitserland, Denemarken, Oostenrijk, Noorwegen, Hongarije, Kroatië, Bulgarije, Slovenië, Estland en Letland (Genschow et al., 2015). De EHBO-cursussen worden meestal ingericht door het Rode Kruis of door andere gezondheidsorganisaties. In sommige landen zoals Tsjechië zijn de EHBO-cursussen een onderdeel van de formele opleiding voorzien door rij scholen. Tijdens deze cursus leren kandidaat-bestuurders om gepast te reageren bij verkeersongevallen en om hulp te bieden aan andere weggebruikers. In de meeste landen worden deze cursussen in een leslokaal gegeven; in België (Brussel) kan de kandidaat kiezen voor e-learning of een klassikale setting. Ook tijdens de bevraging bij beginnende bestuurders, rijlesgevers en lesgevers van het terugkommoment, werd de toevoeging van EHBO door enkelen als verbeterpunt opgegeven.

Bijkomend onderzocht: C2.2 Gefaseerde rijopleiding (incl. strafpuntensysteem)

Uit de literatuurstudie blijkt dat binnen Europa er een verschuiving is van mono-gefaseerde modellen (rijopleidingen met 1 fase van training na het behalen van het theorie-examen) naar multi-gefaseerde modellen (rijopleidingen met 2 fasen van training na het behalen van het theorie-examen). De 1^e fase is een trainingsfase (onder begeleiding van een rijlesgever en/of lekenbegeleider) die resulteert in het behalen van een voorwaardelijk rijbewijs (waarmee ze alleen mogen rijden onder beschermende

maatregelen), de 2^e fase is een vervolmakingsfase die (in Europa meestal zonder bijkomende test) toegang biedt tot het definitief rijbewijs. Er zijn indicaties dat deze aanpak mogelijk kan leiden tot een stagnatie en/of reductie van het aantal ongevallen ook na het behalen van het (voorwaardelijk) rijbewijs.

Beschermende maatregelen tijdens het voorwaardelijk rijbewijs die effect lijken te hebben zijn voornamelijk van toepassing op alcohol (vb. 0.2 of 0 promille), vervoer van (leeftijdsgenoten) als passagiers en nachtrijden. Beschermende maatregelen met betrekking tot snelheid lijken niet het gewenste effect te hebben. Voor beschermende maatregelen met betrekking tot het gebruik van telefoon en technologie tijdens het rijden is het nog te vroeg om de effectiviteit te beoordelen.

Daarnaast blijkt uit een vergelijkende analyse met andere landen dat verschillende landen tijdens deze 2^e fase één of meerdere terugkomenten invoeren en een strafpuntensysteem hanteren tijdens de duurtijd van dit voorwaardelijk rijbewijs (2 á 3 jaar). Binnen dit systeem krijgen beginnende bestuurders punten af bij een overtreding en dient men vervolgens een opleiding te volgen en/of wordt het voorwaardelijk rijbewijs verlengd en/of krijgt men tijdelijk een rijverbod (en dient men soms opnieuw examen af te leggen). Uit de workshops (vooral met beroepsorganisaties) blijkt dat er interesse is in een strafpuntensysteem.

C3.1: Wat zijn de belangrijkste vastgestelde verschillen tussen een rijopleiding volgens het systeem van de vrije begeleiding vs. via de rijsschool naar beleving?

Uit de bevraging bij beginnende bestuurders blijkt dat 57% denkt dat leren rijden met een erkende lesgever leidt tot vaardigere bestuurders en 50% vindt dat het leren rijden met een rijlesgever zorgt voor een veiligere rijstijl.

Tijdens de bevraging bij examinatoren geeft men vaak aan dat kandidaat-bestuurders een betere remtechniek hebben als men naar de rijsschool is gegaan. Daarnaast geven ze vaak aan dat kandidaat-bestuurders een betere kijktechniek en een defensievere rijstijl hebben als men naar de rijsschool is gegaan (omdat volgens hen basisprincipes beter worden aangeleerd met de rijsschool).

Tijdens de bevraging bij rijlesgevers geeft men vaak aan dat kandidaat-bestuurders een betere remtechniek en kijktechniek hebben door rijlessen. Daarnaast geven ze vaak aan dat kandidaat-bestuurders een defensievere rijstijl hebben, beter risico's inschatten, een betere kennis van het verkeersreglement hebben, meer verkeersinzicht hebben, en technisch beter zijn door het volgen van rijlessen. Ze geven ook aan dat er tijdens rijlessen meer aandacht is voor rijattitudes.

C3.2: Wat zijn de belangrijkste vastgestelde verschillen tussen het volgen van een aantal uren rijles binnen het systeem van vrije begeleiding vs. helemaal geen rijles volgen?

Van de kandidaat-bestuurders die hebben meegedaan aan de bevraging had 48% leren rijden via begeleiding door een begeleider, 32% met een rijlesgever en een begeleider (combinatie), en 17% enkel met een rijlesgever. Ongeveer 50% heeft dus geen rijles gevolgd. Van diegenen die rijlessen gevolgd hebben, heeft 65% 20 uren les gevolgd, 16.2% minder dan 20u, en 18% meer dan 20u. 83% heeft hiervan 0u verplicht moeten volgen (vb. na 2x niet slagen op praktijktest). De grootste reden voor te kiezen voor rijlessen is uit eigen overweging (41.7%) en om het VRB18 te kunnen behalen (38.7%).

Van de beginnende bestuurders die rijlessen hebben gevolgd, heeft 50% 20 uren rijles gevolgd (voor hun VRB 18 maanden te kunnen behalen) of meer (44%) of minder (5.8%). 71% was niet verplicht om lessen te volgen (vb. na 2x niet slagen op praktijkexamen), 15% heeft verplicht 6u rijles gevolgd en 15% heeft verplicht meer dan 6u rijles gevolgd. De grootste reden dat men koos voor rijlessen was uit eigen overweging (38.8%), gevolgd door om VRB 18 maanden te kunnen behalen (34.7%) en verplicht door ouders (9.8%) of andere redenen (16.8%).

Tijdens de bevraging geeft 68% van de kandidaat-bestuurders en 64% van de beginnende bestuurders aan dat het zinvol is om alsnog enkele uren rijles te volgen binnen het systeem van vrije begeleiding.

Uit een vergelijkende studie met andere landen blijkt dat verschillende landen enkele uren rijles verplichten bij het systeem van vrije begeleiding, bijvoorbeeld Frankrijk, Duitsland en Luxemburg.

Uit de wetenschappelijke literatuurstudie blijkt dat de meeste beginnende bestuurders een combinatie van zowel professionele begeleiding als vrije begeleiding met ouders en vrienden gebruiken om te leren rijden (Bates et al., 2009; Nyberg et al., 2007) en dat beide begeleidingstypes elkaar aanvullen (Senserrick et al., 2021). Ouders hadden de neiging om de nadruk te leggen op basisconcepten, zoals voertuigbeheersing en -controle, en minder op hogere orde-vaardigheden zoals risicoperceptie (Mirman & Kay, 2012; Tronsmoen, 2011). Professionele begeleiding focust meer op het aanleren van de veeleisende aspecten die gepaard gaan met autorijden terwijl vrije begeleiding beginnende bestuurders de kans geeft om veel te oefenen in functie van het verbeteren van de rijvaardigheid.

De effectiviteit van een rijopleidingssysteem met vrije begeleiding hangt sterk af van (SWOV, 2012):

- Het aantal uren rijervaring tijdens de vrije begeleiding
- De variatie in routes en omstandigheden
- De vaardigheden van de begeleider

Tronsmoen (2011) beveelt aan beide begeleidingsvormen te combineren om zo te komen tot een kwaliteitsvolle rijopleiding. Wat hierbij belangrijk is, is dat ouders en rijlesgevers samen als een team om de veiligheidsattitudes en de rijvaardigheden van de jonge bestuurder te vormen en te modelleren. Het is daarbij belangrijk dat er opleidings- en feedbacksessies voor professionele en vrije begeleiders worden georganiseerd om de kwaliteit van de rijopleiding te waarborgen. Onderzoeken hebben immers uitgewezen dat beginnende bestuurders zich spiegelen aan het rijgedrag/rijstijl van hun ouders (Taubman - Ben-Ari, 2010; Taubman – Ben-Ari et al., 2017).