

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



Eindrapport

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

Dit rapport kwam tot stand door inzet van volgende teamleden: Tom Brijs, Ariane Cuenen, Evelien Polders, H       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 Lamm  , 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 rij school: 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.

Inhoudstafel

Samenvatting	5
1 Doel van de studie	15
2 Onderzoeksmethode	17
2.1 Primaire dataverzameling	17
2.1.1 Vragenlijsten	17
2.1.2 Interviews	19
2.1.3 Workshops	20
3 Antwoord op onderzoeksvragen	21
Luik A: Theorie-examen	22
Effectevaluatie	22
Product- en procesevaluatie	29
Luik B1: Ondersteuningsmiddelen	33
Effectevaluatie	33
Product- en procesevaluatie	33
Luik B2: Vormingsmoment	44
Effectevaluatie	44
Product- en procesevaluatie	44
Luik B3: Risicoperceptietest	52
Effectevaluatie	52
Product- en procesevaluatie	64
Luik B4: Manoeuvres	67
Effectevaluatie	67
Product- en procesevaluatie	71
Luik B5: Zelfstandig rijden	74
Effectevaluatie	74
Product- en procesevaluatie	75
Luik B6: Terugkommoment	78
Effectevaluatie	78
Product- en procesevaluatie	87
Luik B7: Oefenperiode	96
Effectevaluatie	96
Product- en procesevaluatie	102
Luik C: Rijopleiding in zijn geheel	106
Effectevaluatie	106
Product- en procesevaluatie	115
4 Aanbevelingen	129
5 Beperkingen	156
6 Referenties	157

7	Bijlages.....	171
7.1	Bijlage 1: Gedetailleerde resultaten van de bevestigingen per deelaspect	171
7.2	Bijlage 2: Resultaten interviews per doelgroep	190
7.3	Bijlage 3: Notities workshop stakeholders 4/11/2021: Rijopleiding	202
7.4	Bijlage 4: Notities workshop stakeholders 8/11/2021: Rijexaminering	207
7.5	Bijlage 5: Notities workshop beroepsorganisaties 1/12/2021	216

Lijst van figuren

Figuur 1	Slaagcijfers theorie-examen	22
Figuur 2	Beelden uit het theorie-examen van Frankrijk (combinatie van geanimeerde en realistische beelden)	26
Figuur 3	Taxonomie van Bloom volgens Anderson en Krathwohl (2001)	27
Figuur 4	Slaagcijfers risicoperceptietest	53
Figuur 5	Voorbeeld risicoperceptietest Australië (gebruik 'framing')	55
Figuur 6	Voorbeeld risicoperceptietest Vlaanderen (links) en Wallonië (rechts).....	66
Figuur 7	Voorbeeld risicoperceptietest Verenigd Koninkrijk (links) en Queensland (rechts)	66
Figuur 8	Slaagcijfers praktijkexamen	67
Figuur 9	Beoordeling op 'manoeuvres' per Vlaams examencentrum	68
Figuur 10	Beoordeling 'goed' op 'zelfstandig rijden'.....	74
Figuur 11	Beoordeling op 'zelfstandig rijden' per Vlaams examencentrum	75
Figuur 12	App gebruikt in Horizon 2020 i-DREAMS project	100
Figuur 13	Rijbewijzer app.....	101
Figuur 14	Verhouding type VRB18 en VRB36 voor en na vernieuwing rijopleiding	110
Figuur 15	Verkeersongevallen met beginnende autobestuurders voor vernieuwing rijopleiding en na vernieuwing rijopleiding.....	112
Figuur 16	Invloed leeftijd en ervaring (Vlakveld, 2005).....	113
Figuur 17	Ongevallen met 'Learner drivers' en 'new drivers' (Simons-Morton & Ehsani, 2016)	114

Lijst van tabellen

Tabel 1	Gebruik van ondersteuningsmiddelen volgens kandidaat-bestuurders en begeleiders.....	34
Tabel 2	Mening van kandidaat-bestuurders over ondersteuningsmiddelen	34
Tabel 3	Mening van begeleiders over ondersteuningsmiddelen	35
Tabel 4	Actieve gebruikers volgens leeftijd voor het jaar 2019, 2020 en (deels) 2021	41
Tabel 5	Overzicht structurele componenten en instructieformats van verschillende risicoperceptietesten (Brijs et al., 2016; Friedel et al., 2010; Genschow et al., 2015).....	56
Tabel 6	Variatie in risicoperceptietest (algemeen).....	63
Tabel 7	Variatie in risicoperceptietest (binnen een situatie).....	64

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 afhangen 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 (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 vervolgoopleidingen 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 minimumaantal 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 vooral veel te rijden op zo goed als alle mogelijke momenten dat men kan rijden (vb. 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 éénzijdige 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.

1 Doel van de studie

In 2015 werd een conceptnota voor de hervorming van de rijopleiding categorie B geschreven en goedgekeurd in de Vlaamse Regering. De uitwerking van deze hervorming gebeurde vervolgens in verschillende stappen of fasen.

Nadat in werkjaar 2017-2018 het praktijk- en theorie-examen categorie B aangepast werden en het vormingsmoment werd ingevoerd, werd in het werkjaar 2018-2019 de derde fase van de hervorming van de rijopleiding voltooid: de organisatie van het terugkommoment.

De huidige rijopleiding bestaat bijgevolg uit:

- Een theorie-examen zoals voorheen, maar sinds 1 juni 2017 wordt er 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.
- Een praktijkexamen, zoals voorheen, maar sinds 1 juni 2017 is er voorafgaand aan het gedeelte op de weg een risicoperceptietest toegevoegd. De risicoperceptietest is één rubriek in de beoordeling van het praktijkexamen. Dit 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. Bij het gedeelte op de weg is er een gedeelte toegevoegd waarbij kandidaat-bestuurders niet de aanwijzingen van de examinerator moet volgen, maar een bepaalde bestemming 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. Daarnaast zijn er 4 extra manoeuvres toegevoegd: 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.
- Een terugkommoment dat sinds 1 januari 2019 ingevoerd is 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.

Daarnaast bestond de vernieuwde rijopleiding uit een vormingsmoment van 3u voor begeleiders en een verlengde oefenperiode (9 maanden i.p.v. 3 maanden) voor kandidaat-bestuurders sinds 1 oktober 2017, maar dit is niet meer van toepassing sinds 13 maart 2020.

Om kandidaat-bestuurders te ondersteunen bij het leren voor hun theorie- en praktijkexamen, zijn er nieuwe ondersteuningsmiddelen ontwikkeld ter aanvulling op reeds bestaande ondersteuningsmiddelen zoals het handboek van Hit the Road, Wees wegwijs, en 'leren autorijden van A tot Z met Flor Koninckx'. De nieuwe ondersteuningsmiddelen bestaan o.a. uit de website mijnrijbewijsB.be, de website 'Rijbewijzer' (en het handboek (en tot voor kort een smartphone applicatie) en Rijbewijzer in de klas.

Tijdens dit project zal deze hervorming van de rijopleiding, zowel in zijn geheel, als op niveau van 8 specifieke deelaspecten geëvalueerd worden. Deze deelaspecten zijn:

- A: Theorie-examen
- B1: Ondersteuningsmiddelen
- B2: Vormingsmoment

- B3: Risicoperceptietest
- B4: Extra manoeuvres
- B5: Zelfstandig rijden
- B6: Terugkommoment
- B7: Verlengde oefenperiode

2 Onderzoeksmethode

Deze evaluatie werd uitgevoerd door middel 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, 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
- een vergelijking met andere regio's en landen
- besprekingen met beroepsorganisaties (zoals GOCA Vlaanderen, Federdrive, BeZeR, kwb Rijbewijs, Edulogia en VSV).

Hieronder meer informatie over de doelgroepen die benaderd zijn voor vragenlijsten, interviews en workshops:

- Niet-professionele doelgroepen:
 - o Kandidaat-bestuurders: diegenen die reeds geslaagd zijn op het theorie-examen, maar nog niet op het praktijkexamen (maar eventueel wel al een poging ondernomen hebben voor praktijkexamen)
 - o Beginnende bestuurders: diegenen die max. 2 jaar geleden geslaagd zijn op het praktijkexamen (een deel hiervan heeft ook reeds het terugkommoment gevolgd)
 - o Begeleiders (een deel hiervan heeft ook het vormingsmoment gevolgd)
- Professionele doelgroepen:
 - o Rijlesgevers (momenteel nog werkzaam): zowel rijlesgevers verbonden aan een rijsschool, als zelfstandige rijlesgevers. Daarnaast ook lesgevers terugkommoment en lesgevers vormingsmoment.
Opmerking: een klein deel van de lesgevers terugkommoment, zijn geen rijlesgevers, maar zijn in het bezit van een pedagogisch diploma of hebben min. 3 jaar relevante beroepservaring.
 - o Examinatoren (momenteel nog werkzaam)

2.1 Primaire dataverzameling

2.1.1 Vragenlijsten

De online vragenlijsten zijn ontwikkeld via de software Qualtrics. De vragenlijsten bestonden uit zowel gesloten vragen (namelijk meerkeuzevragen en 5 punt Likert schaal vragen) en open vragen. De vragenlijsten bestonden uit verschillende onderdelen. Er werd steeds begonnen met enkele socio-demografische vragen, vervolgens werden (afhankelijk van de doelgroep) vragen gesteld over het theorie-examen, ondersteuningsmiddelen, vormingsmoment, verlengde oefenperiode,

risicoperceptietest, manoeuvres, zelfstandig rijden, vernieuwde rijopleiding in zijn geheel en verschillen tussen leren rijden via begeleiding of via rijlessen bij een rijlesgever.

De vragenlijsten stonden online van 11 mei 2021 t/m 13 juni 2021.

Niet-professionele doelgroepen maakten kans op een cadeaubon na het volledig invullen van de vragenlijst. Onder zowel kandidaat-bestuurders als beginnende bestuurders, werden telkens 25 cadeaubonnen ter waarde van 50 euro verloot. Onder de begeleiders werden 25 cadeaubonnen ter waarde van 25 euro verloot.

De rekrutering verliep o.a. via sectororganisaties. Hieronder een overzicht van de rekruteringswijzen per doelgroep:

- Kandidaat-bestuurders via GOCA Vlaanderen, VSV, VAB rijsschool
- Beginnende bestuurders via GOCA Vlaanderen, VSV, VAB rijsschool
- Rijlesgevers via Federdrive, BeZeR, Kwb rijbewijs, VAB rijsschool, IMOB (rijsscholen die geen lid zijn van Federdrive).
 - o Lesgevers terugkommoment via departement MOW, VSV en Edulogia.
 - o Lesgevers vormingsmoment via VSV en Edulogia
- Examinatoren via GOCA Vlaanderen (via 4 ondernemingen: Autoveiligheid, KM, AIBV en SBAT).
- Begeleiders via Kwb rijbewijs, VSV en IMOB

Rekrutering gebeurde zowel via mail als via sociale mediakanalen zoals Facebook.

Responsgraad op de vragenlijst:

- Kandidaat-bestuurders: ca. 5430 begonnen met de vragenlijst, ca. 2125 volledig ingevuld
Na data-cleaning ca. 3330 respondenten vragenlijst deels ingevuld
- Beginnende bestuurders: ca. 2600 begonnen met de vragenlijst, ca. 1085 volledig ingevuld
Na data-cleaning ca. 1525 respondenten vragenlijst deels ingevuld
- Begeleiders: ca. 530 begonnen met de vragenlijst, ca. 240 volledig ingevuld
Na data-cleaning ca. 285 respondenten vragenlijst deels ingevuld
- Rijlesgevers: ca. 450 begonnen met de vragenlijst, ca. 340 volledig ingevuld
Na data-cleaning ca. 400 respondenten vragenlijst deels ingevuld
- Examinatoren: ca. 75 begonnen met de vragenlijst, ca. 60 volledig ingevuld
Na data-cleaning ca. 65 respondenten vragenlijst deels ingevuld

Het volgende kan hieruit geconcludeerd worden: van de niet-professionele doelgroep vult ca. 40-45% die begint aan vragenlijst, de vragenlijst volledig in. Van de professionele doelgroep vult ca. 70-80% die begint aan vragenlijst, de vragenlijst volledig in.

Vanwege de lengte van de vragenlijst, is ervoor gekozen om ook niet-volledig ingevulde vragenlijsten mee te nemen. Het aantal respondenten verschilt dus per deelaspect van de rijopleiding. Indien enkel volledig ingevulde vragenlijsten werden meegenomen, zou dit voor bepaalde aspecten voor heel wat minder respondenten hebben gezorgd (vb. bij kandidaat-bestuurders ongeveer 1000 respondenten minder op vragen over het theorie-examen).

Hieronder demografische informatie over de respondenten:

Kandidaat-bestuurders:

- Gemiddelde leeftijd: 21 jaar, spreiding: 17-66 jaar
- Meerderheid vrouwen (66.9%), minderheid mannen (32.6%), X (0.5%)

- Meerderheid woonachtig in provincie Antwerpen (39.4%), gevolgd door provincie Vlaams-Brabant (22.1%), Oost-Vlaanderen (16.6%), Limburg (15.9%), West-Vlaanderen (5.2%) en Andere (0.8%)

Beginnende bestuurders

- Gemiddelde leeftijd: 22,5 jaar, spreiding: 18-79 jaar
- Meerderheid vrouwen (56,2%), minderheid mannen (43.5%), X (0.3%)
- Meerderheid woonachtig in provincie Antwerpen (41.2%), gevolgd door provincie Vlaams-Brabant (27,2%), Oost-Vlaanderen (15.4%), Limburg (9.8%), West-Vlaanderen (5.2%) en Andere (0.7%)

Begeleiders

- Gemiddelde leeftijd: 52 jaar, spreiding: 28-86 jaar
- Meerderheid mannen (56.5%), minderheid vrouwen (42.8%), X (0.7%)
- Meerderheid woonachtig in provincie Antwerpen (29.1%), gevolgd door provincie Limburg (24.2%), Vlaams-Brabant (21.1%), Oost-Vlaanderen (17.9%) en West-Vlaanderen (7.7%).
- In de meeste gevallen zijn zij begeleider van hun eigen kind(eren) (72%), soms zijn ze begeleider van een ander familielid (6.8%) dan hun eigen (klein)kind of partner (vb. nicht/neef), soms zijn zij ook begeleider van een kennis (5.1%), een kleinkind (4.8%), een vriend(in) (4.2%) of partner (3.1%) of andere (4%)

Rijlesgevers

- Gemiddelde leeftijd: 54 jaar, spreiding: 21-65 jaar
- Meerderheid mannen (81.5%), minderheid vrouwen (18%), X (0.5%)
- Meerderheid werkzaam in provincie Antwerpen (28.4%), gevolgd door provincie Oost-Vlaanderen (23,2%), Limburg (17.5%), West-Vlaanderen (15.8%) en Vlaams-Brabant (14.9%)
- Meerderheid in loondienst als rijlesgever (62.1%), gevolgd door zelfstandig statuut (22.2%) en rijsschooldirecteur (11%)

Examinatoren

- Gemiddelde leeftijd: 48 jaar, 28-65 jaar
- Meerderheid mannen (81.8%), minderheid vrouwen (18.2%)
- Meerderheid werkzaam in het examencentrum van Alken (provincie Limburg, 17.6%)

Zie bijlage 1 voor gedetailleerde resultaten van de vragenlijsten voor iedere doelgroep.

2.1.2 Interviews

De interviews zijn telefonisch afgenomen. Het doel van de interviews was om meer inzicht te krijgen in de mening over de vernieuwde rijopleiding bij de verschillende doelgroepen. Enerzijds door de eerste inzichten die verkregen zijn via de vragenlijsten verder uit te diepen, anderzijds door onderwerpen die in de vragenlijsten niet of slechts beperkt aan bod konden komen aan te halen (vb. toename in rijden met automatische versnellingsbak).

Er werden enkel open vragen gesteld (vb. Wat is uw mening over het vernieuwde theorie-examen?). Afhankelijk van de doelgroep werden vragen gesteld over het theorie-examen, ondersteuningsmiddelen, vormingsmoment, verlengde oefenperiode, risicoperceptietest, manoeuvres, zelfstandig rijden, vernieuwde rijopleiding in zijn geheel en verschillen tussen leren rijden via begeleiding of via rijlessen bij een rijlesgever.

De interviews werden afgenomen van juli t/m september 2021. Per doelgroep zijn er een aantal interviews afgenomen:

- Kandidaat-bestuurders: 29 interviews
- Beginnende bestuurders: 25 interviews
- Begeleiders: 18 interviews

- Rijlesgevers (incl. lesgevers terugkommoment en vormingsmoment): 21 interviews
- Examinatoren: 9 interviews

Zie bijlage 2 voor een samenvatting van de interviews voor iedere doelgroep.

2.1.3 Workshops

Er zijn 3 workshops gehouden. Twee workshops waarbij doelgroepen aanwezig waren die ook tijdens de vragenlijsten en interviews benaderd zijn (nl. kandidaat-bestuurders, beginnende bestuurders, begeleiders, rijlesgevers en examinatoren). Deze workshops gingen 's avonds door, rekening houdend met de beschikbaarheid van de deelnemers, op donderdag 4 november 2021 en maandag 8 november 2021 telkens van 19.00u tot 21.00u. Tijdens deze workshops werd de groep in 2 gedeeld, zodat een efficiënte groepsbespreking mogelijk was. Hoewel er per doelgroep telkens 4 personen hadden toegezegd, waren er uiteindelijk ca. 2 personen aanwezig per doelgroep, waardoor er telkens 1 persoon per doelgroep in een groep zat. Hoewel dit aantal lager was uitgevallen, verliep de workshop vlot en waren de meningen van de aanwezigen nuttig voor het onderzoek.

Eén workshop waarbij beroepsorganisaties aanwezig waren (nl. GOCA Vlaanderen, Federdrive, BeZeR, VSV, Edulogia, Kwb Rijbewijs (enkel voormiddag), VAB Rijschool en WeesWegwijs). Ook andere beroepsorganisaties zoals Hit the Road, SafeRoads en Jesco waren hiervoor uitgenodigd, maar waren niet in de mogelijkheid om zich vrij te maken voor deze workshop (o.a. vanwege congresbezoek in het buitenland).

Deze workshop ging overdag door op woensdag 4 december 2021 van 9.30u tot 15.30u (incl. pauze). Zo goed als iedere beroepsorganisatie was met 2 personen aanwezig (m.u.v. BeZeR en kwb Rijbewijs).

Vanwege de COVID-19 pandemie zijn deze workshops online doorgegaan via Blackboard Collaborate.

Het doel van de workshops was om meer inzicht te krijgen in de mening over de vernieuwde rijopleiding bij de verschillende partijen.

Bij iedere workshop was er een moderator aanwezig. Er werden enkel open vragen gesteld (vb. Wat is uw mening over het vernieuwde theorie-examen?). Elk luik verbonden aan de rijopleiding en – examinering werd bevraagd, nl. theorie-examen, ondersteuningsmiddelen, vormingsmoment, verlengde oefenperiode, risicoperceptietest, manoeuvres, zelfstandig rijden, en vernieuwde rijopleiding in zijn geheel. Zie bijlage 3, 4 en 5 voor de notities van deze workshops.

3 Antwoord op onderzoeksvragen

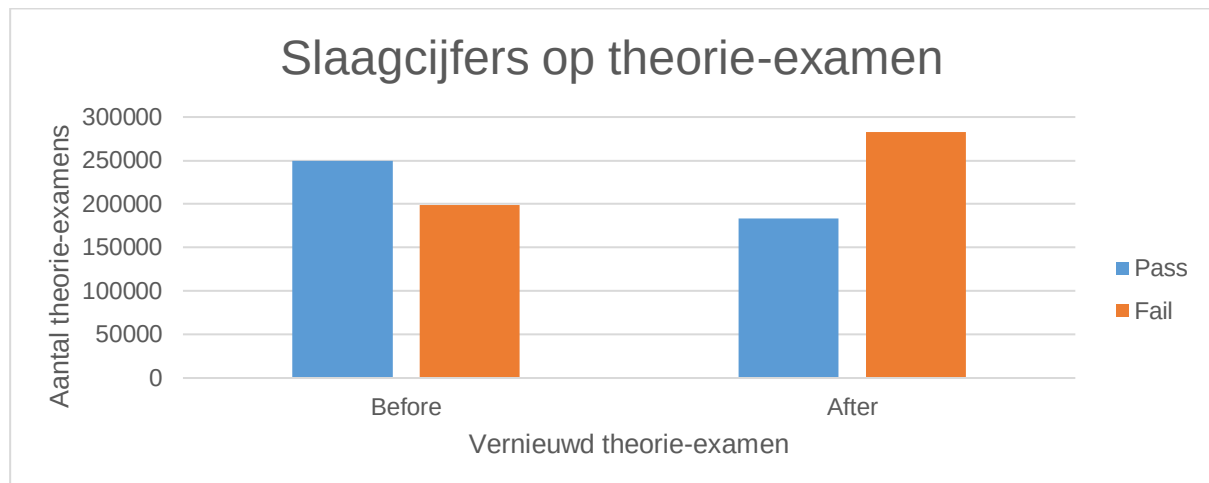
Luik A: Theorie-examen

Effectevaluatie

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

De slaagcijfers op het theorie-examen (rijbewijs B) voor de periode september 2014 - mei 2017 (voor de vernieuwde rijopleiding) zijn vergeleken met de slaagcijfers op het theorie-examen voor de periode juni 2017- februari 2020 (na de vernieuwde rijopleiding). Op deze manier is de periode voor en na de vernieuwing telkens hetzelfde, namelijk 33 maanden. Slaagcijfers na februari 2020 zijn buiten beschouwing gelaten, vanwege de covid-19 pandemie (nl. sluiten examencentra).

Op basis van analyses uitgevoerd op deze data die ter beschikking werd gesteld door GOCA Vlaanderen, blijkt dat voor de vernieuwingen 55.7% van de kandidaat-bestuurders geslaagd was op het theorie-examen, terwijl na de vernieuwingen dit gezakt was naar 39.3%. M.a.w. het slaagpercentage is gezakt met 16.4%, zie figuur 1.



Figuur 1 Slaagcijfers theorie-examen

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.

Uit een wetenschappelijke studie uitgevoerd in Frankrijk blijkt dat kandidaat-bestuurders die bij de eerste poging slaagden voor het theorie-examen, tijdens de eerste drie jaren van zelfstandig rijden een lagere ongevalsbetrokkenheid hadden dan kandidaat-bestuurders die meer dan één poging nodig hadden (Maag et al., 1999). Andere studies vonden weinig overeenkomsten tussen slagen voor het theorie-examen en feitelijke rijprestaties of attitudes (Baughan, 2000; Macdonald, 1988; Senserrick & Williams, 2015; Simpson et al., 2002).

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 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?

Testen van de kennis van de leerstof

De kennis van de leerstof wordt momenteel via meerkeuzevragen met één juist antwoord getest bij kandidaat-bestuurders in Vlaanderen. 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, waardoor een gevarieerde manier van toetsing van verkeerskennis mogelijk wordt. 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.

Genschow en collega's (2015) hebben de rijopleiding vergeleken in 38 landen. Uit deze review blijkt dat het merendeel van de landen het theorie-examen door middel van een computertoets afnemen. Het afnemen van het theorie-examen via de computer heeft de selectie- en controlefunctie van het examen verbeterd onder andere door de automatische rotatie van de vragen en antwoordopties. Hierdoor verminderen de slaagkansen van kandidaat-bestuurders aanzienlijk wanneer ze een oppervlakkige, schematische leerstrategie toepassen (Genschow et al., 2015). Vier soorten vragen worden doorgaans gebruikt om de kennis over de verkeersregels te testen (Genschow et al., 2015):

- **Waar-/onwaar-vragen:** De kandidaat moet beoordelen aan de hand van twee keuzemogelijkheden (bv. "Ja" en "Nee", of "Waar" en "Niet waar") of de vraag of stelling juist of onjuist is.
- **Meerkeuzevragen:** Naast een stelling of vraag worden verschillende antwoordmogelijkheden weergegeven. Aan de kandidaat wordt gevraagd om de juiste antwoordmogelijkheden aan te kruisen. Bovendien is het mogelijk aan te geven of slechts één van de antwoorden juist is, of dat meerdere antwoorden van toepassing kunnen zijn; soms is het zelfs zo dat geen van de antwoordmogelijkheden juist is.
- **Sorteervragen:** De kandidaat moet bepaalde feiten of beweringen in een juiste volgorde plaatsen. Dit kan bijvoorbeeld inhouden dat bepaalde acties of gebeurtenissen in de juiste tijdsvolgorde moeten worden geplaatst.
- **Aanvulvragen:** Deze vragen zijn voorzien van een vrij invulveld waarin de kandidaat het antwoord op de vraag zelf moet invullen of een ontbrekend element in het voor gedefinieerde antwoord moet aanvullen.

De review van Genschow en collega's (2015) heeft aangetoond dat het theorie-examen grotendeels bestaat uit meerkeuzevragen, met een aantal verschillende versies of willekeurige selectie van vragen, al dan niet aangevuld met waar-/onwaar-vragen, aanvulvragen en sleepvragen. Ondanks het feit dat meerkeuzevragen het meest gebruikte testformat voor het theorie-examen zijn, bestaan er grote verschillen in hoe deze vragen worden toegepast. In bepaalde landen kan de kandidaat kiezen uit twee, drie of zelfs vier antwoordmogelijkheden terwijl andere meerdere juiste antwoordmogelijkheden of zelfs enkel onjuiste antwoordmogelijkheden weergeven. Er bestaan echter geen studies die de methodologische validiteit van het aantal antwoordmogelijkheden hebben onderzocht. Nederland gebruikt verschillende soorten vragen en legt duidelijk deze verschillende vraagformats uit aan de kandidaat-bestuurder via tekst en dynamisch beeldmateriaal (zie: <https://www.cbr.nl/nl/rijbewijs-halen/auto/theorie-examen-auto/soort-vragen-tijdens-theorie.htm>).

Waar wel een algemene consensus over bestaat is het gebruik van inzichtsvragen en niet louter kennisvragen in het theorie-examen (Genschow et al., 2015; Senserrick & Williams, 2015; SWOV, 2019). Dit betekent dat niet louter vragen in de vorm van 'De auto op de afbeelding wil hier linksaf slaan. Mag dat?' worden gesteld, maar ook vragen over risico's bij bijvoorbeeld bepaalde weersomstandigheden. De meerwaarde van inzichtsvragen ten opzichte van kennisvragen is dat ze niet enkel de kennis over bepaalde concepten testen maar ook of kandidaat-bestuurders de kennis correct kunnen toepassen. In Zweden worden deze inzichtsmeerkeuzevragen onder andere toegepast om te toetsen of kandidaat-bestuurders in staat zijn om verschillende verkeerssituaties te vergelijken of situationele cues te detecteren en in te schatten op basis van foto's en/of videobeelden (Genschow et al., 2015). Zoals de voorbeelden uit Oostenrijk en het Verenigd Koninkrijk hieronder weergegeven mogen deze inzichtsvragen 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.

Andere goede praktijken i.v.m. inzichtsvragen aan de hand van meerkeuzevragen zijn terug te vinden in Oostenrijk en het Verenigd Koninkrijk (Genschow et al., 2015):

Goede praktijk Oostenrijk: tweeledige inzichtsmeerkeuzevragen

In Oostenrijk worden tweeledige inzichtsmeerkeuzevragen gebruikt om de kennis van de verkeersregels te toetsen. Indien de kandidaat de eerste vraag juist beantwoordt volgt een aanvullende vraag over hetzelfde onderwerp waarbij de algemene kennis uitgebreider wordt getoetst. Ter illustratie volgt hieronder een voorbeeld:

Hoofdvraag: 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?"

- 1. Als ik plotseling rem, kan het achteropkomende voertuig mij aanrijden.*
- 2. Het hulpverleningsvoertuig zal ondanks de rode lichten de kruising oprijden.*
- 3. Andere voertuigen zullen onmiddellijk achter het hulpverleningsvoertuig de kruising oprijden.*
- 4. Het hulpverleningsvoertuig wacht bij de stopstreep.*

Aanvullende vraag: Hoe moet je reageren als een hulpverleningsvoertuig van achteren nadert?

- 1. Ik moet gas geven en vóór het hulpverleningsvoertuig rijden, ongeacht de anders geldende maximumsnelheid.*
- 2. Ik moet het hulpverleningsvoertuig voor laten gaan, zodat ik er direct achter kan rijden.*
- 3. Ik mag het hulpverleningsvoertuig negeren.*
- 4. Ik moet voorrang verlenen aan het hulpverleningsvoertuig.*

Als de hoofdvraag foutief wordt beantwoord, wordt de aanvullende vraag niet gesteld en behaalt de kandidaat geen punten voor beide vragen. Indien de hoofdvraag correct wordt beantwoord, maar de aanvullende vraag niet, worden er enkel punten voor de hoofdvraag toegekend. Ongeveer 75% van de kandidaat-bestuurders slaagt tijdens een eerste deelname aan het theorie-examen (Genschow et al., 2015). Exacte scores zijn niet bekend.

Goede praktijk Verenigd Koninkrijk: casestudie meerkeuzevragen

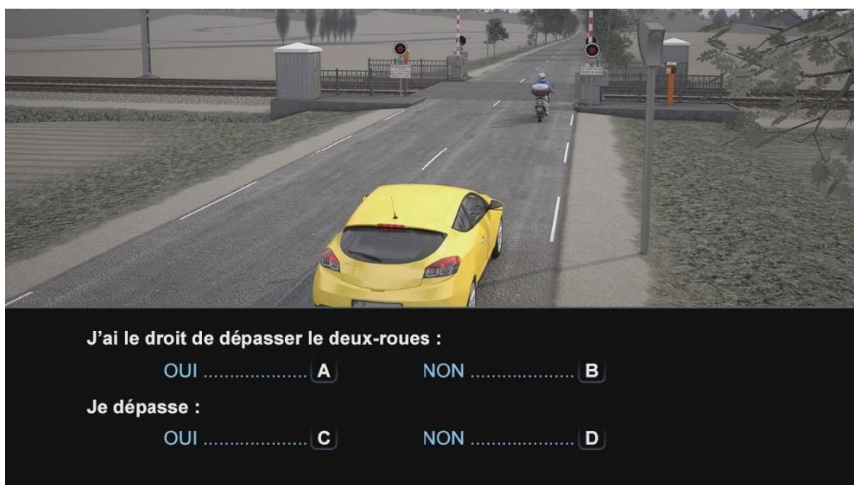
In het Verenigd Koninkrijk zijn de meerkeuzevragen ingebed in casestudies die een bredere verkeersgerelateerde context schetsen. In totaal worden er bij iedere casestudie vijf meerkeuzevragen gesteld. Ter illustratie:

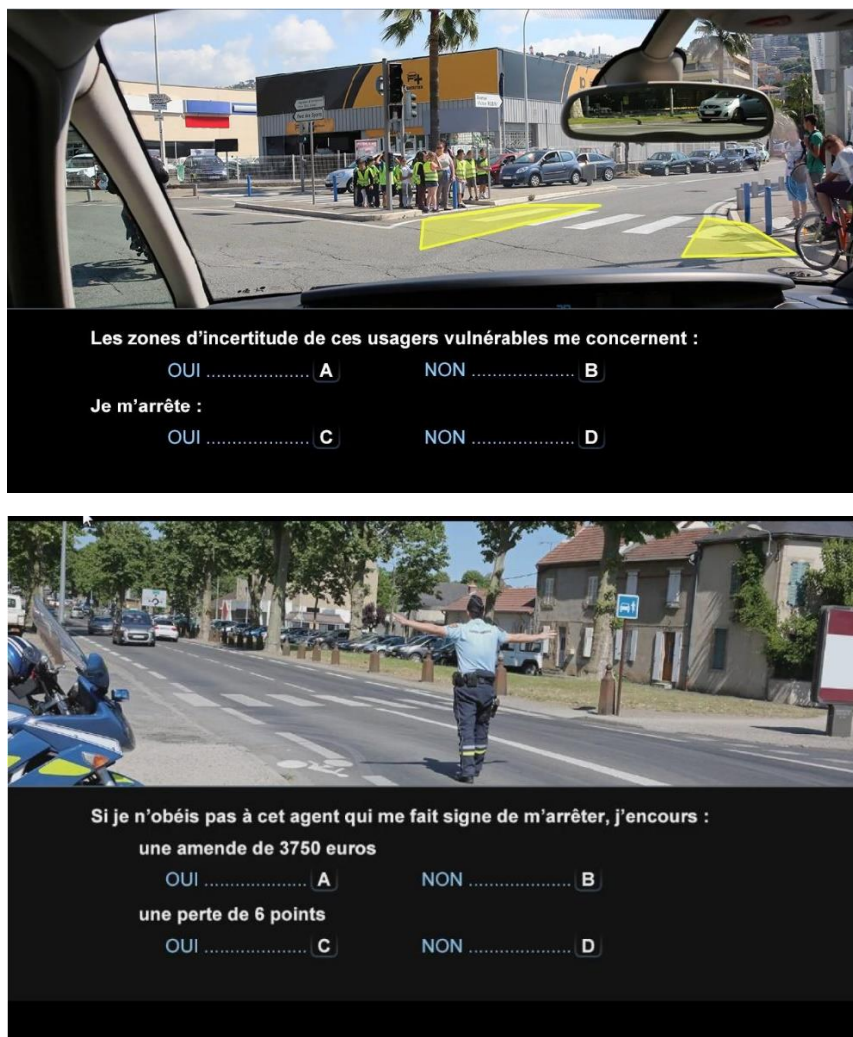
Casestudie: Je besluit een vriend te bezoeken die ongeveer 40 km verderop woont. De reis gaat over verschillende wegen, waaronder landweggetjes en autosnelwegen. Je bent er al eens geweest, dus je denkt de weg te kennen. Je hebt ook een mobiele telefoon bij je, dus je kunt bellen voor aanwijzingen als 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.

Vraag: Tijdens je reis bel je jouw vriend. Wat is voor jou de veiligste manier om je mobiele telefoon te gebruiken? (Geef één antwoord):

1. Zoek een geschikte plaats om te stoppen
2. Rij langzaam op een rustige weg
3. Bel via de handenvrije apparatuur

Wanneer meerkeuzevragen gebruikt worden om het beoordelingsvermogen van de kandidaat-bestuurders in verschillende verkeerssituaties te testen, worden vaak afbeeldingen of in sommige gevallen geanimeerde beelden (in combinatie met realistische beelden) gebruikt om de verkeerssituatie te illustreren (bv. Frankrijk, zie figuur 2 voor enkele beelden uit het theorie-examen van Frankrijk). Van de kandidaat-bestuurder wordt dan verwacht dat hij op basis van de foto/afbeelding/animatie aangeeft hoe hij/zij zou reageren in de betreffende situatie. Hierbij is het belangrijk dat de foto/afbeelding/animatie de verkeerssituatie weergeeft vanuit het waarheidsgetrouwe bestuurdersperspectief vanuit een auto in plaats van enkel een helikopterperspectief te gebruiken (Genschow et al., 2015; Roelofs et al., 2021). Een evaluatie van het theorie-examen in Nederland heeft aangetoond dat het tonen van verkeerssituaties vanuit het bestuurdersperspectief ter vervanging van een helikopterperspectief (bovenaanzicht) de begrijpelijkheid van de situatie aanzienlijk verbetert (Roelofs et al., 2021). Dit omdat het bestuurdersperspectief beter aansluit bij de werkelijke situatie. Een helikopterperspectief vereist ruimtelijke oriëntatie vaardigheden, die niet relevant zijn voor de rijtaak. De waarheidsgetrouwheid van verkeerssituaties op het theorie-examen kan nog beter worden nagebootst door in plaats van statische illustraties (foto's) bewegende beelden te gebruiken zodat verkeerssituaties dynamische sequenties kunnen aannemen (Genschow et al., 2015). Bewegende beelden zijn sterker gerelateerd aan een werkelijke verkeerssituatie dan statische beelden waardoor deze een betere manier zijn om de bekwaamheid van kandidaat-bestuurders te beoordelen.





Figuur 2 Beelden uit het theorie-examen van Frankrijk (combinatie van geanimeerde en realistische beelden)

Genschow en collega's (2015) vermelden verder dat naast het dynamische karakter van verkeerssituaties, ook de beperkte tijd die beschikbaar is voor het zoeken naar informatie, het afwegen van actiemogelijkheden en het nemen van een reactiebeslissing een belangrijke rol speelt bij het beoordelen van de rijbekwaamheid. Wanneer tijdens het theorie-examen vragen gerelateerd aan echte verkeerssituaties (bv. tijdig herkennen en vermijden van gevaren) binnen een bepaalde tijd beantwoord moeten worden en deze snelheidscomponent wordt meegenomen in de beoordeling van deze vragen, zal de validiteit van het theorie-examen verhogen. Verder onderzoek is hiernaar nodig, aangezien dit nog niet in de praktijk uitgetest is.

De validiteit van het theorie-examen vergroot ook wanneer de vragen die gesteld worden, gerelateerd zijn aan de onderwerpen die volgens Europese richtlijn 2006/126/EU getoetst moeten worden tijdens het theorie-examen (Genschow et al., 2015). Deze onderwerpen zijn:

- Verkeersregels (verkeersborden, voorrang, snelheidsbeperkingen);
- Regels met betrekking tot administratieve documenten;
- Alertheid en houding naar andere weggebruikers;
- Risicofactoren gerelateerd aan bijzonder kwetsbare categorieën weggebruikers;
- Gedrag bij een ongeval
- Effecten van gemoedstoestand, vermoeidheid, alcohol, drugs en medicijnen op alertheid en rijgedrag;
- Risico's in verband met andere typen voertuigen;

- Risico's in verband met weers- en wegomstandigheden;
- Veiligheidsfactoren met betrekking tot het voertuig, de ladingen en de vervoerde personen;
- Typische voertuigstoringen en defecten;
- Milieubewust rijden.

Roelofs et al. (2021) hebben het theorie-examen in Nederland geëvalueerd. Meer bepaald hebben ze de validiteit onderzocht van de vragen die gesteld worden over voorrangssituaties op kruispunten. In Nederland bestaan deze vragen meestal uit een specifieke verkeerssituatie, voorgesteld via een afbeelding, waarin de bestuurder van de “voorste” auto, meestal van achteren gezien, op het punt staat een verkeerstaak uit te voeren (b.v. invoegen, afslaan, oversteken, parkeren, inhalen) op een (geanimeerd) weggedeelte of een kruispunt. Van de kandidaat-bestuurder wordt verwacht dat hij reageert vanuit het perspectief van de bestuurder van deze voorste auto. De resultaten toonden aan dat de vragen die betrekking hadden op situaties waarin de kandidaat-bestuurders voorrang hadden als moeilijker werden ervaren. Hieruit kan worden afgeleid dat kandidaat-bestuurders het verifiëren van de eigen voorrang moeilijker vinden dan het verifiëren van de voorrang van andere weggebruikers (Roelofs et al., 2021). Daarnaast bleek ook dat kandidaat-bestuurders de vragen duidelijker vonden en beter begrepen wanneer ze het antwoord op de afbeelding mochten aanduiden (bv. wijs de auto aan die eerst voorrang heeft) in vergelijking met het kiezen van het correcte antwoord uit een meerkeuzelijst (Roelofs et al., 2021). Volgens Roelofs en collega's (2019) is dit te verklaren door het feit dat het aanduiden van het antwoord op een foto beter aansluit bij de werkelijke verkeerssituatie waarin bestuurders visueel moeten waarnemen wie voorrang heeft/moet verlenen.

Een opportuniteit is om het theorie-examen vorm te geven volgens de taxonomie van Bloom (1956), zie figuur 3. Dit model wordt voornamelijk binnen een onderwijskundige en pedagogische context gebruikt en is een indeling in 6 verschillende niveaus waarop een persoon kennis kan beheersen. In deze taxonomie worden de kennisniveaus en activiteiten nodig om de kennis te verwerven geclassificeerd van eenvoudig naar complex en van concreet naar abstract.

Taxonomie van Bloom herziene versie (Anderson et al., 2001)		Cognitieve processen					
		Onthouden	Begrijpen	Toepassen	Analyseren	Evalueren	Creëren
Kennis	Feitelijke kennis						
	Conceptuele kennis						
	Procedurele kennis						
	Metacognitieve kennis						

Figuur 3 Taxonomie van Bloom volgens Anderson en Krathwohl (2001)

Met betrekking tot de kennisniveaus maakt de taxonomie een onderscheid tussen vier soorten kennis (Bloom, 1956):

1. *Feitelijke kennis* verwijst naar basisbegrippen, feiten en details die leerlingen moeten kennen om een vak of discipline te kunnen beheersen. Met betrekking tot het theorie-examen testen vooral waar-/onwaar-vragen de feitelijke kennis van de kandidaat-bestuurder.
2. *Conceptuele kennis* omvat kennis van grotere structuren waarin feiten samenkomen en met elkaar samenhangen, zoals classificaties, principes, theorieën en modellen. Met betrekking tot het theorie-examen testen vooral eenvoudige meerkeuzevragen de conceptuele kennis van de kandidaat-bestuurder. Bijvoorbeeld: aan de kandidaat wordt gevraagd om de juiste antwoordmogelijkheden aan te kruisen. Bovendien is het mogelijk aan te geven of slechts één van de antwoorden juist is, of dat meerdere antwoorden van toepassing kunnen zijn; soms is het zelfs zo dat geen van de antwoordmogelijkheden juist is.
3. *Procedurele kennis* is kennis die vertelt hoe je iets moet doen. Denk bijvoorbeeld aan stappenplannen, algoritmes, technieken en methoden. Ook kennis over de criteria die bepalen

wanneer je welke procedure moet toepassen hoort hierbij. Met betrekking tot het theorie-examen testen sorteervragen de procedurele kennis van de kandidaat-bestuurder.

4. *Metacognitieve kennis*, ten slotte, verwijst naar het bewustzijn en de kennis die leerlingen zelf ontwikkelen over hun eigen denken. Met betrekking tot het theorie-examen testen vooral aanvulvragen; inzichtsvragen en casestudie-meerkeuzevragen de metacognitieve kennis van de kandidaat-bestuurder.

Deze soorten kennis kunnen door middel van 6 verschillende leeractiviteiten verworven worden (Bloom, 1956):

1. Onthouden: Informatie en kennis beschrijven, herinneren of kunnen benoemen. Het herkennen en onthouden van feiten.
2. Begrijpen: Concepten of ideeën kunnen samenvatten, uitleggen, interpreteren of classificeren.
3. Toepassen: Informatie kunnen toepassen in een andere situatie of context. Kennis of informatie kunnen gebruiken of uitvoeren.
4. Analyseren: Informatie in verschillende delen kunnen splitsen om het te onderzoeken en verbanden te kunnen leggen. Vragen kunnen stellen bij bepaalde kennis en zoeken naar relaties. Verder kunnen kijken dan de kennis die je al hebt.
5. Evalueren: Een genomen besluit of gebeurtenis kunnen beoordelen, bekritisieren of controleren. Op basis van kennis vorm je een mening waarbij je meningen, invalshoeken en argumenten tegen elkaar kunt afwegen.
6. Creëren: Nieuwe producten, invalshoeken, ideeën of ontwerpen kunnen maken/bedenken.

Deze 6 leeractiviteiten kunnen onderverdeeld worden in hogere orde denken (analyseren, evalueren en creëren) en lagere orde denken (onthouden, begrijpen en toepassen). Vragen die geclassificeerd worden onder het hogere orde denken stimuleren kritisch nadenken, creativiteit en het probleemoplossend vermogen. Het lagere orde denken legt meer nadruk op het evalueren van begrippen, begrijpen, samenvatten en reproduceren van kennis. Hogere orde denkvaardigheden zijn niet belangrijker dan denkvaardigheden van lagere orde maar zijn gewoon complexer. De taxonomie illustreert dat je kennis op verschillende manieren kan verwerven door meer of minder complexe leerdoelen na te streven. Daarnaast helpt de taxonomie ook bij het formuleren van leerdoelen en het vaststellen van gewenste beheersingsniveaus. Door met de verschillende kennisniveaus te werken wordt meer inzicht verworven in hoe personen presteren en kan gericht bijgestuurd worden indien nodig.

De voordelen van het inrichten van het theorie-examen volgens de taxonomie van Bloom (Bloom, 1956) zijn als volgt:

- Door de zes verschillende kennisniveaus te integreren in het theorie-examen wordt een beter inzicht verkregen in de sterke en zwakke punten van kandidaat-bestuurders. De kandidaat-bestuurder kan zelf zien hoe hij scoort op de verschillende kennisniveaus/vaardigheden. Met deze informatie kunnen bijvoorbeeld de praktische rijlessen of aanvullende theoretische lessen (bijvoorbeeld indien onvoldoende op theoretisch examen) aangepast worden op de behoefte van de kandidaat-bestuurder zodat hij ondersteuning krijgt op de juiste aspecten.
- Meer variatie in de vragen van het theoretisch rijexamen door zowel vragen te formuleren die het lagere orde denken als het hogere orde denken vereisen. Hierdoor wordt een eenzijdige benadering van het onderwerp voorkomen doordat kandidaat-bestuurders de theorie moeten oefenen vanuit meerdere kennisniveaus om te kunnen slagen. Dit vereist wel dat de theoriehandboeken die de kandidaat-bestuurders gebruiken als voorbereiding ook aan de taxonomie van Bloom moeten worden aangepast.
- Indien het theoretisch rijexamen volgens de taxonomie wordt ingericht is het dankzij de naamgeving volgens de 4 kennisniveaus en 6 leeractiviteiten eenvoudig om zelf aanpassingen te doen aan het examen. De examinerator ziet onmiddellijk op welke kennisniveaus aanpassingen worden aangebracht en welke gevolgen deze aanpassingen hebben voor de samenstelling van de test. Op deze manier kan rekening worden gehouden met de verhouding tussen de verschillende kennisniveaus wanneer vragen worden aangepast of weggelaten. Dit komt de validiteit van het examen ten goede.

Aandacht voor het testen van de kennis van de wegcode

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 aan 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 (17% van de examinatoren en 21% van de rijlesgevers vindt van niet) 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 (32% van de examinatoren en 31% van de rijlesgever vindt van niet).

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 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 (76%) vinden dat de vragen een goede moeilijkheidsgraad hebben (m.a.w. dat ze niet te moeilijk of te makkelijk zijn).

De meerderheid (85.2%) van de kandidaat-bestuurders gaf tijdens de bevraging aan dat ze voldoende tijd hadden om de vragen te beantwoorden (8.1% gaf aan onvoldoende tijd te hebben gehad om de vragen te beantwoorden, de overige 6.7% gaf geen mening).

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 (>150 personen) aan dat het theorie-examen zorgt voor een goede kennis van de wegcode, er voldoende tijd is om de vragen te beantwoorden (ca. 330 personen), de vragen duidelijk zijn en dat vragen worden voorgelezen. Daarnaast geven ze ook regelmatig (50-150 personen) 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. Af en toe (<50 personen) werden volgende positieve punten aangehaald: Kan via zelfstudie, Uitslag is direct beschikbaar, Duidelijke voorleesstem, Gebruik van foto's bij de vragen, Beschikbaarheid van proefexamens, Duurtijd – snel voorbij, Relevante leerstof, Goede voorbereiding op het rijden, de lessen en het praktijkexamens, Bezorgt een realistischer beeld over autorijden (wat is goed en wat is slecht), Voldoende streng, Duidelijk wat er verwacht wordt (wat je leert, wordt ook gevraagd), Representatief, Om te slagen moet er gestudeerd worden, De prijs – goedkoop/niet te duur, Goed geregeld – verloopt vlot, en Digitaal – via de computer.

Examinatoren geven geen bepaald positief punt vaak aan, maar geven wel regelmatig (5-15 personen) 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. Enkel (<5 personen) haalden volgende punten aan: Zonder voorbereiding kan men niet slagen, Voldoende variatie in de vragen, Verplicht theorielessen volgen na 2x niet slagen, Goede voorbereiding praktijk, Goed niveau van vragen en Goed aantal vragen.

Rijlesgevers geven vaak (>40 personen) aan dat het goed is dat er 5 punten worden afgetrokken voor zware overtredingen. Daarnaast geven ze vaak (10-40 personen) 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). Enkel (<10 personen) halen volgende punten aan: Vertraagde zitting is mogelijk, Voldoende variatie van de vragen, Volgen verplichte rijlessen na 2x niet geslaagd te zijn, Kostprijs oké, niet te duur, Voldoende vragen en Duidelijke criteria, en Men weet wat er verwacht wordt.

Verbeterpunten:

Kandidaat-bestuurders geven vaak (>150 personen) aan dat vragen soms dubbelzinnig/verwarrend/onduidelijk zijn en dat er te weinig tijd is om de vragen te beantwoorden (m.a.w. tijdsdruk, ca. 160 personen). Daarnaast geven ze ook regelmatig (50-150 personen) 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. Af en toe (<50

personen) werden ook volgende zaken aangehaald: Ouderwets, Er kan niet teruggekeerd worden in de vragen, Weinig variatie in de vragen, Irrelevante/te gedetailleerde vragen (verkeerslichten van de tram, schakelen terwijl iemand automatisch gaat rijden, etc.), Voorleesstem (zou afgezet moeten kunnen worden, vervelende stem), Verouderde apparatuur, Teveel vragen, Onvoldoende vragen, Te gemakkelijk, Te druk – teveel volk in het examenlokaal, Men kan ook slagen zonder te studeren (turbo theorieles), Onvoldoende goede voorbereiding op het rijden zelf, Minimumscore van 41 op 50 is te hoog, Na het examen geen uitleg over de fouten, Schrikt toekomstige kandidaat-bestuurders af, Niet mogelijk om het examen in andere talen af te leggen, Te weinig examencentra, Slechts een momentopname, Meer variatie in verkeerssituaties die bevraagd worden, en De wachttijden.

Examinatoren geven geen bepaald verbeterpunt vaak aan, maar geven wel regelmatig (5-15 personen) aan dat fraude meer bestreden zou moeten worden en dat er meer vragen gesteld zouden moeten worden, omdat ze 50 vragen te weinig vinden. Enkelen (<5 personen) haalden volgende punten aan: Aanbod examenvragen verruimen (om doorgeven van vragen te voorkomen), Betere en modernere foto's en filmpjes, meer realistisch, Engels, Frans en Duits in Vlaanderen op pc i.p.v. met tolk, Examen automatisch laten stoppen wanneer 10 punten tekort zijn, zo kunnen vragen minder doorgegeven worden, Turbo theorielessen met de achterpoortjes niet toelaten, Sommige vragen zijn te onduidelijk, teveel dubbele negaties, en Verplichte lessen voor iedereen.

Rijlesgevers geven geen bepaald verbeterpunt vaak aan, maar geven wel regelmatig (10-40 personen) 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. Enkelen (<10 personen) haalden volgende punten aan: Meer vragen stellen i.p.v. slechts 50, Tijdlimiet zou afschaffen moeten worden, Vragen zijn soms verouderd, meer updaten, Ongevallenformulier invullen ook opnemen, Turbo theorielessen verbieden, Mondeling examen toevoegen, ook open vragen stellen, en Moeilijkheidsgraad verhogen.

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, 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 (>40 personen) en examinatoren (<15 personen) 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 terugkommoment in te spelen op attitudes, omdat attitudes moeilijk tot niet te testen zijn tijdens het theorie- (of praktijk)examen (Helman et al., 2017).

Uit de literatuurstudie blijkt dat richtlijn 2006/126/EG leerdoelstellingen bevat met betrekking tot de kennis van veilige attitudes en bereidheid tot veilig rijgedrag (bijlage II van de richtlijn). Kennis hebben over deze concepten is echter onvoldoende om het rijgedrag te veranderen. Deze concepten (bv. veilige attitudes, risicoaanvaarding, omgaan met groepsdruk, zelfbewustzijn) zijn echter zeer relevant voor veilig rijden maar zijn in de praktijk moeilijk tot niet te testen tijdens het theoretische of praktische rijexamen (Helman et al., 2017). Helman et al. (2017) bevelen daarom aan de rijopleiding niet volledig te baseren op testen maar ook verplichte (theorie)lessen (cfr. Inzichts- en weerstandstrainingen) te organiseren over de bovenvermelde concepten die niet of zeer moeilijk kunnen worden getest, maar die wel belangrijk zijn voor veilig te rijden. Op deze manier kunnen de kandidaat-bestuurders een veilige attitude ontwikkelen en leren om weerstand te bieden aan impulsen die kunnen leiden tot onveilig rijgedrag. De taak van het theorie-examen is eerder om te toetsen of kandidaat-bestuurders de wegcode beheersen (Helman et al., 2017).

Bijkomend onderzocht: A.6 Tijdsduur van het theorie-examen in andere landen

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 in totaal 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 afhangen van de vraagsoort (nl. waar/onwaar vraag, meerkeuzevraag, invulvraag) zoals Nederland en Finland (Genschow et al., 2015).

Luik B1: Ondersteuningsmiddelen

Er bestaat een divers aanbod van ondersteuningsmiddelen ter voorbereiding op het theorie-examen en/of praktijkexamen, zowel door de overheid gesteund (www.mijnrijbewijsB.be, Rijbewijzer in de klas, Rijbewijzer (praktijkboek) en voorheen Rijbewijzer app), als commerciële ondersteuningsmiddelen (vb. Wees WegWijs, Hit the Road en Leren autorijden van A tot Z met Flor Koninckx). Kandidaat-bestuurders blijken zowel door de overheid gesteunde ondersteuningsmiddelen als commerciële ondersteuningsmiddelen te gebruiken.

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 overige ondersteuningsmiddelen (27.4%). Indien een kandidaat-bestuurder 'overige ondersteuningsmiddelen' gebruikte, maakten ze gebruik van: de website gratisrijbewijsonline.be (+ 50%), de KBC app (+ 10%), theorielessen: (+ 10%), proefexamens op internet (20 %), respondenten die de naam niet meer kennen van het ondersteuningsmiddel dat ze gebruikt hebben (+10%) en Feu Vert (+ 1%). Tijdens de interviews werden ook de sites mijnrijbewijsb.eu en mijnrijbewijs.be vermeld.

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, zie tabel 1 voor exacte aantallen.

Tabel 1 Gebruik van ondersteuningsmiddelen volgens kandidaat-bestuurders en begeleiders

	GEBRUIK VOLGENS KANDIDAAT-BESTUURDERS	GEBRUIK VOLGENS BEGELEIDERS
RIJBEWIJZER APP (niet meer actief)	Volledige programma: 53.1% Specifieke onderdelen: 8.2% Andere: 4.1% Weet ik niet: 34.7%	Volledige programma: 45.8% Specifieke onderdelen: 16.7% Andere: 8.3% Weet ik niet: 29.2%
RIJBEWIJZER IN DE KLAS	n.v.t.	n.v.t.
PRAKTIJKBOEK RIJBEWIJZER	Volledige programma: 68.3% Specifieke onderdelen: 4.2% Andere: 16.7% Weet ik niet: 10.8%	Volledige programma: 73.2% Specifieke onderdelen: 14.6% Andere: 0% Weet ik niet: 12.2%
MIJNRIJBEWIJSB.BE	Volledige programma: 76.3% Specifieke onderdelen: 10.8% Andere: 3.1% Weet ik niet: 9.8%	Volledige programma: 55.1% Specifieke onderdelen: 19.4% Andere: 0% Weet ik niet: 25.5%
AUTORIJDEN VAN A TOT Z MET FLOR KONINCKX	Volledige programma: 71.6% Specifieke onderdelen: 8.1% Andere: 4.7% Weet ik niet: 15.7%	Volledige programma: 70.9% Specifieke onderdelen: 10.1% Andere: 2.5% Weet ik niet: 16.5%
WEES WEGWIJS	Volledige programma: 66.1% Specifieke onderdelen: 6.1% Andere: 3.6% Weet ik niet: 24.2%	Volledige programma: 54.2% Specifieke onderdelen: 4.2% Andere: 4.2% Weet ik niet: 37.5%
HIT THE ROAD	Volledige programma: 64.8% Specifieke onderdelen: 6.9% Andere: 8.1% Weet ik niet: 20.2%	Volledige programma: 38.5% Specifieke onderdelen: 7.7% Andere: 0% Weet ik niet: 53.8%
OVERIGE ONDERSTEUNINGS- MIDDELEN	Volledige programma: 52% Specifieke onderdelen: 14.6% Andere: 6.7% Weet ik niet: 26.7%	Volledige programma: 27.3% Specifieke onderdelen: 31.8% Andere: 13.6% Weet ik niet: 27.3%

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. Zie tabel 2 en 3 voor exacte aantallen.

Tabel 2 Mening van kandidaat-bestuurders over ondersteuningsmiddelen

	HOEEVEELHEID GELEERD	DUIDELIJKHEID	GEBRUIKS- VRIENDELIJKHEID	GOED TER VOORBEREIDING
RIJBEWIJZER APP (niet meer actief)	- : 24.5% ±: 17.3% +: 58.2%	- : 12.2% ±: 16.3% +: 71.5%	- : 14.3% ±: 19.4% +: 66.3%	- : 16.3% ±: 17.3% +: 66.4%
RIJBEWIJZER IN DE KLAS	- : 25.8% ±: 24.2% +: 50%	- : 22.6% ±: 11.3% +: 66.1%	n.v.t.	- : 25.8% ±: 14.5% +: 59.7%
PRAKTIJKBOEK RIJBEWIJZER	- : 15.8% ±: 15.8%	- : 9.2% ±: 9.2%	- : 8.3% ±: 12.5%	- : 10% ±: 14.2%

	+ : 68.4%	+ : 81.6%	+ : 79.2%	+ : 75.8%
MIJNRIJBEWIJSB.BE	- : 4%	- : 2.6%	- : 2.8%	- : 4.2%
	± : 8.3%	± : 5.4%	± : 5%	± : 7.3%
	+ : 87.7%	+ : 92%	+ : 92.2%	+ : 88.5%
AUTORIJDEN VAN A TOT Z MET FLOR KONINCKX	- : 6.3%	- : 5.4%	- : 6.2%	- : 6.4%
	± : 12.7%	± : 13.2%	± : 11.3%	± : 11.1%
	+ : 81%	+ : 81.4%	+ : 82.5%	+ : 82.5%
WEES WEGWIJS	- : 9.7%	- : 6.4%	- : 6.9%	- : 9.4%
	± : 16.4%	± : 12.8%	± : 12.2%	± : 12.8%
	+ : 83.9%	+ : 80.8%	+ : 80.9	+ : 77.8%
HIT THE ROAD	- : 10.6%	- : 7.8%	- : 6.9%	- : 10.9%
	± : 14.6%	± : 12.1%	± : 11.8%	± : 12.8%
	+ : 74.8%	+ : 80.1%	+ : 81.3%	+ : 76.3%
OVERIGE ONDERSTEUNINGS-MIDDELEN	- : 7%	- : 3.8%	- : 4.1%	- : 2.9%
	± : 17.5%	± : 19%	± : 18.8%	± : 18.4%
	+ : 75.6%	+ : 77.2%	+ : 77.1%	+ : 78.7%

Legende:

- Niet veel geleerd, niet duidelijk, niet gebruiksvriendelijk, niet goed ter voorbereiding

± Neutraal: noch veel/weinig geleerd, noch duidelijk/onduidelijk, noch gebruiksvriendelijk/gebruiksonvriendelijk, noch goed/slecht ter voorbereiding

+ Veel geleerd, duidelijk, gebruiksvriendelijk, goed ter voorbereiding

Tabel 3 Mening van begeleiders over ondersteuningsmiddelen

	HOEEVEELHEID GELEERD	DUIDELIJKHEID	GEBRUIKS- VRIENDELIJKHEID	GOED TER VOORBEREIDING
RIJBEWIJZER APP (niet meer actief)	? : 4.2%	? : 4.2%	? : 4.2%	? : 4.2%
	- : 8.3%	- : 16.7%	- : 8.4%	- : 0%
	± : 8.3%	± : 12.5%	± : 16.7%	± : 25%
	+ : 79.1%	+ : 79.2%	+ : 70.8%	+ : 70.8%
RIJBEWIJZER IN DE KLAS	? : 11.8%	? : 17.6%	n.v.t.	? : 11.8%
	- : 2.9%	- : 2.9%		- : 8.8%
	± : 17.6%	± : 11.8%		± : 11.8%
	+ : 67.6%	+ : 67.7%		+ : 67.7%
PRAKTIJKBOEK RIJBEWIJZER	? : 7.3%	? : 9.8%	? : 9.8%	? : 9.8%
	- : 0%	- : 0%	- : 0%	- : 0%
	± : 12.2%	± : 4.9%	± : 2.4%	± : 4.9%
	+ : 80.5%	+ : 85.3%	+ : 87.8%	+ : 85.4%
MIJNRIJBEWIJSB.BE	? : 12.2%	? : 12.2%	? : 14.3%	? : 10.2%
	- : 1%	- : 2%	- : 1%	- : 2%
	± : 5.1%	± : 3.1%	± : 5.1%	± : 1%
	+ : 81.6%	+ : 82.7%	+ : 79.6%	+ : 86.8%
AUTORIJDEN VAN A TOT Z MET FLOR KONINCKX	? : 8.9%	? : 8.9%	? : 8.9%	? : 10.1%
	- : 1.3%	- : 1.3%	- : 1.3%	- : 1.3%
	± : 8.3%	± : 5.1%	± : 7.6%	± : 8.9%
	+ : 84.8%	+ : 84.8%	+ : 82.3%	+ : 79.8%
WEES WEGWIJS	? : 20.8%	? : 16.7%	? : 16.7%	? : 16.7%
	- : 4.2%	- : 4.2%	- : 4.2%	- : 4.2%
	± : 8.3%	± : 12.5%	± : 8.3%	± : 4.2%
	+ : 66.7%	+ : 66.7%	+ : 70.8%	+ : 75%
HIT THE ROAD	? : 38.5%	? : 38.5%	? : 38.5%	? : 38.5%
	- : 0%	- : 0%	- : 0%	- : 0%
	± : 23.1%	± : 15.4%	± : 23.1%	± : 7.7%
	+ : 38.4%	+ : 46.2%	+ : 38.5%	+ : 53.9%
OVERIGE ONDERSTEUNINGS- MIDDELEN	? : 18.2%	? : 27.3%	? : 27.3%	? : 27.3%
	- : 0%	- : 0%	- : 0%	- : 0%
	± : 9.1%	± : 0%	± : 0%	± : 0%
	+ : 72.8%	+ : 72.7%	+ : 72.7%	+ : 72.7%

Legende:

? Weet ik niet

- Niet veel geleerd, niet duidelijk, niet gebruiksvriendelijk, niet goed ter voorbereiding

± Neutraal: noch veel/weinig geleerd, noch duidelijk/onduidelijk, noch gebruiksvriendelijk/gebruiksonvriendelijk, noch goed/slecht ter voorbereiding

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

De meerderheid van de rijlesgevers/rijsscholen 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 rijsschool 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 rijsschool app, 26% VAB rijsschool proefexamen, 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 (>150 personen) 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 examen). Daarnaast geven kandidaat-bestuurders regelmatig (50-150 personen) 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. Sommigen (<50 personen) halen volgende punten aan: Studeren op eigen tempo, Kan gestudeerd worden op zelfstandige basis, Goede voorbereiding op de examens en het rijden, Handig in gebruik, Uitgebreid, veel informatie, Toegankelijk – gemakkelijk aan te raken, Gebruiksvriendelijk, Motiveren om het examen af te leggen, Up-to-date, Waarheidsgetrouw, Laagdrempelig, Veel informatie op korte tijd, Voldoende keuze, Interactief, Realistische voorbeelden, Goedkoop, en Alles wordt vaak herhaald.

Begeleiders geven geen bepaald positief punt vaak aan, maar geven regelmatig (10-30 personen) 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. Enkelen (<10 personen) haalden volgende punten aan: Voor

personen met een beperking (autisme, dyslexie) bestaan er ook mogelijkheden om ze te gebruiken, en Jongeren kunnen leren wanneer het hen uitkomt.

Rijlesgevers geven geen bepaald positief punt vaak aan, maar geven regelmatig (10-40 personen) volgende positieve punten aan: toegankelijk voor iedereen, de proefexamens die er aan verbonden zijn, duidelijk en overzichtelijk, en praktische voorbeelden. Sommigen (<10 personen) haalden volgende punten aan: Goede kwaliteit, Een houvast voor de kandidaat en de begeleider, Voor ieder wat wils, verschillende types (boek, online, etc.), Studeren kan op het eigen ritme, Meeste ondersteuningsmiddelen bevatten duidelijke en begrijpbare taal, Geven een goed beeld van de verschillende verkeerssituaties, Gemakkelijk om als lesgever naar te kunnen verwijzen, en Informatie wordt up-to-date gehouden.

Verbeterpunten:

Kandidaat-bestuurders geven geen bepaald verbeterpunt vaak aan, maar geven regelmatig (50-150 personen) aan dat de kostprijs te duur is, de informatie verwarrend en onduidelijk, en niet alle informatie die men moet kennen voor het examen bevat. Sommigen (<50 personen) halen volgende punten aan: Niet altijd up-to-date – verouderd, Omslachtig, Te uitgebreid, Advertenties op sommige websites, Te weinig proefexamens en testen, Onvoldoende interactie, geen mogelijkheid tot het stellen van vragen, Onduidelijke structuur – onoverzichtelijk, Teveel tekst, Te weinig variatie, Te uitgebreid, geen onderscheid tussen wat belangrijk is en details, Beperkt aanbod, Soms tegenstrijdig – spreken mekaar tegen, Ingewikkelde uitleg, Te vaag, Praktijkgedeelte is vaak onduidelijk, Moeilijk te kiezen welk ondersteuningsmiddel te gebruiken, Oefenexamens niet representatief voor het echte theorie-examen, Geeft teveel zekerheid, maakt overmoedig, en Onvoldoende beschikbaar in andere talen.

Begeleiders geven geen bepaald verbeterpunt vaak aan, maar geven regelmatig (10-30 personen) 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. Sommigen (<10 personen) haalden volgende punten aan: Er zouden meerdere tussentijdse testen moeten zijn en verplichte oefenmomenten, Onvoldoende bruikbaar voor de praktijk, Niet alles zou via zelfstudie moeten gaan, enkele uren rijles aangevuld met de ondersteuningsmiddelen zou beter zijn, Beknopte overzichten ontbreken bij bepaalde ondersteuningsmiddelen, Geen mogelijkheden om vragen te stellen over zaken die niet besproken worden, en Eventueel ook een luistermodule zodat je niet altijd moet lezen maar ook on-the-go kan luisteren.

Rijlesgevers geven geen bepaald verbeterpunt vaak aan, maar geven regelmatig (10-40 personen) 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. Sommigen (<10 personen) haalden volgende punten aan: Zou nog uitgebreider mogen zijn, Beter één centraal ondersteuningsplatform, Soms te complex en moeilijk te begrijpen, Te weinig oefenvragen, Niet beschikbaar in voldoende talen, Meer inzetten op rij-attitudes, en Te weinig gericht op de praktijk.

Bijkomend onderzocht: B1.6 Inhoudsanalyse van ondersteuningsmiddelen

MijnrijbewijsB.be

MijnrijbewijsB.be is een online leerplatform van VSV, volledig gratis en toegankelijk voor iedereen. Er zijn 2 onderdelen: het theoriegedeelte (inclusief een aantal proefexamens) en een praktijkgedeelte.

Op mijnrijbewijsB.be wordt de leerstof opgesplitst in een aantal thema's en er wordt gebruik gemaakt van duidelijk beeldmateriaal, waaronder vlogs, foto's, tekeningen en filmpjes. Het online leerplatform is zeer gemakkelijk in gebruik en heeft een overzichtelijke lay-out.

De thema's die afgebakend worden in het theoriegedeelte zijn: Kruispunten, Op weg, Stilstaan en parkeren, Snelheid, Jij en je auto, Herhalingsoefeningen en Proefexamen. In elke module wordt eerst de theorie rond het thema weergegeven, waarna de theorie verder wordt ingeoefend aan de hand van

verschillende werkvormen: meerkeuzevragen, slepen en klikken, videovragen, juist of fout vragen, 360° video's. De meeste werkvormen zijn interactief, maar de 360° video's eisen geen actieve inbreng en dienen vooral om de kandidaat-bestuurder kennis te laten maken met verkeerssituaties die op een route kunnen voorkomen.

Opvallend is dat er een (extra) specifieke module is rond speed pedelecs. Dit is zeker een meerwaarde voor kandidaat autobestuurders, om verdraagzaamheid te creëren naar deze relatief nieuwe weggebruiker toe. In bepaalde omstandigheden rijden speed pedelecs immers op de rijbaan. Ook voor potentiële speed pedelec gebruikers is dit een interessante module. Immers, wanneer je een rijbewijs type B hebt, mag je ook met een speed pedelec rondrijden. Er wordt aanbevolen om deze module verder uit te breiden naar vormen van micromobiliteit.

In het praktijkgedeelte zijn er eveneens verschillende thema's, namelijk: Belangrijk voor het examen, Voorbereid de auto in, De auto onder controle, In het verkeer, Een veilige rijstijl, en Wat je moet weten. Opvallend bij het praktijkgedeelte is dat er niet echt theorie aanwezig is, maar dat de tips/aandachtspunten verwerkt zitten in de oefeningen. De oefeningen zijn veel minder interactief dan bij het theoriegedeelte. De werkvormen "Kan ik het", "Vlogs" en de "Checklist" focussen vooral op het informeren rond de praktische vaardigheden. De Vlogs geven op luchtige wijze de theorie weer en zorgen ervoor dat deze theorie gememoriseerd wordt. De Vlogs zijn wel aan de lange kant (om en bij de 7 minuten), waardoor een aantal vlogs na elkaar bekijken, kan zorgen voor een overload aan informatie en de doordringbaarheid minder groot is. Er zijn ook nog "juist of fout" oefeningen, waar steeds een feedback aan gekoppeld wordt na het beantwoorden van de vragen.

Rijbewijzer (website)

De website kent een eenvoudige lay-out, is eenvoudig in gebruik en bevat enkel de noodzakelijke informatie. De bezoeker van de website wordt bijgevolg niet overladen met informatie, waardoor het gebruikerspotentieel stijgt.

De website rond Rijbewijzer geeft vooral praktische informatie omtrent het examen (Het traject van A tot Z), en focust minder op het inhoudelijke leerproces. Zo wordt er bijvoorbeeld ingegaan op de voorwaarden waaraan een auto moet voldoen voor het praktische rijexamen, kan je de verschillende rijexamencentra opzoeken of worden de verschillende manoeuvres van het praktijkexamen uitgelegd. Ook is er een Rijbewijzer Quiz, waar potentiële begeleiders kunnen testen of ze voldoende op de hoogte zijn van een aantal wettelijke voorwaarden die gelden voor begeleiders. Voor het inhoudelijke leerproces zijn er doorverwijzingen naar de website van mijnrijbewijsB.be, bijvoorbeeld om het theorie-examen verder in te oefenen.

Rijbewijzer (praktijkboek)

Inhoudelijk focust het praktijkboek Rijbewijzer op het leerproces om met de auto de baan op te gaan, en niet zozeer op de wegcode. Doorheen het boek worden vier niveaus gebruikt om de kandidaat-bestuurder hierin te ondersteunen: (1) ritvoorbereiding, (2) voertuigbeheersing, (3) eenvoudige verkeerssituaties, (4) complexe verkeerssituaties en gedrag op de weg. Per niveau zijn er een aantal missies om te doorlopen. Elke missie wordt onderverdeeld in: wat je moet kunnen, hoe je het kan inoefenen, de toelichting stap voor stap, en tot slot een aantal oefenvragen en tips. Het is de bedoeling om de verschillende missies in te oefenen met een aantal oefenritten (al dan niet samen met een begeleider of rijlesgever). Op het einde van het boek is er dan ook een logboek waarin deze oefenritten kunnen worden bijgehouden.

Bij de ritvoorbereiding wordt er kort ingegaan op het Europees aanrijformulier (boorddocumenten). Maar er worden geen concrete tips gegeven over hoe dit formulier correct moet worden ingevuld. Ook wordt er in het praktijkboek nergens vermeld hoe de bestuurder moet omgaan met stressvolle situaties, zoals bijvoorbeeld verkeersagressie, bumperkleven, wesp in de auto, etc. Dit zouden nog mogelijke aanvullingen kunnen zijn in het praktijkboek.

Naast deze inhoudelijke begeleiding, kunnen er in het boek ook tips voor de begeleider worden teruggevonden, alsook een aantal tips voor het examen. Het praktijkboek vermeldt ook dat er een gratis app "Rijbewijzer" bestaat, welke als aanvulling gebruikt kan worden of zelfs los van het

praktijkboek. Ook wordt er naar de website mijnrijbewijsB.be verwezen voor gratis vlogs en oefeningen voor het verder inoefenen.

Hit the Road

In tegenstelling tot het praktijkboek Rijbewijzer, focust het handboek rijbewijs B – hit the road meer op de complexe verkeerswetgeving, waardoor het vooral een bijdrage zal leveren bij het behalen van het theoretisch rijexamen. Het handboek legt vooral de nadruk op de klassieke verkeersregels, waaronder verkeerstekens, voorrangsregeling, snelheid, enzovoort. Bijkomend worden ook overige aspecten uit de verkeerswetgeving toegelicht, waaronder LEZ, ritsen, het correct uitvoeren van manoeuvres (vb. een parkeerplaats verlaten of het veranderen van rijstrook), de verlichting van de auto, wat te doen bij pech, ongeval of vluchtmisdrijf, enzovoort. Over het algemeen geeft het handboek dus een zeer compleet overzicht van de verkeerswetgeving, noodzakelijk voor de bestuurder.

Naast de verkeerswetgeving wordt er ook uitleg verschaft over de nodige kennis vooraleer je de auto instapt. Thema's die hierin behandeld worden zijn onder andere boorddocumenten, of sensibiliserende onderdelen zoals de schadelijke stoffen die een auto uitstoot en de voordelen van alternatieve vervoersmodi. Ook worden er concrete richtlijnen meegegeven wat je moet doen indien je hulp moet verschaffen bij een ongeval en richtlijnen omtrent het technisch onderhoud van de auto (vb. bandenspanning nakijken).

Het handboek geeft inhoudelijk een zeer compleet overzicht om de kandidaat-bestuurder te begeleiden in het behalen van het theoretisch rijexamen en levert een aantal belangrijke handvaten voor wanneer de bestuurder de weg op gaat. Echter is het een klassiek handboek, waarin weinig ruimte is voor individuele reflectie door de kandidaat-bestuurder. Na elk hoofdstuk zou bijvoorbeeld een aantal reflectievragen kunnen gesteld worden, of een korte vragenlijst om de theoretische inhoud verder in te oefenen. Dit kan onder meer door het gebruik van case specifiek gerichte vragen (hoe reageren in een specifieke situatie), juist of fout vragen enz. Hiervoor kan gekeken worden naar de interactieve vormen van onder meer MijnrijbewijsB.be.

In het handboek wordt wel een proefexamen opgenomen, en de kandidaat-bestuurder kan via de website B.rijbewijsoefenen.be gedurende 45 dagen proefexamens en oefenvragen invullen. Het zou echter een meerwaarde zijn wanneer specifieke links naar de website, na elk hoofdstuk worden gepubliceerd om de theorie verder in te oefenen. Sporadisch komt er in het handboek een QR-code voor, verwijzend naar een video waar de theorie nogmaals wordt uitgelegd. Maar dit vergt op dit moment geen actieve inbreng van de kandidaat-bestuurder. Hier zou bijvoorbeeld nog een aantal vragen aan gekoppeld kunnen worden, met betrekking tot de inhoud van het videofragment.

Bovendien is er een versie van het handboek welke speciaal ontworpen is om kandidaat-bestuurders met leermoeilijkheden te helpen. De behandelde topics blijven hetzelfde in beide versies.

Wees wegwijs

Het handboek focust op het verkeersreglement, het gebruik van de openbare weg en de wetgeving. Het boek wordt opgebouwd aan de hand van 8 delen en 29 lessen. Hierin komen o.a. aan bod: verkeerstekens, voorrangsregeling, verkeersregels, stilstaan en parkeren, milieutechniek en veiligheid en omvat alle noodzakelijke leerstof voor de kandidaat bestuurder. Na elke les volgen er oefenvragen om de leerstof uit de les verder in te oefenen. Het handboek beperkt zich bijna uitsluitend tot de verkeerswetgeving en is een zeer toegankelijk, begrijpbaar handboek (vermoedelijk ook voor kandidaat-bestuurders met leermoeilijkheden). Dit zou nog verder aangevuld kunnen worden door concrete richtlijnen voor een duurzaam rijgedrag, of sensibilisering zoals in het handboek Rijbewijs B – Hit the road gedetailleerd wordt opgenomen. Wanneer het huidig handboek wordt vergeleken met het handboek Rijbewijs B – Hit the road, dan blijkt dat deze laatste een meer diepgaandere en gedetailleerdere uitleg bevat, onder meer over de dode hoek.

Naast de oefenvragen na elke les, wordt de kandidaat bestuurder doorverwezen naar de website www.rijbewijstest.be, waar herhalingsoefeningen, herhalingsstoetsen en proefexamens kunnen teruggevonden worden. Dit is een mooie aanvulling op de oefenvragen in het handboek, en zorgt voor een interactief leerproces. Bovendien verwijst het handboek naar de app “de bordentrainer” waar de

kandidaat-bestuurder op een interactieve manier de verkeersborden verder kan inoefenen en zelfs vrienden of familie kan uitdagen.

Autorijden van A tot Z (Flor Koninckx)

Het handboek autorijden van A tot Z van uitgeverij New Traffic Books bestaat uit drie afzonderlijke onderdelen: theorie, praktijk, en oefenboek. De boeken worden ondersteund met de websites www.autorijden.be en www.gratisrijbewijsonline.be.

Het theorieboek focust zich zowel op Vlaanderen als op het Brussels Hoofdstedelijk Gewest, de regelgeving wordt per gewest afzonderlijk uitgelegd. Naast de regelgeving bevat het handboek 17 hoofdstukken die onder andere volgende onderdelen bevatten: het verkeersreglement, snelheid, tram en bus, alcohol en drugs, techniek en milieubewust rijden. De meeste hoofdstukken worden aangevuld met foto's ter verduidelijking van de tekst. Aanvullend op het theorieboek is het oefenboek ontwikkeld. Dit boek bevat 586 meerkeuzevragen ter voorbereiding op het theorie-examen. De kandidaat-bestuurder kan bij elke vraag het antwoord aankruisen en vindt achteraan in het boek dan het juiste antwoord. Er wordt echter geen uitleg gegeven bij de vragen, indien een kandidaat-bestuurder de vraag en/of het antwoord niet begrijpt, is het zijn eigen verantwoordelijkheid om het verder op te zoeken. Nadat een kandidaat-bestuurder zijn voorlopig rijbewijs heeft behaald, start de eigenlijke stageperiode. Het praktijkboek tracht om concrete en nuttige tips aan te bieden om iemand klaar te maken voor het praktijkexamen. Het boek legt stap voor stap uit hoe de praktijkopleiding het best en systematisch aangepakt kan worden. Er wordt gestart met algemene tips, nadien zijn er 11 hoofdstukken die onder andere volgende onderdelen bevatten: waar en hoe beginnen, het voertuig, de plaats op de weg, schakelen en sturen en het praktijkexamen. Ook hier worden de meeste hoofdstukken aangevuld met beeldmateriaal om de tekst te verduidelijken.

Het theorie- en oefenboek bevatten elk een code die gebruikt kan worden op de website autorijden.be. Deze website is exclusief toegankelijk voor diegenen die het boek Autorijden van A tot Z hebben aangekocht. Wanneer iemand geen boek heeft aangekocht en bijgevolg ook geen code heeft, wordt er automatisch doorgelinkt naar de website gratisrijbewijsonline.be. De code geeft een kandidaat-bestuurder 14 dagen toegang tot oefeningen omtrent 30 verschillende thema's, onder andere: verkeersregels, alcohol in het verkeer, defensief rijden, en techniek. Verder kan er geoefend worden door proefexamens te maken. De website beschikt over 1000 vragen die ad random geselecteerd worden. Het is echter niet geheel duidelijk in welke mate de vragen in het oefenboek verschillen van diegenen die op de website staan. Tot slot linkt de website ook door naar een forum waarop er vragen kunnen gesteld worden over zaken die niet duidelijk zijn, of wanneer er een antwoord op een oefen- of examenvraag niet goed begrepen wordt. De vragen worden dan beantwoord door rijlesgevers en deskundigen. Dit onderdeel is echter vrij toegankelijk, ook voor diegenen zonder code.

Wanneer iemand alle drie de boeken gebruikt om zich voor te bereiden op het theorie- en praktijkexamen biedt het een vrij compleet overzicht, handvaten en tips om aan de slag te gaan en zich voor te bereiden op de examens en het alleen rijden nadien.

Bijkomend onderzocht: B1.7 Gebruikersgedrag op mijnrijbewijsB.be

Op basis van data ter beschikking gesteld door VSV over mijnrijbewijsB.be, hebben we een analyse gedaan van het gebruikersgedrag. Hierbij dient opgemerkt te worden dat resultaten op proefexamens niet geanalyseerd konden worden, omdat deze data niet wordt bijgehouden door VSV.

Data over het gebruik van het leerplatform is beschikbaar vanaf januari 2019 tot april 2021. Hierbij dient opgemerkt te worden dat het praktijkgedeelte pas van start ging in juli 2020.

Wanneer naar het aantal actieve gebruikers wordt gekeken in het leerplatform, dan is er een positieve evolutie tussen het jaar 2019 en 2020 waarneembaar. Het aantal actieve gebruikers neemt op jaarbasis toe met 40%. Voor het jaar 2021 zijn de cijfers enkel bekend tot en met april. Voor de cijfers tot april 2021 is er ongeveer een status quo in vergelijking met de cijfers van april 2019, maar een toename met 37% wanneer een vergelijking wordt gemaakt met het jaar 2020. Mogelijk speelt de Covid-19 pandemie hier een rol in. Uit onderstaande tabel 4 blijkt dat het hoogste aandeel actieve gebruikers in de

leeftijdscategorie -20 jaar zit (tussen 47% en 60%, afhankelijk van het jaar). Ongeveer 1 op de 4 actieve gebruikers zit in de leeftijdscategorie 20-30 jaar. De leeftijdscategorie +30 jaar, is minder actief op het leerplatform (15% - 28% van de actieve gebruikers, afhankelijk van het jaar), wat logisch is, aangezien deze leeftijdsgroep ook minder vertegenwoordigd is bij kandidaat-bestuurders.

Tabel 4 Actieve gebruikers volgens leeftijd voor het jaar 2019, 2020 en (deels) 2021

	Aandeel actieve gebruikers		
	-20 jaar	20 – 30 jaar	> 30 jaar
2019	47%	25%	28%
2020	57%	25%	18%
2021 (tot en met april)	60%	25%	15%

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 dus minder frequent bezocht door de gebruikers.

Wanneer de inhoud binnen een module wordt bekeken, blijkt dat vooral het theoriegedeelte wordt bestudeerd. Opvallend is dat binnen alle modules er niet zo vaak gebruik wordt gemaakt van 360° zicht en de videovragen. De meerkeuzevragen, juist of fout vragen en “kiezen, slepen en klikken” zijn wel populaire onderdelen.

Het praktijkgedeelte wordt veel minder bekeken dan het theoriegedeelte. De populairste module hierbij is “voorbereid de auto in”, met een totaal aantal kliks van 17.531. Dit is beduidend minder dan bij het theoriegedeelte. 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”, met een totaal van 2841 kliks.

Wanneer er naar de gebruikte werkvormen binnen een module wordt gekeken, dan blijkt dat de oefeningen (juist of fout, checklist, kan ik het?) ongeveer evenveel bekeken worden als de vlogs. De juist of fout vragen zijn hierbij de populairste werkvorm. Wat betreft de vlogs wordt er vooral gekeken naar de vlog omtrent het parallel parkeren. De vlog rondsturen is de minst bekeken vlog.

Bijkomend onderzocht: B1.7 Gebruikersgedrag Rijbewijzer app

De app Rijbewijzer is een gratis app om de begeleider en kandidaat te ondersteunen tijdens de oefenperiode voor het behalen van het rijbewijs in Vlaanderen. Door het gebruik van de app kan de kandidaat-bestuurder zijn leerproces opvolgen, alsook zijn oefentijd en aantal kilometers bijhouden. De begeleiders kunnen de app gebruiken om de kandidaat gerichte feedback te geven en te evalueren. De app is anno 2021 niet meer toegankelijk.

Wanneer de gebruikerscijfers van de app bestudeerd worden, kan er worden vastgesteld dat er veel downloads van de app zijn, maar een relatief laag aantal gebruikers dat de app langer dan 7 dagen gebruikt (max. 5%). Het aantal gebruikers daalt jaar na jaar. In 2018 waren er nog 29 682 gebruikers, terwijl dit in 2020 nog slechts 4 820 gebruikers waren. De app zelf kent ook een lage beoordeling in de google play store (met een score van 2.9/5). Deze score is vooral te wijten aan technische problemen die gebruikers ondervinden. Echter, uit een uitgebreide bevraging door VSV blijkt dat deze technische problemen die gebruikers ondervinden wel meevallen: 67% geeft aan geen technische problemen ondervonden te hebben. Uit diezelfde vragenlijst blijkt dat de gebruikers overwegend een positieve indruk hebben van de app: ongeveer 45% van de gebruikers beoordeelt de app met een score van 4 of meer, op een schaal van 5.

De gebruikers van de app zijn vooral begeleiders (63%), hoewel zij niet de doelgroep van de app zijn. Toch bereikt de app ook veel kandidaat-bestuurders (37%). De gebruikersfrequentie toont aan dat de app niet structureel gebruikt wordt. 35% van de bevrageden heeft de app maar éénmaal gebruikt (direct

na het downloaden). 38% geeft aan de app slechts af en toe gebruikt te hebben. Eén op de 4 gebruikers geeft aan de app wel regelmatig te gebruiken.

Uit een analyse van de functionaliteiten die binnen de app gebruikt worden, blijkt dat de gebruikers de app nog niet optimaal als logboek gebruiken, en dat de oefeningen, de evaluatie alsook de registratie van de ritten niet veel worden gebruikt. De praktische informatie wordt wel gelezen. De gebruikers evalueren de verschillende functionaliteiten als eenvoudig in gebruik of nuttig, maar het navigeren in de verschillende menu's van de app wordt als complex ervaren. Voor het raadplegen van de oefeningen geeft bijna 1 op 2 gebruikers een score van minstens 4 op een schaal van 5 (1 = heel negatief, 5 = heel positief). Voor de functionaliteit "evalueren van de oefeningen" ligt deze score wat lager: 4 op 10 gebruikers geeft aan dat deze evaluatie nuttig was. Wat betreft de bruikbaarheid van de achtergrondinformatie bij de oefeningen en de relevantie van de praktische informatie en tips geeft meer dan de helft van de gebruikers een score van minstens 4 op een schaal van 5 (1 = heel negatief, 5 = heel positief).

37% van de gebruikers combineert het oefenen met de app met het nemen van bijkomende rijlessen (waarvan ongeveer de helft het minimale aanbod van 2 uur tot 6 uur rijles). 44% geeft aan geen andere hulpmiddelen in te schakelen, terwijl het overige deel aangeeft extra informatie via andere kanalen te gebruiken (vb. websites).

60% van de gebruikers van de app hadden op het moment van de bevraging nog geen praktijkexamen afgelegd. 22% van de gebruikers geeft aan van de eerste keer geslaagd te zijn op het praktijkexamen. 10% geeft aan meerdere pogingen nodig gehad te hebben voor het praktijkexamen. 8% van de gebruikers geeft aan wel al een poging ondernomen te hebben, maar nog niet geslaagd te zijn voor het praktijkexamen.

Bijkomend onderzocht: B1.8 Verkoopcijfers Rijbewijzer (handboek)

Op basis van gegevens over verkoopcijfers van Rijbewijzer (handboek) ter beschikking gesteld door VSV, hebben we een analyse gedaan.

Cijfers omtrent het handboek Rijbewijzer zijn beschikbaar vanaf 2017 tot 2020. Voor 2020 zijn de cijfers beduidend lager, met de Covid-19 pandemie als mogelijke verklaring. De verkoop van de boeken via VSV daalde hierdoor naar 0, aangezien er geen fysieke activiteiten meer plaatsvonden. De meeste boeken worden verspreid via VSV zelf (+/- 60% in 2019). Het overige aantal wordt verkocht via bol.com, maar ook hier liggen de verkoopcijfers in 2020 (- 50%) en 2021 (- 48%) lager dan in 2019.

Gedurende de periode 2017-2020 werd het handboek in totaal 7760 keer verkocht, waarvan het meeste in 2018, namelijk 3068 keer.

Bijkomend onderzocht: B1.9 Rijbewijzer in de klas

Op basis van gegevens over Rijbewijzer in de klas ter beschikking gesteld door VSV, hebben we een analyse gedaan.

Rijbewijzer in de klas is een initiatief van de VSV, waarbij een erkende rijlesgever theorielessen komt geven op school over de wegcode en verkeersveiligheid.

Voor Rijbewijzer in de klas zijn er data beschikbaar van schooljaar 2009-2010 tot en met schooljaar 2019-2020. Gedurende deze periode is er eerst een toename waarneembaar in het aantal deelnemende scholen tot 826 scholen in schooljaar 2013-2014. Sindsdien is er een opmerkelijke daling tot 576 deelnemende scholen in schooljaar 2017-2018 en 96 deelnemende scholen in schooljaar 2019-2020, mogelijk doordat het concept toen aangepast is. Het aantal ingeschreven leerlingen kende zijn piek in het schooljaar 2010-2011, met 45 368 leerlingen. In het schooljaar 2017-2018 waren dit nog slechts 21 595 leerlingen en in het schooljaar 2019-2020 nog 2554.

Uit evaluatiefiches voor de schooljaren 2018-2019 en 2019-2020 blijkt dat ongeveer de helft van de deelnemende leerlingen afkomstig zijn uit het buitengewoon secundair onderwijs (BuSO) en het beroeps secundair onderwijs (BSO). Het aandeel afkomstig uit het algemeen secundair onderwijs (ASO) is eerder klein en bedraagt ongeveer 1 op de 6 leerlingen. Opmerkelijk is dat in het merendeel van de gevallen de lessen worden gegeven tijdens de lesuren. De deelnemende scholen ervaren de samenwerking met de rijlesgever als positief: ongeveer 95% gaf een score van goed tot zeer goed. Over het algemeen wordt Rijbewijzer in de klas als goed tot zeer goed geëvalueerd door 95% van de deelnemende scholen. Er wordt wel nog aangegeven dat de kostprijs vaak een probleem is. Ook het aantal lesuren mag verhoogd worden (10u wordt als te weinig ervaren) en er is een concrete vraag om het examen terug op school te organiseren.

Tijdens de bevraging werd gevraagd aan degene die niet tevreden waren over de inhoud van Rijbewijzer in de klas, waarom zij niet tevreden waren. Hierbij gaven ze volgende redenen aan:

- Te beperkt in tijd ($\pm 30\%$)
- Te weinig en verouderd didactisch materiaal, inhoud cursus is niet goed ($\pm 30\%$)
- Zou verplicht moeten zijn voor elke school ($\pm 15\%$)
- Onderscheid tussen ASO, BSO en TSO is te klein (10%)
- Leerlingen zijn onvoldoende geïnteresseerd ($\pm 10\%$)
- Geen reden ($\pm 5\%$)

Luik B2: Vormingsmoment

Effectevaluatie

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

Uit de bevraging bij begeleiders over het vormingsmoment blijkt 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 auto 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.

Wegens de afschaffing van het vormingsmoment sinds midden maart 2020 en het gebrek aan beschikbare data, was het niet mogelijk om een diepgaande analyse uit te voeren van het effect van het vormingsmoment op (het kennisniveau van) de begeleider, waarbij gebruik gemaakt is van een controle- en testgroep en voor- en nameting.

Product- en procesevaluatie

B2.0 Bijkomend onderzocht: programma vormingsmoment voor begeleiders

Het vormingsmoment bestond uit 8 elementen: 1) een introductie en kennismaking, 2) informatie over het logboek (van Rijbewijzer): gebruik van de papieren versie (handboek) en gebruik van en installatie van de app, 3) informatie over het leerproces, met enerzijds een focus op leerdoelen/modules en anderzijds o.a. een focus op risicoperceptie, respect voor andere weggebruikers en ritplanning, 4) informatie over de rol van de begeleider: als coach (vragen stellen, actief luisteren, feedback geven), werken vanuit praktische voorbeelden, en de belangrijkste inzichten om de taak als begeleider te vervullen, 5) basiskennis en vaardigheid, 6) praktische tips bij het autorijden en wettelijk kader, 7) opfrissing van de wegcode: bespreking test over de wegcode en verwijzing naar het systeem van blended learning, en tot slot 8) uitreiking begeleidersattest.

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?

B2.2.1 Bijkomend onderzocht: programma opleiding vormingsmoment voor lesgevers

De opleiding voor het vormingsmoment duurde 8u en bestond uit 9 onderdelen: 1) verwelcoming en inleiding, 2) achtergrond van de vorming (samenwerking rijsschool en vrije begeleiding), 3) een goede start voor leerling en begeleider: autorijden is meer dan technische vaardigheid en kennis van verkeersregels, attitude vs. vaardigheden, en autorijden als sociaal gegeven, 4) de begeleider als nieuwe doelgroep binnen de rijopleiding: verwachtingen/behoefte/motivatie, 'ik heb nog nooit een ongeval gehad', het belang van automatismen, het belang van een coachende aanpak, en gebruik van verschillende werkvormen, 5) het programma van het vormingsmoment, 6) voorstelling en gebruik van de Powerpoint presentatie, 7) logboek en Rijbewijzer app, 8) wettelijk kader/praktische voorwaarden, en tot slot 9) afsluiting en uitreiking getuigschrift.

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 het vooral als een verplicht nummertje zagen. 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 ervoeren (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 (>30 lesgevers vormingsmoment) aan dat een positief punt is dat het draaiboek een goede structuur en duidelijke opbouw had en bijgevolg overzichtelijk was. Daarnaast geven ze regelmatig (10-30 lesgevers vormingsmoment) aan dat het draaiboek volledig was en voldoende uitleg gaf, waardoor het een houvast gaf (vb. veel tips om op terug te kunnen vallen). Sommigen (<10 personen) haalden volgende punten aan: Voldoende praktijkgericht, Voldoende ruimte gelaten om ook nog eigen invulling te hebben, Geschreven op maat van de doelgroep, en Degelijke basis om van te vertrekken.

Er is geen bepaald verbeterpunt dat ze vaak aangeven, maar geven regelmatig (10-30 lesgevers vormingsmoment) 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. Sommigen (<10 personen) haalden volgende punten aan: Soms een iets te academische benadering zonder direct bruikbare en praktische tips. Het zou soms concreter en duidelijker mogen, Bevat te weinig nieuwe info, soms wat achterhaald, Digitale updates op regelmatige basis, en Betere tijdsindeling.

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). 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).

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

Positieve punten

Begeleiders geven vaak (>30 personen) 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 (10-30 personen) aan dat het goed was dat er een mogelijkheid was om vragen te stellen en dat aandachtspunten werden benadrukt. Sommigen (< 10 personen) haalden volgende punten aan: Niet te duur, Goed voor mensen die niet veel op de baan zijn en Dat er snel een cursus gereserveerd kon worden.

Lesgevers vormingsmoment geven vaak (>30 personen) aan dat het een goede sensibilisering was, waardoor begeleiders beter bewust waren van de gevaren. Daarnaast geven ze regelmatig (10-30 personen) 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. Sommigen (<10 personen) haalden volgende punten aan: Geeft stof tot nadenken voor de begeleiders, Goede interactie met de deelnemers en tussen de deelnemers onderling, Niet te langdradig en voldoende afwisseling, Geeft inzicht in de psychologie van een jonge kandidaat-bestuurders, Er is voldoende tijd om vragen te stellen en in discussie te gaan, en Begeleiders ontwikkelen meer zelfvertrouwen.

Verbeterpunten

Begeleiders geven vaak (>30 personen) aan dat er voorbeelden van een concreet stappenplan gegeven moesten worden (nu te theoretisch, meer praktische tips toevoegen). Daarnaast geven ze regelmatig (10-30 personen) 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. Sommigen (< 10 personen) haalden volgende punten aan: Zou niet verplicht moeten zijn, geen meerwaarde, Enkel nodig bij de eerste keer dat je begeleider bent, niet wanneer je ook begeleider wil zijn van anderen, Het zou voor iedereen (ook kandidaat-bestuurders) verplicht moeten zijn, Dat het betalend is, en Ook uitbreiden voor anderen zodat je nog eens een opfrissingscursus hebt.

Lesgevers geven geen bepaald verbeterpunt vaak (>30 personen) aan, maar ze geven regelmatig (10-30 personen) 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. Sommigen (<10 personen) haalden volgende punten aan: Praktisch gedeelte voorzien, Evaluatie aan het moment koppelen alvorens ze begeleider mogen zijn, Onvoldoende ruimte om eigen invulling te geven, en De informatie moet regelmatig geüpdatet worden.

Bijkomend onderzocht: B2.5 Vormingsmoment in Wallonië

Kandidaat-bestuurders die in Wallonië via lekenbegeleiding willen leren rijden moeten na geslaagd te zijn op het theorie-examen eerst een vormingsmoment bijwonen in het bijzijn van de begeleider. Zowel de kandidaat-bestuurder als de begeleider(s) moeten verplicht dit moment bijwonen voordat ze aan de praktijktraining mogen beginnen. Tijdens de opleiding wordt aandacht besteed aan de specifieke verkeersrisico's waarmee jonge bestuurders worden geconfronteerd en wordt de nadruk gelegd op de complexiteit van het autorijden en de uitdagingen die gepaard gaan met het leren rijden. Ook de rol van de begeleider en de regels waaraan een kandidaat-bestuurder zich moet houden komen aan bod, net zoals technische aspecten van het voertuig (vb. banden).

Het vormingsmoment duurt 3 uur en wordt aangeboden door een erkende rijsschool of kan gevolgd worden via e-learning (AWSR, BTI Belgium, Conduct Belgium of Go For Drive). Na afloop van dit vormingsmoment ontvangen de kandidaat-bestuurder en begeleider elk een attest dat 5 jaar geldig is. Beide attesten moeten ook nog geldig zijn op de dag dat de kandidaat-bestuurder het praktijkexamen aflegt. De begeleider mag met het attest meerdere kandidaat-bestuurders begeleiden (Autosécurité, 2021).

Bijkomend onderzocht: B2.6 Opleiding lesgevers vormingsmoment voorzien door VSV

VSV organiseerde een aantal bijscholingen voor lesgevers omtrent het vormingsmoment van begeleiders. Uit de evaluatierapporten van deze bijscholingen voor het vormingsmoment van begeleiders blijkt dat de deelnemers de bijscholing als positief ervaren. Er werden 45 vormingsmomenten onderzocht waarvan een evaluatiescore van de bijscholing bekend was. Deze vormingsmomenten vonden plaats tussen 4 juli 2017 en 22 oktober 2019. De gemiddelde score bedraagt een 4.4/5, met een minimumscore van 4.0 en een maximumscore van 4.8. Hoe dichter de score bij 5 ligt, hoe beter de cursus wordt geëvalueerd. De variantie bedraagt 0.03, erop wijzend dat de onderlinge scores niet heel sterk van elkaar verschillen en de score dus redelijk constant blijft doorheen de jaren en doorheen de verschillende vormingsmomenten.

Van de laatste twee vormingsmomenten werden gedetailleerdere analyses ter beschikking gesteld. Beide evaluaties tonen aan dat de deelnemers tevreden zijn over de didactische aanpak van het vormingsmoment. De verschillende subonderdelen scoren goed. Wel wordt er door de deelnemers aangegeven om eventueel een opvolgmoment te organiseren, waar de begeleiders ervaringen met elkaar kunnen uitwisselen.

Uit een vragenlijst uit 2017 aan de lesgevers van vormingsmomenten blijkt dat bijna 6 op 10 deelnemers op dat moment 3 of minder bijscholingen hebben gegeven. De lesgevers waren op dat moment dus nog vrij onervaren (hoewel 8% van de lesgevers al 10 vormingsmomenten erop hadden zitten). De lesgevers ervaren de vormingsmomenten over het algemeen positief, met een gemiddelde score van 1.7 op een schaal van 4 (waarbij 1 staat voor helemaal positief en 4 voor helemaal negatief). Er kon geen verband gevonden worden tussen de ervaring (het aantal gegeven vormingsmomenten) en de gegeven score.

Hoewel deelnemers verplicht zijn om deze bijscholingen te volgen, is er best wel interesse van de deelnemers om aan deze bijscholingen deel te nemen. 75% van de vormingsmomenten hebben meer dan 10 deelnemers. Vaak zijn de groepen zelfs aan de grote kant: 31% van de vormingsmomenten trekt meer dan 20 deelnemers. Er is zelfs een uitschieter bij van 200 deelnemers, maar mogelijk werd

dit aantal verkeerd doorgegeven. Een grotere groep maakt het moeilijker om in interactie te gaan met de deelnemers, terwijl dit wel als een meerwaarde wordt aanschouwd door de deelnemers. Uit de literatuur blijkt dat de meeste landen kiezen voor maximum 10 deelnemers (Genschow et al., 2015; Washington et al., 2011). De lesgevers schatten de ervaring van de deelnemers aan het vormingsmoment positief in, met een gemiddelde score van 1.8 op een schaal van 4. De score hangt niet af van de ervaring van de lesgevers (aantal vormingsmomenten dat ze reeds hadden gegeven) of het aantal deelnemers. Als positieve punten worden aangehaald dat het praktijkgericht, interactief en leerzaam is. De deelnemers weten aan de start niet goed wat ze moeten verwachten (een test?) en zien het vooral als een verplicht nummertje. Toch gaan de deelnemers met een overwegend positief gevoel naar buiten. Er dient wel opgemerkt te worden dat dit een beeld is van de lesgevers, en dat dit beeld niet noodzakelijk overeenstemt met de realiteit (bijvoorbeeld: mensen die minder tevreden zijn, zullen dit minder snel uiten). Na het vormingsmoment wordt voor de deelnemers pas duidelijk wat het allemaal inhoudt om een kandidaat-bestuurder op te leiden. Sommigen beslissen hierna om professionele hulp in te schakelen, terwijl anderen er met volle moed tegenaan gaan. Het vormingsmoment werkt dus zeer sensibiliserend. De negatieve reacties zijn eerder beperkt, maar wel aanwezig. Zo wordt een aantal keren aangehaald dat begeleiders die reeds een kind hebben dat geslaagd is, het vormingsmoment niet erg zinvol vinden. Kandidaat-bestuurders die meekomen tonen vaak weinig interesse. Een verbeterpunt dat een aantal keer werd aangehaald, was dat een toelichting over vernieuwingen in de wegcode is aangewezen.

De lesgevers geven aan dat de doelstelling van het vormingsmoment over het algemeen wordt bereikt (een gemiddelde score van 1.9 op een schaal van 4). 21% geeft aan dat de doelstellingen eerder niet bereikt worden. Een belangrijke reden hiervoor is dat het bekomen van het deelnemersattest door de deelnemer als het belangrijkste wordt geacht en dat het inhoudelijke deel van het vormingsmoment als “bijkomstig” wordt beschouwd door de deelnemer. Ook een opfrissing van de wegcode behoort tot de verwachtingen van de deelnemer, maar is moeilijk haalbaar binnen het voorziene tijdsbestek. Verder wordt er nog aangehaald dat het vormingsmoment leidt tot betere inzichten bij de begeleider, maar dat het vormingsmoment niet zal leiden tot een permanente mentaliteitswijziging. Ook is er een concrete nood aan hoe ze de kandidaat-bestuurder kunnen bijsturen op pedagogisch vlak.

De VSV-presentatie is voor de meeste lesgevers (90%) de vertrekbasis voor het vormingsmoment. Echter worden er vaak een aantal aanpassingen doorgevoerd, of wordt er een eigen versie van gemaakt. De aanpassingen hebben vooral betrekking op het toevoegen van eigen ervaringen en praktijkvoorbeelden, aanvullingen met slides van VAB, toegevoegde informatie m.b.t. de wegcode en aanpassingen t.b.v. meer interactie met deelnemers.

Als onderwerpen voor vervolgoopleidingen worden aangegeven: 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%).

Bijkomend onderzoek: B2.7 Evaluatie vormingsmoment voorzien door kwb Rijbewijs door deelnemende begeleiders

Het startpakket vrije begeleiding (de voorloper van het vormingsmoment) werd georganiseerd van 2008 tot en met 2017. Er werden gemiddeld 28 sessies per jaar georganiseerd, met een gemiddeld aantal deelnemers per sessie van 25. Het aantal deelnemers per jaar is telkens in stijgende lijn, met uitzondering van het jaar 2017.

Na het startpakket vrije begeleiding, startte kwb met vormingsmomenten voor begeleiders. Uit de evaluatieformulieren van Kwb rijbewijs, afgenomen bij deelnemers van het vormingsmoment voor begeleiders, blijkt een grote tevredenheid over de inhoud van het vormingsmoment. 89% van de deelnemers waren tevreden over de inhoud van het vormingsmoment, maar voor 13% van de deelnemers werden hun verwachtingen niet volledig ingelost. Eén van de deelnemers haalde aan dat hij/zij meer instructies had verwacht over het aanleren van de manoeuvres.

87% van de deelnemers was tevreden over de powerpoint presentatie als ondersteunend lesmateriaal. Deelnemers geven aan dat het tonen van meer video's als voorbeeld gewenst is. 95% van de deelnemers is tevreden over de lesgever, alsook over de interactie tussen lesgever en deelnemer, wat door deelnemers als belangrijk wordt geacht.

De algemene tevredenheid over het vormingsmoment wordt eveneens bevestigd doordat meer dan 9 op 10 deelnemers het vormingsmoment zou aanbevelen aan kennissen. Verbeterpunten volgens de deelnemers zijn: meer opfrissing van de wegcode, met aandacht voor de meer recente aanpassingen. Dit is ook een verbeterpunt dat naar boven kwam uit de evaluaties van VSV. Over het begin van het vormingsmoment mag sneller overgegaan worden, zodat er bijvoorbeeld meer tijd is voor de wegcode. Ook kwam de vraag van enkele deelnemers om hand-outs ter beschikking te stellen. Verder worden er vooral positieve reacties vermeld. Praktijkgerichte tips worden zeker geapprecieerd en het vormingsmoment is zeer leerrijk.

Bijkomend onderzocht: B2.8 Inhoudsanalyse draaiboek vormingsmoment voorzien door Edulogia:

Het Vlaams kennis- en expertisecentrum voor mobiliteitseducatie (Edulogia) organiseert een trainingsmoment voor de lesgever van het vormingsmoment. Uit het programma van deze cursus wordt duidelijk welke onderdelen aan bod komen tijdens het vormingsmoment.

Het vormingsmoment is gericht op begeleiders van kandidaat-bestuurders en maakt deel uit van een kwaliteitsvolle rijopleiding. Het vormingsmoment heeft een duur van ongeveer 3 uur en het ideale aantal deelnemers wordt vastgelegd tussen 12 tot 18 cursisten. Sinds 2020 is dit vormingsmoment niet meer verplicht, maar wordt dit wel sterk aanbevolen. Het vormingsmoment voor begeleiders heeft vooral een ondersteunende rol naar de begeleider toe. Tijdens het vormingsmoment worden de begeleiders vertrouwd gemaakt met het leer- en oefenproces en wordt er stilgestaan bij het nodige engagement van de begeleider. Het opleiden van een kandidaat-bestuurder vereist immers een hoge betrokkenheid, verantwoordelijkheid en grote tijdsinvestering van de begeleider. Andere aspecten die aan bod komen tijdens het vormingsmoment zijn de nodige kennis omtrent de wegcode (en een opfrissing ervan), maar ook de rijvaardigheden en nodige attitude op de baan. Hierbij worden concrete tips meegegeven aan de begeleiders. Dit alles met het oog op het bekomen van een veilige bestuurder. Naast deze aspecten komt ook de Rijbewijzer app en het logboek aan bod. Een aanbeveling kan zijn dat er tijdens het vormingsmoment meer aandacht mag uitgaan naar recente ontwikkelingen in de wegcode (waaronder fietsstraten, plaats van de speedpedelec,...), aangezien begeleiders deze nieuwe wegcode misschien niet volledig hebben meegekregen. Uit het programma van Edulogia kon echter niet afgeleid worden wat deze opfrissing van de wegcode juist inhoudt.

Voor het vormingsmoment wordt een presentatie ter beschikking gesteld die gebruikt kan worden door de lesgevers van het vormingsmoment, om een bepaalde uniformiteit in het vormingsmoment te bewerkstelligen. Deze kunnen vrijblijvend aangevuld worden door de lesgevers, door bijvoorbeeld eigen praktijkvoorbeelden toe te voegen.

Bijkomend onderzocht: B2.8 Inhoudsanalyse handboek begeleider voorzien door kwb Rijbewijs:

Het handboek voor de rijbegeleider is een aanvulling op het vormingsmoment dat de toekomstige begeleider volgt in een erkende rijsschool. Het handboek levert vooral praktische informatie aan de begeleider, waaronder de verschillende opleidingsmogelijkheden, het aanvragen van een voorlopig rijbewijs, de voorwaarden voor de begeleider, uitleg omtrent de manoeuvres, etc. Naast het informatieve gedeelte geeft het boek ook een aantal aandachtspunten en praktische tips om het begeleidingsproces van de kandidaat-bestuurder te optimaliseren, maar het blijft al bij al beperkt. Hieronder vallen o.a. tips omtrent communicatie met de kandidaat-bestuurder en een duidelijk stappenplan voor de oefensessies. Ook wordt aandacht besteed aan de vaak voorkomende fouten die begeleiders de kandidaat-bestuurder aanleren (vb. verkeerde remtechniek en voorrangregels). Op

het einde van het handboek staan een aantal checklists waar bepaalde vaardigheden worden getest en een logboek waarin informatie over de verschillende oefenritten kan worden bijgehouden. Bijvoorbeeld: gereden in een zone 30, manoeuvre uitgevoerd, etc.

Het overgrote deel van het handboek baseert zich op het gedeelte voorafgaand aan het praktijkexamen, maar er wordt ook ingegaan op het praktijkexamen zelf: Hoe verloopt dit examen en wat kan de kandidaat-bestuurder hier verwachten? Ook de rol van de begeleider tijdens het praktijkexamen wordt toegelicht. Tot slot wordt er ook kort ingegaan op het gedeelte na het praktijkexamen (indien geslaagd of niet geslaagd).

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).

De GOCA Vlaanderen risicoperceptietest gaat na of kandidaat-bestuurders de verschillende potentiële gevaren op de weg tijdig kunnen herkennen en correct kunnen inschatten op de computer. Noch de reactietijd, noch de kennis van de wegcode worden beoordeeld. Deze test bestaat uit kortfilmpjes, opgenomen in het dagelijks verkeer, vanuit een bestuurdersperspectief met eveneens zicht op de snelheidsmeter, de richtingaanwijzers, de binnenspiegel en buitenspiegels. De aanwezigheid van de verschillende spiegels verplichten kandidaat-bestuurders om hun aandacht te verdelen, gericht te kijken en de mogelijke risico's in te schatten betreffende de andere weggebruikers voor, achter of aan de zijkant van het voertuig. Het vormt in de meeste gevallen het eerste onderdeel van het praktijkexamen. De kandidaat-bestuurder krijgt 5 situaties voorgelegd aan de hand van een videofragment. Na het bekijken van het videofragment worden er vier antwoordmogelijkheden gegeven (waarvan minstens 1 en maximum 3 correct zijn).

Effectevaluatie

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

Op basis van bevestigingen kunnen we 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.

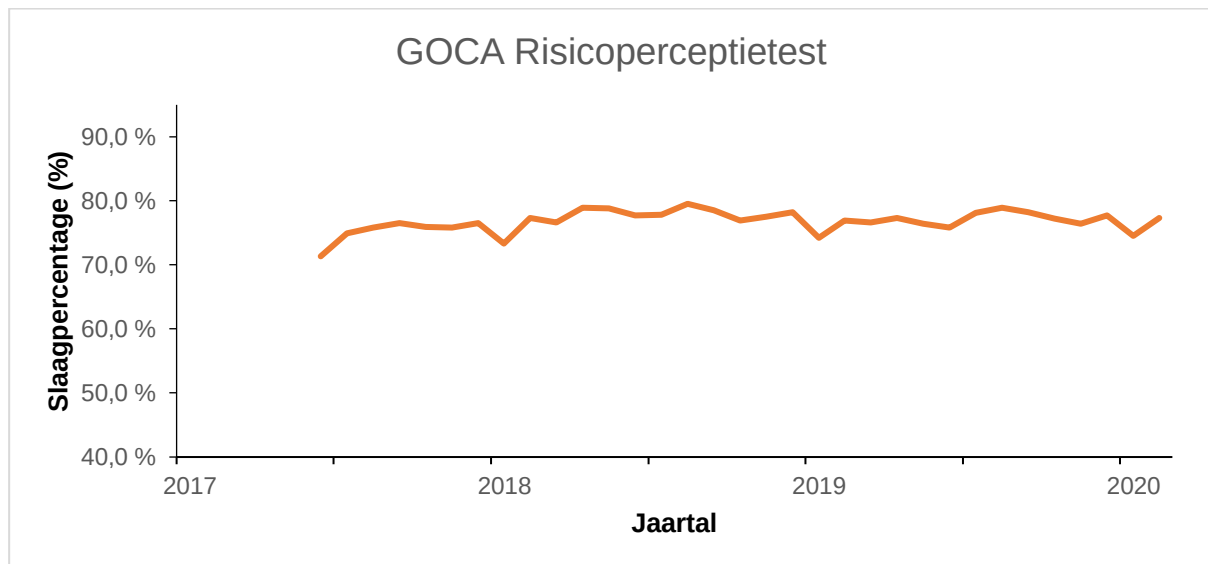
Voor een nauwkeurige analyse van het effect van de risicoperceptietest op de beginnende bestuurder dient een vervolgonderzoek met voor- en nameting en controle- en testgroep uitgevoerd te worden.

Uit een wetenschappelijke literatuurstudie blijkt dat een risicoperceptietest een positief effect op het ongevalsrisico van beginnende bestuurders heeft en zelfs een goede voorspeller voor dit risico is. Sinds 1986 focust de rijopleiding in Denemarken sterk op verkeersinzicht, gevaarherkenning en defensief rijden. De studie van Carstensen (2002) heeft het effect van deze wijziging onderzocht en vond dat ongevalsrisico van auto-auto-ongevallen in het eerste jaar van het rijbewijsbezit met 17% was gedaald. Deze daling was enkel terug te vinden bij dit ongevalstype gedurende het eerste jaar na het behalen van het rijbewijs. Deze resultaten liggen in lijn met een Britse studie die concludeerde dat het ongevalsrisico van beginnende bestuurders in het Verenigd Koninkrijk met 3% gedaald was na het invoeren van een gevaarherkenningstest met bewegende beelden (Wells et al., 2008). In de Australische staat Queensland moeten beginnende bestuurders een risicoperceptietest afleggen als onderdeel van het getrapte rijbewijsstelsel. Bestuurders die slagen voor deze test mogen zonder beperkingen rijden terwijl niet geslaagden een jaar langer met beperkingen moeten rijden (bv. niet met leeftijdsgenoten in de auto, niet in het donker rijden). De evaluatiestudie van Horswill en collega's (2015) vond dat bestuurders die geslaagd waren voor de gevaarherkenningstest, 25% minder kans hadden om bij een ongeval betrokken te raken dan de bestuurders die daar niet voor geslaagd waren. Met andere woorden, ondanks de rijbeperkingen ligt het ongevalsrisico 25% hoger voor bestuurders die niet geslaagd waren op de risicoperceptietest ten opzichte van bestuurders die wel geslaagd waren. Eerder onderzoek van Boufous en collega's (2011) bevestigt deze resultaten. De auteurs concludeerden dat twee keer niet slagen voor een risicoperceptietest gerelateerd is met een hoger

ongevalsrisico. Een recente studie van Krishnan en collega's (2019) stelde vast dat risicoperceptietraining er voor zorgt dat bestuurders minder betrokken zijn bij secundaire taken tijdens het rijden. Dit effect is zeer gunstig aangezien afleiding een veel voorkomende risicofactor is bij ongevallen met jonge bestuurders. Tot slot is aangetoond dat risicoperceptietrainingen het kijkgedrag blijvend verbeteren (McDonald et al., 2015). Uit deze studies blijkt dat risicoperceptietesten een goede voorspeller zijn van het ongevalsrisico en uitermate geschikt zijn voor het uitfilteren van bestuurders die nog niet klaar zijn om hun definitief rijbewijs te behalen en zelfstandig te rijden (Boufous et al., 2011; Horswill et al., 2015; Wells et al., 2008).

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 (zie figuur 4). 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).



Figuur 4 Slaagcijfers risicoperceptietest

Bijkomend onderzoek: B3.2.1 Prestatie risicoperceptietest tijdens bevraging

Tijdens de bevraging kregen zowel beginnende bestuurders als kandidaat-bestuurders een vraag uit de risicoperceptietest, waarbij ze eerst naar een filmpje moesten kijken en daarna een antwoord moesten geven op de vraag. Uit analyses bleek dat beginnende bestuurders beter presteerden op deze vraag dan kandidaat-bestuurders. De resultaten dienen wel met de nodige voorzichtigheid geïnterpreteerd te worden, omdat het filmpje soms niet volledig zichtbaar was voor hen (bijv. vanwege invullen vragenlijst op smartphone i.p.v. laptop of computer).

B3.3: Bestaan er alternatieve tests of evaluatiemethoden?

In Vlaanderen bestaat de risicoperceptietest uit het bekijken van een video en na afloop van de video het beantwoorden van een vraag.

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

Hieronder volgt een gedetailleerd overzicht van enkele risicoperceptietesten (Brijs et al., 2016; Genschow et al., 2015):

Verenigd Koninkrijk:

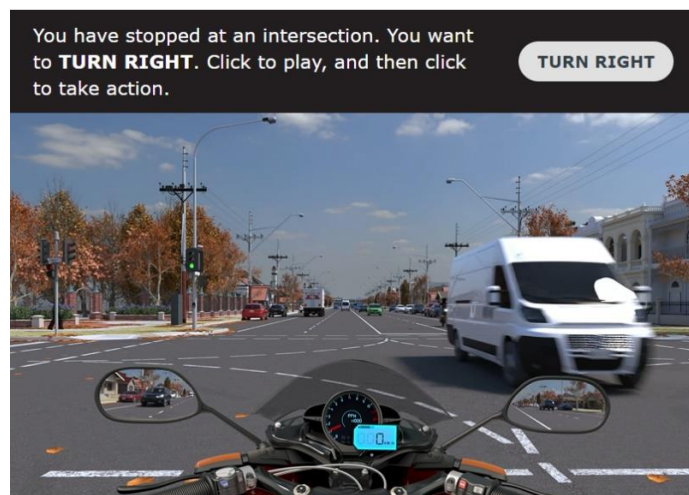
- Moment van afname: onmiddellijk na het theorie-examen
- Instructieformat: 14 dynamische rijscenario's (echte video's, elk 1 minuut lang, vanuit het perspectief van de bestuurder) met zich ontwikkelende gevaren. 13 van de video's bevatten 1 gevaar, 1 video bevat er 2.
- Responsformat: zo snel mogelijk met de muis klikken op geïdentificeerde gevaren. Maximaal 5 punten per gevaar maakt een maximum score van 75 punten. Minimaal 44 punten moeten gehaald worden om te slagen.
- Beoordeling: identificatie van gevaren en reactietijd bepaalt of men geslaagd is voor de test.
- Gevolgen bij niet slagen: de risicoperceptietest wordt afgenomen vlak na theorie-examen. Na afloop krijgt de kandidaat-bestuurder schriftelijke feedback waarin wordt aangeduid voor welke onderdelen hij/zij een onvoldoende heeft behaald. De kandidaat-bestuurder krijgt hierdoor een beter inzicht op welke onderdelen hij/zij verder moet inoefenen om te kunnen slagen bij de herkansing. Indien de kandidaat-bestuurder niet slaagt moet hij/zij zowel de risicoperceptietest als het theorie-examen terug afleggen (ook als hij/zij geslaagd is op één van deze twee onderdelen). De kandidaat-bestuurder moet minstens drie werkdagen wachten voordat hij/zij het examen opnieuw mag afleggen.

Nederland:

- Moment van afname: onderdeel van het theorie-examen
- Instructieformat: 25 statische foto's van verkeerssituaties vanuit het perspectief van de bestuurder.
- Response format: een handelingskeuzetest: kiezen van een adequate actie uit 3 opties (remmen, gas loslaten, snelheid houden). 'Remmen' correspondeert met acute gevaren die tot een ongeval zullen leiden als de snelheid niet onmiddellijk verlaagd wordt; 'gas loslaten' correspondeert met mogelijke gevaren die (nog) niet zichtbaar zijn (verborgen gevaren dus); 'snelheid houden' correspondeert met situaties waarin er noch sprake is van acuut gevaar, noch van verborgen gevaar. Om te slagen moeten tenminste 12 van de 25 vragen correct beantwoord worden. Een voordeel van deze test is dat niet alleen de handelingskeuze wordt getest, maar impliciet ook de detectie van het gevaar en de inschatting van de ernst van het gevaar.
- Beoordeling: elke foto is acht seconden in beeld. Gedurende deze tijd moeten de kandidaten een keuze maken tussen de drie handelingen.
- Gevolgen bij niet slagen: De kandidaat-bestuurder ontvangt na afloop een e-mail met daarin een overzicht van op welke onderwerpen hij extra moet letten bij het leren voor het volgende theorie-examen.

Victoria (Australië)

- Moment van afname: voor praktijkexamen (tijdens de leerfase met supervisie). De risicoperceptietest kan online of in persoon worden afgelegd bij een examencentrum.
- Instructieformat: 25 dynamische rijscenario's (echte video's, elk 30 sec. lang, vanuit het perspectief van de bestuurder), waarbij gebruik gemaakt wordt van "framing", zodat men duidelijker weet wat de bedoeling is en waar op te letten, aangezien men dit in het dagelijks leven ook weet, zie figuur 5 (VicRoads, 2021).
- Response format: kiezen van het juiste tijdstip voor het uitvoeren van een bepaalde actie (remmen, inhalen of oversteken) en actie 'uitvoeren' met een muisklik.
- Beoordeling: de reactie moet gebeuren binnen bepaald tijdframe, ook items waarbij geen reactie gevraagd wordt maken deel uit van het materiaal.
- Gevolgen bij niet slagen: Voor elke nieuwe poging worden testkosten in rekening gebracht. Op eenzelfde dag mag de kandidaat twee pogingen ondernemen om de risicoperceptietest af te leggen. Na twee mislukte pogingen op eenzelfde dag moet de kandidaat tot de volgende dag wachten tot hij opnieuw twee pogingen mag ondernemen.



Figuur 5 Voorbeeld risicoperceptietest Australië (gebruik 'framing')

Queensland (Australië)

- Moment van afname: tijdens autonome leerfase
- Instructie format: 15 dynamische rijscenari's (echte video's, elk 30 sec. lang, vanuit het perspectief van de bestuurder).
- Responseformat: detectie en lokalisatie van het risico d.m.v. muisklik op de video.
- Beoordeling: identificatie en reactietijd.
- Gevolgen bij niet slagen: Kandidaat-bestuurders mogen de test zo vaak afleggen als ze willen totdat ze slagen maar moeten bij iedere poging opnieuw de testkosten betalen. Er is geen uitsluitingsperiode tussen 2 of meerdere pogingen.

New South Wales (Australië)

- Risicoperceptietest 1
 - Moment van afname: 12 maanden na het zelfstandig rijden (tijdens autonome leerfase)
 - Instructieformat: 15 vragen met 30-sec video's.
 - Responseformat: handelingskeuzetest waarbij voor elke video gevraagd wordt aan te geven (touchscreen) wanneer men 1 bepaalde actie zou uitvoeren. Mogelijke acties zijn vertragen, inhalen of afslaan op een kruispunt. De snelheid die gereden wordt is zichtbaar net als de richtingaanwijzers. Na beantwoording van de 15 vragen krijgt de deelnemer feedback over of hij geslaagd is en op welke gebieden hij nog kan verbeteren.
 - Beoordeling: keuze van het juiste moment om de actie uit te voeren.
- Risicoperceptietest 2
 - Moment van afname: 24 maanden na het alleen rijden (tijdens autonome leerfase)
 - Instructieformat: 10 vragen met video's langer dan in de eerste test.
 - Responseformat: gelijkaardig aan de eerste test, maar nu is het aantal acties niet beperkt tot 1 per video.
 - Beoordeling: keuze van het juiste moment om acties uit te voeren en het juiste aantal acties.
- Gevolgen bij niet slagen: Kandidaat-bestuurders mogen de test zo vaak afleggen als ze willen totdat ze slagen maar moeten bij iedere poging opnieuw de testkosten betalen. Er is geen uitsluitingsperiode tussen 2 of meerdere pogingen.

Wallonië (Autosécurité risicoperceptietest)

- Moment van afname: voor het praktijkexamen

- Instructieformat: 20-30s video's vanuit het perspectief van de bestuurder, met zicht op de snelheidsmeter, richtingaanwijzers, binnenspiegel en buitenspiegels, van reële, potentieel gevaarlijke situaties in het verkeer. Door gebruik te maken van achteruitkijkspiegels dient de kandidaat overigens niet alleen rekening te houden met een gevaar dat zich voordoet recht voor het voertuig, maar ook met gevaren achter en aan de zijkant van het voertuig. Elke kandidaat moet een reeks van 5 filmpjes afleggen. In elke film zitten 0 tot 3 risico's verborgen. Als je 10 keer hebt geklikt, stopt de test.
- Responseformat: 10 risico's herkennen en aanklikken in de video. Er wordt de kandidaat niet gevraagd het gevaar te evalueren, noch welke handeling hij moet uitvoeren om het gevaar te ontwijken. De kennis van de wegcode en de reactietijd van de kandidaat worden ook niet beoordeeld.
- Beoordeling: identificatie en score van minstens 6/10 (1 punt per herkend risico) behalen. Een klik op een verkeerde plek of zonder risico is een verloren klik en dus een verloren punt.
- Gevolgen bij niet slagen: Na twee keer niet geslaagd te zijn op risicoperceptietest dient de kandidaat 3 uur verplicht les te volgen bij een erkende rijsschool alvorens hij een derde poging mag wagen. Deze verplicht te volgen opleiding van 3u bestaat uit een theoretisch en praktisch gedeelte van elk 1,5 (ministerieel besluit van 01.10.2018). Tijdens het theoretisch onderdeel komen volgende aspecten aanbod:
 - Inleiding: definitie van de term risico, presentatie van het risicobeheersingsproces in de context van rijden (risicodetectie; risicobeoordeling; keuze van actie; uitvoering van actie, het belang van risicoperceptie in het algemene risicobeheersproces, herinnering aan basis natuurkundige concepten (contactoppervlak van banden met de weg); invloed van de snelheid (bekijken van een gesimuleerd ongeval bij 50 km/u, 70 km/u, 90 km/u); waarom hebben we deze opleiding nodig?
 - Risico-identificatie: kijktechniek, de verschillende manieren om naar dingen te kijken; direct en indirect zicht en blinde vlekken, voorbeelden van risicosituaties.

Het praktisch onderdeel legt de nadruk op het analyseren van rijssituaties. De kandidaat-bestuurder identificeert risico's, evalueert deze en stelt actiekeuzes voor. De lesgever maakt de kandidaat-bestuurder bewust van het te vermijden risicogedrag en van de aan te nemen houding en mentaliteit. De lesgever wijst de kandidaat-bestuurder ook op het gevaar van onverwachte, verborgen situaties zoals een auto die plots uit een garage rijdt, een auto die achter een vrachtwagen opduikt, enz.

Tabel 5 geeft een overzicht van de bestaande risicoperceptietesten die in de verschillende landen onderdeel zijn van het rijexamen. Hieruit blijkt dat in geen enkele test een beroep wordt gedaan op elke vaardigheid en ook in geen enkele test de vaardigheid van 'handelen' vertegenwoordigd is.

Tabel 5 Overzicht structurele componenten en instructieformats van verschillende risicoperceptietesten (Brijs et al., 2016; Friedel et al., 2010; Genschow et al., 2015)

	Structurele componenten								Instructieformat	
	Scan	Lokaliseer	Identificeer	Evalueer		Inschatten subjectief risico	Beslissen	Handelen	Statisch	Dynamisch
VK										
NL										
Victoria										
New South Wales										
Queensland										
Vlaanderen										
Wallonië										

In de meeste landen wordt de risicoperceptietest meestal pas afgenomen nadat de kandidaat-bestuurder al enige rijervaring heeft kunnen opdoen (voor afname van praktijkexamen: meestal als aparte test, waarop men moet slagen, alvorens toegang te krijgen tot het praktijkexamen); in sommige landen met een getrappt rijbewijs wordt deze test zelfs uitgesteld tot na de start van het zelfstandig rijden. Het toevoegen van de risicoperceptietest aan het theorie-examen heeft weinig meerwaarde (tenzij deze resultaten als nulmeting worden gebruikt om te kijken hoe de risicoperceptievaardigheden verder kunnen worden aangescherpt tijdens de praktijkoefeningen) aangezien kandidaat-bestuurders hun risicoperceptievaardigheden pas echt beginnen te ontwikkelen/oefenen tijdens de praktijkoefeningen. Dit is ook de reden waarom de meeste landen ervoor kiezen om de risicoperceptietest niet te integreren in het theorie-examen (Genschow et al., 2015). Daarnaast blijkt dat de toegepaste risicoperceptietesten ook aanzienlijk verschillen qua methodologische opzet (instructieformat, responsformat, beoordeling). Dit betekent ook dat de kandidaat-bestuurder afhankelijk van het land waarin de risicoperceptietest wordt afgenomen moet aantonen dat hij aan “andere” eisen voldoet. Afhankelijk van het type risicoperceptietest ligt de focus meer of minder op het vermogen om potentiële aanwijzingen voor risico's te herkennen, verkeerssituaties te interpreteren (bv. gericht zoeken naar informatie binnen beperkte tijd) of op een passende actie te verduidelijken, af te wegen en te kiezen.

Qua manier van afname blijkt dat de risicoperceptietest in een examencentrum kan worden afgelegd (vb. Vlaanderen) en/of online (vb. Australië, waarbij kandidaat-bestuurders wel de mogelijkheid hebben om de test in een examencentrum naar keuze af te leggen indien zij geen computer ter beschikking hebben).

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 geleerd en getraind kan worden op verschillende manieren (McDonald et al., 2015). Er kan een onderscheid gemaakt worden tussen training op de weg, training in een rijsimulator en training terwijl er niet gereden wordt (interactieve trainingen op een laptop of tablet aan de hand van foto's of videobeelden, training via een virtual-realitybril) (Brijs et al., 2016; Friedel et al., 2010; Moran et al., 2019). Het is belangrijk dat risico's realistisch worden ingeschat en dat de beginnende bestuurder een realistisch beeld krijgt van eigen capaciteiten ongeacht welk medium men gebruikt om risicoperceptie te trainen. Indien dat niet het geval is bestaat het gevaar dat het effect van de risicoperceptietraining contraproductief is en de bestuurder zijn eigen vaardigheden gaat overschatten (Horswill & McKenna, 2004). Deze contraproductiviteit kan vermeden worden door in de training gebruik te maken van eigen ritten op de weg, bijv. aan de hand van videobeelden (McKenna & Crick, 1997) en door ritten op de openbare weg te laten plaatsvinden in plaats van op een afgesloten terrein. Ook is gebleken dat voor een effectieve training bestuurders meer leren van eigen fouten dan van die begaan door anderen (Ivancic & Hesketh, 2000). Een andere belangrijke eigenschap van risicoperceptietraining is het aanbieden van voldoende gevarieerde risico's die zich ook daadwerkelijk manifesteren in verkeerssituaties (Meir et al., 2014). Samengevat kan geconcludeerd worden dat risicoperceptie op verschillende manieren getraind kan worden. De studies die slechts 1 bepaalde trainingsmethode (op de weg in de rijsimulator en zonder zelf te rijden) onderzocht hebben tonen aan dat de risicoperceptie verbetert na training ongeacht de gebruikte methode (zie hieronder). Er zijn echter weinig onderzoeken beschikbaar die een vergelijking maken van de verschillende methoden om na te gaan welke methoden het meest effectief zijn. Verder onderzoek is nodig om hier een betrouwbaar en sluitend antwoord op te kunnen geven.

Training op de weg:

Op de weg kan risicoperceptie getraind worden op twee manieren: via commentary training (Crundall et al., 2010) of door de ritten op de weg te filmen en nadien een lesgever feedback te laten geven aan

de hand van de gefilmde beelden (bv. reeds bestaande voor motorrijders in Nederland, Boele et al., 2013). Bij commentary training bestuurt de rijlesgever eerst de auto en geeft deze hardop commentaar over de zaken waarop hij tijdens het rijden let, welke gevaren er te verwachten zijn en wat hij vervolgens doet om op die mogelijke gevaren te anticiperen. Hierna worden de rollen omgekeerd en bestuurt de leerling de auto waarbij deze gevraagd wordt op identieke wijze commentaar te geven. De rijlesgever geeft hier vervolgens feedback op. Beide trainingsmethoden hebben een positief effect op de risicoperceptievaardigheden. Beginnende bestuurders in het Verenigd Koninkrijk die de commentary training hadden doorlopen, anticipeerden daarna in een simulatorrit significant beter op verborgen gevaren dan beginnende bestuurders die de training niet hadden doorlopen (Crundall et al., 2010). Motorrijders in Nederland die de eendaagse voortgezette rijopleiding voor motorrijders hadden doorlopen, lieten in vergelijking met een controlegroep op de korte termijn (eerste maanden na training) veiliger rijgedrag (gescoord door rijlesgever m.b.v. checklist) en een betere risicoperceptie (Vlakveld, 2011) zien en op de langere termijn (12-18 maanden na training) veiliger rijgedrag, maar geen betere risicoperceptie (Boele et al., 2013).

Training in een rijsimulator:

Training van risicoperceptie in een rijsimulator heeft verschillende voordelen zoals een veilige en goed gecontroleerde trainingsomgeving en de mogelijkheid eigen ritten terug te bekijken om deze samen met een rijlesgever te evalueren (Ivancic & Hesketh, 2000; Moran et al., 2019; Vlakveld et al., 2011; Wang et al., 2010b, 2010a). Daarnaast is een belangrijk voordeel van de rijsimulator dat deze als enige trainingsmethode de mogelijkheid biedt de verschillende deelvaardigheden van risicoperceptie (nl. detecteren en herkennen van verkeerssituaties, inschatting van de ernst van het risico, de juiste actie kiezen om het risico af te wenden en de gepaste reactie uitvoeren) op gecombineerde wijze in te oefenen (Brijs et al., 2016; Friedel et al., 2010). Het gebruiken van rijsimulatoren gaat echter ook gepaard met enkele nadelen. Een rijsimulator, hoe geavanceerd ook, is en blijft een nabootsing van de werkelijkheid. Experimenten uit de leerpsychologie hebben aangetoond dat wat men in een zekere leeromgeving (rijsimulatoromgeving) heeft geleerd niet zal toepassen in een omgeving die significant verschillend is (werkelijke verkeerssituaties) (Groeger, 2000). Een ander nadeel is de mate waarin wat men leert in een rijsimulator ook blijft hangen. Experimenten hebben echter aangetoond dat een simulator vaardigheden wel snel kan aanleren maar dat deze geleerde vaardigheden ook even snel weer vergeten worden als ze niet onmiddellijk worden toegepast in de praktijk (Shea & Morgan, 1979). Een laatste nadeel is simulatorziekte; d.w.z. een vorm van bewegingsziekte die zich uit in misselijkheid (Kappé & Van Emmerik, 2005). Niet iedereen is vatbaar voor deze ziekte maar mensen die hier last van hebben kunnen niet van een rijsimulator gebruikmaken om risicoperceptie te trainen. Ook enkele rijsimulatortrainingen werden reeds geëvalueerd (Ivancic & Hesketh, 2000; Moran et al., 2019; W. Vlakveld et al., 2011; Wang et al., 2010b, 2010a). Anticipatie op gevaren verbeterde na elk van de simulatortrainingen. Evaluatie van de training van Vlakveld en collega's (2011) gebeurde m.b.v. een lange rit in de simulator waarbij met een eye-tracker gemeten werd of gevaren gedetecteerd werden. Hieruit bleek dat beginnende bestuurders die de training hadden doorlopen, vaker verborgen gevaren wisten te ontdekken dan deelnemers aan het onderzoek die niet aan de training hadden deelgenomen.

Agrawal en collega's (2017) ontwikkelden een risicoperceptietraining met een virtual-realitybril in combinatie met een rijsimulator. Het trainingsprogramma biedt een 360 graden beeld van 6 risicovolle rijscenario's en traint jonge bestuurders om te anticiperen op latente gevaren en om hun betrokkenheid in risicovolle situaties te beperken. De jonge beginnende bestuurders die de risicoperceptietraining doorlopen hadden bleken in staat te zijn om op significant meer risico's (86.25%) te kunnen anticiperen dan bestuurders die enkel de rijsimulatortraining volgden (zonder virtual reality bril). Deze laatste groep kon anticiperen op 62.36% van de risico's, terwijl de beginnende bestuurders die de klassieke computergebaseerde risicoperceptietraining volgden slechts 30.97% van de risico's konden identificeren en anticiperen. De auteurs besluiten dat het VR-gebaseerde trainingsprogramma effectief blijkt te zijn in het verbeteren van het vermogen van jonge bestuurders om te anticiperen op latente gevaren.

Training terwijl er niet gereden wordt:

Risicoperceptie kan ook getraind worden zonder dat een kandidaat-bestuurder rijdt, met behulp van foto's of films vanuit het perspectief van een bestuurder met situaties die gevaarlijk zouden kunnen zijn

of aan de hand van plattegronden van verkeerssituaties. Risicoperceptietrainingen aan de hand van statische of dynamische beelden op een laptop of tablet is de meest gebruikte methode (Brijs et al., 2016; Friedel et al., 2010; Moran et al., 2019). Een tekortkoming van veel van deze trainingen is dat deze zich meestal beperken tot de deelvaardigheden van het scannen, lokaliseren en identificeren van risico's, en de evaluatie van het risico en van het vermogen tot handelen achterwege laten (Brijs et al., 2016).

In het geval van training met films zijn er vanuit de wetenschappelijke literatuur twee methoden bekend: commentary training en het stopzetten van films gevolgd door vragen m.b.t. voorspelling. Bij commentary training kijken beginnende bestuurders naar films vanuit het perspectief van een bestuurder terwijl ze luisteren naar het commentaar van een ervaren bestuurder (Chapman et al., 2002; Isler et al., 2009; McKenna et al., 2006). Soms worden gevaren in de films gemarkeerd. Vervolgens wordt aan beginnende bestuurders gevraagd zelf commentaar te geven bij een dergelijke film waarbij rijlesgevers dan feedback geven. In de tweede methode worden films stopgezet waarbij het beeld op zwart gaat op het moment dat een zich ontwikkelend gevaar zichtbaar wordt (Jackson et al., 2009; McKenna & Crick, 1997). De beginnende bestuurder wordt gevraagd om de situatie te benoemen en te voorspellen wat er zou kunnen gaan gebeuren. De rijlesgever of onderzoeker geeft vervolgens feedback op de voorspellingen die gegeven worden door de beginnende bestuurder.

Voor wat betreft trainingen met films vanuit het perspectief van een bestuurder, liet een vergelijking van methoden zien dat een training van ongeveer een half uur met een combinatie van de drie elementen 'luisteren naar commentaar', 'geven van commentaar' en 'voorspellen van wat er zou kunnen gaan gebeuren', het beste resultaat opleverde. Hierbij was de grootste verbetering in risicoperceptie te zien en was de retentie (na 1 week) het grootst (Wetton et al., 2013). Meir en collega's (2014) gebruikten in hun trainingsstudie ook films en vergeleken een actieve, passieve en hybride training met een controlegroep. De actieve groep werd gevraagd te reageren bij detectie van gevaren, de passieve groep werkte met een tutorial met geschreven en video-gebaseerd materiaal en de hybride groep ontving een theoretisch deel gevolgd door een actief deel. Uit de resultaten kwam duidelijk het belang van een actieve component in risicoperceptie training naar voren: de actieve en hybride groepen waren beter bewust van potentiële gevaren dan de controlegroep. Uit onderzoek van Malone en collega's (2013) bleek dat dynamisch (versus statisch) beeldmateriaal effectiever is om te discrimineren tussen experts en beginnende bestuurders. De dynamische taak is ook een meer valide taak, gegeven de overeenkomst van deze taak met de dynamische rijtaak. Experts wisten meer gevaren sneller te identificeren in een dynamische reactietijd taak. Dit verschil tussen de groepen was er wel alleen voor impliciete (versus expliciete) gevaren. Impliciete gevaren/risico's zijn situaties waarin bestuurders hun eigen specifieke rijvaardigheden en grondige kennis van de verkeersregels moeten toepassen om een potentieel onveilige situatie om te buigen naar een veilige situatie. Deze vaardigheden en kennis zijn door de rijervaring beter ontwikkeld bij ervaren bestuurders en experts dan bij beginnende of kandidaat-bestuurders. Onderzoek van Weiss en collega's (2013) bevestigen de bevindingen van Malone en collega's (2013) en concludeert ook dat dynamisch materiaal effectiever is in de training van risicoperceptie dan statisch beeldmateriaal.

In het geval van training met plattegronden van verkeerssituaties zijn er de verschillende versies van de RAPT (Risk Awareness and Perception) trainingen. Hierin wordt gewerkt met tekeningen (RAPTI-II) (Pollatsek et al., 2006) of foto's (RAPT III) (Pradhan et al., 2009) van verkeerssituaties. Beginnende bestuurders worden gevraagd zich voor te stellen dat zij de bestuurder zijn. Vervolgens moeten ze m.b.v. gekleurde cirkels en ovalen posities aanduiden die ze extra in het oog willen houden. Bij deze training gaat het vooral om het leren herkennen van verborgen gevaren. Bij RAPT III worden ook foto's gebruikt van zich ontwikkelende verkeerssituaties met daarin verborgen gevaren. Aan beginnende bestuurders wordt gevraagd te klikken op verborgen gevaren en men kan alleen verder naar de volgende opgave wanneer het juiste antwoord gegeven wordt. Een evaluatie van de RAPT-trainingen liet zien dat er meer verborgen gevaren opgemerkt werden tijdens een rit in een rijsimulator. Daarnaast verbetert RAPT III ook het kijkgedrag in het echte verkeer (Pradhan et al., 2009). Wel blijkt de retentie in de loop van de maanden wat af te nemen.

Naast deze methoden zijn er in de laatste jaren wereldwijd verscheidene online zelfstudiepakketten voor risicoperceptie ontwikkeld specifiek voor jongeren die hun autorijbewijs wensen te behalen

(Horswill, Hill, Rodwell, et al., 2021; Horswill, Hill, Silapurem, et al., 2021). Horswill en collega's (2021) hebben recent een online risicoperceptietraining voor beginnende bestuurders ontwikkeld. De auteurs halen aan dat een rijopleiding tot doel heeft om bestuurders ongevallen te leren vermijden, maar dat ze in een traditionele rijopleiding nooit geconfronteerd worden met ongevallen. Het innovatieve aan deze online geautomatiseerde risicoperceptietraining bestaande uit zes sessies van telkens 30 min is dat deze uitsluitend bestaat uit uitgebreide videobeelden van echte ongevallen (Horswill, Hill, Bem-Morrison, et al., 2021; Horswill, Hill, Silapurem, et al., 2021):

- Trainingssessie 1:
 - Inleiding tot de training
 - Instructies 'Wat gebeurt er nu'
 - 'Wat gebeurt er nu' oefening 1
 - Instructies 'Ongevallenanalyse'
 - 'Ongevallenanalyse' oefening 1
 - Praktijkoefening 1: toepassen van geleerde inzichten in de praktijk
- Trainingssessie 2:
 - 'Wat gebeurt er nu' oefening 2
 - Instructies 'Commentary drive'
 - 'Commentary drive' oefeningen 1-2
 - 'Wat gebeurt er nu' oefeningen 3-5
 - 'Ongevallenanalyse' oefening 2
 - Praktijkoefening 2: toepassen van geleerde inzichten in de praktijk
- Trainingssessie 3:
 - 'Wat gebeurt er nu' oefening 6
 - Instructies 'Video review feedback'
 - 'Video review feedback' oefening 1
 - 'Ongevallenanalyse' oefeningen 3-4
 - 'Commentary drive' oefeningen 3-4
 - 'Wat gebeurt er nu' oefeningen 7-8
 - Praktijkoefening 3: toepassen van geleerde inzichten in de praktijk
- Trainingssessie 4:
 - 'Wat gebeurt er nu' oefening 9
 - 'Commentary drive' oefeningen 5-7
 - 'Wat gebeurt er nu' oefeningen 10-11
 - 'Ongevallenanalyse' oefening 5
 - 'Video review feedback' oefening 2
 - Praktijkoefening 4: toepassen van geleerde inzichten in de praktijk
- Trainingssessie 5:
 - 'Wat gebeurt er nu' oefening 12
 - 'Commentary drive' oefeningen 8-9
 - 'Wat gebeurt er nu' oefeningen 13-14
 - 'Ongevallenanalyse' oefening 6-7
 - 'Video review feedback' oefening 3
 - Praktijkoefening 5: toepassen van geleerde inzichten in de praktijk
- Trainingssessie 6:
 - 'Wat gebeurt er nu' oefening 15
 - 'Commentary drive' oefeningen 10-11
 - 'Wat gebeurt er nu' oefeningen 16-17
 - 'Ongevallenanalyse' oefening 8-9
 - 'Video review feedback' oefening 4
 - Eindbeoordeling

Van de vijf soorten oefeningen die tijdens de zes trainingssessies aan bod komen is in eerdere onderzoeken al aangetoond dat ze de risicoperceptievaardigheden verbeteren. Deze oefeningen zijn (Horswill, Hill, Bem-Morrison, et al., 2021; Horswill, Hill, Silapurem, et al., 2021):

- Wat gebeurt er nu
 - Effectiviteit eerder aangetoond door Wetton et al. (2013)
 - Instructievideo: <https://youtu.be/j6E0WkOCB4I>
 - Omschrijving van de oefening: 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 aangevuld met andere videoclips van ongevallen die veroorzaakt werden door vergelijkbare conflictsituaties.
 - Aantal oefeningen: 17
- Ongevallenanalyse
 - Effectiviteit eerder aangetoond door: Horswill, Hill, Silapurem, et al. (2021)
 - Instructievideo: <https://youtu.be/bv7G4RXY5C4>
 - Omschrijving van de oefening: 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. Voorbeelden van soortgelijke ongevallen worden ook getoond.
 - Aantal oefeningen: 9
- Commentary drive
 - Effectiviteit eerder aangetoond door: Åbele et al. (2019); Castro et al. (2021; Isler et al.(2009, 2011); McKenna et al.(2006); Wetton et al. (2013)
 - Instructievideo: <https://youtu.be/GtjFIV5M-jc>
 - Omschrijving van de oefening: 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. Tot slot, krijgen ze, om de beoordeling van de deskundige kracht bij te zetten, voorbeelden van verschillende ongevallen en verkeerssituaties te zien.
 - Aantal oefeningen: 11
- Video review feedback (Horswill et al., 2017)
 - Effectiviteit eerder aangetoond door: Horswill et al. (2017)
 - Instructievideo: <https://youtu.be/avdZ6dKdHwU>
 - Omschrijving van de oefening: 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. Na het bekijken van de 4-5 videoclips krijgt de kandidaat-bestuurder nog een aantal videoclips van verkeersongevallen te zien ter illustratie van hoe gelijkaardige conflictsituaties kunnen uitgroeien tot ongevallen.
 - Aantal oefeningen: 4 (elke oefening bestaat uit 4-5 videoclips)
- Praktijkoefeningen
 - Speciaal ontwikkeld voor deze training

- Instructievideo: <https://youtu.be/brY-ekLcOiA>
- Omschrijving van de oefening: 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 volgfstand 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).
- Aantal oefeningen: 5

De zelfstudietraining duurt ten minste 35 dagen maar de kandidaat-bestuurders kunnen de zelfstudietraining op hun eigen tempo afleggen. Wanneer de kandidaat-bestuurders een trainingssessie hadden afgerond mochten ze pas ten minste na 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. Vier van de oefeningen hielden in dat de kandidaat-bestuurders een inschatting maakten over videobeelden van verkeerssituaties (ongevallen, bijna-ongevallen en verkeersconflicten) waarna ze deskundige feedback kregen over de gemaakte inschattingen. Tijdens de vijfde oefening “praktijkoefening” dienen de kandidaat-bestuurders tussen de trainingssessies door de geleerde inzichten toe te passen tijdens verkeersdeelname. Na iedere oefening rapporteerden de kandidaat-bestuurders (via een ingebouwde enquête) of ze de oefening volgens de instructies hadden uitgevoerd en of ze hadden geluisterd naar de feedback van de expert (Horswill, Hill, Bemi-Morrison, et al., 2021; Horswill, Hill, Silapurem, et al., 2021). Na het volgen van deze online-training bleken de reactietijd bij gevaarperceptie, de gevaarvoorspellingsscores en de volgfstanden van de beginnende bestuurders significant verbeterd te zijn. Bovendien gaven alle deelnemers aan dat hun rijgedrag ook in werkelijke verkeerssituaties verbeterd was. Een andere recente studie van Horswill en collega's (2021) onderzocht of een korte video-gebaseerde trainingsinterventie de risicoperceptie kan verbeteren wanneer bestuurders deze online zonder supervisie uitvoeren. De training hield in dat bestuurders video's van verkeersscènes bekeken, ondertussen noteerden welke risico's ze identificeerden, in de gaten hielden en hoe ze zouden reageren op ieder risico. Bestuurders vergeleken vervolgens hun eigen notities met een vooraf opgenomen risicoanalyse van een expertbestuurder. Hierdoor is de aanwezigheid van een rijlesgever niet nodig om feedback te geven. De training bleek de reactietijd op gevaren significant te verbeteren. Daarnaast bleek dat de training effectief het waarnemen van gevaren verbeterde (Cohen's $d = 0.50$), ook al waren de deelnemers zich ervan bewust dat niemand in de gaten hield in hoeverre ze aan de training deelnamen.

Een vervolgevaluatiestudie van Horswill, Hill, Bemi-Morrison & Watson (2021) heeft onderzocht welke effecten de zelfstudietraining heeft op de risicoperceptievaardigheden van kandidaat-bestuurders en hun begeleidende ouders. De kandidaat-bestuurders doorlopen de 6 trainingssessies terwijl de begeleidende ouders de trainingssessies niet zelf doorlopen maar hun kind begeleiding geven tijdens de training. Zowel de kandidaat-bestuurders als hun begeleidende ouders rapporteerden na afloop van de zelfstudietraining dat het rijgedrag van de kandidaat-bestuurders was verbeterd op verschillende aspecten nl. veiliger rijgedrag (veiliger volgfstanden), snellere reactietijden, ongevalenkans, voorspellen van potentiële risico's en het scannen naar risico's (Horswill et al., 2021). Een verrassend resultaat is dat de risicoperceptievaardigheden (reactietijden en voorspellen van potentiële risico's) van de begeleidende ouders, die het trainingstraject vanop een afstand volgden, ook verbeterden. Dit is een eerste aanwijzing dat het louter begeleiden van kandidaat-bestuurders tijdens deze training al kan leiden tot een verbetering in risicoperceptievaardigheden (Horswill et al., 2021). De training heeft bijgevolg ook potentieel om de risicoperceptievaardigheden van ervaren bestuurders te verbeteren.

Jonge beginnende bestuurders zijn een zeer diverse groep. Hierdoor kunnen risicoperceptietesten en -training niet op iedere jonge beginnende bestuurder hetzelfde effect hebben. Dit blijkt onder andere uit de studie van Zhang en collega's (2018) die aanwijzingen vonden dat risicoperceptietrainingen enkel

de vaardigheden van risico-aversieve bestuurders beïnvloeden en verbeteren, terwijl de vaardigheden van bestuurders die van nature graag risico's opzoeken niet verbeterden. Zhang en collega's (2018) halen aan dat deze risicozoekende bestuurders vaak wel wisten waar het risico zich bevond, maar terughoudend waren om hierop te anticiperen, omdat ze van nature graag risico's opzoeken en dus besloten om de risico's/gevaren opzettelijk te negeren. Om deze risicozoekende bestuurders toch risicoperceptievaardigheden bij te brengen stellen de auteurs voor om nieuwe educatieve benaderingen toe te passen zoals videogebaseerd of gamificationgebaseerd leren.

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

Op basis van data verkregen door GOCA Vlaanderen over de risicoperceptietest, hebben we analyses uitgevoerd. Hieruit blijkt dat er 144 actieve vragen/situaties zijn. Een situatie kan zich afspelen op 3 verschillende mogelijke locaties: een stad (75%), het platteland (21%), of de autosnelwegen (4%). De meeste vragen zijn dus gerelateerd aan het verkeer in een stad. Verder worden er twee kijktechnieken geëvalueerd: door de achteruitkijkspiegel (30%) en door de voorruit (70%). Er dienen 4 gevaartypes herkend te worden in de situaties: de achterligger (13%), dode hoek/inhalen (12%), manoeuvre van een ander voertuig (43%), en zwakke weggebruiker (32%). De verschillende soorten weggebruikers die aan bod komen zijn: auto's (43%), bus (4%), tram (3%), moto (8%), bromfietser (5%), fietsers (21%), voetgangers (16%) en andere voertuigen (0.2%).

Onderstaande tabel 6 geeft een gedetailleerdere kijk in de cijfers, opgesplitst naar locatie. Er kan geconcludeerd worden dat het evenwicht in variatie over het algemeen goed zit.

Wel zijn er een aantal opvallende zaken. Zo wordt vooral de kijktechniek "Achteruitkijkspiegel" bij de autosnelwegen getest (63%). Wanneer deze cijfers bekeken worden voor stad en platteland, dan zien we hier het tegenovergestelde: het zwaartepunt ligt hier bij de voorruit.

Verder is het opvallend dat bij de weggebruiker, de zwakke weggebruiker een bijna even groot aandeel heeft als de auto's (met uitzondering van de autosnelwegen, waar in principe geen zwakke weggebruikers dienen te bewegen, maar bij omstandigheden zoals panne is dit wel het geval). De zwakke weggebruiker heeft ongeveer een aandeel van 40% in de stad of op het platteland. Het is een positief resultaat dat er voldoende aandacht wordt besteed aan deze zwakke weggebruiker.

Wanneer er gekeken wordt naar het gevaartype, dan blijkt dat de dode hoek/inhalen alsook de achterligger minder aan bod komt. Vooral in de stad is het belangrijk om rekening te houden met deze dode hoek (vooral in combinatie met zwakke weggebruikers). Deze situaties zouden meer aan bod mogen komen in de risicoperceptietest.

Tabel 6 Variatie in risicoperceptietest (algemeen)

	Stad	Platteland	Autosnelwegen
Kijktechniek			
Achteruitkijkspiegel	29%	31%	63%
Voorruit	71%	69%	37%
Gevaartype			
Achterligger	11%	17%	17%
Dode hoek / inhalen	13%	8%	25%
Manoeuvre ander voertuig	45%	33%	58%
Zwakke weggebruiker	31%	42%	0%
Weggebruiker			
Auto's	41%	43%	75%
Bus	5%	4%	0%
Tram	3%	0%	0%
Moto	8%	6%	25%
Bromfietser	5%	8%	0%
Fietsers	23%	19%	0%
Voetgangers	16%	19%	0%
Andere voertuigen	0%	1%	0%

Er is niets gekend over de combinatie van vragen die aan de deelnemers wordt gesteld (5 situaties in totaal). Idealiter zouden situaties op elke locatie (stad, autosnelweg, platteland) aan de deelnemers voorgelegd moeten worden, maar dit impliceert dat er meer situaties op het platteland en de autosnelwegen in de risicoperceptietest moeten worden opgenomen. Het aandeel van platteland en autosnelwegen is, zoals eerder vermeld, beperkt. Er wordt aangenomen dat deze variatie er op dit moment dan ook niet is.

Bovenstaande tabel 6 gaf enkel algemene cijfers weer, en keek niet naar de variatie binnen een situatie.

Het is belangrijk dat er binnen 1 situatie voldoende variatie aanwezig is, zodat niet altijd dezelfde kijktechniek, gevaartype of weggebruiker wordt geëvalueerd. Onderstaande tabel 7 geeft het aandeel van de situaties weer waarin onvoldoende gevarieerd werd, opgesplitst naar locatie.

Voor de kijktechniek wordt een onvoldoende variatie gedefinieerd als totaal geen variatie (steeds dezelfde kijktechniek binnen de 4 antwoordmogelijkheden van de situatie). Voor het gevaartype en de weggebruiker werd een onvoldoende variatie gedefinieerd als geen variatie, of 3 van de 4 antwoordmogelijkheden gaan over eenzelfde gevaartype/weggebruiker.

Uit tabel 7 blijkt dat de variatie in weggebruiker bij autosnelwegen vrij eentonig is, maar dit valt te verklaren doordat er enkel auto's en moto's actief gebruik maken van de snelweg. Dit resultaat valt dus te verantwoorden. De variatie in weggebruiker voor stad en platteland scoort het beste in tabel 7. Voor de stad voldoet 17% van de situaties niet aan de bovengenoemde criteria, voor het platteland ligt dit hoger: ongeveer 1 op 4 situaties voldoen niet. Verder is het opvallend dat de situaties op het platteland te weinig variatie tonen, en dit zowel naar kijktechniek als naar gevaartype. Bij de stad liggen deze percentages lager, maar toch is ook hier meer variatie binnen een situatie aangewezen.

Tabel 7 Variatie in risicoperceptietest (binnen een situatie)

	Stad	Platteland	Autosnelwegen
Kijktechniek	31%	43%	0%
Gevaartype	36%	43%	50%
Weggebruiker	17%	27%	83%

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 (>100 personen) aan dat het helpt met de kijktechniek te verbeteren. Daarnaast geven ze regelmatig (30-100 personen) aan dat ze voldoende tijd hadden om de vragen te beantwoorden. Soms (<30 personen) geven ze volgende punten aan: Geeft extra inzichten (risico's, dat er overal moet gekeken worden, etc.) – leerrijk, Goede voorbereiding op het rijden/verkeer, Leert je sneller te reageren, Relevant, Realistisch, Oefent de alertheid, Goede moeilijkheidsgraad, Leert je het verkeer beter in te schatten, Het leert je te anticiperen tijdens het rijden, en Duidelijk, Goede kwaliteit van het beeldmateriaal.

Examinatoren geven geen enkel positief punt vaak of regelmatig aan, maar enkelen (<5 personen) geven volgende punten aan: Realistische filmpjes – bewegende beelden, Leert kijken op spiegels en oefenen van de kijktechniek, Men wordt zich beter bewust van wat er rondom gebeurd, en Bestuurders beseffen het gevaar beter.

Rijlegevers geven geen positief punt vaak aan, maar geven regelmatig (10-40 personen) 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. Soms (<10 personen) geven ze volgende punten aan: Test het verkeersinzicht, Realistische weergave van verkeerssituaties, en Gebruik van spiegels wordt onder de aandacht gebracht.

Verbeterpunten:

Beginnende bestuurders geven vaak (>100 personen) 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 (30-100 personen) als verbeterpunt aan dat het stresserend is, er weinig mogelijkheden zijn om voor te bereiden, vragen pas op het einde van het filmpje komen (waardoor het een geheugentest lijkt), er te weinig tijd is om te antwoorden, dat sommige filmpjes heel snel gaan en dat de test onvoldoende representatief is. Soms (<30 personen) geven ze volgende punten aan: Onrealistisch, Verouderde video's, Onduidelijke verwachtingen, Te veel risico's in een filmpje, Onduidelijke vraagstelling, Te veel focus op details, Niet duidelijk wat als risico wordt beschouwd en wat niet, Het resultaat wordt pas meegedeeld na de proef op de weg, Dit onderdeel moet bij elke examenpoging opnieuw afgelegd worden, en Geen geluid bij de filmpjes.

Examinatoren geven vaak (>15 personen) aan dat de test afgeschaft moet worden. Daarnaast geven ze vaak (5-15 personen) als verbeterpunt aan dat de huidige test weinig risicoperceptie meet, waardoor het op dit moment geen meerwaarde biedt. Enkelen (<5 personen) geven volgende punten aan: Zorgt voor extra stress, Zou geen invloed mogen hebben op het resultaat van het praktijkexamen, Onmiddellijk uitslag geven na de test, Eventueel ook wat theorie-vragen bij verwerken, bijvoorbeeld: 'hoe snel mocht je daar rijden?' en Moeilijkere vragen.

Rijlesgevers geven vaak (>40 personen) aan dat de test op dit moment geen meerwaarde biedt. Daarnaast geven ze regelmatig (10-40 personen) 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). Soms (<10 personen) geven ze volgende punten aan: Te veel tegengesteldheden met het resultaat van het examen op de weg (één geslaagd, andere niet), Beter apart van het praktijkexamen, Extra stress bij het praktijkexamen, Meer vragen, Niets om enkel theoretisch te testen, beter te testen tijdens het praktijkexamen, Uitvoeren in een rijsimulator, Consequenties verbinden aan 2x niet geslaagd (specifieker, bijvoorbeeld: theorieles volgen), en Duidelijkere filmpjes.

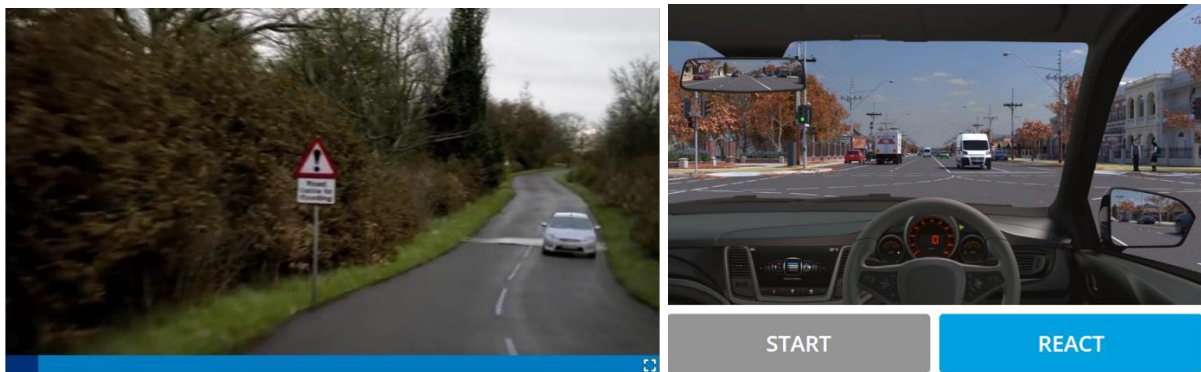
Tijdens workshops kwam naar voor dat het beeldmateriaal van de risicoperceptietest in Wallonië (zie Figuur 6 rechts) als beter beschouwd wordt t.o.v. het beeldmateriaal van de risicoperceptietest in Vlaanderen (zie Figuur 6 links). Dit beeldmateriaal ziet er eerder uit als een virtuele omgeving. Hoewel

dit een nabootsing is van de werkelijkheid (i.p.v. de effectieve werkelijkheid), is dit voor een computertest (waarbij het beeld kleiner is dan tijdens het rijden op de weg, en ook anders overkomt vanwege een computerscherm i.p.v. een voorruit) meer aanbevolen, zodat het beeld helder en duidelijk is voor kandidaat-bestuurders.



Figuur 6 Voorbeeld risicoperceptietest Vlaanderen (links) en Wallonië (rechts)

Hoewel verschillende landen, net zoals Vlaanderen, gebruik maken van realistische beelden (vb. Nederland en het Verenigd Koninkrijk, zie figuur 7 links), gebruikt men in sommige regio's, net zoals Wallonië, beelden uit een virtuele omgeving (vb. Queensland, zie figuur 7 rechts).



Figuur 7 Voorbeeld risicoperceptietest Verenigd Koninkrijk (links) en Queensland (rechts)

Verschiedende landen gebruiken een duidelijke instructie(video) om aan kandidaat-bestuurders duidelijk te maken wat ze kunnen verwachten van een risicoperceptietest, vb. Verenigd Koninkrijk, zie <https://www.gov.uk/theory-test/hazard-perception-test>. Zij leggen daarin de verschillende soorten risico's uit (vb. verborgen risico, acuut risico) en wat er tijdens de test gedaan moet worden.

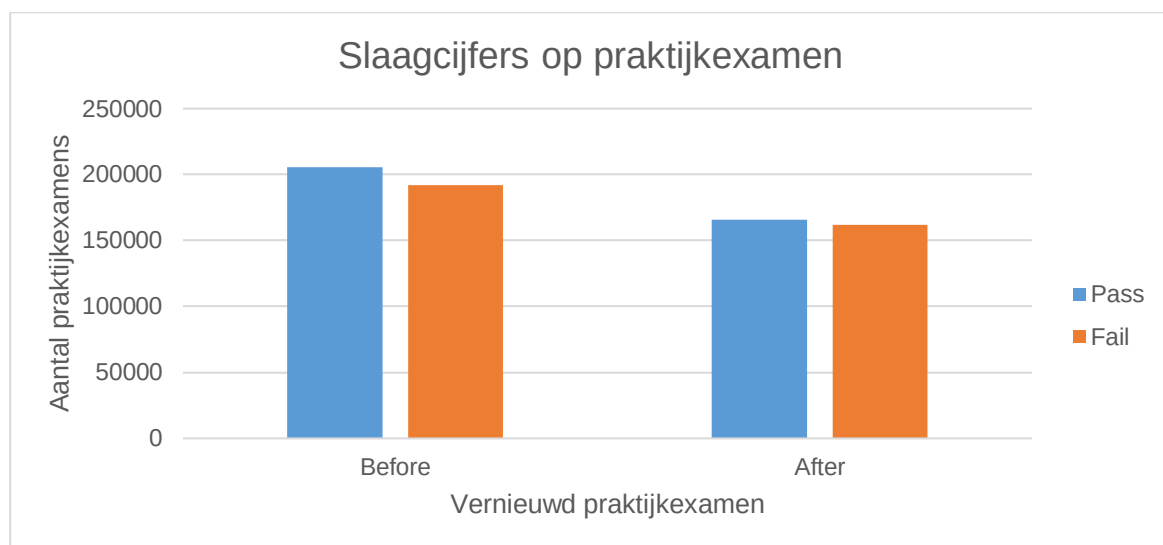
Luik B4: Manoeuvres

Effectevaluatie

Bijkomend onderzocht: B4.0: Wat zijn de slaagcijfers op het praktijkexamen?

Op basis van data die ter beschikking werd gesteld door GOCA Vlaanderen over het praktijkexamen (rijbewijs B, gedeelte op de weg), zijn analyses uitgevoerd. De slaagcijfers op het praktijkexamen voor de periode september 2014 - mei 2017 (voor de vernieuwde rijopleiding) zijn vergeleken met de slaagcijfers op het praktijkexamen voor de periode juni 2017- februari 2020 (na de vernieuwde rijopleiding). Op deze manier is de periode voor en na de vernieuwing telkens hetzelfde, namelijk 33 maanden. Slaagcijfers na februari 2020 zijn buiten beschouwing gelaten, vanwege de covid-19 pandemie (nl. sluiten examencentra).

Uit de analyses blijkt dat voor de vernieuwingen 51.7% van de kandidaat-bestuurders geslaagd was op het praktijkexamen, terwijl na de vernieuwingen dit gezakt was naar 50.6%. M.a.w. het slaagpercentage is gezakt met 1.1%, zie figuur 8. Deze daling is klein, maar significant.



Figuur 8 Slaagcijfers praktijkexamen

Bijkomend onderzocht: B4.0.1 Fraude op het praktijkexamen

Op het praktijkexamen kan ook fraude voorkomen, dit heeft dan betrekking op fraude met documenten, bijvoorbeeld: Een andere persoon biedt zich aan met de identiteitskaart van de kandidaat en slaagt voor het examen in zijn plaats, Een kandidaat biedt zich aan met een vervalst getuigschrift van onderricht, Een kandidaat biedt zich aan met een authentiek getuigschrift van onderricht, maar heeft de lessen eigenlijk nooit gevolgd, of Een kandidaat biedt zich aan met een vervalst bewijs van slagen voor het theorie-examen.

Op basis van analyses op data beschikbaar gesteld door GOCA Vlaanderen, blijkt dat het aantal fraudegevallen bij het praktijkexamen beperkt is: 0.003% sinds de hervorming (voor de hervorming 0.01%). Tijdens bevestigingen of workshops heeft ook geen enkele betrokken partij 'fraude op het praktijkexamen' aangehaald als probleem.

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

Zoals vermeld in B4.0 is het slaagpercentage op het praktijkexamen sinds de vernieuwingen gezakt met 1.1%. Op basis van deze data, is het niet duidelijk aan welke factor(en) deze daling te wijten is (vb. toevoeging manoeuvres aan pool van manoeuvres, onderdeel zelfstandig rijden, andere).

Van de kandidaat-bestuurders die mee hebben gedaan aan de bevestiging, 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.

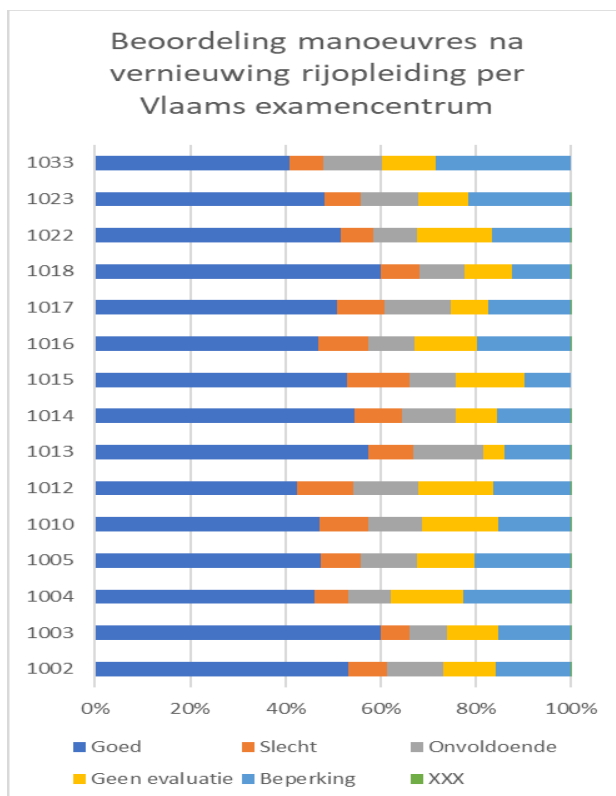
Op basis van de bevragingen, blijkt dat 33% van de examinatoren niet vindt dat er meer bestuurders falen op de manoeuvres sinds de invoering van de extra manoeuvres (22% vindt van wel) en dat 29% van de rijlesgevers vindt dat er wel meer personen falen op het onderdeel manoeuvres sinds de invoering van 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, zie figuur 9. De reden hiervoor is op dit moment niet duidelijk, vanwege gebrek aan bijkomende informatie/data.



Figuur 9 Beoordeling op 'manoeuvres' per Vlaams examencentrum

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 examiner kiezen welke 2 manoeuvres een kandidaat-bestuurder moet uitvoeren (m.u.v. Duitsland waarbij 1 manoeuvre door examiner 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.

Hieronder volgt een overzicht van de uit te voeren manoeuvres in België en verschillende Europese landen.

Vlaanderen

- Uit te voeren manoeuvres: parkeren (Evenwijdig ten opzichte van de weg rechts parkeren tussen twee voertuigen; Evenwijdig ten opzichte van de weg links parkeren tussen twee voertuigen; Loodrecht ten opzichte van de weg vooruit in een vak parkeren; Loodrecht ten opzichte van de weg achteruit in een vak parkeren), keren in een smalle straat, in rechte lijn achteruitrijden
- Aantal manoeuvres: 2
- Selectie: via loting twee van 6 bovenstaande manoeuvres uitvoeren
- Plaats van uitvoering: openbare weg tijdens examenrit

Bron: <https://www.gocavlaanderen.be/detail-page/categorie-b>

Brussel

- Uit te voeren manoeuvres: Achteruitparkeren/stilstaan achter een voertuig, Keren in een smalle straat
- Aantal manoeuvres: 2
- Selectie: verplicht
- Plaats van uitvoering: openbare weg tijdens examenrit

Bron: <https://mobilite-mobiliteit.brussels/nl/rijbewijs-b-rijopleiding-en-examen>

Wallonië

- Uit te voeren manoeuvres: verplichte stop aan linker- of rechterkant van weg, keren in een smalle straat, in rechte lijn achteruitrijden, loodrecht ten opzichte van de weg vooruit in een vak parkeren; haaks parkeren.
- Aantal manoeuvres: 2
- Selectie: eerste manoeuvre (stop aan linker- of rechterkant van de weg) = verplicht; tweede manoeuvre wordt bepaald via loting
- Plaats van uitvoering: openbare weg tijdens examenrit

Bron: <https://spw.wallonie.be/guide/guide-services/139796>; <https://www.autosecurite.be/permis-de-conduire/examens/categorie-b/>

Duitsland

- Uit te voeren manoeuvres: achteruitrijden naar rechts of links in een bocht terwijl u op de juiste rijstrook blijft; keren, evenwijdig ten opzichte van de weg links/rechts achteruitparkeren tussen twee voertuigen, loodrecht ten opzichte van de weg vooruit in een vak parkeren, remmen tot stilstand.
- Aantal manoeuvres: 2

- Selectie: Examinator selecteert 1 van volgende 2 manoeuvres (achteruitrijden naar rechts of links in een bocht terwijl u op de juiste rijstrook blijft, evenwijdig ten opzichte van de weg links/rechts achteruitparkeren tussen twee voertuigen), tweede manoeuvre wordt bepaald via loting.
- Plaats van uitvoering: openbare weg tijdens examenrit

Bron: <https://www.tuev-nord.de/de/privatkunden/verkehr/fuehrerschein/praktische-pruefung/>

Verenigd Koninkrijk

- Uit te voeren manoeuvres: keren, achteruitrijden naar rechts of links in een bocht terwijl u op de juiste rijstrook blijft, achteruitparkeren (loodrecht achteruitparkeren of evenwijdig ten opzichte van de weg links/rechts achteruitparkeren tussen twee voertuigen)
- Aantal manoeuvres: 2
- Selectie: examiner kiest de 2 uit te voeren manoeuvres
- Plaats van uitvoering: openbare weg tijdens examenrit

Bron: <https://www.gov.uk/government/organisations/driver-and-vehicle-standards-agency>

Frankrijk

- Uit te voeren manoeuvres: in een rechte lijn achteruitrijden, achteruitrijden naar rechts of links in een bocht terwijl u op de juiste rijstrook blijft, keren, remmen tot stilstand, haaksparkeren, achteruitparkeren (loodrecht achteruitparkeren of evenwijdig ten opzichte van de weg links/rechts achteruitparkeren tussen twee voertuigen), loodrecht ten opzichte van de weg vooruit in een vak parkeren.
- Aantal manoeuvres: 2
- Selectie: examiner kiest de 2 uit te voeren manoeuvres
- Plaats van uitvoering: openbare weg tijdens examenrit

Bron: <https://www.securite-routiere.gouv.fr/>

Oostenrijk

- Uit te voeren manoeuvres: parkeren, keren, noodstop uitvoeren, rijden in slalom, achteruitparkeren in een garage, achteruitrijden naar rechts of links in een bocht terwijl u op de juiste rijstrook blijft.
- Aantal manoeuvres: bovenstaande reeks van manoeuvres
- Selectie: bovenstaande reeks verplicht uitvoeren. Optioneel kan ook gevraagd worden om te starten op een helling.
- Plaats van uitvoering: oefenterrein

Bron: <https://www.bmk.gv.at/>

Nederland

- Uit te voeren manoeuvres: keren, parkeren, remmen tot stilstand.
- Aantal manoeuvres: 2
- Selectie: examiner kiest de 2 uit te voeren manoeuvres. Optioneel kan ook gevraagd worden om te starten op een helling.
- Plaats van uitvoering: openbare weg tijdens examenrit

Bron: <https://www.cbr.nl/nl.htm>

Finland

- Uit te voeren manoeuvres: keren, in een rechte lijn achteruitrijden, op een helling starten, evenwijdig ten opzichte van de weg links/rechts achteruitparkeren tussen twee voertuigen)
- Aantal manoeuvres: 2
- Selectie: examiner kiest de 2 uit te voeren manoeuvres
- Plaats van uitvoering: openbare weg tijdens examenrit

Bron: <https://www.traficom.fi/en/>

Zweden

- Uit te voeren manoeuvres: parkeren, noodstop uitvoeren, keren, in rechte lijn achteruitrijden, op een helling starten
- Aantal manoeuvres: 2
- Selectie: examiner kiest de 2 uit te voeren manoeuvres
- Plaats van uitvoering: openbare weg tijdens examenrit

Bron: <https://www.trafikverket.se/en/startpage/driving-licence/obtaining-a-swedish-driving-licence/the-driving-licence-test-consists-of-two-different-tests/>

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 (>150 personen) 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 (50-150 personen) aan dat het onderdeel realistisch en representatief is (ook zo in het dagelijks leven en alle manoeuvres nodig in dagelijks leven), en dat men hierdoor het voertuig beter leert kennen (en bijgevolg een betere voertuigcontrole heeft). Soms (<50 personen) geven ze volgende punten: Rijden zal sneller en vlotter verlopen, Hierdoor kan men situaties beter inschatten, Leren plan trekken in verschillende situaties, Goede moeilijkheidsgraad, Geeft meer zelfvertrouwen aan de bestuurder, Betere stuurtechniek door het oefenen – meer stuurbehendigheid, Worden goed uitgelegd, Voldoende variatie, Relevant, Goed dat dit getest wordt als onderdeel op het praktijkexamen, Men leert de spiegels van de auto te gebruiken, Handig om te kunnen, Belangrijk om te kunnen, Leidt tot meer veiligheid/verkeersveilig gedrag, en Dat er trucjes zijn om de manoeuvres aan te leren.

Examinatoren geven geen bepaald positief punt vaak aan, maar geven regelmatig (5-15 personen) 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. Enkelen (<5 personen) halen volgende punten aan: Voldoende variatie, Het gebeurt in het verkeer en niet op een afgesloten terrein, en Er dient meer rekening gehouden te worden met het omringende verkeer.

Rijlesgevers geven vaak (>40 personen) aan dat het zorgt voor betere voertuigbeheersing. Daarnaast geven ze regelmatig (10-40 personen) 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). Enkelen (<10 personen) halen volgende punten aan: Kandidaten worden verplicht van meer te oefenen, Examen in echte situaties en niet tussen paaltjes, realistischer, Leidt tot betere en veiligere bestuurders, en Zorgt voor een betere aandachtsverdeling.

Verbeterpunten:

Kandidaat-bestuurders geven vaak (>150 personen) aan dat er niets verbeterd moet worden, of dat het te moeilijk is. Daarnaast geven ze regelmatig (50-150 personen) 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. Soms (<50 personen) geven ze volgende punten aan: Niet realistisch – niet allemaal nodig in het echte verkeer, Te bepalend voor de uitslag van het praktijkexamen, Te weinig kansen om het juist uit te voeren op het examen, Geen uniformiteit in beoordeling examinatoren, Onduidelijk hoe ze juist beoordeeld worden, Moeilijk om te leren, vraagt veel focus in de lessen, Komt onvoldoende aan bod in de praktijklessen, Slechts een momentopname op het praktijkexamen, Teveel nadruk gelegd op techniek, onvoldoende op het eindresultaat, en Ongelijke moeilijkheidsgraad.

Examinatoren geven geen bepaald verbeterpunt vaak aan, maar ze geven regelmatig (5-15 personen) 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. Enkelen (<5 personen) halen volgende punten aan: Alle manoeuvres moeten getest worden, nu is het soms heel gemakkelijk (bijvoorbeeld: loodrecht achteruitrijden en vooruit loodrecht parkeren), Zou strenger beoordeeld moeten worden, Wordt vaak te traag en te schools uitgevoerd, Niet altijd gemakkelijk om een geschikte plaats voor de manoeuvres te vinden, en Moeilijkheidsgraad van de manoeuvres niet gelijk.

Rijlesgevers geven geen bepaald verbeterpunt vaak aan, maar geven regelmatig (10-40 personen) 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. Enkelen (<10 personen) halen volgende punten aan: Vertrek op een helling moet terug ingevoerd worden, Tijdrovend in de opleiding, Manoeuvres worden af en toe overgeslagen wegens geen tijd op het praktijkexamen, Moeilijkheidsgraad nog verhogen, Realistischer maken (bijvoorbeeld: kandidaat zelf laten kiezen waar hij/zij parkeert, parkeerschijf laten leggen, etc.), en Moeilijkheidsgraad is niet gelijk.

Luik B5: Zelfstandig rijden

Effectevaluatie

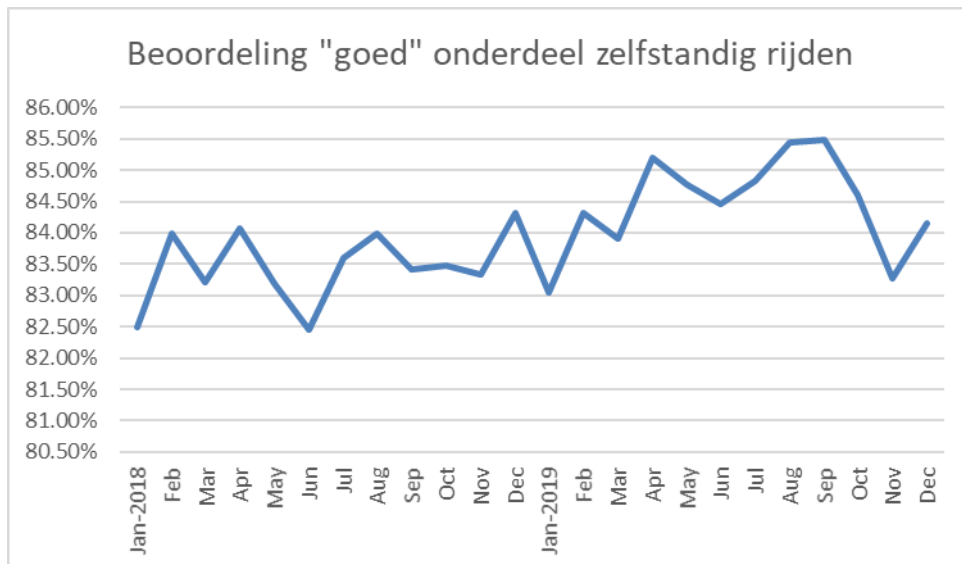
B5.1: Wat zijn de gevolgen van het zelfstandig rijden op het praktijkexamen (op vlak van slaagcijfers)?

Zoals vermeld in B4.0 is het slaagpercentage op het praktijkexamen sinds de vernieuwingen gezakt met 1.1%. Op basis van deze data, is het niet duidelijk aan welke factor(en) deze daling te wijten is (vb. toevoeging manoeuvres aan pool van manoeuvres, onderdeel zelfstandig rijden, 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.

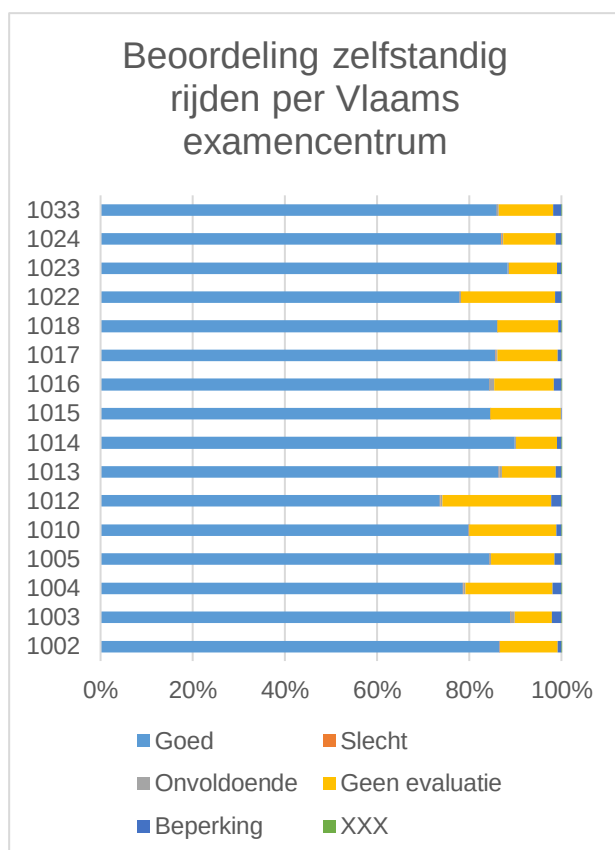
Bijkomend onderzocht: B5.2: Wat zijn de slaagcijfers van het onderdeel “zelfstandig rijden” over heel Vlaanderen en per examencentrum?

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, zie figuur 10.



Figuur 10 Beoordeling 'goed' op 'zelfstandig rijden'

Daarnaast zijn verschillen tussen examencentra bekeken. Hierbij valt op dat opnieuw centrum nr. 1012 minder vaak de beoordeling ‘goed’ geeft t.o.v. andere centra, zie figuur 11.



Figuur 11 Beoordeling op 'zelfstandig rijden' per Vlaams examencentrum

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 (50-150 personen) 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. Soms (<50 personen) halen ze volgende punten aan: Geeft een comfortabel gevoel, Zo leert men multitasken, Goede voorbereiding op het alleen rijden, Realistisch & representatief – gebruik je ook in het dagelijks leven, Minder kans om verkeerd te rijden, Handig voor mensen met een slecht oriëntatievermogen, Goed dat nieuwere technologieën ook geïntegreerd worden in het examen, Simuleert een real life situatie, Veiliger dat men dit al kan wanneer men alleen moet rijden na het behalen van het rijbewijs, Goede moeilijkheidsgraad, Men leert om meer gefocust te blijven – goed voor de concentratie, Makkelijker

dan de instructies van de examiner op te volgen, Men leert rijden in ongekende omgeving, De GPS toont de maximumsnelheid, en Geeft minder stress omdat je zelf kan bepalen wat je doet.

Rijlesgevers geven vaak (>40 personen) aan dat er door dit onderdeel wordt geoefend op multitasken. Daarnaast geven ze regelmatig aan (10-40 personen) 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. Enkel (<10 personen) halen volgende punten aan: Er wordt meegegaan met modernere technologieën, Betere rijstijl bij afleiding, Kandidaten leren van de GPS niet blind te vertrouwen, en Men leert vooruit te kijken en te denken in het verkeer.

Examinatoren geven geen bepaald positief punt vaak aan, maar geven regelmatig (5-15 personen) 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. Enkel (<5 personen) halen volgende punten aan: Vergroot de zelfstandigheid, Kandidaten leren meer zoekend kijken, zorgt voor een betere kijktechniek, Zorgt dat het examen meer aansluit op het alleen rijden na het behalen van het rijbewijs, en Doen extra ervaring op.

Verbeterpunten:

Kandidaat-bestuurders geven geen bepaald verbeterpunt vaak aan, maar geven regelmatig (50-150 personen) aan dat het zorgt voor extra stress en extra afleiding. Soms (<50 personen) halen ze volgende punten aan: Beide zouden getest moeten worden, GPS niet altijd up-to-date, Moeilijkheden wanneer er een wegomlegging is, Kan verwarrend zijn, Eén maal een bord missen kan genoeg zijn om verkeerd te rijden, Er kan niet blind vertrouwd worden op de GPS, Soms onduidelijk, Niet alle verkeersborden zijn goed zichtbaar, Indien de weg reeds gekend is, test je hier niets mee, Wordt te kort getest op het examen, Soms zit er vertraging op de GPS, Moeilijk om op te oefenen op voorhand, Momentopname, Maakt het examen moeilijker, Kan chaos veroorzaken tijdens het examen, Te gemakkelijk, en Toont niet aan of je al dan niet kan rijden.

Rijlesgevers geven geen bepaald verbeterpunt vaak aan, maar geven regelmatig (10-40 personen) 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 eenvoudigere 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. Soms (<10 personen) halen ze volgende punten aan: GPS is vaak niet up-to-date, Voor het rijden met de GPS is het te vroeg, afleiding zou juist beperkt moeten worden, Door alle nieuwe zaken op het praktijkexamen is 20u rijles onvoldoende, Uniformiteit van de GPS-toestellen (bijvoorbeeld: google maps), Sommige examinatoren zijn dwingend en laten de kandidaat niet zelf kiezen, en Standaard GPS-toestel van het examencentrum gebruiken.

Examinatoren geven geen bepaald verbeterpunt vaak aan, maar geven regelmatig (5-15 personen) aan dat de GPS vaak niet up-to-date is en dat het voornamelijk afleidend werkt. Enkel (<5 personen) halen volgende punten aan: Het onderdeel duurt niet lang genoeg, Er is tijdsgebrek om dit uit te voeren, Bezorgt veel stress voor examinatoren (tijdsdruk), Enkel focussen op de verkeersborden, Enkel focussen op de GPS, en Beide onderdelen verplichten.

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 bevraging bij beginnende bestuurders die het terugkommoment reeds gevolgd hebben, kunnen we 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 terugkommoment, 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).

Voor een nauwkeurige analyse van de effecten van de verschillende elementen (vb. tonen en beleven van risico's en bespreken van risico's) is een gedetailleerd vervolgonderzoek nodig waarbij gebruik gemaakt wordt van een voor- en na studie met controle- en testgroep.

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 (aan de hand van zelfgerapporteerde verkeersongevallenbetrokkenheid en/of analyses van verkeersongevallencijfers):

Luxemburg

In Luxemburg zijn beginnende bestuurders verplicht om tussen 6 en 9 maanden na het behalen van hun rijbewijs een eendaagse cursus te volgen. Het terugkommoment duurt 7 uur en wordt op een oefenterrein georganiseerd. Het doel van het terugkommoment is om beginnende bestuurders attent te maken op de veel voorkomende risico's in het verkeer en hun bewust te maken van de "grenzen" met betrekking tot de beheersbaarheid van het voertuig met betrekking tot hun eigen gedrag/vaardigheden en de fysische krachten van voertuigbeweging. Meer specifiek zijn de doelstellingen van deze dag: 1. zelfreflectie over eigen risico, 2. bewustwording over specifieke risico's en 3. een reëel beeld krijgen van specifieke technische aspecten zoals remweg, veiligheidsafstand en het voorkomen van situaties die tot verlies van controle over het voertuig kunnen leiden. In Luxemburg was de eerste evaluatie eerder verontrustend: er was geen significant verschil bij de mannen, en bij de vrouwen was er zelfs een stijging van het ongevalrisico (Bartl et al., 2002; Washington et al., 2011). Naar aanleiding van deze resultaten werd de inhoud grondig gewijzigd: meer nadruk op risicoperceptie en niet meer louter op het aanleren van rijvaardigheid. Door middel van theorielessen, praktijkoefeningen en demonstraties komen

volgende aspecten aan bod "Zelfbeoordeling van de rijvaardigheid", "Observatie- en stuurtechnieken", "Keuze van een passende snelheid", "Een veilige afstand houden", "Remmen in noodgevallen", "Remmen en obstakels ontwijken op gladde wegen" en "Gedrag en gevolgen van een slippend voertuig" (Genschow et al., 2015). Na deze aanpassing bleek dat het aantal ongevallen met jonge bestuurders met 13% was gedaald (Washington et al., 2011).

Duitsland

In Duitsland bieden verschillende organisaties (ADAC, Verkerhswacht) vrijwillige terugkommomenten aan voor beginnende bestuurders. Het terugkommoment duurt één dag. Tijdens deze dag nemen beginnende bestuurders onder toezicht van een gekwalificeerde rijlesgever deel aan praktijkoefeningen en wisselen ze tijdens groepsdiscussies wederzijdse ervaringen uit (Genschow et al., 2015):

- Het terugkommoment van ADAC "Junge Fahrer" behandelt remtechnieken op verschillende wegdekken en de middelpuntvliedende krachten voorkomen tijdens het nemen van bochten.
- De "Veiligheidstraining voor automobilisten" georganiseerd door de vrijwilligersvereniging Deutsche Verkehrswacht richt zich op beginnende bestuurders met een of twee jaar rijervaring, maar tegelijkertijd ook andere doelgroepen (bijv. senioren, gevorderde bestuurders). Aan de hand van praktische oefeningen en begeleide groepsdiscussies wordt onder meer aandacht besteed aan de effecten van fysieke krachten tijdens het rijden, uitwijken om obstakels te ontwijken, geschikte remtechnieken en het rijden in bochten.

In Duitsland is het effect van een vrijwillige tweedefasetraining onderzocht. Een evaluatiestudie heeft het effect van het terugkommoment van ADAC onderzocht door het aantal zelfgerapporteerde ongevallen te vergelijken tussen bestuurders die de training wel en niet hebben gevolgd. Uit de resultaten bleek 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). Het absolute verschil was echter vrij klein.

Finland

In Finland volgen beginnende bestuurders ten vroegste zes maanden en ten laatste 24 maanden nadat ze zelfstandig mogen rijden een terugkommoment. Deze opleiding duurt twee dagen en omvat zowel theorie- als praktijkonderdelen waarbij de nadruk ligt op het identificeren van risico's. Het terugkommoment omvat drie modules (Genschow et al., 2015):

1. Analyseren van de rijvaardigheid en -stijl: tijdens de eerste dag maakt de beginnende bestuurder samen met een rijlesgever twee oefenritten (van elk 25 minuten). Vervolgens moet hij een vragenlijst over zijn verkeersgedrag invullen. De antwoorden op de vragenlijst en rijprestaties worden zowel door de beginnende bestuurder zelf al door de rijlesgever beoordeeld. Vervolgens worden de zelfbeoordeling en de beoordeling van de rijlesgever vergeleken en besproken tijdens een 1-op-1 feedback- en reflectiegesprek van 40 minuten.
2. Training op een oefenterrein: tijdens de tweede dag oefent de beginnende bestuurders stuur- en remmanoeuvres op een glad wegdek aan de hand van een drie uur durende training op een oefenterrein (maximaal 6 deelnemers per groep). Aanvullende demonstraties gaan in op de effecten van verschillende rij snelheden, maar ook op veilige afstanden tot andere weggebruikers en reactietijden. Het is de bedoeling dat beginnende automobilisten een realistisch beeld krijgen van de beperkte bestuurbaarheid van een voertuig op gladde wegen. De focus van de "wegtraining" ligt op het anticiperen op gevaar en het vermijden van gevaar.
3. Theorielessen: De lessen worden gegeven in groepen van maximaal 12 beginnende bestuurders (op dezelfde dag als de training op het oefenterrein) en behandelen de thema's "Risico's in het wegverkeer" en "Economisch en veilig rijden". Daarnaast bespreken de deelnemers hun persoonlijke ervaringen tijdens de "wegtraining" en hun algemene ervaringen sinds de start van het zelfstandig rijden.

In Finland werd een significante daling van 6% van het ongevalsrisico vastgesteld na het volgen van het terugkommoment (Washington et al., 2011; Peräaho et al., 2000).

Zweden

Nyberg en Engström (1999) hebben een vrijwillige tweedefasetraining in Zweden geëvalueerd. De training is opgebouwd uit zes verschillende onderdelen waaronder drie video-opnames. De eerste film illustreert het belang van veiligheidsgordel, de tweede toont het verloop/ontstaan van een verkeersongeval en de derde film toont een echt verkeersongeval. De deelnemers krijgen ook voertuigen te zien die bij de verkeersongevallen in de laatste twee films waren betrokken. De andere onderdelen van de training tonen:

- Het hoofd van een crash test dummy om het belang van whiplashletsels te duiden,
- Een verkeersongevallenslede die gebruikt wordt bij botsproeven om het belang van een goede zitpositie te duiden; en
- Een rijnsimulator die verkeersongevallen simuleert waarbij voertuigen over kop gaan om het belang van gordeldracht te duiden.

Naast het bekijken van de filmpjes en het uittesten van de rijnsimulator en verkeersongevallenslede vindt er bij elk onderdeel ook een discussie plaats tussen de deelnemers en de lesgever bijvoorbeeld over het belang van de zitpositie, gordeldracht, oorzaken van verkeersongevallen, enz. Tijdens de evaluatie is enkel onderzocht of de training heeft geleid tot een verandering in kennis, gedrag en attitude. De resultaten toonden aan 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.

Frankrijk

In Frankrijk kunnen beginnende bestuurders zes tot 12 maanden na de start van het zelfstandig rijden vrijwillig deelnemen aan een terugkommoment (Genschow et al., 2015). Het terugkommoment duurt 1 dag maar kan ook over twee halve dagen worden gespreid. Per terugkommoment zijn er minstens 6 tot maximaal 12 beginnende bestuurders aanwezig. Het eerste luik bestaat uit een evaluatie van het rijgedrag van de deelnemers. Het tweede luik focust op motivatie en attitudes m.b.t. veilige verkeersdeelnemer en het bewustzijn van risicosituaties in het verkeer (Genschow et al., 2015). Deelname aan het terugkommoment wordt gestimuleerd aan de hand van kortingen op autoverzekeringen.

Verenigd Koninkrijk

In het Verenigd Koninkrijk biedt het vrijwillige "Pass Plus"-terugkommoment beginnende bestuurders de mogelijkheid om hun rijvaardigheid te verbeteren in specifieke situaties. De nadruk ligt hierbij op het verder inoefenen van gevaarherkenningsaspecten die niet voldoende aan bod kwamen tijdens de reguliere rijopleiding. De training omvat zes modules: "Rijden in de stad", "Rijden in alle weersomstandigheden", "Rijden op landelijke wegen", "Rijden in het donker", "Rijden op tweebaanswegen" en "Rijden op snelwegen" (Jones, 2015). Alle modules worden tijdens verkeersdeelnamen voltooid. Sommige verzekeringsmaatschappijen belonen deelnemers aan het "Pass Plus"-programma met verlaagde premies voor autoverzekeringen; ongeveer 10 tot 15 procent van de beginnende automobilisten maakt gebruik van het programma (Genschow et al., 2015). Een evaluatiestudie heeft echter aangetoond dat het terugkommoment geen invloed heeft op het ongevalsrisico van beginnende bestuurders (Jones, 2015).

Zwitserland

In Zwitserland moeten beginnende bestuurders twee terugkommomenten van elk 8 uur volgen. Het eerste terugkommoment moet worden gevolgd in de eerste zes maanden na de start van het zelfstandig rijden, het tweede aan het einde van de driejarige proefperiode (Genschow et al., 2015):

- Het eerste terugkommoment begint met een groepsdiscussie over de mogelijke oorzaken en gevolgen van ongevallen. Vervolgens worden op een oefenterrein praktische oefeningen gedaan waarbij verschillende aspecten die relevant zijn voor de verkeersveiligheid aan bod komen (b.v. correct remmen, snelheidsregeling, veilige afstand tot andere weggebruikers, rijden door bochten).

- Tijdens het tweede terugkommoment worden bestuurdersprofielen opgesteld voor de deelnemers, en worden eventuele afwijkingen tussen de zelfbeoordeling van de beginnende bestuurder en een externe beoordeling van het rijgedrag tijdens een feedbackrit in het echte verkeer besproken. Daarnaast wordt kennis overgebracht met betrekking tot een coöperatieve, ecologische en vooruitziende manier van rijden. Tijdens een afsluitend interview worden strategieën ontwikkeld m.b.t. duurzaam veilig gedrag in het verkeer.

Oostenrijk

Oostenrijk heeft de meest uitgebreide versie van het terugkommoment in Europa. In Oostenrijk zijn meerdere terugkommomenten voorzien voor jonge autobestuurders: een "veiligheidstraining" tussen de derde en negende maand en een feedbackrit tussen de achtste en twaalfde maand. Naast een aantal technische vaardigheden met betrekking tot het waarnemen, het herkennen van risico's en de motorinhoud van het voertuig, worden er ook groepsdiscussies gehouden onder begeleiding van een verkeerspsycholoog. Deze groepsdiscussies gaan over de gevaren van overmoedig zijn, het herkennen van het eigen risico en typische ongevallen waarbij beginnende bestuurders betrokken zijn (Gatscha & Brandstätter, 2008). Het invoeren van deze terugkommomenten heeft een positief effect op verkeersveiligheid: 1/3e minder ongevallen minstens tot 3 jaar na het behalen van het voorwaardelijk rijbewijs (Gatscha & Brandstätter, 2008; Kaltenegger, 2015).

Het eerste terugkommoment vindt ten vroegste 2-4 maanden na het behalen van het rijbewijs plaats. Op deze manier hebben de jonge bestuurders al wat meer ervaring kunnen opdoen na het behalen van het rijbewijs. Het gehele terugkommoment bestaat uit drie modules (Gatscha & Brandstätter, 2008):

- Module 1: De eerste module duurt 2 uur en bestaat uit een rit op de weg (1 uur) gevolgd door discussie/feedback van een rijlesgever (1 uur). Deze feedback richt zich op rijvaardigheidsanalyse, rijstijl, kijkgedrag, defensief rijden, sociale interactie in het verkeer, gevarendetectie, rijden op autosnelwegen en in tunnels, inhalen, economisch rijden en sterktes/zwaktes. Deze module wordt uitgevoerd in kleine groepen (max. 3 andere beginnende bestuurders). Deze module valt weg indien de jonge bestuurder het L17 traject gevolgd heeft i.p.v. de traditionele rijopleiding.
- Module 2: De tweede module duurt 8 uur en bestaat uit een verkeersveiligheidstraining op een oefenterrein (6 uur waarvan 1 uur theorie en 5 uur praktijk) gekoppeld aan een psychologische groepsdiscussie (2 uur). Onderwerpen die tijdens de theorieles aan bod komen, zijn de fysische beginselen die van toepassing zijn op het rijden, remtechnieken, de reactie van het voertuig bij het rijden door bochten, oorzaken van onder- en overstuur, en de actieve en passieve veiligheidssystemen waarmee voertuigen zijn uitgerust. Deze module wordt uitgevoerd in grotere groepen (6-12 deelnemers). De training is gericht op het vergroten van bewustzijn en de vaardigheid zodat men beter op kritische situaties kan anticiperen: situaties vermijden of de consequenties minimaliseren. Tijdens de veiligheidstraining wordt met oefeningen aangetoond welke ongevallenrisico's zich voordoen bij bepaalde situaties en wordt de correlatie tussen snelheid en remafstand geïllustreerd wanneer die wordt beïnvloed door de toestand van de weg (b.v. remmen op een weg met ijs aan één kant). De discussie richt zich op risicosituaties (bv. éézijdige ongevallen) en het bespreken van onderliggende factoren zoals overschatting van de eigen vaardigheden, individuele risicobeoordeling, typische ongevalsoorzaken bij beginnende bestuurders, het uitwerken van individuele strategieën om ongevallen te voorkomen en verantwoordelijkheden in het verkeer.
- Module 3: De derde module duurt 2 uur en bestaat opnieuw uit een rit op de weg gevolgd door een discussie/feedback van een rijlesgever over de 1e module waarbij aandacht besteed wordt aan de ontwikkeling sinds de 1^e rijvaardigheidsanalyse en economisch rijden. Deze module wordt uitgevoerd in kleine groepen.

Indien de jonge bestuurder deze drie modules niet volgt, wordt het rijbewijs ingetrokken (na het negeren van 2 herinneringen). Tussen deze sessies, zitten enkele maanden, zodat er tussen de sessies door bijkomende ervaring opgedaan wordt. De eerste module is 2-4 maanden na test, tweede module na 3-9 maanden en derde module na 6-12 maanden. De duurtijd van individuele sessies hangt af van de

inhoud van de sessie en varieert van 1 lesuur tot een hele dag (8 uur). In totaal neemt het vervolmakingstraject 12 uur in beslag. De laatste sessie is na 12 maanden.

Een eerste evaluatie van het terugkommoment werd uitgevoerd in 2004 (Gatscha & Smuc, 2004). De vragenlijst bevatte vragen over veiligheidsrelevante attitudes, verkeersongevallen, verkeersovertredingen, theoretische en praktische slaagpercentages voor rijexamens, alsook tevredenheid over de nieuwe opleidingsmodules waaronder het terugkommoment. Vragenlijsten werden verzonden naar willekeurig geselecteerde beginnende bestuurders (18-19 jaar) die het terugkommoment hadden voltooid. Van de 2500 deelnemers hebben 1142 de vragenlijst teruggestuurd. De groep beginnende bestuurders die nog niet het terugkommoment hadden gevolgd (controlegroep rekening houdend met leeftijd, geslacht en blootstelling) had eerder al een soortgelijke vragenlijst ontvangen in het jaar 2002 als onderdeel van het BASIC-project (Hatakka et al., 2003). Met betrekking tot zelfgerapporteerde attitudes of verkeersovertredingen werden geen verschillen tussen de groepen gevonden. Van de standaard opgeleide mannelijke beginnende bestuurders gaf 72,7% aan dat ze niet betrokken waren geweest bij verkeersongevallen, terwijl 76,4% van de mannelijke bestuurders die het terugkommoment hadden gevolgd aangaven dat ze niet betrokken zijn geweest bij een verkeersongeval.

Een recentere verkeersongevallenanalyse (Gatscha & Brandstaetter, 2008) vond dat het aantal letselongevallen onder 18-jarige beginnende bestuurders in alle regio's van Oostenrijk na de verlenging continu daalde met ongeveer 28% tijdens het eerste jaar na het behalen van het rijbewijs, terwijl het aantal vergelijkbare verkeersongevallen bij een vergelijkbare groep van oudere bestuurders (24-30 jaar) niet significant veranderde. Niettemin bleven enkelvoudige ongevallen het meest voorkomende ongevalstype binnen de verkeersongevallen onder de 18-jarige bestuurders.

Uit bovenstaande kan geconcludeerd worden dat ondanks de verschillende aanpak van de terugkommomenten de nadruk overal ligt op het aanpakken van typische oorzaken van ongevalsrisico's bij beginnende bestuurders en dit door middel van een intensievere aanpak dan tijdens de basisrijopleiding. De belangrijkste risico gerelateerde aspecten die worden aangepakt hebben betrekking op risicoperceptie/gevaarherkenning en de overschatting van de eigen vaardigheden om het voertuig onder controle te houden tijdens risicovolle verkeerssituaties. Door tijdens deze terugkommomenten de beginnende bestuurder te laten nadenken over zijn eigen rijgedrag- en vaardigheden (zelfreflectie) wordt het bewustzijn over risico's en de vaardigheden met betrekking tot het vermijden van risico's en defensief rijden versterkt.

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

Op basis van de bevraging bij beginnende bestuurders die het terugkommoment reeds gevolgd hebben, kunnen we 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 groepsgesprek (21% vindt van niet), en 60% vindt dat beginnende bestuurders van elkaar bijleren tijdens het groepsgesprek.

Voor een nauwkeurige analyse van de effecten op de verschillende gedragsdeterminanten (zoals intentie, attitude en zelfeffectiviteit) is een gedetailleerd vervolgonderzoek nodig waarbij gebruik gemaakt wordt van een voor- en na studie met controle- en testgroep.

Uit een wetenschappelijke literatuurstudie blijkt dat groepsgebaseerde educatie-initiatieven (vaak georganiseerd door scholen tijdens of buiten de schooluren; waarbij slachtoffers van verkeersongevallen, politieagenten of andere hulpverleners hun ervaringen met verkeersongevallen komen vertellen) 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). Deze programma's kunnen in twee grote categorieën worden ingedeeld (Twisk et al., 2014):

- Cognitieve programma's: hebben als doel om jongeren/kandidaat-bestuurders te motiveren om geen risicogedrag te vertonen door hun kennis en inzichten met betrekking tot risico's te verbeteren via informatie en praktische oefeningen gerelateerd aan verkeersveiligheidsaspecten zoals rem-/stopafstanden, beperkingen in visuele waarneming en reactietijden, en de kwetsbaarheid van het menselijk lichaam. Deze programma's gaan ervan uit dat het geven van informatie en het laten ondervinden van bepaalde situaties in een veilige omgeving (persoonlijke ervaring i.v.m. reactietijden enz.) voldoende zijn om veilig verkeersgedrag te creëren.
- Angstopwekkende programma's: jagen jongeren/kandidaat-bestuurders angst aan door hen te informeren over de negatieve en gruwelijke gevolgen van risicogedragingen. Dit zou jongeren moeten afschrikken om risicogedrag te vertonen. Vaak maken deze programma's gebruik van video's van verkeersongevallen en persoonlijke getuigenissen van verkeersslachtoffers. De opgewekte angst en het geanticipeerde schuldgevoel zouden jongeren moeten aanzetten tot veilig verkeersgedrag.

Angstopwekkende programma's worden het vaakst gebruikt om gedrag te veranderen maar blijken ook het minst effectief te zijn (Albarracín et al., 2005; Goldenbeld et al., 2008; Kessels et al., 2014; Ruiter et al., 2001, 2014; Twisk et al., 2014). Deze programma's blijken eerder weerstand op te roepen en aanleiding te geven tot defensieve reacties zoals het ontkennen van risico's, een bevooroordeelde informatieverwerking en een afkeer voor gezondheids- of verkeersveiligheidsinterventieprogramma's (Kessels et al., 2014; Ruiter et al., 2001). Angstopwekking alleen is onvoldoende om een gedragsverandering teweeg te brengen (verandering van risicogedrag naar veilig gedrag) (Ruiter et al., 2001). Peters et al. (2013) hebben vastgesteld dat angstopwekkende programma's enkel effectief zijn wanneer een persoon zich voldoende competent voelt om het risico af te wenden (zelfvertrouwen/zelf-effectiviteit). Omwille van de vastgestelde nadelen van angstopwekkende programma's beveelt Twisk et al. (2014) aan cognitieve programma's in een klassikale setting te gebruiken om een effectieve gedragsverandering te creëren. Andere succesfactoren voor een effectief programma zijn (Cuenen et al., 2013):

- Expliciet aandacht besteden aan de impact van situationele omstandigheden op eigen keuzes en gedrag in het verkeer, met speciale aandacht voor risicofaciliterende en preventieremmende situationele factoren (zoals bv. aanwezigheid van vrienden, haast, afleiding, etc.), en
- Expliciet aandacht besteden aan mogelijke manieren om te gaan met risicofaciliterende en preventieremmende situationele factoren.

Deze 2 aspecten beïnvloeden de zelf-effectiviteit (zelfvertrouwen) van kandidaat-bestuurders. Als deze programma's werkelijk effect willen hebben moet er niet enkel gefocust worden op de ernst en kans van een bepaald risico maar ook op de effectiviteit van mogelijke preventieve maatregelen (Cuenen et al., 2013). Daarnaast dienen deze programma's ook eenvoudig toepasbare strategieën aan te leren zodat de jonge bestuurder/kandidaat-bestuurder beschikt over de vaardigheden die nodig zijn om deze preventieve maatregelen succesvol te implementeren. Dit draagt bij aan een groter zelfvertrouwen van het individu wanneer hij geconfronteerd wordt met risicosituaties aangezien hij weet hoe hij in zulke situaties moet reageren en beseft dat hij ook over de vaardigheden beschikt om risicovolle situaties om te buigen naar veilige situaties.

Volgens de GDE-matrix moeten jonge beginnende bestuurders ook beschikken over 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. Deze vaardigheden worden vaak als hogere orde vaardigheden omschreven. Recentere initiatieven die deze hogere orde vaardigheden integreren in de rijopleiding sluiten aan bij de zelfevaluatie en bewustwordingsvaardigheden van de GDE en worden gedefinieerd als inzichtstraining (insight training) en weerbaarheidstraining (resilience training) (Senserrick et al., 2021).

Hoe inzichtstrainingen aanpakken? Praktijkvoorbeeld Australië: Skilled Drivers of Australia Program (Senserrick & Swinburne, 2001)

Bij inzichtstraining; d.w.z. training die gericht is op bewustmaking of het verbeteren van het inzicht in de factoren die bijdragen tot verkeersongevallen en -slachtoffers; ligt de nadruk vooral op het beïnvloeden van attitudes of motivationele factoren om jonge bestuurders te stimuleren tot een veiliger rijgedrag in plaats van op het aanscherpen van de rijvaardigheden door middel van slipcursussen of andere rijvaardigheidskursussen.

Het AAMI/Skilled Drivers of Australia Program is een voorbeeld van zo een inzichtstraining en focust op zelfkalibratie of het aanpakken van overmatig zelfvertrouwen bij onervaren bestuurders. Het programma heeft als doel om het overmatig zelfvertrouwen bij jonge bestuurders te verminderen en hun inzicht te laten verwerven in en bewuster te maken van de potentiële risico's waarmee ze tijdens verkeersdeelname worden geconfronteerd. Volgens Cavallo en Triggs (1996) is het verminderen van het overmatig zelfvertrouwen en verwerven van inzicht in de risico's cruciaal voor interventies die de veiligheid van jonge bestuurders willen verbeteren.

De AAMI-inzichtstraining vindt gedurende 1 dag plaats op een hiervoor speciaal gebouwde locatie. De locatie bestaat uit een klaslokaal en een testbaan om zowel theoretische als praktische onderdelen van de inzichtstraining aan te leren.

Tijdens de theoriesessies worden risicofactoren besproken die bijdragen aan ongevallen. Deze risicofactoren hebben betrekking op de bestuurder, voertuig en de omgeving maar de nadruk wordt vooral gelegd op de rol die de bestuurder speelt bij verkeersongevallen. Hierbij worden verschillende leermiddelen gebruikt waaronder video, audio en whiteboard aangevuld met interactieve kleine groepsdiscussies en plenaire sessies.

Daarnaast nemen de deelnemers deel aan praktische oefeningen met hun eigen voertuig (voertuig waarmee zij gewoonlijk rijden, dus de eigen auto of die van hun ouders). De lesgever zit op de passagiersstoel voorin en de andere deelnemers zitten op de achterbank. De deelnemers rijden op een door kegels aangegeven parcours en herhalen de oefeningen aan verschillende rij snelheden en remafstanden. Hierdoor bieden de oefeningen de deelnemers inzicht in veilige stopafstanden bij verschillende rij snelheden, reactietijden, invloed van verschillende snelheden op het gezichtsveld, enz. Met deze aanpak worden deelnemers bewust gemaakt van de veilige rij snelheden waarbij controleverlies over het voertuig kan worden vermeden en tijdig kan worden geanticipeerd op potentiële risico's.

Op het einde van de trainingsdag worden de belangrijkste aspecten van de training nog eens besproken in een interactieve plenaire sessie. Tot slot vullen de deelnemers nog een evaluatieformulier in dat peilt hoe zij de training hebben ervaren en welke elementen kunnen worden verbeterd. Hierna ontvangen de deelnemers een deelnamecertificaat.

Tijdens de praktische oefeningen passen de jonge bestuurders de aspecten die in de theoriesessies aan bod kwamen toe. Doordat ze deze theoretische concepten aan den lijve ondervinden draagt het programma bij aan het bewuster maken van de risico's in het verkeer en aan het temperen van het overmatige zelfvertrouwen bij jonge bestuurders.

Het volgen van de inzichtstraining had verschillende effecten op jonge bestuurders:

- De deelnemers bleken minder vaak sneller te rijden dan de snelheidslimiet (grootste daling bij jonge mannelijke bestuurders),
- Het algemene vertrouwen in de eigen rijvaardigheid was niet toegenomen, bij jonge mannelijke bestuurders bleek het zelfvertrouwen zelfs lichtjes gedaald te zijn,

- De deelnemers gaven aan dat ze zich ongemakkelijker voelden wanneer ze na de training aan bumperkleven deden,
- De deelnemers waren het er minder vaak mee eens dat de rijopleiding tijdsverspilling was,
- De deelnemers waren er meer van overtuigd dat zij een betere bestuurder waren dankzij het volgen van de training (in vergelijking met bestuurders die de training niet gevolgd hadden),
- De deelnemers hadden meer vertrouwen in hun eigen kunnen om te gaan met potentiële risico's tijdens het rijden,
- Het bewustzijn over de mogelijkheid dat ze betrokken kunnen zijn bij een verkeersongeval was toegenomen.

In Australië werd de inzichtstraining positief geëvalueerd (Senserrick & Swinburne, 2001; White et al., 2011). Het doel van inzichtstraining is 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). Inzichtstrainingen, ook wel ‘advanced’ post-licence driver training programs genoemd (Washington et al., 2011), leren bestuurders om hun eigen vaardigheden in te schatten en om te anticiperen op risico's. De nadruk ligt hierbij op hogere ordevaardigheden en basisvaardigheden i.v.m. het besturen van een voertuig zoals het illustreren van de remafstand en stopafstand bij verschillende voertuigsnelheden en korte volgafstanden (Senserrick & Swinburne, 2001, Washington et al., 2011). Inzichtstraining lijkt conceptueel te lijken op andere vormen van cognitieve rijopleiding, zoals weerbaarheidstraining. Hoewel er weinig onderzoek is gedaan naar inzichtstraining voor beginnende bestuurders, blijkt dat inzichtstraining een verschillend effect kan hebben op subgroepen van bestuurders. Dit type training blijkt vooral de grootste positieve effecten te hebben op jonge onervaren bestuurders terwijl het effect op jonge meer ervaren bestuurders eerder beperkt is (White et al., 2011). Hieruit kan worden afgeleid dat inzichtstraining best aan het begin van de rijopleiding wordt gevolgd wanneer de bestuurders nog weinig rijervaring hebben.

In de Verenigde Staten en Australië worden weerbaarheidstrainingen aangeboden alvorens kandidaat-bestuurders daadwerkelijk begonnen met rijden (Griffin et al., 2004; King et al., 2008; Senserrick et al., 2009). Deze trainingen hebben als doel om jongeren in staat te stellen om doordachte beslissingen te nemen en risicovol gedrag te verminderen. Weerbaarheidstrainingen zijn met andere woorden 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). Deze trainingen zijn in eerste instantie vaak niet ontworpen als specifiek onderdeel van de rijopleiding, maar blijken desondanks toch een positief effect te kunnen uitoefenen op de verkeersveiligheid (Beanland et al., 2013). 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. Er is echter maar één studie uitgevoerd waarin het effect van weerbaarheidstrainingen is aangetoond. Meerdere evaluatiestudies zijn nodig om dit effect te bevestigen.

Hieruit kan afgeleid worden dat inzichts- en weerbaarheidstrainingen potentieel effectiever zijn in het verminderen van ongevallen en het veranderen van attitudes in vergelijking met andere meer traditionele educatieve programma's.

Hoe weerstandstrainingen aanpakken?

Weerstandstrainingen gaan uit van empowerment benadering bij jongeren en is gericht op het ontwikkelen van sterkten en competenties door jongeren aan te moedigen om aan zelfreflectie te doen (na te denken over hun eigen sterkten en zwakten) (Senserrick & Kinnear, 2017). Op basis van deze zelfreflectie worden hen dan strategieën aangeleerd die ze kunnen toepassen wanneer ze

met risicovolle-omstandigheden worden geconfronteerd. Het doel van deze trainingen is om vaardigheden bij te brengen die hen kunnen helpen om met een tegenslag om te gaan en weer door te gaan. Het brein van jonge beginnende of kandidaat-bestuurders is nog niet volledig ontwikkeld waardoor ze vatbaarder zijn voor groepsdruk en risicogedrag, en zowel psychologisch als fysiologisch moeilijker kunnen omgaan met stress (Johnson & Jones, 2011; Senserrick & Williams, 2015). Veilig omgaan met stresssituaties is zeer belangrijk in het verkeer aangezien bestuurders beslissingen moeten nemen onder tijdsdruk wanneer ze geconfronteerd worden met potentiële risico's in vertrouwde maar ook in nieuwe omgevingen. Het is daarom belangrijk dat jonge bestuurders niet blokkeren in stresssituaties maar dat ze snel en rustig mogelijke oplossingen voor de geest kunnen halen en de gepaste veilige actie kunnen nemen om de risicosituatie af te wenden. Dit is het werkveld van weerstandstrainingen.

Tijdens weerstandstrainingen ligt de focus op het individu en niet op specifieke risicogedragingen of -situaties (Senserrick, 2016). De insteek die vaak wordt gebruikt is afkomstig van klassieke psychologische concepten zoals causal attribution en perceived control (Fiske & Taylor, 1991; Heider, 1958). Dit wil zeggen of we gedrag toeschrijven aan interne factoren die we zelf in de hand hebben (persoonlijkheid, overtuigingen, motieven), of aan externe factoren die buiten onze controle liggen (situatieve of omgevingsfactoren). Tijdens weerstandstrainingen worden de strategieën of vaardigheden om met stressvolle en risicovolle situaties om te gaan aangeleerd via rollenspellen. Voorbeelden van weerstandstechnieken of veerkrachtig handelen dat tijdens deze trainingen worden aangeleerd zijn (Senserrick, 2016):

- Besluitvorming (veilige beslissingen maken)
- Assertieve communicatie
- Hulp zoeken (wees dapper, vraag hulp indien nodig)
- Ken je sterke punten
- Optimistisch denken en volharden
- Humor gebruiken om met stress om te gaan
- Conflicten oplossen en onderhandelen
- Het bepalen van doelen
- Bewustzijn van je emoties, deze onder controle houden en er mee omgaan (zie het, voel het)
- Sociaal bewustzijn
- Empathie

Andere voorbeelden van weerstandsstrategieën zijn het gebruik van codewoorden of van uitvluchten die vooraf afgesproken zijn met vrienden of familie en die de jongere kan gebruiken wanneer hij geconfronteerd wordt met potentiële risico's (Senserrick & Kinnear, 2017).

Bijvoorbeeld:

Een voorbeeld van zo'n uitvlucht is "Mijn hond is ziek en ik moet naar huis". De jongere doet dan alsof zijn ouders gebeld hebben om hem hiervan op de hoogte stellen terwijl de jongere in werkelijkheid zelf heeft gebeld met de vraag om hem op te halen zodat hij niet moet meerijden met een dronken vriend (Senserrick & Kinnear, 2017).

Een ander voorbeeld van een strategie is dat ze leren om vooruit te plannen zodat een risicovolle situatie kan worden vermeden. Hieronder vallen het leren toepassen van tijdsmanagementstrategieën die in een rijcontext kunnen helpen vermijden dat ze in verleiding komen om te snel te rijden of om vermoeid te rijden (Senserrick & Kinnear, 2017). Zorgen voor vrienden staat ook centraal tijdens deze trainingen. Zo leren ze tijdens deze trainingen ook om verantwoordelijkheden op te nemen voor anderen, bijvoorbeeld vrienden niet dronken laten rijden.

Weerstandstrainingen leggen niet enkel de nadruk op "wat" en "waarom" bepaalde gedragingen of situaties risicovol zijn maar bieden ook een antwoord op "hoe" men ondoordachte beslissingen om risico's te nemen kan voorkomen of vermijden (Senserrick, 2016). Traditionele programma's die enkel focussen op de "wat" en "waarom" een situatie of gedrag risicovol is blijven belangrijk maar hebben vaak weinig invloed op het gedrag en ongevalsrisico van kandidaat-bestuurders (Beanland et al., 2013; Senserrick & Williams, 2015). De veronderstelling bij deze traditionele aanpak is dat het bewuster worden van de risico's, kennis hebben van de risico's en het bevorderen van een positieve attitude voldoende zijn om veilig rijgedrag af te dwingen (Senserrick, 2016). Weerstandstrainingen voegen nog een extra dimensie toe aan deze veronderstelling namelijk dat jongeren over de vaardigheden beschikken en weten hoe ze een verandering kunnen realiseren. Met andere woorden,

weerstandstrainingen voorzien jongeren van de broodnodige tools die ze nodig hebben om veilige keuzes te maken (Senserrick, 2016).

Bijkomend onderzocht: B6.2.1 Belang van feedback

De laatste jaren wordt er in de rijopleiding in verschillende landen meer aandacht geschonken aan het geven van feedback aan beginnende bestuurders over hun rijvaardigheden en -gedrag. Er zijn aanwijzingen dat het geven van feedback leidt tot een betere zelfreflectie en zelfbeoordeling (Senserrick et al., 2021). De feedback kan op verschillende manieren worden gegeven: persoonlijke feedback door een rijlesgever of begeleider, feedback door het voertuig (een auditief signaal) of in tekstvorm. Verschillende studies hebben aangetoond dat de rijvaardigheid en -gedrag van beginnende bestuurders significant verbetert door feedback te geven over hun manoeuvreervaardigheden (Carney et al., 2010; Simons-Morton et al., 2013), snelheidsmanagement (Molloy et al., 2019), risicoperceptie (Horswill et al., 2017) en volgafstand (Arnold & VanHouten, 2020). Feedback blijkt echter niet te werken bij het verbeteren van impulscontrole (Hatfield et al., 2018).

Uit de studie van Molloy en collega's (2019) blijkt dat self-explanation in combinatie met feedback een grotere en positieve invloed heeft op het snelheidsgedrag/snelheidsmanagement van beginnende bestuurders dan auditieve feedback vanuit het voertuig. Beginnende bestuurders die na de testrit gevraagd werden om uit te leggen hoe ze tijdens de rit met hun snelheid omgingen en die hierna bijkomende feedback kregen over het aantal keer dat ze de snelheidslimiet overschreden, de financiële sancties die aan dergelijk gedrag verbonden zijn en de verkeersveiligheidsimplicaties van te snel rijden bleken hun snelheidsgedrag zelfs op lange termijn te hebben aangepast (in vergelijking met bestuurders die enkel auditieve feedback vanuit het voertuig kregen).

De literatuurstudie heeft ook aangetoond dat trainingsritten op de weg met feedback een positieve invloed kunnen hebben op de risicoperceptievaardigheden van jonge beginnende bestuurders aangezien de interactie met andere verkeersdeelnemers daardoor verbeterd kan worden. Deze trainingsritten zorgen er immers voor dat beginnende bestuurders voldoende rijervaring opdoen op basis van afstanden, rij-uren, contexten en verkeerssituaties. Het voorzien van feedback door een erkende rijlesgever is daarin noodzakelijk. Feedbackritten op de weg zijn volgens eerder wetenschappelijk onderzoek effectief inzake het vertonen van verkeersveiliger rijgedrag (Vlakveld, 2011) en het herkennen van verborgen gevaren in de rijomgeving (Crundall et al., 2010). Vooralsnog komen feedbackritten meestal aan bod in een tweedefasetraining of terugkommoment na het behalen van het definitieve rijbewijs aangezien de aanbrenghoogere orde vaardigheden ook een specifieke pedagogische en didactische aanpak vergt (Brijs et al., 2016). Enkele algemene basisprincipes die worden genoemd in de wetenschappelijke literatuur zijn volgens Brijs et al. (2016) een stapsgewijze opbouw, een leerlinggerichte aanpak (met voldoende aandacht voor het individu en eventuele differentiatie), een gestandaardiseerde en transparante aanpak (bijvoorbeeld door middel van een curriculum met eindcompetenties en gerelateerde leerdoelen), een pedagogisch-didactisch doelgerichte en onderbouwde aanpak (waarbij men werkvormen, leermiddelen en – methoden inzet die op de beoogde leerdoelen zijn afgestemd) en ten slotte aandacht voor het gradueel toewerken naar een concrete ervaring van de beperkingen van het eigen kunnen indien men rond de beheersing van meer geavanceerde technische vaardigheden werkt. Verder kan gesteld worden dat hogere orde vaardigheden vanuit de basisprincipes van coaching onderwezen moeten worden. Door de aard van deze vaardigheden valt weinig effect te verwachten van een methode die uitsluitend is gebaseerd op instructietechnieken.

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 groepsgebesprek en een score van 7/10 aan de praktijkoefeningen. De onvoldoende score op het groepsgebesprek 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 geven aan niet bijgeleerd te hebben van het groepsgesprek 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 **basisopleiding** werd 41 keer georganiseerd en had een gemiddeld aantal van 15 deelnemers. Zes sessies hadden minder dan 10 deelnemers (waarvan 2 sessies met slechts 1 deelnemer), en 8 sessies hadden 20 of meer deelnemers (met een maximum van 23 deelnemers). Het merendeel van de sessies werden georganiseerd in 2019 (76%). In 2020 en 2021 vonden in totaal 5 sessies plaats (12%). Het aantal deelnemers lag in 2020 en 2021 beduidend lager dan in de voorgaande jaren, met de Covid-19 pandemie als mogelijke verklaring. De deelnemers evalueren de basisopleiding goed, met een gemiddelde score van 4.33/5. De maximumscore bedraagt 4.6 en de minimumscore 3.96. De variantie bedraagt 0.02, erop wijzend dat de onderlinge scores niet heel sterk van elkaar verschillen. 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 (huidig en vernieuwingen) een interessant thema is. Als voorbeeld wordt hier aangegeven: 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 **opleiding groepsgesprek** werd in totaal 22 keer georganiseerd. Het gemiddeld aantal deelnemers per sessie bedraagt 15, maar ook hier is er een significant lager aantal deelnemers in 2020 en 2021. Het merendeel van de sessies vond plaats in 2019 (12 sessies), maar in 2020 en 2021

werden er toch nog 8 sessies georganiseerd. De gemiddelde score die de deelnemers toekennen aan de sessie bedraagt 4.4, met een minimumscore van 3.9 en een maximumscore van 4.7. De variantie bedraagt 0.04, wat inhoudt dat er een sterkere spreiding van de scores is in vergelijking met de basisopleiding maar dat de onderlinge scores al bij al niet sterk van elkaar verschillen. De detailanalyses tonen aan dat ook de verschillende onderdelen van de opleiding positief worden geëvalueerd (score: 4.4). De verwachtingen van de opleiding worden zeker ingelost (score: 4.5) en ook de didactische aanpak wordt geapprecieerd (score: 4.5). Hoewel bij de individuele suggesties van de deelnemers toch een aantal keer wordt aangehaald dat er een beter evenwicht mocht zijn tussen theorie en praktijk (minder theorie, meer praktijk). Audiovisuele ondersteuning van praktijkvoorbeelden (vb. fragmenten uit een groepsgesprek) zou hier een verbeterpunt kunnen zijn. Als toekomstige thema's wordt ook hier een opfrissing van de wegcode aangehaald (inclusief het wettelijk kader rond micromobiliteit), alsook een opvolgmoment waarin praktijkervaringen tussen de lesgevers onderling kunnen uitgewisseld worden.

De **praktijkopleiding** heeft 14 geïnventariseerde evaluatiefiches, met gemiddeld 12 deelnemers per sessie. De deelnemers evalueren de praktijkopleiding positief, met een gemiddelde score van 4.4. De minimumscore bedraagt 4.02 en de maximumscore bedraagt 4.8. Ook hier is de spreiding van de scores relatief klein, met een variantie van 0.06. De score hangt niet af van het jaar waarin de opleiding werd georganiseerd, noch van het aantal deelnemers. 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. Er werden weinig verbeterpunten voor deze opleiding meegegeven. Eenmalig werd aangehaald dat het theoriegedeelte te veel tijd in beslag nam. Als toekomstig thema werd aangehaald om een opleiding te voorzien rond het omgaan met stress en faalangst. Dit sluit mooi aan bij het thema rond omgaan met specifieke doelgroepen, wat bij de basisopleiding reeds werd aangehaald.

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 (>30 personen) aan dat het een duidelijke structuur geeft. Daarnaast geven ze regelmatig (10-30 personen) aan dat het zorgt voor een houvast voor de lesgever, dat ze overzichtelijk en goed opgebouwd zijn en dat de uitleg duidelijk is. Enkelen (<10 personen) geven volgende punten aan: Zeer volledige inhoud, goed uitgewerkt, Helpt goed bij de timing, en Goed vertrekpunt.

Als verbeterpunt geven ze geen bepaald verbeterpunt vaak aan, maar geven ze regelmatig (10-30 personen) 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. Enkelen (<10 personen) geven volgende punten aan: Onvoldoende informatie beschikbaar over technische zaken, en Het zou eerder een vertrekpunt moeten zijn en geen verplichte leidraad om te volgen.

Bijkomend onderzocht: B6.2.1 Interesse van rijlesgevers in het aanbieden van het terugkommoment

Een bevraging over het terugkommoment van VSV vond plaats in 2018 en telt 78 reacties. Hieronder vallen zowel rijlesgevers (het overgrote deel), als niet-rijlesgevers (waaronder zaakvoerders / administratief verantwoordelijken van de rijsschool). De bevraging had als doel een idee te krijgen over hoeveel mensen een bijscholing gaan volgen om het terugkommoment te kunnen geven, en van het aantal rijsscholen/organisaties die het terugkommoment daadwerkelijk gaan aanbieden. Uiteindelijk blijkt dat 65% van rijsscholen / organisaties het terugkommoment zal gaan organiseren. De rijsscholen /

organisaties die het terugkommoment niet zullen organiseren (32% van de bevroagden) geven als voornaamste reden dat het financieel niet haalbaar is en / of praktisch niet haalbaar (omwille van de beschikbaarheid over een oefenterrein).

Van de respondenten die aangeven het terugkommoment wel als lesgever te zullen geven, geeft het overgrote deel aan te starten vanaf januari 2019. Slechts 7.5% geeft aan het terugkommoment pas later te geven, met als voornaamste reden dat ze nog een geschikt terrein hiervoor moeten zoeken, of dat ze zich grondiger willen voorbereiden. Wanneer er gepolst wordt naar de bijscholingen die de lesgevers zullen volgen, dan blijkt dat het merendeel (87%) bereid is om het volledige pakket (basisopleiding, praktijkopleiding en opleiding groepsgeprek) te volgen. Het overige deel geeft aan slechts twee van de drie modules te willen volgen. Ook bij de niet-lesgevers is er een bereidheid tot het volgen van de basisopleiding. 64% geeft aan geïnteresseerd te zijn in deze opleiding om op de hoogte te blijven over het terugkommoment.

19% van de bevroagden geeft aan dat ze momenteel niet kunnen voldoen aan de opgelegde voorwaarden voor het leslokaal, maar een aantal onder hen (36%) geeft aan zich wel in regel te willen stellen in de toekomst. Als verklaring kwam een aantal keren terug dat ze een zelfstandig rijlesgever zijn, waardoor een eigen leslokaal voorzien moeilijk is. Wanneer er gekeken wordt naar de vereisten van het oefenterrein, dan ligt het aantal dat niet voldoet een stuk hoger. Ongeveer 1 op 2 (47%) geeft aan dat ze niet voldoen aan de voorwaarden. Het aantal dat aangeeft zich toch in regel te willen stellen in de toekomst ligt lager dan bij het leslokaal en bedraagt slechts 33%. Ook hier komt de reden terug dat dit niet gemakkelijk is voor zelfstandige rijlesgevers of kleinere organisaties. Ook het financiële plaatje om zich in regel te stellen blijkt een issue te zijn. Wat betreft de vereisten voor de voertuigen geeft 24% aan dat ze niet voldoen. De bereidheid om zich toch in regel te stellen is bijzonder klein en bedraagt slechts 11%. Opvallend is dat dit ook de respondenten zijn die zich ook niet in regel wensen te stellen voor het oefenterrein en het leslokaal. Het is dan ook een logisch gevolg dat zij zich niet in regel wensen te stellen voor de voertuigen.

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?

Versillen 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 groepsgeprek 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 groepsgeprek moeizaam verloopt).

Bijkomend onderzocht: B6.3.1 Inhoudsanalyse draaiboeken terugkommoment:

Er werden drie draaiboeken omtrent het terugkommoment voor beginnende bestuurders geanalyseerd, namelijk het draaiboek van VSV, draaiboek van Edulogia en het draaiboek van Promove. Bij Edulogia gaat het specifiek om het draaiboek dat werd gebruikt voor de opleiding van de lesgevers van het terugkommoment, maar waarin eveneens info over het verloop van het terugkommoment kon teruggevonden worden.

In het algemeen is de opbouw van het terugkommoment gelijkaardig, bestaande uit 3 onderdelen:

- Kennismaking
- Praktijkoefeningen op een afgesloten terrein
- Groepsgesprek

Enkel erkende lesgevers mogen het terugkommoment organiseren. Het draaiboek van Edulogia haalt aan dat alle lesgevers een basisopleiding van 7 uur volgen. Bijkomend moeten de lesgevers voor het praktijkgedeelte een bijkomende opleiding volgen van eveneens 7 uur. Voor het gedeelte rond het groepsgesprek dient een bijkomende opleiding van 14 uur gevolgd te worden.

Het terugkommoment heeft een totale duur van ongeveer 4 uur. Het draaiboek van Edulogia en Promove geeft aan dat een ideale groepsgrootte 6-18 deelnemers heeft, terwijl het draaiboek van VSV hier geen uitspraak over doet.

Het is opvallend dat het draaiboek van Promove uitgebreid en zeer concreet is. Het gaat uit van het concrete verloop van het terugkommoment. Dit zorgt ervoor dat het draaiboek meer dan tweemaal zoveel pagina's telt dan het draaiboek van VSV. Bijkomend valt dit te verklaren doordat het draaiboek van Promove aandacht besteedt aan een praktische invulling van alle drie de onderdelen, terwijl het draaiboek van VSV en Edulogia vooral focust op de concrete aanpak rond het onderdeel van de praktijkoefeningen.

Een voorbeeld van concrete en uitgebreide informatie uit het draaiboek van Promove is de informatie omtrent de opstelling van tafels voor de groepsgesprekken. Dit lijkt op het eerste zicht eerder banaal, maar kan zeker bijdragen aan het interactieve gedeelte en dus aan een succesvolle ervaring van het terugkommoment door de deelnemers. Verder maken Promove en VSV ook gebruik van een ondersteunende powerpoint presentatie voor het kennismakingsgesprek en het groepsgesprek.

In alle draaiboeken staat de coachende houding en aanpak van de lesgever centraal. Het is belangrijk dat de lesgever zich niet boven maar tussen de deelnemers plaatst, om zo de interactie en de openheid van het groepsgesprek te stimuleren. Het is de bedoeling dat deelnemers aangezet worden tot een verkeersveilige attitude en rijgedrag (of hier toch van bewust worden gemaakt), door zelf actief deel te nemen aan praktijkoefeningen. Dit versterkt hun inzichten, waardoor ze ook makkelijker kunnen deelnemen aan het aansluitend groepsgesprek.

Tijdens het eerste onderdeel (+/- 30 minuten), de kennismaking, wordt er in het draaiboek van Promove aandacht besteed aan het waarom van het terugkommoment alsook de doelstellingen. Hierbij worden recente verkeersongevallencijfers en de ervaring/vaardigheden van jongeren besproken. De kennismaking gebeurt in een gemoedelijke sfeer, om zo de interactie tussen de groepsleden en de lesgever te bevorderen. Tijdens de kennismaking wordt er ook aan **zelfreflectie** gedaan, meer bepaald: wat vinden ze over hun eigen vaardigheden (vinden ze zichzelf een goede bestuurder), wat is een goede bestuurder, wat zijn volgens de groep voorname oorzaken van verkeersongevallen en wat is de rol van de bestuurder hierin. Deze zelfreflectie is belangrijk omdat bestuurders niet altijd stilstaan bij hun eigen gedrag en of dit gedrag wel verkeersveilig is.

Tijdens het tweede onderdeel van het terugkommoment (+/- 2 uur) wordt er gefocust op 3 praktijkoefeningen op een afgesloten terrein (geen vaste volgorde bepaald): een stopoefening, een afleidingsoefening, en een slomoeving met promillebrillen.

De stopoefening (+/- 40 minuten):

Alle draaiboeken definiëren dezelfde doelstellingen en dezelfde aanpak voor de uitvoering van de stopoefening. De lesgever voert tweemaal een noodstop uit voor een kunstmatige hindernis (eenmaal aan een lage snelheid en eenmaal aan een hoge snelheid), waarna de deelnemers zelf achter het stuur mogen kruipen. Tijdens en/of na het beëindigen van de stopoefening focust de lesgever samen met de deelnemers doorheen een interactief gesprek op de begrippen reactietijd, remafstand en stopafstand bij verschillende weersomstandigheden, impactsnelheid, het belang van afstand houden in het verkeer en het belang van het dragen van de veiligheidsgordel. De richtvragen voor dit interactief gedeelte worden in de drie draaiboeken meegegeven (inclusief de antwoorden) en zijn identiek.

De richtvragen zijn voornamelijk inzichtsvragen (waarom moet je een veiligheidsgordel dragen, waarom is afstand houden belangrijk...), maar er worden eveneens een aantal kennisvragen gesteld (wat is de functie van een ABS-systeem, wat is de stopafstand bij een snelheid van 50km/u, etc.). Een kennis-/vaardigheidsvraag die hieraan toegevoegd kan worden, zou kunnen zijn: "Hoe maak je een correcte noodstop?". Er zou bijvoorbeeld ook aandacht kunnen gaan naar het gedrag na het uitvoeren van een noodstop. "Hoe kan je jezelf of je voertuig in veiligheid brengen?", "Hoe waarschuw je andere weggebruikers?".

Verder is het opvallend dat er tijdens deze praktijkoefening geen terugkoppeling gebeurt naar het rijgedrag van de deelnemer in het dagelijks leven, terwijl deze zelfreflectie wel een belangrijk uitgangspunt was tijdens het kennismakingsgesprek.

De afleidingsoefening (+/- 40 minuten):

De afleidingsoefening, waarbij de deelnemers moeten uitwijken voor een kunstmatig obstakel, wordt door de deelnemers driemaal uitgevoerd: eenmaal met afleiding aan hogere snelheid, eenmaal zonder afleiding aan hogere snelheid, en eenmaal zonder afleiding aan lagere snelheid. De oefeningen zonder afleiding hebben voornamelijk als doel om het verschil te duiden met de situatie waarin er wel afleiding is (met name het effect op reactiesnelheid en stopafstand). Er wordt hierbij specifieke aandacht besteed aan een correct ontwijkingsgedrag. Ook bij deze praktijkoefening tonen de draaiboeken geen verschil in methodiek. Ze gebruiken dezelfde aanpak, streven dezelfde doelstellingen na, en gebruiken dezelfde richtvragen voor het interactief gesprek. Net zoals bij de stopoefening, zijn deze vragen voornamelijk inzichtsvragen (vb. wat is de invloed van snelheid op het reactievermogen), maar ook een paar kennisvragen (vb. Wat is ESP). Ook hier zou een kennis-/vaardigheidsvraag aan toegevoegd kunnen worden: "Wat is een correct ontwijkingsgedrag?", alsook een zelfreflectie naar het rijgedrag in het dagelijkse leven van de deelnemer, bijvoorbeeld: "Wanneer ben jij al eens afgeleid in het verkeer? Welke invloed had dit op je rijgedrag?".

De slalomoefening (+/- 40 minuten):

Tijdens de slalomoefening moeten de deelnemers een slalom rijden, waarna ze het voertuig op een veilige plaats moeten parkeren, afsluiten en de sleutels overhandigen aan de praktijklesgever. Vervolgens moeten de deelnemers met een promillebril als voetganger een nieuwe slalom afleggen. Daarna wacht de praktijklesgever hen op, met de sleutels van het voertuig en mogen ze het voertuig, nog steeds met promillebril op, verplaatsen. Ook voor deze praktijkoefening, wordt eenzelfde invulling gegeven in de drie draaiboeken. De richtvragen voor het interactief gedeelte stemmen hoofdzakelijk overeen. Er kan opnieuw een onderscheid gemaakt worden tussen kennisvragen (bijvoorbeeld: wat is een goede stuurtechniek) en inzichtsvragen (bijvoorbeeld: waarom is een goede zithouding belangrijk). Het is opvallend dat er bij deze oefening vooral de focus wordt gelegd op de kennisvragen, terwijl bij de vorige praktijkoefeningen de nadruk vooral wordt gelegd op de inzichtsvragen. Het draaiboek van Promove probeert hieraan tegemoet te komen door nog een extra inzichtsvraag te stellen: "Wat zijn de gevolgen wanneer je aanstalten maakt om onder invloed te rijden?". Bij deze praktijkoefening kunnen ook sensibiliserende vragen van belang zijn, bijvoorbeeld: "Welke alternatieven/mogelijkheden kunnen ervoor zorgen dat je niet onder invloed zal rijden?". Deze komen op dit moment niet aan bod in de draaiboeken.

In het draaiboek van VSV en Edulogia wordt bij elke praktijkoefening concrete tips weergegeven voor de rijlesgever over de veilige uitvoering ervan. Dit komt niet expliciet aan bod in het draaiboek van Promove.

Het derde onderdeel is het groepsgesprek en duurt ongeveer 90 minuten. Enkel het draaiboek van Promove gaat verder in op dit onderdeel. Het groepsgesprek bouwt voort op de gedachtewisseling van het onderdeel kennismaking en reflectie als beginnende bestuurder en vertrekt vanuit de concrete ervaringen tijdens het onderdeel praktijkoefeningen op het oefenterrein. Promove biedt voor dit groepsgesprek ook een ondersteunende powerpoint presentatie met een aantal stellingen waarover gediscussieerd kan worden. Dit dient enkel als leidraad, en dient niet strikt gevolgd te worden. De reflectie door de deelnemers staat immers voorop. Het is ook belangrijk dat de lesgever geen monoloog gaat voeren, maar eerder de rol van moderator opneemt. Thema's die aan bod komen tijdens dit groepsgesprek zijn de volgende: Goede bestuurder, Snelheid, Afstand houden, Alcohol/Drugs/Medicijnen, Vermoeidheid, Afleiding, Veiligheidssystemen, Sociale omgang, Groepsdruk, en Beloftes.

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

Positieve punten:

Beginnende bestuurders geven vaak (>100 punten) “niets” aan. Daarnaast geven ze regelmatig (30-100 personen) 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. Soms (<30 personen) halen ze volgende punten aan: Betere opvolging van beginnende bestuurders, Bereidt bestuurders voor op onvoorziene/gevaarlijke situaties, Kennis wordt opnieuw opgefrist, Goede sensibilisering, Reality check, Goede lesgevers, Interactief, Betere controle van het voertuig na het volgen van het terugkommoment, Duidelijk, Er zijn geen gevolgen/examens/test aan verbonden, en Het verhaal van anderen kunnen horen tijdens het groepsgesprek.

Lesgevers terugkommoment geven vaak (>30 personen) aan dat het veel bijdraagt aan de bewustwording (meer risicobesef omdat ze worden geconfronteerd met hun onwetendheid en onervarenheid). Daarnaast geven ze regelmatig (10-30 personen) als positieve punten aan: de praktijkoefeningen en het sociaal contact met andere beginnende bestuurders. Enkel (<10 personen) halen volgende punten aan: Er dient een zelfevaluatie te gebeuren, hierdoor worden ze kritisch voor hun eigen rijvaardigheden, Deelnemers leren van mekaar, zeker tijdens het groepsgesprek, Duidelijke structuur, Is zeer helpend voor onzekere bestuurders, en Ideale doorstart voor beginnende bestuurders.

Verbeterpunten:

Beginnende bestuurders geven vaak (>100 personen) aan dat het te duur en nutteloos is. Daarnaast geven ze regelmatig (30-100 personen) aan dat het groepsgesprek te lang duurt en dat het terugkommoment niet verplicht zou moeten zijn. Soms (<30 personen) halen ze volgende punten aan: Beperkt aantal locaties waar je het kan volgen, Te weinig interactie, Oneerlijk dat dit in Vlaanderen moet en niet in Wallonië, Niet altijd een automaat ter beschikking terwijl sommigen enkel met een automaat kunnen rijden, en Stresserend.

Lesgevers terugkommoment geven vaak (>30 personen) aan dat het praktijkgedeelte langer zou moeten duren. Daarnaast geven ze regelmatig (10-30 personen) 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. Enkel (<10 personen) halen volgende punten aan: Duur voor wat men in de plaats krijgt, Wat te doen bij een ongeval zou ook toegevoegd moeten worden, Ook op de openbare weg in plaats van enkel op het terrein zelf, Zou ook nog herhaald moeten worden na 2 jaar, Er zou ook individuele tijd voor elke bestuurder moeten zijn, dat wordt niet toegelaten door de huidige structuur, Korte evaluatie aan verbinden, en Meer inzetten op de motivatie van de bestuurders.

- **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 (sinds 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 tot 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 in hun organisatie een gemiddelde wachttijd van minder dan 1 maand was, en sinds de pandemie een gemiddelde wachttijd van 1 tot 3 maanden, hoewel de meerderheid van de lesgevers hier geen idee over hebben. 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 bijstellingen 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), zie B6.2.1. 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 exacte problematiek en redenen van het niet-deelnemen (een mogelijke reden kan een gebrek aan motivatie zijn) aan het terugkommoment niet duidelijk. Hiervoor is een vervolgonderzoek nodig waarbij cijfers worden bijgehouden van beginnende bestuurders die wel/niet hebben deelgenomen aan het terugkommoment indien zij hiervoor in aanmerking kwamen (nl. bestuurders die na 9 maanden na het behalen van hun rijbewijs (g)een terugkommoment bijgewoond hebben) en een bevraging naar de reden van niet-deelname bij de groep die niet heeft deelgenomen aan het terugkommoment 9 maanden na het behalen van het rijbewijs.

- **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 werden 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

De “verlengde oefenperiode” (nl. oefenperiode van min. 9 maanden) is niet meer van toepassing sinds 13 maart 2020. Sindsdien is er een minimale oefenperiode van 3 maanden van toepassing (net zoals voor de hervorming). Hierdoor dient er een retrospectief standpunt voor dit luik aangenomen te worden.

Effectevaluatie

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

Wegens de afschaffing van de verlengde oefenperiode sinds midden maart 2020 en het gebrek aan beschikbare data, 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.

Algemeen wordt aangenomen dat een langere oefenperiode beginnende bestuurders de mogelijkheid geeft om in gecontroleerde omstandigheden veel te oefenen in een variatie aan verkeersomstandigheden (Brijs et al., 2016). Er zijn echter weinig studies die onderzocht hebben of dit ook daadwerkelijk het geval is. De naturalistische studie van Ehsani en collega's (2017) heeft de oefenperiode van jonge beginnende bestuurders in Virginia (USA) in kaart gebracht. In Virginia moeten beginnende bestuurders minstens 9 maanden hun voorlopig rijbewijs hebben en minimum 45 uur met vrije begeleiding oefenen waarvan 15 uur 's nachts. Over het algemeen bleek dat de beginnende bestuurders standvastig oefenden tijdens de oefenperiode en na verloop van tijd steeds meer verschillende verkeerssituaties en wegen tegenkwamen. Op basis van de verzamelde data uit de geïnstrumenteerde voertuigen bleek dat beginnende bestuurders gemiddeld 46,5 uur oefenden (net iets meer dan de vereiste 45 uur). De meerderheid van de beginnende bestuurders heeft 's nachts niet meer dan 15 uur geoefend. Er was wel wat variatie in het aantal geoefende uren; terwijl de meerderheid net iets meer dan het wettelijke minimum van 45 uur oefenden, bleken er ook beginnende bestuurders meer dan honderd uur geoefend te hebben. Zoals eerder vermeld bleken de bestuurders na verloop van tijd op meer verschillende verkeerssituaties en wegen te rijden. Aangezien de hoeveelheid oefenritten niet toenam in de loop van de tijd, suggereert de waargenomen toename van het oefenen op verschillende wegtypes dat de begeleiders de complexiteit van het rijden verhoogden of toelieten (Ehsani et al., 2017).

In traditionele rijopleidingssystemen met een getrapt rijbewijs staat het praktischelement centraal. Deze systemen gaan ervan uit dat veel ervaring opdoen in verschillende en steeds complexere situaties de beste manier is om te leren autorijden.

In de meeste landen met een getrapt rijbewijssysteem varieert de oefenperiode van 6 tot 22 maanden. Masten en collega's (2013) onderzochten wat de invloed van een langere oefenperiode is op de ongevalsbetrokkenheid van jonge beginnende bestuurders. De auteurs vonden een duidelijke daling van het aantal dodelijke ongevallen voor een oefenperiode van 9 tot 12 maanden in vergelijking met kortere perioden. Een oefenperiode van 9-12 maanden resulteerde in een daling van het aantal dodelijke ongevallen met 26% bij 16-jarigen en met 17% bij 17-jarige bestuurders (Masten et al., 2013). Een oefenperiode van vier maanden of minder resulteerde niet in een daling van het aantal ongevallen terwijl een oefenperiode van 5 tot 6 maanden leidde tot een daling van 11% en 9% in het aantal dodelijke ongevallen bij respectievelijk 16- en 17-jarige bestuurders (Masten et al., 2013).

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. Het is belangrijk dat het opgelegd minimumaantal uur/km om in aanmerking te komen voor het behalen van een (voorwaardelijk) rijbewijs niet te hoog ligt, anders bestaat het risico op een onbetrouwbare naleving.

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 minimum aantal uren is voor de vrije begeleider gemakkelijker om het overzicht te bewaren. Een mogelijk nadeel van het verplicht voorschrijven van een minimum aantal uren dat beginnende bestuurders moeten oefenen is volgens Foss (2007) dat dit minimum aan de bestuurders en hun begeleiders het signaal geeft dat hun rijvaardigheid voldoende is om de noodzakelijke rijvaardigheden te verwerven. Dit is niet het geval aangezien jonge beginnende bestuurders hun rijvaardigheid verder verfijnen tijdens de eerste jaren van zelfstandig rijden (na het behalen van een rijbewijs).

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 (Genschow, 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%), ijsel (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 ijsel (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 van 2,5 jaar 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 landen met een getrappt rijbewijs wordt vaak aan beginnende bestuurders gevraagd, maar ook reeds in bepaalde regio's in België (Wallonië en Brussel), is het invullen van een logboek verplicht. Dit logboek kan een papieren exemplaar zijn of een digitaal exemplaar (vb. een smartphone applicatie). 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). Het nadeel van deze (vooral papieren) logboeken is dat ze fraudegevoelig zijn (i.e. er is geen controle over of beginnende bestuurders ook daadwerkelijk meer geoefend hebben en dit in verschillende omstandigheden). Digitale logboeken zijn minder fraudegevoelig.

In Australische staten waar een (papieren of digitaal) logboek verplicht is, hanteert men zware consequenties (afhankelijk van de staat) om fraude tegen te gaan. Voorbeelden van consequenties zijn: de uren van deze valse vermeldingen worden afgewezen en/of er wordt een geldboete opgelegd aan de kandidaat-bestuurder en begeleider (vb. een totaalbedrag van 600 dollar of een bedrag voor elke vervalsing die is vastgesteld) en/of een uitsluiting van het praktijkexamen voor de kandidaat-bestuurder voor maximum 6 weken.

Een studie in Australië bevroeg de perceptie van ouders t.a.v. het logboek en vond steun voor het toevoegen van een logboek aan de rijopleiding. De grote meerderheid van de ouders geloofde dat het logboek van hun kind accuraat was en dat de uren niet afgerond werden. Toch werd het maar middelmatig effectief bevonden als een systeem om te meten hoeveel uren begeleid rijden vervolledigd waren. Ouders rapporteerden echter ook dat ze denken dat zo'n logboek gemakkelijk misbruikt kan worden en dat andere misschien niet zo ijverig zullen zijn het invullen, wat een beetje een paradox vormt. De bevindingen wijzen erop dat educatie omtrent rol en waarde van een logboek belangrijk is. Verder gebruikte deze studie een papieren versie, een elektronische versie zou de objectieve en de subjectieve effectiviteit eventueel kunnen bevorderen. Sommige ouders gebruikten het logboek om te controleren welke lessen behandeld waren bij de rijlesgever, wat betekent dat een logboek ook potentieel heeft om als communicatiemiddel toegepast te worden (Bates et al., 2014).

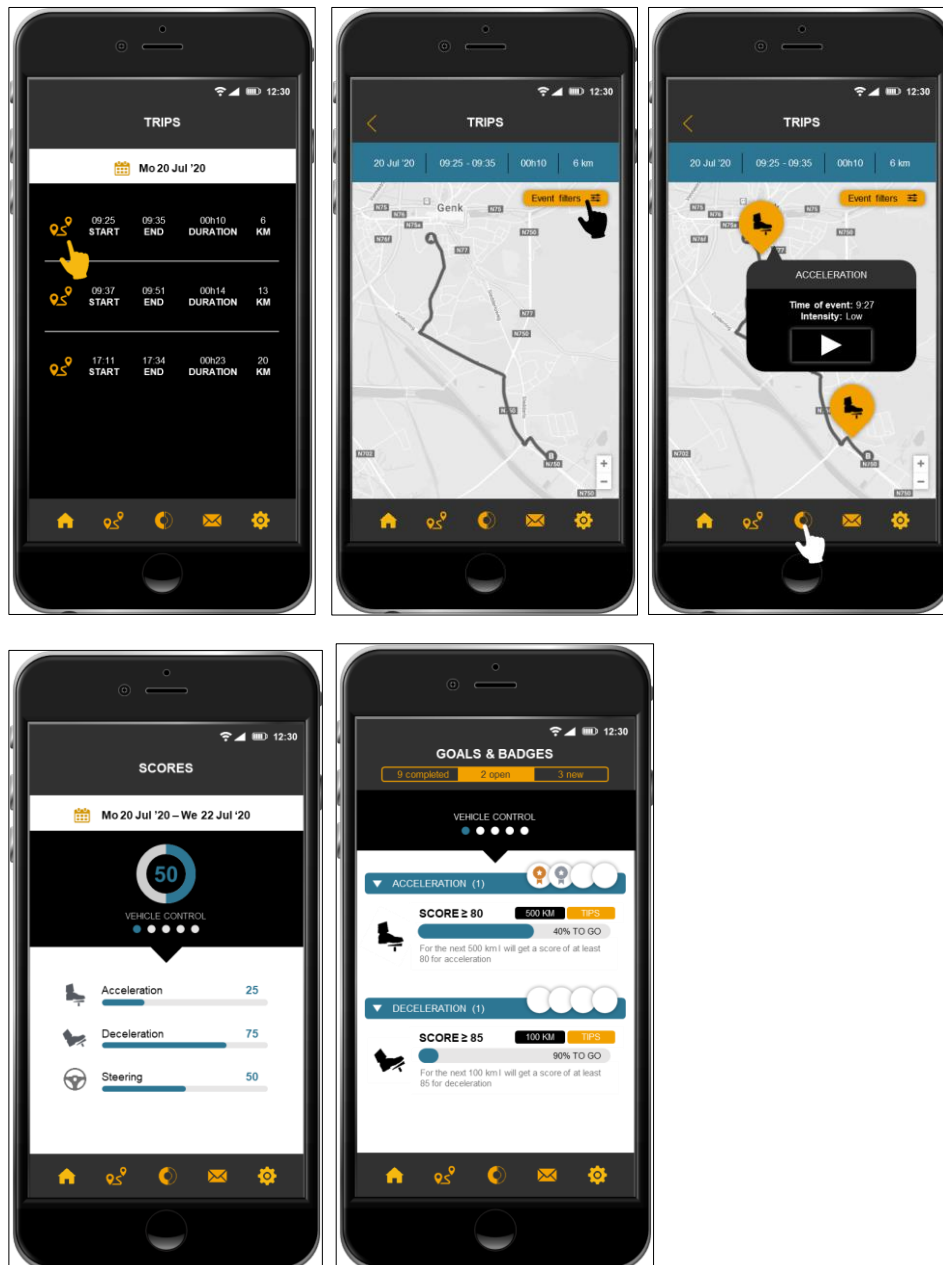
Drie Australische studies hebben de accuraatheid van de gerapporteerde logboekuren onderzocht en stelden een hoge mate van nauwkeurigheid vast (Palamara, 2007; Scott-Parker et al., 2012; Scott-Parker et al., 2011). Palamara (2007) beoordeelde een aselechte steekproef van 41 logboeken in West-Australië, waar 25 uur rijden onder toezicht vereist was. De beoordeling beperkte zich tot het bepalen van de consistentie en volledigheid van de vereiste details voor elke logboekregistratie. De logboeken, die 1 866 ritten omvatten, bleken intern accuraat te zijn. Uit verschillende vaststellingen bleek dat de meeste kilometerstanden consistent waren en dat de gegevens van de begeleiders correct waren. De berekeningen van de rittijden aan de hand van gemiddelde snelheden en reisafstanden werden accuraat bevonden, evenals het totale aantal geregistreerde uren, die alle op of boven de 25 uur in totaal lagen. Scott-Parker et al. (2011) onderzochten de waarheidsgetrouwheid van antwoorden via zelfrapportage van 1.032 kandidaat-bestuurders in Queensland, waar het opgelegde minimum met 100 uur veel hoger lag. In totaal rapporteerde 96% accurate gegevens in hun logboeken. Slechts 4% meldde dat zij extra uren hadden opgenomen. Hoewel het om een niet-representatieve steekproef ging, blijkt hieruit dat de meerderheid van de kandidaat-bestuurders ernaar streeft om aan de minimumeisen inzake toezicht te voldoen, zelfs bij hoge drempelwaardes zoals 100 uur. Een andere studie uit Australië gaf aan dat slechts een kleine minderheid een inaccuraat logboek indienden (wat ook illegaal is). Logboek incorrectheid was in deze studie verbonden met rijden zonder

een begeleider (GDL-systeem, strafbaar met een boete van AUD\$660). Beide hingen dan weer samen met overdreven snelheid in de volgende fase (= voorlopig rijbewijs). Kandidaat-bestuurders met een niet-Engelse moedertaal rapporteerden echter ook meer logboek incorrectheid, wat erop wijst dat de rijopleiding een extra educatieve component zou moeten bevatten voor immigranten (Scott-Parker et al., 2012).

Een logboek wordt vooral ingevoerd als hulpmiddel/controlemechanisme om ouders te ondersteunen tijdens de gesuperviseerde en zelfstandige oefenfase (naleving van de GDL-fase vereisten) (Mayhew et al., 2014). De studie van O'Brien et al. (2013) toonde onder meer aan een aanzienlijk deel van de ouders niet op de hoogte is van de vereiste van rij-uren onder supervisie in hun staat, en nog minder van het juist vereiste minimum aantal uren. Omwille van deze inzichten raden Mayhew et al. (2014) het gebruik van een duidelijk gecommuniceerd logboek aan als handige tool voor ouders om de kandidaat-bestuurder te superviseren en ter informatie over de GDL-regels en -vereisten.

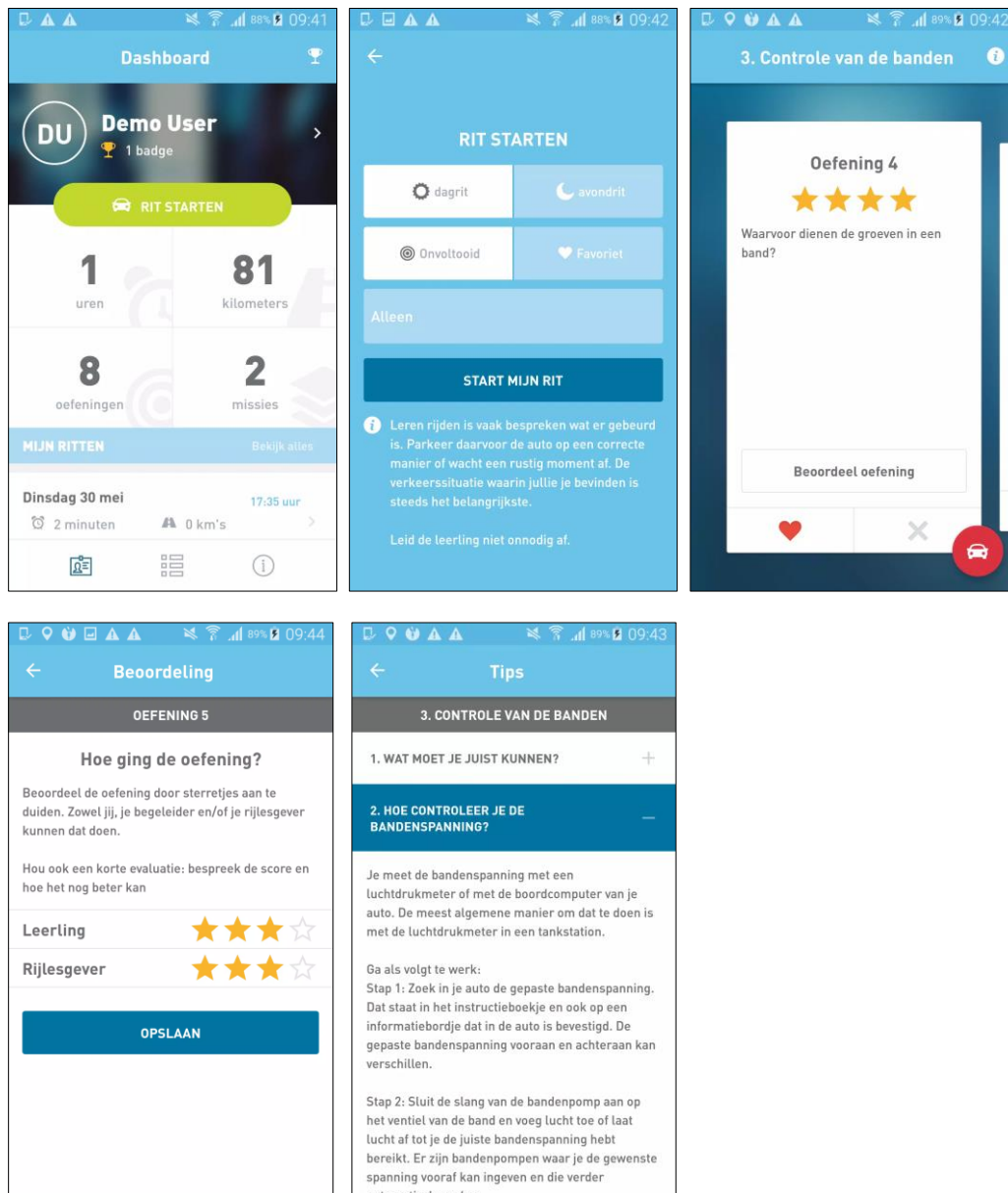
Uit workshops met zowel beroepsorganisaties als rechtstreeks betrokken partijen zoals kandidaat-bestuurders, begeleiders, rijlesgevers en examinatoren, bleek er interesse in een logboek te zijn.

Een alternatief voor een logboek is om een app of in-voertuigmonitoring en-feedbacksystemen te gebruiken om feedback te geven bij het rijden onder begeleiding, de restricties op te volgen bij het zelfstandig rijden en na te gaan of bestuurders daadwerkelijk meer hebben geoefend tijdens een langere oefenperiode of om te verifiëren of de kandidaat-bestuurders de vereiste minimumuren hebben geoefend. In-voertuigapparatuur zoals een datalogger laat toe om het rijgedrag van jonge beginnende bestuurders te monitoren (hard remmen, optrekken, te snel door een bocht rijden) en hierop feedback te geven. De feedback kan in real-time of achteraf gegeven worden. Op deze manier krijgen begeleidende ouders ook feedback over het rijgedrag en de rijvaardigheid van hun kind en weten ze waar nog bijsturing nodig is. Onderzoek heeft aangetoond dat deze systemen leiden tot een veiligere en rustigere rijstijl voor zolang dat de apparatuur in de auto is ingebouwd (Simons-Morton et al., 2011). Voorbeelden van bestaande smartphone applicaties die rijparameters loggen (zoals snelheid) en hier feedback op geven aan de kandidaat-bestuurders zijn: de app die gebruikt wordt in het Horizon 2020 i-DREAMS project (www.idreamsproject.eu) en de app van OSeven (<https://oseven.io/products/o7play/>). Zie figuur 12 voor enkele screenshots van de app die gebruikt wordt in het Horizon 2020 i-DREAMS project.



Figuur 12 App gebruikt in Horizon 2020 i-DREAMS project

Hoewel er tot voor kort de smartphone app “Rijbewijzer” aangeboden werd door VSV met steun van de Vlaamse overheid, vond er geen monitoring van rijgedrag plaats in deze app (vb. score voor snelheid en acceleratie), waardoor (real-time) feedback op dit rijgedrag ook niet mogelijk was. De Rijbewijzer app gaf wel een overzicht van het aantal kilometer en minuten gereden op een dag en het tijdstip van de rit. Daarnaast gaf de Rijbewijzer app ook oefeningen (vb. ‘Waarvoor dienen de groeven in je band?’) en tips (vb. over ‘bandenspanning’). Zie figuur 13 voor enkele screenshots van de Rijbewijzer app. De Rijbewijzer app is vergelijkbaar met logboek apps die in Australië gebruikt worden, vb. Licence Ready learner log book, L2P learner log book, en Roundtrip learner log book.



Figuur 13 Rijbewijzer app

Een wetenschappelijke studie heeft onderzocht of het gebruiken van een event-getriggerd videosysteem (dat in de auto wordt ingebouwd) gecombineerd met het wekelijks herbekijken van de video's en bijhorende grafische scorekaart het onveilig rijgedrag bij kandidaat-bestuurders kan verminderen (McGehee et al, (2007). De kandidaat-bestuurders en de begeleidende ouders moesten het rijgedrag wekelijks beoordelen via dit systeem. Het wekelijkse feedbackmoment waarin de ouders samen met de kandidaat-bestuurders konden terugblikken op het rijgedrag van de voorbije week (aan de hand van filmpjes en scorekaart met rijparameters) bleek een positief effect te hebben op het rijgedrag van de kandidaat-bestuurders. De wekelijkse feedbackmomenten leidden tot een significante afname in de betrokkenheid van kandidaat-bestuurders in risicovolle situaties. Ter illustratie, een gekend probleem bij kandidaat-bestuurders is het te snel rijden in bochten. Door dit systeem te gebruiken in combinatie met de wekelijkse feedbackmomenten, werden de kandidaat-bestuurders hier meer van bewust dat ze dit deden en daalde het te snel rijden in bochten met 81% (McGehee et al., 2007). De aanwezigheid van het videosysteem bleek ook een positief neveneffect te hebben op ander verkeersveiligheidsgedrag dat niet door het systeem werd geregistreerd. De kandidaat-bestuurders

bleken vaker en consequenter de veiligheidsgordel te dragen na installatie van dit systeem (het gordelgebruik steeg tot 97%) (McGehee et al., 2007). Over het algemeen kan geconcludeerd worden dat het toepassen van een event-getriggerd videosysteem gecombineerd met wekelijkse feedbackmomenten waarbij de ouders en kandidaat-bestuurders worden betrokken, het onveilig rijgedrag bij kandidaat-bestuurders kan verminderen (McGehee et al., 2007). De combinatie van de betrokkenheid van ouders en feedback kan met andere woorden helpen om kandidaat-bestuurders bewust te maken over hun onveilig rijgedrag zodat ze hun rijgedrag kunnen verbeteren.

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 uur 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%).

Samengevat: Minstens 77% van iedere bevroegde doelgroep vindt een oefenperiode van 6 maanden of langer een ideale oefenperiode.

- 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), o.a. Wallonië, Brussel, Nederland en Verenigd koninkrijk. 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 van 9 maanden:

Positieve punten:

Kandidaat-bestuurders geven vaak (>150 personen) 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 (50-100 personen) aan dat men door de verlengde oefenperiode verplicht werd om meer te oefenen. Soms (<50 personen) halen ze volgende punten aan: Men leert de auto beter kennen omdat men langer kan oefenen, Meer ervaring in verschillende weersomstandigheden, Er dient niets overhaast gedaan te worden, Meer ervaring in verschillende verkeerssituaties, Veiliger, Minder tijdsdruk, Minder stress tijdens het praktijkexamen, Meer zelfvertrouwen bij beginnende bestuurders, Minder ongevallen met beginnende bestuurders omdat ze al meer ervaring hebben, en Meer tijd voor automatisatie – automatismen te kweken.

Begeleiders geven vaak (>30 personen) aan dat het goed was dat er meer tijd was om ervaring op te bouwen en vertrouwd te geraken met de auto. Daarnaast geven ze regelmatig (10-30 personen) aan dat de verlengde oefenperiode het zelfvertrouwen verhoogde, men veiliger de weg opging, en dat men meer verschillende verkeerssituaties onder de knie kon krijgen. Enkelen (< 10 personen) geven volgende punten aan: Een meerwaarde omdat het verkeer alsmear drukker wordt, Meer tijd om rustig op te bouwen, Studenten kunnen meer spreiden i.f.v. andere activiteiten (school, werk, etc.), en Zo kan er in alle weersomstandigheden gereden wordt.

Lesgevers geven vaak (>40 personen) aan dat het goed is dat er de mogelijkheid was om meer ervaring op te doen. Ze geven regelmatig (10-40 personen) 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. Enkelen (<10 personen) halen volgende punten aan: Voorkomt te vroege deelname aan het praktijkexamen, Men kan beter plannen afhankelijk van het eigen schema, Ervaring in alle seizoenen, en Verhoogde slaagkans op het praktijkexamen.

Examinatoren geven vaak (>15 personen) aan dat kandidaten door de verlengde oefenperiode meer rijervaring konden opdoen. Ze geven regelmatig (5-15 personen) 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. Enkel (<5 personen) geven volgende punten aan: Meer kans om te slagen op het praktijkexamen, kandidaten rijden beter op het examen, Meer automatisatie van de kijk-, stuur- en remtechnieken, Veiligere bestuurders, Meer zelfvertrouwen voor het praktijkexamen, en Minder risicovol voor de examinerator.

Verbeterpunten:

Kandidaat-bestuurders geven vaak (>150 personen) aan dat de oefenperiode van 9 maanden te lang was (sommigen zijn al vroeger examenklaar). Daarnaast geven ze regelmatig (50-150 personen) aan dat dit soms leidde tot uitstelgedrag bij sommige kandidaat-bestuurders en er meer tijd was om fouten in de rijstijl te laten sluipen. Soms (<50 personen) halen ze volgende punten aan: Tijd zegt onvoldoende, het gaat over het aantal gereden kilometers – geen garantie dat er effectief meer geoefend wordt, Te kort – ook na 9 maanden onvoldoende rijervaring (eventueel systeem van Spanje, blauwe L voor kandidaat-bestuurders en groene L voor beginnende bestuurders), Niet correct voor personen met een VRB18, Kan voor sommigen een probleem vormen (bijvoorbeeld: rijbewijs nodig voor job, het gezin, etc.), Bestuurders kunnen overmoedig worden, Zaken die in het begin van de periode worden aangeleerd zijn al vergeten na 9 maanden, 9 maanden geen passagiers mogen meenemen, Oneerlijk t.o.v. Wallonië en Brussel, en Meer stress omdat er meer tijd is om er over na te denken.

Begeleiders geven geen bepaald punt vaak aan, maar geven regelmatig (10-30 personen) 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. Enkel (< 10 personen) geven volgende punten aan: Een passagier toelaten tijdens de oefenperiode, Geen meerwaarde voor de opleiding, Oefentijd aanpassen aan het type rijbewijs (verschil tussen A en B), en Aantal sessies verplichten met een rijlesgever tijdens deze periode.

Lesgevers geven geen bepaald punt vaak aan, maar geven regelmatig (10-40 personen) 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. Enkel (<10 personen) halen volgende punten aan: Zorgt bij velen voor uitstelgedrag in plaats van meer oefenen, Enkel interessant bij vrije begeleiding, Meer tijd om een foutieve rijstijl aan te leren, Focussen op kilometers in plaats van op maanden, en 20u rijles wel maar 3 maanden wachttijd.

Examinatoren geven geen bepaald punt vaak aan, maar geven regelmatig (5-15 personen) aan dat een tussentijdse opvolging of proeven (eventueel door de rijsschool) nodig zijn en dat er verplichte uren rijles gevolgd moeten worden. Enkel (<5 personen) halen volgende punten aan: Er kunnen ook al slechte gewoontes in de rijstijl van de kandidaat sluipen, Afhankelijk van type rijbewijs, bijvoorbeeld: voor 36m 9 maanden, voor 18m 3 maanden stage, en Men zou moeten focussen op het aantal uren rijden en niet op het aantal maanden (we weten nog altijd niet of er meer kilometers gereden worden, zou ook gecontroleerd 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?

Tijdens de bevraging geeft 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).

Voor een nauwkeurige analyse van de effecten van de vernieuwde rijopleiding op zelfverklaard gedrag en gedragsdeterminanten (zoals intentie, attitude, normen en waarden en risicoperceptie) is een gedetailleerd vervolgonderzoek nodig waarbij gebruik gemaakt wordt van een voor- en na studie met controle- en testgroep.

Uit wetenschappelijke literatuur blijkt dat verschillende studies uiteenlopende resultaten vonden op gebied van welke invloed de rijopleiding heeft op de attitude, het risicogedrag en zelfeffectiviteit van beginnende bestuurders. 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 de beginnende bestuurders het voertuig al beter hebben leren beheersen en meer rijervaring hebben opgedaan met betrekking tot risicoperceptie en het anticiperen in verschillende complexe verkeerssituaties, neemt de rijangst af en stijgt het zelfvertrouwen (Boccara et al., 2011; Taylor, 2018).

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.

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 gehaald. 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. Endriulaitienė 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.

Endriulaitienė en collega's (2020) onderzochten in welke mate de evolutie in zelfvertrouwen en rijangst die jonge beginnende bestuurders doorlopen tijdens de rijopleiding een invloed heeft op risicovol gedrag in termen van rijfouten en opzettelijke overtredingen. De resultaten waren opmerkelijk. Jonge beginnende bestuurders die aan de start van de rijopleiding weinig zelfvertrouwen hadden, te kampen

hadden met rijangst en een meer risico-aversieve houding hadden, bleken in het eerste jaar na de rijopleiding meer rijfouten te maken en meer opzettelijke overtredingen te begaan. De auteurs geven als mogelijke verklaring dat de rijopleiding specifiek bij deze bestuurders het zelfvertrouwen heeft vergroot waardoor ze het risico onderschatten en meer risico's gaan nemen tijdens het rijden. Volgens Endriulaitienė en collega's (2020) en Shell en collega's (2015) is het daarom van cruciaal belang dat de psychologische processen die plaatsvinden tijdens de rijopleiding beter worden begrepen.

Een rijles aanpak waarbij er aandacht geschonken wordt aan self-assessment skills, 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). Aandachtspunt hierbij is wel dat enkel een theoretische onderbouwing bestaat voor de positieve effecten hiervan op de verkeersveiligheid. Hoewel de kalibratie verbeterde, heeft geen enkel onderzoek de relatie tussen een betere kalibratie en een direct effect op de verkeersveiligheid (bijv. aan de hand van ongevalldata) of op de rijvaardigheid (bijv. aan de hand van een rijproef op de weg) aangetoond (Beanland et al., 2013). Harré en Sibley (2007) vonden echter wel een verband tussen het overschatten van de eigen rijvaardigheden, optimisme over het ongevalsrisico en overtredingen. In deze studie werden impliciete en expliciete attitudes van jonge bestuurders ten opzichte van hun rijgedrag, rijvaardigheden en de eigen kans om bij een verkeersongeval betrokken te raken in vergelijking met anderen onderzocht. Het meten van de impliciete attitudes gebeurde met behulp van een computergestuurde reactietijdtaak waarbij de deelnemers woorden met betrekking tot hun eigen rijgedrag/rijvaardigheid/ongevallenbetrokkenheid (bv. mijn, ik) of tot het rijgedrag/rijvaardigheid/ongevallenbetrokkenheid van anderen (zij, hen, hun) moesten koppelen.

De resultaten toonden aan dat de deelnemers woorden geassocieerd met een superieure rijvaardigheid en voorzichtig rijgedrag eerder associëren met zichzelf dan met anderen. Met andere woorden de overtuiging i.v.m. het overschatten van de eigen rijvaardigheden is diepgeworteld en moeilijk te veranderen. Deze vooroordelen met betrekking tot het eigen kunnen hebben gevolgen voor de verkeersveiligheid. Zo toonde een studie van McKenna en Horswill (2006) een verband aan tussen zelfoverschatting van de rijvaardigheid en risicogedrag. Hoewel het momenteel onduidelijk is of zelfoverschatting van de rijvaardigheid en een optimistische inschatting van het eigen ongevalsrisico het rijgedrag rechtstreeks beïnvloedt (McKenna & Horswill, 2006) wordt het wel steeds duidelijker dat rijvaardigheid op zich geen bescherming biedt tegen ongevallen. Hoogstwaarschijnlijk is dit te wijten aan het feit dat veel bestuurders betere rijvaardigheden compenseren door de complexiteit van de rijtaak te verhogen, bijvoorbeeld door sneller te gaan rijden (Fuller, 2005). Daarnaast toonden de resultaten ook aan dat de expliciete en impliciete beoordelingen van rijvoorzichtigheid een voorspelde maat zijn voor het aantal overtredingen. Met andere woorden, bestuurders die eerder associaties vertoonden met onvoorzichtig/risicovol rijgedrag kregen dankzij de test de perceptie van zichzelf als een minder voorzichtige bestuurder (deze bestuurders ontvingen in de test strafpunten voor risicovol rijgedrag). Dit suggereert dat het ontvangen van strafpunten voor overtredingsgedrag deze bestuurders de boodschap kan geven dat ze niet onveilig rijgedrag vertonen. Deze resultaten van deze studie geven stof tot nadenken aangezien overtredingen toch beschouwd kunnen worden als een indicator voor verkeersveiligheid.

Uit wetenschappelijke literatuur blijkt dat het 'coachen' (i.p.v. enkel 'instrueren') van kandidaat-bestuurders een veelbelovende tendens is tijdens de formele rijopleiding. Een professionele begeleider vertelt een kandidaat-bestuurder voornamelijk wat hij moet doen, hoe hij iets moet doen en demonstreert hoe hij iets moet doen. Het grote verschil met een coach is dat deze kandidaat-bestuurder vooral gaat vragen waarom de kandidaat-bestuurder iets op een bepaalde manier heeft uitgevoerd/aangepakt en welke alternatieve oplossingen mogelijk zouden zijn geweest om een bepaalde verkeerssituatie aan te pakken of handeling uit te voeren (Helman et al., 2017). Bij coaching dient de feedback voornamelijk om de kandidaat-bestuurders te laten nadenken over wat ze doen. Dit is niet het geval wanneer begeleiders instructies geven, waarbij de feedback eerder bedoeld is om te corrigeren (Bartl, 2010). Met andere woorden bij coaching wordt een actieve leeromgeving gecreëerd waarbij het leerproces in voldoende mate afhankelijk is van de kandidaat-bestuurder zelf. Door het stellen van kritische vragen en het begeleiden van het proces van zelfevaluatie helpt de coach/begeleider de kandidaat-bestuurder zelf verantwoordelijk te zijn voor zijn leerproces. Daarnaast moet de coach/begeleider bewustwording stimuleren wanneer het gaat om disfunctionele attitudes die het leerproces hinderen (Brijs et al., 2016).

Een evaluatie van een 2^{de} fase trainingsprogramma (na behalen van rijbewijs) gebaseerd op coaching toonde aan dat de coaching trainingsaanpak leidde tot beter vaardigheden, attitudes en een verminderde externe locus of control (Stanton et al., 2007). Locus of control is de mate waarin mensen geloven dat ze controle hebben over de uitkomst van gebeurtenissen in hun leven. Bestuurders die betrokken zijn geweest bij een ongeval met een hoog niveau van interne locus of control zullen denken dat ze het ongeval hadden kunnen vermijden, terwijl bestuurders met een hoog niveau van externe locus of control de schuld zullen geven aan de andere weggebruikers die bij het ongeval betrokken waren (Helman et al., 2017). Andere evaluatiestudies van coaching trainingsprogramma's waarbij kandidaat-bestuurders geconfronteerd werden met hun eigen fouten en vergissingen (error learning (Keith & Frese, 2008)) bevestigen de positieve effecten van coaching in termen van een betere ontwikkeling van de rijvaardigheden (Ivancic & Hesketh, 2000; Wang et al., 2010). Helman, McKenna, McWhirter, Lloyd, en Kinnear (2013) vonden echter geen bewijs voor verbeterde veiligheidsattitudes en gedragsintenties wanneer kandidaat-bestuurders een trainingsprogramma op basis van coaching hadden gevolgd. Een belangrijke kanttekening hierbij is dat coaching als trainingsmethode waarschijnlijk niet geschikt is voor alle kandidaat-bestuurders. Om het gewenste positieve effect van coaching te bereiken moeten kandidaat-bestuurders metacognitieve vaardigheden bezitten en in staat zijn om na te denken over hun eigen handelen (Keith & Frese, 2008). Hoogstwaarschijnlijk zijn deze vaardigheden niet bij iedere kandidaat-bestuurder voldoende ontwikkeld.

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 in de eerste jaren na het behalen van het rijbewijs geen verschil is 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 bekwame bestuurder niet hetzelfde is als een veilige bestuurder. Volgens Groeger en Banks (2007) zijn er goede theoretische redenen om aan te nemen dat professionele begeleiding de rijvaardigheid verbetert maar dat deze verworven vaardigheden niet worden meegenomen naar de "echte" wereld wanneer jonge bestuurders zelfstandig mogen rijden (zonder begeleiding). Volgens de onderzoekers ligt het probleem niet bij de professionele begeleiding maar eerder bij de mismatch van contexten tussen de formele instructie die ze krijgen tijdens de rijopleiding en het zelfstandig rijden.

Het leren rijden met professionele begeleiding lijkt dus niet te resulteren in een lagere ongevallenbetrokkenheid na het behalen van het rijbewijs.

Volgens Groeger en Brady (2004) ligt de meerwaarde van professionele begeleiding in het feit dat professionele begeleiders meer feedback geven en de kandidaat-bestuurders tijdens de praktijklessen

meer wijzen op potentiële gevaarlijke verkeerssituaties dan lekenbestuurders. In 2002-2003 werd het verschil in verkeersongevallen onderzocht voor rijopleidingssystemen met vrije of professionele begeleiding. Bij systemen met vrije begeleiding is er in de oefenperiode 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). Er is echter ook aangetoond dat als rijervaring opgedaan wordt in de fase van vrije begeleiding, het ongevalrisico na deze periode kan temperen (Toledo et al., 2012). Preventieve maatregelen zouden wel getroffen kunnen worden om het risico te verlagen (Gregersen et al., 2003). Rijden met een begeleider wordt echter als vrij veilig beschouwd, met een lage ongevalsbetrokkenheid en primair resulterende in materiële schade (Goodwin et al., 2010; OECD-ECMT, 2006).

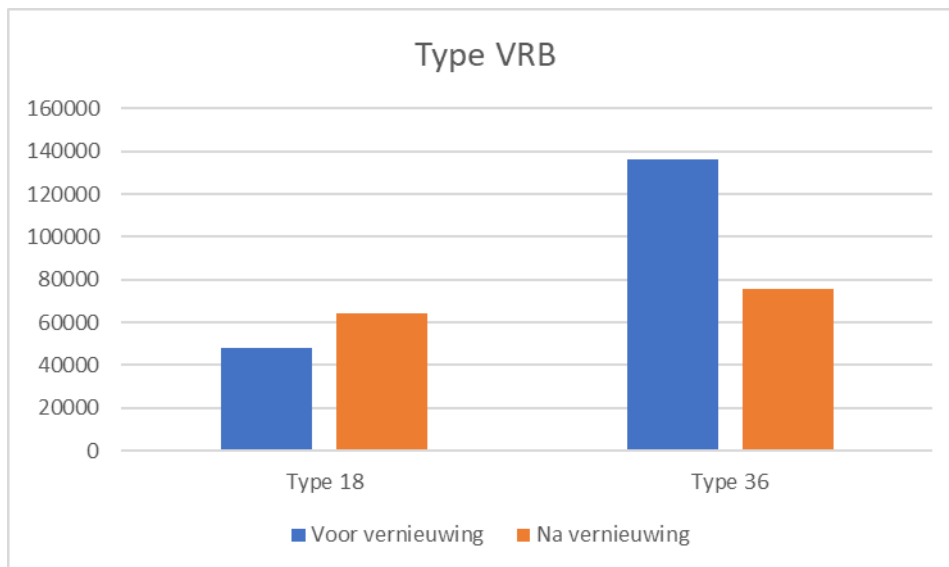
Een andere studie concludeerde echter dat een voordeel van vrije begeleiding is dat er zich tijdens de oefening slechts weinig verkeersongevallen voordoen, vooral in vergelijking met het aantal ongevallen in de eerste periode na het verkrijgen van het rijbewijs (Nyberg, 2003). Een studie toonde bijvoorbeeld dat tijdens een leerfase van een jaar geen enkel van de deelnemers (n= 52) betrokken was bij een ongeval. Videoclips die tijdens deze periode opgenomen waren bevatten geen hoge g-krachten, en slechts >1% van de clips werden als “zeer ernstig” beoordeeld. In een klein aantal van de clips hielpen de ouders een ongeval te voorkomen (A. Goodwin et al., 2010). Verder werd ook al aangetoond dat jonge bestuurders met veel rijervaring minder ongevallen hebben in de eerste periode na het behalen van het rijbewijs (Nyberg, 2003; OECD-ECMT, 2006). Begeleid rijden zou dus een van de meest effectieve tegenmaatregelen kunnen zijn om het ongevalrisico van jonge en onervaren bestuurders tegen te gaan (OECD-ECMT, 2006). Vrije begeleiding resulteert in een langere leerfase in vergelijking met professionele begeleiding. In Zweden werd vastgesteld dat het inschakelen van een vrije begeleider (naast de professionele begeleiding) niet alleen leidde tot een toename van het aantal oefenuren (van gemiddeld 38 uur tot gemiddeld 117 uur), maar ook in een daling van ongeveer 40% in het aantal ongevallen gedurende twee jaar na het behalen van het rijbewijs (Gregersen et al., 2000). Een studie uit Duitsland vond gelijkaardige resultaten. Na invoering van het BF-17 systeem daalde het aantal ongevallen en overtredingen bij beginnende bestuurders met respectievelijk 17%-36% en 15%-26% (Goldenbeld et al., 2011). Een recente Deense studie (Møller & Janstrup, 2021) concludeerde dat het toestaan van begeleid rijden (lekenbegeleiding) op vrijwillige basis zonder dat er eisen gesteld worden met betrekking tot het aantal kilometers of type verkeerssituaties niet zorgt voor extra rijervaring en onvoldoende is om het beoogde veiligheidseffect van begeleid rijden te bereiken. De auteurs bevelen dan ook aan om hier gerichte doelstellingen aan te koppelen met betrekking tot het aantal af te leggen oefenkilometers en soorten verkeerssituaties waarin geoefend moet worden.

In relatie met het bovenstaande is het niet verrassend dat de effectiviteitsstudies van rijopleidingssystemen met vrije of professionele begeleiding sterk kunnen variëren. Twee Amerikaanse studies hebben wel bewijs gevonden voor de meerwaarde van professionele begeleiding (Mayhew et al., 2014; Shell et al., 2015). Mayhew en collega's (2014) onderzochten in de Amerikaanse staat Oregon 94.000 rijbewijsgegevens van beginnende bestuurders die professionele rijbegeleiding hadden gevolgd. De professionele begeleiding omvatte 30 uur theorieles, 6 uur praktijkles en 6 uur observatie-instructie (1 student rijdt met rijlesgever; de ander observeert op de achterbank en luistert mee naar feedback van de rijlesgever). Beginnende bestuurders die de professionele begeleiding hadden gevolgd, hadden een lagere betrokkenheid bij ongevallen (-4,3%) en overtredingen (-39,3%) in vergelijking met bestuurders die dit niet hadden gevolgd (Mayhew et al., 2014). Een andere studie uit de Amerikaanse staat Nebraska, concludeerde dat beginnende bestuurders die professionele begeleiding hadden gevolgd minder bij ongevallen en overtredingen betrokken waren in de eerste twee jaar van hun voorlopige rijbewijs dan beginnende bestuurders die geen opleiding hadden gevolgd maar 50 uur met vrije begeleiding hadden gereden (Shell et al., 2015).

Bijkomend onderzocht: C2.1 Vraag naar type VRB18 en VRB36 in Vlaanderen

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 in Vlaanderen 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, zie figuur 14.



Figuur 14 Verhouding type VRB18 en VRB36 voor en na vernieuwing rijopleiding

Bijkomend onderzocht: C2.2 Slaagkansen praktijkexamen voor VRB18 en VRB36 in Vlaanderen

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 strafpuntensysteem ingevoerd worden na het behalen van het voorwaardelijk rijbewijs, kan een EHBO cursus als vereiste worden ingevoerd en kan er 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?

De verkeersongevallen van beginnende autobestuurders (rijbewijs B max. 9 maanden op moment van verkeersongeval) in Vlaanderen voor de periode 2015-2016 (voor de vernieuwde rijopleiding) zijn vergeleken met de ongevallen van beginnende autobestuurders voor de periode 2018-2019 (na de vernieuwde rijopleiding). Op deze manier is de periode voor en na de vernieuwing telkens hetzelfde, namelijk 2 jaar.

De ongevallen in het jaar 2017 zijn bewust buiten beschouwing gelaten, vanwege de vernieuwingen van de rijopleiding en -examinering, waarbij sommige vernieuwingen plaatsvonden op 1 juni 2017 en anderen op 1 oktober 2017. Daarnaast is een verandering in rijopleiding en -examinering niet onmiddellijk zichtbaar in de ongevallencijfers.

Bij de verkeersongevallen van 2019 moet rekening gehouden worden met de introductie van het terugkommoment op 1 januari 2019.

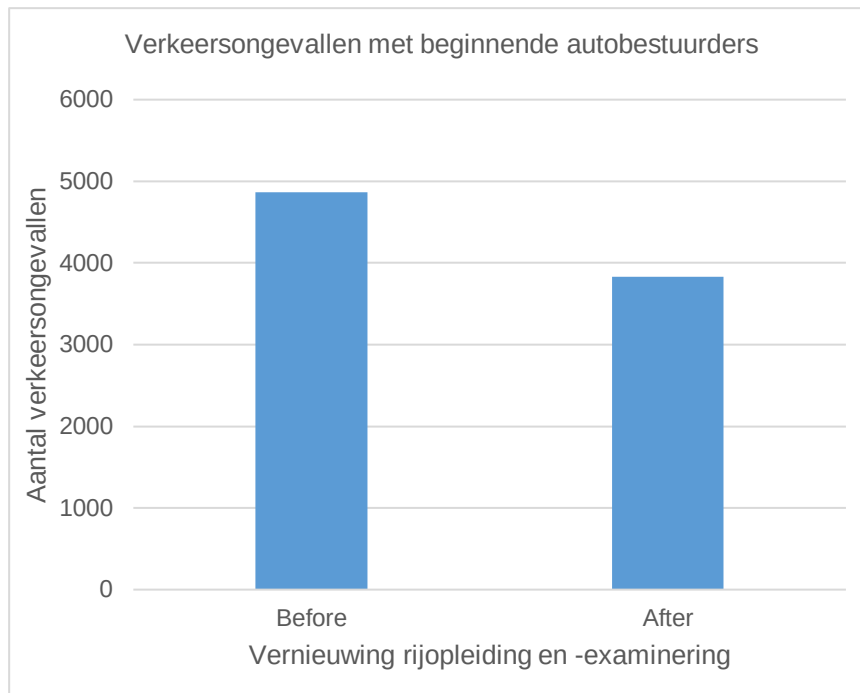
Het jaar 2020 (en bijgevolg het jaar 2014) is bewust buiten beschouwing gehouden, vanwege de covid-19 pandemie (o.a. lockdown, nachtklok).

Er dient rekening gehouden te worden met zogenaamde 'confounding factors' die de aantallen kunnen beïnvloeden (vb. verlaging snelheidslimieten, aangepaste handhaving zoals trajectcontroles, (weers)omstandigheden en grootschalige campagnes zoals BELOOFD! Campagne van VSV), 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.

Er dient ook 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.

Er zijn in de periode 2015-2016 en 2018-2019 tezamen, in totaal 8698 verkeersongevallen waarbij een beginnende autobestuurder betrokken was.

Op basis van deze analyses, 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%), zie figuur 15.



Figuur 15 Verkeersongevallen met beginnende autobestuurders voor vernieuwing rijopleiding en na vernieuwing rijopleiding

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.

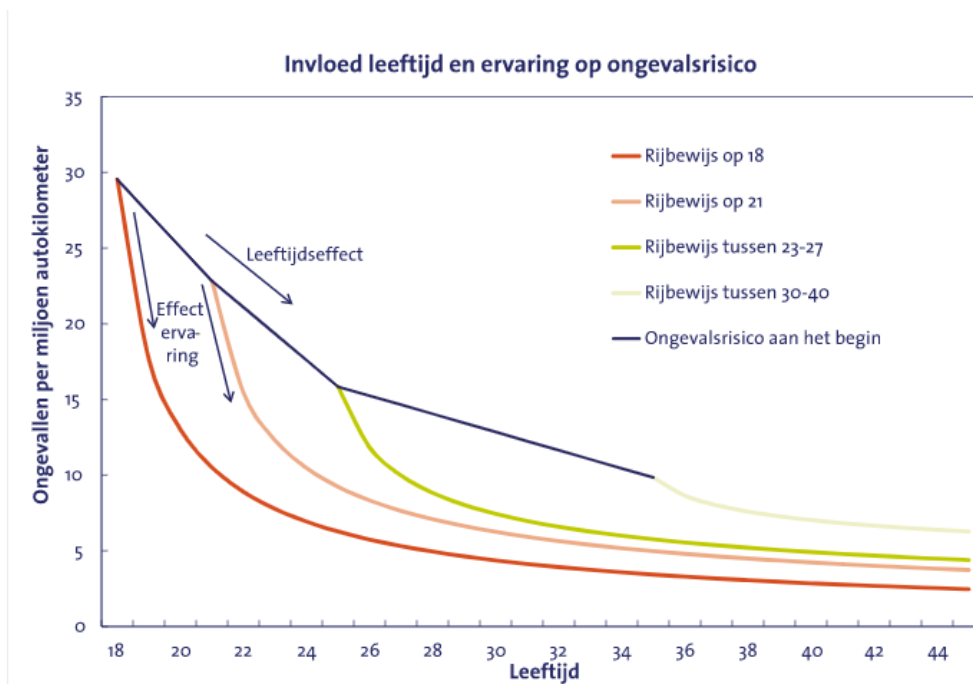
Van de beginnende bestuurders die mee hebben gedaan aan de bevraging was 8% reeds betrokken bij één (of meerdere) verkeersongeval(len) sinds het behalen van het definitief rijbewijs. 13% heeft reeds één (of meerdere) verkeersboete(s) verkregen sinds het behalen van het definitief rijbewijs.

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. Daarnaast blijkt dat het risico van jonge mannelijke bestuurders tot drie keer hoger ligt dan dat van jonge vrouwelijke bestuurders (OECD-ECMT, 2006). Het hoge ongevals- en overlijdensrisico van jonge beginnende bestuurders komt overal ter wereld voor (ETSC, 2016; OECD-ECMT, 2006). Uit internationaal onderzoek blijkt dat jonge beginnende bestuurders oververtegenwoordigd zijn bij eenzijdige ongevallen (ongevallen waarbij geen andere partij betrokken was), ongevallen met controleverlies, en ongevallen waarbij men op een kruispunt wil afslaan maar eerst voorrang moet verlenen aan verkeer uit de tegenrichting (ETSC, 2016; OECD-ECMT, 2006; SWOV, 2016). Het goede nieuws is dat de betrokkenheid bij eenzijdige ongevallen de eerste jaren na het behalen van het rijbewijs snel afneemt. Dit is niet het geval bij meerzijdige ongevallen waarbij jonge autobestuurders ook vertegenwoordigd zijn, zij het in mindere mate dan bij de eenzijdige 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 (SWOV, 2016). Daarnaast hebben jonge bestuurders een grotere kans op een ongeval waarbij snelheid, alcohol, nachtelijk rijden, of aanwezigheid van een passagier een rol speelt (ETSC, 2016; OECD-ECMT, 2006). Deze risicofactoren spelen ook bij ongevallen waarbij oudere bestuurders betrokken zijn een rol, maar jonge bestuurders worden omwille van hun leeftijd en onervarenheid vaker blootgesteld aan deze factoren en kunnen hier minder goed mee omgaan dan oudere bestuurders (ETSC, 2016).

Internationaal onderzoek heeft aangetoond dat het hogere ongevalsrisico bij jonge autobestuurders te wijten is aan twee factoren: het gebrek aan rijervaring en leeftijd (ETSC, 2016; McCartt et al., 2009; Simons-Morton & Ehsani, 2016; Vlakveld, 2005, 2013). Zowel leeftijd als ervaring hebben een impact op veiligheid. Bestuurders met meer ervaring, net zoals oudere bestuurders, hebben doorgaans minder

ongevallen. Er zijn een beperkt aantal onderzoeken die aantonen dat leeftijdsgebonden factoren een grotere invloed hebben op het ongevalsrisico van jonge beginnende autobestuurders (bv. Levy, 1990), terwijl meerdere onderzoeken het gebrek aan rijervaring als meest bepalende factor geïdentificeerd hebben (Gregersen & Bjurulf, 1996; Maycock et al., 1991; Sagberg, 1998; Simons-Morton & Ehsani, 2016). De leeftijdsgebonden factoren blijken vooral een grotere invloed te hebben in landen waar bestuurders al op jonge leeftijd over een rijbewijs mogen beschikken. In de internationale literatuur is er een algemene consensus dat het hoge ongevalsrisico van jonge beginnende bestuurders vermoedelijk iets sterker wordt bepaald door gebrek aan rijervaring dan door leeftijdsspecifieke kenmerken (Brijs et al., 2016). De verhouding tussen het ervarings- en leeftijdseffect ligt respectievelijk op 66.66% vs. 33.33% (Brijs et al., 2016). Volgens Brijs en collega's (2016) is het effect van ervaring geconcentreerder in de tijd (voornamelijk tijdens eerste maanden zelfstandig rijden), terwijl het effect van leeftijd meer gespreid is in de tijd. Het ongevalrisico is het hoogste in de eerste 2.500 km na het behalen van het rijbewijs waarna dit risico eerst scherp en vervolgens geleidelijk aan daalt (Slootmans et al., 2011; Willems & Cuyvers, 2005). Een bestuurder is pas ervaren indien men 6 jaar over een rijbewijs beschikt en 100.000 km heeft gereden. Bestuurders die hun rijbewijs op jonge leeftijd halen hebben naarmate ze meer rijervaring opdoen doorgaans een lager ongevalrisico dan bestuurders die hun rijbewijs later halen (zie figuur 16).

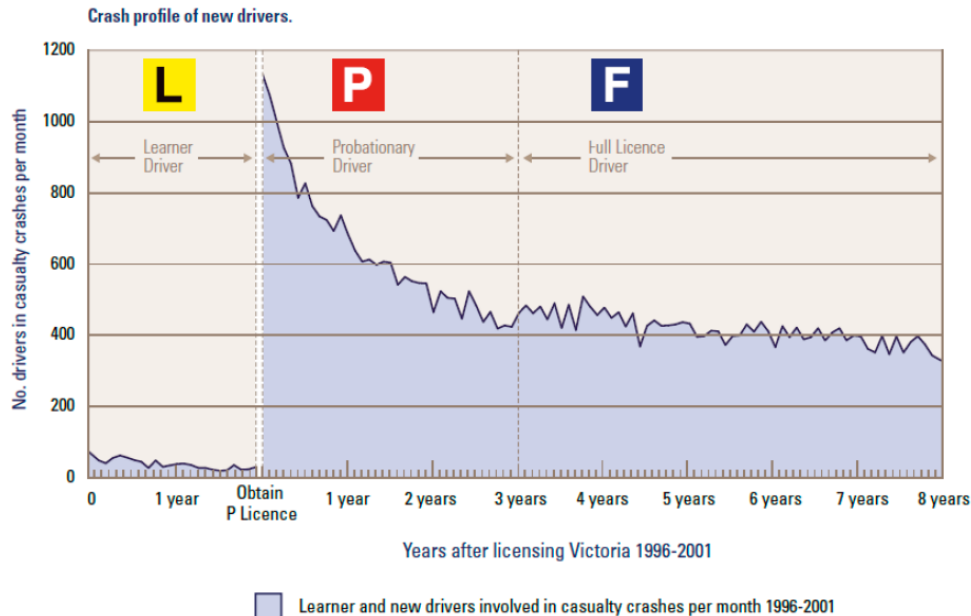
Bestuurders die op oudere leeftijd beginnen met autorijden hebben een veel lager 'aanvangsongevalsrisico' dan bestuurders die heel jong begonnen zijn, maar hebben uiteindelijk een iets hoger ongevalsrisico (Vlakveld, 2005). Het ongevalsrisico is het hoogst direct na het behalen van het rijbewijs en daalt de eerste jaren snel als gevolg van ervaring. Hoe jonger bestuurders beginnen met autorijden, hoe hoger het ongevalsrisico aan het begin van de rijcarrière is; dit is het gevolg van de leeftijd.



Figuur 16 Invloed leeftijd en ervaring (Vlakveld, 2005)

Figuur 17 toont een andere voorstelling van de leercurve bij het besturen van een auto. Tijdens de leerperiode/oefenperiode is er een lage ongevalsbetrokkenheid. Na het behalen van het rijbewijs en dus tijdens de eerste zes maanden van het zelfstandig rijden blijkt de ongevalsbetrokkenheid van beginnende autobestuurders een piek te bereiken. Na deze eerste zes maanden van zelfstandig rijden daalt de ongevalsbetrokkenheid scherp gevolgd door een meer geleidelijke afname van de ongevalsbetrokkenheid doordat de jonge bestuurders de eenvoudige en complexere rijvaardigheden na een tijd beter beheersen doordat ze betrokken zijn geweest aan een veelheid van complexe

verkeerssituaties met de bijbehorende uitdagingen voor hun rijvaardigheid (Simons-Morton & Ehsani, 2016). Uit deze curve blijkt volgens Simons-Morton en Ehsani (2016) het belang van zelfstandig rijden bij het verder verfijnen van de rijvaardigheid en -ervaring van kandidaat-bestuurders. Tot slot speelt leeftijd ook een rol, waarbij een hogere leeftijd bij het behalen van het rijbewijs de leercurve afzwakt, maar nieuwelingen op elke startleeftijd eerst een hogere ongevalsbetrokkenheid hebben en beter worden naarmate ze meer ervaring opdoen (Twisk & Stacey, 2007).



Figuur 17 Ongevallen met 'Learner drivers' en 'new drivers' (Simons-Morton & Ehsani, 2016)

Tot slot, hebben Day en collega's (2018) onderzocht waarom beginnende bestuurders een lager ongevalsrisico hebben na de eerste drie maanden van zelfstandig rijden. Aan de hand van semigestructureerde interviews werden 36 jonge bestuurders bevraagd over hun rijvaardigheden, overtredingsgedrag en zelfvertrouwen die ze toekennen aan autorijden. Met betrekking tot de rijvaardigheid rapporteerden de bevraagde bestuurders dat de eenvoudige autobehersingsvaardigheden soepeler en minder concentratie vroegen naarmate hun rijervaring toenam tijdens de eerste drie maanden van het zelfstandig rijden. Deze vaardigheden omvatten voertuigbeheersingsvaardigheden, zoals sturen, schakelen, eenvoudige wegligging en bewustzijn van de ruimtelijke dynamiek van hun auto. Volgens Day en collega's (2018) tonen deze resultaten aan dat de eenvoudige rijvaardigheden die beginnende bestuurders verworven hebben, tegen het einde van de oefenperiode nog niet het optimale niveau van automatisatie hebben bereikt. Volgens de auteurs kan een verdere automatisering van deze vaardigheden aan de basis liggen van de daling in ongevalsbetrokkenheid die tijdens de eerste maanden van het rijden werd waargenomen. Een tweede mogelijke verklaring volgens de auteurs is dat de oefenperiode niet de mogelijkheid biedt om alle belangrijke aspecten van de rijvaardigheid te oefenen die nodig zijn om zelfstandig te rijden. Deze laatste verklaring werd ook aangehaald door de bevraagde bestuurders. De jonge bestuurders vertelden dat het nemen van beslissingen tijdens de oefenperiode (dus mét een begeleider) sterk verschilde van het nemen van beslissingen tijdens het zelfstandig rijden. Vooral in nieuwe situaties blijken beginnende bestuurders, wanneer ze zelfstandig rijden, het moeilijk te vinden om te beslissen welke actie ze gaan ondernemen. Day en collega's (2018) bevelen daarom aan om te onderzoeken hoe de trainingssituatie meer op het zelfstandig rijden kan worden afgestemd. De bevraagde bestuurders rapporteerden ook dat hun situatiebewustzijn was verbeterd wat betreft hun begrip van de complexe wegomgeving en het gedrag van andere bestuurders (Day et al., 2018). Ze vonden dat hun vaardigheden voldoende verbeterd waren om te kunnen anticiperen op de acties van andere bestuurders en op toekomstige situaties op de weg; het hoogste niveau van situatiebewustzijn volgens Endsley (1995).

Een negatief effect van de verbeterde rijvaardigheden en het feit dat de jonge bestuurders deze verbetering opmerkten na 3 maanden zelfstandig te rijden, is de algemene neiging om sneller en

agressiever te rijden die door de bevroagde bestuurders werd gerapporteerd (Day et al., 2018). Het zelfvertrouwen van de bevroagde jonge bestuurders verbeterde ook aanzienlijk. Aanvankelijk hadden de deelnemers het gevoel dat ze minderwaardig waren dan andere bestuurders, dat ze de verkeersstroom niet konden bijhouden en dat andere bestuurders hen als onbekwaam beschouwden. Dit leidde ertoe dat ze druk voelden om sneller te rijden dan ze zouden willen en om afstanden te accepteren die kleiner waren dan ze anders zouden hebben gekozen. In de loop van de drie maanden van het onderzoek meldden de deelnemers dat ze veel minder druk voelden van andere bestuurders en dat ze hun eigen vaardigheden hadden verbeterd (Day et al., 2018).

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 (<50 personen) 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 (<10 personen) 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. Enkelen (<5 personen) 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 is t.o.v. vroeger.

Rijlesgevers halen geen bepaald positief punt vaak aan, maar ze geven regelmatig (10-40 personen) aan dat de extra manoeuvres goed zijn. Sommigen (<10 personen) 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 (50-150 personen) aan dat de opleiding te veel kost (rijlessen, examens & terugkommoment). Sommigen (<50 personen) halen aan dat er een eenvoudiger 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 (10-30 personen) aan dat de rijopleiding verder geprofessionaliseerd moet worden. Sommigen (<10 personen) 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. Enkelen (<5 personen) 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 (10-40 personen) 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 (<10 personen) 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).

Tijdens de interviews gaven kandidaat-bestuurders aan dit graag tijdens het terugkommoment te behandelen.

Op basis van een wetenschappelijke literatuurstudie blijkt dat geavanceerde rij-assistentiesystemen (ADAS) en (in de toekomst) autonome voertuigen nieuwe uitdagingen meebrengen voor de rijopleiding. Veel bestuurders, en niet alleen jonge beginnende bestuurders, hebben namelijk een verkeerd beeld van ADAS-systemen. Onderzoeken hebben aangetoond dat ADAS kunnen leiden tot negatieve gedragsaanpassingen bij bestuurders. Volgens Larsson en collega's (2014) en Shen en Neyens (2017) vertonen bestuurders die rijden met adaptieve cruise control vertraagde reactietijden. Andere studies stelden ook vast dat rijden met adaptieve cruise control leidt tot korte volgafstanden (Bianchi Piccinini et al., 2015; Hoedemaeker & Brookhuis, 1998). ADAS-systemen kunnen ook afleiding bij bestuurders creëren, zeker wanneer deze systemen bediend moeten worden via touchscreen (Dunn et al., 2019). Kinoshita en collega's (2021) concludeerden zelfs dat andere weggebruikers zich minder veilig gaan gedragen wanneer ze weten dat een auto uitgerust is met ADAS. Dit zou zijn omdat ze blindelings vertrouwen dat de auto wel automatisch zal stoppen wanneer ze een oversteekmanoeuvre starten. Verontrustend is ook dat onderzoek heeft aangetoond dat veel bestuurders niet eens weten of hun auto is uitgerust met ADAS of hoe deze systemen moeten worden toegepast (Boelhouwer et al., 2020; Harms et al., 2020; Lijarcio et al., 2019).

Met het oog op autonome voertuigen is het ook belangrijk dat bestuurders de vaardigheid bezitten om het stuur terug over te nemen wanneer het voertuig aangeeft dat dit noodzakelijk is. Een beperkt aantal onderzoeken heeft al onderzocht of deze vaardigheid getraind kan worden met behulp van rijsimulatortraining (Forster et al., 2020; Payre et al., 2017; Sportillo et al., 2018). In de rijsimulator werden een aantal rijtaken geautomatiseerd en moesten de bestuurders op een bepaald moment de controle terug overnemen. De eerste bevindingen waren alvast positief. Bestuurders die het trainingsprogramma hadden doorlopen waren beter getraind in het overnemen van de voertuigcontrole dan bestuurders die de training niet hadden gevolgd. De training bleek bijvoorbeeld de reactietijden van bestuurders te verbeteren (Payre et al., 2017). Daarnaast bleek ook dat bestuurders die voorafgaand aan de rijsimulatorrit een uitgebreide training volgden (meer uitleg kregen over autonome voertuigen, vragenlijst beantwoorden en een korte trainingsvideo bekeken waarin werd uitgelegd hoe ze voertuigcontrole konden terugnemen) meer vertrouwen hadden in het terug overnemen van de voertuigcontrole tijdens de simulatorrit.

Uit bovenstaande blijkt dat de rijopleiding beginnende bestuurders ook best zou trainen in het rijden met ADAS en autonome voertuigen. Het is hierbij zeer belangrijk dat bestuurders weten hoe deze technologieën werken, dat ze geen vrijgeleide zijn om risicovol gedrag te vertonen en dat ze weten hoe ze de voertuigcontrole terug kunnen overnemen.

Op dit moment zijn er weinig studies beschikbaar over hoe ADAS aan bod moeten komen in de rijopleiding, hoe bestuurders best getest worden met betrekking tot ADAS-technologieën en of het gebruik van ADAS-technologieën tijdens het praktijkexamen moet worden toegestaan. Er zijn echter aanwijzingen dat elke vorm van training die een bestuurder heeft gevolgd voordat hij met deze technologieën gaat rijden, de rijprestaties en het vertrouwen in de werking van deze technologieën zal verbeteren ten opzichte van bestuurders die geen training hebben gevolgd (Regan et al., 2020).

Eén van de weinige beschikbare studies over dit onderwerp is een Australische studie uit 2020 (Regan et al., 2020). Deze studie geeft een eerste aanzet van hoe ADAS (en met uitbreiding van (semi-)autonome voertuigen) een onderdeel van de rijopleiding kunnen vormen (Regan et al., 2020):

- Bestuurders moeten kennis 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.

Een Nederlandse studie heeft het gebruik van ADAS in het rijexamen onderzocht via een vragenlijstonderzoek bij rijschoolhouders en rijexaminatoren (Vlakveld & Wesseling, 2018):

- De overgrote meerderheid van de respondenten gaf aan dat kandidaat-bestuurders ook opgeleid moeten worden in het rijden met de meest voorkomende vormen van ADAS.
- De consensus is minder uitgesproken wat betreft het toetsen van het rijden met en zonder de meest voorkomende ADAS-systemen tijdens het praktijkexamen. Een kleine meerderheid van de rijexaminatoren vindt dat kandidaat-bestuurders het praktijkexamen wel met ADAS-systemen zou moeten afleggen.
- Een meerderheid van de rijexaminatoren vonden ook dat het theorie-examen vragen moet bevatten over de meest voorkomende ADAS-technologieën.
- Er bestaat ook enige verdeeldheid bij de rijexaminatoren over het verplichtstellen van de meest voorkomende vormen van ADAS in auto's waarin het praktijkexamen wordt afgelegd.

Voertuigtechnologieën ter beoordeling van de rijvaardigheid bij het praktijkexamen

Een recente wetenschappelijke studie (Driessen et al., 2021) heeft, door middel van interviews bij 37 examinatoren, onderzocht of deze technologieën gebruikt kunnen worden in de vorm van een data-gestuurde beoordeling bij het praktijkexamen.

De examinatoren zagen potentieel 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 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 examiner in een oogopslag een overzicht kan krijgen van de rijvaardigheden en -prestaties van de kandidaat. De tijd tussen het beëindigen van het praktijkexamen 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. Om dezelfde reden dat autonome voertuigen moeite hebben met het begrijpen van de verkeerscontext en het voorspellen van wat andere weggebruikers zullen doen, is het voor een computer moeilijk om hogere-orde vaardigheden van een kandidaat te beoordelen (Rudenko et al., 2020; Vinkhuijzen & Cefkin, 2016). Met andere woorden, computers kunnen low-level situation awareness (d.w.z. waarneming via sensoren) inschatten maar hebben moeite met het beoordelen van high level situation awareness (d.w.z. begrip, anticipatie) (Endsley, 1995).

Omwille van bovenstaande redenen blijft het menselijke element bij het beoordelen van kandidaten volgens de examinatoren belangrijk om een totaalbeeld van de kandidaat te krijgen (Driessen et al., 2021). De rijparameterdata zouden volgens de examinatoren eerder als ondersteuning moeten worden gebruikt en altijd gerelateerd aan de context moeten worden geïnterpreteerd, bijvoorbeeld door de data te relateren aan het omringende verkeer of door de data te combineren met geografische en real-time verkeersinformatie verkregen via connected smart-mobility applicaties (Driessen et al., 2021; Roemer, 2021; Vissers & Tsapi, 2020). Samengevat kan geconcludeerd worden dat het idee van een volledig geautomatiseerde beoordeling van het praktijkexamen door de technologische beperkingen niet betrouwbaar is. De rijparameterdata kunnen echter wel een rol spelen bij het beoordelen (of illustreren van de beoordeling) van specifieke deeltaken zoals specifieke manoeuvres of acceleratiegedrag. De rijparameterdata zouden dus eerder als ondersteuning gebruikt moeten worden door de examinatoren om hun beoordeling aan de kandidaat uit te leggen.

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,...?)**

De technologische vooruitgang op gebied van bestuurderstechnologieën en voertuigsystemen (ADAS) veranderen de bestuurderstaak en vereisen ook dat het rijexamen in de toekomst wordt aangepast. Dodehoekwaarschuwingssystemen, adaptieve cruise control, waarschuwingssystemen voor het onbedoeld verlaten van de rijstrook ondersteunen bestuurders niet alleen bij het uitvoeren van hun rijtaak, maar kunnen de bestuurder ook afleiden. Kandidaat-bestuurders moeten leren hoe ze deze technologieën op een veilige manier kunnen gebruiken en dit dient ook getest te worden tijdens het rijexamen (Helman et al., 2017).

Tijdens het praktijkexamen worden ADAS op dit moment toegestaan (GOCA Vlaanderen is momenteel bezig met het uitwerken van richtlijnen hieromtrent). Op dit moment zijn hier nog geen echte richtlijnen voor van kracht in de verschillende Europese landen. Het enige richtlijnendocument voor het toetsen/gebruiken van ADAS tijdens het praktijkexamen is opgesteld door de American Association of Motor Vehicle Administrators (American Association of Motor Vehicle Administrators, 2019). Het document geeft richtlijnen van welke ADAS tijdens het praktijkexamen mogen worden gebruikt en hoe het correct gebruik van deze systemen door de examiner kan worden beoordeeld. Hierin staat dat 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). De verklaring hiervoor is dat bestuurders nog steeds zelf in staat zouden moeten zijn om een gepaste rijsnelheid aan te houden en een parkeermanoeuvre zelfstandig te kunnen uitvoeren.

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 is 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 rijsscholen. 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 een 'gefaseerde rijopleiding' aanbevolen is. Brijs et al. (2016) en Genschow et al. (2015) hebben een uitgebreide analyse uitgevoerd met betrekking tot de gefaseerde rijopleiding. Hieronder volgt een beknopte samenvatting van de belangrijkste bevindingen i.v.m. deze goede praktijk.

Het klassieke Angelsaksische GDL-model bevat 3 fasen: de leerfase (rijden onder begeleiding), de tussenfase (rijden onder restricties) en de beginnersfase (zelfstandig rijden met of zonder een strafpuntensysteem). Het GDL-model werkt vooral als een expositiemaatregel: men reduceert het aantal ongevallen tijdens de stageperiode (en niet (of veel minder) daarna!) door te voorkomen dat kandidaat-bestuurders (volledig zelfstandig) worden blootgesteld aan de meest risicovolle rijomstandigheden. Een GDL-systeem lijkt echter niet noodzakelijk te resulteren in meer bestuurders die veilig rijden.

Reeds verschillende Europese landen brachten de leeftijd waarop men aan de 1e fase mag beginnen terug tot 16 (½) jaar (e.g., Zweden, Noorwegen, Frankrijk, Duitsland, Nederland) en zelfs tot 15 ½ jaar (e.g., Oostenrijk, Estland). De hoofddoelstelling bij deze maatregel is het creëren van ruimte voor meer oefentijd tijdens de stageperiode om zo de hoeveelheid rijervaring te verhogen.

Binnen Europa zien we een verschuiving van mono-gefaseerde modellen naar multi-gefaseerde modellen. Multi-gefaseerde modellen bestaan dan overwegend uit 2 fasen, i.e. een trainingsfase die resulteert in het behalen van een voorwaardelijk rijbewijs en een vervolmakingsfase die (meestal zonder bijkomende test!) toegang biedt tot het definitief rijbewijs. De manier waarop men de beide fasen inricht, varieert aanzienlijk binnen de Europese opleidingssystemen. In de meeste Europese landen kan men starten met de 1e fase vanaf 17 jaar. In de 1e fase rijdt men op basis van een voorlopig rijbewijs meestal eerst een periode onder begeleiding van ofwel een professionele lesgever, ofwel een lekenbegeleider, ofwel een combinatie van beiden. Men kan dan een voorwaardelijk rijbewijs halen. Dit voorwaardelijk rijbewijs biedt kandidaat-bestuurders de mogelijkheid om alleen te rijden onder een reeks strikt aan te houden beschermende maatregelen. Beschermende maatregelen die effect lijken te hebben zijn voornamelijk van toepassing op alcohol (vb. 0.2 promille 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. Ook in Europa worden in verschillende landen beschermende maatregelen opgelegd vooraleer bestuurders zelfstandig mogen rijden. Dit is dus vergelijkbaar met de 'tussenfase' uit de GDL-systemen. Het verschil is enkel dat men bij een GDL-systeem nog een test moet afleggen voordat men een definitief rijbewijs kan bekomen dat toestemming biedt om zelfstandig de baan op te gaan, terwijl dit niet zo is in Europa.

Binnen Europa zet men opvallend meer in op de fasering van de opleiding dan enkel op de fasering van het rijbewijs. Het principe van een 'gefaseerde opleiding' is immers niet hetzelfde als het principe van een 'gefaseerd rijbewijs'. Binnen Europa beveelt men vooral aan om professionele instructie en lekenbegeleiding te combineren tijdens de 1e fase en de rijopleiding te voorzien van een 2e fase (i.e. vervolmakingsfase op basis van één of meerdere terugkommomenten) met aandacht voor een stapsgewijze opbouw van de aan te leren inhoud en competenties. Het is aanbevolen om de 2e fase (i.e. de vervolmakingsfase) op te starten na (ten vroegste) 2 tot 4 maanden na het behalen van het voorwaardelijk rijbewijs. Over het algemeen bestaat de 2e fase uit 1 tot 3 sessies. De tijd tussen deze

sessies varieert sterk, maar in geval van meerdere sessies beoogt men steeds enige spreiding over de duurtijd van de vervolmakingsfase. Na het doorlopen van deze 2e fase, wordt het voorwaardelijk rijbewijs dan automatisch omgezet tot een definitief rijbewijs waarbij men volledig zelfstandig en meestal onbeperkt mag rijden. 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.

Daarnaast blijkt uit een vergelijkende analyse met andere landen dat verschillende landen tijdens deze 2^e fase één of meerdere terugkommomenten invoeren en een strafpuntensysteem hanteren tijdens de duurtijd van dit voorwaardelijk rijbewijs (2 á 3 jaar), vb. Luxemburg, Verenigd Koninkrijk, Duitsland en Frankrijk (zie C2.3). 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.

Bijkomend onderzocht: C2.3 Overzicht rijopleiding andere landen

Frankrijk:

2 mogelijkheden training: via rijsschool of lekenbegeleider

Via rijsschool:

- o Vanaf 17 jaar en 6 maanden
- o Mag vrijblijvend nog gecombineerd worden met lekenbegeleiding (maar gebeurt zelden)
- o Ten vroegste vanaf 18 jaar praktische proef afleggen bij examencentrum. Indien geslaagd krijgen ze een voorlopig rijbewijs waarmee ze alleen mogen rijden met restricties. Deze periode duurt 3 jaar. Na deze periode krijgen ze pas een rijbewijs zonder beperkingen.

Via lekenbegeleider:

- o Vanaf 16 jaar: eerst verplicht aantal rijlessen volgen bij rijsschool
- o Dan begeleid rijden met lekenbegeleider voor periode van 12-36 maanden
- o Ten vroegste vanaf 18 jaar praktische proef afleggen bij examencentrum. Indien geslaagd krijgen ze een voorlopig rijbewijs waarmee ze alleen mogen rijden met restricties. Deze periode duurt 2 jaar. Na deze periode krijgen ze pas een rijbewijs zonder beperkingen.

Restricties:

- o snelheidsbeperkingen
 - ☐ op wegen met max. 130 km/u mogen zij maar 110 km/u rijden
 - ☐ op wegen met max. 110 km/u mogen zij maar 100 km/u rijden
 - ☐ op wegen met max. 90 km/u mogen zij maar 80 km/u rijden
- o Voertuig moet aangeduid worden als een voertuig van een kandidaat-bestuurder. De "L" moet ophangen.
- o Strafpunten systeem: strengere regeling voor beginnende bestuurders. Zij krijgen een "krediet" van slechts zes punten (in vergelijking met de 12 punten die aan ervaren bestuurders worden toegekend) en moeten al een verbeteringscursus volgen als drie van deze punten verloren gaan; het verlies van alle zes punten leidt tot een rijverbod. De sancties voor verkeersovertredingen omvatten geldboetes en rijverboden; ook kan het rijbewijs volledig worden ingetrokken, zodat de rijopleiding en de bijbehorende rijexamens opnieuw moeten worden afgelegd om de rijbevoegdheid terug te krijgen.

Duitsland:

2 mogelijkheden training: via rijsschool of begeleid rijden

Via rijsschool

- ☐ Verplichte theorie + praktijklessen volgen vanaf 17 jaar en 6 maanden
- ☐ Theorie-examen kan vanaf 17 jaar en 9 maanden
- ☐ Praktijkexamen kan vanaf 17 jaar en 11 maanden. Indien geslaagd krijgen ze op 18 jaar een voorlopig rijbewijs waarmee ze alleen mogen rijden met restricties. Deze periode duurt 3 jaar. Na deze periode krijgen ze pas een rijbewijs zonder beperkingen.

Via begeleid rijden

- ☐ Idem als training via rijsschool maar ze mogen al vanaf 16 jaar en 6 maanden starten met volgen van verplichte theorielessen + praktijklessen in rijsschool.
- ☐ Theorie-examen kan vanaf 16 jaar en 9 maanden
- ☐ Praktijkexamen kan vanaf 16 jaar en 11 maanden. Indien geslaagd verder rijden onder begeleider tot 18 jaar. Op 18 jaar krijgen ze dan een voorlopig rijbewijs waarmee ze alleen mogen rijden met restricties. Deze periode duurt 3 jaar. Na deze periode krijgen ze pas een rijbewijs zonder beperkingen.

Restricties:

- ☐ nultolerantie op alcohol
- ☐ Indien een beginnende bestuurder tijdens deze periode een "ernstige" verkeersovertreding of twee "minder ernstige" verkeersovertredingen begaat, moet hij een opleiding ter verbetering van de rijvaardigheid volgen en wordt de proeftijd verlengd tot vier jaar. Indien de beginnende bestuurder na het bijwonen van de opleiding tijdens de proeftijd opnieuw een "ernstige" verkeersovertreding begaat of twee "minder ernstige" verkeersovertredingen begaat, wordt hem een schriftelijke berisping gegeven met de aanbeveling om binnen twee maanden een gesprek met een verkeerspsycholoog bij te wonen. Nog een "ernstige" verkeersovertreding of twee "minder ernstige" verkeersovertredingen tijdens deze twee maanden leidt tot de intrekking van het rijbewijs voor ten minste drie maanden. Na de intrekking van het rijbewijs wordt het aan het oordeel van de vergunningverlenende autoriteit overgelaten of een hernieuwd rijexamen moet worden afgelegd om het rijbewijs terug te krijgen.

Verenigd Koninkrijk:

2 mogelijkheden training: via rijsschool of lekenbegeleider (rijsschool is niet verplicht)

Vanaf 17 jaar

- ☐ Theorie-examen + risk perception test
- ☐ Slagen op theorie + risicoperceptie is voorwaarde voor praktijkexamen
- ☐ Praktijkexamen (ten vroegste van 17 jaar)
- ☐ Indien geslaagd krijgen ze een voorlopig rijbewijs waarmee ze alleen mogen rijden met restricties. Deze periode duurt 2 jaar. Na deze periode krijgen ze pas een rijbewijs zonder beperkingen. Strenger strafpuntensysteem voor overtredingen tijdens deze periode van 2 jaar. Rijbewijs wordt terug ingetrokken wanneer ze zes punten behalen tijdens deze 2 jaar.

Luxemburg:

2 mogelijkheden training: via rijsschool of lekenbegeleider

Via rijsschool:

- o 2 uur verplichte theorielessen volgen voor praktijklessen kunnen starten
- o Theorie-examen afleggen + hierop slagen voordat de elfde praktijkles plaatsheeft.
- o Ten vroegste vanaf 17 jaar en 6 maanden praktische proef afleggen bij examencentrum (indien alle rijlessen bij rijsschool zijn gevolgd). Indien geslaagd krijgen ze een voorlopig rijbewijs op de leeftijd van 18 jaar waarmee ze alleen mogen rijden met restricties. Deze periode duurt 2 jaar. Na deze periode krijgen ze pas een rijbewijs zonder beperkingen (indien ze ook het verplichte terugkommoment tijdens deze 2 jaar hebben gevolgd).

Via lekenbegeleider:

- o Vanaf 17 jaar: 2 uur verplichte theorielessen volgen voor praktijklessen kunnen starten
- o Indien geslaagd op theorie-examen mag de bestuurder onder begeleiding rijden maar tijdens de periode van begeleid rijden moet hij ook verplicht 4 praktijklessen (60 minuten/les) volgen bij een rijsschool voor het mogelijk is om het praktijkexamen af te leggen vanaf de leeftijd van 17 jaar en 6 maanden. Indien geslaagd op praktijkexamen bij leeftijd van 17 jaar en 6 maanden moet hij onder begeleiding verder rijden tot 18 jaar.

De begeleider moet ten minste twee praktijklessen bijwonen. Tijdens deze 2 praktijklessen oefent de kandidaat-bestuurder met de rijsschool (Automobile Club du Luxembourg, 2021).

- o Op leeftijd van 18 jaar (indien geslaagd op praktijkexamen) krijgen ze een voorlopig rijbewijs waarmee ze alleen mogen rijden met restricties. Deze periode duurt 2 jaar. Na deze periode krijgen ze pas een rijbewijs zonder beperkingen (indien ze ook het verplichte terugkommoment tijdens deze 2 jaar hebben gevolgd).

Restricties:

- o Lagere alcohollimiet van 0,2 promille + strenger strafpuntensysteem voor bestuurders met voorlopig rijbewijs (punten af bij snelheidsovertredingen etc.)
- o Verkeersovertredingen worden geregistreerd door middel van een strafpuntensysteem. Wanneer het maximaal toegestane totaal van 12 strafpunten wordt overschreden, wordt het rijbewijs voor 12 maanden ingetrokken. De teruggave van het ingetrokken rijbewijs is afhankelijk van de voltooiing van een verbeteringscursus. Het is ook mogelijk om vrijwillig verbeteringscursussen te volgen als middel om het aantal geregistreerde strafpunten te verminderen.
- o tijdens de periode van begeleid rijden mogen ze ook niet 's nachts rijden (tussen 23u en 6u).

<https://www.acl.lu/en-us/assistance-avantages/nos-cartes-de-membres/young-acl/tout-sur-la-securite-au-volant/la-conduite-accompagnee-permis-de-conduire>

Nederland:

- Als je 16 bent, mag je al het theorie-examen voor de auto doen bij het CBR.
- Met 16,5 jaar mag je rijles nemen.
- Als je 17 bent, mag je rijexamen doen.
- Slaag je op je 17e voor je rijexamen? Dan vraag je jouw rijbewijs aan. En mag je enkel autorijden met een coach naast je. Dit doe je tot je 18 jaar bent. Als je 18 bent, hoeft de coach niet meer mee te rijden. Dan heb je de begeleiderspas niet meer nodig.
- Jouw coaches moeten op je begeleiderspas staan.

Restricties: lagere alcohollimiet van 0,2 promille; strafpuntensysteem exclusief voor bestuurders met voorlopig rijbewijs (punten af bij snelheidsovertredingen etc.)

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 (>15 personen) aan dat kandidaat-bestuurders een betere remtechniek hebben als men naar de rijsschool is gegaan. Daarnaast geven ze regelmatig (5-15 personen) 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). Enkel (<5 personen) geven ook aan dat personen die 20u rijles hebben gevolgd, vaak onvoldoende rijervaring op het praktijkexamen hebben, Kandidaten die leren rijden hebben met vrije begeleider vlottere (maar daarom geen veiligere) bestuurders zijn, en Kandidaten die hebben leren rijden met de rijsschool de verwachtingen op het examen beter kennen. Desondanks vinden ze ook dat Rijlesgevers zouden ook om de zoveel tijd beoordeeld moeten worden en dat Rijsscholen leerlingen vaak voorbereiden op het examen zonder hun voor te bereiden op het latere rijden.

Tijdens de bevraging bij rijlesgevers geeft men vaak (>40 personen) aan dat kandidaat-bestuurders een betere remtechniek en kijktechniek hebben door rijlessen. Daarnaast geven ze regelmatig (10-40 personen) 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. Enkel (<10 personen) geven ook volgende zaken aan: door rijlessen is er een verhoogde slaagkans op het praktijkexamen, Personen die enkel leren rijden met vrije begeleiding leren meer foute zaken aan, Kandidaten nemen foute gewoonten van de begeleider vaak gewoon mee over, Meer tips en praktische tricks met de rijsschool, Meer ecologische rijstijl door rijlessen, en Betere kennis van de voorrangsregels bij rijles.

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 (nl. 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 (nl. 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 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).

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 (zie C2.3).

De wetenschappelijke literatuurstudie heeft aangetoond dat professionele en vrije begeleiding elkaar nuttig kunnen aanvullen. 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. Vrije begeleiding daarentegen heeft als doel om de rijervaring van de beginnende bestuurder te verruimen doordat ze tijdens deze “oefenritten” aan meer diverse locaties, tijdstippen en verkeersomstandigheden worden blootgesteld zodat beginnende bestuurders leren om veilig te anticiperen op een breed scala van verkeerssituaties (Senserrick et al., 2021). Hieruit kan geconcludeerd worden dat het combineren van beide types van begeleiding een gunstig effect heeft op beginnende bestuurders doordat gefocust wordt op verschillende aspecten van het leren autorijden. Over het algemeen lijkt de wetenschappelijke literatuur het standpunt in te nemen dat, net zomin als vrije begeleiding een professionele opleiding kan vervangen, de professionele rijopleiding belangrijke voordelen kan ondervinden van vrije begeleiding. Best worden beide vormen dus gecombineerd en werken ouders en rijlesgevers samen als een team om de veiligheidsattitudes en de rijvaardigheden van de jonge bestuurder te vormen en te modelleren.

Wat hierbij belangrijk is, is 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). Ouders die een risicovolle rijstijl hanteren, kunnen dit op hun kinderen overbrengen. Taubman-Ben-Ari en collega's (2017) bevelen daarom aan dat het belangrijk is om samen met de ouders na te denken over hoe zij zich gedragen met betrekking tot zowel hun eigen rijgedrag als dat van hun kinderen en dit in de verschillende stadia van het rijbewijsproces. Daarnaast blijkt dat er zowel voor professionele als voor de vrije begeleiders nog veel ruimte voor verbetering is bij het geven van hogere orde-instructies tijdens de oefenritten (Ehsani et al., 2017; Goodwin et al., 2014; Scott-Parker et al., 2014; Watson-Brown et al., 2018, 2020). Zeker aangezien onderzoek heeft uitgewezen dat hoe meer hogere orde-instructies jonge beginnende bestuurders krijgen tijdens de oefenritten, hoe minder risicogedrag ze vertonen (zowel bewust als onbewust risicogedrag) (Watson-Brown et al., 2019). Deze hogere orde-instructies zouden immers het zelfregulerend gedrag van bestuurders positief beïnvloeden in de richting van risico-aversieve attitudes en percepties (Watson-Brown et al., 2019).

Noorwegen en Oostenrijk passen zo'n gecombineerd systeem toe en er worden tijdens de vrije begeleidingsfase verschillende feedbacksessies georganiseerd met de kandidaat-bestuurders en hun vrije begeleider (Kaltenegger, 2015; Kjelsrud & Robertson, 2015; Tronsmoen, 2011). Deze feedbacksessies worden georganiseerd door professionele rijlesgevers, waardoor er samenhang wordt gecreëerd tussen de professionele en vrije begeleiding.

Studies uit de Verenigde Staten en Noorwegen toonden ook aan dat professionele begeleiding en vrije begeleiding elkaar aanvullen. 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). Met andere woorden, 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. Dit aanvullende effect van beide begeleidingstypes wordt ook door Senserrick en collega's (2021) benadrukt. Zij halen aan dat professionele begeleiding vooral dient om up-to-date kennis over de wegcode te versterken, ter voorbereiding van het praktijkexamen en om eventuele slechte rijgewoonten die door de vrije begeleiders worden aangeleerd te corrigeren. Volgens Groeger en Brady (2004) is een mogelijk nadeel van professionele begeleiding dat beginnende bestuurders eerder worden blootgesteld aan vergelijkbare locaties, tijdstippen en verkeersomstandigheden. Hierbij moet wel de kanttekening worden gemaakt dat deze vroegere blootstelling onder professionele begeleiding plaatsvindt. Het gaat daarom eerder om een gecontroleerde en gesuperviseerde blootstelling. De meeste GDL-systemen tonen aan dat dit helpt om het ongevalsrisico bij kandidaat-bestuurders te verlagen (Senserrick & Williams, 2015; Williams, 2017).

Uit bovenstaande kan worden afgeleid dat de effectiviteit van een rijopleidingssysteem met vrije begeleiding sterk afhangt 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. De meer veeleisende aspecten van het rijden en leren autorijden in risicovolle situaties zouden dan aangeleerd moeten worden onder professionele begeleiding terwijl de informele of lekenbegeleiding vooral als doel heeft om bij te dragen aan de verdere beheersing van de rijvaardigheid (door te oefenen). Samengevat kan geconcludeerd worden dat beide vormen van begeleiding elkaar moeten aanvullen in de toekomst om tot een kwaliteitsvolle rijopleiding te komen.

Dit is ook de conclusie van een uitgebreide review van Brijs en collega's (2016). Over het algemeen lijkt de wetenschappelijke literatuur het standpunt in te nemen dat, net zomin als vrije begeleiding een professionele opleiding kan vervangen, de professionele rijopleiding belangrijke voordelen kan ondervinden van vrije begeleiding. Verschillende studies hebben vastgesteld dat lekenbegeleiders andere instructies geven dan professionele rijlesgevers (Ehsani et al., 2017; Goodwin et al., 2014; Tronsmoen, 2010, 2011). Lekenbegeleiders leggen vooral de nadruk om minder complexe/uitdagende elementen terwijl professionele begeleiders de nadruk leggen op de meer veeleisende aspecten van autorijden. Best worden beide vormen dus gecombineerd en werken ouders en rijlesgevers samen als een team om de veiligheidsattitudes en de rijvaardigheden van de jonge bestuurder te vormen en te modelleren, als ook om de kwantiteit en de kwaliteit van de rijervaring te verbeteren. In een goed uitgebalanceerde combinatie met professionele instructie, kan vrije begeleiding een kostenefficiënte manier zijn om meer rijervaring op te doen en zo mogelijk de slaagkansen op het praktijkexamen te verhogen en het aantal ongevallen na het behalen van het rijbewijs te doen dalen. De leerwaarde van vrije begeleiding in combinatie met professionele begeleiding wordt bevestigd door Simons-Morton en Ehsani (2016). Zij halen aan dat een langere oefenperiode in combinatie met een professionele begeleiding en praktijkervaring via vrije begeleiding, waarbij dan de nadruk wordt gelegd om de professioneel aangeleerde vaardigheden verder te verfijnen zodat de beginnende bestuurder klaar is om zelfstandig te rijden, veelbelovend is om de veiligheid van jonge beginnende bestuurders te verbeteren.

Verschillende studies hebben ook onderzocht welke instructies begeleidende ouders geven en hoe ouders het begeleidingsproces ervaren. Goodwin en collega's (2014) voerden een naturalistisch onderzoek en vonden dat de instructies van ouders eerder gericht waren op basisconcepten in plaats van gerelateerd te zijn aan hogere ordevaardigheden zoals het aanhouden van een veilige volgafstand. Tronsmoen (2011) heeft het verschil tussen instructies van ouders en professionele rijlesgevers onderzocht in Noorwegen. De resultaten tonen aan dat professionele rijlesgevers andere vaardigheden aanleren en in hun instructies op andere accenten de nadruk leggen dan ouders die hun kinderen leren rijden. Professionele rijlesgevers blijken meer nadruk te leggen op elementen gerelateerd aan inhalen, veranderen van rijstrook, gevaarherkenning, correct toepassen van verkeersregels, rijden op opritten van autosnelwegen en anticiperend rijden. Deze aspecten blijken niet aan bod te komen bij lekeninstructie. Leken-begeleiders blijken hoofdzakelijk nadruk te leggen op minder complexe/uitdagende elementen zoals het vermijden van risico's, volgafstanden en rijnsnelheid. Volgens Tronsmoen (2011) passen leken-begeleiders een veiligheidsmarge-strategie toe en vermijden ze uitdagende verkeerssituaties tijdens de begeleidingsritten. Het inbouwen van deze veiligheidsmarge is volgens Tronsmoen (2011) te wijten aan het feit dat lekenbegeleiders minder gemakkelijk kunnen ingrijpen (door het ontbreken van dubbele voertuigbediening) wanneer een kandidaat-bestuurder een "fout" maakt. Naast het feit dat de auto's van professionele rijlesgevers beter uitgerust zijn om moeilijke en gevaarlijke verkeerssituaties op een veilige manier aan te leren, haalt Tronsmoen (2011) aan dat professionele begeleiders ook over betere evaluatie- en instructievaardigheden beschikken dan leken-begeleiders aangezien zij meer ervaring hebben met het opleiden/trainen van kandidaat-bestuurders. Hierdoor zouden professionele rijlesgevers beter geplaatst zijn om de meer uitdagende vaardigheden aan te leren die bij autorijden komen kijken. Ehsani en collega's (2017) vonden dat het merendeel van de instructies die ouders geven geclassificeerd kunnen worden als "meerijden" (instructies over

voertuigbeheersing, wijzen op mogelijke gevaren en route-instructies). Meerijden is volgens de auteurs vooral in een vroeg stadium noodzakelijk en aan te raden omdat kandidaat-bestuurders begeleiding nodig hebben bij het ontwikkelen van basisvaardigheden zoals het vinden van de weg en het omgaan met het voertuig. Een veelbelovende vaststelling is dat het meerijden en de bijbehorende instructies na verloop van tijd afnemen wat volgens Ehsani en collega's (2017) kan wijzen op een toegenomen rijvaardigheid bij de kandidaat-bestuurders waardoor ouders hen bewust meer autonomie geven bij het nemen van beslissingen. Hierdoor simuleren de ouders een omgeving die zo dicht mogelijk bij het zelfstandig rijden aanleunt, wat van pas komt wanneer de kandidaat-bestuurders daadwerkelijk alleen mogen rijden (Simons-Morton & Ehsani, 2016). Verschillende Australische naturalistische studies hebben onderzocht in welke mate professionele begeleiders instructies geven gerelateerd aan hogere ordevaardigheden (Scott-Parker et al., 2014; Watson-Brown et al., 2018, 2020). De resultaten toonden aan dat 15-35% van de instructies hogere-orde instructies waren, terwijl in 12% van de situaties de professionele begeleiders er niet in slaagden om de kandidaat-bestuurders hogere orde-instructies te geven tijdens de oefenritten. In deze 12% situaties werden enkel basisfeedback/-instructies gegeven, terwijl hier ook mogelijkheden waren om hogere orde-instructies te geven. Naturalistische studies in de Verenigde Staten van Amerika hebben onderzocht in welke mate ouders hogere orde-instructies geven tijdens de oefenritten. Dit percentage bleek nog lager te liggen dan bij de professionele begeleiders; ouders gaven in 6-15% van de situaties hogere orde-instructies (Ehsani et al., 2017; A. H. Goodwin et al., 2014). Zowel voor professionele als voor de vrije begeleiders is er op dit vlak nog ruimte voor verbetering. Zeker aangezien onderzoek heeft uitgewezen dat hoe meer hogere orde-instructies kandidaat-bestuurders krijgen tijdens de oefenritten, hoe minder risicogedrag ze vertonen (zowel bewust als onbewust risicogedrag) (Watson-Brown et al., 2019). Deze hogere orde-instructies zouden immers het zelfregulerend gedrag van bestuurders positief beïnvloeden in de richting van risico-aversieve attitudes en percepties (Watson-Brown et al., 2019). Rodwell en collega's (2021) onderzochten hoe ouders het begeleidingsproces ervaren. Hieruit bleek dat ouders de vaardigheden gerelateerd aan GDE-niveau 1 en 2 vaker uitbesteden aan professionele rijlesgevers om conflicten met hun kind te vermijden en ervoor te zorgen dat hun verouderde rijkennis geen negatieve invloed heeft op het rijgedrag van zoon of dochter. Het aanleren van vaardigheden op GDE-niveau 3 en 4 worden vaak door de ouders zelf aangeleerd omdat de ouders ervan overtuigd zijn dat zij hun kind het beste kennen en dus het beste geplaatst zijn om deze hogere-orde vaardigheden aan te leren. Het begeleiden van zoon/dochter tijdens het autorijden is een uitdaging voor vele ouders. Verschillende ouders die meededen aan de studie van Rodwell en collega's (2021) halen aan dat een opleiding of feedbackmomenten om hen te ondersteunen tijdens de vrije begeleiding welkom is.

Bijkomend onderzocht: C3.2.1 De rol van ouders op het rijgedrag van jonge beginnende bestuurders

Taubman-Ben-Ari en collega's (2017) onderzochten de invloed van ouders op het risicogedrag van hun kinderen. De vrije begeleiding door ouders bleek het risicogedrag van jonge mannelijke bestuurders te temperen tot zelfs meer dan een jaar na het behalen van het rijbewijs. Deze bevinding is in lijn met eerder onderzoek van Simons-Morton en collega's (2006) en Farah en collega's (2013, 2014) die vonden dat vrije begeleiding door ouders een positieve invloed had op het rijgedrag van hun kinderen. Andere onderzoeken bevestigen ook dat ouders het gedrag van hun kinderen blijven beïnvloeden wanneer ze zonder begeleiding beginnen te rijden (Allen et al., 2017; Prato et al., 2010) waarbij sommige auteurs suggereren dat ouderlijke betrokkenheid in deze fase belangrijker is (Simons-Morton et al., 2008). Ouders spelen ook een actieve rol in het doen naleven van de beperkingen waarmee beginnende bestuurders in getrapte rijbewijssystemen geconfronteerd worden (Brookland et al., 2014). Ginsbrug en collega's (2009) vonden dat wanneer ouders strengere rijbeperkingen opleggen aan hun kinderen, ze minder risicogedrag vertonen en minder betrokken zijn bij ongevallen en overtredingen. Carpentier et al. (2014) stelden echter een negatieve invloed vast op het rijgedrag van kandidaat-bestuurders wanneer de vrije begeleiding wordt uitgevoerd door ouders met een onveilige rijstijl. De onveilige rijstijl van de ouders werd door deze kandidaat-bestuurders overgenomen. Concreet stelde deze studie vast dat de familiale betrokkenheid bij verkeersveiligheid een belangrijke rol speelt in het al dan niet vertonen van risicogedrag bij kandidaat-bestuurders. Kandidaat-bestuurders, van wie de ouders verkeersveiligheid minder belangrijk vinden, bleken meer risicovol rijgedrag te vertonen

(Carpentier et al., 2014). Niet enkel wordt het risicogedrag van de ouders door deze kandidaat-bestuurders gekopieerd, het onderzoek toonde ook aan dat de afwezigheid van een positieve betrokkenheid/attitude van de ouders ten opzichte van verkeersveiligheid al voldoende is om de kandidaat-bestuurders aan te zetten tot risicovol rijgedrag. Met andere woorden, het feit dat ouders of familieleden veilig rijgedrag onvoldoende goedkeuren en onveilig rijgedrag niet afkeuren kan voor kandidaat-bestuurders al een stimulans zijn om risicovol rijgedrag te vertonen (Carpentier et al., 2014). Hieruit volgt dat ouders of familieleden van de kandidaat-bestuurders niet alleen moeten proberen te vermijden om een negatief rolmodel te zijn (zelf risicovol rijgedrag te vertonen), maar dat ze ook op een actieve manier veilig rijgedrag en verkeersveiligheid binnen het gezin moeten versterken en promoten (Carpentier et al., 2014).

Daarnaast vonden Taubman-Ben-Ari en collega's (2017) dat begeleidende ouders die een risicovolle rijstijl hanteerden deze risicovolle rijstijl/rijgedrag tijdens de begeleiding ook doorgaven aan hun kinderen. Eerdere studies bevestigen dit resultaat (Miller & Taubman - Ben-Ari, 2010; Taubman - Ben-Ari et al., 2005). Daarnaast blijkt ook dat de manier waarop de jonge beginnende bestuurders de vrije begeleiding met hun ouders ervaren hebben een invloed heeft op het risicogedrag (Taubman - Ben-Ari, 2010; Taubman – Ben-Ari et al., 2017). Jonge beginnende bestuurders die de vrije begeleidingsperiode positief hebben ervaren, voelen verwantschap met hun ouders en nemen minder risico's wanneer ze alleen beginnen te rijden. Wanneer jonge beginnende bestuurders de vrije begeleidingsperiode eerder negatief hebben ervaren (gevoelens van spanning, afkeuring hebben ervaren), blijken ze meer risico's te nemen en vaker risicogedrag te vertonen wanneer ze hun rijbewijs hebben behaald.

Taubman-Ben-Ari en collega's (2017) bevelen daarom aan om samen met de ouders na te denken over hoe zij zich gedragen met betrekking tot zowel hun eigen rijgedrag als dat van hun kinderen en dit in de verschillende stadia van het rijbewijsproces. Een tweede aanbeveling is om de gevaren van risicogedrag al eerder aan bod te laten komen (alvorens tieners in aanmerking komen voor een rijbewijs) zodat deze inzichten de basis kunnen vormen voor het vermijden van risicogedrag wanneer de tieners beginnen met een rijopleiding (Taubman - Ben-Ari, 2010; Taubman – Ben-Ari et al., 2017).

4 Aanbevelingen

Op basis van bovenstaande bevindingen, bevelen wij onderstaande aspecten aan.

Rijopleiding

1. Ondersteuningsmiddelen

Momenteel bestaat er een divers aanbod van ondersteuningsmiddelen ter voorbereiding op het theorie-examen en/of praktijkexamen, zowel door de overheid gesteund (vb. www.mijnrijbewijsB.be en Rijbewijzer (in de klas)), als commerciële ondersteuningsmiddelen (vb. Wees WegWijs, Hit the Road en Leren autorijden van A tot Z met Flor Koninckx). Het is aanbevolen om de ondersteuningsmiddelen te behouden, maar aandacht te schenken aan uitbreiding, centralisatie en aanpassingen. Tijdens de studie bleek namelijk dat gebruikers van de ondersteuningsmiddelen over het algemeen tevreden zijn, maar ondersteuningsmiddelen voor de risicoperceptietest missen en een overzicht wensen van welke (door de overheid gesteunde) ondersteuningsmiddelen bestaan in Vlaanderen om zich voor te bereiden op het theorie- en praktijkexamen voor categorie B. Uit een inhoudsanalyse en secundaire data analyse blijkt bovendien dat hier en daar enkele zaken voor verbetering vatbaar zijn.

Uitbreiding

Hoewel er voldoende (door de overheid gesteunde) ondersteuningsmiddelen zijn ter voorbereiding op het theorie- en praktijkexamen, is het aanbod onvoldoende voor de risicoperceptietest (zie aanbeveling 'risicoperceptietest – voorbereiding'). Het is daarom aanbevolen om de ondersteuningsmiddelen ter voorbereiding op de risicoperceptietest uit te breiden. Online zelfstudiepakketten zoals ontwikkeld door Horswill en collega's (2021) blijken 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 'voorspellen wat er gaat gebeuren', 'ongevallen analyseren', 'inschatten situaties', 'aanklikken conflicten' en 'uitvoering activiteiten'. De zelfstudietraining duurt ten minste 35 dagen, maar de kandidaat-bestuurders kunnen de zelfstudietraining op hun 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 (zie uitgebreidere omschrijving p. 60-62).

Centralisatie

Tijdens interviews en workshops kwam vaak naar voor dat kandidaat-bestuurders niet bekend zijn met (door de overheid gesteunde) ondersteuningsmiddelen, waardoor deze niet altijd gebruikt worden.

Het is daarom aanbevolen om het aanbod van door de overheid gesteunde ondersteuningsmiddelen te centraliseren zodat elke kandidaat-bestuurder een overzicht heeft hiervan. Dit kan door middel van een website waarop de ondersteuningsmiddelen vermeld zijn en er een doorverwijzing is naar de specifieke websites van de ondersteuningsmiddelen (vb. mijnrijbewijsB.be). Om kandidaat-bestuurders op de hoogte te brengen van deze website, kan deze bijvoorbeeld vermeld worden op documentatie die de kandidaat-bestuurder ontvangt na deelname aan het theorie-examen of bij de rijlesgever of op de website van GOCA Vlaanderen bij inschrijving theorie- en praktijkexamen. Daarnaast is het aanbevolen om het nut en wat men kan verwachten van een theorie-examen, risicoperceptietest en praktijkexamen (maar ook van een vormingsmoment en terugkommoment) aan te halen op deze website (zie aanbeveling "Andere aspecten - communicatie").

Bovendien is het aanbevolen dat rijlesgevers kandidaat-bestuurders attent maken op het bestaan van deze ondersteuningsmiddelen. Tijdens de bevraging blijkt dat 44% van de rijlesgevers de website MijnrijbewijsB.be aanraden en 34% het praktijkboek Rijbewijzer aanraden.

Aanpassingen

Op basis van vragenlijsten, een inhoudsanalyse en secundaire data analyse, is het aanbevolen om enkele aanpassingen door te voeren in ondersteuningsmiddelen gesteund door de overheid (Rijbewijzer in de klas, het praktijkboek Rijbewijzer, de website mijnrijbewijsB.be), maar ook in commerciële ondersteuningsmiddelen (het handboek Hit the Road en het handboek WeesWegwijs). Daarnaast is het aanbevolen om de inhoud te vergelijken met de inhoud van het theorie-examen, zodat aspecten die aan bod komen tijdens het theorie-examen, ook aan bod komen in de ondersteuningsmiddelen.

Rijbewijzer in de klas

Het is aanbevolen om meer onderzoek te doen naar de inhoud van Rijbewijzer in de klas, want ongeveer 1/4^e van de kandidaat-bestuurders en beginnende bestuurders geeft aan niet veel geleerd te hebben van Rijbewijzer in de klas. Daarnaast vindt 1/5^e van de rijlesgevers “Rijbewijzer in de klas” geen goed concept en is 1/3^e van de rijlesgevers niet tevreden over de inhoud van Rijbewijzer in de klas. Daarnaast is het, op basis van evaluaties uitgevoerd door VSV, aanbevolen om verder onderzoek te doen naar het aantal uren (worden als te weinig beschouwd door scholen) en naar de kostprijs (wordt als duur beschouwd door scholen, vb. op de website van VSV staat vermeld dat een school slechts 1 keer een financiële ondersteuning kan ontvangen voor dit project).

Praktijkboek Rijbewijzer

Het is aanbevolen om concrete tips op te nemen over hoe het Europees aanrijdingsformulier correct in te vullen en om (meer) aandacht te besteden aan het omgaan met stressvolle situaties zoals verkeersagressie.

Website mijnrijbewijsB.be

Het is aanbevolen om modules (vooral binnen het praktijkgedeelte) aantrekkelijker te maken voor gebruikers, met name de modules: “een veilige rijstijl”, “de auto onder controle”, “In het verkeer”, en “belangrijk voor je examen” (binnen het praktijkgedeelte), maar ook “stilstaan en parkeren”, “jij en je auto”, “op weg” en “snelheid” (binnen het theoriegedeelte). Daarnaast is het aanbevolen om naast ‘speedpedelecs’ ook te focussen op andere vormen van micromobiliteit.

Handboek Hit the Road

Het is aanbevolen om (meer) reflectievragen en interactieve vormen van vragen toe te voegen zoals op mijnrijbewijsB.be

Handboek WeesWegwijs

Het is aanbevolen om naast de wetgeving, ook te focussen op aspecten zoals duurzaam gedrag en dodehoek, zoals in het handboek Hit the Road.

2. Vormingsmoment

Het is aanbevolen om het vormingsmoment terug in te voeren. Op basis van de studie kan geconcludeerd worden dat er een draagvlak voor de herinvoering van dit vormingsmoment is bij zowel lesgevers van het vormingsmoment (67% vindt dat het vormingsmoment terug ingevoerd moet worden) als begeleiders (70% was tevreden over het vormingsmoment, vond de informatie nuttig en had hiervan bijgeleerd, maar slechts 53% vindt dat het vormingsmoment in zijn originele vorm terug ingevoerd moet worden), mits toevoeging van opfrissing wegcode (op vraag van zowel begeleiders als lesgevers) en praktische tips (vooral op vraag van begeleiders). Tijdens de studie werd meermaals aangehaald dat de tevredenheid over het vormingsmoment deels afhangt van de manier waarop de lesgever deze aangeboden heeft.

Toevoeging opfrissing wegcode en praktische tips

Het is aanbevolen om een online opfrissing van de verkeersregels (nl. “ondersteuningsmiddel voor de begeleider”) a.an te bieden, zodat begeleiders waar en wanneer het hun past, hun verkeerskennis kunnen bijschaven. Hoewel er, op basis van consultaties met de doelgroep, draagvlak zou zijn voor een verplichte opfrissing, lijkt het ons in deze fase aanbevolen om dit in eerste instantie vrijwillig aan te bieden. Na deze ‘proefperiode’ kan geëvalueerd worden hoe deze maatregel beoordeeld wordt. Dit kan enerzijds door te kijken naar de tevredenheid over de opfrissing en anderzijds door te kijken naar het effect van deze opfrissing op het kennisniveau van gebruikers. Voor deze evaluatie kan gekeken worden naar gebruikersgedrag bij deze opfrissing zoals het aantal gebruikers, bezochte pagina’s, scores (indien quiz) en/of een vragenlijst (incl. toetsing van het kennisniveau bij gebruikers over verkeersregels). Op basis van deze evaluatie (vb. hoge tevredenheid en duidelijk effect op kennisniveau) kan besloten worden om deze maatregel eventueel wel verplicht in te voeren. Op deze manier wordt de maatregel ‘getrapt’ ingevoerd. Bij een verplichte opfrissing, is verder onderzoek nodig naar consequenties (o.a. controles hierop). Indien deze aanbeveling niet gevolgd wordt, is het aanbevolen om aan het vormingsmoment een opfrissing van de verkeersregels te koppelen, waardoor de duurtijd van het vormingsmoment hoogstwaarschijnlijk verlengd dient te worden of een brochure mee te geven na afloop van het vormingsmoment waarin recente verkeersregels uitgelegd worden. Door het gebruik van een brochure hebben begeleiders een tastbaar document en informatie die onmiddellijk beschikbaar is, zonder dat ze zelf iets moeten ondernemen (vb. naar een website surfen). Er kan ook verwezen worden (in een mail en/of brochure) naar een website waar verkeersregels opgefrist kunnen worden, maar dan dienen deelnemers zelf een bijkomende stap te ondernemen (nl. naar een website surfen), waardoor de kans groter wordt dat ze dit niet doen.

Daarnaast is het aanbevolen om meer praktische tips te geven aan begeleiders tijdens het vormingsmoment. Op basis van vragenlijsten, interviews en workshops, bleek dat begeleiders hier vragende partij voor zijn. Daarnaast kwam dit ook naar voor tijdens een eerder uitgevoerde evaluatiestudie van VSV en Kwb rijbewijs. Begeleiders vragen bijv. naar een concreet stappenplan dat zij best volgen, vb. eerst oefenen van vaardigheid X/op locatie X/tijdens omstandigheden X, vervolgens oefenen van vaardigheid Y/op locatie Y/tijdens omstandigheden Y, etc. Daarnaast gaven begeleiders aan graag meer praktische tips te krijgen over bijvoorbeeld het uitvoeren van manoeuvres (vb. op basis van spiegels/portieren andere voertuigen). Deze praktische tips kunnen op een ‘theoretische’ manier aangeboden worden (bijv. aan de hand van video’s), wat gevolgen heeft voor de duurtijd (en bijgevolg waarschijnlijk voor de kostprijs) van het vormingsmoment. Een alternatief is om deze informatie op een website te voorzien, waardoor er geen invloed is op de duurtijd (en kostprijs) van het vormingsmoment, maar dit heeft als nadeel dat begeleiders zelf een extra stap moeten ondernemen (nl. bekijken van informatie na het volgen van het vormingsmoment), waardoor de kans groter wordt dat ze dit niet doen.

Sensibilisering

Het is aanbevolen om begeleiders te sensibiliseren over het nut van het volgen van rijlessen tijdens bepaalde fasen van de rijopleiding. Begeleiders dienen erop attent gemaakt te worden dat het nuttig kan zijn dat zij een (of enkele) rijles(sen) van de kandidaat-bestuurder die zij begeleiden meevolgen. Bijvoorbeeld in het begin van de oefenperiode om een idee te krijgen of “begeleider zijn van een

kandidaat-bestuurder” wel iets voor hun is en/of later in de oefenfase bijvoorbeeld bij het uitvoeren van manoeuvres. Op deze manier krijgen ze ook in de praktijk, meer praktijkgerelateerde tips.

Daarnaast is het aanbevolen om een zelftest (gericht op verkeerskennis, vaardigheden en attitudes) aan te bieden aan de begeleider zodat hij/zij de mogelijkheid heeft om zichzelf inhoudelijk en praktisch te testen op zijn/haar rol als begeleider. Deze zelftest heeft vooral een sensibiliserend doel (vb. indien onvoldoende score op verkeerskennis, opfrissing verkeersregels aanbevolen). Uit de workshops kwam namelijk naar voor dat begeleiders best een soort examen afleggen (met of zonder consequenties), zodat men bewust is van zijn/haar kennis/vaardigheden. In deze fase is het aanbevolen om eerst een vrijwillige zelftest aan te bieden, welke eventueel later verplicht gemaakt kan worden. Op basis van deze studie zijn er geen aanwijzingen dat een zelftest met consequenties (bijv. indien niet geslaagd, geen recht om te fungeren als begeleider) op dit moment noodzakelijk is.

Kwaliteit lesgevers

Het is belangrijk dat de kwaliteit van de lesgevers (nl. inhoudelijke kennis, maar ook pedagogische en didactische vaardigheden) goed is (zie aanbeveling “Opleiding en controle rijlesgevers, examinatoren, lesgevers vormingsmoment en terugkommoment”). Bijvoorbeeld: tijdens ieder vormingsmoment moeten standaard bepaalde aspecten aan bod komen zoals voorzien in het draaiboek (vb. de begeleider bewustmaken van zijn/haar verantwoordelijkheid en rol) en dient dit op een goede manier overgebracht te worden (vb. groepsdynamiek). Een goede groepsdynamiek is ook beter te realiseren bij relatief kleine groepen. Literatuur toont aan dat max. 10-12 deelnemers per sessie aanbevolen is.

Voor andere aspecten van het vormingsmoment, zoals bijv. locatie, zijn er geen indicaties voor bijsturende aanbevelingen.

3. Oefenperiode

Het is aanbevolen om een verlengde oefenperiode (nl. langer dan 3 maanden) terug in te voeren. Op basis van de studie kan geconcludeerd worden dat er een groot draagvlak voor de herinvoering van een oefenperiode langer dan 3 maanden is bij zowel rijlesgevers, examinatoren, begeleiders, kandidaat-bestuurders en beginnende bestuurders, aangezien minstens 77% van iedere doelgroep een oefenperiode van 6 maanden of langer een ideale oefenperiode vindt. Hierbij dient wel rekening gehouden te worden met aspecten zoals het kwantificeren van de oefenperiode, controle en sensibilisering.

Kwantificeren oefenperiode

Het is aanbevolen om het belang van een voldoende lange en gevarieerde oefenperiode duidelijk te communiceren (zie ook aanbeveling “oefenperiode – sensibilisering”). Tijdens de studie viel op dat veel personen (zowel niet-professioneel, als professioneel) dit een “wachttijd” noemen, wat de foute perceptie kan doen ontstaan dat er enkel ‘gewacht’ dient te worden om aan het praktijkexamen deel te nemen. Het moet duidelijk zijn dat deze tijd nuttig besteed moet worden aan het verder ontwikkelen van de rijvaardigheid.

Hoewel een langere oefenperiode kan leiden tot uitstelgedrag bij kandidaat-bestuurders, blijkt op basis van wetenschappelijke literatuur dat een langere oefenperiode (6-12 maanden) toch een gunstige invloed heeft op het oefenen in diverse omstandigheden en op de slaagkansen voor het praktijkexamen, op voorwaarde dat men voldoende in diverse omstandigheden heeft geoefend (Masten et al., 2013; Senserrick & Williams, 2015). Uit de evaluatiestudie blijkt ook dat bijna 70% van de kandidaat-bestuurders (en bijna 80% van de begeleiders) aangeeft dat er meer kilometers gereden worden bij een langere oefenperiode.

Een richtlijn qua hoeveelheid (vb. kilometers, uren) bijkomend aan een richtlijn qua duurtijd (vb. maanden) is aanbevolen, omdat dit enerzijds gemakkelijker op te volgen is door de kandidaat-bestuurder/begeleider/rijlesgever bijvoorbeeld door het noteren van de kilometerstand en tijdstip bij begin en einde rit (bij enkel uitdrukking in dagen is dit overzicht onduidelijker) en anderzijds meer potentieel biedt om te controleren bijvoorbeeld door middel van een smartphone applicatie die gestart wordt bij aanvang rit en gestopt bij einde rit en men na het rijden de informatie kan bekijken (en tijdens de rit niet in het zicht ligt/binnen handbereik ligt om afleiding te voorkomen). De communicatie rondom een voldoende lange en gevarieerde oefenperiode is belangrijk, zodat kandidaat-bestuurders beseffen dat rijvaardigheid toeneemt door middel van rijervaring en dat men veel kilometers in diverse plaatsen en omstandigheden gereden moet hebben, vooraleer men een goede (en dus veilige) autobestuurder genoemd kan worden. Het is ook belangrijk dat zij weten dat de opgelegde oefenperiode (uitgedrukt in maanden, uren en/of kilometers), een minimum oefenperiode is en dat men weet dat men na deze oefenperiode niet de perfecte bestuurder is (beginnende bestuurders verfijnen hun rijvaardigheid verder tijdens de eerste jaren na het behalen van het definitief rijbewijs; Foss, 2007).

Het is aanbevolen om een oefenperiode van min. 5 maanden op te leggen als richtlijn voor de kandidaat-bestuurder om dit minimum te behalen. Wetenschappelijk onderzoek vond dat een oefenperiode van 4 maanden of minder niet resulteerde in een daling van het aantal ongevallen, terwijl een oefenperiode van 5 tot 6 maanden wel leidde tot een daling van 11% en 9% in het aantal dodelijke ongevallen bij respectievelijk 16- en 17-jarige bestuurders. Bij een oefenperiode langer dan 6 maanden (namelijk 9 tot 12 maanden) is er een nog duidelijkere daling in het aantal dodelijke ongevallen (nl. 26% bij 16-jarigen en 17% bij 17-jarigen; Masten et al., 2013). Op basis van de resultaten van de vragenlijsten, is er een groot draagvlak te verwachten voor een oefenperiode van 5-6 maanden. Minstens 77% van alle betrokken partijen (nl. kandidaat-bestuurders, beginnende bestuurders, begeleiders, rijlesgevers en examinatoren) geeft aan een oefenperiode van 6 maanden of langer ideaal te vinden. Ook de Steunpuntstudie uitgevoerd in Vlaanderen ter voorbereiding van de hervorming, toonde aan dat ongeacht het type voorlopig rijbewijs, het merendeel van de beginnende bestuurders een stageperiode doorliep van minstens 6 maanden alvorens een praktijkexamen af te leggen, daar waar dit in strikte termen al vroeger kon (nl. na 3 maanden). Het merendeel van de beginnende bestuurders in Vlaanderen doorliep voor de vernieuwing dus al een langere oefenperiode dan wat minimum verplicht was (Brijs en collega's, 2016). Als we kijken naar andere landen, stellen

we vast dat Duitsland, Nederland en Luxemburg ook een minimale oefenperiode van 5-6 maanden aanhouden.

Het is aanbevolen om daarnaast minimum 3.000 km (idealiter 5.000-7.000km) en minimum 50u (idealiter 80-120u) als kwantificatie van de oefenperiode op te leggen als richtlijn voor de kandidaat-bestuurder om dit minimum te behalen (Senserrick & Williams, 2015).

Verder onderzoek is aanbevolen naar de mogelijkheid om de oefenperiode te koppelen aan leerdoelen. In sommige landen maakt men hier reeds gebruik van (bijv. Oostenrijk, Duitsland).

Tijdens de studie, werd door tientallen kandidaat-bestuurders en beginnende bestuurders, maar ook enkele begeleiders, rijlesgevers en examinatoren aangehaald om eventueel een onderscheid te maken in de lengte van de oefenperiode in functie van het type VRB (vb. VRB18 maanden kortere oefenperiode t.o.v. VRB36 maanden). Hoewel Frankrijk dit doet, bevelen wij deze maatregel op dit moment nog niet aan, omdat onduidelijk is of deze maatregel gewenste resultaten oplevert in Frankrijk en de meerderheid van andere landen geen onderscheid maakt in de lengte van de oefenperiode in functie van het type VRB.

Controle

Daarnaast is het aanbevolen om kandidaat-bestuurders verplicht een (digitaal/papieren) logboek bij te laten houden, zodat zij een duidelijk overzicht hebben van hoeveel en hoe vaak ze op welke locaties en tijdens welke omstandigheden gereden hebben (indien dit wordt bijgehouden, is dit voor de kandidaat-bestuurder en begeleider en/of rijlesgever duidelijker), en om uitstelgedrag te vermijden. Men dient enkel toegang te krijgen tot het praktijkexamen indien men aan de oefencriteria voldoet (nl. uren/kilometers/maanden), dit kan bijvoorbeeld gevraagd en gecontroleerd worden tijdens de (online) inschrijving voor het praktijkexamen. Kandidaat-bestuurders die te weinig geoefend hebben, worden op deze manier hier nog eens aan herinnerd. Indien men gefraudeerd heeft met het logboek, dienen er zware consequenties te zijn (vb. boete en uitstel van praktijkexamen met enkele weken). In andere regio's hanteert men zware consequenties om fraude tegen te gaan, vb. Australië (afhankelijk van de Australische staat): de uren van deze valse vermeldingen worden afgewezen en/of er wordt een geldboete opgelegd aan de kandidaat-bestuurder en begeleider (vb. een totaalbedrag van 600 dollar of een bedrag voor elke vervalsing die is vastgesteld) en/of een uitsluiting van het praktijkexamen voor de kandidaat-bestuurder voor maximum 6 weken. Uitgebreide informatie over de manier waarop controles worden uitgevoerd, is (logischerwijs) niet publiek toegankelijk, maar één type berekening is o.a. de berekening van de rittijden aan de hand van gemiddelde snelheden en reisafstanden. Hoewel er potentieel is voor onnauwkeurige registraties, blijkt uit studies dat er een hoge mate van nauwkeurigheid is, nl. 96% (Palamara, 2007; Scott-Parker et al., 2012; Scott-Parker et al., 2011). Dit logboek dient bij het praktijkexamen aan de examinerator te worden afgegeven, zoals in Brussel en Australië. Niet om te controleren of men voldoende geoefend heeft (nl. minimumaantal uren/maanden/kilometers), want dit dient voorafgaand aan het praktijkexamen gedaan te worden, zodat men enkel toegang krijgt tot het examen indien men aan de criteria voldoet, maar om hiernaar terug te koppelen indien de bestuurder niet slaagt op het praktijkexamen, bijv. meer oefenen in een stadsomgeving tijdens piekuren. Hoewel deze terugkoppeling op een vijftal minuten gedaan kan worden, heeft dit gevolgen voor de duurtijd van het examen. Er kan een papieren template voorzien worden voor een dergelijk logboek (zoals bijvoorbeeld het logboek van het praktijkboek Rijbewijzer) of er kan verwezen worden naar een digitaal logboek (nl. een smartphone applicatie zoals in Australië gebruikt wordt) met daarin locaties en omstandigheden die aandacht verdienen, zoals rijden in een stadsomgeving, op het platteland en op een autosnelweg, en tijdens diverse omstandigheden zoals tijdens spitsuren, in het donker en bij mist. Het is aanbevolen om na invoering van het logboek de effecten op verkeersveiligheid te onderzoeken, omdat dit op dit moment niet duidelijk is in andere landen. Desalniettemin heeft het gebruik van een logboek voordelen zoals hierboven beschreven (nl. duidelijk overzicht van gereden ritten, middel om uitstelgedrag te vermijden en potentieel om feedback van de examinerator hieraan te linken).

Verder onderzoek naar het gebruik van een smartphone app voor het logboek is aanbevolen. Dit laat toe om te controleren a) of men daadwerkelijk geoefend heeft en hoeveel/hoe vaak, b) of men zich aan de restricties houdt (vb. 's nachts rijden) en om c) het rijgedrag van kandidaat-bestuurders te

monitoren (vb. hard remmen, optrekken, te snel door een bocht rijden) en hierop feedback te geven. Dergelijke feedback kan in real-time of achteraf gegeven worden. Er bestaan reeds verschillende gebruiksvriendelijke applicaties die het rijgedrag monitoren en de resultaten hiervan op een zeer verstaanbare manier tonen aan gebruikers, vb. met behulp van scores (vb. 4 op 5 sterren) met aanduiding van locaties waarop men onveilig rijgedrag heeft vertoond (vb. Boudewijnlaan in Diepenbeek 100km/u), zoals de app gebruikt in het Horizon 2020 i-DREAMS project (www.idreamsproject.eu) of de app van OSeven (<https://oseven.io/products/o7play/>). Idealiter berekent de app hoeveel kilometer/uren er gereden worden op bepaalde locaties (vb. stad) en onder bepaalde omstandigheden (vb. 's nachts), zodat kandidaat-bestuurders, begeleiders en rijlesgevers een overzicht hebben over locaties en omstandigheden waar meer oefening aangeraden is (en kandidaat-bestuurders bijgevolg niet enkel veel, maar ook gevarieerd oefenen). Hoewel tot voor kort de smartphone app "Rijbewijzer" aangeboden werd door VSV met steun van de Vlaamse overheid, vond er geen monitoring van rijgedrag plaats in deze app (vb. score voor snelheid en acceleratie), waardoor (real-time) feedback op dit rijgedrag ook niet mogelijk was. De Rijbewijzer app gaf wel een overzicht van het aantal kilometer en minuten gereden op een dag en het tijdstip van de rit. Daarnaast gaf de Rijbewijzer app ook oefeningen (vb. 'Waarvoor dienen de groeven in je band?') en tips (vb. over 'bandenspanning').

Naast een smartphone app voor een digitaal logboek, is ook verder onderzoek aanbevolen naar dataloggers die ingebouwd zijn in de auto. Onderzoek heeft aangetoond dat deze systemen leiden tot een veiligere en rustigere rijstijl voor zolang de apparatuur in de auto is ingebouwd (Simons-Morton et al., 2011). Daarnaast zijn er meer en meer onderzoeken hierover, vanwege het potentieel ter verbetering van de verkeersveiligheid. Over het algemeen kan geconcludeerd worden dat het toepassen van een event-getriggerd videosysteem gecombineerd met wekelijkse feedbackmomenten van de begeleiders aan kandidaat-bestuurders, het onveilig rijgedrag bij kandidaat-bestuurders kan verminderen (McGehee et al., 2007). Verder onderzoek naar de concrete wijze van uitvoeren (o.a., controle op wie achter het stuur zit) en het draagvlak voor deze maatregel is nodig.

Sensibilisering tijdens oefenperiode

Aangezien oefening cruciaal is, is het aanbevolen om kandidaat-bestuurders op verschillende manieren te sensibiliseren. Hoewel dit zou kunnen via een (verplicht) feedbackmoment bij een erkende rijlesgever, is er op basis van deze studie geen aanwijzing voor om dit via deze weg te doen. Wel is het aanbevolen om kandidaat-bestuurders ongeveer in de helft van hun oefenperiode te contacteren (vb. via een e-mail (eventueel n.a.v. het afleggen van de risicoperceptietest, zie aanbeveling 'risicoperceptietest-organisatie') of via een brief van de overheid), om het belang van voldoende gevarieerd en frequent oefenen te benadrukken en eventueel aan te bevelen om de voortgang tot op dat moment eens te laten beoordelen door een erkende lesgever. Wetenschappelijke literatuur toont ook aan dat feedbackmomenten leiden tot een betere zelfreflectie en zelfbeoordeling bij beginnende bestuurders (Arnold & VanHouten, 2020; Carney et al., 2010; Horswill et al., 2017; Molloy et al., 2019; Senserrick et al., 2021; Simons-Morton et al., 2013). Het is misschien op deze manier ook een 'wake-up call' voor kandidaat-bestuurders die uitstelgedrag vertonen om aan de slag te gaan.

4. Terugkommoment

Het is aanbevolen om het terugkommoment te behouden, maar om enkele aanpassingen door te voeren op gebied van communicatie, het theoriegedeelte, het praktijkgedeelte, het aantal deelnemers, taal, voertuigen gebruikt tijdens het praktijkgedeelte en kwaliteit lesgevers. Deze aanbevelingen zijn gebaseerd op wetenschappelijke literatuur, de workshops, de vragenlijsten en de interviews.

Communicatie

Hoewel het terugkommoment van groot belang is, zien veel jongeren hier niet altijd het nut van in (ongeveer 1 op 4 beginnende bestuurders geven dit bij verbeterpunten aan in de vragenlijst en ook tijdens workshops komt dit duidelijk naar voor). Het is belangrijk om hen uit te leggen wat het doel van het terugkommoment is (zie “andere aspecten – communicatie”), maar ook om de inhoud aan te passen zodat jongeren ook zelf overtuigd zijn van het feit dat ze daadwerkelijk iets bijleren. Veel beginnende bestuurders (en kandidaat-bestuurders) geven in de vragenlijsten, interviews en workshops aan dat ze ‘tegen het terugkommoment’ op kijken, omdat ze van veel beginnende bestuurders horen dat het ‘gewoon een verplicht nummer is’.

Theoriegedeelte

Het is aanbevolen om verder onderzoek te doen naar de invulling van het theoriegedeelte. Het succes van dit theoriegedeelte hangt vaak af van het deelnemersprofiel en de heersende groepsdynamiek (vb. slechts enkelen aan het woord). Er kan bijvoorbeeld bekeken worden om overlevenden van verkeersongevallen (vergelijkbaar met het vrijblijvend programma Getuigen onderweg in het secundair onderwijs), politieagenten of andere hulpverleners hun ervaringen met verkeersongevallen te delen (live of via een videoboodschap). Het doel hierbij is om jonge beginnende bestuurders vooral te sensibiliseren voor de risico's die verbonden zijn aan het autorijden en de mogelijke gevolgen van risicovol rijgedrag. Op die manier probeert men dan een meer risico-aversieve attitude en uiteindelijk een veiliger rijgedrag te bevorderen. Dat dergelijke initiatieven een positief effect kunnen hebben op de attitudes en het rijgedrag van jonge beginnende bestuurders is reeds aangetoond, vooral bij peer-to-peer groepsgebaseerde educatie-initiatieven (Buckley & Watson, 2014; Cutello et al., 2021).

Het is ook aanbevolen om meer te focussen op de ontwikkeling van zelfevaluatie vaardigheden. Dat zou bijvoorbeeld kunnen door zelfinzichts- en weerbaarheidstrainingen op te nemen. Dergelijke trainingen focussen op zelfinzicht (realistisch beeld van eigen vaardigheden), op de vermindering van risicogedrag en het verhogen van weerbaarheid. Inzichts- en weerbaarheidstrainingen zijn effectiever in het verminderen van ongevallen en het veranderen van attitudes in vergelijking met andere meer traditionele educatieve programma's (Beanland et al., 2013; Griffin et al., 2004; Senserrick et al., 2021). Tijdens workshops geven beginnende bestuurders aan dat ze het uitvoeren van een zelfevaluatie best moeilijk vinden. Het is daarom aanbevolen dat rijlesgevers hier voldoende aandacht aan besteden tijdens praktijklessen en begeleiders hierover geïnformeerd worden tijdens het vormingsmoment.

Daarnaast is het aanbevolen om aandacht te schenken aan ADAS tijdens het theoriegedeelte van het terugkommoment, bijvoorbeeld door middel van korte video's. Hierbij kan aandacht geschonken worden aan “hoe” deze systemen werken (bijkomend aan “wat” deze systemen doen, maar ook dat ze geen ‘vrijgeleide’ zijn om roekelozer te rijden, zie aanbevelingen ‘theorie-examen’), aangezien men tijdens het terugkommoment reeds over praktijkervaring beschikt (men heeft immers een rijbewijs sinds 6-9 maanden). Door de toevoeging van ADAS wordt de tijdsduur die op dit moment toegewezen is aan het theoriegedeelte mogelijk beter ingevuld. Deelnemers en lesgevers terugkommoment gaven namelijk aan in de vragenlijst en tijdens workshops dat op dit moment de tijdsduur voor het theoriegedeelte als te lang wordt beschouwd. Aandacht schenken aan ADAS tijdens opleiding en examinering, kwam ook regelmatig als verbeterpunt aan bod tijdens vragenlijsten ingevuld door kandidaat-bestuurders en lesgevers terugkommoment.

De toevoeging van ADAS heeft wel implicaties voor o.a. het draaiboek en de opleiding aan lesgevers terugkommoment.

Praktijkgedeelte

Het is aanbevolen om te onderzoeken of er mogelijkheden zijn om 1-op-1 feedback en zelfreflectiemomenten in te bouwen in het terugkommoment (zie voorbeelden Finland en Oostenrijk i.v.m. individuele praktijkrit met feedback + vragenlijst met feedback/zelfreflectiemoment). Op deze manier voelen de deelnemers zich meer aangesproken tijdens het terugkommoment.

Daarnaast is het, op basis van een inhoudsanalyse van de draaiboeken, aanbevolen om (kleine) aanpassingen door te voeren in de oefeningen, zodat er bij iedere oefening een focus is op zelfreflectie, vaardigheid en sensibilisering. Bij de stopoefening is het aanbevolen om meer aandacht te besteden aan zelfreflectie, bij de afleidingsoefening is het aanbevolen om meer aandacht te besteden aan 'vaardigheidsvragen', en bij de slomoeefening is het aanbevolen om meer sensibiliserende vragen te stellen (vb. "hoe voorkomen").

Indien voertuigen die ter beschikking staan tijdens het praktijkgedeelte van het terugkommoment over ADAS beschikken, is het daarnaast aanbevolen om ook aandacht te schenken aan ADAS tijdens het praktijkgedeelte van het terugkommoment. Hierbij kan (net zoals tijdens het theoriegedeelte) aandacht geschonken worden aan "hoe" deze systemen werken (bijkomend aan "wat" deze systemen doen, zie aanbevelingen 'theorie-examen'), maar dan in de praktijk i.p.v. enkel via video's. Aandacht schenken aan ADAS tijdens opleiding en examinering, kwam regelmatig als verbeterpunt aan bod tijdens vragenlijsten ingevuld door kandidaat-bestuurders en lesgevers terugkommoment. De toevoeging van ADAS aan het praktijkgedeelte heeft wel implicaties voor o.a. het draaiboek en de opleiding aan lesgevers terugkommoment.

Aantal deelnemers

Het is aanbevolen om de mogelijkheid te onderzoeken om naar analogie met internationale 'best practices' het aantal deelnemers bij het terugkommoment te beperken tot max. 10-12 deelnemers (op dit moment zijn max. 18 kandidaten toegelaten). Op deze manier voelen de deelnemers zich meer betrokken tijdens het terugkommoment (Gatscha & Brandstätter, 2008; Genschow et al., 2015a; Nyberg & Engström, 1999; Peräaho et al., 2000; Washington et al., 2011).

Taal

De Vlaamse samenleving wordt steeds diverser op gebied van nationaliteiten. Niet iedereen spreekt vloeiend Nederlands. Momenteel is een tolk (m.u.v. een gebarentolk) niet toegestaan op het terugkommoment. Het is aanbevolen aparte momenten te voorzien in een andere taal (nl. Engels, Frans of Duits), zodat personen die de Nederlandse taal niet machtig zijn, net zoals personen die wel vloeiend Nederlands kunnen, aan het terugkommoment kunnen deelnemen. Dit komt de motivatie en ook de groepsdynamiek (vb. tijdens het groepsgesprek) ten goede. Indien aparte momenten niet mogelijk zijn, kan eventueel een tolk (of een meertalige lesgever) voorzien worden, hoewel dit consequenties heeft voor de groepsinteractie. Voor deze aanbeveling omtrent 'taal bij het terugkommoment' is wellicht een aanpassing nodig aan de taalwetgeving.

Voertuigen gebruikt tijdens het praktijkgedeelte

Bij vragenlijsten, interviews en workshops gaven beginnende bestuurders die rijden met een automatische versnellingsbak i.p.v. een handgeschakelde versnellingsbak aan dat zij soms 'uit de boot vallen' tijdens het praktijkgedeelte van het terugkommoment. Het is aanbevolen dat iedere aanbieder van het praktijkgedeelte van een terugkommoment, zowel een voertuig voorziet met een handgeschakelde versnellingsbak als een voertuig met een automatische versnellingsbak. Eventueel kunnen hier aparte momenten voor voorzien worden, zodat deelnemers tijdens de inschrijving kunnen kiezen voor het terugkommoment met handgeschakelde versnellingsbak vs. automatische versnellingsbak. Dit zou de dynamiek tijdens het praktijkgedeelte ten goede komen, alsook de tevredenheid/perceptie bij beginnende bestuurders die rijden met een automatische versnellingsbak. Rekening houdend met het stijgend aantal voertuigen met een automatische versnellingsbak in de maatschappij is dit sterk aanbevolen.

Kwaliteit lesgevers

Het is belangrijk dat de kwaliteit van de lesgevers goed is (zie aanbeveling “Opleiding en controle rijlesgevers, examinatoren, lesgevers vormingsmoment en terugkommoment”). Bijvoorbeeld: tijdens ieder terugkommoment moeten standaard bepaalde aspecten op de juiste manier aan bod komen zoals voorzien in het draaiboek. Op basis van een uitgevoerde evaluatiestudie van de VSV komt naar voor dat lesgevers in opleiding, tijdens hun opleiding meer audiovisuele ondersteuning wensen (vb. fragment over een groepsgesprek dat moeizaam verloopt) i.p.v. een focus op theorie “stel...”.

Daarnaast is het belangrijk om lesgevers de nodige vaardigheden aan te leren. De kwaliteit van het terugkommoment is namelijk niet enkel afhankelijk van het profiel van deelnemers en de aanwezige groepsdynamiek, maar wordt ook in belangrijke mate bepaald door de lesgever zelf. Bijvoorbeeld het sturen van een groepsgesprek vergt een bepaalde expertise en kunde die niet alle begeleiders beheersen. Het is daarom aanbevolen om te onderzoeken hoe de bestaande opleiding voor lesgevers die een terugkommoment willen verzorgen tegemoet kan komen aan kennis en vaardigheden die nodig zijn om met jongeren om te gaan (vb. op een adequate manier een groepsgesprek modereren).

Voor andere aspecten van het terugkommoment, zoals bijv. locatie, zijn er geen grote indicaties voor bijkomende aanbevelingen.

Rijexamenring

5. Theorie-examen

Het is aanbevolen om de vernieuwing die in 2017 is doorgevoerd in het theorie-examen (nl. scoring op basis van lichte en zware overtredingen) te behouden, maar om verbeteringen op andere aspecten door te voeren, namelijk: formulering, vraag format, type vraag, beeldmateriaal, inhoud, taal en fraude. Op deze manier kan het theorie-examen een betere voorbereiding worden op het leren rijden, kan het gemoderniseerd worden en is het beter bestand tegen fraude. Uit deze studie kwam namelijk regelmatig naar voor dat het theorie-examen vaak als een taalttest beschouwd wordt, dat het gebruik maakt van een klassieke manier van testen en gebruik van verouderd/niet optimaal beeldmateriaal.

Op gebied van 'voorbereiding op het theorie-examen', is het op basis van deze studie niet aanbevolen om theorielessen bij een rijsschool verplicht te maken. Er zijn namelijk onvoldoende overtuigende argumenten om dit aan te bevelen: Er zijn voldoende degelijke ondersteuningsmiddelen beschikbaar om zich voor te bereiden op het theorie-examen. Daarnaast heeft zelfstudie voor het theorie-examen de grote voorkeur van kandidaat-bestuurders (81% van de ondervraagden heeft gekozen voor zelfstudie) en zorgt dit niet voor een toenemend aantal pogingen op het theorie-examen (70% van diegenen die zelfstudie hebben gekozen was bij de 1^e poging geslaagd). Het volgen van theorielessen is enkel verplicht na 2x niet slagen op een theorie-examen.

Formulering

Tijdens deze studie (nl. op basis van vragenlijsten, interviews en workshops) kwam regelmatig naar voor dat het theorie-examen als een 'taalttest' beschouwd wordt. Enerzijds komt dit door een soms onduidelijke en dubbelzinnige (waardoor niet duidelijk is wat er exact gevraagd wordt) en complexe (zoals dubbele negaties) formulering. Anderzijds komt dit door het gebruik van vakjargon (vb. "voetgangersoversteekplaats" i.p.v. "zebrapad", of "trottoir" i.p.v. "stoep"). Het is daarom aanbevolen om de formulering van de vraagstelling en antwoordopties te herzien, zodat dit voor iedereen (incl. laaggeletterden) duidelijk is. Hoewel deze termen voortvloeien uit de wegcode, is het aanbevolen om in het theorie-examen (en ondersteuningsmiddelen en theorielessen) dit vakjargon te vermijden (of door beide termen aan te halen).

Door het aanpassen, verduidelijken en vereenvoudigen van de formuleringen, hebben kandidaat-bestuurders bijgevolg ook minder tijd nodig om de vragen/antwoorden te begrijpen, waardoor ze deels minder tijdsdruk ervaren. Tijdens bevragingen gaven kandidaat-bestuurders namelijk vaak aan dat ze tijdens het examen tijdsdruk ervaren (hierbij dient rekening gehouden te worden met de rol van kennisniveau, waarbij een persoon die twijfelt over het antwoord, meer tijdsdruk ervaart dan een persoon die zeker is over zijn/haar antwoord, maar ook met ontwikkelingsstoornissen zoals autisme spectrum stoornis en dyslexie). Hoewel op basis van deze studie er geen aanwijzingen zijn om op zeer korte termijn de tijdsduur (per vraag) van het theorie-examen te verhogen ('slechts' 8.1% van de kandidaat-bestuurders gaf aan onvoldoende tijd te hebben gehad om de vragen te beantwoorden en het merendeel vond de tijdsduur op dit moment eerder een positief punt in plaats van een verbeterpunt), is het vanuit het oogpunt van inclusie wel aanbevolen om de duurtijd te verhogen. Verschillende kandidaat-bestuurders (vb. degene met autisme spectrum stoornis) kunnen in principe de normale zittingen volgen, maar vanwege stress door de tijdsdruk verkiezen zij de vertraagde zittingen. Door het verhogen van de tijd voor (de vragen op) het theorie-examen, kunnen meerdere kandidaat-bestuurders de normale zitting volgen i.p.v. een vertraagde zitting, welke een praktisch voordeel met zich meebrengt. De praktische gevolgen voor de normale zittingen dienen bekeken te worden om de exacte tijdsduur die wenselijk is voor het theorie-examen in Vlaanderen te bepalen en om te beslissen of deze tijdsduur gelinkt is aan een (bepaald type) vraag of aan het gehele examen. Op basis van een vergelijking met andere landen, kunnen we vaststellen dat enkel Frankrijk net zoals Vlaanderen een tijd per vraag hanteert (weliswaar 20 seconden per vraag i.p.v. 15 seconden per vraag). Meerdere landen hanteren geen tijdslimiet per vraag, maar een tijdslimiet voor het gehele theorie-examen, waarbij ze gemiddeld 1-2 minuten per vraag hebben (vb. Denemarken (25 minuten voor 25 vragen, m.a.w. ca. 1 minuut per vraag), Luxemburg (20 minuten voor 20 vragen, m.a.w. ca. 1 minuut / vraag), Noorwegen en Zweden (beide 90 minuten voor 45 vragen, m.a.w. ca. 2 minuten per

vraag). In Vlaanderen is er een gemiddelde tijdsinvestering van 30 seconden per vraag (nl. 25 minuten voor 50 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 (vb. Duitsland (nl. 30 minuten voor 30 vragen, m.a.w. ca. 1 min. per vraag) en het Verenigd Koninkrijk (nl. 40 minuten voor 50 vragen, m.a.w. ca. 45 seconden per vraag)). Er zijn ook landen die de tijdslimiet laten afhangen van het type vraag (vb. waar/onwaar vraag, meerkeuzevraag, invulvraag) zoals Nederland en Finland.

Vraag format

Op basis van de resultaten van deze studie, is het aanbevolen om het vraag format van het theorie-examen aan te passen/uit te breiden. Tijdens consultaties met diverse stakeholders kwam namelijk regelmatig naar voor dat het vraag format redelijk klassiek is, met enkel het gebruik van meerkeuzevragen met 1 juiste antwoordoptie. Hierbij kan gedacht worden aan invulvragen en sorteervragen (vb. volgorde van handelingen die uitgevoerd moeten worden bij het rechts afslaan zoals spiegels kijken, richtingaanwijzer activeren en over schouder kijken, of vb. volgorde van handelingen die uitgevoerd moeten worden bij een verkeersongeval; Genschow et al., 2015b; Senserrick & Williams, 2015; SWOV, 2019), of aan vragen waarbij kandidaat-bestuurders het antwoord op de afbeelding moeten aanklikken (bv. klik de auto aan die eerst voorrang heeft) in plaats van hen het correcte antwoord te laten kiezen uit een meerkeuzelijst (Roelofs et al., 2021). Bij dit soort vragen kan dezelfde vraag meermaals gebruikt worden bij verschillende situaties (nl. foto's). Het gebruiken van diverse vraag formats kwam ook naar voor als verbeterpunt van het theorie-examen op de vragenlijsten ingevuld door verschillende rijlesgevers.

Indien andere vraagformats bijkomend gebruikt worden, is het aanbevolen om rekening te houden met een efficiënte manier van controle van juistheid van antwoorden. Bij de invulvragen is het bijvoorbeeld aanbevolen om gebruik te maken van cijfers i.p.v. woorden om in te vullen. Bij woorden is het mogelijk dat er een spelfout gemaakt wordt, waardoor een computersysteem dit niet herkent.

Deze vragen kunnen ervoor zorgen dat het theorie-examen niet meer teveel als een 'taalexamen' beschouwd wordt door vele kandidaten. Bijkomend zijn deze vragen mogelijk ook beter beschermd tegen het gebruik van zogenoemde "ezelsbruggetjes", aangeleerd tijdens een turbo theorieles.

Type vraag

Het is aanbevolen om naast kennisvragen, ook inzichtsvragen te gebruiken (vb. zoals in Nederland). Inzichtsvragen testen niet enkel de kennis van bepaalde concepten, maar ook of de kennis correct kan worden toegepast. 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 (vb. "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?"). Naast de standaard meerkeuzevragen, zijn ook tweeledige inzichtsm meerkeuzevragen of casestudie meerkeuzevragen hiervoor zeer geschikt (Genschow et al., 2015b; Senserrick & Williams, 2015; SWOV, 2019). Idealiter, wordt het theorie-examen ontworpen op basis van wetenschappelijke theorieën zoals de taxonomie van Bloom (1956), nl. verschillende kennisniveaus testen a.d.h.v. een mix van vragen. Een pedagoog kan ondersteunen bij de aanpassing van het theorie-examen. Deze type vragen zijn mogelijk ook beter beschermd tegen het gebruik van zogenoemde "ezelsbruggetjes", aangeleerd tijdens een turbo theorieles.

Beeldmateriaal

Het is aanbevolen om het beeldmateriaal dat gebruikt wordt tijdens het theorie-examen te moderniseren. Bij het gebruik van beeldmateriaal is het van belang dat dit actueel is, van goede kwaliteit en dat het zo goed als mogelijk aansluit bij de werkelijke situatie (Genschow et al., 2015b; Roelofs, 2019). Bij dit derde punt, dient voldoende rekening gehouden te worden met volgende aspecten:

- a) Toon de verkeerssituatie ook vanuit het bestuurdersperspectief (nl. vanuit een auto) in plaats van enkel een bovenaanzicht te gebruiken (helikopterperspectief). Hoewel het

helikopterperspectief het voordeel heeft van makkelijker alle actoren, markeringen en borden weer te geven door de bredere beeldhoek, is dit niet het beeld dat een bestuurder ziet tijdens het rijden.

- b) Gebruik indien mogelijk bewegende beelden in plaats van statische beelden zoals foto's. Dit beeldmateriaal dient dan ook te focussen op kennis/inzicht (niet op risicoperceptie, aangezien dit tijdens een volgende fase getest wordt).

Het is aanbevolen om te analyseren hoeveel vragen hier reeds gebruik van maken (vb. beeld vanuit bestuurdersperspectief) t.o.v. het totaal aantal vragen en indien nodig het aantal vragen te verhogen.

Inhoud

Rekening houdend met het stijgend aantal soorten ADAS in voertuigen, is het aanbevolen om enkele vragen op te nemen i.v.m. ADAS, waardoor het theorie-examen ook gemoderniseerd kan worden. Deze vragen dienen te focussen op "wat" deze systemen wel/niet doen en wat de voor- en nadelen zijn voor verkeersveiligheid. Tijdens het theorie-examen dienen er geen vragen gesteld te worden over "hoe" deze systemen gebruikt moeten worden, aangezien men daar eerst praktijkervaring voor nodig heeft (dit is wel mogelijk tijdens het terugkommoment, zie aanbevelingen 'terugkommoment'). Indien dit thema aan bod komt tijdens het theorie-examen, is het van belang dat kandidaat-bestuurders zich hierop kunnen voorbereiden en dit aspect ook onderdeel is van de door de overheid gesteunde ondersteuningsmiddelen zoals www.mijnrijbewijsB.be.

Daarnaast is het aanbevolen om de inhoud van het theorie-examen te vergelijken met de inhoud van door de overheid gesteunde ondersteuningsmiddelen, zodat aspecten die aan bod komen in de ondersteuningsmiddelen, (indien relevant genoeg om te testen) ook aan bod komen tijdens het theorie-examen.

Over het algemeen vinden kandidaat-bestuurders en examinatoren dat er voldoende aandacht naar de kennis van de wegcode gaat, maar ze geven wel aan dat er soms te technische vragen in het theorie-examen staan die zelden voorkomen (vb. blauwe rook). Het is aanbevolen om deze meer technische en zeldzame aspecten te herzien.

Taal

De Vlaamse samenleving wordt steeds diverser op gebied van nationaliteiten. Niet iedereen spreekt vloeiend Nederlands. Momenteel worden de vragen op het theorie-examen in het Nederlands gesteld en is er de mogelijkheid voor een tolk voor Engels, Frans en Duits. Tijdens deze studie bleek dat vooral voor de tolk voor Engels lange wachttijden zijn. Het is aanbevolen om de vragen te vertalen naar het Engels (en eventueel Frans en Duits), zodat een tolk niet nodig is. Dit zou ook de beperking opvangen dat niet elk examencentrum over een tolk Engels/Frans/Duits beschikt. Bijgevolg, kunnen anderstaligen het examen op dezelfde manier afleggen zoals Nederlandstaligen. Hierdoor kunnen er geen misvattingen ontstaan die te wijten zouden zijn aan een mondelinge vertaling. De vertaling van het theorie-examen naar andere talen kwam ook naar voor als verbeterpunt van het theorie-examen in de vragenlijsten volgens kandidaat-bestuurders en examinatoren.

Fraude

Op basis van het aantal vastgestelde fraudegevallen, lijkt fraude niet veel voor te komen tijdens het theorie-examen (0.07% na hervorming rijopleiding). Ondanks dat elk fraudegeval dat vastgesteld wordt ook gerapporteerd wordt, hebben rijlesgevers en examinatoren de perceptie dat fraude vaker voorkomt. Hoewel deze perceptie foutief kan zijn, is het mogelijk dat bepaalde fraudegevallen op dit moment niet vastgesteld (en bijgevolg niet gerapporteerd) kunnen worden, bijvoorbeeld vanwege nieuwe vormen van fraude. Het is aanbevolen om aandacht te blijven besteden aan het (kunnen) vaststellen van fraude, zodat de evolutie hierin goed opgevolgd kan worden, een onderrapportering vermeden kan worden en indien nodig de geschikte maatregelen genomen kunnen worden.

6. Risicoperceptietest

Het is aanbevolen om de risicoperceptietest te behouden, maar om grondige verbeteringen door te voeren op diverse aspecten, namelijk: vraag format, beeldmateriaal, inhoud, aantal vragen, organisatie en voorbereiding. Uit verschillende bronnen (vragenlijsten, interviews, workshops, inhoudsanalyse, literatuurstudie) blijkt namelijk dat de risicoperceptietest in zijn huidige vorm geen goed meetinstrument is voor risicoperceptie. Velen van de ondervraagden (nl. rijlesgevers, examinatoren, kandidaat-bestuurders en beginnende bestuurders) beschouwen het op dit moment als een kijktest/geheugentest, waardoor het testen van de risicoperceptie niet representatief is voor de werkelijkheid. Daarnaast vinden ze dat gebruik gemaakt wordt van beeldmateriaal dat niet van goede kwaliteit is en verouderd is. Ze vinden ook dat momenteel weinig mogelijkheid is tot voorbereiding en dat dit voor bijkomende stress zorgt tijdens het praktijkexamen.

Vraag format

Op basis van deze studie is het aanbevolen om de risicoperceptietest aan te passen, zodat deze ook effectief test wat getest moet worden en om de test te moderniseren. De huidige risicoperceptietest wordt door rijlesgevers, kandidaat-bestuurders, beginnende bestuurders en examinatoren ervaren als een 'kijktest' of 'geheugentest', omdat men na het bekijken van het filmpje pas een vraag krijgt. Het is sterk aanbevolen om andere vraag formats te gebruiken zoals:

- a) deelnemers te laten *reageren* op de risico's *tijdens* het bekijken van het filmpje (i.p.v. te *vragen* naar de risico's *na afloop* van het filmpje), zodat dit representatiever is voor de werkelijkheid. Dit responsformat wordt ook in verschillende Europese landen en in Australië en Wallonië gebruikt om risicoperceptie te testen (Brijs et al., 2016; Genschow et al., 2015a; Helman et al., 2017; Moran et al., 2019; Roelofs et al., 2021).
- b) deelnemers een situatie te laten *voorspellen* door een filmpje even te onderbreken en dan na ingave van antwoord, het filmpje verder te zetten.

Bovendien is het aanbevolen om naast het testen van "identificatie, voorspelling en inschatting van potentieel gevaarlijke verkeerssituaties bij beginnende bestuurders", ook andere fasen van gevaarvermindering te testen, namelijk "beslissen en handelen". Dit kan onder andere door ook de reactietijd van deelnemers in rekening te brengen zoals in het Verenigd Koninkrijk (Brijs et al., 2016) of een keuze tot handeling van de bestuurder te betrekken in de test zoals in Nederland (Brijs et al., 2016; Vlakveld, 2014).

Voorafgaand aan een specifiek filmpje kan gebruik gemaakt worden van "framing" zoals men in Australië doet, zodat men duidelijker weet wat de bedoeling is en waar op te letten, aangezien men dit in het dagelijks leven ook weet (vb. "Je staat stil op een kruispunt en wilt rechts afslaan. Er zijn geen andere voertuigen die van links of rechts komen (enkel aan de overkant van het kruispunt). Klik op de 'reageer nu' knop wanneer het volgens jou veilig is om rechts af te slaan").

Beeldmateriaal

Op basis van deze studie is het aanbevolen om de kwaliteit (nl. duidelijkheid) en de inhoud van het beeldmateriaal te verbeteren. Tijdens workshops kwam naar voor dat het beeldmateriaal van de risicoperceptietest in Wallonië als beter beschouwd wordt. Dit beeldmateriaal ziet er eerder uit als een virtuele omgeving (zie afbeelding eindrapport). Hoewel dit een nabootsing is van de werkelijkheid (i.p.v. de effectieve werkelijkheid), is dit voor een computertest (waarbij het beeld kleiner is dan tijdens het rijden op de weg, en ook anders overkomt vanwege een computerscherm i.p.v. een voorruit) meer aanbevolen, zodat het beeld helder en duidelijk is. Uit een vergelijkende studie met andere regio's, blijkt dat Queensland ook gebruik maakt van geanimeerde beelden (zie afbeelding eindrapport), maar landen zoals Nederland en het Verenigd Koninkrijk gebruiken beelden uit de realiteit.

Inhoud

Op basis van een inhoudsanalyse uitgevoerd op data over o.a. gevaartype, weggebruikers en locaties verkregen via GOCA Vlaanderen is het aanbevolen om meer vragen toe te voegen over dode hoek en achterliggers ("gevaartype"); voetgangers op de autosnelweg, vb. bij pech ("weggebruiker") en

platteland en autosnelweg ("locatie"). Het is aanbevolen dat in elke set van vragen een variatie is van gevaartype, locatie, kijktechniek en locatie (vb. niet enkel vragen binnen een stadsomgeving in een set van vragen).

Aantal vragen

Het is aanbevolen om het aantal vragen (op dit moment 5) te verhogen naar bijv. 25 vragen, waardoor meerdere situaties en fasen van gevaarvermijding (vb. ook 'beslissen' en 'handelen') kunnen worden getest. De meeste landen stellen tussen de 10 en 25 vragen op de risicoperceptietest (vb. Australië geeft 25 vragen en 45 minuten tijd). Voldoende variatie aan risico's die zich ook daadwerkelijk manifesteren in het verkeer is een belangrijke eigenschap van risicoperceptietesten en –trainingen, vb. diverse verkeerscontexten, weersomstandigheden, en gevaartypes (Meir et al., 2014). Door het verhogen van het aantal vragen, wordt deze test ook een volwaardige test.

Organisatie

Het is aanbevolen om de risicoperceptietest als een apart testmoment te organiseren, i.p.v. als onderdeel van het praktijkexamen, dit naar analogie met andere voorbeelden vb. Wallonië, Verenigd Koninkrijk en Australië. In de vragenlijsten gaven examinatoren en rijlesgevers dit ook als verbeterpunt aan.

Hierbij is het aanbevolen dat de risicoperceptietest pas afgelegd wordt na het opdoen van bepaalde praktijkervaring, maar ook enige tijd voorafgaand aan het praktijkexamen, vb. in het midden van de oefenperiode. Op deze manier hebben kandidaat-bestuurders minstens een bepaalde mate van "verkeersinzicht" voordat men het praktijkexamen gaat afleggen (tijdens consultaties met examinatoren, kwam regelmatig naar voor dat sommige kandidaat-bestuurders over onvoldoende verkeersinzicht beschikken). Bijgevolg dient de risicoperceptietest als een "tussentijdse evaluatie", waardoor er meer sprake is van een "getrapte rijopleiding". Men dient eerst te slagen op de risicoperceptietest, alvorens toegang te krijgen tot het praktijkexamen.

Door de risicoperceptietest op een apart tijdstip te laten doorgaan, wordt deze test een volwaardige test (mits ook het aantal vragen verhoogd wordt naar bijv. 25 vragen), en zorgt het voor minder stress tijdens het praktijkexamen. Op basis van voorbeelden in andere landen zoals Australië, is het aanbevolen om dit testmoment online te organiseren, waarbij kandidaat-bestuurders wel de mogelijkheid hebben om de test in een examencentrum naar keuze af te leggen indien zij dit wensen (vb. geen computer ter beschikking). Op deze manier hoeven kandidaat-bestuurders nog steeds 'slechts' 2 maal naar een examencentrum te rijden en is er niet enkel een 'blended aanpak' van de rijopleiding, maar ook van de rij-examinering. Uiteraard is verder onderzoek nodig naar de nodige organisatie die hierbij komt kijken (vb. correcte identiteitscontrole om fraude te voorkomen), maar desalniettemin is dit niet onhaalbaar. Daarnaast heeft dit gevolgen voor de kostprijs van de risicoperceptietest, waardoor dit verder onderzocht dient te worden.

Het is belangrijk dat indien men niet slaagt op de risicoperceptietest, er een verplichte, maar weliswaar relatief beperkte, periode zit tussen deze test en de herkansing (zoals in Australië), zodat men tijd heeft om zich verder voor te bereiden, vb. één of enkele weken. Het is aanbevolen dat men onmiddellijk na de test kan zien wat de score is en hier feedback op krijgt, bijv. op welke vragen men (in)correct geantwoord heeft (op dit moment krijgt men de algemene uitslag pas na het gedeelte op de weg i.p.v. onmiddellijk na de test).

Naar analogie met het theorie- en praktijkexamen, is het aanbevolen om een consequentie te koppelen aan het 2x niet slagen op een risicoperceptietest. Hoewel de boodschap in eerste instantie bij een onvoldoende resultaat "meer oefenen (zowel specifiek voor de risicoperceptietest als op de weg)" moet zijn, dient men na 2x niet slagen verplicht enkele rijlessen gericht op risicoperceptie te volgen bij een rijlesgever. Op deze manier worden kandidaat-bestuurders ook aangemoedigd om voldoende te oefenen vooraleer (een tweede keer) een risicoperceptietest af te leggen. Het is hierbij aanbevolen dat de begeleider verplicht mee komt naar deze rijles, aangezien hij/zij er zelf blijkbaar niet in geslaagd is om de kandidaat-bestuurder de vaardigheid "risicoperceptie" voldoende aan te leren. Een begeleider kan hiervoor worden vrijgesteld voor 10 jaar indien hij, na invoering van deze maatregel, deze lessen reeds bijgewoond heeft voor een kandidaat-bestuurder (naar analogie met

regel vormingsmoment). Het is niet aanbevolen om kandidaat-bestuurders verplicht de training die aangeboden wordt ter voorbereiding op de risicoperceptietest te laten volgen na 2x niet slagen op de risicoperceptietest, aangezien dit geen meerwaarde met zich meebrengt indien ze de training reeds ter voorbereiding op de risicoperceptietest hebben doorgenomen.

Voorbereiding

Aangezien de specifieke vaardigheid 'risicoperceptie' een apart onderdeel is van het rijexamen (zowel op dit moment, als eventueel na aanpassing op basis van deze aanbeveling), is het van belang dat kandidaat-bestuurders zich goed kunnen voorbereiden op deze test. Momenteel is het aantal officiële filmpjes waarmee men zich kan voorbereiden beperkt (vb. 2 filmpjes van GOCA Vlaanderen). Het is sterk aanbevolen om meer oefeningen op de risicoperceptietest te voorzien binnen de (door de overheid gesteunde) ondersteuningsmiddelen (zie aanbevelingen "ondersteuningsmiddelen – uitbreiding, vb. online zelfstudiepakketten zoals ontwikkeld door Horswill et al. (2021)).

Daarnaast is het aanbevolen dat rijlesgevers extra aandacht aan risicoperceptie schenken tijdens rijlessen, vb. d.m.v. trainingsritten op de weg met feedback. Wetenschappelijke literatuur heeft aangetoond dat dit een positieve invloed heeft op de risicoperceptievaardigheden van jonge beginnende bestuurders, aangezien de interactie met andere verkeersdeelnemers daardoor verbeterd kan worden. Deze trainingsritten zorgen er immers voor dat beginnende bestuurders voldoende rijervaring opdoen op basis van afstanden, rij-uren, contexten en verkeerssituaties. Het voorzien van feedback door een rijlesgever is daarin noodzakelijk. Feedbackritten op de weg zijn volgens eerder wetenschappelijk onderzoek effectief voor de bevordering van verkeersveilig rijgedrag (Vlakveld, 2011) en het herkennen van verborgen gevaren in de rijomgeving (Crundall et al., 2010).

7. Praktijkexamen

Het is aanbevolen om de vernieuwing die in 2017 is doorgevoerd in het praktijkexamen (nl. toevoeging manoeuvres en zelfstandig rijden) te behouden, maar om verbeteringen door te voeren, op het gebied van manoeuvres, zelfstandig rijden en praktijkexamen in het algemeen. Uit de studie kwam namelijk naar voor dat bepaalde manoeuvres als 'makkelijker' gezien worden door kandidaat-bestuurders en examinatoren. Daarnaast gaven kandidaat-bestuurders, beginnende bestuurders, begeleiders, rijlesgevers en examinatoren aan in de vragenlijsten dat tijdens het onderdeel zelfstandig rijden best zowel het volgen van verkeersborden als het volgen van GPS instructies getest worden op het examen. Begeleiders, rijlesgevers en examinatoren geven regelmatig 'verplichten van enkele rijlessen (bij VRB36 maanden)' als verbeterpunt aan in de vragenlijst. Kandidaat-bestuurders en lesgevers terugkommoment gaven regelmatig 'aandacht schenken aan ADAS' als verbeterpunt aan in de vragenlijst.

Manoeuvres

Op basis van de uitgevoerde studie, is het aanbevolen om de 6 manoeuvres (waarvan er 2 geloot kunnen worden) te behouden, maar om 1 manoeuvre te laten kiezen uit 3 manoeuvres die als makkelijker gepercipieerd worden en 1 manoeuvre te laten kiezen uit 3 manoeuvres die als moeilijker gepercipieerd worden. Uit de studie blijkt dat zowel kandidaat-bestuurders, beginnende bestuurders en examinatoren (in totaal >1000 responses) de volgende 3 manoeuvres als makkelijker beoordelen: Loodrecht ten opzichte van de weg vooruit in een vak parkeren; Keren in een smalle straat; en In een rechte lijn achteruit rijden. Bijgevolg beoordelen zij de overige 3 manoeuvres als moeilijker: 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. Op deze manier wordt voorkomen dat kandidaat-bestuurders enkel "makkelijker" manoeuvres dienen uit te voeren tijdens het examen, terwijl een examen ook dient om te kijken hoe men met moeilijker aspecten omgaat.

Bij een vergelijking met andere regio's, valt op dat Vlaanderen één van de weinige regio's is waarbij een kandidaat-bestuurder via loting 2 manoeuvres (zonder opdeling in moeilijkheid momenteel) krijgt toegekend. In Wallonië en Duitsland wordt slechts 1 manoeuvre via loting toegekend en het 2^e manoeuvre gekozen door een examiner. In andere regio's en landen zoals Brussel, Nederland, Verenigd Koninkrijk, Frankrijk, Finland en Zweden kiest de examiner 2 manoeuvres en is er geen systeem van loting. Door de keuze bij de examiner te leggen, kan de mogelijkheid van 'enkel makkelijke manoeuvres' ook opgevangen worden, maar dit is op dit moment (nog) niet aanbevolen, aangezien dan duidelijke richtlijnen van toepassing moeten zijn (vb. wanneer welk manoeuvre kiezen), om te vermijden dat er discussies ontstaan tussen examiner en kandidaat-bestuurder. Bijgevolg is de aanbeveling in de eerste alinea op dit moment van toepassing, namelijk het verloten van 2 manoeuvres uit 2 verschillende categorieën (nl. een makkelijker categorie en een moeilijker categorie).

Beoordeling door examinatoren

Het is aanbevolen om de beoordelingscriteria voor manoeuvres verder te specificeren, zodat iedere kandidaat-bestuurder op (zo goed als) dezelfde manier beoordeeld kan worden. Uit de studie blijkt dat de uniformiteit tussen examinatoren verbeterd kan worden volgens kandidaat-bestuurders en rijlesgevers (zie aanbeveling 'beoordeling door examinatoren').

Zelfstandig rijden

Op basis van de uitgevoerde studie, is het aanbevolen om het onderdeel 'zelfstandig rijden' te behouden, maar om een aanpassing door te voeren in het type zelfstandig rijden (nl. GPS vs. verkeersborden volgen). Op dit moment heeft de kandidaat-bestuurder de keuze tussen GPS en verkeersborden. In de vragenlijst zien we dat 66% van de examinatoren van mening is dat de keuze niet bij de kandidaat-bestuurder moet liggen. De grote meerderheid van kandidaat-bestuurders kiest voor verkeersborden, vaak op aanraden van rijlesgevers en begeleiders, omdat dit makkelijker zou zijn. Het is aanbevolen om kandidaat-bestuurders niet te laten kiezen, maar om hen beide types

verplicht te laten uitvoeren. Op deze manier kan getest worden hoe men omgaat met verkeersborden, maar ook met instructies van een GPS. Na het behalen van het rijbewijs, is de kans immers zeer reëel dat (beginnende) bestuurders regelmatig met behulp van een GPS (hetzij via een externe/ingebouwde GPS in de auto, hetzij via een app op hun smartphone) naar hun bestemming rijden. Ook in het buitenland (vb. Nederland en Verenigd Koninkrijk) is het rijden met GPS een verplicht onderdeel van het praktijkexamen. Het is daarom van belang om te controleren hoe men omgaat met een GPS (niet enkel tijdens het rijden, maar ook voorafgaand). Uiteraard dient hierbij rekening gehouden te worden met enkele praktische zaken, zoals moment van examinering, correctheid van de GPS en evaluatiecriteria. I.v.m. moment examinering, zou het subonderdeel 'rijden met GPS' uitgevoerd kunnen worden na de manoeuvres (eventueel op de terugweg naar het examencentrum), aangezien men dan net geparkeerd heeft en de GPS veilig kan worden ingesteld. I.v.m. correctheid van de GPS, kan ervoor gekozen worden om een up-to-date GPS te voorzien in het examencentrum of kandidaat-bestuurders erop te wijzen dat ze een up-to-date GPS dienen te voorzien tijdens het praktijkexamen (indien ze hier zelf niet over beschikken, kan dit eventueel geleend worden). I.v.m. evaluatie is het aanbevolen om enkele beoordelingscriteria te voorzien in het examenprotocol van de examinerator. Op dit moment is enkel het beoordelingscriterium 'richting niet gevolgd' opgenomen voor dit onderdeel. Het is aanbevolen om criteria zoals 'correcte instelling GPS' (vb. voorafgaand aan rijden, tijdens rijden) op te nemen in het examenprotocol. Hoewel veel auto's beschikken over een ingebouwd GPS-systeem, zijn er ook nog veel auto's die hier niet over beschikken. Daarom is het aanbevolen om bij niet-ingebouwde GPS-systemen of GPS applicaties op de smartphone ook de positionering van de GPS te beoordelen (vb. op schoot, aan voorruit). Op deze manier is een uitgebreidere en objectievere beoordeling mogelijk. Door het verplicht gebruiken van de GPS tijdens het praktijkexamen is er ook meer aandacht voor "de dag na het examen".

In het verlengde van voorafgaande, is het ook aanbevolen om tijdens de rijopleiding aandacht te besteden aan 'rijden met GPS', zowel tijdens rijlessen aangeboden door een rijlesgever, als tijdens vrije begeleiding. Begeleiders dienen hiervan bewust gemaakt te worden tijdens het vormingsmoment.

Deze aanbeveling (nl. testen van zowel volgen GPS instructies als verkeersborden) heeft mogelijk een (beperkte) invloed op de examenduur, dit dient verder bekeken te worden.

Beoordeling door examinatoren

Het is aanbevolen om de beoordelingscriteria voor 'zelfstandig rijden' verder te specificeren. Uit de studie blijkt dat zo goed als iedere kandidaat-bestuurders die op dit onderdeel geëvalueerd wordt op dit moment de beoordeling 'goed' krijgt (zie aanbeveling 'beoordeling door examinatoren'). Bijna de helft van de examinatoren geeft tijdens de studie ook aan dat dit onderdeel op dit moment in zijn huidige vorm geen meerwaarde is.

Naamgeving

Op basis van interviews en workshops is het aanbevolen om dit onderdeel een andere naam te geven, vb. 'Volgen van verkeersborden en GPS instructies', aangezien een kandidaat-bestuurder tijdens een praktijkexamen in principe heel de tijd 'zelfstandig' aan het rijden is (zonder bediening van het voertuig door een andere persoon).

Praktijkexamen in het algemeen

Vorbereitung

Momenteel kunnen kandidaat-bestuurders zich op verschillende manieren voorbereiden voor een praktijkexamen, vb. enkel leren via vrije begeleiding (VRB36), of leren rijden via rijlessen en zelfstandig rijden (VRB18), of de combinatie (vb. vrije begeleiding en rijlessen en/of zelfstandig rijden).

Op dit moment is het enkel bij VRB18 verplicht om (20u) rijles te volgen. Bij VRB36 zijn rijlessen niet verplicht. Op basis van deze studie, bevelen wij aan om kandidaat-bestuurders die kiezen voor vrije begeleiding ook verplicht enkele uren rijles te laten volgen. Op deze manier kan voorkomen worden dat begeleiders onbewust en goedbedoeld kandidaat-bestuurders foute zaken aanleren. Er lijkt voldoende draagvlak te zijn voor deze aanbeveling, mits 30% van de ondervraagde kandidaat-

bestuurders reeds koos voor een combinatie van rijlessen en vrije begeleiding. Daarnaast zijn begeleiders, rijlesgevers en examinatoren voorstander van enkele verplichte rijlessen. Rijlesgevers en examinatoren geven daarnaast in de vragenlijsten, interviews en workshops aan duidelijk verschil te zien tussen diegenen die rijlessen gevolgd hebben, vb. betere rem- en kijktechniek, en diegenen die geen rijlessen gevolgd hebben. Ook in andere landen, zoals Duitsland en Luxemburg, is men bij het traject “vrije begeleiding” verplicht om enkele uren praktijkles te volgen (vb. Duitsland: 9u; Luxemburg: 4u tijdens oefenperiode).

Het is aanbevolen om min. 2u rijles verplicht op te leggen aan kandidaat-bestuurders bij het begin van de oefenperiode, waarbij de focus ligt op voertuigcontrole. Daarnaast is verder onderzoek aanbevolen om te kijken of het aantal verplichte rijlessen verhoogd dient te worden, zodat er bijvoorbeeld ook aandacht kan gaan naar meer veeleisende aspecten van het rijden en leren rijden in risicovolle omstandigheden (indien ja, met hoeveel lesuren en wanneer deze lesuren voorzien moeten worden (vb. begin/midden/einde proefperiode). In andere landen (vb. Noorwegen en Oostenrijk: Kaltenecker (2015) en Kjelsrud & Robertson (2015), en Tronsmoen (2011)) worden er meerdere momenten voorzien waarop een kandidaat-bestuurder, samen met zijn/haar begeleider(s) een rijles volgt bij een rijlesgever.

Door het verplichten van min. 2u rijles bij een VRB36 maanden, ontstaat er een combinatie van professionele en vrije begeleiding. Wetenschappelijke literatuur heeft aangetoond dat deze elkaar goed aanvullen en dat beide vormen best gecombineerd worden om zo een kwaliteitsvolle opleiding te verkrijgen. De rol van de rijlesgever wordt vooral gezien in het aanleren van voertuigcontrole, meer veeleisende aspecten van het rijden en leren rijden in risicovolle situaties (o.a., vanwege de dubbele bediening in het voertuig). De rol van de begeleider wordt vooral gezien in het vele oefenen (op verschillende tijdstippen en onder verschillende omstandigheden).

Het is aanbevolen om begeleiders erop attent te maken dat het nuttig kan zijn om deze rijles(sen) bij te wonen (in Luxemburg zijn begeleiders zelfs verplicht om de rijlessen bij te wonen). Op deze manier kan de begeleider observeren hoe de rijlesgever de kandidaat-bestuurder coacht. Op deze manier krijgt de begeleider een meer ‘praktische’ opfrissing op gebied van veilig rijden (aanvullend op de meer ‘theoretische’ opfrissing tijdens het vormingsmoment) en kan de begeleider beter beoordelen of vrije begeleiding wel iets voor hem/haar is).

Gebruik ADAS

ADAS komt meer en meer voor. Europa maakt het vanaf 2022 zelfs verplicht voor nieuwe auto's om over bepaalde rijhulpsystemen te beschikken. Tijdens het praktijkexamen is het gebruik van ADAS toegestaan. Op basis van literatuur is het aanbevolen om slechts een bepaalde categorie ADAS toe te laten op het praktijkexamen, namelijk “veiligheidskritieke technologieën” zoals waarschuwing bij kopstaartaanrijdingen, nachtcamera en voetgangersdetectie, rijstrookondersteuning, dodehoekwaarschuwing, waarschuwing bij overdreven snelheid en automatische noodstop (American Association of Motor Vehicle Administrators, 2019). Het gebruik van comforttechnologieën zoals adaptieve cruise control en parkeerhulp tijdens het rijexamen wordt echter afgeraden (American Association of Motor Vehicle Administrators, 2019). De verklaring hiervoor is dat bestuurders nog steeds zelf in staat zouden moeten zijn om een gepaste rijnsnelheid aan te houden en een parkeermanoeuvre zelfstandig te kunnen uitvoeren.

Het is op dit moment niet aanbevolen om de reactie van kandidaat-bestuurders op het gebruik van ADAS (vb. een waarschuwing) te beoordelen tijdens het praktijkexamen, aangezien veel voertuigen nog niet beschikken over (veel) ADAS (zie aanbeveling “Rijopleiding in zijn geheel”). De focus moet voorlopig blijven op de kandidaat-bestuurder (met of zonder hulpsystemen) een veilige rijstijl aanhoudt en de wegcode respecteert. Indien ADAS wordt gebruikt die het rijgedrag ondersteunt, blijft dit steeds de verantwoordelijkheid van de kandidaat-bestuurder (vergelijkbaar met het rijden met een GPS).

Over enkele jaren (afhankelijk van snelheid evolutie), is het wel aanbevolen om bij de kandidaat-bestuurders, te testen hoe zij met ADAS omgaan, want hoewel deze systemen bedoeld zijn om de rijtaak te ondersteunen, kunnen ze ook zorgen voor afleiding (Helman et al., 2017). Het is hierbij belangrijk om te testen of bestuurders weten hoe deze technologieën werken, dat ze geen vrijgeleide

zijn om risicovol gedrag te vertonen en dat ze weten hoe ze de voertuigcontrole terug kunnen overnemen (Regan et al., 2020; Vlakveld & Wesseling, 2018). Dit heeft o.a. gevolgen voor het examenprotocol, waarbij bepaalde beoordelingscriteria toegevoegd dienen te worden, vb. reactie op waarschuwing.

Rekening houdend met de toenemende populariteit van (semi-)autonome voertuigen, dienen de nodige richtlijnen hiervoor opgesteld te worden. 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. Het is daarom aanbevolen om het gebruik van L3 systemen tijdens het examen uit te sluiten. 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.

Op basis van bovenstaande, is het aanbevolen om meer onderzoek hiernaar te doen en overleg met de sector te organiseren, vanwege de snelle evolutie hierin en de verschillende systemen die er op de markt beschikbaar komen.

Aandacht schenken aan ADAS tijdens opleiding en examinering, kwam ook regelmatig als verbeterpunt aan bod tijdens vragenlijsten ingevuld door kandidaat-bestuurders en lesgevers terugkommoment.

Rijopleiding en -examen in zijn geheel

Het is aanbevolen om de vernieuwingen die in 2017 zijn doorgevoerd in de rijopleiding en – examen grotendeels te behouden/terug in te voeren, maar om aanpassingen door te voeren die hierboven werden aangehaald. Daarnaast is het ook aanbevolen om aanpassingen door te voeren op gebied van puntensysteem, VRB18 maanden en code 78.

Puntensysteem

Op basis van vragenlijsten, interviews, workshops en vergelijking met andere landen, bevelen we aan om een puntensysteem in te voeren, de eerste 2 jaar na het behalen van het rijbewijs. Na 2 jaar, kan dit 'voorwaardelijk rijbewijs' automatisch veranderen in een 'definitief rijbewijs' (op voorwaarde dat men niet te veel punten heeft verloren (vb. vanwege snelheidsovertreding) en op voorwaarde dat men het terugkommoment gevolgd heeft). Dit wordt o.a. toegepast in Frankrijk, Duitsland en Luxemburg. Beginnende bestuurders starten bijv. met 6 punten en krijgen punten af bij overtredingen. Bij bijv. verlies van 2 á 3 punten, dienen ze een opleiding ter verbetering van de rijvaardigheid te volgen (naar analogie met Duitsland en Frankrijk) en dient deze periode van 2 jaar verlengd te worden (vb. zoals in Duitsland, verlenging tot 4 jaar). Bij verlies van alle punten is er een (tijdelijk) rijverbod, waarbij ze (eventueel beslist door vergunningverlenende autoriteit) examens opnieuw moeten afleggen (zoals in Frankrijk en Duitsland). Een restrictie die doorgaans gelinkt is aan dit voorwaardelijk rijbewijs is een lagere alcohollimiet van 0.2 promille (of 0 promille). Frankrijk heeft ook een snelheidsrestrictie, vb. 80 km/u op wegen van 90 km/u, maar dit is niet aanbevolen.

Dit puntensysteem is een manier om aan de jongeren duidelijk te maken dat 'behalen van het rijbewijs' niet gelijk staat aan 'voldoende rijervaring hebben en bijgevolg de perfecte bestuurder te zijn'.

Daarnaast is het aanbevolen om tijdens deze periode van een voorwaardelijk rijbewijs, een teken op de auto te bevestigen om kenbaar te maken aan andere bestuurders dat deze bestuurder een beginnende bestuurder is (vb. B van beginnend bestuurder). Dit is in lijn met andere landen, vb. Spanje: groene L voor beginnende bestuurders, Frankrijk: A, Ierland: N.

VRB18 maanden

Op basis van data van de FOD Mobiliteit, zien we dat VRB36 zowel voor als na de hervorming het meest gekozen type voorlopig rijbewijs is, maar dat VRB18 maanden in populariteit begint te stijgen (periode 2015-2016: VRB18 ca. 23872 keer uitgereikt, VRB36 ca. 68210 keer uitgereikt; periode 2018-2019: VRB18 ca. 32151 keer uitgereikt, VRB36 ca. 37940 keer uitgereikt). Op basis van de data van GOCA Vlaanderen, zien we dat diegenen met VRB18 significant minder slagen op het praktijkexamen (vooral na de hervorming) t.o.v. diegenen met VRB36 (periode 2015-2016: VRB18 50.5% geslaagd, VRB36 51.5% geslaagd, periode 2018-2019: VRB18 47.5% geslaagd, VRB36 maanden 52% geslaagd).

Enkel in België is het toegestaan om na 20u rijles en een oefenperiode zelfstandig te rijden, vooraleer men het definitief rijbewijs behaald heeft. Aangezien andere landen dit systeem niet hanteren, zijn vergelijkingen niet mogelijk.

We bevelen aan om een verplicht onafhankelijk examen na 20u in te voeren waaruit moet blijken dat de kandidaat-bestuurder in staat is om alleen te rijden. Momenteel dienen kandidaat-bestuurders geen test af te leggen na het volgen van 20u rijles, maar krijgt men van de rijlesgever, waar men rijlessen bij gevolgd heeft, een attest. Enkel indien een kandidaat-bestuurder slaagt op deze onafhankelijke test, mag hij zelfstandig rijden. Verder onderzoek is nodig naar de concrete gevolgen indien een kandidaat-bestuurder hier niet op slaagt (vb. verplicht volgen van enkele bijkomende lesuren). Deze aanbeveling ligt in lijn met het verbeterpunt "nood aan tussentijdse evaluatie" die tijdens de vragenlijsten, interviews en workshops regelmatig werd gegeven door begeleiders, rijlesgevers en examinatoren. Daarnaast komt dit tegemoet aan het probleem dat sommige rijlesgevers (vanwege de klantrelatie) soms het attest 20u verlenen ondanks onvoldoende rijvaardigheid.

Daarnaast bevelen we aan dat kandidaat-bestuurders die een VRB18 wensen, net zoals een kandidaat-bestuurder met VRB36, zijn/haar voorlopig rijbewijs kan halen na het slagen op het theorie-examen. Op dit VRB18 dient dan, net zoals bij een VRB36, max. 2 begeleiders vermeld te worden waarmee hij/zij tijdens/na het volgen van 20u rijles bij een rijlesgever kan oefenen. Op deze manier heeft, iemand die dit wenst, de mogelijkheid om te oefenen alvorens 20u rijles gevolgd te hebben. Momenteel hebben kandidaat-bestuurders met een VRB18 niet de mogelijkheid om te oefenen met een begeleider alvorens ze het attest 20u hebben waarmee ze hun rijbewijs kunnen afhalen. Deze aanbeveling is weliswaar een vrije keuze en geen verplichting, aangezien kandidaat-bestuurders soms niet de mogelijkheid hebben om te oefenen met een vrije begeleider.

Uit de wetenschappelijke literatuurstudie en uit de bevestigingen blijkt dat veel kandidaat-bestuurders rijlessen combineren met vrije begeleiding (tijdens bevestigingen geven kandidaat-bestuurders en begeleiders aan dat 20u rijles te weinig is om zelfstandig te rijden). Doordat begeleiders via deze aanbeveling geregistreerd staan op het rijbewijs, dienen zij ook aan de voorwaarden van een begeleider te voldoen (vb. min. 8 jaar houder van een rijbewijs).

Daarnaast bevelen we aan om verder onderzoek te doen naar andere aspecten die verbonden zijn aan dit VRB18. Hoewel er bij VRB18 reeds restricties zijn op aantal passagiers (momenteel max. 2), profiel passagiers (momenteel min. 8 jaar in het bezit van een rijbewijs) en nachtrijden (momenteel niet toegestaan zonder/met passagiers in het weekend en op (vooravond) feestdagen), is verder onderzoek nodig (vb. ook niet tijdens weekdays tussen 22u en 6u met passagiers rijden, max. 1 passagier, minimumleeftijd passagiers).

Code 78

Hoewel meer en meer autofabrikanten binnenkort enkel nog voertuigen maken met automatische versnellingsbak, is het op dit moment nog niet aanbevolen 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.

Op dit moment staat de code 78 enkel vermeld op het definitief rijbewijs. Op basis van deze studie, is het aanbevolen om deze code ook te vermelden op het voorlopig rijbewijs bij VRB18. Verschillende rijlesgevers geven namelijk 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, zij ook over de nodige vaardigheden beschikken.

Andere aspecten

Hoewel onderstaande aspecten niet de focus zijn van deze studie, geven we ze graag mee, aangezien ze aan bod kwamen tijdens de uitvoering van de studie.

Levenslang leren

Het is aanbevolen om oog te hebben voor de mogelijkheid tot 'levenslang leren', zoals een (vrijblijvende) opfrissing meest recente verkeersregels (vb. reddingsstrook autosnelweg, smartphone op de schoot) om de 10 jaar bij de vernieuwing van het rijbewijs (vb. brochure meegeven bij afhalen rijbewijs waarin meest recente verkeersregels staan of doorverwijzing naar een website met daarop een overzicht van meest recente verkeersregels).

Communicatie

Een transparante en duidelijke communicatie is aanbevolen, niet enkel zodat deelnemers weten waar ze aan toe zijn ('wat' en 'hoe'), maar ook voor het creëren van een groter draagvlak ('waarom'). Het is dus belangrijk om te communiceren over het wat, waarom en hoe. Bijvoorbeeld: 1) wat er allemaal bestaat (vb. ondersteuningsmiddelen) en waar deelnemers zich aan kunnen verwachten (vb. risicoperceptietest) zodat ze hier niet van schrikken, 2) wat de (hogere) doelen zijn van bepaalde aspecten en waarom deze dus (verplicht) ingevoerd zijn (vb. vormingsmoment, terugkommoment), zodat deelnemers het nut ervan inzien en geen vertekende perceptie hebben (vb. "geld aftrommelen") en 3) hoe deze ingevuld worden (vb. focus 'theoretisch' vormingsmoment niet op praktische aspecten) om onnodige teleurstellingen te vermijden.

Toegankelijkheid

Toegankelijkheid op verschillende gebieden is aanbevolen, namelijk op vlak van faciliteiten, taal, financiën en reglementering.

Faciliteiten: Het is aanbevolen om verder onderzoek uit te voeren naar de nood aan faciliteiten op het praktijkexamen (nl. behoefteonderzoek om in kaart te brengen wat er nog ontbreekt op gebied van faciliteiten). Bijvoorbeeld: bij personen met faalangst, de kandidaat-bestuurder geruststellen en de mogelijkheid bieden om tijdens het examen even te pauzeren (aangezien dit tijdens het dagelijks rijden doorgaans ook mogelijk is). Hierbij dient rekening gehouden te worden met een langere duurtijd van het examen. Als er gekeken wordt naar andere landen, besteden zij hier aandacht aan, vb. Nederland en Duitsland. Daarnaast blijkt uit een eerder uitgevoerde evaluatiestudie van de VSV bij lesgevers terugkommoment in opleiding dat zij hier ook interesse in hebben. Bij het theorie-examen wordt er momenteel reeds rekening gehouden met kandidaat-bestuurders met faciliteiten, vb. vertraagde zitting (of verlengde duurtijd van (vragen op) het theorie-examen zoals hierboven aanbevolen).

Taal: de Vlaamse samenleving wordt steeds diverser op gebied van nationaliteiten. Niet iedereen spreekt vloeiend Nederlands. Bij het theorie- en praktijkexamen wordt hier reeds gedeeltelijk rekening mee gehouden door het gebruik van tolken voor Engels, Frans en Duits bij enkele examencentra. Het is aanbevolen dat ook andere luiken van de rijopleiding hier rekening mee houden (nl. voorziening van 4 talen), zoals de ondersteuningsmiddelen, maar ook het vormingsmoment, terugkommoment (zie aanbeveling), theorielessen en praktijklessen, waarbij de lesgever meertalig is of een tolk beschikbaar is op bepaalde momenten.

Financiën: Een aspect dat invloed heeft op het draagvlak van aanpassingen, zijn de financiële gevolgen voor de kandidaat bestuurder. Het is aanbevolen om bij iedere aanpassing aan de rijopleiding en –examenring stil te staan bij de financiële impact. De meerderheid van bovenstaande aanbevelingen heeft (naar verwachting) eerder beperkte financiële gevolgen (vb. aanpassing theorie-examen (nl. toevoeging andere vraag formats, toevoegen vragen over ADAS), aanpassing onderdeel zelfstandig rijden (nl. zowel beoordelen rijden op verkeersborden als op GPS), aanpassing vormingsmoment en terugkommoment). De aanbevelingen "verplicht volgen van min. 2u rijles bij VRB36 maanden", "verplicht volgen van enkele rijlessen bij 2x niet slagen op risicoperceptietest",

“onafhankelijke test na 20u rijles bij VRB18” en “verplicht volgen EHBO cursus” hebben (naar verwachting) een groter, maar nog steeds relatief beperkt financieel gevolg.

Reglementering: Het is aanbevolen om daar waar nodig de reglementering te herbekijken. Bijv: tijdens workshops haalden lesgevers van het terugkommoment aan dat beginnende bestuurders niet mogen worden toegelaten indien ze enkele minuten te laat aankomen.

Directe weg 30u

Sommige landen (vb. België (enkel Wallonië en Brussel), Nederland en Verenigd koninkrijk) bieden de mogelijkheid aan kandidaat-bestuurders om na 30u rijles meteen een praktijkexamen af te leggen, zonder een bepaalde oefenperiode te volgen. 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 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 aanleiding kunnen zijn tot een stijging in verkeersongevallen (RACV, 2016).

In getrapte rijbewijssystemen voorziet men uitzonderingen op enkele beperkingen om tegemoet te komen aan specifieke wensen van jongeren i.k.v. hun werk: vb. 's nachts rijden is uitzonderlijk toegelaten, mits bewijs voor dienstreis/rit van en naar het werk. Hoewel een directe weg 30u dus niet aanbevolen is op basis van deze studie, is het aanbevolen om verder onderzoek te doen naar mogelijkheden om toch op een bepaalde manier tegemoet te kunnen komen aan de wensen van jongeren i.k.v. hun werk.

Turbolessen theorie

Het is aanbevolen om verder onderzoek te voeren naar het effect van de zogenaamde “turbolessen theorie” op gebied van bijvoorbeeld slaagcijfers op het examen. Aangezien tijdens deze lessen vooral zogenaamde “ezelsbruggetjes” worden ingestudeerd en kandidaat-bestuurders eerder “examenklaar” gestoomd worden in plaats van hun daadwerkelijk kennis over de verkeersregels en dergelijke bij te leren, is dit nefast voor de verkeersveiligheid. Rijlesgevers en examinatoren geven aan dat zij merken dat deze kandidaat-bestuurders doorgaans niet over de basiskennis van het verkeersreglement beschikken. Door het theorie-examen gevarieerder te maken (zie aanbeveling), worden turbolessen minder aantrekkelijk.

Beoordeling door examinatoren

Het protocol voor het praktijkexamen bestaat uit 12 aspecten. Deze aspecten zijn best uiteenlopend (vb. uitvoeren van manoeuvres, maar ook vb. defensief rijden). Bijgevolg, maakt dit format het moeilijk om tot een adequate beoordeling te komen. Het is daarom aanbevolen om te zorgen voor betere beoordelingsinstrumenten, zodat examinatoren een meer objectieve beoordeling kunnen geven. Dit kan o.a. door een aanpassing van het protocol (vb. toevoeging beoordelingscriteria onderdeel zelfstandig rijden, duidelijkere criteria uitvoering manoeuvres), maar ook door meer moderne toepassingen zoals een applicatie die beeldmateriaal van bepaalde gebeurtenissen bijhoudt, waardoor de beoordeling enerzijds gestaafd kan worden en anderzijds ook duidelijker besproken kan worden met de kandidaat-bestuurder. Het is hierbij aangeraden om te onderzoeken of technologieën kunnen worden gebruikt ter ondersteuning van de eindbeoordeling van de examinerator bij het praktijkexamen. Uit Nederlands onderzoek blijkt dat hier potentieel voor bestaat (Driessen et al., 2021), maar een volledig geautomatiseerde beoordeling van het praktijkexamen is niet mogelijk vanwege bepaalde technologische beperkingen. De rijparameterdata verzameld door geïnstalleerde technologie kunnen echter wel een rol spelen bij het beoordelen (of illustreren van de beoordeling) van specifieke deeltaken zoals bepaalde manoeuvres of acceleratiegedrag. De rijparameterdata zouden dus eerder als ondersteuning gebruikt moeten worden door de examinatoren om hun beoordeling aan de kandidaat uit te leggen. Zo wordt het examenmoment niet enkel een ‘toetsmoment’, maar ook een ‘leermoment’. Dit heeft gevolgen voor het aantal examens dat afgelegd kunnen worden op één dag indien het aantal examinatoren gelijk blijft. Indien hetzelfde aantal

examens afgelegd dienen te worden op één dag, dient het aantal examinatoren verhoogd te worden. Een alternatief is om kandidaat-bestuurders na afloop van het praktijkexamen door te verwijzen naar een website, waarbij ze meer uitleg krijgen over de mogelijke beoordelingen (vb. 'onder voorbehoud') en hoe men een betere beoordeling kan verkrijgen. Hoewel men op deze manier ook meer kan leren van zijn/haar fouten, biedt dit alternatief *algemene* feedback, terwijl een examiner *persoonlijke* feedback kan geven.

Opleiding en controle rijlesgevers, examinatoren, lesgevers vormingsmoment en terugkommoment

Hoewel de opleiding en de controle van rijlesgevers, examinatoren, lesgevers vormingsmoment en terugkommoment geen specifiek onderdeel is van deze evaluatiestudie, staan deze in verband met de rijopleiding en –examinering. Aspecten zoals de tevredenheid van kandidaat-bestuurders en begeleiders over de rijlessen/examens/vormingsmoment en terugkommoment, maar ook slaagkansen op examens hangen mede af van de manier waarop een lesgever de les overbrengt en de mate waarin een examiner objectief een oordeel geeft over de rijvaardigheid van een kandidaat-bestuurder. Het is daarom aanbevolen om de opleiding van (rij)lesgevers en examinatoren in zijn globaliteit te herbekijken. Bijvoorbeeld tijdens de opleiding van lesgevers groepsgeprek terugkommoment is het aanbevolen om meer aandacht te hebben voor de psychologie van jongeren en groepsdynamiek.

Audits

Meer audits op bepaalde gebieden zijn aanbevolen, namelijk attest 20u, examens, vormingsmoment en terugkommoment.

Attest 20u

Op gebied van aflevering attest 20u (ook indien aflevering door onafhankelijke partij) zijn audits aanbevolen, omdat deze attesten fraudegevoelig zijn. Zeker nu dat blijkt dat VRB18 (t.o.v. VRB36) aan populariteit toeneemt, maar lagere slaagkansen op het praktijkexamen heeft. Het is daarom aanbevolen om verder onderzoek te doen naar mogelijkheden om fraude met het attest 20u in te perken.

Examens

Op gebied van examens zijn audits aanbevolen, omdat het belangrijk is dat elk (praktijk)examen (in elk Vlaams examencentrum) correct verloopt. Het is belangrijk dat iedere kandidaat-bestuurder op elk te beoordelen criterium getest wordt (m.u.v. vroegtijdige stopzetting van het examen indien de kandidaat-bestuurder duidelijk niet bekwaam is om te slagen op het examen). Daarnaast is het belangrijk dat deze beoordeling zo objectief mogelijk is (zie aanbeveling 'beoordeling door examinatoren').

Uit de analyses blijkt dat twee examencentra opvallend minder vaak en twee examencentra opvallend vaker de beoordeling 'goed' geven op het onderdeel manoeuvres. Het is aanbevolen om verder te onderzoeken wat hier de reden voor is.

Vormingsmoment en terugkommoment

Op gebied van verplichte vormingsmomenten en terugkommomenten zijn audits aanbevolen, omdat het van belang is dat deze verplichte momenten hun doelstelling bereiken en dus correct aangeboden worden. Indien deze momenten op een correcte manier aangeboden worden, kunnen de doelstellingen bereikt worden en verkleint dit de kans op een (onterechte) negatieve perceptie over deze verplichte momenten.

EHBO

Het is aanbevolen om een bewijs van het volgen van een EHBO cursus (max. 10 jaar geleden) als toegangsvoorwaarde tot het praktijkexamen op te leggen. Iedere burger is verplicht eerste hulp/bijstand te verlenen bij een ongeval, dus op deze manier kan een groot deel van de bevolking de

basistechnieken aanleren. In veel Europese landen is het volgen van een EHBO-cursus verplicht om toegang te krijgen tot een rijbewijs. Dit is het geval in België (enkel Brussel), Tsjechië, Duitsland, Zwitserland, Denemarken, Oostenrijk, Noorwegen, Hongarije, Kroatië, Bulgarije, Slovenië, Estland en Letland (Genschow et al., 2015). 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 (vb. door het Rode Kruis), in Brussel kan de kandidaat kiezen voor e-learning of een klassikale setting. Ook in de vragenlijsten werd dit door enkele beginnende bestuurders, rijlesgevers en lesgevers van het terugkommoment als verbeterpunt opgegeven.

Veiligheid examinatoren

Hoewel de 'veiligheid van examinatoren' geen specifiek onderdeel was van deze evaluatiestudie, is het verbonden aan de rijopleiding en –examinering. Hoewel de veiligheid van rijlesgevers in bepaalde mate gegarandeerd is vanwege de dubbele bediening in het voertuig, is dit bij examinatoren niet het geval. Tijdens een rijexamen is het net zoals tijdens rijlessen mogelijk dat de kandidaat-bestuurder over onvoldoende rijvaardigheid beschikt en daardoor niet alleen een gevaar voor zichzelf vormt, maar ook voor anderen binnen en buiten het voertuig. Het is aanbevolen om verder onderzoek te doen naar hoe de veiligheid van examinatoren verbeterd kan worden. Dubbele bediening bij examenvoertuigen zou een optie kunnen zijn. Gevolgen die hieraan gelinkt zijn moeten bekeken worden, vb. dat kandidaat-bestuurders dan niet met hun eigen voertuig of het voertuig van hun begeleider examen kunnen doen, maar enkel met een voertuig van een rijlesgever (of examencentrum). Tijdens deze studie kwam dit aspect niet vaak aan bod, aangezien dit niet het doel van de studie was, maar desondanks werd dit aangehaald tijdens de workshops (door één examiner) en kwam het enkele keren aan bod tijdens de interviews.

Onvoorziene omstandigheden

Af en toe zijn er onvoorziene omstandigheden (vb. slecht weer), waardoor bepaalde zaken niet of slechts gedeeltelijk kunnen doorgaan. Bijvoorbeeld: het praktijkgedeelte bij het terugkommoment kan niet doorgaan vanwege extreem slecht weer, waardoor bijvoorbeeld het groepsgesprek langer duurt. Het is aanbevolen om te kijken voor een plan B, zodat deelnemers nog steeds op een praktijk gerelateerde manier bijleren (m.a.w. geen verlenging van groepsgesprek), gesensibiliseerd worden over verkeersveiligheid en waar voor hun geld krijgen (of een verplaatsing naar een andere datum, zoals bij een praktijkexamen dat niet kan doorgaan wegens extreem slecht weer).

Communicatie tussen beroepsorganisaties en tussen gelijke profielen

Om tot een goede rijopleiding en –examinering te komen is communicatie tussen de verschillende beroepsorganisaties van groot belang. Het is daarom aanbevolen om regelmatig overleg te hebben met de verschillende beroepsorganisaties. De werkgroep rijopleiding in het verleden is een voorbeeld van hoe verschillende organisaties op regelmatige basis met elkaar in overleg konden gaan over de rijopleiding en examinering.

Het is ook aanbevolen dat (rij)lesgevers (vormingsmoment/terugkommoment) regelmatig overleg houden om ervaringen uit te wisselen. Lesgevers gaven dit ook aan tijdens een eerder uitgevoerde evaluatie van de VSV bij lesgevers in opleiding voor het vormingsmoment en terugkommoment. Daarnaast is het ook aanbevolen dat examinatoren onderling regelmatig overleg houden.

Evaluatiestudies

Om tot een goede rijopleiding en –examinering te komen, zijn evaluatiestudies van groot belang. Het is daarom aanbevolen om regelmatig evaluatiestudies uit te voeren. Dergelijke studies hoeven niet per se de gehele rijopleiding en –examinering te omvatten, maar kunnen gericht zijn op specifieke (aangepaste) onderdelen, waardoor een 'diepte-analyse' mogelijk is. Bijvoorbeeld: indien naar aanleiding van deze aanbevelingen aanpassingen worden doorgevoerd, is het sterk aanbevolen deze op termijn te evalueren.

Om grondige evaluatiestudies van specifieke onderdelen te kunnen uitvoeren, is het aanbevolen om in de toekomst meer gegevens bij te houden (hoewel dit soms niet mogelijk is vanwege bepaalde beperkingen). Bijv: op gebied van ongevallendata, op gebied van examenresultaten en op gebied van prestaties op oefenexamens en gebruikersgedrag.

Hieronder geven wij een korte toelichting:

- Om beter te kunnen onderzoeken op welke manier beginnende bestuurders (en kandidaat-bestuurders) betrokken zijn bij verkeersongevallen is het aanbevolen om te registreren of zij in fout waren of niet. Daarnaast is het aanbevolen om naast 'datum rijbewijs', ook 'type rijbewijs' te registreren, vb. voorlopig rijbewijs (zoals VRB18 en VRB36), voorwaardelijk rijbewijs (zoals hierboven aanbevolen), en definitief rijbewijs.
- Om beter te kunnen onderzoeken welke invloed 'manier van leren rijden' heeft op het resultaat van het praktijkexamen, is het aanbevolen om bijkomende informatie zoals 'leren rijden via lekenbegeleiding, rijlessen of combinatie' bij te houden en indien 'rijlessen of combinatie': hoeveel uur rijlessen men gevolgd heeft (a.d.h.v. het logboek kan gekeken worden hoeveel en waar men heeft leren rijden met de begeleider).
- Om beter te kunnen onderzoeken hoe jongeren presteren op oefenexamens van door de overheid gesteunde ondersteuningsmiddelen zoals op de website mijnrijbewijsB.be, is het aanbevolen om scores (en antwoorden en enkele achtergrondinformatie) hierop bij te houden. Dit is ook aanbevolen voor de zelftest die we aanbevelen voor begeleiders. Daarnaast is ook de registratie van 'gebruikersgedrag' aangeraden, vb. views/clicks bij de online opfrissing van verkeersregels dat we aanbevelen voor begeleiders.

Daarnaast is het aanbevolen dat er toegang verleend wordt aan onderzoekers tot bepaalde data (vb. theorie-examen, risicoperceptietest), zodat een inhoudelijke analyse mogelijk is.

5 Beperkingen

Hoewel in dit onderzoek veel informatie geanalyseerd is, zijn er enkele beperkingen:

- Er was geen toegang tot bepaalde materialen zoals de vragen van het theorie-examen en de risicoperceptietest
- Er was soms geen data beschikbaar, omdat dit niet wordt bijgehouden door externen, zoals de prestatie op de oefenexamens van mijnrijbewijsB.be, of een beginnend bestuurder veroorzaker was van een verkeersongeval waar hij of zij bij betrokken was en de score op het theorie-examen van iemand die een turbosles theorie heeft gevolgd
- Bepaalde data moet met de nodige voorzichtigheid geïnterpreteerd worden, zoals de slaagcijfers op het praktijkexamen per type VRB (vb. vanwege omwisseling van VRB), de datum van het rijbewijsbezit dat geregistreerd wordt bij een verkeersongeval en mogelijke confounding factors die een rol spelen bij de daling van het aantal verkeersongevallen sinds de hervorming van de rijopleiding
- Gedetailleerde informatie over de rijopleiding en -examen in andere landen is vaak niet beschikbaar, zoals 'waarom' er geen gebruik is van loting bij manoeuvres in andere landen en 'waarop' de keuze van een examiner gebaseerd is op de keuze van manoeuvres.
- Aangezien dit een grootschalig onderzoek was (verschillende luiken van zowel de rijopleiding als de –examen in verschillende doelgroepen), was er geen diepte-onderzoek mogelijk, bijvoorbeeld een gedetailleerde studie gericht op alle aspecten van het terugkijkmoment.
- Aangezien sommige deelaspecten van de rijopleiding niet meer actief zijn, diende er een retrospectief standpunt ingenomen te worden. Dit was het geval bij de oefenperiode van 9 maanden, het vormingsmoment en de Rijbewijzer app.
- Bepaalde data kon niet geanalyseerd worden, omdat dit anders een vertekend beeld opleverde, bijvoorbeeld het aantal verkeersongevallen in 2020, omdat er in 2020 tijdelijk een lockdown van toepassing was vanwege de COVID-19 pandemie (waardoor er minder gereden werd met de auto)
- Bij de interviews hadden we een minimumaantal interviews per doelgroep voor ogen. Bij de meeste doelgroepen is dit minimum bereikt (kandidaat-bestuurders, beginnende bestuurders en rijlesgevers), bij twee doelgroepen is dit minimum niet bereikt:
 - Bij examinatoren was een minimum van 10 interviews vooropgesteld, maar er hadden zich slechts 9 kandidaat gesteld voor een interview. Bij deze 9 personen zijn interviews afgenomen.
 - Bij begeleiders was een minimum van 25 interviews vooropgesteld, maar er hadden zich slechts 24 kandidaat gesteld voor een interview. Van deze 24 personen, heeft er uiteindelijk met 18 personen een interview plaats gevonden, omdat zes personen niet meer bereid waren tot een interview (wegens omstandigheden) of het nummer dat ze hadden opgegeven niet meer in gebruik was.

6 Referenties

- Åbele, L., Haustein, S., Martinussen, L. M., & Møller, M. (2019). Improving drivers' hazard perception in pedestrian-related situations based on a short simulator-based intervention. *Transportation Research Part F: Traffic Psychology and Behaviour*, 62, 1–10. <https://doi.org/10.1016/j.trf.2018.12.013>
- Agrawal, R., Knodler, M., Fisher, D. L., & Samuel, S. (2017). Advanced Virtual Reality Based Training to Improve Young Drivers' Latent Hazard Anticipation Ability. *Proceedings of the Human Factors and Ergonomics Society Annual Meeting*, 61(1), 1995–1999. <https://doi.org/10.1177/1541931213601994>
- Albarracín, D., Gillette, J. C., Earl, A. N., Glasman, L. R., Durantini, M. R., & Ho, M.-H. (2005). A Test of Major Assumptions About Behavior Change: A Comprehensive Look at the Effects of Passive and Active HIV-Prevention Interventions Since the Beginning of the Epidemic. *Psychological Bulletin*, 131(6), 856–897. <https://doi.org/10.1037/0033-2909.131.6.856>
- Allen, S., Murphy, K., & Bates, L. (2017). What drives compliance? The effect of deterrence and shame emotions on young drivers' compliance with road laws. *Policing and Society*, 27(8), 884–898. <https://doi.org/10.1080/10439463.2015.1115502>
- American Association of Motor Vehicle Administrators. (2019). Guidelines for Testing Drivers in Vehicles with Advanced Driver Assistance Systems. American Association of Motor Vehicle Administrators.
- Anderson, & Krathwohl. (2001). Herziene taxonomie van de leerdoelen van Bloom (p. <https://snro-instituut.nl/wp-content/uploads/2017/09/blom.pdf>).
- Arlauskiene, R., & Endriulaitiene, A. (2013). Changes in learner drivers' attitudes to road safety and the fear of driving during the driving course. *Transport Means - Proceedings of the International Conference*, 66–69.
- Arnold, M. L., & VanHouten, R. (2020). Increasing Following Headway in a Driving Simulator and Transfer to Real World Driving. *Journal of Organizational Behavior Management*, 40(1–2), 63–81. <https://doi.org/10.1080/01608061.2020.1746475>
- Automobile Club du Luxembourg (2021). Praktijklessen begeleider. Opgehaald van: <https://www.acl.lu/en-us/assistance-avantages/nos-cartes-de-membres/young-acl/tout-sur-la-securite-au-volant/la-conduite-accompagnee-permis-de-conduire>
- Autosécurité (2021). Rijopleiding Wallonië. Opgehaald van: <https://www.autosecurite.be/en/permis-de-conduire/examens/categorie-b/>
- Bartl, G. (2000). *AN-report: Results of EU-project: Description and Analysis of Post Licensing Measures for Novice Drivers*. KfV.
- Bartl, G. (2010). *EU coaching project HERMES; Final report*. Retrieved from Vienna: http://ec.europa.eu/transport/road_safety/pdf/projects/hermes_final_report_en.pdf
- Bartl, G., Assailly, J. P., Chatenet, F., Hatakka, M., Keskinen, E., & Willmes-Lelz, G. (2002). EU Project ANDREA: Analysis of driver rehabilitation programmes. In *Department of Transport, Behavioral Research in Road Safety: Twelfth Seminar* (pp. 36–45).
- Bates, L., Watson, B., & King, M. (2009). Driving and licensing experiences of learner drivers in two Australian states prior to major changes in the licensing laws. *Journal of the Australasian College of Road Safety*, 20(3), 51–55.

- Bates, L., Watson, B., & King, M. (2010). Required hours of practice for learner drivers: A comparison between two Australian jurisdictions. *Journal of Safety Research*, 41(2), 93–97. <https://doi.org/10.1016/j.jsr.2010.02.006>
- Baughan, C. J. (2000). Review of the practical driver test. *Proceedings of the DTLR Novice Driver Conference*.
- Beanland, V., Goode, N., Salmon, P. M., & Lenné, M. G. (2013). Is there a case for driver training? A review of the efficacy of pre- and post-licence driver training. *Safety Science*, 51(1), 127–137. <https://doi.org/10.1016/j.ssci.2012.06.021>
- Bianchi Piccinini, G. F., Rodrigues, C. M., Leitão, M., & Simões, A. (2015). Reaction to a critical situation during driving with Adaptive Cruise Control for users and non-users of the system. *Safety Science*, 72, 116–126. <https://doi.org/10.1016/j.ssci.2014.09.008>
- Blomberg, T. I. F. D., & Fisher, D. L. (2012). A fresh look at driver education in America (DOT HS 811 543).
- Bloom, B. S. (1956). *Taxonomy of educational objectives: The classification of educational goals*, 1st ed (p. np, np). Longman Group.
- Boccara, V., Delhomme, P., Vidal-Gomel, C., & Rogalski, J. (2011). Time course of driving-skill self-assessments during French driver training. *Accident Analysis & Prevention*, 43(1), 241–246. <https://doi.org/10.1016/j.aap.2010.08.016>
- Boele, M. J., De Craen, S., & Erens, A. L. M. T. (2013). *De effecten van een eendaagse voortgezette rijopleiding voor motorrijders*. Stichting Wetenschappelijk Onderzoek Verkeersveiligheid SWOV.
- Boelhauwer, A., van den Beukel, A. P., van der Voort, M. C., Hottentot, C., de Wit, R. Q., & Martens, M. H. (2020). How are car buyers and car sellers currently informed about ADAS? An investigation among drivers and car sellers in the Netherlands. *Transportation Research Interdisciplinary Perspectives*, 4, 100103. <https://doi.org/10.1016/j.trip.2020.100103>
- Boufous, S., Ivers, R., Senserrick, T., & Stevenson, M. (2011). Attempts at the practical on-road driving test and the hazard perception test and the risk of traffic crashes in young drivers. *Traffic Injury Prevention*, 12(5), 475–482. <https://doi.org/10.1080/15389588.2011.591856>
- Brijs, K., Van Vlieden, K., Cuenen, A., Ross, V., Urlings, J., & Jongen, E. (2016). *Naar een hervormde rijopleiding: Studie naar de effectiviteit van modellen en deelcomponenten voor de opleiding rijbewijs categorie B* [RA-2016-003]. Steunpunt Verkeersveiligheid.
- Brookland, R., Begg, D., Langley, J., & Ameratunga, S. (2014). Parental influence on adolescent compliance with graduated driver licensing conditions and crashes as a restricted licensed driver: New Zealand Drivers Study. *Accident Analysis & Prevention*, 69, 30–39. <https://doi.org/10.1016/j.aap.2013.06.034>
- Buckley, L., & Watson, B. (2014). *Best practice in peer-led curriculum content: Informing an interactive program to improve passenger safety among high school seniors*. Australasian Road Safety Research Policing Education Conference, 2014, Melbourne, Victoria, Australia. <https://trid.trb.org/view/1354090>
- Carpentier, A., Brijs, K., Declercq, K., Brijs, T., Daniels, S., & Wets, G. (2014). The effect of family climate on risky driving of young novices: The moderating role of attitude and locus of control. *Accident Analysis & Prevention*, 73, 53–64. <https://doi.org/10.1016/j.aap.2014.08.005>
- Carney, C., McGehee, D. V., Lee, J. D., Reyes, M. L., & Raby, M. (2010). Using an Event-Triggered Video Intervention System to Expand the Supervised Learning of Newly Licensed Adolescent Drivers. *American Journal of Public Health*, 100(6), 1101–1106. <https://doi.org/10.2105/AJPH.2009.165829>
- Carstensen, G. (2002). The effect on accident risk of a change in driver education in Denmark. *Accident Analysis and Prevention*, 34(1), 111–121. [https://doi.org/10.1016/s0001-4575\(01\)00005-7](https://doi.org/10.1016/s0001-4575(01)00005-7)

- Castro, C., Ventsislavova, P., Garcia-Fernandez, P., & Crundall, D. (2021). <p>Risky Decision-Making and Hazard Prediction are Negatively Related and Could Be Assessed Independently Using Driving Footage</p>. *Psychology Research and Behavior Management*, 14, 857–876. <https://doi.org/10.2147/PRBM.S305979>
- Cavallo, A., & Oh, S. (2008). *An overview of Victoria's new drive test: The GLS context and summary of results*. Australasian Road Safety, Research, Policing & Education Conference, Adelaide.
- Cavallo, A., & Triggs, T. (1996). Young driver research strategy (No. 85). Monash University Accident Research Centre.
- Chapman, P., Underwood, G., & Roberts, K. (2002). Visual search patterns in trained and untrained novice drivers. *Transportation Research Part F: Traffic Psychology and Behaviour*, 5(2), 157–167. [https://doi.org/10.1016/S1369-8478\(02\)00014-1](https://doi.org/10.1016/S1369-8478(02)00014-1)
- Christie, R. (2001). The effectiveness of driver training as a road safety measure: A review of the literature. (No 01/03).
- Crundall, D., Andrews, B., van Loon, E., & Chapman, P. (2010). Commentary training improves responsiveness to hazards in a driving simulator. *Accident Analysis & Prevention*, 42(6), 2117–2124. <https://doi.org/10.1016/j.aap.2010.07.001>
- Cuenen, A., Brijs, K., Brijs, T., Van Vlierden, K., & Daniels, S. (2013). Getuigen onderweg: Effectevaluatie van een verkeerseducatief programma in de 3e graad secundair onderwijs (RA-2013-003; p. 44). Steunpunt Verkeersveiligheid.
- Curry, A. E., Hafetz, J., Kallan, M. J., Winston, F. K., & Durbin, D. R. (2011). Prevalence of teen driver errors leading to serious motor vehicle crashes. *Accident Analysis & Prevention*, 43(4), 1285–1290. <https://doi.org/10.1016/j.aap.2010.10.019>
- Cutello, C. A., Walsh, C., Hanoch, Y., & Hellier, E. (2021). Reducing optimism bias in the driver's seat: Comparing two interventions. *Transportation Research Part F: Traffic Psychology and Behaviour*, 78, 207–217. <https://doi.org/10.1016/j.trf.2021.02.013>
- Day, M. R., Thompson, A. R., Poulter, D. R., Stride, C. B., & Rowe, R. (2018). Why do drivers become safer over the first three months of driving? A longitudinal qualitative study. *Accident Analysis & Prevention*, 117, 225–231. <https://doi.org/10.1016/j.aap.2018.04.007>
- Driessen, T., Picco, A., Dodou, D., de Waard, D., & de Winter, J. (2021). Driving examiners' views on data-driven assessment of test candidates: An interview study. *Transportation Research Part F: Traffic Psychology and Behaviour*, 83, 60–79. <https://doi.org/10.1016/j.trf.2021.09.021>
- Dunn, N., Dingus, T., & Soccolich, S. (2019). *Understanding the Impact of Technology: Do Advanced Driver Assistance and Semi-Automated Vehicle Systems Lead to Improper Driving Behavior?* https://aaafoundation.org/wp-content/uploads/2019/12/19-0460_AAFTS_VTTI-ADAS-Driver-Behavior-Report_Final-Report.pdf.
- Durbin, D. R., Mirman, J. H., Curry, A. E., Wang, W., Fisher Thiel, M. C., Schultheis, M., & Winston, F. K. (2014). Driving errors of learner teens: Frequency, nature and their association with practice. *Accident Analysis and Prevention*, 72, 433–439. <https://doi.org/10.1016/j.aap.2014.07.033>
- Ehsani, J. P., Klauer, S. G., Zhu, C., Gershon, P., Dingus, T. A., & Simons-Morton, B. G. (2017). Naturalistic assessment of the learner license period. *Accident Analysis & Prevention*, 106, 275–284. <https://doi.org/10.1016/j.aap.2017.06.014>
- Elvik, R., Høy, A., Vaa, T., & Sørensen, M. (2009). *The handbook of road safety measures* (second). Emerald Group Publishing Limited.
- Endriulaitienė, A., Šeibokaitė, L., Markšaitytė, R., Slavinskienė, J., & Arlauskienė, R. (2020). Changes in beliefs during driver training and their association with risky driving. *Accident Analysis & Prevention*, 144, 105583. <https://doi.org/10.1016/j.aap.2020.105583>

- Endsley, M. R. (1995). Toward a Theory of Situation Awareness in Dynamic Systems. *Human Factors*, 37(1), 32–64. <https://doi.org/10.1518/001872095779049543>
- Engström, I., Gregersen, N. P., Hernetkoski, K., Keskinen, E., & Nyberg, A. (2003). *Young novice drivers, driver education and training: Literature review* (VTI Report 491A). VTI.
- ETSC. (2016). *Reducing casualties involving young drivers and riders in Europe*. European Transport Safety Council.
- Farah, H., Musicant, O., Shimshoni, Y., Toledo, T., Grimberg, E., Omer, H., & Lotan, T. (2013). The First Year of Driving: Can an In-Vehicle Data Recorder and Parental Involvement Make it Safer? *Transportation Research Record*, 2327(1), 26–33. <https://doi.org/10.3141/2327-04>
- Farah, H., Musicant, O., Shimshoni, Y., Toledo, T., Grimberg, E., Omer, H., & Lotan, T. (2014). Can providing feedback on driving behavior and training on parental vigilant care affect male teen drivers and their parents? *Accident Analysis & Prevention*, 69, 62–70. <https://doi.org/10.1016/j.aap.2013.11.005>
- Fastenmeier, W., & Gstalter, H. (1999). *Heute vorliegende Programme der Verkehrsweiterbildung für junge Fahrer, Diagnose & Transfer*.
- Fiske, S. T., & Taylor, S. E. (1991). *Social cognition* (2nd ed.). McGraw- Hill.
- Forster, Y., Hergeth, S., Naujoks, F., Krems, J. F., & Keinath, A. (2020). What and how to tell beforehand: The effect of user education on understanding, interaction and satisfaction with driving automation. *Transportation Research Part F: Traffic Psychology and Behaviour*, 68, 316–335. <https://doi.org/10.1016/j.trf.2019.11.017>
- Foss, R. D. (2007). Improving graduated driver licensing systems: A conceptual approach and its implications. *Journal of Safety Research*, 38(2), 185–192. <https://doi.org/10.1016/j.jsr.2007.02.006>
- Friedel, T., Genschow, J., Krampe, A., Ruedel, M., Schmidt, A., Sturzbecher, D., & Weisse, B. (2010). *The System of Driving Licence Testing and its Development Potential Innovation: Report on Optimisation of the Driving Licence Test during the Report Period 2009/2010*. TÜV | DEKRA arge tp 21.
- Fuller, R. (2005). Towards a general theory of driver behaviour. *Accident Analysis & Prevention*, 37(3), 461–472. <https://doi.org/10.1016/j.aap.2004.11.003>
- Gatscha, M., & Smuc, M. (2004). Evaluation of the 2nd phase system in Austria. In Final report of the EU-project NovEV – Evaluation of novice driver training schemes in 6 EU member states.
- Gatscha, M., & Brandstätter, C. (2008). *Evaluation der zweiten ausbildungsphase in Österreich*. Forschungsarbeiten aus dem Verkehrswesen, Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie.
- Genschow, J., Sturzbecher, D., & Willmes-Lenz, G. E. (2015). *Novice driver preparation –an international comparison*. Bast.
- Ginsburg, K. R., Durbin, D. R., García-España, J. F., Kalicka, E. A., & Winston, F. K. (2009). Associations Between Parenting Styles and Teen Driving, Safety-Related Behaviors and Attitudes. *Pediatrics*, 124(4), 1040–1051. <https://doi.org/10.1542/peds.2008-3037>
- Glad, A. (1988). *Phase 2 in the driver education, Effect on Accident Risk*. Institute of Transport Economics.
- Goldenbeld, C., Twisk, D., & Houwing, S. (2008). Effects of persuasive communication and group discussions on acceptability of anti-speeding policies for male and female drivers. *Transportation Research Part F: Traffic Psychology and Behaviour*, 11(3), 207–220. <https://doi.org/10.1016/j.trf.2007.11.001>

- Goodwin, A., Foss, R., Margolis, L., & Waller, M. (2010). *Parents, Teens and the Learner Stage of Graduated Driver Licensing*. AAA Foundation for Traffic Safety.
- Goodwin, A. H., Foss, R. D., Margolis, L. H., & Harrell, S. (2014). Parent comments and instruction during the first four months of supervised driving: An opportunity missed? *Accident Analysis & Prevention*, 69, 15–22. <https://doi.org/10.1016/j.aap.2014.02.015>
- Gregersen, N. P., & Bjurulf, P. (1996). Young novice drivers: Towards a model of their accident involvement. *Accident Analysis & Prevention*, 28(2), 229–241. [https://doi.org/10.1016/0001-4575\(95\)00063-1](https://doi.org/10.1016/0001-4575(95)00063-1)
- Gregersen, N. P., & Nyberg, A. (2002). *Lay Instruction During Driver Training; A Study on How it is Carried Out and its Impact on Road Safety*. Swedish National Road and Transport Research Institute (VTI).
- Gregersen, N. P., Nyberg, A., & Berg, H.-Y. (2003). Accident involvement among learner drivers—An analysis of the consequences of supervised practice. *Accident Analysis & Prevention*, 35(5), 725–730. [https://doi.org/10.1016/S0001-4575\(02\)00051-9](https://doi.org/10.1016/S0001-4575(02)00051-9)
- Griffin, K. W., Botvin, G. J., & Nichols, T. R. (2004). Long-term follow-up effects of a school-based drug abuse prevention program on adolescent risky driving. *Prevention Science: The Official Journal of the Society for Prevention Research*, 5(3), 207–212. <https://doi.org/10.1023/b:prev.0000037643.78420.74>
- Groeger, J. A. (2000). *Understanding Driving—Applying cognitive psychology to a complex everyday task*. Routledge.
- Groeger, J. A., & Banks, A. P. (2007). Anticipating the content and circumstances of skill transfer: Unrealistic expectations of driver training and graduated licensing? *Ergonomics*, 50(8), 1250–1263. <https://doi.org/10.1080/00140130701318723>
- Groeger, J. A., & Brady, S. J. (2004). *Differential Effects of Formal and Informal Driver Training*. Department for Transportation.
- Harms, I. M., Bingen, L., & Steffens, J. (2020). Addressing the awareness gap: A combined survey and vehicle registration analysis to assess car owners' usage of ADAS in fleets. *Transportation Research Part A: Policy and Practice*, 134, 65–77. <https://doi.org/10.1016/j.tra.2020.01.018>
- Harré, N., & Sibley, C. G. (2007). Explicit and implicit self-enhancement biases in drivers and their relationship to driving violations and crash-risk optimism. *Accident Analysis & Prevention*, 39(6), 1155–1161. <https://doi.org/10.1016/j.aap.2007.03.001>
- Hatfield, J., Williamson, A., Kehoe, E. J., Lemon, J., Arguel, A., Prabhakaran, P., & Job, R. F. S. (2018). The effects of training impulse control on simulated driving. *Accident Analysis & Prevention*, 119, 1–15. <https://doi.org/10.1016/j.aap.2018.06.012>
- Heider, F. (1958). *The Psychology of Interpersonal Relations*. Wiley.
- Helman, S., Kinnear, N. a. D., McKenna, F. P., Allsop, R. E., & Horswill, M. S. (2013). Changes in self-reported driving intentions and attitudes while learning to drive in Great Britain. *Accident Analysis and Prevention*, 59, 425–431. <https://doi.org/10.1016/j.aap.2013.06.038>
- Helman, S., McKenna, F. P., McWhirter, J., Lloyd, L., & Kinnear, N. (2013). *Evaluation of a new learning to drive syllabus and process in GB; Effects on self-reported safety-related measures in learner drivers, and impact on approved driving instructors and supervising drivers*. (No. CPR1515). Transport Research Laboratory TRL.
- Helman, S., Vlakveld, W. P., Fildes, B., Oxley, J., Fernández-Medina, K., & Weekley, J. (2017). *Study on driver training, testing and medical fitness*. TRL, SWOV, BAST, Loughborough University, Monash University.

- Hoedemaeker, M., & Brookhuis, K. A. (1998). Behavioural adaptation to driving with an adaptive cruise control (ACC). *Transportation Research Part F: Traffic Psychology and Behaviour*, 1(2), 95–106. [https://doi.org/10.1016/S1369-8478\(98\)00008-4](https://doi.org/10.1016/S1369-8478(98)00008-4)
- Horrey, W. J., Lesch, M. F., Mitsopoulos-Rubens, E., & Lee, J. D. (2015). Calibration of skill and judgment in driving: Development of a conceptual framework and the implications for road safety. *Accident Analysis & Prevention*, 76, 25–33. <https://doi.org/10.1016/j.aap.2014.12.017>
- Horswill, M. S., Garth, M., Hill, A., & Watson, M. O. (2017). The effect of performance feedback on drivers' hazard perception ability and self-ratings. *Accident Analysis and Prevention*, 101, 135–142. <https://doi.org/10.1016/j.aap.2017.02.009>
- Horswill, M. S., Hill, A., Rodwell, D., Larue, G. S., Bates, L., & Watson, B. (2021). A brief and unsupervised online intervention improves performance on a validated test of hazard perception skill used for driver licensing. *Transportation Research Part F: Traffic Psychology and Behaviour*, 78, 130–136. <https://doi.org/10.1016/j.trf.2021.02.003>
- Horswill, M. S., Hill, A., Bemis-Morrison, N., & Watson, M. O. (2021). Learner drivers (and their parent-supervisors) benefit from an online hazard perception course incorporating evidence-based training strategies and extensive crash footage. *Accident Analysis & Prevention*, 161, 106340. <https://doi.org/10.1016/j.aap.2021.106340>
- Horswill, M. S., Hill, A., Silapurem, L., & Watson, M. O. (2021). A thousand years of crash experience in three hours: An online hazard perception training course for drivers. *Accident Analysis & Prevention*, 152, 105969. <https://doi.org/10.1016/j.aap.2020.105969>
- Horswill, M. S., Hill, A., & Wetton, M. (2015). Can a video-based hazard perception test used for driver licensing predict crash involvement? *Accident Analysis & Prevention*, 82, 213–219. <https://doi.org/10.1016/j.aap.2015.05.019>
- Horswill, M. S., & McKenna, F. P. (2004). Drivers' Hazard Perception Ability: Situation Awareness on the Road. In Banbury, S. & Tremblay, S. (Eds.). *A cognitive approach to situation awareness* (pp. 155–175). Ashgate Publishing Limited.
- Isler, R. B., Starkey, N. J., & Sheppard, P. (2011). Effects of higher-order driving skill training on young, inexperienced drivers' on-road driving performance. *Accident Analysis & Prevention*, 43(5), 1818–1827. <https://doi.org/10.1016/j.aap.2011.04.017>
- Isler, R. B., Starkey, N. J., & Williamson, A. R. (2009). Video-based road commentary training improves hazard perception of young drivers in a dual task. *Accident Analysis & Prevention*, 41(3), 445–452. <https://doi.org/10.1016/j.aap.2008.12.016>
- Ivancic, K., & Hesketh, B. (2000). Learning from errors in a driving simulation: Effects on driving skill and self-confidence. *Ergonomics*, 43(12), 1966–1984. <https://doi.org/10.1080/00140130050201427>
- Jackson, L., Chapman, P., & Crundall, D. (2009). What happens next? Predicting other road users' behaviour as a function of driving experience and processing time. *Ergonomics*, 52(2), 154–164. <https://doi.org/10.1080/00140130802030714>
- Johnson, S. B., & Jones, V. C. (2011). Adolescent development and risk of injury: Using developmental science to improve interventions. *Injury Prevention*, 17(1), 50–54. <https://doi.org/10.1136/ip.2010.028126>
- Jones, S. (2015). *An Evaluation of Pass Plus Cymru: On behalf of the Welsh Government*. Red Box Research.
- Kaltenegger, A. (2015). *Presentatie Werkgroep Rijopleiding, 3 september 2015*.
- Kappé, B., & Van Emmerik, M. L. (2005). *Mogelijkheden van rijsimulatoren in de rijopleiding en het rijexamen*. (TNO-Rapport TNO-DV3 2005 C114). TNO Defensie en Veiligheid.

- Katila, A., Keskinen, E., Hatakka, M., & Laapotti, S. (2004). Does increased confidence among novice drivers imply a decrease in safety? The effects of skid training on slippery road accidents. *Accident Analysis and Prevention*, 36(4), 543–550. [https://doi.org/10.1016/S0001-4575\(03\)00060-](https://doi.org/10.1016/S0001-4575(03)00060-)
- Keith, N., & Frese, M. (2008). Effectiveness of error management training: A meta-analysis. *The Journal of Applied Psychology*, 93(1), 59–69. <https://doi.org/10.1037/0021-9010.93.1.59>
- Keskinen, E., Hatakka, M., Katila, A., Laapotti, S., & Peraaho, M. (1999). Driver training in Finland. *IATSS Research*, 23(1), Article HS-042 886. <https://trid.trb.org/view/492231>
- Kessels, L. T. E., Ruiter, R. A. C., Wouters, L., & Jansma, B. M. (2014). Neuroscientific evidence for defensive avoidance of fear appeals. *International Journal of Psychology: Journal International De Psychologie*, 49(2), 80–88. <https://doi.org/10.1002/ijop.12036>
- King, K. A., Vidourek, R. A., Love, J., Wegley, S., & Alles-White, M. (2008). Teaching adolescents safe driving and passenger behaviors: Effectiveness of the You Hold the Key Teen Driving Countermeasure. *Journal of Safety Research*, 39(1), 19–24. <https://doi.org/10.1016/j.jsr.2007.10.006>
- Kinosada, Y., Kobayashi, T., & Shinohara, K. (2021). Trusting Other Vehicles' Automatic Emergency Braking Decreases Self-Protective Driving. *Human Factors*, 63(5), 880–895. <https://doi.org/10.1177/0018720820907755>
- Kjelsrud, H., & Robertson, K. (2015). How to be aware of—And target the learner driver's state of mind. *47th CIECA Congress*.
- Krishnan, A., Samuel, S., Yamani, Y., Romoser, M. R. E., & Fisher, D. L. (2019). Effectiveness of a strategic hazard anticipation training intervention in high risk scenarios. *Transportation Research Part F: Traffic Psychology and Behaviour*, 67, 43–56. <https://doi.org/10.1016/j.trf.2019.10.004>
- Larsson, A. F. L., Kircher, K., & Andersson Hultgren, J. (2014). Learning from experience: Familiarity with ACC and responding to a cut-in situation in automated driving. *Transportation Research Part F: Traffic Psychology and Behaviour*, 27, 229–237. <https://doi.org/10.1016/j.trf.2014.05.008>
- Levy, D. T. (1990). Youth and traffic safety: The effects of driving age, experience, and education. *Accident Analysis and Prevention*, 22(4), 327–334. [https://doi.org/10.1016/0001-4575\(90\)90048-p](https://doi.org/10.1016/0001-4575(90)90048-p)
- Lijarcio, I., Useche, S. A., Llamazares, J., & Montoro, L. (2019). Availability, Demand, Perceived Constraints and Disuse of ADAS Technologies in Spain: Findings From a National Study. *IEEE Access*, 7, 129862–129873. <https://doi.org/10.1109/ACCESS.2019.2939302>
- Lonero, L., & Mayhew, D. (2010). Teen driver safety; Large-scale evaluation of driver education review of the literature on driver education evaluation.
- Maag, U., Laberge-Nadeau, C., Cédras, L., Desjardins, D., & Messier, S. (1999). Performance at Licensing Examinations and Crash Rates over the First Three Years of New Licensees in Quebec. *Annual Proceedings / Association for the Advancement of Automotive Medicine*, 43, 187–201.
- Macdonald, W. (1988). *Driver performance measures and licence tests: A literature review* (Report CR 57). Australian Transport Safety Bureau (formerly Federal Office of Road Safety).
- Malone, S., Biermann, A., & Bruencken, R. (2013). The Influence of Presentation Mode and Hazard Ambiguity on the Domain Specificity of Hazard Perception Tasks. In Stanton, N.A. (Ed.). *Advances in Human Aspects of Road and Rail Transportation*. CRC Press Taylor & Francis Group.
- Mann, H. N., & Sullman, M. J. M. (2008). Pre-driving attitudes and non-driving road user behaviours: Does the past predict future driving behaviour? In *Driver Behaviour and Training* (Vol. 3, pp. 65–73). Ashgate Publishing Ltd. <https://pure.unic.ac.cy/en/publications/pre-driving-attitudes-and-non-driving-road-user-behaviours-does-t>
- Masten, S. V., Foss, R. D., & Marshall, S. W. (2013). Graduated driver licensing program component calibrations and their association with fatal crash involvement. *Accident Analysis & Prevention*, 57, 105–113. <https://doi.org/10.1016/j.aap.2013.04.013>

- Maycock, G., Lockwood, C. R., & Lester, J. F. (1991). *The accident liability of car drivers*. (Report 315). Transport Research Laboratory TRL.
- Mayhew, D., Marcoux, K., Wood, K., Simpson, H., Vanlaar, W., Lonero, L., & Clinton, K. (2014). *Evaluation of beginner driver education programs: Studies in Manitoba and Oregon*. AA Foundation for Traffic Safety.
- Mayhew, D. R., & Simpson, H. M. (2002). The safety value of driver education a training. *Injury Prevention*, 8(suppl 2), ii3–ii8. https://doi.org/10.1136/ip.8.suppl_2.ii3
- Mayhew, D., Williams, A., & Pashley, C. (2014). *A new GDL framework: Evidence base to integrate novice driver strategies*. Traffic Injury Research Foundation (TIRF).
- McCartt, A. T., Mayhew, D. R., Braitman, K. A., Ferguson, S. A., & Simpson, H. M. (2009). Effects of age and experience on young driver crashes: Review of recent literature. *Traffic Injury Prevention*, 10(3), 209–219. <https://doi.org/10.1080/15389580802677807>
- McDonald, C. C., Goodwin, A. H., Pradhan, A. K., Romoser, M. R. E., & Williams, A. F. (2015). A Review of Hazard Anticipation Training Programs for Young Drivers. *The Journal of Adolescent Health : Official Publication of the Society for Adolescent Medicine*, 57(1 0), S15–S23. <https://doi.org/10.1016/j.jadohealth.2015.02.013>
- McGehee, D. V., Raby, M., Carney, C., Lee, J. D., & Reyes, M. L. (2007). Extending parental mentoring using an event-triggered video intervention in rural teen drivers. *Journal of Safety Research*, 38(2), 215–227. <https://doi.org/10.1016/j.jsr.2007.02.009>
- McKenna, F. P., & Crick, J. (1997). *Developments in hazard perception*. (TRL Report 297). Transport Research Laboratory TRL.
- McKenna, F. P., Horswill, M. S., & Alexander, J. L. (2006). Does anticipation training affect drivers' risk taking? *Journal of Experimental Psychology. Applied*, 12(1), 1–10. <https://doi.org/10.1037/1076-898X.12.1.1>
- McKenna, F. P., & Horswill, M. S. (2006). Risk taking from the participant's perspective: The case of driving and accident risk. *Health Psychology: Official Journal of the Division of Health Psychology, American Psychological Association*, 25(2), 163–170. <https://doi.org/10.1037/0278-6133.25.2.163>
- McKnight, A. J., & McKnight, A. S. (2003). Young novice drivers: Careless or clueless? *Accident Analysis & Prevention*, 35(6), 921–925. [https://doi.org/10.1016/S0001-4575\(02\)00100-8](https://doi.org/10.1016/S0001-4575(02)00100-8)
- Meir, A., Borowsky, A., & Oron-Gilad, T. (2014). Formation and Evaluation of Act and Anticipate Hazard Perception Training (AAHPT) intervention for young novice drivers. *Traffic Injury Prevention*, 15(2), 172–180. <https://doi.org/10.1080/15389588.2013.802775>
- Miller, G., & Taubman - Ben-Ari, O. (2010). Driving styles among young novice drivers—The contribution of parental driving styles and personal characteristics. *Accident Analysis & Prevention*, 42(2), 558–570. <https://doi.org/10.1016/j.aap.2009.09.024>
- Mirman, J. H., & Kay, J. (2012). From Passengers to Drivers: Parent Perceptions About How Adolescents Learn to Drive. *Journal of Adolescent Research*, 27(3), 401–424. <https://doi.org/10.1177/0743558411409934>
- Møller, M., & Janstrup, K. H. (2021). Crash involvement among unlicensed 17 year old drivers before and after licensing at 17 was allowed. *Accident Analysis & Prevention*, 156, 106109. <https://doi.org/10.1016/j.aap.2021.106109>
- Molina, J. G., García-Ros, R., & Keskinen, E. (2014). Implementation of the driver training curriculum in Spain: An analysis based on the Goals for Driver Education (GDE) framework. *Transportation Research Part F: Traffic Psychology and Behaviour*, 26, 28–37. <https://doi.org/10.1016/j.trf.2014.06.005>

- Molloy, O., Molesworth, B. R. C., & Williamson, A. (2019). Which cognitive training intervention can improve young drivers' speed management on the road? *Transportation Research Part F: Traffic Psychology and Behaviour*, 60, 68–80. <https://doi.org/10.1016/j.trf.2018.09.025>
- Moran, C., Bennett, J. M., & Prabhakaran, P. (2019). Road user hazard perception tests: A systematic review of current methodologies. *Accident Analysis & Prevention*, 129, 309–333. <https://doi.org/10.1016/j.aap.2019.05.021>
- Mynttinen, S., Sundström, A., Koivukoski, M., Hakuli, K., Keskinen, E., & Henriksson, W. (2009). Are novice drivers overconfident? A comparison of self-assessed and examiner-assessed driver competences in a Finnish and Swedish sample. *Transportation Research Part F: Traffic Psychology and Behaviour*, 12(2), 120–130. <https://doi.org/10.1016/j.trf.2008.09.002>
- Mynttinen, S., Sundström, A., Vissers, J., Koivukoski, M., Hakuli, K., & Keskinen, E. (2009). Self-assessed driver competence among novice drivers – a comparison of driving test candidate assessments and examiner assessments in a Dutch and Finnish sample. *Journal of Safety Research*, 40(4), 301–309. <https://doi.org/10.1016/j.jsr.2009.04.006>
- Nyberg, A. (2003). The impact of different licensing systems on young novice drivers' safety. In I. Engström, N. P. Gregersen, K. Hernetkoski, E. Keskinen, & A. Nyberg, *Young novice drivers, driver education and training—Literature review* (pp. 95–131). Swedish National Road Administration.
- Nyberg, A., & Engström, I. (1999). *Insight": An interview survey into driving test pupils' perception of the "Insight" training concept at the Stora Holm driver training centre*. (VTI rapport 443A). National Road and Transport Research Institute VTI.
- Nyberg, A., Gregersen, N. P., & Wiklund, M. (2007). Practicing in relation to the outcome of the driving test. *Accident Analysis & Prevention*, 39(1), 159–168. <https://doi.org/10.1016/j.aap.2006.06.015>
- O'Brien, N. P., Foss, R. D., Goodwin, A. H., & Masten, S. V. (2013). Supervised hours requirements in graduated driver licensing: Effectiveness and parental awareness. *Accident Analysis and Prevention*, 50, 330–335. <https://doi.org/10.1016/j.aap.2012.05.007>
- OECD-ECMT. (2006). *Young drivers: The road to safety*. Organisation for Economic Co-operation and Development OECD / European Conference of Ministers of Transport ECMT.
- Palamara, P. (2007). The graduated driver training and licensing program evaluation: Review of the learner-driver supervised driving logbook component (OR 12). Injury Research Centre, School of Population Health, The University of Western Australia.
- Payre, W., Cestac, J., Dang, N.-T., Vienne, F., & Delhomme, P. (2017). Impact of training and in-vehicle task performance on manual control recovery in an automated car. *Transportation Research Part F: Traffic Psychology and Behaviour*, 46, 216–227. <https://doi.org/10.1016/j.trf.2017.02.001>
- Peck, R. C. (2011). Do driver training programs reduce crashes and traffic violations? — A critical examination of the literature. *IATSS Research*, 34(2), 63–71. <https://doi.org/10.1016/j.iatssr.2011.01.001>
- Peräaho, M., Keskinen, E., Hatakka, M., & Katila, A. (2000). *Finnish driving school students evaluate their training*. KfV.
- Peters, G.-J. Y., Ruiter, R. A. C., & Kok, G. (2013). Threatening communication: A critical re-analysis and a revised meta-analytic test of fear appeal theory. *Health Psychology Review*, 7(Suppl 1), S8–S31. <https://doi.org/10.1080/17437199.2012.703527>
- Pollatsek, A., Narayanaan, V., Pradhan, A., & Fisher, D. L. (2006). Using eye movements to evaluate a PC-based risk awareness and perception training program on a driving simulator. *Human Factors*, 48(3), 447–464. <https://doi.org/10.1518/001872006778606787>

- Pradhan, A. K., Pollatsek, A., Knodler, M., & Fisher, D. L. (2009). Can younger drivers be trained to scan for information that will reduce their risk in roadway traffic scenarios that are hard to identify as hazardous? *Ergonomics*, 52(6), 657–673. <https://doi.org/10.1080/00140130802550232>
- Prato, C. G., Toledo, T., Lotan, T., & Taubman - Ben-Ari, O. (2010). Modeling the behavior of novice young drivers during the first year after licensure. *Accident Analysis & Prevention*, 42(2), 480–486. <https://doi.org/10.1016/j.aap.2009.09.011>
- Regan, Michael. A., Prabhakaran, P., Wallace, P., Cunningham, M. L., & Bennett, J. M. (2020). *Education and Training for Drivers of Assisted and Automated Vehicles* (Research Report AP-R616-20). Austroads.
- Roelofs, E. C. (2019). A Framework for Improving the Accessibility of Assessment Tasks. In B. P. Veldkamp & C. Sluiter (Eds.), *Theoretical and Practical Advances in Computer-based Educational Measurement* (pp. 21–45). Springer International Publishing. https://doi.org/10.1007/978-3-030-18480-3_2
- Roelofs, E. C., Emons, W. H. M., & Verschoor, A. J. (2021). Exploring task features that predict psychometric quality of test items: The case for the Dutch driving theory exam. *International Journal of Testing*, 21(2), 80–104. <https://doi.org/10.1080/15305058.2021.1916506>
- Roemer, E. (2021). Van rijles naar rijonderwijs. Advies verbetering autorijscholenbranche. Ministry of Infrastructure and Water Management.
- Rodwell, D., Alexander, M., Bates, L., Larue, G. S., & Watson, B. (2021). Parents' perceptions of driver education: A theoretically guided qualitative investigation. *Transportation Research Part F: Traffic Psychology and Behaviour*, 77, 293–311. <https://doi.org/10.1016/j.trf.2021.01.009>
- Rowe, R., Maughan, B., Gregory, A. M., & Eley, T. C. (2013). The development of risky attitudes from pre-driving to fully-qualified driving. *Injury Prevention: Journal of the International Society for Child and Adolescent Injury Prevention*, 19(4), 244–249. <https://doi.org/10.1136/injuryprev-2012-040551>
- Rudenko, A., Palmieri, L., Herman, M., Kitani, K. M., Gavril, D. M., & Arras, K. O. (2020). Human motion trajectory prediction: A survey. *The International Journal of Robotics Research*, 39(8), 895–935. <https://doi.org/10.1177/0278364920917446>
- Ruiter, R. A. C., Abraham, C., & Kok, G. (2001). Scary warnings and rational precautions: A review of the psychology of fear appeals. *Psychology & Health*, 16(6), 613–630. <https://doi.org/10.1080/08870440108405863>
- Ruiter, R. A. C., Kessels, L. T. E., Peters, G.-J. Y., & Kok, G. (2014). Sixty years of fear appeal research: Current state of the evidence. *International Journal of Psychology: Journal International De Psychologie*, 49(2), 63–70. <https://doi.org/10.1002/ijop.12042>
- Sagberg, F. (1998). *Month-by-month changes in accident risk among novice drivers*. Paper presented at the 24th International Conference of applied Psychology, San Francisco.
- Sanders, N., & Keskinen, E. (2004). *EU NovEV project; Evaluation of post-licence training schemes for novice drivers*. International Commission of Driver Testing Authorities CIECA.
- Schulz, S., Henning, H. J., & Chaselon, F. (1995). *Jugend fährt sicher. Schlussbericht zur Wirksamkeitsuntersuchung des Modellversuchs*. Bast.
- Scott-Parker, B. J., Bates, L., Watson, B. C., King, M. J., & Hyde, M. K. (2011). The impact of changes to the graduated driver licensing program in Queensland, Australia on the experiences of Learner drivers. *Accident Analysis and Prevention*, 43(4), 1301–1308. <https://doi.org/10.1016/j.aap.2011.01.012>
- Scott-Parker, B., Senserrick, T., Simons-Morton, B., & Jones, C. (2014). *Higher-order instruction by professional driving instructors: A naturalistic pilot study*. <https://acrs.org.au/article/higher-order-instruction-by-professional-driving-instructors-a-naturalistic-pilot-study>

- Scott-Parker, B., Watson, B., King, M. J., & Hyde, M. K. (2012). Young, Inexperienced, and on the Road: Do Novice Drivers Comply with Road Rules? *Transportation Research Record*, 2318(1), 98–106. <https://doi.org/10.3141/2318-12>
- Senserrick, T. (2016). Resilience and youth road safety: Some thoughts. *Journal of the Australasian College of Road Safety*, 27(4), 49–51. <https://doi.org/10.3316/informit.444394808733667>
- Senserrick, T., Ivers, R., Boufous, S., Chen, H.-Y., Norton, R., Stevenson, M., van Beurden, E., & Zask, A. (2009). Young driver education programs that build resilience have potential to reduce road crashes. *Pediatrics*, 124(5), 1287–1292. <https://doi.org/10.1542/peds.2009-0659>
- Senserrick, T., & Kinnear, N. (2017). Addressing Young and Novice Driver Safety in Great Britain: Developing a Systems-Based Approach. RAC Foundation.
- Senserrick, T., Oviedo-Trespalacios, O., Rodwell, D., & Kaye, S.-A. (2021). Driver education and training for new drivers: Moving beyond current ‘wisdom’ to new directions. In *Vickerman, Roger (eds.) International Encyclopedia of Transportation* (Vol. 7, pp. 158–164). Elsevier Ltd.
- Senserrick, T., & Swinburne, G. C. (2001). *Evaluation of an insight driver-training program for young drivers*. Monash University Accident Research Centre.
- Senserrick, T., & Williams, A. F. (2015). *Summary of Literature of the Effective Components of Graduated Driver Licensing Systems* (Research Report AP-R476-15). Austroads.
- Shell, D. F., Newman, I. M., Córdova-Cazar, A. L., & Heese, J. M. (2015). Driver education and teen crashes and traffic violations in the first two years of driving in a graduated licensing system. *Accident Analysis & Prevention*, 82, 45–52. <https://doi.org/10.1016/j.aap.2015.05.011>
- Shen, S., & Neyens, D. M. (2017). Assessing drivers' response during automated driver support system failures with non-driving tasks. *Journal of Safety Research*, 61, 149–155. <https://doi.org/10.1016/j.jsr.2017.02.009>
- Siegrist, St., & Ramseier, E. (1992). *Erfolgskontrolle von Fortbildungskursen für Autofahrer* (bfu-Report 18). Schweizerische Beratungsstelle für Unfallverhütung.
- Simons-Morton, B. G., Bingham, C. R., Ouimet, M. C., Pradhan, A. K., Chen, R., Barretto, A., & Shope, J. T. (2013). The effect on teenage risky driving of feedback from a safety monitoring system: A randomized controlled trial. *The Journal of Adolescent Health: Official Publication of the Society for Adolescent Medicine*, 53(1), 21–26. <https://doi.org/10.1016/j.jadohealth.2012.11.008>
- Simons-Morton, B., & Ehsani, J. P. (2016). Learning to Drive Safely: Reasonable Expectations and Future Directions for the Learner Period. *Safety*, 2(4), 20. <https://doi.org/10.3390/safety2040020>
- Simons-Morton, B., & Ouimet, M. C. (2006). Parent involvement in novice teen driving: A review of the literature. *Injury Prevention*, 12(suppl 1), i30–i37. <https://doi.org/10.1136/ip.2006.011569>
- Simons-Morton, B. G., Ouimet, M. C., & Catalano, R. F. (2008). Parenting and the Young Driver Problem. *American Journal of Preventive Medicine*, 35(3 Suppl), S294–S303. <https://doi.org/10.1016/j.amepre.2008.06.018>
- Simons-Morton, B. G., Ouimet, M. C., Zhang, Z., Klauer, S. E., Lee, S. E., Wang, J., Albert, P. S., & Dingus, T. A. (2011). Crash and Risky Driving Involvement Among Novice Adolescent Drivers and Their Parents. *American Journal of Public Health*, 101(12), 2362–2367. <https://doi.org/10.2105/AJPH.2011.300248>
- Simpson, H., Chinn, L., Stone, J., Elliott, M., & Knowles, J. (2002). *Monitoring and evaluation of safety measures for new drivers* (TRL Report TRL252). Transport Research Laboratory.
- Shea, J. B., & Morgan, R. L. (1979). Contextual interference effects on the acquisition, retention, and transfer of a motor skill. *Journal of Experimental Psychology: Human Learning and Memory*, 5(2), 179–187. <https://doi.org/10.1037/0278-7393.5.2.179>

- Slootmans, F., Dupont, E., & Silverans, P. (2011). *Risico's voor jonge bestuurders in het verkeer: Analyse van risicofactoren voor 18 tot 24-jarige bestuurders op basis van een enquête over hun betrokkenheid bij ongevallen*. Belgisch Instituut voor de Verkeersveiligheid.
- Sportillo, D., Paljic, A., & Ojeda, L. (2018). Get ready for automated driving using Virtual Reality. *Accident Analysis & Prevention*, 118, 102–113. <https://doi.org/10.1016/j.aap.2018.06.003>
- Stanton, N. A., Walker, G. H., Young, M. S., Kazi, T., & Salmon, P. M. (2007). Changing drivers' minds: The evaluation of an advanced driver coaching system. *Ergonomics*, 50(8), 1209–1234. <https://doi.org/10.1080/00140130701322592>
- SWOV. (2012). *Accompanied driving* [SWOV-factsheet].
- SWOV. (2016). *18- tot en met 24-jarigen: Jonge automobilisten* [SWOV-factsheet].
- SWOV. (2019). *Rijopleiding en -examen* [SWOV-factsheet]. SWOV. <https://www.swov.nl/feiten-cijfers/factsheet/rijopleiding-en-examen>
- Taubman - Ben-Ari, O. (2010). Young drivers' attitudes toward accompanied driving: A new multidimensional measure. *Accident Analysis & Prevention*, 42(4), 1009–1017. <https://doi.org/10.1016/j.aap.2009.12.003>
- Taubman – Ben-Ari, O., Lotan, T., & Prato, C. G. (2017). Young male drivers' risky driving 15months after licensure – The role of intervention, attitudes towards accompanied driving, and parents' risk. *Transportation Research Part F: Traffic Psychology and Behaviour*, 51, 73–80. <https://doi.org/10.1016/j.trf.2017.09.005>
- Taubman - Ben-Ari, O., Mikulincer, M., & Gillath, O. (2005). From parents to children—Similarity in parents and offspring driving styles. *Transportation Research Part F: Traffic Psychology and Behaviour*, 8(1), 19–29. <https://doi.org/10.1016/j.trf.2004.11.001>
- Taylor, J. E. (2018). The extent and characteristics of driving anxiety. *Transportation Research Part F: Traffic Psychology and Behaviour*, 58, 70–79. <https://doi.org/10.1016/j.trf.2018.05.031>
- Toledo, T., Lotan, T., Taubman-Ben-Ari, O., & Grimberg, E. (2012). Evaluation of a program to enhance young drivers' safety in Israel. *Accident Analysis and Prevention*, 45, 705–710. <https://doi.org/10.1016/j.aap.2011.09.041>
- Tronsmoen, T. (2010). Associations between driver training, determinants of risky driving behaviour and crash involvement. *Safety Science*, 48(1), 35–45. <https://doi.org/10.1016/j.ssci.2009.05.001>
- Tronsmoen, T. (2011). Differences between formal and informal practical driver training as experienced by the learners themselves. *Transportation Research Part F: Traffic Psychology and Behaviour*, 14(3), 176–188. <https://doi.org/10.1016/j.trf.2010.11.009>
- Twisk, D. A. M., & Stacey, C. (2007). Trends in young driver risk and countermeasures in European countries. *Journal of Safety Research*, 38(2), 245–257. <https://doi.org/10.1016/j.jsr.2007.03.006>
- Twisk, D. A. M., Vlakveld, W. P., Commandeur, J. J. F., Shope, J. T., & Kok, G. (2014). Five road safety education programmes for young adolescent pedestrians and cyclists: A multi-programme evaluation in a field setting. *Accident Analysis & Prevention*, 66, 55–61. <https://doi.org/10.1016/j.aap.2014.01.002>
- VicRoads (2021) Hazard Perception test. Opgehaald van: <https://www.vicroads.vic.gov.au/licences/your-ps/get-your-ps/hazard-perception-test>
- Vinkhuyzen, E., & Cefkin, M. (2016). Developing Socially Acceptable Autonomous Vehicles. *Ethnographic Praxis in Industry Conference Proceedings*, 2016(1), 522–534. <https://doi.org/10.1111/1559-8918.2016.01108>
- Vissers, J., & Tsapi, A. (2020). Kwaliteitsimpuls rij scholen. Onderzoek naar een rij scholenregister en kwaliteitscontrolesysteem (No. BG9103-RHD-ZZ-XX-RP-Z-0001). Ministry of Infrastructure and Water Management.

Vlakveld, W. P. (2005). *Jonge beginnende automobilisten, hun ongevalsrisico en maatregelen om dit terug te dringen* (R-2005-3). SWOV.

Vlakveld, W. P. (2011). *Hazard anticipation of young novice drivers: Assessing and enhancing the capabilities of young novice drivers to anticipate latent hazards in road and traffic situations* [Proefschrift]. Rijksuniversiteit Groningen.

Vlakveld, W. P. (2013). *Benchmarking rijsschoolsystemen in Nederland en omliggende landen. Vergelijking van rijsschoolsystemen en hun veiligheidswaarde in Nederland, Duitsland, België en het Verenigd Koninkrijk* (R-2013-17). SWOV.

Vlakveld, W. P. (2014). A comparative study of two desktop hazard perception tasks suitable for mass testing in which scores are not based on response latencies. *Transportation Research Part F: Traffic Psychology and Behaviour*, 22, 218–231. <https://doi.org/10.1016/j.trf.2013.12.013>

Vlakveld, W., Romoser, M. R. E., Mehranian, H., Diete, F., Pollatsek, A., & Fisher, D. L. (2011). Do Crashes and near Crashes in Simulator-Based Training Enhance Novice Drivers' Visual Search for Latent Hazards? *Transportation Research Record*, 2265(1), 153–160. <https://doi.org/10.3141/2265-17>

Vlakveld, W. P., & Wesseling, S. (2018). *ADAS in het rijexamen: Vragenlijstonderzoek onder rijsschoolhouders en rijexaminateurs naar moderne rijtaakondersteunende systemen in de rijopleiding en het rijexamen voor rijbewijs B* (R-2018-20). SWOV

Wang, Y., Zhang, W., & Salvendy, G. (2010a). A Comparative Study of Two Hazard Handling Training Methods for Novice Drivers. *Traffic Injury Prevention*, 11(5), 483–491. <https://doi.org/10.1080/15389588.2010.489242>

Wang, Y., Zhang, W., & Salvendy, G. (2010b). Effects of a Simulation-Based Training Intervention on Novice Drivers' Hazard Handling Performance. *Traffic Injury Prevention*, 11(1), 16–24. <https://doi.org/10.1080/15389580903390631>

Washington, S., Cole, R. J., & Herbel, S. B. (2011). European advanced driver training programs: Reasons for optimism. *IATSS Research*, 34(2), 72–79. <https://doi.org/10.1016/j.iatssr.2011.01.002>

Watson-Brown, N., Scott-Parker, B., & Senserrick, T. (2018). Development of a higher-order instruction coding taxonomy for observational data: Initial application to professional driving instruction. *Applied Ergonomics*, 70, 88–97. <https://doi.org/10.1016/j.apergo.2018.02.016>

Watson-Brown, N., Scott-Parker, B., & Senserrick, T. (2019). Association between higher-order driving instruction and risky driving behaviours: Exploring the mediating effects of a self-regulated safety orientation. *Accident Analysis & Prevention*, 131, 275–283. <https://doi.org/10.1016/j.aap.2019.07.005>

Watson-Brown, N., Scott-Parker, B., & Senserrick, T. (2020). Higher-order driving instruction and opportunities for improvement: Exploring differences across learner driver experience. *Journal of Safety Research*, 75, 67–77. <https://doi.org/10.1016/j.jsr.2020.08.002>

Weiss, T., Petzoldt, T., Bannert, M., & Krems, J. (2013). Calibration as side effect? Computer-based learning in driver education and the adequacy of driving-task-related self-assessments. *Transportation Research Part F: Traffic Psychology and Behaviour*, 17, 63–74. <https://doi.org/10.1016/j.trf.2012.10.001>

Wells, P., Tong, S., Sexton, B., Grayson, G., & Jones, E. (2008). *Cohort II: a study of learner and new drivers* (No. 81). Department for Transport. <https://www.roadsafetyobservatory.com/Evidence/Details/11556>.

Wetton, M. A., Hill, A., & Horswill, M. S. (2013). Are what happens next exercises and self-generated commentaries useful additions to hazard perception training for novice drivers? *Accident Analysis & Prevention*, 54, 57–66. <https://doi.org/10.1016/j.aap.2013.02.013>

White, M. J., Cunningham, L. C., & Titchener, K. (2011). Young drivers' optimism bias for accident risk and driving skill: Accountability and insight experience manipulations. *Accident; Analysis and Prevention*, 43(4), 1309–1315. <https://doi.org/10.1016/j.aap.2011.01.013>

Williams, A. F. (2017). Graduated driver licensing (GDL) in the United States in 2016: A literature review and commentary. *Journal of Safety Research*, 63, 29–41.

Willems, B., & Cuyvers, R. (2005). *Het inschatten van de eigen vaardigheid van jongeren in het kader van een bijkomende rijopleiding: Theoretische omkadering en empirische studie* (Steunpuntrapport RA-2005-56). Steunpunt Verkeersveiligheid.

Zhang, T., Hajiseyedjavadi, F., Wang, Y., Samuel, S., Qu, X., & Fisher, D. (2018). Training interventions are only effective on careful drivers, not careless drivers. *Transportation Research Part F: Traffic Psychology and Behaviour*, 58, 693–707. <https://doi.org/10.1016/j.trf.2018.07.004>

7 Bijlages

7.1 Bijlage 1: Gedetailleerde resultaten van de bevestigingen per deelaspect

Theorie-examen

Examinatoren

- o Meer dan de helft (57.6%) denkt dat het vernieuwde theorie-examen toekomstige kandidaat-bestuurders niet afschrikt om hun voorlopig rijbewijs te behalen. Een zeer kleine minderheid (4.5%) denkt dat het theorie-examen hen afschrikt om hun voorlopig rijbewijs te behalen. Bijna 40% (37.9%) weet het niet goed of heeft geen duidelijke mening.
- o De meerderheid (62.1%) vindt dat het theorie-examen voor een goede kennis van de wegcode zorgt. Eén vierde (25.8%) vindt dat het theorie-examen niet zorgt voor een goede kennis van de wegcode. Een minderheid (12.1%) heeft hier geen uitgesproken mening over
- o De grote meerderheid (86.3%) vindt het theorie-examen een goede voorbereiding op het alleen leren rijden. Bijna één tiende (9.1%) vindt het theorie-examen geen goede voorbereiding op het leren rijden. Een zeer kleine minderheid (4.5%) heeft hier geen duidelijke mening over
- o De meerderheid (71.2%) vindt het theorie-examen een goede voorbereiding op het praktijkexamen. De minderheid (16.7%) vindt het theorie-examen geen goede voorbereiding op het praktijkexamen. Een vergelijkbaar aantal (12.1%) heeft hieromtrent geen éénduidige mening
- o De meerderheid (71.2%) vindt dat het theorie-examen een goede moeilijkheidsgraad heeft. Een minderheid (15.2%) vindt dat het theorie-examen geen goede moeilijkheidsgraad heeft. Een vergelijkbaar aantal (13.6%) heeft hieromtrent geen mening.
- o De meerderheid (69.7%) vindt de vragen die gesteld worden tijdens het theorie-examen voldoende gevarieerd. Eén vierde (24.2%) vindt de vragen te (veel) gevarieerd. Slechts 1% (1.5%) zou liever meer variatie in de vragen zien. Een zeer kleine minderheid (4.5%) heeft hieromtrent geen duidelijke mening
- o De grote meerderheid (84.8%) vindt dat het aantal vragen dat gesteld wordt tijdens het theorie-examen voldoende. Een zeer kleine minderheid (6.1%) vindt dat er onvoldoende vragen gesteld worden tijdens het theorie-examen. Eén tiende (9.1%) heeft hier geen duidelijke mening over
- o De grote meerderheid (84.8%) is tevreden over de manier waarop het theorie-examen gescoord wordt. Een zeer kleine minderheid (3%) vindt dat het theorie-examen niet op een correcte manier gescoord wordt. Een minderheid (12.1%) heeft hier geen mening over
- o De meerderheid (66.7%) vindt dat het theorie-examen voldoende aandacht aan de kennis van de wegcode schenkt. Een minderheid (15.2%) vindt dat het vernieuwde theorie-examen onvoldoende aandacht schenkt aan de kennis van de wegcode. Een vergelijkbaar aantal (18.2%) heeft hieromtrent geen duidelijke mening
- o Bijna 40% (37.9%) vindt het vernieuwde theorie-examen een betere manier om de verkeerskennis te testen. Een minderheid (16.7%) vindt het vernieuwde theorie-examen geen betere manier om de verkeerskennis te testen in vergelijking met het oude systeem. Bijna de helft (45.5%) heeft hier geen mening over

- Ongeveer één vierde (22.7%) vindt dat kandidaat-bestuurders een betere kennis van de wegcode hebben t.o.v. vroeger. Bijna één derde (31.8%) vindt niet dat kandidaat-bestuurders een betere kennis hebben van de wegcode door de vernieuwingen van het theorie-examen. Bijna de helft (45.5%) heeft hier geen duidelijke positieve of negatieve mening over.
- Een kleine meerderheid (63.6%) vindt dat het theorie-examen moeilijker is geworden t.o.v. vroeger. Eén tiende (10.6%) vindt het vernieuwde theorie-examen niet moeilijker t.o.v. vroeger. Eén vierde (25.8%) heeft hier geen duidelijke mening over.

Rijlesgevers:

- Meer dan de helft (55.4%) vindt het vernieuwde theorie-examen moeilijker t.o.v. het oude examen. Een minderheid (12.8%) vindt het vernieuwde theorie-examen niet moeilijker t.o.v. vroeger. Dertig procent (31.8%) heeft hier geen uitgesproken mening over.
- Een kleine meerderheid (57.9%) vindt dat het vernieuwde theorie-examen toekomstige bestuurders niet afschrikt om hun voorlopig rijbewijs te behalen. Een minderheid (13.6%) denkt dat het vernieuwde theorie-examen mensen afschrikt om hun rijbewijs te behalen. Bijna 30% (28.5%) heeft hieromtrent geen mening.
- De meerderheid (74.1%) vindt het theorie-examen een goede voorbereiding op het leren rijden.

Een minderheid (16.4%) vindt het theorie-examen geen goede voorbereiding op het leren rijden. Eén tiende (9.5%) staat hier eerder neutraal tegenover

- Een kleine meerderheid (62.6%) vindt het theorie-examen een goede voorbereiding op het praktijkexamen. Eén vierde (26.7%) vindt het theorie-examen geen goede voorbereiding op het praktijkexamen. Eén tiende (10.8%) staat hier eerder neutraal tegenover
- Een kleine meerderheid (59%) vindt dat het theorie-examen een goede moeilijkheidsgraad heeft. Eén vierde (23.3%) vindt dat het theorie-examen geen goede moeilijkheidsgraad heeft. Bijna één vijfde (17.7%) heeft hieromtrent geen uitgesproken mening
- Bijna één derde (31.3%) vindt dat kandidaat-bestuurders geen betere kennis hebben van de wegcode door het vernieuwde theorie-examen t.o.v. vroeger. Eén vierde (26.9%) vindt dat kandidaat-bestuurders wel een betere kennis van de wegcode hebben t.o.v. vroeger.

Veertig procent (41.8%) heeft hier geen uitgesproken mening over

- Bijna de helft (44.9%) vindt het vernieuwde theorie-examen een betere manier om de verkeerskennis te testen t.o.v. vroeger. Eén vijfde (21.3%) vindt het vernieuwde theorie-examen geen betere manier om de verkeerskennis te testen t.o.v. vroeger. Eén derde (33.8%) heeft hier geen uitgesproken mening over
- De meerderheid (73.3%) vindt dat het aantal vragen dat gesteld wordt voldoende is. Een minderheid (15.1%) vindt dat er onvoldoende vragen gesteld worden op het theorie-examen. Eén tiende (11.5%) heeft hier geen mening over.
- De meerderheid (67.4%) vindt dat het vernieuwde theorie-examen meer nadruk moet leggen op de rij-attitudes. Eén tiende (12.3%) vindt dat het vernieuwde theorie-examen niet meer nadruk moet leggen op rij-attitudes. Eén vijfde (20.3%) heeft hier geen duidelijke mening omtrent.

Kandidaat-bestuurders:

- Meer dan de helft (57%) geeft aan dat het theorie-examen hen niet afschrikt om hun voorlopig rijbewijs te behalen. Bijna 30% (28%) geeft aan dat het theorie-examen hun wel afschrikt om een voorlopig rijbewijs te behalen. De rest (15%) staat hier neutraal tegenover
- De meerderheid (75.5%) vindt dat het examen een goede moeilijkheidsgraad heeft. Eén tiende (10.1%) vindt dat het theorie-examen geen goede moeilijkheidsgraad heeft. De rest (14.4%) is het hiermee noch eens, noch oneens
- De meerderheid (70.1%) vindt dat het examen eerlijk wordt gescoord. Bijna 15% (14.7%) vindt dat het theorie-examen niet eerlijk gescoord wordt. De rest (15.2%) heeft hieromtrent geen duidelijke mening

- De grote meerderheid (84%) vindt dat het theorie-examen voor een goede kennis van de wegcode zorgt. Een zeer klein aantal (6.6%) vindt dat het theorie-examen niet voor een goede kennis van de wegcode zorgt. De rest (9.4%) heeft hier geen mening over.
- De meerderheid (72.4%) vindt het theorie-examen een goede voorbereiding op het leren rijden. Een minderheid (14.2%) vindt het theorie-examen geen goede voorbereiding voor het leren rijden. Een vergelijkbaar aantal (13.5%) heeft hieromtrent geen uitgesproken mening
- Bijna de helft (49.1%) vindt het theorie-examen een goede voorbereiding op het praktijkexamen. Bijna één vierde (24.2%) vindt het theorie-examen geen goede voorbereiding op het praktijkexamen. Een vergelijkbaar aantal (26.7%) heeft hieromtrent geen mening

Ondersteuningsmiddelen

Kandidaat-bestuurders

- Ze hebben het meest gebruik gemaakt van de website mijnrijbewijsb.be (46.9%) en het handboek Autorijden van A tot Z met Flor Koninckx: 1041 (37.2%). Gevolgd door andere (27.4%), wees wegwijs (14.1%) en Hit The Road handboek rijbewijs B (12.1%). Het praktijkboek rijbewijzer (4.8%), de Rijbewijzer app (3.8%), en Rijbewijzer in de klas (2.3%) zijn maar door een zeer kleine minderheid gebruikt.

Begeleiders

- De meerderheid (61.5%) van de begeleiders is bekend met ondersteuningsmiddelen die gebruikt worden. Bijna 30% (29.3%) is niet bekend met ondersteuningsmiddelen. Bijna één tiende (9.2%) geeft aan niet te weten of ze ondersteuningsmiddelen kennen.
- Van de aangeboden ondersteuningsmiddelen werd mijnrijbewijsB het meeste gebruikt en Hit the Road handboek rijbewijs B het minst.

MijnRijbewijsB.be

Begeleiders:

- De grote meerderheid (81.6%) geeft aan dat de kandidaat-bestuurder veel geleerd heeft van de website. Slechts 1% geeft aan dat de kandidaat-bestuurder niet veel geleerd van mijnrijbewijsb.be. Een zeer klein aantal (5.1%) heeft geen duidelijke mening hieromtrent en een kleine minderheid (12.2%) weet het niet.
- Duidelijkheid: 82.7% vond Mijnrijbewijsb.be duidelijk.
- Gebruiksvriendelijkheid: 79.6% vond Mijnrijbewijsb.be gebruiksvriendelijk.
- Goed ter voorbereiding van examens: 86.8% vond Mijnrijbewijsb.be een goede voorbereiding voor de examens.

Kandidaat-bestuurders:

- De grote meerderheid (87.7%) geeft aan veel geleerd te hebben van de website. Een zeer klein aantal (4%) geeft aan niet veel geleerd te hebben van mijnrijbewijsb.be. De rest (8.3%) heeft geen duidelijke mening hieromtrent
- Duidelijkheid: de grote meerderheid (82%) vond Mijnrijbewijsb.be duidelijk. Een zeer kleine minderheid (2.6%) vond Mijnrijbewijsb.be onduidelijk. Een vergelijkbaar aantal (5.4%) vond Mijnrijbewijsb.be noch duidelijk, noch onduidelijk
- Gebruiksvriendelijkheid: de overgrote meerderheid (92.2%) vond Mijnrijbewijsb.be gebruiksvriendelijk. Een zeer kleine minderheid (2.8%) vond Mijnrijbewijsb.be niet gebruiksvriendelijk. Een vergelijkbaar aantal (5%) vond Mijnrijbewijsb.be noch gebruiksvriendelijk, noch gebruiksonvriendelijk
- Goed ter voorbereiding van examens: de grote meerderheid (88.5%) vond Mijnrijbewijsb.be een goede voorbereiding voor de examens. Een zeer kleine minderheid (4.2%) vond Mijnrijbewijsb.be geen goede voorbereiding op de examens. Een vergelijkbaar aantal (7.3%) was het noch oneens, noch eens

Praktijkboek Rijbewijzer

Kandidaat-bestuurders:

- De meerderheid (68.3%) geeft aan veel geleerd te hebben van het praktijkboek. Bijna 16% (15.8%) geeft aan niet veel geleerd te hebben van het praktijkboek rijbewijzer. Hetzelfde aantal (15.8%) heeft geen duidelijke mening hieromtrent
- Duidelijkheid: de grote meerderheid (81.6%) vond het praktijkboek rijbewijzer duidelijk. Bijna één tiende (9.2%) vond het praktijkboek rijbewijzer onduidelijk. Hetzelfde aantal (9.2%) vond het praktijkboek rijbewijzer noch duidelijk, noch onduidelijk
- Gebruiksvriendelijkheid: De meerderheid (79.2%) vond het praktijkboek rijbewijzer gebruiksvriendelijk. Een kleine minderheid (8.3%) vond het praktijkboek rijbewijzer niet gebruiksvriendelijk. Meer dan één tiende (12.5%) vond het praktijkboek rijbewijzer noch gebruiksvriendelijk, noch gebruiksonvriendelijk
- Goed ter voorbereiding van examens: De meerderheid (75.8%) vond het praktijkboek rijbewijzer een goede voorbereiding voor de examens. Eén tiende (10%) vond het praktijkboek rijbewijzer geen goede voorbereiding voor de examens. Een vergelijkbaar aantal (14.2%) was het noch oneens, noch eens

Begeleiders:

- De grote meerderheid (80.5%) geeft aan dat de kandidaat-bestuurder geleerd heeft van het praktijkboek. Een minderheid (12.2%) heeft geen duidelijke mening hieromtrent en een zeer kleine minderheid (7.3%) weet het niet.
- Gebruiksvriendelijkheid: 87.8% vond het praktijkboek rijbewijzer gebruiksvriendelijk.
- Goed ter voorbereiding van examens: 85.4% vond het praktijkboek rijbewijzer een goede voorbereiding voor de examens.

Rijbewijzer in de klas

Rijlesgevers:

- Eén vijfde van de rijlesgevers (20.4%) was reeds één of meerdere malen lesgever geweest van de opleiding 'Rijbewijzer in de klas'. Van deze personen vindt de meerderheid (69.6%) dit een goed concept. Eén vijfde (19.6%) vindt 'Rijbewijzer in de klas' geen goed concept. Eén tiende (10.7%) heeft hieromtrent geen mening. Van deze personen is meer dan de helft (57.2%) tevreden met de inhoud die moet gegeven worden. Eén derde (33.9%) hiervan is niet tevreden over de inhoud die moet gegeven worden tijdens de lesmomenten. Een zeer kleine minderheid (8.9%) heeft hieromtrent geen mening. Van deze personen vindt meer dan de helft (57.1%) dat de leerlingen enthousiast meewerken tijdens de lesmomenten. Een minderheid (16.1%) vindt dat de leerlingen niet enthousiast meewerken tijdens de lesmomenten. Eén vierde (26.8%) heeft hieromtrent geen uitgesproken mening.

Begeleiders:

- De meerderheid (67.6%) geeft aan dat de kandidaat-bestuurder veel geleerd heeft van rijbewijzer in de klas. Slechts 3% (2.9%) geeft aan dat de kandidaat-bestuurder niet veel geleerd heeft van rijbewijzer in de klas. Een minderheid (17.6%) heeft geen duidelijke mening hieromtrent en een vergelijkbaar aantal (11.8%) weet het niet.
- Duidelijkheid: 67.7% vond de rijbewijzer in de klas duidelijk.
- Goed ter voorbereiding van examens: 67.7% vond de rijbewijzer in de klas een goede voorbereiding voor de examens.

Kandidaat-bestuurders:

- De helft (50%) geeft aan veel geleerd te hebben van rijbewijzer in de klas. Meer dan één vierde (25.8%) geeft aan niet veel geleerd te hebben van rijbewijzer in de klas. Een vergelijkbaar aantal (24.2%) heeft geen duidelijke mening hieromtrent
- Duidelijkheid: de meerderheid (66.1%) vond rijbewijzer in de klas duidelijk. Bijna één vierde (22.6%) vond rijbewijzer in de klas onduidelijk. Meer dan één tiende (11.3%) vond rijbewijzer in de klas noch duidelijk, noch onduidelijk

- Goed ter voorbereiding van examens: bijna 60% (59.7%) vond rijbewijzer in de klas een goede voorbereiding voor de examens. Eén vierde (25.8%) vond rijbewijzer in de klas geen goede voorbereiding op de examens. Een minderheid (14.5%) was het noch oneens, noch eens

Smartphone applicatie Rijbewijzer

Begeleiders:

- De meerderheid (79.1%) geeft aan dat de kandidaat-bestuurder veel geleerd heeft van de app. Een zeer kleine minderheid (8.3%) geeft aan dat de kandidaat-bestuurder niet veel geleerd van de app. Een gelijkaardig aantal (8.3%) heeft geen duidelijke mening hieromtrent en een zeer kleine minderheid (4.2%) weet het niet.
- Duidelijkheid: 79.2% vond de app duidelijk.
- Gebruiksvriendelijkheid: 70.8% vond de app gebruiksvriendelijk.
- Goed ter voorbereiding van examens: 70.8% vond de app een goede voorbereiding voor de examens.

Kandidaat-bestuurders:

- Meer dan de helft (58.2%) geeft aan veel geleerd te hebben van de app. Bijna één vierde (24.5%) geeft aan niet veel geleerd te hebben van de app. De rest (17.3%) heeft geen duidelijke mening hieromtrent
- Duidelijkheid: de meerderheid (71.5%) vond de app duidelijk. Een minderheid (12.2%) vond de app onduidelijk. Een vergelijkbaar aantal (16.3%) vond de app noch duidelijk, noch onduidelijk
- Gebruiksvriendelijkheid: de meerderheid (66.3%) vond de app gebruiksvriendelijk. Een minderheid (14.3%) vond de app niet gebruiksvriendelijk. Bijna 20% (19.4%) vond de app noch gebruiksvriendelijk, noch gebruiksonvriendelijk
- Goed ter voorbereiding van examens: de meerderheid (66.4%) vond de app een goede voorbereiding voor de examens. Een minderheid (16.3%) vond de inhoud van de app onduidelijk. Een vergelijkbaar aantal (17.3%) was het noch oneens, noch eens

Leren autorijden van A tot Z met Flor Koninckx

Kandidaat-bestuurders

- De grote meerderheid (81%) geeft aan veel geleerd te hebben hiervan. Een zeer kleine minderheid (6.3%) geeft aan niet veel geleerd te hebben hiervan. De rest (12.7%) heeft geen duidelijke mening hieromtrent
- Duidelijkheid: de grote meerderheid (81.4%) vond het handboek duidelijk. Een zeer kleine minderheid (5.4%) vond het handboek onduidelijk. Een minderheid (13.2%) vond het handboek noch duidelijk, noch onduidelijk
- Gebruiksvriendelijkheid: de grote meerderheid (82.5%) vond het handboek gebruiksvriendelijk. Een zeer klein aantal (6.2%) vond het handboek niet gebruiksvriendelijk. De rest (11.3%) vond het handboek noch gebruiksvriendelijk, noch gebruiksonvriendelijk
- Goed ter voorbereiding van examens: de grote meerderheid (82.5%) vond het handboek een goede voorbereiding voor de examens. Een zeer kleine minderheid (6.4%) vond het handboek geen goede voorbereiding op de examens. De rest (11.1%) was het noch oneens, noch eens

Begeleiders:

- De meerderheid (84.8%) geeft aan dat de kandidaat-bestuurder veel geleerd heeft van dit ondersteuningsmiddel. Slechts 1% (1.3%) geeft aan dat de kandidaat-bestuurder niet veel geleerd heeft hiervan. Een kleine minderheid (8.3%) heeft geen duidelijke mening hieromtrent en een vergelijkbaar aantal (8.9%) weet het niet
- Duidelijkheid: 84.8% vond het handboek duidelijk.
- Gebruiksvriendelijkheid: 82.3% vond het handboek gebruiksvriendelijk.

- Goed ter voorbereiding van examens: 79.8% vond het handboek een goede voorbereiding voor de examens.

Wees wegwijs

Kandidaat-bestuurders:

- De grote meerderheid (83.9%) geeft aan veel geleerd te hebben van wees wegwijs. Bijna één tiende (9.7%) geeft aan niet veel geleerd te hebben van wees wegwijs. De rest (16.4%) heeft geen duidelijke mening hieromtrent
- Duidelijkheid: de grote meerderheid (80.8%) vond Wees wegwijs duidelijk. Een zeer klein aantal (6.4%) vond Wees wegwijs onduidelijk. De rest (12.8%) vond Wees wegwijs noch duidelijk, noch onduidelijk
- Gebruiksvriendelijkheid: de grote meerderheid (80.9%) vond Wees wegwijs gebruiksvriendelijk. Een zeer klein aantal (6.9%) vond Wees wegwijs niet gebruiksvriendelijk. De rest (12.2%) vond Wees wegwijs noch gebruiksvriendelijk, noch gebruiksonvriendelijk

Begeleiders:

- De meerderheid (66.7%) geeft aan dat de kandidaat-bestuurder veel geleerd heeft van wees wegwijs. Een zeer kleine minderheid (4.2%) geeft aan dat de kandidaat-bestuurder niet veel geleerd heeft van wees wegwijs. Een vergelijkbaar aantal (8.3%) heeft geen duidelijke mening hieromtrent. Eén vijfde (20.8%) weet het niet.
- Duidelijkheid: 66.7% vond Wees wegwijs duidelijk.
- Gebruiksvriendelijkheid: 70.8% vond Wees wegwijs gebruiksvriendelijk.
- Goed ter voorbereiding van examens: 75% vond Wees wegwijs een goede voorbereiding voor de examens.

Hit the Road handboek rijbewijs B

Kandidaat-bestuurders:

- De meerderheid (74.8%) geeft aan veel geleerd te hebben van Hit The Road. Eén tiende (10.6%) geeft aan niet veel geleerd te hebben van Hit The Road. De rest (14.6%) heeft geen duidelijke mening hieromtrent
- Duidelijkheid: de grote meerderheid (80.1%) vond Hit The Road duidelijk. Een zeer klein aantal (7.8%) vond Hit the Road onduidelijk. De rest (12.1%) vond Hit The Road noch duidelijk, noch onduidelijk
- Gebruiksvriendelijkheid: de grote meerderheid (81.3%) vond Hit The Road gebruiksvriendelijk. Een zeer klein aantal (6.9%) vond Hit the road niet gebruiksvriendelijk. De rest (11.8%) vond Hit The Road noch gebruiksvriendelijk, noch gebruiksonvriendelijk
- Goed ter voorbereiding van examens: de meerderheid (76.3%) vond Hit The Road een goede voorbereiding voor de examens. Eén tiende (10.9%) vond Hit the Road geen goede voorbereiding. De rest (12.8%) was het noch oneens, noch eens

Begeleiders:

- Opvallend: Een minderheid (38.4%) geeft aan dat de kandidaat-bestuurder veel geleerd heeft van Hit The Road. Bijna één vierde (23.1%) heeft geen duidelijke mening hieromtrent en bijna 40% (38.5%) weet het niet.
- Duidelijkheid: Opvallend: minder dan de helft (46.2%) vond Hit The Road duidelijk.
- Gebruiksvriendelijkheid: Opvallend: slechts 40% (38.5%) vond Hit The Road gebruiksvriendelijk.
- Goed ter voorbereiding van examens: Opvallend: slechts iets meer dan de helft (53.9%) vond Hit The Road een goede voorbereiding voor de examens.

Andere

Kandidaat-bestuurders:

- De meerderheid (75.6%) geeft aan veel geleerd te hebben van de overige ondersteuningsmiddelen. Een zeer klein aantal (7%) geeft aan niet veel geleerd te hebben van de andere ondersteuningsmiddelen. De rest (17.5%) heeft geen duidelijke mening hieromtrent.
- Duidelijkheid: de meerderheid (77.2%) vond de andere ondersteuningsmiddelen duidelijk. Een zeer klein aantal (3.8%) vond de andere ondersteuningsmiddelen onduidelijk. De rest (19%) was neutraal.
- Gebruiksvriendelijkheid: de meerderheid (77.1%) vond de andere middelen gebruiksvriendelijk. Een zeer klein aantal (4.1%) vond de andere ondersteuningsmiddelen niet gebruiksvriendelijk. De rest (18.8%) was het hiermee noch eens, noch oneens
- Goed ter voorbereiding van examens: de meerderheid (78.7%) vond de andere middelen een goede voorbereiding. Een zeer klein aantal (2.9%) vond de andere ondersteuningsmiddelen geen goede voorbereiding voor de examens. De rest (18.4%) was het hiermee noch eens noch oneens

Begeleiders:

- De meerderheid (72.8%) geeft aan dat de kandidaat-bestuurder veel geleerd heeft van de overige ondersteuningsmiddelen. Bijna één tiende (9.1%) heeft geen duidelijke mening hieromtrent en bijna één vijfde (18.2%) weet het niet.
- Duidelijkheid: 72.7% vond de andere ondersteuningsmiddelen duidelijk.
- Gebruiksvriendelijkheid: 72.7% vond de andere ondersteuningsmiddelen gebruiksvriendelijk.
- Goed ter voorbereiding van examens: 72.7% vond de andere ondersteuningsmiddelen een goede voorbereiding voor de examens.

Vormingsmoment

Begeleiders:

- De meerderheid (73.7%) vond de informatie die verstrekt werd tijdens het vormingsmoment nuttig. Eén tiende (11.1%) vond de info die werd verstrekt tijdens het vormingsmoment niet nuttig. Een vergelijkbaar aantal (15.2%) had hier geen mening over
- De meerderheid (70.2%) was tevreden over het vormingsmoment. Een minderheid (13.1%) was globaal gezien ontevreden over het vormingsmoment. Een vergelijkbaar aantal (16.7%) had hier geen mening over
- De meerderheid (72.7%) geeft aan bijgeleerd te hebben van het vormingsmoment. Een kleine minderheid (14.6%) van de begeleiders geeft aan van (bijna) niets te hebben bijgeleerd van het vormingsmoment. Een vergelijkbaar aantal (12.6) is het noch oneens, noch eens
- Wanneer er aan de begeleiders wordt gevraagd hoeveel ze bijgeleerd hebben van het vormingsmoment van 1 tot 10 waarbij 1 niets is en 10 extreem veel, is de gemiddelde score 6.10 (SD: 2.32). We zien hierbij wel dat 75.9% een score van 5 of meer geeft.
- Veertig procent (40.9%) geeft aan dat ze proberen veiliger te rijden sinds het volgen van het vormingsmoment. Eén vierde (25.3%) geeft aan dat ze na het volgen van het vormingsmoment zelf niet veiliger proberen te rijden. Eén derde (33.8%) heeft hieromtrent geen duidelijke mening
- De helft (50%) was zelfzekerder in het coachen na het volgen van het vormingsmoment. De minderheid (13.1%) was niet zelfzekerder in het coachen na het volgen van het vormingsmoment. Eén vierde (27.3%) had hieromtrent geen mening.
- De meerderheid (65.7%) heeft de kennis die opgedaan was tijdens het vormingsmoment kunnen omzetten in de praktijk. Een kleine minderheid (15.2%) heeft de bij het vormingsmoment opgedane kennis niet kunnen omzetten in de praktijk wanneer hij/zij een kandidaat-bestuurder coachte. Bijna één vijfde (19.2%) heeft hieromtrent geen mening.

- Eén derde (33.8%) voelde zich veiliger in de auto tijdens het coachen. Een vergelijkbaar aantal (31.3%) voelde zich niet veiliger tijdens het coachen na het volgen van het vormingsmoment. Een vergelijkbaar aantal (34.8%) had hieromtrent geen mening.
- De meerderheid (74.7%) vond dat ze handvaten en concrete tips om de kandidaat-bestuurder te coachen hadden aangereikt gekregen tijdens het vormingsmoment. Een kleine minderheid (12.1%) van de begeleiders gaf aan dat het vormingsmoment hen onvoldoende handvaten en concrete tips gaf om de kandidaat-bestuurder te coachen. Een vergelijkbaar aantal (13.1%) had hier geen mening over.
- De helft (53%) vindt dat het vormingsmoment opnieuw ingevoerd moet worden. Dertig procent (30.4%) vindt dat het vormingsmoment niet opnieuw ingevoerd moet worden. Een minderheid (16.6%) is het hier noch oneens, noch eens mee
- De helft (52.2%) vindt dat kandidaat-bestuurders ook aanwezig zouden moeten zijn. Dertig procent (30.8%) vindt dat kandidaat-bestuurders niet aanwezig moeten zijn bij het vormingsmoment. Een minderheid (17%) is het hiermee noch eens, noch oneens
- Een kleine meerderheid (59.1%) was tevreden over de prijs van het vormingsmoment. Bijna één vierde (23.2%) vond het vormingsmoment niet goed van prijs. Een minderheid (17.7%) had hieromtrent geen mening
- De meerderheid (71.2%) was tevreden over de duurtijd. Een minderheid (18.7%) vond de duurtijd van het vormingsmoment niet goed. Eén tiende (10.1%) had hier geen mening over.
- De helft (52.6%) was gemotiveerd om het vormingsmoment te volgen. Bijna één vijfde (19.2%) was niet gemotiveerd om het vormingsmoment te volgen. Een vergelijkbaar aantal (18.2%) had hierover geen mening

Risicoperceptietest

Examinatoren:

- Een kleine meerderheid (58.7%) vindt dat kandidaat-bestuurders risico's tijdens het rijden niet beter inschatten sinds de invoering van de risicoperceptietest. Opvallend: slechts 3% (3.2%) vindt dat de test zorgt voor het beter kunnen inschatten van de risico's tijdens het rijden. Bijna 40% (38.1%) heeft hieromtrent geen mening
- De meerderheid (65.1%) vindt niet dat kandidaat-bestuurders veiliger rijden tijdens het praktijkexamen sinds de invoering van de risicoperceptietest. Slechts 1.6% vindt dat kandidaat-bestuurders wel veiliger rijden door de test. Eén derde (33.3%) heeft hieromtrent geen duidelijke mening.
- Meer dan de helft (55.6%) vindt dat kandidaat-bestuurders niet goed voorbereid naar de risicoperceptietest komen. Eén tiende (10.1%) vindt dat kandidaat-bestuurders wel voldoende voorbereid naar de risicoperceptietest komen. Eén derde (33.3%) heeft hieromtrent geen duidelijke mening.

Rijlesgevers:

- Opvallend: meer dan de helft (54%) vindt dat kandidaat-bestuurders de risico's tijdens het rijden niet beter inschatten sinds de invoering van de risicoperceptietest. Iets meer dan één tiende (12.9%) vindt dat kandidaat-bestuurders de risico's tijdens het rijden wel beter inschatten sinds de invoering van de risicoperceptietest. Eén derde (33.2%) heeft hier geen uitgesproken mening over
- Opvallend: meer dan de helft (56.4%) vindt niet dat kandidaat-bestuurders veiliger rijden tijdens het praktijkexamen sinds de invoering van de risicoperceptietest. Een zeer kleine minderheid (7.4%) vindt dat ze wel veiliger rijden tijdens het praktijkexamen sinds invoering van de risicoperceptietest. Eén derde (36.2%) heeft hierover geen uitgesproken mening.

Beginnende bestuurders:

- Bijna de helft (46.4%) vindt dat het helpt om de risico's in het verkeer sneller in te schatten. Eén derde (33.1%) vindt dat de risicoperceptietest niet helpt om de risico's van het verkeer sneller te herkennen. Ongeveer één vijfde (20.5%) heeft hieromtrent geen mening.
- Opvallend: bijna de helft (44%) geeft aan niet bij te hebben geleerd van de risicoperceptietest. Ongeveer één derde (35.7%) geeft aan bijgeleerd te hebben van de risicoperceptietest. Eén vijfde (20.3%) heeft hieromtrent geen uitgesproken mening.
- Ongeveer de helft (47.7%) vindt het een nuttig onderdeel van het praktijkexamen. Ongeveer één derde (33.8%) vindt de risicoperceptietest geen nuttig onderdeel van het praktijkexamen. Een minderheid (18.5%) heeft hieromtrent geen duidelijke mening.
- De meerderheid (74.8%) vindt het aantal gestelde stellingen voldoende. Een kleine minderheid (9.9%) is niet tevreden met het aantal gestelde stellingen. Een minderheid (16.3%) heeft hier geen duidelijke mening over.
- De meerderheid (76.2%) had voldoende tijd om de vragen te beantwoorden. Een minderheid (13.4%) had onvoldoende tijd om de vragen te beantwoorden. De rest (10.4%) weet het niet meer.

Manoeuvres

Examinatoren:

- Eén derde (33.3%) vindt dat er niet meer bestuurders falen op de manoeuvres sinds de invoering van de extra manoeuvres. Meer dan één vijfde (22.2%) vindt dat er meer bestuurders falen op de manoeuvres sinds de invoering van de extra manoeuvres. Meer dan 40% (44.4%) heeft hier geen duidelijke mening omtrent.
- De meerderheid (74.6%) vindt de invoering van de manoeuvres een verbetering van het praktijkexamen. Een minderheid (15.9%) vindt de extra manoeuvres geen verbetering voor het praktijkexamen. Bijna één tiende (9.5%) heeft hieromtrent geen mening.
- De meerderheid (73%) vindt het nuttig dat de extra manoeuvres zijn toegevoegd. Een minderheid (15.9%) vindt het niet nuttig dat de extra manoeuvres onderdeel geworden zijn van het praktijkexamen. Eén tiende (11.1%) heeft hieromtrent geen mening.
- De meerderheid (69.8%) vindt de te kennen manoeuvres een goede voorbereiding op het alleen rijden. Een minderheid (15.9%) vindt de te kennen manoeuvres geen goede voorbereiding op het alleen rijden na het behalen van het definitief rijbewijs. Een vergelijkbaar aantal (14.3%) heeft hieromtrent geen duidelijke mening.
- Iets meer dan de helft (55.6%) vindt dat de manoeuvres een goede moeilijkheidsgraad hebben. Bijna 30% (28.6%) vindt dat de manoeuvres geen goede moeilijkheidsgraad hebben. Een minderheid (15.9%) heeft hier geen mening over.
- De meerderheid (76.2%) vindt dat het aantal te kennen manoeuvres voldoende is. Een zeer kleine minderheid (6.3%) vindt dat het aantal te kennen manoeuvres voor het praktijkexamen niet voldoende is. Bijna één vijfde (17.5%) heeft hieromtrent geen mening.
- Wanneer de manoeuvres moeten gerangschikt worden op moeilijkheidsgraad (1 = het moeilijkste, 6 het gemakkelijkste), zien we volgende uitkomst:
 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 achteruit rijden

Rijlesgevers:

- Bijna 30% (29.1%) vindt dat er meer personen falen op het onderdeel manoeuvres sinds de invoering van de extra manoeuvres. Een vergelijkbaar aantal (27.7%) vindt dat er niet meer bestuurders falen op het onderdeel manoeuvres sinds de invoering van de extra manoeuvres. Veertig procent (43.1%) heeft hier geen duidelijke mening over.

- De grote meerderheid (85.2%) vindt de invoering van de extra manoeuvres een verbetering van het praktijkexamen. Een zeer kleine minderheid (7.3%) vindt de te kennen manoeuvres geen verbetering van het praktijkexamen. Een vergelijkbaar aantal (7.6%) heeft hieromtrent geen uitgesproken mening
- De grote meerderheid (86.6%) vindt het nuttig dat de extra manoeuvres zijn toegevoegd. Een zeer kleine minderheid (3.4%) vindt het niet nuttig dat de extra manoeuvres onderdeel zijn geworden van het praktijkexamen. Een vergelijkbaar aantal (7.3%) heeft hieromtrent geen mening
- De grote meerderheid (79.3%) vindt de moeilijkheidsgraad van de manoeuvres goed. Een zeer kleine minderheid (8.1%) vindt dat de te kennen manoeuvres geen goede moeilijkheidsgraad hebben. Eén tiende (12.6%) heeft hieromtrent geen mening
- De grote meerderheid (80.1%) vindt het aantal te kennen manoeuvres voor het praktijkexamen voldoende. Eén tiende (11.8%) is het niet eens met het aantal te kennen manoeuvres. Een vergelijkbaar aantal (8.1%) doet hier geen echte uitspraak over
- De grote meerderheid (83.8%) vindt de te kennen manoeuvres een goede voorbereiding op het alleen rijden. Een zeer kleine minderheid (7%) vindt de te kennen manoeuvres geen goede voorbereiding op alleen rijden na het behalen van het definitief rijbewijs. Een vergelijkbaar aantal (9.2%) heeft hier geen duidelijke mening over.

Beginnende bestuurders:

- De meerderheid (69%) had geen problemen met de manoeuvres op het praktijkexamen. Bijna één vijfde (18.4%) geeft aan moeilijkheden gehad te hebben tijdens het examen, maar dat ze uiteindelijk wel geslaagd waren. Eén tiende (10.4%) geeft aan minstens éénmaal niet geslaagd te zijn op het praktijkexamen door de manoeuvres. Een zeer kleine minderheid (2.2%) weet het niet meer.
- De grote meerderheid (87.3%) is tevreden van de moeilijkheidsgraad van de manoeuvres. Een zeer kleine minderheid (5.4%) is niet tevreden over de moeilijkheidsgraad van de manoeuvres op het praktijkexamen. Een vergelijkbaar aantal (7.3%) is het hiermee noch eens, noch oneens.
- De meerderheid (88.5%) vindt de manoeuvres een goede voorbereiding op het alleen rijden na het behalen van het definitief rijbewijs. Een kleine minderheid (5.5%) vindt dat de manoeuvres geen goede voorbereiding zijn voor het alleen rijden. Een vergelijkbare kleine minderheid (6.1%) heeft hier geen duidelijke mening over.
- De meerderheid (88.3%) vindt het aantal te kennen manoeuvres voldoende. Een kleine minderheid (5.2%) vindt het aantal manoeuvres die men moet kennen voor het praktijkexamen niet voldoende. Een vergelijkbare kleine minderheid (6.5%) is het hiermee noch eens, noch oneens.
- De meerderheid (89.5%) is tevreden dat ze de manoeuvres reeds op voorhand moesten oefenen. Een zeer kleine minderheid (3.6%) is ontevreden dat ze reeds de 6 manoeuvres konden oefenen voor ze alleen mochten rijden. Een kleine minderheid (6.9%) heeft hieromtrent geen duidelijke mening.
- Wanneer de manoeuvres moeten gerangschikt worden op moeilijkheidsgraad (1 = het moeilijkste, 6 het gemakkelijkste), zien we volgende uitkomst:
 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 achteruit rijden

Zelfstandig rijden

Examinatoren:

- Bijna de helft (49.2%) vindt dat de invoering van het rijden met GPS of het volgen van verkeersborden het niet moeilijker maakt om te slagen op het praktijkexamen. Een minderheid (17.5%) vindt dat de invoering het moeilijker maakt om te slagen op het praktijkexamen. Eén derde (33.3%) heeft hieromtrent geen duidelijke mening.
- Meer dan de helft (52.4%) 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. Eén vierde (25.4%) vindt dat dit zorgt voor betere bestuurders. Een vergelijkbaar aantal (22.2%) heeft hieromtrent geen mening
- Bijna de helft (47.6%) vindt de invoering van het rijden met de GPS of het volgen van verkeersborden geen meerwaarde voor het praktijkexamen. Dertig procent (30.2%) vindt de invoering wel een meerwaarde. Eén vijfde (22.2%) is het hierover noch eens, noch oneens
- Momenteel mogen kandidaat-bestuurders zelf kiezen of ze met de GPS rijden of verkeersborden volgen, de examinatoren vinden deze manier van examineren goed zoals het nu is (21%). Opvallend: de meerderheid (66.2%) vindt dit niet goed en is van mening dat men: a) beter niet op voorhand zou weten welke van de 2 men moet uitvoeren (21%), of b) is van mening dat men enkel verkeersborden zou moeten volgen (19.4%) of c) is van mening dat men beide onderdelen zou moeten uitvoeren tijdens het praktijkexamen (16.1%) of d) is van mening dat men enkel met de GPS zou moeten rijden (9.7%). Een minderheid (12.9%) heeft hieromtrent geen mening.

Rijlesgevers:

- Bijna 40% (37.9%) vindt niet dat het moeilijker is om te slagen voor het praktijkexamen sinds de invoering van het rijden met de GPS of het volgen van verkeersborden. Eén vierde (26.2%) vindt dat het moeilijker geworden is om te slagen op het praktijkexamen door de invoering van het zelfstandig rijden. Bijna 40% (35.9%) heeft hieromtrent geen duidelijke mening.
- Bijna 40% (39.9%) vindt dat beginnende bestuurders betere bestuurders zijn wanneer ze alleen rijden door de invoering van het zelfstandig rijden. Eén derde (35.3%) van de lesgevers vindt dat het oefenen en testen van zelfstandig rijden er niet voor zorgt dat beginnende bestuurders betere bestuurders zijn wanneer ze alleen rijden. Eén vierde (24.8%) heeft hieromtrent geen duidelijke mening
- De helft (53.6%) vindt de invoering een meerwaarde voor het praktijkexamen. Eén vierde (24.8%) vindt de invoering van het zelfstandig rijden geen meerwaarde voor het praktijkexamen. Eén vijfde (21.7%) heeft hier geen uitgesproken mening over.
- Momenteel mogen kandidaat-bestuurders zelf kiezen of ze met de GPS rijden of verkeersborden volgen. De helft van de rijlesgevers vindt deze manier van examineren goed zoals het nu is (49.3%). Veertig procent vindt dit niet goed (43%) en is van mening dat men: a) beide onderdelen zou moeten uitvoeren tijdens het praktijkexamen (20.2%), of b) is van mening dat men enkel verkeersborden zou moeten volgen (12.3%) of c) is van mening dat men beter niet op voorhand zou weten welke van de 2 men moet uitvoeren (7.1%) of d) is van mening dat men enkel met de GPS zou moeten rijden (3.4%). Een zeer kleine minderheid (7.7%) heeft hieromtrent geen mening.

Beginnende bestuurders:

- De helft (49.1%) vindt dat de invoering van het rijden met de GPS of het volgen van verkeersborden geen invloed heeft op de slaagkansen op het praktijkexamen. De minderheid (15%) denkt dat door de invoering van het zelfstandig rijden, het moeilijker is om te slagen voor het praktijkexamen. Ongeveer één derde (35.9%) heeft hier geen mening over.

- De overgrote meerderheid (91.6%) is geslaagd op dit onderdeel. Slechts een zeer kleine minderheid (4.7%) is éénmaal niet geslaagd op het praktijkexamen door het onderdeel zelfstandig rijden. Amper 1% (1.1%) is meerdere malen niet geslaagd op het praktijkexamen door dit onderdeel. Een zeer kleine minderheid (2.6%) weet niet meer.
- Ongeveer de helft (55.7%) vindt de invoering een meerwaarde voor het praktijkexamen. Ongeveer één vijfde (19.4%) vindt de invoering van het rijden met de GPS of het volgen van verkeersborden geen meerwaarde voor het praktijkexamen. Ongeveer één vierde (24.9%) heeft hier geen uitgesproken mening over.
- Ongeveer één derde (33.3%) denkt een betere bestuurder te zijn door de invoering van het zelfstandig rijden op het praktijkexamen. Een vergelijkbaar aantal (27.2%) vindt niet dat ze betere bestuurders zijn door de invoering van het zelfstandig rijden. Bijna 40% (39.5%) heeft hier geen uitgesproken mening over
- Momenteel mogen kandidaat-bestuurders zelf kiezen of ze met de GPS rijden of verkeersborden volgen. De meerderheid van de beginnende bestuurders vindt deze manier van examineren goed zoals het nu is (70.1%). Ongeveer één vijfde (20.7%) vindt dit niet goed en is van mening dat men: a) beter niet op voorhand weet welke van de 2 men moet uitvoeren (3.2%) of b) is van mening dat men beide onderdelen zou moeten uitvoeren tijdens het praktijkexamen (12.4%), of c) is van mening dat men enkel met de GPS zou moeten rijden (2.1%) of d) is van mening dat men enkel verkeersborden zou moeten volgen (6.2%). Een zeer kleine minderheid (6%) heeft hieromtrent geen mening.

Terugkommoment

Beginnende bestuurders:

- De meerderheid (60.2%) geeft aan zich beter bewust te zijn van de risico's tijdens het rijden door de praktijkoefeningen. Eén vijfde (20.3%) is zich niet beter bewust van de risico's in het verkeer door de praktijkoefeningen tijdens het terugkommoment. Een vergelijkbaar aantal (19.5%) heeft hieromtrent geen duidelijke mening.
- Bijna de helft (44.5%) geeft aan zich beter bewust te zijn van de risico's tijdens het rijden door het groepsgesprek. Ongeveer één derde (34.1%) is zich niet meer bewust van enkele risico's in het verkeer door het groepsgesprek tijdens het terugkommoment. Ongeveer één vijfde (21.4%) heeft hieromtrent geen duidelijke mening.
- Bijna de helft (47%) geeft aan zich beter bewust te zijn van de invloed van alcohol en drugs tijdens het rijden. Bijna één derde (29.9%) is zich niet meer bewust van de invloed van alcohol en drugs tijdens het rijden. Bijna één vierde (23.1%) heeft hieromtrent geen duidelijke mening.
- Bijna 40% (39.3%) vindt dat het terugkommoment leidt tot veiligere bestuurders. Bijna 30% (29.9%) vindt dat het terugkommoment van hen geen veiligere bestuurders maakt. Een vergelijkbaar aantal (30.8%) heeft hieromtrent geen uitgesproken mening.
- Ongeveer één derde (34.3%) is niet veiliger gaan rijden door de praktijkoefeningen tijdens het terugkommoment. Een vergelijkbaar aantal (33.8%) is wel veiliger gaan proberen te rijden door de praktijkoefeningen. Een vergelijkbaar aantal (31.9%) heeft hieromtrent geen mening.
- Ongeveer één derde (32.7%) probeert om meer rekening te houden met andere weggebruikers. Bijna 30% (28.8%) houdt niet meer rekening met andere weggebruikers sinds het volgen van het terugkommoment. Bijna 40% (38.5%) heeft hieromtrent geen duidelijke mening.
- Ongeveer één derde (33.2%) probeert om veiliger te rijden sinds het volgen van het terugkommoment. Bijna 30% (27.2%) probeert niet om veiliger te rijden sinds het volgen van het terugkommoment. Bijna 40% (39%) is het hiermee noch eens, noch oneens.

- Bijna 30% (28.6%) probeert zich beter aan de regels te houden sinds het volgen van het terugkommoment. Dertig procent (31%) probeert niet om zich beter aan de verkeersregels te houden sinds het volgen van het terugkommoment. Veertig procent (40.4%) heeft hieromtrent geen uitgesproken mening.
- Bijna 40% (39.3%) geeft aan niet bijgeleerd te hebben van het groepsgesprek tijdens het terugkommoment. Een vergelijkbaar aantal (37.6%) geeft aan wel bijgeleerd te hebben van het groepsgesprek. Ongeveer één vierde (23.1%) heeft geen duidelijke mening.
- Eén derde (34.1%) vindt het terugkommoment geen meerwaarde voor de opleiding. Bijna de helft (47.9%) vindt het terugkommoment wel een meerwaarde voor de opleiding. Bijna één vijfde (18%) is het hiermee noch eens, noch oneens.
- Eén vijfde (21.9%) vond de verstrekte info tijdens het terugkommoment niet nuttig. De meerderheid (56.2%) vond de informatie wel nuttig. Eén vijfde (21.9%) heeft hieromtrent geen mening.
- De helft van degene die het terugkommoment nog moeten volgen (52.7%), geeft aan het terugkommoment geen nuttig deel van de rijopleiding te vinden. Eén vijfde (19%) van degene die het terugkommoment nog niet hebben gevolgd vindt het wel een nuttig deel van de rijopleiding. Bijna 30% (28.3%) heeft hieromtrent geen duidelijke mening.
- De meerderheid (80.9%) vond het terugkommoment voldoende interactief. Een kleine minderheid (6.1%) vond het terugkommoment onvoldoende interactief. Een minderheid (13%) heeft geen duidelijke mening hierover.
- De meerderheid (82.8%) vond dat er voldoende tijd was om vragen te stellen. Een kleine minderheid (5.8%) vond dat er onvoldoende tijd was voor het stellen van vragen tijdens het terugkommoment. Een minderheid (11.4%) heeft hierover geen duidelijke mening.
- De meerderheid (82.8%) vond dat de lesgever voldoende kon inspelen op de noden van de groep. Een kleine minderheid (5.5%) vond dat de lesgever niet voldoende kon inspelen op de noden van de groep tijdens het terugkommoment. Een minderheid (11.7%) heeft hieromtrent geen duidelijke mening.
- De meerderheid (82.6%) vond dat het moment overzichtelijk in mekaar stak. Een kleine minderheid (9.7%) vond dat het terugkommoment onoverzichtelijk in mekaar zat. Een minderheid (17.7%) is het hiermee noch eens, noch oneens.
- Ongeveer de helft (55.7%) is tevreden met de geografische spreiding. Ongeveer één vijfde (21.9%) is niet tevreden over de geografische spreiding van de locaties voor het terugkommoment. Ongeveer één vijfde (22.4%) heeft hier geen éénduidige mening over.
- Een kleine meerderheid (64.5%) is tevreden over het aanbod van terugkommomenten. Een minderheid (17.2%) vindt dat er onvoldoende aanbod is van terugkommomenten. Een vergelijkbaar aantal (18.3%) heeft hierover geen uitgesproken mening.

Oefenperiode van 9 maanden

Kandidaat-bestuurders:

- Bijna 70% (69.8%) vindt dat er meer kilometers gedaan worden wanneer de oefenperiode verlengd wordt. Bijna één tiende (9.4%) vindt dat ze niet meer kilometers afleggen tijdens hun oefenperiode door de verlenging van de oefenperiode. De rest (20.8%) heeft hieromtrent geen duidelijke mening
- Ze hebben tot nu toe het meeste gereden 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%)
- Een kleine meerderheid (58.9%) vindt dat ze beter zijn voorbereid op het praktijkexamen door de verlengde oefenperiode. Meer dan 10% (13.6%) vindt niet dat ze beter voorbereid

zijn op het praktijkexamen door de verlengde oefenperiode. De rest (27.5%) heeft hierover geen uitgesproken mening

- Een kleine meerderheid (57.5%) vindt een minimale oefenperiode van 9 maanden goed om voldoende praktijkervaring op te doen voor het praktijkexamen. Een zeer kleine minderheid (6.5%) vindt dit te kort om voldoende praktijkervaring op te doen. Meer dan één vijfde (22.9%) vindt dit te lang. De rest (13.1%) heeft hieromtrent geen mening.
- Meer dan de helft (56.3%) vindt dat er meer rijervaring kan opgedaan worden door de verlengde oefenperiode. Een minderheid (15.8%) vindt niet dat er meer rijervaring kan opgedaan worden door de verlenging van de oefenperiode. De rest (27.9%) heeft hier geen duidelijke mening over
- Iets meer dan de helft (52.1%) vindt het een verbetering van de rijopleiding. Een minderheid (16%) vindt de verlengde oefenperiode geen verbetering binnen de rijopleiding. De rest (31.9%) heeft hieromtrent geen uitgesproken mening
- Ongeveer 30% (29.7%) geeft aan dat een ideale oefenperiode 6 maanden is, gevolgd door een ideale periode van 9 maanden (20%) of 3 maanden (17.5%). Eén tiende (10.9%) geeft zelfs aan dat een oefenperiode van 12 maanden ideaal zou zijn en een zeer kleine minderheid (5.9%) dat een oefenperiode van meer dan 12 maanden ideaal zou zijn. Slechts een zeer kleine minderheid geeft een oefenperiode korter dan 3 maanden aan als ideale periode (4.6%). Een kleine minderheid had hierover geen mening (11.4%).

Begeleiders:

- De meerderheid (78.1%) vindt dat kandidaat-bestuurders meer kilometers afleggen alvorens ze hun definitief rijbewijs behalen door de verlenging van de oefenperiode. Bijna één tiende (9.9%) vindt dat kandidaat-bestuurders niet meer kilometers afleggen alvorens ze hun definitief rijbewijs behalen door de verlenging van de oefenperiode. Een vergelijkbaar aantal (12%) heeft hieromtrent geen mening.
- De grote meerderheid (81.8%) denkt dat er meer rijervaring kan opgedaan worden in verschillende weersomstandigheden door de verlenging van de oefenperiode. Een zeer kleine minderheid (7.9%) van de begeleiders vindt niet dat kandidaat-bestuurders meer rijervaring kunnen opdoen in verschillende weersomstandigheden door de verlenging van de oefenperiode. Eén tiende (10.3%) heeft hieromtrent geen mening.
- Begeleiders hebben in volgende omstandigheden gereden met de perso(n)en die ze coachten tussen oktober 2017 en maart 2020: Het meeste overdag op weekdays (95.07%), tijdens regen (95.07%), tijdens zon (93.66%) en overdag op weekenddagen (90.14%). Gevolgd door rijden bij drukte en op de autosnelweg (beide 85.92%). Gevolgd door rijden bij donker weer (63.38%), mist (51.42%), sneeuw (32.39%), ijsel (14.08%) en andere (7.04%).
- Begeleiders hebben in volgende omstandigheden gereden met de perso(n)en die ze coachten voor oktober 2017 en na maart 2020: Het meeste overdag op weekdays en tijdens zon (beide 95.02%) en tijdens regen (93.03%). Gevolgd door rijden overdag op weekenddagen (89.55%), bij drukte (86.07%), en op de autosnelweg (82.59%). Gevolgd door rijden bij donker weer (60.70%), tijdens mist (44.78%), tijdens sneeuw (41.29%), tijdens ijsel (19.9%) en andere (8.96%).
- De meerderheid (72.7%) vindt dat kandidaat-bestuurders beter voorbereid waren op het alleen rijden door de verlengde oefenperiode. Eén tiende (11.2%) vindt dat de verlengde oefenperiode er niet voor zorgt dat kandidaat-bestuurders beter voorbereid waren op het alleen rijden na het behalen van het definitief rijbewijs door de verlengde oefenperiode. Een minderheid (16.1%) heeft hier geen duidelijke mening over
- De grote meerderheid (81.5%) vindt dat kandidaat-bestuurders beter voorbereid zijn op het praktijkexamen door de verlengde oefenperiode. Eén tiende (10.7%) vindt dat kandidaat-bestuurders niet beter voorbereid zijn op het praktijkexamen door de verlengde oefenperiode. Een minderheid (17.8%) heeft hieromtrent geen mening.

Examinatoren:

- Meer dan de helft (53.5%) vond dat de verlengde oefenperiode het makkelijker maakte om te slagen op het praktijkexamen. Een zeer kleine minderheid (4.7%) vond dat de verlengde oefenperiode het niet makkelijker maakte om te slagen op het praktijkexamen. Meer dan 40% (41.9%) was het hier noch mee eens, noch mee oneens
- De meerderheid (69.4%) van de examinatoren ziet een verschil tussen kandidaat-bestuurders die 3 maanden geoefend hebben gehad en degene die 9 maanden geoefend hebben. Bijna 30% (28.8%) ziet geen verschil.
- De grote meerderheid (83.7%) vond dat kandidaat-bestuurders meer rijervaring hadden door de verlengde oefenperiode. Een zeer kleine minderheid (4.7%) vindt dat kandidaat-bestuurders niet meer rijervaring hadden door de verlengde oefenperiode. Een minderheid (11.6%) had hieromtrent geen duidelijke mening.
- De meerderheid (65.1%) vond dat kandidaat-bestuurders beter voorbereid waren op het praktijkexamen door de verlengde oefenperiode. Slechts een zeer kleine minderheid (7%) vond dat ze niet beter voorbereid waren door de verlengde oefenperiode. Bijna 30% (27.9%) had hieromtrent geen duidelijke mening
- De grote meerderheid (86%) vond dat kandidaat-bestuurders meer ervaring konden op doen in verschillende weersomstandigheden door de verlengde oefenperiode. Het overige aantal (14%) had hier geen mening over.
- De meerderheid (72.1%) vond dit een verbetering voor de rijopleiding. Eén tiende (11.6%) vond de verlengde oefenperiode geen verbetering voor de rijopleiding. Een minderheid (16.3%) had hieromtrent geen duidelijke mening
- De meerderheid (65.1%) vond dat kandidaat-bestuurders beter risico's konden inschatten tijdens het rijden door de verlengde oefenperiode. Een zeer kleine minderheid (4.7%) vond dat ze risico's tijdens het rijden niet beter konden inschatten door de verlengde oefenperiode. Dertig procent (30.2%) had hieromtrent geen mening

Rijlesgevers:

- Bijna 40% (38.2%) vindt niet dat het makkelijker is om te slagen voor het praktijkexamen door de verlengde oefenperiode. Eén derde (33.2%) vindt dat de verlengde oefenperiode het makkelijker maakte om te slagen t.o.v. vroeger. Bijna 30% (28.6%) heeft hieromtrent geen duidelijke mening
- Eén derde (35%) vindt dat kandidaat-bestuurders niet beter voorbereid zijn voor het praktijkexamen door de verlengde oefenperiode. Bijna 40% (38.4%) vindt dat ze wel beter voorbereid zijn op hun praktijkexamen door de verlengde oefenperiode. Eén vierde (26.6%) heeft hieromtrent geen mening.
- Bijna de helft (48.3%) vindt dat kandidaat-bestuurders meer rijervaring opdeden t.o.v. voordien.
Eén derde (33.5%) vindt dat ze niet meer rijervaring op deden wanneer de oefenperiode verlengd was van 3 naar 9 maanden. Een minderheid (18.2%) heeft hieromtrent geen duidelijke mening
- Bijna de helft (44.5%) vindt de verlengde oefenperiode een duidelijke verbetering binnen de vernieuwde rijopleiding. Bijna 40% (36.7%) vindt de verlengde oefenperiode geen verbetering voor de rijopleiding. Bijna één vijfde (18.8%) heeft hieromtrent geen mening
- Veertig procent (43.1%) vindt dat ze de risico's beter inschatten t.o.v. voordien. Bijna één derde (31.2%) vindt dat ze de risico's tijdens het rijden niet beter kunnen inschatten door de verlengde oefenperiode. Eén vierde (25.7%) heeft hier geen uitgesproken mening over.

Vernieuwde rijopleiding

Examinatoren:

- Opvallend: een kleine minderheid (13.6%) vindt dat beginnende bestuurders het belangrijker vinden om veilig te rijden vanwege de vernieuwde rijopleiding. Bijna één derde (32.2%) vindt niet dat beginnende bestuurders het belangrijker vinden om veilig te rijden ten opzichte van vroeger. Meer dan de helft (54.2%) heeft hieromtrent geen mening
- Bijna 40% (37.3%) vindt niet dat beginnende bestuurders zich beter bewust zijn van de mogelijke risico's tijdens het rijden t.o.v. vroeger. Een minderheid (16.9%) vindt dat beginnende bestuurders risico's beter inschatten door de vernieuwde rijopleiding. Meer dan 40% (45.8%) heeft hieromtrent geen mening
- Eén derde (33.9%) vindt niet dat bestuurders zich beter aan de regels houden tijdens het rijden t.o.v. vroeger. Een minderheid (15.3%) vindt dat kandidaat-bestuurders zich beter aan de regels houden. De helft (50.8%) heeft hieromtrent geen mening
- Meer dan 40% (42.4%) vindt de vernieuwingen een verbetering van de rijopleiding. Meer dan één vierde (27.1%) vindt de vernieuwingen binnen de rijopleiding geen verbetering. Een vergelijkbaar aantal (30.5%) heeft hieromtrent geen mening
- Meer dan één vierde (22%) vindt dat de vernieuwde rijopleiding er voor zorgt dat beginnende bestuurders beter voorbereid zijn op het alleen rijden. Meer dan één vierde (27.1%) vindt niet dat beginnende bestuurders beter voorbereid zijn op het alleen rijden. De helft (50.8%) heeft hier geen duidelijke mening over.
- Eén derde (32.2%) vindt niet dat kandidaat-bestuurders beter voorbereid zijn op het praktijkexamen ten opzichte van vroeger. Een minderheid (13.6%) vindt dat ze beter voorbereid zijn op het praktijkexamen. Meer dan de helft (54.2%) heeft hieromtrent geen mening.

Rijlesgevers:

- Eén derde (35.8%) vindt dat beginnende bestuurders meer belang hechten aan veilig rijden t.o.v. vroeger. Eén vierde (25.3%) vindt niet dat beginnende bestuurders meer belang hechten aan veilig rijden dankzij de vernieuwde rijopleiding. Bijna 40% (39%) heeft hieromtrent geen duidelijke mening
- Veertig procent (40.1%) vindt dat beginnende bestuurders beter bewust zijn van de mogelijke risico's tijdens het rijden t.o.v. vroeger. Eén vijfde (20.6%) vindt dat ze zich niet beter bewust zijn van de mogelijke risico's tijdens het rijden t.o.v. vroeger. Bijna 40% (39.2%) heeft hieromtrent geen mening
- Dertig procent (30.8%) vindt dat beginnende bestuurders zich beter aan de regels houden t.o.v. vroeger. Eén vijfde (21.8%) vindt niet dat beginnende bestuurders zich beter aan de regels houden tijdens het rijden t.o.v. vroeger. Bijna de helft (47.4%) heeft hier geen mening over.
- De overgrote meerderheid (90.6%) vindt dat het leren rijden met een erkende lesgever zorgt voor een veiligere rijstijl. Slechts 1% (1.2%) vindt dat het leren rijden met een erkende lesgever niet zorgt voor een veiligere rijstijl. Een zeer kleine minderheid (8.2%) heeft hieromtrent geen duidelijke mening
- De helft (53.8%) vindt dat personen die theorielessen hebben gevolgd sneller zullen slagen op het theorie-examen dan degene die zich enkel via zelfstudie hebben voorbereid. Bijna 30% (28.4%) vindt dat degene die theorielessen hebben gevolgd evenveel kans hebben om te slagen op het theorie-examen dan degene die zich enkel via zelfstudie hebben voorbereid. Slechts 2% (1.8%) denkt dat personen die zich via zelfstudie hebben voorbereid meer kans hebben op slagen. Een kleine minderheid (16.1%) geeft aan het niet te weten.
- De grote meerderheid (88.3%) vindt dat het leren rijden met een erkende lesgever de slaagkansen op het praktijkexamen verhoogt. Slechts 3% (3.2%) vindt dat het leren rijden met een erkende rijlesgever de slaagkansen op het praktijkexamen niet verhoogt. Een zeer kleine minderheid (8.5%) heeft hieromtrent geen uitgesproken mening.

- Zestig procent (58.4%) vindt de vernieuwingen een verbetering t.o.v. vroeger. Een minderheid (13.1%) vindt dat de vernieuwingen van de rijopleiding geen verbetering zijn t.o.v. de oudere rijopleiding. Bijna 30% (28.5%) heeft hieromtrent geen uitgesproken mening
- Bijna de helft (45.9%) vindt dat beginnende bestuurders beter voorbereid zijn op het alleen rijden t.o.v. vroeger. Eén vijfde (20.6%) vindt niet dat beginnende bestuurders beter voorbereid zijn op het alleen rijden na het behalen van hun rijbewijs. Eén derde (33.4%) heeft hieromtrent geen mening.
- Bijna één derde (31.7%) vindt dat kandidaat-bestuurders beter voorbereid zijn op het praktijkexamen t.o.v. vroeger. Eén vierde (25.6%) vindt dat ze niet beter voorbereid zijn op het praktijkexamen t.o.v. vroeger. Veertig procent (42.7%) heeft hieromtrent geen mening.

Begeleiders:

- Iets meer dan de helft (57.5%) vindt dat kandidaat-bestuurders zich goed bewust zijn van mogelijke risico's. Bijna één vijfde (18.3%) van de begeleiders vindt dat kandidaat-bestuurders zich niet goed bewust zijn van de mogelijke risico's tijdens het rijden. Bijna één vierde (24.2%) heeft hier geen mening over
- De grote meerderheid (81.7%) vindt dat kandidaat-bestuurders zich goed aan de regels houden. Een zeer kleine minderheid (4.2%) vindt dat kandidaat-bestuurders zich niet goed aan de regels houden tijdens het rijden. Een kleine minderheid (14.2%) heeft hier geen mening over.
- Iets meer dan de helft (55.8%) vindt de vernieuwing van de rijopleiding nuttig. Een zeer kleine minderheid (5.8%) vindt het niet nuttig dat de rijopleiding vernieuwd is. Bijna 40% (38.3%) heeft hier geen uitgesproken positieve of negatieve mening over.
- De meerderheid (67.1%) vindt dat beginnende bestuurders goed voorbereid zijn om alleen te rijden. Eén tiende (11.7%) vindt niet dat beginnende bestuurders goed voorbereid zijn om alleen te rijden. Eén vijfde (21.3%) heeft hier geen mening over
- De meerderheid (70.4%) vindt dat kandidaat-bestuurders goed voorbereid zijn op het praktijkexamen door de verschillende onderdelen van de rijopleiding. Een zeer kleine minderheid (7.5%) vindt dat kandidaat-bestuurders niet goed voorbereid zijn op het praktijkexamen door de verschillende onderdelen van de rijopleiding. Eén vijfde (22.1%) heeft hier geen positieve of negatieve mening over.

Kandidaat-bestuurders:

- De overgrote meerderheid (92.2%) vindt dat hij/zij zich goed bewust is van de risico's tijdens het rijden. Een zeer kleine minderheid (2.3%) geeft aan zich niet goed bewust te zijn van de mogelijke risico's tijdens het rijden. De rest (5.5%) heeft hier geen duidelijke mening over.
- De overgrote meerderheid (95.2%) probeert zich goed aan de regels te houden tijdens het rijden. 1% probeert zich niet goed aan de regels te houden tijdens het rijden. De rest (3.7%) heeft hier geen éénduidig antwoord op
- De overgrote meerderheid (95%) geeft aan van zijn of haar best te doen om rekening te houden met anderen in het verkeer. 1.5% zal in de toekomst niet zijn best doen om rekening te houden met anderen in het verkeer. De rest (3.5%) is het hiermee noch eens, noch oneens
- Meer dan de helft (57.6%) denkt dat leren rijden met een rijlesgever leidt tot vaardigere bestuurders. Meer dan één tiende (12.4%) vindt dat leren rijden met een rijlesgever niet zorgt voor vaardigere bestuurders. De rest (30%) heeft hieromtrent geen mening
- Meer dan de helft (54.9%) vindt dat het leren rijden met een rijlesgever zorgt voor een veiligere rijstijl. Meer dan één tiende (14.3%) vindt dat het leren rijden met een rijlesgever niet zorgt voor een veiligere rijstijl. De rest (30.8%) is het hiermee noch eens, noch eens
- De meerderheid (72.9%) denkt dat leren rijden met een rijlesgever de slaagkansen op het praktijkexamen verhoogt. Een zeer kleine minderheid (7.7%) denkt dat het leren rijden

met een rijlesgever de slaagkansen niet verhoogt. De rest (19.5%) heeft hieromtrent geen uitgesproken mening

- Meer dan de helft (55.9%) denkt dat er geen verschil is in slaagkans op het theorie-examen tussen degene die zich voorbereid hebben via zelfstudie en degene die theorielessen bij een rijlesgever hebben gevolgd. Een zeer kleine minderheid (4.4%) denkt dat personen die zich via zelfstudie hebben voorbereid sneller zullen slagen. Meer dan één vijfde (21%) denkt dat personen die theorielessen hebben gevolgd sneller zullen slagen. De rest (18.7%) weet het niet.

Beginnende bestuurders:

- De overgrote meerderheid (95.3%) vindt dat hij/zij zich goed bewust is van de risico's tijdens het rijden. Een zeer kleine minderheid (1.6%) geeft aan zich niet goed bewust te zijn van de mogelijke risico's tijdens het rijden. Een vergelijkbaar aantal (3.1%) heeft hier geen duidelijke mening over.
- De overgrote meerderheid (93.2%) probeert zich goed aan de regels te houden tijdens het rijden. Een zeer kleine minderheid (2.1%) probeert zich niet goed aan de regels te houden tijdens het rijden. Een vergelijkbaar aantal (4.7%) heeft hier geen éénduidig antwoord op.
- De overgrote meerderheid (92.7%) geeft aan van zijn of haar best te doen om rekening te houden met anderen in het verkeer. Een zeer kleine minderheid (2.1%) zal in de toekomst niet zijn best doen om rekening te houden met anderen in het verkeer. Een vergelijkbaar aantal (5.2%) is het hiermee noch eens, noch oneens.
- De meerderheid (75.2%) denkt dat leren rijden met een lesgever de slaagkansen op het praktijkexamen verhoogt. Eén tiende (10%) denkt dat het leren rijden met een rijlesgever de slaagkansen niet verhoogt. Ongeveer 15% (14.8%) heeft hieromtrent geen uitgesproken mening.
- De helft (55.9%) denkt dat er geen verschil is in slaagkans op het theorie-examen tussen degene die zich voorbereid hebben via zelfstudie en degene die theorielessen bij een rijlesgever hebben gevolgd. Een zeer kleine minderheid (4.2%) denkt dat personen die zich via zelfstudie hebben voorbereid sneller zullen slagen. Ongeveer één vijfde (20.8%) denkt dat personen die theorielessen hebben gevolgd sneller zullen slagen. Een vergelijkbaar aantal (19%) weet het niet.
- De overgrote meerderheid (90.7%) vond dat hij/zij goed voorbereid was op het alleen rijden na het behalen van het definitief rijbewijs. Een zeer kleine minderheid (4.3%) vindt dat hij/zij niet goed voorbereid was op het alleen rijden na het behalen van het definitief rijbewijs. Een vergelijkbaar aantal (5%) heeft hieromtrent geen mening.
- De meerderheid (83%) vindt dat hij/zij goed voorbereid was op het praktijkexamen door de verschillende onderdelen van de rijopleiding. Een zeer kleine minderheid (5.3%) vindt dat hij/zij niet goed voorbereid was op het praktijkexamen door de verschillende onderdelen van de rijopleiding. Een minderheid (11.7%) heeft hieromtrent geen mening.

Verskil tussen vrije begeleiding en lessen van een rijlesgever:

Kandidaat-bestuurders:

- De meerderheid (67.7%) vindt het zinvol om alsnog enkele uren rijles te volgen binnen het systeem van vrije begeleiding. Eén tiende (11.4%) vindt het niet zinvol om enkele uren rijles te volgen binnen het systeem van vrije begeleiding. De rest (20.9%) heeft hier geen uitgesproken mening over

Beginnende bestuurders:

- Ongeveer de helft (56.5%) denkt dat leren rijden met een erkende lesgever leidt tot vaardigere bestuurders. Bijna één vijfde (17.1%) vindt dat leren rijden met een erkende lesgever niet zorgt voor vaardigere bestuurders. Ongeveer één vierde (26.4%) heeft hieromtrent geen mening.

- Bijna de helft (49.9%) vindt dat het leren rijden met een rijlesgever zorgt voor een veiligere rijstijl. Bijna één vijfde (18.4%) vindt dat het leren rijden met een rijsschool niet zorgt voor een veiligere rijstijl. Ongeveer 30% (31.7%) is het hiermee noch oneens, noch eens.
- Een kleine meerderheid (63.6%) vindt het zinvol om alsnog enkele uren rijles te volgen binnen het systeem van vrije begeleiding. Bijna één vijfde (18.6%) vindt het niet zinvol om enkele uren rijles te volgen binnen het systeem van vrije begeleiding. Een vergelijkbaar aantal (17.8%) heeft hier geen uitgesproken mening over.

7.2 Bijlage 2: Resultaten interviews per doelgroep

Examinatoren

Ondersteuningsmiddelen:

- Meeste niet bekend
- Handboeken beter dan internet maar soms ook fouten in (wegens verouderd)

Theorie-examen

- Vermijden van 'systeem in antwoorden' = trucjes
- quoterig goed
- dubbelzinnige vragen en te moeilijke woorden vb. knevel zeker voor anderstaligen
- meer vragen (vb. 100) om te kijken of ze het echt weten of ezelsbruggetjes gebruiken
- **Fraude theorie-examen:**
 - o vroeger medewerker in examenlokaal, nu aan loket maar is bezig met inschrijvingen
 - o na examen filmen van vragen met juiste antwoord (na score) → Geen PV want 'voor eigen gebruik' mag het
- **Turbolessen theorie:** afschaffen door verplicht theorielessen bij echte rijsschool

Vormingsmoment:

- Ouders moeten slagen op theorie-examen vooraleer 'begeleider' (niet geslaagd = geen begeleider, wel gewoon rijbewijs behouden)
- Terug invoeren
- Kandidaat-bestuurder best mee = leerrijk
- begeleider best rijles meevolgen (of zelfs nemen)
- best doelstellingen van examen duidelijk maken (vb. manoeuvres op openbare weg i.p.v. op terrein)

Oefenperiode

- 6-9 maanden beter dan 3 maanden (te kort voor de meeste kandidaat-bestuurders)
- Controle nodig want indien veel maanden niet oefenen is geen meerwaarde verlengde oefenperiode
- Enkelen (met veel oefenen) kunnen na 3 maanden slagen
- Geen zin: iemand die niet wilt oefenen, oefent toch niet
- Vroeger 'leerbuddy's' voor te leren rijden
- Meer geoefend = meer geautomatiseerd (vb. niet meer naar versnellingspook kijken), betere rem- en kijktechniek
- Geen zicht op impact burger oefenperiode

Risicoperceptietest:

- Beter niet vervat in beoordeling praktijkexamen want 'niet geslaagd = 1 voorbehoud' en men mag max. 4x voorbehoud hebben om te kunnen slagen
- Beelden niet goed
- Zegt weinig over het rijden tijdens praktijkexamen vb. niet geslaagd op RPT wel op gedeelte op de weg (en andersom)
- Velen zijn niet goed voorbereid
- Test zit niet goed in elkaar, beter zoals Brussel & Wallonië (nu lijkt het een geheugentest)
- Beter in plaats van de risicoperceptietest: opnieuw mini-theorie-examen van 10 vragen vlak voor praktijkexamen, want verschillende maanden geleden

Praktijkexamen :

- Sommigen komen voor examen terwijl ze helemaal niet kunnen rijden = onnodig lange wachtrijen
- rijsschool verplicht auto met 4-deurs op examen, vrije begeleiding niet: 3-deurs onveilig voor examinerator
 - o **Manoeuvres:**
 - Manoeuvres eerst op terrein voor veiligheid examinerator voor idee te krijgen van stuurvaardigheid
 - Nadeel terrein is 'vanbuiten leren', op openbare weg andere omstandigheden = beter vb. minder ruimte, andere weggebruikers (sommigen zien dit als beter om te testen, 1 persoon ziet dit als oneerlijker om te testen drukker=meer stress)
 - Meeste vinden het aantal voldoende type ok
 - Sommige geven aan ook: draaibeweging achteruit toevoegen, rechte lijn achteruit is makkelijk
 - o **Zelfstandig rijden:**
 - Best GPS verplicht volgen (soms weinig mogelijkheid om op borden te rijden, vb. Deurne, Alken)
 - Geen voorstander GPS want vervanging stem examinerator (vaak niet up-to-date)
 - GPS veel moeilijker door visuele afleiding (maar moeten het wel kunnen voor later)

Terugkommoment:

- jongeren zien het als een slipcursus
- gehoord dat velen niet geïnteresseerd zijn
- beter rit op de weg met feedback (want verschillende maanden geleden dat men rijbewijs behaald heeft): nu niet verplicht om in auto te gaan zitten en op terrein geen andere weggebruikers

Traject vrije begeleiding en rijlessen:

- Verplicht aantal rijlessen (VERO systeem van vroeger) voor juiste remtechniek (ouders best mee) (kijktechniek vb. over de schouder kijken & gebruik spiegels)
- Door vrije begeleiding (bij anderstaligen) soms minder goed voorbereid
- Meeste combinatie = goed (1 examinerator: best rijden met enkel rijlesgever)

Code 78: voorlopig niet afschaffen (te vroeg) → groot verschil tussen rijden met automaat en handgeschakeld voertuig

VRB18 : populair omdat men dan alleen mag 'rijden', maar de bedoeling is 'oefenen met rijden'

Rijopleiding en –examinering algemeen:

- Kwaliteit rijopleiding te laag
- Veel rijsscholen bijgekomen, maar minder controles: weten niet wat ze moeten aanleren (vb. na 20u rijles nog niet eens motorkap geopend)
- Meer en meer vraag voor automaat, niet alleen door toename auto's met automaat, ook omdat het makkelijker is en omdat overschakeling naar handgeschakeld voertuig makkelijk is (enkel volgen 2u rijles)

Begeleiders

Ondersteuningsmiddelen:

- beter vragen ingesproken (zoals op theorie-examen)
- goed dat het gratis is
- voor theorie & praktijk gebruikt vs. enkel voor theorie gebruikt
- velen weten niet wat er bestaat (sommigen niet mee bekend): zelf zoeken vb. naar bib gegaan voor 'groene boekje', gratisrijbewijsonline.be en youtube

Oefenperiode:

- er is een systeem nodig dat aantal uren bijhoudt
- 3 maanden te kort, beter 6 maanden zeker bij vrije begeleiding
- geen zin (iemand kan niets geoefend hebben)
- Zwitserland 12 maanden of bewijs 20 000 km
- Uitzondering: degene die tractor rijbewijs of motorrijbewijs hebben behaald
- Geen zicht op impact burger

Vormingsmoment

- terug invoeren
- goed want na 30 jaar wel wat veranderd
- best eerst opfrissing wegcode
- toets om kennis te testen
- overbodig want indien geïnteresseerd zelf wel voorbereiden: beter handleiding waar alle info in staat
- beter aanhalen wat te verwachten op examen en meerwaarde rijsschool
- delen websites waar filmpjes ontstaan hoe je manoeuvres best uitvoert (trucjes) – goede bronnen nodig
- 2 van de 3u was nutteloos, beter helpdesk waar je vragen kunt stellen want te weinig tijd voor vragen
- meer van verwacht
- kandidaat-bestuurder best ook erbij (dan horen ze het van iemand anders dan enkel van de ouders)
- overbodig want lesgever kon het niet goed brengen
- anderstaligen verstaan het niet en leren er niet van bij maar mogen wel begeleider zijn

Theorie-examen

- soms overbodige vragen vb. hoeveel meter mag er uitsteken
- vragen te moeilijk geformuleerd niet enkel voor anderstaligen ook bijv. voor personen uit beroepsonderwijs
- meer dan 50 vragen nodig
- zelf gedaan via internet en niet geslaagd door vragen die er niet toe doen daarmee nog geen onveilige bestuurder
- **Turbolessen:** niet goed

Risicoperceptietest: beter zoals in Brussel/Wallonië

Praktijkexamen:

- **Manoeuvres:**
 - o op terrein is eerlijker in beoordeling (iedereen evenveel afstand en zelfde omstandigheden)
 - o goed op de weg want zo ook in het echt
 - o niet goed dat auto's met parkeersensoren zijn toegelaten
- **Zelfstandig rijden:**
 - o beter geen keuze op examen
 - o GPS = gevaarlijk, GPS verplichten

- borden veel gemakkelijker (soms maar 2 borden te volgen naar een bepaalde bestemming)
- borden niet altijd goed zichtbaar

Terugkommoment:

- te lang en niet voldoende leerrijk vb. 1 auto voor 8 deelnemers
- beter iedere deelnemer 30min laten komen voor feedback/tips
- best voor alle bestuurders waarbij opfrissing wegregels om de 10 jaar
- succes afhankelijk van hoe het gegeven wordt
- betalend
- twijfels over nut
- beter voorafgaand aan praktijkexamen
- als je niet meedoet ben je ook in orde

Traject vrije begeleiding en rijlessen:

- Verplicht 2-4u rijles voor schakelen en defensief rijden aan te leren
- Rijlesgevers kennen het examenparcours, een begeleider niet
- Combinatie goed: nuttige tips rijsschool maar nu wachttijden best lang
- Sommige begeleiders maken vaak niet voldoende tijd vrij
- veel verschillen tussen begeleiders
- België is het enige land in EU waar je kan leren rijden met ouders = onlogisch +gevaarlijk → Vroeger kon men aan de handrem trekken, maar dat is in de moderne voertuigen niet meer aanwezig. Weten alle ouders wel hoe je kinderen moet leren rijden? 'Een dokter heeft het vak ook niet van zijn vader geleerd'

Code 78: Nog te vroeg om te schrappen

Directe weg: niet eerlijk na X aantal uur rijles meteen examen zonder oefenperiode (andere moeten wachten)

Rijopleiding en –examen in het algemeen

- Examinatoren zouden beter gecontroleerd moeten worden (niet altijd objectief), vb. 2 examinatoren die elkaar niet kennen vb. manoeuvres
- Wegens lange wachttijd (vanwege corona) al afspraak gemaakt, maar niet zeker of ze dan 'examenklaar' zijn
- Rijbewijs halen is goedkoop in BE
- Niet geslaagd op praktijkexamen = gewoon naar huis rijden

Rijlesgevers

Ondersteuningsmiddelen:

- Niet aangeraden (maar ook niet afgeraden)
- goed initiatief maar twijfels erbij of kandidaat-bestuurders ze kennen
- Rijbewijzer goed
- mag uitgebreider en bekender zijn

Vormingsmoment:

- moet terug ingevoerd worden
- voorstander (maar invulling moet anders: op noden van ouders)
- beter examen aan koppelen zodat ze beter opletten (vb. na 2x niet slagen, geen begeleider): dan letten ze misschien ook beter op
- Ouders meer interesse in 2^e gedeelte (voertuigbeheersing) dan 1^e gedeelte (discussie o.a. alcohol)
- Positieve ervaringen mee: ouders die na een les zeiden 'je hebt me wakker gemaakt, want ik had een ander idee hoe ik het zou moeten doen. Door vormingsmoment extra klanten (begeleiders die hun kind toch een of meerdere rijlessen lieten volgen na volgen vormingsmoment)
- Draaiboek duidelijk maar minder theoretisch invullen, 3u kort (een rijlesgever moet stage en 4 examens doen)

Oefenperiode:

- Minimale oefenperiode van 3 maanden is voldoende, zolang men weet dat dit een minimale periode is: indien ze langer willen, mag dat
- oefenperiode niet nodig: sommigen hebben niet de mogelijkheid om te oefenen (vb. zelf (nog) geen voertuig, geen begeleider ter beschikking)
- 3 maanden te kort (9 maanden te lang)
- Geen zicht op impact burger / lange oefenperiode van bijv. 9 maanden waarschijnlijk geen grote impact op burger als hij/zij model 18 heeft, want dan mag hij toch naar vb. werk alleen rijden.

Theorie-examen:

- goede quoterings
- theorielessen verplicht bij rijsschool maken is niet nodig
- niet het belangrijkste onderdeel van de rijopleiding
- Alternatieve testen: mondeling examen (case studies zoals bij rijbewijs C of D, dan is fraude minder mogelijk), computertest die reactiesnelheid meet (vb. bij overstekende voetganger)
- Turbolessen:
 - o gevaarlijk vb. basisregels zoals voorrang kennen kandidaat-bestuurders niet na het volgen van zo een cursus
 - o slagen maar sommigen kunnen geen Nederlands (dan zijn ze via trucjes geslaagd)
- Fraude:
 - o soms hebben ze een bril met verborgen camera op
 - o Examenlokaal nu in u-vorm met houten panelen tussen computers, ze kunnen fluisteren als ze willen → best toezichthouder in zaal en iedereen met gezicht naar zelfde kant
 - o verwijzingen naar Pano reportage

Risicoperceptietest

- niet realistisch vb. spiegels beneden i.p.v. opzij
- afschaffen
- op dit moment weinig toegevoegde waarde (niet geslaagd op RPT, maar gedeelte op weg goed gedaan dus in totaliteit geslaagd)
- meer aandachtstest/geheugentest
- realistischer in simulator i.p.v. computer
- op deze manier niet veel nut (Brussel te streng: niet geslaagd = 6u rijles)

Praktijkexamen

- Voorstander van gebruik dashcam in auto tijdens rijopleiding/examen, voor achteraf bekijken en gesprek over hebben
- Fan van Nederlands systeem, vb. na examen (tafel)gesprek met examiner i.p.v. in auto, Naar buiten gaan vanuit het examencentrum en de examiner wijst een auto aan en je moet de nummerplaat kunnen lezen.
- **Manoeuvres:**
 - o beter achteruit in bocht rijden i.p.v. rechte lijn achteruit
 - o toevoeging van manoeuvres is goede zet geweest
 - o goed maar eventueel helling (in parkeergarage)
 - o beter 4 dan 2 manoeuvres uitvoeren
 - o beter op terrein (kandidaat-bestuurder minder stress, veiliger voor examiner)
- **Zelfstandig rijden:**
 - o GPS is storend
 - o 95% kiest voor verkeersborden (sommige rijlesgevers hebben ook geen GPS ter beschikking)
 - o goed maar GPS niet altijd nauwkeurig
 - o meesten raden verkeersborden aan omdat dat makkelijker is
 - o verplicht op GPS rijden (iedereen gebruikt het, vb. Waze op gsm, borden volgen niet meer van deze tijd)

Terugkommoment:

- voorstander maar jammer enkel 'aanwezigheid' verplicht i.p.v. 'deelname', geen gevolg als ze niet meedoen. Als ze niet komen enkel een boete (rijbewijs wordt niet afgepakt)
- elke bestuurder zou om de 5j opfrissing moeten krijgen (=gefaseerde opleiding)
- opfrissing voor senioren
- Wordt niet altijd op de juiste manier uitgevoerd door lesgevers
- Deelnemers zien het als een slipcursus en zitten daar omdat het moet
- Anderstaligen moeten het ook kunnen meevolgen (zitten daar, maar begrijpen het niet)
- Deelnemers begrijpen niet waarom het zo duur is/waarom ze het moeten volgen
- Sommigen deelnemers kunnen (ondanks rijbewijs) niet autorijden (reeds enkele voertuigen van het terugkommoment total loss)
- Best vragenlijst toevoegen om te weten of ze er iets aan gehad hebben
- Terrein voldoet maar terreinen van rijvaardigheidscentra zijn beter
- Inhoud:
 - o Slalomoefeningen geen enkele toegevoegde waarde, stopopdracht wel goed: velen hebben nog nooit een noodstop moeten maken
 - o Afleidingsmanoeuvres onthouden ze niet, ze onthouden dat ze lekker hebben mogen slippen: niet bedoeling dat het een slipcursus is → waarom 'slippen' op het terugkommoment want zelden nodig
 - o groepsgesprek soms moeilijk om te geven: deelnemers kennen elkaar niet en zijn niet zo nauw met elkaar verbonden, dat ze met elkaar in discussie gaan, je moet daar ook het karakter voor hebben (soms komen ze na een uurtje los, maar dan is het te laat)
 - o Meer inzetten op praktijk: deelnemers zijn verbaasd van de "zatte mans bril" en behendigheidsploef
 - o Tijdens praktijkoefening laat een lesgever de deelnemers aan 30 of 50 km/u remmen. Lesgever wil rubberen pop aanschaffen, maar kost veel
 - o Draaiboek:
 - Het wordt redelijk vaag gehouden: je mag er je eigen draai aan geven → zo kan de ene lesgever het op een compleet andere manier doen dan de andere → het draaiboek wordt niet helemaal gevolgd
 - Goed als ondersteuning maar jongeren hebben meer nood aan praktijk
 - o Tijdsbestek iets te kort

Traject vrije begeleiding en rijlessen:

- Combinatie goed: Verplichte rijles van min. 6u bij traject vrije begeleiding (o.a. focus op remtechniek: duwen te vroeg koppelingspedaal in) waarbij ouders minstens 1x eens een rijles bijwonen (sommigen kunnen motorkap nog niet opendoen) → velen volgen pas rijles na 2x niet slagen op praktijkexamen.
- Examinatoren zeggen tegen hen dat ze een verschil merken tussen degene die 0u of enkele uren rijles heeft gevolgd.
- Vrije begeleiding niet goed: Voorstander enkel via rijsschool

Code 78:

- Nog te vroeg om te schrappen, binnen 10j mogelijk wel
- Soms advies kandidaat- bestuurder voor automaat omdat schakelen echt te moeilijk is voor die persoon

Rijopleiding en –examinering in het algemeen:

- Rijles aan leerlingen met autisme → opleiding ‘autisme in het verkeer’ in Nederland moeten volgen, want bestaat niet in België
- Veel kandidaat-bestuurders focussen op ‘slagen voor examen’ i.p.v. ‘goede bestuurder worden/zijn’: mentaliteit moet anders
- *‘Kunnen rijden’ is iets anders als ‘mogen rijden’* → kandidaat-bestuurders mogen rijden, maar kunnen het daarom nog niet
- Beter eerst proefexamen vooraleer echt examen
- Prijs terugkommoment veel te hoog in vergelijking met vormingsmoment
- Voorstander strafpuntenstelsel, vb. sanctie = 3 maanden rijverbod
- Senioren best examen laten afleggen vanaf bepaalde leeftijd (vb. 80 jaar)
- Meer controle op rijlesgevers, sommigen ‘rijden maar rond’/‘doen maar hun uurtjes’ i.p.v. kandidaat-bestuurders leren rijden
- Onverantwoord dat je met automaat mag rijden als je rijbewijs voor handgeschakeld voertuig hebt, is gemakkelijker (als je weet hoe je ermee moet rijden!) → examen
- VRB18: vaak enkel route naar school/werk/hobby (minder gevarieerd dan VRB36)
- ADAS:
 - o Bestuurders moeten weten hoe te gebruiken
 - o ADAS: vaak geen tijd om aandacht aan te geven (vb. enkel aan cruise control), ook belangrijk dat ze kunnen rijden zonder ADAS want veel kandidaat-bestuurders kopen een (oudere) tweedehandsauto
- Rijlessen zijn te duur voor velen, beter gratis aanbieden (en rijlesgevers vergoeden door vb. betaling voorlopig rijbewijs op gemeente)
- Kandidaat-bestuurders snappen niet waarom bepaalde elementen belangrijk zijn, bv. waarom heb je die zware fouten op het theorie-examen of waarom is het terugkommoment er. Ze snappen niet dat er op die manier minder onbekwame mensen op de baan zijn.
- Niet ok dat examencentra privé zijn (vriendjespolitiek, geen controle). Examencentra te veel macht: oneerlijke verdeling over ‘aantal examens’ dat ze op een dag/week/maand krijgen (verschil tussen kleine en grote rijsscholen → kleine rijsschool kan niet uitbreiden omdat ze te weinig op examen mogen gaan)
- Meer uniformiteit tussen rijlesgevers: sommigen geven uitleg te complex / Niet alle rijlesgevers even goed, vb. te weinig kennis over hoe een auto reageert in extreme omstandigheden
- Verschil tussen rijsschool en zelfstandige rijlesgever → zelfstandige rijlesgever heeft meer contact met ouders dan rijsschool
- Opleiding rijlesgever:
 - o Behouden brevet rijlesgever: opleiding maar focus op opfrissing verkeersregels → beter les met collega-rijlesgever laten volgen
 - o Nog steeds automechanica volgen
 - o Eerst stage vooraleer geven modelles theorie / praktijk
 - o Moeten zelf geen rijvaardigheidstest doen, kan niet

Kandidaat-bestuurders

Ondersteuningsmiddelen:

- positief
- online ondersteuningsmiddelen fijner dan de handboeken
- mijnrijbewijsb.be/rijbewijzer, mijnrijbewijs.be, mijnrijbewijsb.eu, wees wegwijz

Oefenperiode:

- 3 maanden is ok, 9 maanden te lang, 5 maanden ideaal
- 3 maanden is te kort
- duurtijd dat iemand nodig heeft is afhankelijk van persoon tot persoon (begeleiders soms enkel in weekend tijd)

Vormingsmoment:

- zou terug ingevoerd moeten worden zodat begeleiders les krijgen
- meegegaan vooral 2^e gedeelte interessant
- Hierdoor moeilijker om begeleiders te vinden
- Begeleider zou overzicht moeten hebben van wat hij hoe moet aanleren

Theorie-examen:

- quotering ok
- aantal vragen ok
- meer vragen over voorrangsregels zouden gesteld moeten worden t.o.v. andere vs. te veel vragen over voorrang en te weinig over verkeerslichten
- mag moeilijker 'vriendin die niets geleerd had was ook geslaagd'
- kans op gokken bij meerkeuzevragen → open vragen beter
- beter vragen over alle onderwerpen die gekend moeten zijn
- foto's waren niet duidelijk
- afgeleid door lawaai van stoelen
- oefenvragen mijnrijbewijsB.be/Rijbewijzer duidelijker dan theorie-examen
- Opfrissing voor iedereen: veel kennen de wegcode niet meer
- Fraude: kandidaat-bestuurders zitten op hun smartphone tijdens het theorie-examen

Risicoperceptietest:

- niet ervan op de hoogte dat dit een onderdeel van het praktijkexamen is
- gaat te snel
- weinig mogelijkheid tot voorbereiding
- komt niet overeen met realiteit
- niets van geleerd

Praktijkexamen:

- Handig dat examenroutes (als je goed zoekt) online te vinden zijn
- Manoeuvres
 - o Aantal en types ok
 - o je moet er geluk mee hebben welke geloot worden
- Zelfstandig rijden:
 - o van plan om borden te volgen, want gps niet altijd betrouwbaar
 - o met GPS is aangenamer
 - o beide zouden getest moeten worden
 - o graag met GPS gereden maar eigen auto had dat niet
 - o borden is gemakkelijker
 - o goed dat kandidaat-bestuurders zelf mogen kiezen
 - o goed dat gps een mogelijkheid is want de dag van vandaag rijdt iedereen daarmee

Terugkommoment:

- ADAS graag tijdens terugkommoment, zodat we dit leren kennen

Traject vrije begeleiding en rijlessen:

- Rijlessen
 - o Meerwaarde (geven tips)
 - o Duur
 - o Gevolgd voor manoeuvres en autosnelweg
 - o niet 1-op-1 met examen (vb. leren parkeren tussen 2 auto's, op examen achter een auto moeten parkeren) en tempo te snel (vb. tijdens 2^e les al 90 km/u rijden)
 - o Controle rijlesgevers: zat tijdens rijles constant op gsm en rookte in de auto; telkens een andere rijlesgever: liever steeds dezelfde
 - o Begeleiders nonchalanter dan rijlesgevers (minder serieus)
- Combinatie is goed

Rijopleiding en –examen in algemeen

- Uniformiteit examinatoren moet verbeteren
- Automaat: vlugger andere zaken doen t.o.v. handgeschakeld voertuig, Rijden nog niet met automaat, maar willen dit later wel gaan doen, automaat is gemakkelijker
- VRB18: niet logisch dat je alleen mag rijden vooraleer je geslaagd bent op praktijkexamen
- ADAS: zou in rijopleiding aan bod moeten komen, want maken het rijden makkelijker
- Examinators moeten vriendelijker zijn
- Niet duidelijk dat je niet op het terrein van het examencentrum mag oefenen.

Beginnende bestuurders

Ondersteuningsmiddelen:

- mijnrijbewijsb.be, gratisrijbewijsonline.be
- online fijner dan boeken
- vooral proefexamens handig
- online gratis

Oefenperiode:

- controlesysteem of je ook daadwerkelijk oefent
- 3 maanden te kort
- hangt van persoon tot persoon af (misschien geen minimale oefenperiode nodig)
- 9 maanden kan leiden tot uitstelgedrag

Vormingsmoment:

- schrikt begeleiders (misschien onnodig) af → velen willen hierdoor geen begeleider meer zijn
- begeleiders moeten weten wat ze hiervan moeten verwachten (vb. geen invloed op rijbewijs, geen examen)
- begeleiders vonden dit interessant ook omdat ze dit met andere begeleiders moesten volgen
- voor ouders die iemand al eens hebben leren rijden (maar geen vormingsmoment moesten bijwonen) is het overbodig
- zou terug ingevoerd moeten worden

Theorie-examen:

- quotering goed
- overbodige vragen (vb. oliepeil, wordt tegenwoordig digitaal weergegeven)
- vragen te moeilijk geformuleerd (taalniveau te hoog)
- kan beter vanuit educatieve benadering
- sommigen studeren 3 dagen voor het examen en zijn het dan vergeten: misschien moeten theorielessen verplicht worden
- voorbereiding op school = makkelijk
- beter -3 i.p.v. -5 punten af bij zware overtreding

Risicoperceptietest:

- goed dat je op gevaren leert letten
- dankzij lesgever ervan op de hoogte dat ik me (online) moest voorbereiden
- niet hetzelfde als in het echt
- foto's niet goed

Praktijkexamen

- **Manoeuvres:**
 - o Aantal en type goed
 - o beter kiezen uit 'makkelijkere' en 'moeilijkere' manoeuvres zodat je niet 2 makkelijkere manoeuvres kunt hebben
 - o zouden allemaal getest moeten worden
- **Zelfstandig rijden:**
 - o goed dat het toegevoegd is
 - o GPS niet altijd aangepast aan wegenwerken
 - o GPS makkelijker
 - o goed dat er een keuze is

Terugkommoment:

- uitvoeren noodstop interessant

- nutteloos: 1/10
- Er werd telkens gezegd dat je niet te snel mag rijden of niet mag rijden onder invloed, maar dat weet je eigenlijk al
- praktijkgedeelte leuk maar niet echt iets aan gehad
- niet verkeerd maar je leert er niet echt iets van bij
- jammer dat het verplicht is
- duurt lang
- zou voor elke bestuurder (niet enkel beginnende) verplicht moeten zijn
- nuttig
- denk niet dat het een meerwaarde is m.u.v. de slipcursus
- weet niet goed wat te verwachten 'gehoord dat je brillen op moet doen'
- zou fijn zijn om dan eens met een automaat te rijden

Traject vrije begeleiding en traject rijlessen:

- Rijlessen:
 - o Handig
 - o Duur
 - o meer ervaring
 - o vooral voor remtechnieken en vlak voor examen
- VRB36:
 - o goed dat dit bestaat (vooral als rijlessen te duur zijn om te volgen)
 - o enkele rijlessen zouden bij VRB36 verplicht moeten zijn zoals in Duitsland: combinatie het beste

Code78:

- comfortabeler rijden (zeker in Brussel)
- rijbewijs behaald met handgeschakeld voertuig maar rij nu met automaat

Rijopleiding en –examen in het algemeen

Rijopleiding te duur (vooral rijlessen en terugkommoment (niet de examens): *'Mijn vriendin in de VS heeft haar rijbewijs voor slechts 20 euro kunnen behalen'*)

Er zouden subsidies of dergelijke moeten zijn om rijlessen te kunnen betalen en meer terreinen om manoeuvres met ouders te oefenen

Er zouden meer mogelijkheden moeten zijn om een auto te lenen/huren, want veel jongeren hebben nog geen auto om mee te oefenen (en wonen soms op kot, waardoor ze niet met een begeleider kunnen oefenen)

Na rijopleiding zouden beginnende bestuurders de mogelijkheid moeten krijgen om hun mening te geven over de rijopleiding

Er zouden meer controles op rij scholen moeten zijn

7.3 Bijlage 3: Notities workshop stakeholders 4/11/2021: Rijopleiding

Groep 1

Deelnemers:

1 Kandidaat-bestuurder

1 Rijlesgever

1 Examinator

1 Begeleider

Ondersteuningsmiddelen:

Examinator: online is niet betrouwbaar, zijn geen controles op. Zelf kiezen van welke hoofdstukken eerst is voor kandidaat-bestuurders moeilijk, best sturen via school. Websites zorgen voor afleiding (vb. mail, gsm)

Kandidaat-bestuurder: sommige sites inderdaad niet betrouwbaar (vb. gratisrijbewijsonline), andere wel (vb. mijnrijbewijsB.be). Niet tegen handboeken, maar vaak verouderd, liever online (en is gratis).

Niet op hoogte van officiële site: beginnende bestuurder was er toevallig op uit gekomen

Niet meer afgeleid online dan in klas.

Rijlesgever: gebruikt geen handboeken vanwege soms niet up to date, maar enkel officiële sites nl. mijnrijbewijsB.be → wel naar eigen hand zetten, vb. andere volgorde. Steekt goed in elkaar en maakt gebruik van een toegankelijk vorm (vb. gebruik van korte puntjes, waardoor het niet langdradig is) → Punt ter verbetering: pijltjes beneden

Begeleider: combinatie boek, app, website

Examinator: WeesWegwijs heeft **addendum (zodat up-to-date)** → is gestructureerder en heeft samenvattende tabellen. Geen voorstander van handboek Flor Koninckx: niet gestructureerd, veel randinformatie

Vormingsmoment:

Begeleider (destijds zelf gevolgd): geen meerwaarde: herhaling theorie/wetten, **verwachting = tips, hoe moeilijkheid opbouwen**

Lesgever (destijds zelf gegeven): Geen 1 deelnemer vond het verloren tijd, maar eens dat praktijk erbij moet, dus uitbreiding van 3u, eventueel vervangen sommige aspecten door praktijk.

Best **examen theorie laten afleggen na volgen vormingsmoment: niet geslaagd = geen begeleider** (geen gevolgen voor rijbewijsbezit) → begeleider & beginnend bestuurder mee eens (reactie examiner: misschien te vergaand? Eventueel gebruik maken van een attest aanwezigheid (= geen bewijs van 'kunnen'))

Examinator: **Niet gevoel dat slaagcijfers gestegen zijn vanwege vormingsmoment, ziet meerwaarde niet** (reactie lesgever: misschien geen meerwaarde op gebied van slaagcijfers, wel op andere gebieden, vb. basiskennis 'wat doe je als een agent deze armbeweging maakt?')

Oefenperiode:

Lesgever: **3 maanden is te weinig**, behalve als men dagelijks rijdt

Beginnend bestuurder: 3 maanden ideaal, vb. zomervakantie tussen slagen middelbaar en start job.

Kwaliteit is belangrijker dan kwantiteit, vb. 12 maanden dezelfde weg of 3 maanden verschillende wegen & omstandigheden

Heeft rijlesauto gehuurd bij Cambio, 15 euro/uur (erg duur indien 9 maanden)

Begeleider: 3 maanden te kort, als ouder ongerust, iedere dag min. 40 km gereden, na 1 jaar ca. 10 000 km, zodat schakelen en dergelijke een automatisme is. Voorstander voor oefenperiode van 1 jaar.

Examinator: geen minimale oefenperiode nodig, kom maar wanneer je denkt dat je het kan

Reactie rijlesgever: niet goed, overschatten zich. **Naast maanden (zijn te controleren), best ook uitdrukken in kilometers, maar dan invullen logboek** (zoals in Wallonië?), maar hoe en wie gaat dat controleren? Vb. app 'start' = kilometers, route, regen,... & invullen vb. fileparkeren geoefend.

6 maanden is minimum, 12 maanden is beter

Terugkommoment:

Beginnend bestuurder: Afspraak 4/12/2021

Kijkt er tegenop vanwege negatieve reacties vrienden/kennissen

Lesgever: opleiding gevolgd, attest om het aan te bieden, maar niet vanwege kleine rijsschool & betwijfelen meerwaarde in huidige vorm, want ze moeten veel wachten, een slipcursus zou beter zijn. **Beter zoals in Zwitserland/Zweden: studies tonen aan dat verkeersongevallen dalen, maar cursus is daar veel langer en andere aspecten komen aan bod: tegoei of niet. Anders subsidie beter geven aan praktijklessen volgen.**

Examinator: nutteloos op deze manier, beter **subsidie gebruiken voor auto met dubbele bediening voor examinatoren**. Tegen slipcursus, **beter 'eco-driving' cursus**.

Begeleider: kinderen vonden het saai, omdat meesten niets zeiden tijdens groepsgesprek, enkel de interactieve aspecten, vb. 'promille bril' vonden ze leuk

Groep 2

Deelnemers

1 Begeleider

1 Beginnende bestuurder

1 Kandidaat-bestuurder

2 Examinatoren

2 Lesgevers

Ondersteuningsmiddelen

Met betrekking tot de theorie zijn er voldoende middelen beschikbaar (weeswegwijs, mijn rijbewijs.eu/.be + andere online ondersteuningsmiddelen. Beginnende bestuurders kunnen alle info m.b.t. tot de theorie zeer gemakkelijk online terugvinden. De VSV-website (theorie) is zeer goed voor mensen die in Vlaanderen zijn geboren. Deze mensen zijn hier snel mee weg maar voor laaggeletterden of anderstaligen is de info op de website moeilijk te begrijpen.

Wat betreft het praktijkexamen zijn er te weinig ondersteuningsmiddelen beschikbaar. Beginnende bestuurders weten niet goed waar ze zich aan kunnen verwachten op het examen/hoe ze zich hierop kunnen voorbereiden. Vroeger werd een info-brochure van GOCA meegegeven na het theorie-examen. Deze brochure bevatte meer info over het praktijkexamen (ter voorbereiding), nu gebeurt dit niet meer. Het is misschien een idee om terug in te voeren of kenbaar te maken via de website van het examencentrum.

Het theorie-examen is te zeer een taalexamen geworden. De vraagstelling is vaak te ingewikkeld voor anderstaligen of laaggeletterden. Om deze mensen gelijke slaagkansen te geven is het belangrijk om

het theorie-examen in meerdere talen aan te bieden dan enkel (NL, FR, ENG?). Voor deze mensen blijft het aanleren van de theorie in een klaslokaalsetting belangrijk.

Theorie: groot voordeel in klaslokaal (interactie tussen deelnemers wanneer ze oefeningen oplossen, etc.) i.p.v. enkele online te oefenen.

Malafide ondernemingen die tegen betaling de slaagkans verzekeren moeten eruit.

Daarnaast moet de vraagstelling ook worden aangepast. Nu krijgen studenten op het examen in een reeks soms meerdere keren dezelfde vraag voorgeschoteld. Dit kan in principe maar dan zou ook de situatie/context/foto waarover de vraag gaat moeten wijzigen zodat het antwoord telkens anders is. Op deze manier kan je het beste testen of kandidaat-bestuurders de theorie beheersen.

Vormingsmoment

Het vormingsmoment wordt als zeer nuttig ervaren. Het is jammer dat dit is afgeschaft. Dit zou terug mogen worden ingevoerd. Het kan immers niet vanuit verkeersveiligheidsoogpunt dat begeleiders die niet meer mee zijn met de recente wegcode/verkeersregels hun kinderen zouden mogen leren autorijden.

Naast een opfrissing van de theorie zouden begeleiders best ook 2u een praktijkles van zoon of dochter meevolgen met een officiële rijlesgever zodat de overdracht vlot kan verlopen en ze weten hoe beginnende bestuurders best begeleid worden om praktijkervaring op te doen.

De inhoud van 3u = ok

Wanneer begeleiders meerdere kinderen leren autorijden met 1 of 2 jaar tussen zouden ze niet telkens opnieuw het vormingsmoment moeten volgen.

Het examineren/toetsen van de kennis van de wegcode zou niet slecht zijn maar hier gaat weinig tot geen draagvlak voor zijn bij de begeleiders. Een examen/test zonder gevolg is misschien een betere oplossing (dit zou dan moeten werken als een wake-up call voor begeleiders). Het toetsen van deze kennis kan door de rijsscholen gebeuren maar het financiële plaatje moet kloppen.

Kan e-learning een oplossing zijn?

Voor sommigen misschien wel maar e-learning is niet toegankelijk voor iedereen (anderstaligen, niet iedereen heeft toegang tot internet, of kan even goed met een smartphone werken, etc.). Het wordt maar verondersteld dat iedereen goed mee is met de digitale evolutie en dat is zeker niet het geval. Het vormingsmoment organiseren in een klaslokaal blijft nog steeds de beste aanpak. Dit is gemakkelijk toegankelijk voor iedereen en laagdrempelig.

Verlengde oefenperiode

De duur van de oefenperiode is niet belangrijk, wel wat er geoefend wordt, hoe vaak en hoe kwalitatief. Met andere woorden: hoe de oefenperiode wordt ingevuld.

Mensen die zelf geen auto hebben volgen slechts 20u rijsschool. Niet iedereen heeft de mogelijkheid om te oefenen tijdens de "oefenperiode". Vaak komt van deze mensen niets terecht.

Lange leerperiode = belangrijk

Hoe controleren?: via logboek, dataloggers

Logboek is fraudegevoelig: maar het gevoel dat er wordt toegekeken op wat de beginnende bestuurders en hun begeleiders doen, kan voldoende zijn om hun aan te zetten tot meer oefenen.

Een ander controlemechanisme is een tweedelig examen:

- Eerste examen na basisopleiding: focus op basishandelingen, vaardigheden

- Tweede examen na x-aantal weken met hogere moeilijkheidsgraad. Op dit examen zou je enkel kunnen slagen wanneer je meer oefent -> zou stimuleren om dan ook daadwerkelijk meer te oefenen

De vraag is echter hoe je verkeersinzicht kan evalueren via een examen. Dit is 1 van de belangrijkste bestuurdersvaardigheden.

Een oefenperiode van 3 maanden is te kort, ze moeten immers ook voldoende ervaring op doen.

9 maanden: te veel tijd -> wordt op de lange baan geschoven

Het is moeilijk om een termijn op de oefenperiode te plakken aangezien iedere persoon anders is.

Lesgever stelt voor om Brussels systeem in te voeren in Vlaanderen: 30u rijsschool volgen en dan examen afleggen. Dit zou een oplossing kunnen zijn voor mensen die geen auto hebben. De meerderheid van de deelnemers is het hier niet mee eens.

Examinator stelt voor om de geldigheidsduur van voorlopige rijbewijzen te verkorten; de druk om te oefenen/presteren is immers groter bij een geldigheidsduur van bv .12 maanden i.p.v. 36 maanden

Na 20u les via rijsschool is een langere tijd van oefenen waardevol om rijervaring op te doen en verschillende situaties te leren kennen.

Terugkommoment

Zou als nuttig worden ervaren; vooral het groepsgesprek als het praktijkgedeelte (slipcursus).

Het groepsgesprek verloopt soms wat moeilijk (afhankelijk van hoe mondig de deelnemers zijn). Er zou meer tijd moeten worden voorzien om praktische tips te geven aan jonge bestuurders bijvoorbeeld in zo'n situatie zou je zo en zo moeten handelen.

In het buitenland doen ze beroep op acteurs om iedereen wat aan te sporen tijdens het groepsgesprek. Dit kan voor Vlaanderen ook een meerwaarde zijn.

Een lesgever haalt aan dat hij een filmpje over groepsdruk toont tijdens het terugkommoment. Maar eigenlijk zou het naspelen (rollenspel) rond invloed van groepsdruk in verschillende situaties beter zijn (effect zou groter zijn). Nu is hier echter geen ruimte voor.

Naast de klassieke rijopleiding zou er ook ruimte moeten zijn voor coaching als lesmethode; de kandidaat zelf dingen laten ontdekken onder begeleiding (wat zie ik nu, hoe moet ik hiermee verder,...).

Het terugkommoment is nu bekender dan vroeger maar jonge bestuurders hebben geen idee waarom ze het moeten volgen. De belangrijkste beweegreden is omdat het verplicht is. Het is weer iets extra dat ze moeten doen.

Wat ze leren tijdens het terugkommoment is moeilijk te testen via een examen. Tijdens het terugkommoment is de bewustmaking belangrijker dan hun kennis testen. Bewustmaking kan je niet evalueren. Daarnaast creëert testen een stresssituatie bij veel individuen en dit wordt best vermeden.

Extra thema's toevoegen?:

- EHBO cursus kan interessant zijn; maar is eerder iets dat algemeen zou moeten worden aangeboden bv. in het middelbaar en niet enkel en alleen aan bestuurders. Iedereen moet EHBO kennen
- Alle thema's ADAS etc. zijn interessant maar onhaalbaar om te behandelen in 4uur

De duur van 4u wordt als voldoende bestempeld. Ze moeten dit immers in hun vrije tijd doen.

Kostprijs is ook een heikel punt. De praktijkoefening gebeurt per 6 bestuurders -> veel wachttijd. De bestuurders zijn 4u aanwezig maar 2u zou ook kunnen mits er meer lesgevers beschikbaar zijn -> hogere kostprijs.

Terugkommoment voor oudere bestuurders kan ook een meerwaarde zijn. Nu ligt de nadruk sterk op jonge bestuurders. Zo'n moment kan goed zijn voor iedereen de wegcode wordt immers regelmatig aangepast.

7.4 Bijlage 4: Notities workshop stakeholders 8/11/2021: Rijexaminering

Groep 1

Deelnemers:

- 1 Kandidaat-bestuurder
- 1 Rijlesgever
- 1 Examinator
- 2 Begeleiders
- 1 Lesgever terugkommoment

Theorie-examen:

Examinator: “goed dat er een onderscheid is tussen lichte en zware overtredingen, anders zou men meer gokken” (en zie opmerking risicoperceptietest: dynamische i.p.v. enkel statische beelden).

Rijlesgever & lesgever: “mee eens”, maar **meer focus op wegcode** is nodig, nu veel focus op ‘automechanica’, vb. “Wat te doen bij deze kleur rook?”

Theorie moet gegeven worden op 12u = 4 avonden van 3u

Best ook **ander type theorie-examen** om fraude (vb. “altijdgeslaagd”) te voorkomen, vb. bijkomend aan meerkeuzevragen ook andere vragen zoals “vul in” vragen (zie oefeningen mijnrijbewijsB.be).

Eventueel verplicht attest voorleggen van “erkende organisatie”

Beginnend bestuurder: niet eens met attest, vanwege voorkeur voor zelfstudie.

Best theorie ook uitbreiden naar vb. fietsers

Risicoperceptietest:

Begeleider: test is goed, men let meer op, kijkt meer in de spiegels, maar filmpjes zijn niet goed genoeg, beter in het echt

Lesgever & rijlesgever: goed, maar niet in huidige vorm en niet met huidige timing

Vorm: nu geheugentest (na filmpje een meerkeuzevraag, **beter zoals in Wallonië, risico aanklikken op moment van risico tijdens filmpje**)

Timing: **met praktijkexamen hebben kandidaat-bestuurders veel stress** en er is **geen correlatie tussen slaagcijfers risicoperceptietest en slaagcijfers gedeelte op de weg**

Beter bij theorie-examen (maar te vroeg), of als oefening (i.p.v. als test) bij terugkommoment

Graag meer officiële filmpjes van GOCA Vlaanderen ter voorbereiding

Beginnend bestuurder: **eventueel met Virtual reality brillen**

Examinator: geen correlatie tussen gedeelte op de weg en risicoperceptietest, eventueel theorie-examen met dynamische i.p.v. enkel statische beelden

Praktijkexamen – manoeuvres:

Lesgever & rijlesgever: beter dat er meer manoeuvres zijn toegevoegd, maar **jammer dat ze niet allemaal uitgevoerd moeten worden**. Dit gedeelte is nu **veel te kort**, waardoor het een momentopname is: doet een kandidaat het niet goed, omdat hij/zij het niet kan, of omdat hij/zij even een ‘domme fout’ maakt: soms zegt protocol ‘ja’ en verstand ‘nee’ (en andersom).

Tussen paaltjes zoals vroeger (vb. 10 cm naast spiegels) is veel moeilijker.

Rijlesgever: examen eventueel **90 minuten zoals bij vakbekwaamheid categorie C**

Examinator: **best combinatie manoeuvres op de weg en op een privaat terrein**. Vb. 'in een rechte lijn achteruit': geen zin op de weg, beter op privaat terrein.

Manoeuvres zijn de basis: indien manoeuvres niet goed, geen recht op rijbewijs → **Best als eerste testen, net zoals bij andere rijbewijscategorieën, op die manier ook duidelijk 'welk vlees in de kuip'**.

Regelmatig problemen met manoeuvres op de weg, vb. tegen geparkeerde auto op parking
supermarkt = afroepen intercom

Examen is te kort: 40-45 rijden = 15 minuten ergens naartoe, 10-12 minuten manoeuvres, 15 minuten terugrijden

Begeleider: geoefend op oefenterrein met paaltjes, best allemaal testen.

Vanwege loting is er een geluksfactor

Beginnend bestuurder: 2 manoeuvres testen is te weinig, 4 is goed, 6 is te veel, vb. privaat terrein 2 en openbare weg 2.

50 minuten voldoende, maar afhankelijk van regio vb. stadscentrum vs. boerendorp, 90 minuten te lang om aandacht vol te houden (opmerking rijlesgever: juist leren aandacht volhouden)

Praktijkexamen – zelfstandig rijden:

Lesgever: voorstander om zelfstandig rijden op een andere manier te testen, niet 'volg expo' (gelijkaardig aan instructies examinator), maar verdere bestemming via GPS (maar niet mogelijk vanwege tijdslimiet van 50 min)

Examinator: **terminologie verkeerd**: het hele praktijkexamen is een test van zelfstandig rijden.

Geen meerwaarde voor GPS = **elektronisch toestel dat instructies examinator zegt** nl. naar links over 100m.

99% gebruikt GPS niet.

Begeleider: borden soms te simpel, met gps vaak discussies i.v.m. '**niet up-to-date**', updates kosten geld en werken dan nog niet zoals het moet (rijlesgever mee eens)

Beginnend bestuurder: voorstander GPS (vb. app Waze), een gps kan nooit een slechte dag hebben

Praktijkexamen – algemeen:

Examinator: **veiligheid van examinatoren moet bekeken worden!** Geen dubbele bediening en soms in 3-deurs (rij scholen hebben wel dubbele bediening en 5-deurs). Regelmatig gevaarlijke situaties, vb. achteraan in 3-deurs stilgevallen bij spoorwegovergang.

Na workshop via mail gemeld: Ook andere 'problemen', vb. 'uit auto gezet door boze kandidaat-bestuurder' = opgepikt moeten worden door collega.

Kandidaat-bestuurders zijn vaak niet goed voorbereid.

Rijlesgever: vragende partij voor 'GOCA brochure' na slagen theorie-examen, vooral voor diegenen die via vrije begeleiding rijden: **duidelijker wat er van hen verwacht wordt**. Vanwege milieu niet mogelijk (weggooien na update), eventueel een online variant of integratie in bestaande websites zoals mijnrijbewijsB.be

Begeleider: **veel oefenen** is belangrijk!

Beginnend bestuurder: **variatie** is ook belangrijk, niet altijd dezelfde weg oefenen. Niet duidelijk wat precies verwacht wordt tijdens het praktijkexamen.

Directe weg 30u:

Examinator: positief maar kost geld, anderzijds wat is 500euro als je daarna meer dan 50 jaar met de auto kan rijden = max. 10 euro per jaar.

Rijlesgever: voor de meeste te duur & verkeerde instelling 'rap ervan af': voor meerderheid geen goed idee, want te vroeg om te slagen, hebben meer uren nodig om te oefenen. Oefentijd is belangrijk!

Herstelexamens:

Beter een training volgen i.p.v. een examen opnieuw doen

Rijopleiding – algemeen:

Beginnend bestuurder: 2 examens zijn voldoende, geen 3

Rijlesgever: geen test na 20u, maar wel **verplicht nog eens 2u rijles ter voorbereiding examen: 20+2u**

Lesgever: mee eens en **nood aan meer controles** aan rij scholen, vb. geen attest indien niet bekwaam na 20u

Examinator: soms geven rij scholen een attest na 20u rijles, terwijl niet bekwaam (aanwezige rijlesgevers niet mee eens: niet bekwaam = geen attest)

Begeleider: voorstander om **enkele uren rijles verplicht** te maken, **vb. nieuw systeem: 4-6u kandidaat-bestuurder en begeleider = betaalbaar** (vb. vormingsmoment, maar dan met beide partijen en praktijkgericht)

Groep 2

Theorie-examen

Begeleiders

- Het taalgebruik is te moeilijk, zeker voor laaggeletterde volwassenen. Voorbeeld: "hoe snel mag je voorbij dit bord rijden". Dubbelzinnigheid van de vragen.
- Voor personen die asiel aanvragen (bijvoorbeeld uit Syrië) zou de kans moeten gegeven worden om het examen in eigen taal te doen in de eerste twee jaar dat ze hier zijn omdat ze de taal niet machtig zijn. Na 2 jaar zou dit niet meer nodig zijn.
- Sinds turbo-theorie-examen zijn de vragen moeilijker gesteld, zijn moeilijkere woorden toegevoegd om dit te voorkomen. Zorg er echter voor dat meer personen moeilijkheden hebben.
- Beter meer vragen toevoegen en vragen op een eenvoudige manier (herschrijven) laten terugkomen met een andere foto. Bijvoorbeeld: dezelfde antwoordmogelijkheden bij verschillende vragen.
- Vraagstellingen zijn te lang, soms 3 regels lang.
- Dubbelzinnigheid is een probleem voor mensen die de taal niet machtig zijn of iets minder sterk zijn (bijvoorbeeld: dyslexie, autisme, etc.).
- Er wordt ook aangegeven door 'normale personen' dat vragen vaak dubbelzinnig zijn.
- Er zijn te veel vragen omtrent milieu, dit gaat te ver om te moeten kennen.
- Anderstaligen geven aan dat het van de examinerator afhangt hoeveel tijd dat ze krijgen tijdens een vertraagd examen.

Kandidaat-bestuurders

- Soms zijn de vragen heel ingewikkeld, je moet alles in een paar seconden verwerken. De tijd is te kort, men moet te snel zijn.

Examinatoren

- Dat de examenvragen te moeilijk zijn, wordt beaamd door een examiner. Hij begeleidt vaak vertraagde sessies en merkt dan dat de vraagstelling bij sommige vragen zelfs moeilijk is voor hem.
- Waarom wordt het theorie-examen enkel nog aangeboden in het Engels, Frans en NL. Waarom laten we een tolk niet alle vragen inspreken zodat het theorie-examen op de computer in verschillende talen kan aangeboden worden.

Lesgevers

- De zorgen van veel personen die theorielessen volgen, is dat het meer gaat over een taaltest dan over een kennistest. Er zou wat meer gedaan moeten worden aan de vraagstelling.

Risicoperceptietest

Begeleiders

- Als je veel oefent kan je hier altijd voor slagen. Of het echt iets meet, dat weet ze niet. Oefen dat een paar keer en dan kan je het.

Kandidaat-bestuurders

- Heeft al geoefend (en praktijkexamen gedaan), was serieus gebuisd. Je hebt overal te kijken en als je rijdt verander je ook steeds waar je kijkt. Je kan niet alles tegelijkertijd zien.
- Test meet niet wat het zou moeten meten.

Examinatoren

- Schaf het af, geen positieve ervaringen mee (aangehaald door beide examinatoren).
- Personen die gewend zijn van computerspelletjes te spelen, scoren vaak beter. Dit toont al aan dat het geen valide test is.
- Personen die beter scoren; rijden niet per se beter. En vice versa, personen die buizen, blijken in het verkeer dan wel zeer capabele bestuurders te zijn. Jammer dan dat ze toch gebuisd zijn.
- Voorstel: RP-test vervangen door een 10-tal theorietesten die gaan over een voertuig in beweging. De theorie toepassen in de praktijk.
- Wordt beaamd door een andere examiner. Is geen RP-test maar een geheugentest: 'wat heb ik onthouden?' Het zou beter zijn als men dadelijk op het gevaar zou moeten klikken. Een andere manier is dat ze een filmpje zien en dan moeten aanduiden wat ze zouden doen in een bepaalde situatie.
- Examinatoren vinden geen correlatie tussen de test en praktijk, het is geen valide meetinstrument.
- Kijk eens naar hoe ze dit in het Verenigd Koninkrijk doen, daar is het veel beter.
- Er is voldoende variatie in de filmpjes, daar zijn geen problemen mee.

Lesgevers

- Het is een geheugentest, een examiner is professioneel genoeg om te zien tijdens de rit of iemand gevaren kan herkennen of niet.
- Geen relevante test, meet niet wat ze moet meten.

Praktijkexamen - Manoeuvres

Begeleiders

- S-parkeren zou er altijd bij mogen zijn, dat is iets dat iemand altijd nodig zou hebben. Is bijvoorbeeld veel relevanter dan achteruit rijden op één lijn.
- Vindt het belangrijk dat kandidaat bestuurders de manoeuvres kunnen voor ze leren rijden, een goede invoering op het praktijkexamen dus.

Kandidaat-bestuurders

- Is voorstander van de manoeuvres op de weg te doen, dan kom je alle gevaren tegen. Op de weg kan je je ook beter ruimtelijk oriënteren.

Examinatoren

- Parkeren in een s-beweging is zeer belangrijk en ook al wordt het niet getest, mensen oefenen dit wel waardoor ze dit wel kunnen wanneer ze hun rijbewijs behalen.
- Met een examen op de openbare weg heb je altijd risico's op meer of minder verkeer, meer fietsers, etc. Dan heb je achteraf het gevoel dat je bij de ene een moeilijker manoeuvre hebt gevraagd dan bij iemand anders en dat het soms oneerlijk is. Eén examiner is er voor te vinden om de manoeuvres terug te testen op het oefenterrein in plaats van op de openbare weg.
- Kandidaten hebben stress voor en tijdens het praktijkexamen en zijn graag van de manoeuvres af, soms kan dit echter pas tegen het einde en is dit jammer voor de kandidaat bestuurder omdat dit tot meer fouten kan leiden.
- De andere examiner vindt het goed dat manoeuvres gebeuren op de openbare weg omdat er rekening moet gehouden worden met veiligheid (is de verkeerssituatie al dan niet veilig?). De oefening gaat dus meer over veiligheid en minder over handigheid. Er moet gekeken worden naar de situatie, rekening houden met de omgeving, andere weggebruikers, etc. Hij is niet te vinden voor het oefenterrein omdat dit geen realistische situatie is en er dan weer teveel naar techniek wordt gekeken en niet zo zeer naar hoe veilig iemand zich door het verkeer kan begeven.
- Het is goed dat achteruit rijden opnieuw is toegevoegd aan het praktijkexamen. Voor de invoering bleek dat veel mensen niet meer achteruit konden rijden wanneer ze hun rijbewijs behaald hadden omdat ze hier niet op geoefend hadden. Het is echter zeer nuttig in het verkeer wanneer men bijvoorbeeld aan de kant moet voor ambulances of in een smalle straat waar geen twee auto's naast mekaar kunnen. Dus het manoeuvre op zich is niet zo moeilijk maar het is wel zeer nuttig dat hier opnieuw aandacht aan wordt besteed. (Beide examinatoren zijn het hier mee eens)

Lesgevers

- Tevreden over de manoeuvres die kandidaten moeten kennen.
- Manoeuvres zouden als een geheel moeten geëvalueerd worden en niet per manoeuvre apart. Als het ene manoeuvre heel goed gaat en het andere net iets minder, moet iemand alsnog geslaagd zijn. Antwoord examiner: streng protocol per manoeuvre waar niet van afgeweken kan worden. Ze worden dus elk apart bekeken en er wordt geen ruimte gegeven om ze als een geheel te zien.
- Geen voorstander van de manoeuvres uit te voeren op het oefenterrein zelf.

Praktijkexamen - Zelfstandig rijden

Begeleiders

- Verhaal gaat tussen kandidaat bestuurders dat men moet kiezen voor borden omdat dit veel gemakkelijker is dan het volgen van de GPS. Misschien moeten beide getest worden in plaats van zelf

te mogen kiezen. Hij merkt dat veel mensen moeilijkheden hebben met het rijden met de GPS dus het is belangrijk dat dit alsnog getest wordt.

- Vindt dat examinatoren begrip moeten hebben voor als de GPS de mist in gaat (bijvoorbeeld: niet up-to-date, onverwachte wegenwerken, etc.).
- De manier waarop de examiner met de kandidaat bestuurder omgaat is ook heel belangrijk, het gevoel dat de examiner 'uitstraalt' is belangrijk en kan voor meer of minder stress zorgen (bijvoorbeeld: een examiner die al nors aan het examen begint zal voor meer stress zorgen dan iemand die begripvol overkomt).

Kandidaat-bestuurders

- GPS is enkel een hulpmiddel en als bestuurder tellen de borden altijd, belangrijk om hier dus ook op te oefenen.
- De GPS is handig voor jonge mensen en ze moeten weten hoe dit werkt maar kennen ze hierdoor de verkeerssituatie ook nog? Gaan ze niet te veel focussen op hun GPS waardoor bepaalde informatie uit het verkeer verloren gaat?
- Hij is voorstander van de beide gebruiken en te testen.

Examinatoren

- De beoordeling van dit onderdeel is netjes omschreven: niet opvolgen van een richtlijn brengt geen beoordeling mee (wordt niet als fout gezien). Vanaf de 2e fout wordt dit pas geregistreerd en dit bouwt op tot een plafond, is een eerlijke manier van beoordelen.
- Het nadeel is dat kandidaat bestuurder de wegwijzers gemakkelijk vanbuiten leren voor ze hun examen afleggen, de vraag is of het volgen van verkeersborden dan een meerwaarde is op het examen. Het gaat dan niet om een vaardigheidstest maar een kennistest. De GPS is wel een meerwaarde voor het praktijkexamen omdat iemand dit altijd wel gaat gebruiken in zijn verdere leven.
- Er is een hogere slaagkans bij het volgen van borden in plaats van het opvolgen van de GPS. Vaak heeft men onvoldoende geoefend op het dubbeltaken (weg, GPS, kijken naar GPS) en dat is net heel belangrijk bij het gebruik van de GPS.
- De andere examiner vindt het oké zoals het nu is, beide moeten niet getest worden. Hij vindt echter wel dat kandidaat bestuurders meer oefenen op het rijden met de GPS.
- Beide examinatoren merken weinig problemen met de toestellen die meegebracht worden door de kandidaten zelf. Het komt niet vaak voor dat de toestellen echt niet meer up-to-date zijn. Zelf GPS-toestellen voorzien vanuit het examencentrum is niet nodig.

Lesgevers

- Vindt het dubbel, iedereen moet leren rijden met een GPS omdat dit de toekomst is maar dat is niet voor iedereen weggelegd. Merkt dat het volgen van borden ook niet altijd gemakkelijk is voor kandidaten omdat borden niet altijd goed zichtbaar zijn (bijvoorbeeld: door een struik die er voor staat).
- Dit onderdeel van het praktijkexamen zorgt voor stress bij kandidaat-bestuurders.
- Vindt dat de GPS relevanter is omdat het (op)volgen van borden ook te zien is aan het rijgedrag. Bijvoorbeeld, als iemand consequent de juiste snelheid aanhoudt, de voorrangregels opvolgt, etc. wil dit toch zeggen dat ze ook alle borden gezien hebben.
- Er zou beter een combinatie van beide gedaan worden op het praktijkexamen: in het begin de GPS volgen en dan nadien de borden volgen.

Praktijkexamen algemeen

Begeleiders

- Het is een individuele afname en soms is het heel moeilijk om de uitleg van de examiner te begrijpen. Het is ook een zeer subjectieve ervaring van de examiner, wanneer de examiner nee zegt, is het nee, ook al vind je als begeleider dat er zeer goed gereden is.
- Het is dubbel, één van de begeleiders heeft zowel positieve als negatieve ervaringen met het praktijkexamen.
- Vrije begeleiding is een systeem dat ook in de toekomst overeind kan blijven want niet iedereen kan rijlessen betalen.
- Beginnende bestuurders rijden vaak veel relaxter (maar daarom niet onveiliger) dan voor het examen omdat de stress van het examen is weggevallen.

Kandidaat-bestuurders

- Sluit zich aan bij wat de anderen gezegd hebben. Examinatoren hebben jarenlange ervaring en weten wat ze moeten doen.

Examinatoren

- Het is een momentopname, het is zo dat het bepaalde momenten op de dag (bijvoorbeeld: spits) moeilijker rijden is dan op andere momenten. Wanneer je echter je rijbewijs hebt behaald, moet je op alle momenten kunnen rijden dus dat zou geen excuus mogen zijn.
- De ene persoon is beter voorbereid dan de andere. De examiner heeft over het algemeen de indruk dat kandidaat bestuurders die rij school en vrije begeleiding gecombineerd hebben beter presteren.
- De eerste twee jaar dat iemand alleen rijdt, krijgt een bestuurder een herstelexamen wanneer ze een fout maken van de 3e graad. Het gaat hier bijvoorbeeld over door het rode licht rijden, een éénrichtingsstraat in de verkeerde richting inrijden, etc. Dit kan echter ook per vergissing gebeuren (zelfs bij ervaren bestuurders). Het herstelexamen op zich is echter niet leerrijk voor deze fouten en men zou dit beter veranderen naar het verplicht moeten volgen van enkele uren rijlessen die specifiek gericht zijn op kijktechniek zodat dergelijke fouten in de toekomst vermeden kunnen worden.
- Eén van de twee examinatoren vindt dat zijn collega's vaak teveel nagaan of iemand alle puntjes en komma's van het verkeersreglement kent. Men zou echter meer moeten kijken naar: 'kan iemand veilig de weg op gaan?' Bijvoorbeeld: er staat een stopbord, het protocol schrijft voor dat iemand hier volledig moet stoppen. Het is volgens de examiner echter belangrijker om je af te vragen of iemand de intentie heeft gehad om te stoppen, of hij/zij goed heeft gekeken en of de situatie veilig was. Dat is volgens hem veel belangrijker dan enkel te kijken of iemand wel helemaal gestopt is.
- Het systeem is momenteel teveel gericht op de fouten. We moeten niet alleen kijken naar fouten maar ook naar kwaliteiten. En dat samen zou kunnen leiden tot een betere en meer gefundeerde beslissing. Door op kwaliteiten en het geheel te beoordelen zouden veel mensen meer gerustgesteld worden. Dat er enkel naar fouten wordt gekeken is momenteel de grootste fout in heel het rijexamen.
- Na het praktijkexamen dient er ook een duidelijkere uitleg gegeven worden aan de kandidaat bestuurders of beginnende bestuurders. Nu maakt men er zich vaak gemakkelijk vanaf en dat zou niet mogen.
- Er kan niet vanuit het buikgevoel gewerkt worden, één examiner geeft aan dat er eventueel kan overgegaan worden naar een kruisprotocol zoals bij de rijexamens van categorie A zodat er meer vanuit het buikgevoel gewerkt kan worden. Dit is enkele jaren geleden blijkbaar ook al eens bekeken. De andere examiner geef aan dat dit geen goed idee is omdat de criteria te vaag zijn en dit daarom heel gemakkelijk aanleiding kan geven tot discussies.

- Het is heel vervelend momenteel dat wanneer iemand geen fouten maakt tijdens het examen maar eigenlijk niet kan rijden (rijongeschikt), er dan toch een positieve beoordeling moeten volgen en iemand zijn definitief rijbewijs kan gaan halen. Andersom is dat ook het geval, iemand die zeer goed rijdt (rijgeschikt) maar één grote fout maakt, moet een negatieve beoordeling krijgen en dat is ook niet altijd eerlijk.

Lesgevers

- Het kan niet dat iemand die 20u rijlessen (model 18) heeft gevolgd, buist op het praktijkexamen en dan opnieuw terug alleen mag rijden (na het maken van grote fouten tijdens het examen). Dit systeem is niet correct.

Rijopleiding – algemeen

Begeleiders

- Het vormingsmoment voor begeleiders zou terug moeten komen. Begeleiders vergeten na verloop van tijd bepaalde zaken en dat mag opgefrist worden. Ze kregen ook concrete tips en dat was een grote meerwaarde.

Kandidaat-bestuurders

- Begeleiders zouden ook een examen moeten doen, hebben al heel lang hun rijbewijs: kennen ze nog iets van het verkeersreglement, technieken, etc.? Sommige begeleiders rijden ook niet voldoende en anderen hebben bakken ervaring en dat zorgt voor grote verschillen.
- Het vormingsmoment mag er zijn maar koppel er een examen aan. Zo heeft de overheid ook een beter overzicht over wie er geschikt is om iemand te leren rijden en wie niet.

Examinatoren

- Rijscholen zouden na 20u rijlessen moeten filteren wie er alleen mag rijden en wie er nog extra lessen zou moeten volgen. Jammer genoeg wordt dit niet genoeg gedaan omdat rijscholen hierdoor een slechte naam kunnen krijgen (mensen willen niet nog meer betalen)
- Het oud systeem (verlengde opleiding (17j), 10u rijlessen volgen en dan de laatste 2 uren moest de begeleider plaatsnemen in het voertuig): was veel beter! De vraag is nu natuurlijk wel of het ligt aan de combinatie van rijlessen en vrije begeleiding of aan de kandidaten die meer gemotiveerd waren (omdat ze ook al op hun 17e startten aan de opleiding waren dit vaak diegenen die zeer gemotiveerd waren)?
- Model 18: is een uniek systeem in Europa, examinatoren zijn niet te vinden voor het huidige systeem. We houden er geen rekening mee dat kandidaat bestuurder zichzelf slechte manieren kunnen aanleren tijdens het opleidingstraject nog voor ze hun praktijkexamen hebben afgelegd. Bijkomend beschikt de kandidaat soms ook niet over een voldoende sterke basis om alleen te kunnen rijden..
- De rijopleiding is in het algemeen goed maar veel hangt af van de lesgever. Sommigen willen iemand echt veilig leren rijden en dat zijn de goede. Anderzijds zijn er ook die de kandidaat enkel door een examen proberen te krijgen maar hierdoor leren kandidaat bestuurders niet alle vaardigheden die ze zouden moeten hebben.
- Vrij begeleiding is waardevol om rijervaring op te doen maar moet ondersteund worden op regelmatige tijdstippen door professionele rijlesgevers. Ook de begeleider moet feedback krijgen van de rijlesgevers.
- Voorlopig rijbewijs model 18: momenteel mag iedereen die 8 jaar zijn definitief rijbewijs heeft meerijden als begeleider. We zouden moeten overschakelen naar hetzelfde systeem als bij model 36 waarbij er slechts één of twee begeleiders op het rijbewijs gezet worden en niet meer iedereen mag rijden. Alleen zo kom je op het aspect van motivatie van de begeleider, wanneer er maar 2 begeleiders zijn gaan deze gemotiveerd zijn om de kandidaat bestuurder verder te helpen. Indien dit

niet het geval is rijden er ook veel vaker mensen mee die gewoon een lift nodig hebben maar helemaal niet gemotiveerd zijn om iemand iets bij te leren.

- De examinatoren zijn niet te vinden voor een examen voor begeleiders. Het is niet omdat je zelf iets goed kan, dat je ook het ook op een pedagogische manier kan doorgeven. Iemand die kan rijden kan misschien helemaal niet goed uitleggen hoe dat moet en omgekeerd. Er zou dus zeker geen standaardexamen moeten zijn.

Lesgevers

- Rijopleiding bestaat uit verschillende onderdelen en die zijn allemaal wel goed maar een combinatie zou beter zijn. Nu kiest iemand of ze rijlessen volgen, enkel met vrije begeleiding rijden of een combinatie van beide nemen. Een verplichte rijopleiding via de rijsschool gecombineerd met vrije begeleiding zou beter zijn.
- We mogen iemand pas de weg laten opgaan wanneer hij of zij hiervoor capabel is (na 20u).
- Het vormingsmoment moet terugkomen!
- Ook begeleiders zouden een examen moeten doen en anders kan een kandidaat-bestuurder enkel leren rijden via de rijsschool.

7.5 Bijlage 5: Notities workshop beroepsorganisaties 1/12/2021

Deelnemers:

- BeZeR: Thomas van Hoof
- VSV: Hilde Bruynseels & Eddy Klynen
- VAB rijkschool: Peter Landsheere & Vera Beck
- WeesWegwijs: Rik Delanote
- GOCA Vlaanderen: Steven Raes & Kyra Godart
- Federdrive: Jeroen Smeesters & Cindy Verdonckt
- Edulogia: Fons Uyttenhove & Bert De Meyer
- Kwb: Siegmund Hermans

RIJOPLEIDING - VOORMIDDAG

Ondersteuningsmiddelen

Beter afstemmen op doelpubliek. Meer op maat van de jongeren, klanten goed kennen, wat interesseert hen, wat houdt hen actief, triggert hen.

Lesgevers

- Eigen materiaal samenstellen
- Beschikbare materiaal gebruiken
- ➔ Aanbod is OK

Databank met ondersteuningsmiddelen aanleggen zodat lesgevers die eigen materiaal samenstellen hieruit kunnen putten.

Databank aanleggen door VSV, universiteiten, etc.

Meer inzetten op online. Blended learning (combinatie fysiek en online lesgeven introduceren). Dankzij COVID zijn jongeren allemaal vertrouwd geraakt met online les volgen en hier moet de rijopleiding zich ook op aanpassen. VSV is bereid om te ondersteunen bij het aanleggen van databank met ondersteuningsmiddelen.

Onderscheid tussen professionele opleiding (in klas verband) en mensen die zelfstandig leren. Ondersteuningsmiddelen en format waarin dit plaatsvindt is verschillend. Veel jongeren leren zelfstandig op basis van een boek. Dit vereist een andere benadering dan jongeren die de professionele weg volgen.

Welke kanalen gaan we gebruiken om onze opleiding te geven. De ondersteuningsmiddelen hebben we al. We moeten bekijken hoe we zaken gaan aanbieden (via welke weg). Voor theorie is blended learning een middel. Bij praktijkopleiding kan dit ook helpen.

Obstakels in wetgeving voor blended learning: welke uren tellen dan als lestijd (i.v.m. aantal verplichte uren etc.) Dit moet eerst worden uitgeklaard.

Er moet iets gedaan worden aan de turbo-theorielessen. Kan er vanuit de sector een alternatief hiervoor worden aangeboden. Buitenspel zetten door de examenvragen uit te breiden. Veel meer examenvragen geautomatiseerd creëren dan kunnen ze die niet meer vanbuiten leren. Niet echt de meest ideale oplossing. Er wordt een beperkt aantal examenvragen tijdens deze turbolessen getoond. Ze werken meer op het memoriseren via trucjes i.p.v. zuiver op de examenvragen. Inpompen van info op 6 uur tijd (na 2 dagen zijn ze de wegcode al vergeten). Aantal vragen verhogen kan een optie zijn (vragen en antwoordmogelijkheden randomiseren doen we nu al). Durven kijken naar andere oplossingen.

Jongeren vinden moeilijk de weg om goede info te vinden als ondersteuningsmiddelen voor theorie-examen. Veel websites maar welke is dan de beste? Jongeren zouden richting moeten kunnen krijgen in welke ze dan zouden moeten gebruiken.

Theorielessen niet echt aantrekkelijk voor jongeren wordt als te saai ervaren. Drempel is vaak te hoog om echt theorielessen in een klas te volgen.

Groot aanbod in ondersteuningsmiddelen als voorbereiding op theorie- en praktijkexamen. Maar niet alle middelen zijn even betrouwbaar. De overheid zou voortouw moeten nemen en zeggen wat betrouwbare en minder betrouwbare ondersteuningsmiddelen zijn. (cfr. buitenland)

Het moet voor jongeren snel en gemakkelijk gaan. Hoe slaag ik snel voor het examen maar ze zijn niet echt op zoek naar diepgang en inzicht. Ze zijn minder bezig met hoe word ik een goede chauffeur?

Het is de taak van de ouders om jongeren warm te maken om een goede opleiding te volgen. Betrek ouders meer mee in de rijopleiding van het kind. Maar op een gegeven moment zijn we wel met volwassenen bezig (jongeren worden alsmaar ouder voor ze met de opleiding beginnen). Voor theorie is dat niet altijd gemakkelijk om ouders hierbij te betrekken.

Voortraject van het rijbewijs inrichten. Vanaf 16 jaar sparen om rijbewijs te behalen maar ook 1-2 keer per jaar uitnodigen voor een korte workshop (hoe veilig verplaatsen met verschillende modi, kantelauto, etc.). Jongeren op 16-jarige leeftijd al mee nemen in verkeersveiligheid en nut hiervan laten inzien ter voorbereiding i.f.v. van het behalen van rijbewijs.

Vormingsmoment begeleider

Voorstanders om moment zo snel mogelijk terug in te voeren.

Vormingsmoment ideale kans om ook de ouders te bereiken. Ook werken aan attitude van de ouders tijdens dit moment wanneer het weer wordt ingevoerd. Attitude van ouders heeft immers invloed op attitude van kind.

Kennis van wegcode is ook belangrijk voor ouders. Ze moeten de spelregels kennen voor ze samen met hun kind terug het verkeer in gaan. Update van wegcode nodig voor ouders.

Attitude werd vroeger al op gefocust maar wat ontbrak was de actuele kennis van de wegcode bij ouders. In vroegere vorm: in groep via rijsschool ideaal hoe het vroeger werd aangeboden. E-learning kan ook een oplossing zijn. Kan meerwaarde hebben maar niet altijd. In Wallonië werkt e-learning niet (op 15 minuten doorklikken en certificaat behalen als ouder kan niet de bedoeling zijn).

Veel ouders beseffen niet goed waar ze aan beginnen wanneer ze hun kind leren autorijden. Het vormingsmoment vroeger was goed (focust op waar mag je je als ouder aan verwachten – eyeopener voor veel ouders). Beter beeld van wat leren autorijden inhouden.

Vormingsmoment in een pakket aanbieden (e-learning). Attitude in klaslokaal aanbieden. Wegcode eerder online aanbieden aan ouders?

Vormingsmoment = bewustmaking. Vormingsmoment van 3u is te kort om wegcode degelijk op te frissen (er worden een paar vragen gesteld om mensen bewust te maken van hun “onvoldoende” kennis van de wegcode). -> moet hun ertoe bewegen om opfrissing wegcode te gaan volgen.

Bewust maken eigen attitude in verkeer maar ook van technische rijvaardigheid. Feedbackrit aanbieden bij rijlesgever voor ouders zodat ouders ook bewust worden van hun eigen praktische kennis.

Gecombineerde rijopleiding zou nieuw model moeten worden: van een professional nieuwe dingen leren en daarna met lekenbegeleider dingen verder inoefenen. Lekenbegeleider is geen rijlesgever. Lekenbegeleider moet tijdens vormingsmoment duidelijk meekrijgen wat zijn/haar rol is.

Als begeleider zou je de baan niet op mogen gaan zonder grondige kennis van de actuele wegcode. Eerst examen afleggen om begeleider te worden en pas indien geslaagd mag je lekenbegeleider worden. Niet geslaagd = geen begeleider zijn.

Examen moet misschien niet (gaat wat ver) maar volgen van vormingsmoment zou minder vrijblijvend moeten zijn.

Moet breder dan examen. Soort code95 van rijbewijs B. Nodig om in de toekomst opfrissing wegcode te voorzien voor elke bestuurder. Op vrijwillige basis bereik je mensen niet die je moet bereiken met een workshop i.v.m. opfrissing van wegcode. Zou verplicht moeten worden om zo de verkeersveiligheid mee te verbeteren. Dit is politiek moeilijk te realiseren. -> Alternatief is misschien rijbewijs met punten. Personen die regelmatig punten verliezen moeten zich verplicht bijscholen en opnieuw examens afleggen.

Inhoud van vormingsmoment moet bekeken worden. Nood aan actualisatie en meer focussen op wat echt belangrijk is op gebied van verkeersveiligheid (wat is rol van begeleider, hoe pak ik dat aan, waar opletten, wat is mijn voorbeeldfunctie (hoe kan ik dit beter aanbrengen)). Waarde van vormingsmoment hangt af van kwaliteit van lesgever. Hier zou ook meer controle op moeten zijn. Kwaliteit van vormingsmoment moet omhoog. Voorbeeldfunctie van ouders is belangrijk.

Jongeren worden ouder wanneer ze leren autorijden. Oudere jongeren kiezen eerder voor leren rijden met rijsschool i.p.v. met ouders. Dus wat gaat dan de waarde van het vormingsmoment nog zijn?

Vormingsmoment = belangrijk om in groep te kunnen doen omwille van het beïnvloeden van de attitude.

Meer professionalisering in de rijopleiding. Rijopleiding is misschien in zijn geheel te vrijblijvend en dit zouden we moeten veranderen. Individuen die er hun laars aan lappen zouden jongeren niet mogen begeleiden.

Begeleider die examen moet afleggen -> sluit aan bij na 20u alleen rijden -> doen examen -> niet geslaagd en mogen dan verder alleen blijven rijden. Volgens Europa kan dit niet. Moet ook herbekeken worden.

Verlengde oefenperiode

Oefenperiodes worden oneigenlijk gebruikt. Nieuwe bestuurders staan tijdens oefenperiode sterk onder invloed van personen die al een rijbewijs hebben (of die invloed kan goed of slecht zijn). Niet tegen om oefenperiode te verlengen eventueel met verplicht maken van logboek waarin alle ritten worden genoteerd.

Verschillende trajecten nodig om mensen op te leiden. Divers publiek. Jongeren halen meer op latere leeftijd rijbewijs. Traject om met begeleider voor jonge mensen te oefenen (periode voor een jaar -17-18-jarigen gecombineerd met rijsschool verplicht is ideaal voor deze leeftijdsgroep). 24-26-jarigen ga je niet op deze manier kunnen leren autorijden. Ze hebben op kortere termijn een rijbewijs nodig.

Lengte van oefenperiode: uitstelgedrag jongeren, mensen zijn onzeker van hoe ze dit moeten aanpakken, krijgt leerling voldoende oefenkansen. Rijopleiding moet meer gefaseerd worden. Vaste delen theorie-examen, basispakket rijsschool of met vrije begeleiding, stage en examen. Meer tussenstappen, logboek, proefexamens, tussentijdse evaluatiemomenten.

Hoe langer de stageperiode niet noodzakelijk gelijk aan meer oefenen. Nood aan meer ondersteuningsmiddelen. Iemand die in vrije begeleiding zit heeft een aantal vaste momenten waarop hij wordt opgevolgd (beter om gewoon periode uit te doen en praktijkexamen eens te proberen).

Beter 3 maanden goed oefenen dan 9 maanden bijna niets doen. Fasering is belangrijk. Bv. na proefexamen eens een feedbackmoment in te plannen om uit te leggen wat er gebeurd is. Wie slaagt op proefexamen zou dan eventueel verder allen mogen rijden/oefenen tot aan echt examen.

Wie 20 uur volgt in de rijsschool = bang afwachten wat daarvan komt als ze examen afleggen. Hebben geen begeleiding meer gehad. Combinatie met vrije begeleiding is beter dan met ingebouwde terugkomenten en proefexamens.

Vervroegde rijopleiding: basisopleiding praktijk + gefaseerd (moesten eens terugkomen naar de rijsschool om te zien hoe ver ze stonden). -> perfect systeem. Hier zat alles in logboek, opvolgmomenten etc.

Een tussentijds proefexamen lost het probleem niet op voor mensen die dringend moeten leren autorijden (werkzoekenden bij VDAB). Dus misschien toch systeem van directe toegang te behouden

Veel ouders denken dat een opleiding van 20 uur voldoende is om een rijbewijs te behalen. Dit leeft ook bij de jongeren. Ze zien niet in dat dit onvoldoende is om een goede chauffeur te worden.

Belangrijk om te kijken naar aantal kilometers: minstens 4000 km gedaan hebben op verschillende wegtypes. Dan slagen ze gemakkelijker.

Opleiding moet betaalbaar blijven voor iedereen. Via rijsschool is niet goedkoop. Voor veel nu al onbetaalbaar (geen rijbewijs behalen, minder kansen op arbeidsmarkt). Eventueel naar een systeem gaan zoals de studiebeurs.

Meerwaarde van 3 of 9 maanden oefenen? De kandidaten die niet voldoende geoefend hebben gaan sowieso niet slagen. Dit werkt voldoende als filter. Logboek lijkt theoretisch goed idee. Maar voor Brussel bestaat dit officieel maar wordt niet gehandhaafd in de praktijk.

Verosysteem: start2drive. Proefproject waarin verschillende dingen getest zijn (proefexamen, logboek, terugkoppelingsmoment).

Fasering: behalen van tussentijdse doelstellingen is belangrijk.

Kan iedereen de verantwoordelijkheden die bij autorijden komen kijken wel aan?

Niet te veel fixeren op lengte van periode -> dan kom je automatisch in gefaseerd systeem terecht. Systeem Wallonië implementeren: ofwel professionele opleiding ofwel via lange termijn traject met vrije begeleiding.

De vraag is wat er op het tussentijds examen gaat worden getoetst. Inhoud en kwaliteit van de opleiding is belangrijk. Hier moet de focus op liggen. Gefaseerd systeem biedt hier een antwoord op.

Termijn is niet belangrijk -> inhoud wel.

Jongeren zoeken de weg van de minste weerstand. Niet merkwaardig dat jongeren fan zijn van turbo-opleidingen. Ook nadenken waarom jongeren hiervoor kiezen en dan een alternatief uitwerken dat wel goed is voor verkeersveiligheid.

Nood aan structureel overleg tussen de verschillende sectororganisaties om rijopleiding structureel te verbeteren.

Levenslang leren: misschien regelmatig opfrissingssessies organiseren, code 95 voor rijbewijs B.

Terugkommoment

3 soorten:

- Plaatsen waar gevaarlijke dingen gebeuren (stopoefening aan 50 km/u -> mensen worden aan twee rijen opgesteld met rug naar auto en auto kan hier net tussen rijden, mensen springen voor auto om afleiding in beeld te brengen).
- Insteek niet juist (oefening met promillebril) instructies geven tot oefening goed lukt met promillebril terwijl ze eigenlijk de boodschap moeten brengen dat drinken en rijden niet samengaan.
- Diegenen die wel hun best doen

Nuttig concept. Moet kwaliteitsvol gegeven worden. Goede moment nu met corona om dit terugkommoment te herbekijken (qua aanpak/invulling).

Een van de weinige momenten waar op attitudes kan worden ingegaan dus belangrijk om te behouden. Het beste voorbeeld is Oostenrijk (duurt 2 keer zolang en is ook duurder). Het terugkommoment in Vlaanderen is een voorbeeld voor andere Europese landen.

Goed initiatief, maar niet alle bestuurders zijn vaardig genoeg om met de technieken om te gaan die tijdens het praktijkgedeelte worden behandeld en dit geldt ook voor het groepsgesprek. Individuen zijn het niet gewoon om zichzelf te evalueren; in een gefaseerde rijopleiding zou hier meer aandacht aan

deze vaardigheden kunnen worden besteed zodat de waarde van het terugkommoment niet verloren gaat en beter benut kan worden.

Terugkommoment is niet alleen voor de kandidaten niet vanzelfsprekend maar ook voor de lesgevers. Je moet als lesgevers het correcte profiel hebben om dit goed te kunnen geven (bv. lesgevers die niet graag voor een groep staan). Misschien kijken naar andere profielen die kunnen ondersteunen bij een terugkommoment.

Ofwel brevet hebben ofwel rijlesgever zijn om moment te mogen geven. De laatste mensen zijn hier niet enkel voor geschikt (werken vaak op technieken aanleren). In het buitenland werken ze vaak met verkeerspsychologen.

Te herbekijken wie het best geplaatst is om terugkommoment te geven. Welk profiel is het meest geschikt?

Veel jongeren dagen niet op tijdens terugkommoment (uitstelgedrag + corona). Nadenken over bijkomende initiatieven om jongeren te motiveren om het te volgen.

Aanpak is goed: theorie en praktijk combineren = meerwaarde. De praktijk blijft vaak iets meer bij. Het groepsgebesprek is een belangrijke meerwaarde. Een goede vormingsbegeleider bij groepsgebesprek kan een echte meerwaarde zijn. Maar niet elke lesgever kan dit zonder hulpmiddelen kwalitatief aanbieden. Dus welke mate van ondersteuning willen we hiervoor aanbieden?

Aanpak + prijs = OK (best behouden). Quality control op lesgevers is nodig. Jongeren die uitstelgedrag vertonen = OK om hier straf/boete aan te koppelen.

Niet iedere jongere ervaart het moment als positief (kan ook van horen zeggen zijn dat dit niet interessant is van andere jongeren dat dit wordt uitgesteld). Misschien interessanter maken om dit op verschillende momenten te laten doorgaan (kan ook bijdragen aan aantrekkelijkheid) -> zie voorbeeld Oostenrijk?

Terugkommoment wordt ook als redelijk belemmerend ervaren. Het is een verplicht nummertje. Jongeren houden er weinig aan over op de manier waarop we het nu organiseren.

Strikte reglementering van terugkommoment. Een paar minuten te laat -> mensen worden niet meer toegelaten (5 minuten te laat en niet toegelaten worden is overdreven).

Win-win: terugkommoment = bijkomende opleiding voor mensen die de opleiding geven (draagt continu bij aan hun ontwikkeling aan lesgever) + jongeren ontwikkelen positieve attitude t.o.v. verkeersveiligheid.

RIJ-EXAMINERING (NAMIDDAG)

Theorie-examen

BeZer

- Je haalt alle personen die turbotheorielessen volgen er dadelijk uit wanneer ze starten met de rijlessen. Ze kennen namelijk niets van de wegcode.
- De opleiding (van het theorie-examen) zou meer gekoppeld moeten zijn aan de eigenlijke rijopleiding.

VSV

- Vragen moeten meer gaan over wat verkeersveiligheid te bevorderen.
- Meer variatie met foto's, om antwoorden minder herkenbaar te maken.
- Taal die gebruikt wordt op het theorie-examen (nu tolken zijn afgeschaft) is te moeilijk voor anderstaligen en taalzwakken. De taligheid van de jongeren neemt ook af en zelfs voor hen is het soms moeilijk om een theorie-examen af te leggen. Het theorie-examen wordt te sterk als taaltest gezien.

- Theorie-examen is 3 jaar geldig en dit loopt niet samen met de geldigheid van het rijbewijs. Dat is verwarrend en onlogisch, dat zou rechtgetrokken moeten worden.
- De examencentra zijn heel moeilijk te bereiken (industrieterreinen).
- Er zijn vele andere manieren om te kijken of iemand iets verkeerstechnisch snapt zonder er een taalexamen van te maken (invulvragen, sleepvragen, etc.)

VAB Rijschool

- Turbo rijschool is een marketingprobleem van de erkende rijscholen. Er is geen goed alternatief vanuit de rijschoolsector.
- Er moet een theorie-opleiding op maat van de jongeren gemaakt worden die kan concurreren met de turbolessen.
- Taalprobleem is niet evident op te lossen.
- De manier waarop het theorie-examen momenteel wordt aangepakt is oké. Er worden serieuze inspanningen gedaan op vlak van fraudebeperkingen.
- Theorie-examen blijft een stuk loterij, dit kan niet vermeden worden zolang het stuk opleiding naar het theorie-examen niet aangepakt wordt.
- Onvoldoende discussie over wat er geleerd moet worden voor het theorie-examen. Dit zou meer overlegd moeten worden.
- Een algemene theorie-opleiding (die betaalbaar is) zou veel beter zijn (alvorens iemand een examen kan afleggen).

Wees Wegwijs

- Het zou interessant kunnen zijn om verschillende vraagmethodes te hanteren in een theorie-examen. Nu komt het teveel aan op de vraag te 'herkennen' (gokken): invulvragen, sleepvragen, volgordevragen, etc. Zo ga je beter kunnen zien of iemand goed getraind heeft of enkel maar geleerd heeft om vragen te herkennen.
- Hoe zinvol is het om vragen over techniek en ecodrivng te stellen? Iemand die nog nooit heeft gereden weet vaak niet waar deze vragen over gaan (bijvoorbeeld: wat zijn 2000 toeren?). Je zou dit kunnen opvangen door een mini-examen omtrent ecodrivng en techniek voor het praktijkexamen, timing zou anders moeten zijn.
- Theorie-examen kost slechts €15, de drempel is dus redelijk laag om gewoon eens 'te gaan proberen'. Dit mag gerust geïndexeerd worden om de drempel iets hoger te leggen (bijvoorbeeld: €25), te hoog zou ook niet goed zijn want zo vallen er uit de boot.

GOCA Vlaanderen

- Momenteel moeten kandidaten een afspraak maken voor het examen. Personen die een turbotheorieles volgen, krijgen bij inschrijving van de cursus al mee dat ze op een bepaalde dag een examen moeten afleggen. Zo zit alles nog vers in het kortetermijngeheugen en kunnen ze dus slagen zonder iets te kennen. Het is dus heel moeilijk om hier iets aan te doen.

Federdrive

- Turborijscholen werken te veel in op kortetermijngeheugen. We moeten nadenken hoe we dit kunnen vermijden. Ze komen in grote groepen aan op het examencentrum, het examen is onvoldoende goed georganiseerd om te voorkomen dat mensen in groep les volgen en vlak nadien in groep komen examen afleggen. Als je deze mensen 4 à 8 dagen gaat laten wachten om examen af te leggen, gaan ze niet meer weten wat ze geleerd hebben en gaat een turbocursus niet meer interessant zijn.

Edulogia

- /

Risicoperceptietest

BeZer

- Er kan meer aandacht gegeven worden van de examinatoren tijdens het praktijkexamen. Soms wordt de uitslag zelfs niet meegegeven, er zou echt meer feedback over gegeven moeten worden.

VSV

- Heeft het gevoel dat ze niet test of iets echt verkeersveilig is. Ze wachten momenteel de cijfers van het onderzoek af en dat ze van gevoel af gaan.
- De risicoperceptietest is heel snel beslist en heel snel gemaakt. Toen men dit invoegde was het technologisch oké maar nu is het niet meer up-to-date en zouden er zaken vernieuwd moeten worden.

VAB Rijschool

- Geen realistische test. Wanneer je het filmpje ziet heb je het gevoel dat je veel sneller rijdt dan wat er aangegeven wordt. Ook de spiegels, etc. is helemaal niet zoals het in werkelijkheid is. De test is niet representatief.
- Vindt het idee zeker wel goed maar het beeldmateriaal zou anders aangeleverd moeten worden.
- De combinatie van theorie en een aanloop naar praktijklessen, daar kan een inleiding naar risicoperceptie inzitten (over attitude bijvoorbeeld). We zouden dit kunnen aanbieden op een georganiseerde manier.
- Wat met situaties die mensen niet hebben kunnen meemaken? Iemand die bijvoorbeeld alleen maar in de zomer leert rijden en examen doet in de zomer, kan niet rijden in de sneeuw. De risicoperceptietest zou ook deels kunnen plaatsvinden in een rijsimulator.

Wees Wegwijs

- De huidige risicoperceptietest is te veel perceptie, te weinig inzichtelijk. De test zoals die nu in Wallonië wordt gehouden staat een paar stappen verder.
- Wallonië 3D-filmpjes en de kandidaat moet op de zone klikken waar er zich op dat moment een gevaar bevindt. Men moet dus niet onthouden maar rechtstreeks reageren wanneer er een gevaar is.
- Er mag geen voorbehoud gemaakt worden van de RP-test: zelfs wanneer men hiervoor niet slaagt, zou men het praktijkexamen nog moeten kunnen afleggen.
- Er kunnen eventueel na de 5 filmpjes, ook 5 extra vragen gesteld worden omtrent attitude, milieu en techniek. Een deel van het theorie-examen dus wegnemen en toevoegen aan de RP-test en het praktijkexamen.
- Moment van de RP-test is goed, bij het praktijkexamen. Zeker niet bij het theorie-examen maar het kan ook bij het terugkommoment.

GOCA Vlaanderen

- Zijn ook al bezig geweest met hoe ze de risicoperceptietest kunnen invullen. Er zijn voor alle systemen voor- en nadelen.
- Beweren niet dat hun test de ideale test is maar hoe bepaalde zaken veranderd gaan worden, hangt ook af van wat er uit het huidige onderzoek komt.

Federdrive

- Het is meer van observeren en niet van inzicht hebben. Enkele betere voorbeelden: Wallonië, Deze beelden zijn veel realistischer en gaan veel meer in op het aspect risico.
- Het terugkommoment gaat over de eigen attitude 'Wat vind ik ervan? Wat vinden anderen ervan? Etc.' De RP-test hoort niet bij het terugkommoment (in de huidige vorm), dit kan eventueel wel besproken worden in groep maar de echte examinering hoort hier niet bij, men kan dit best doen bij het praktijkexamen.

Edulogia

- Vindt het goed dat GOCA geprobeerd heeft om iets toe te voegen aan het praktijkexamen.
- De inhoud is te veel observatie en te weinig inzichtelijk. We zijn klaar voor versie 2.0. Er zou ook meer feedback moeten zijn over hoe men gepresteerd heeft op de test.
- Het is ook belangrijk dat de begeleiders positief zijn over de test, je kan hem aangrijpen om bepaalde zaken tijdens de opleiding bespreekbaar te maken.

Praktijkexamen - manoeuvres

BeZer

- Onafhankelijkheid tussen lesgever en examiner moet er blijven! De lesgever moet geen info geven op voorhand aan de examiner hoe de leerling rijdt. Het moet een momentopname blijven waar er onafhankelijk naar gekeken kan worden.
- Tevreden over de te kennen manoeuvres, 2 moeten tonen is voldoende.

VSV

- De examens zijn niet klaar met de nieuwe technologieën in de auto's. We mogen niet vergeten van vooruit te kijken en voldoende snel te anticiperen.
- De toegang naar het examen is momenteel zeer moeilijk, de wachttijden zijn veel te lang.

VAB Rijschool

- Er wordt geen rekening gehouden met goed is en niet goed is tijdens het praktijkexamen (men kan 35 minuten goed rijden en 1 fout maken en gebuisd zijn), dat kan beter.
- Noodstop of hindernis ontwijken zouden ook toegevoegd kunnen worden, zo zullen mensen meer gewapend zijn voor de realiteit. Dit zou dan standaard geëxamineerd moeten worden, niet enkel via loting.

WeesWegwijs

- Het aantal te tonen zou kunnen uitgebreid worden naar 3 of 4 maar daarvoor is dan onvoldoende tijd. 2 is een goed aantal (zeker bij wijze van loting), het heeft weinig zin om dit op te trekken.
- Manoeuvres moeten ook getoond worden op de rijbaan, waar er verkeer is.

GOCA Vlaanderen

- Beoordelingen zouden niet mogen verschillen van mekaar. Er kunnen uiteraard wel kleine afwijkingen zitten maar in het vademecum staat wel duidelijk wat er moet gebeuren en op welke manier. Het kan een werkpunt zijn dat men hier met de examinatoren dieper op in moet gaan. Iedereen mag zijn eigen ding doen maar er zou geen verschil in beoordeling mogen zijn (geslaagd of niet).
- De eenheid van werking zou dus nog iets beter gegarandeerd moeten kunnen worden.
- Het is moeilijk om naar één werking te stappen tussen de rijschool en de examinatoren. Slechts 50% van de personen komt met de rijschool, we mogen hen niet voortrekken. Iemand die slecht presteert op het examen mag niet geslaagd zijn omdat de lesgever vindt dat er dan wel goed is gereden in het verleden. De objectiviteit voor beide groepen moet behouden worden in de mate van het mogelijke.
- Het belangrijkste is: de objectiviteit moet bewaard worden!

Federdrive

- Vindt het systeem en de uitbreiding van de manoeuvres een zeer goede zaak. Doordat er een loting is, moeten de kandidaten alles kennen voor het examen. De inhoud van de manoeuvres is oké.
- Er is een enorm verschil tussen de examinatoren en de manier waarop de manoeuvres beoordeeld worden. Het heeft dus niet te maken met het concept manoeuvres maar wel met de mens die erachter zit. Dit maakt het moeilijker! Er is uiteraard altijd verschil tussen mensen en situaties maar soms zijn de verschillen tussen wat er gevraagd wordt (van de examiner) wel heel erg groot. Dit is zeer moeilijk op te lossen, het gelijkstromen van de manoeuvres.
- Soms moeilijk voor leerlingen om te bevatten wat er gevraagd wordt.
- Je merkt het wanneer een examen wordt afgenomen door iemand die eerst lesgever was en nadien examiner is geworden. Deze zijn vaak veel inschikkelijker en hebben meer respect voor het traject van de leerling.

Edulogia

- In de ideale wereld start de opleiding van examiner en lesgever samen zodat beiden weten wat de andere doet en kan men zich nadien specialiseren. Zo kan er ook beter samengewerkt worden en is er misschien meer begrip.

- Het aantal mogelijke manoeuvres zou nog uitgebreid kunnen worden zodat kandidaat-bestuurders er nog meer kennen. Ze zouden er dan wel nog altijd maar 2 (van de 10 bijvoorbeeld) moeten uitvoeren.

Praktijkexamen - Zelfstandig rijden

BeZer

- /

VSV

- /

VAB Rijschool

- /

WeesWegwijs

- /

GOCA Vlaanderen

- Rijscholen geven aan de leerlingen heel vaak mee van 'rijden op borden is gemakkelijker, kies dat in plaats van rijden met gps'. Dan zijn we weer bezig met slagen op het examen en niet meer met de dag na het examen.
- Schaf rijden op borden af en focus enkel op rijden met gps. Iedereen heeft toch een gps of smartphone met applicatie en hier zijn beginnende bestuurders onvoldoende op voorbereid.

Federdrive

- Er is gekozen om de keuze open te laten omdat niet iedereen een gps heeft. We mogen mensen niet op kosten jagen om een gps aan te schaffen. In de praktijk heeft iedereen wel toegang tot een gps.
- Een examencentrum zou eventueel ook enkele toestellen ter beschikking kunnen stellen met voorgeprogrammeerde routes.
- Tijdens het terugkommoment zijn we zo bezig over afleiding maar op het examen mogen bestuurders kiezen voor iets met het minste afleiding (volgen van borden), dat is niet correct.

Edulogia

- Het hoeft geen keuze te zijn op het examen, zo moeten beide onderdelen geoefend worden.
- Wanneer een lesgever beide onderdelen oefent met de leerling en nadien geeft hij/zij het advies om borden te volgen is er geen probleem. Het gaat er om wat er in de opleiding gebeurt. Wanneer men enkel oefent op het rijden op borden en niet met de gps is dit uiteraard wel fout.
- Het zou goed zijn mocht een leerling 3 dagen op voorhand een mail krijgen waar het examen plaatsvindt zodat hij/zij niet weet waar het examen gaat plaatsvinden. Dan moet het examen minder streng zijn op vlak van vlotheid maar het zou een mooie weergave zijn van in welke mate iemand echt kan rijden.

Praktijkexamen algemeen

BeZer

- Er moet dringend iets veranderen omtrent automaat of handgeschakeld. Momenteel is dit alles te omslachtig. Iemand die nu zijn examen met een automaat behaalt, zou op een gemakkelijkere manier ook het handgeschakeld RB moeten kunnen behalen.
- Vaste controle bij het begin van het rijexamen, in welke mate is dit nog relevant? Bijvoorbeeld: remvloeistof, in vele auto's kan je hier zelf niet meer aan.

VSV

- In Nederland is er een 'faalangstexamen', zoiets zouden we moeten kunnen toepassen hier in België. Het examen moet hierdoor niet makkelijker zijn maar wel toegankelijker zijn omdat een kandidaat soms nood heeft aan een rustmoment (zich bijvoorbeeld even aan de kant zetten om te kalmeren tijdens het examen). De lat moet hierbij niet lager, het is niet omdat je manier van

examineren aanpakt, dat je de lat ook lager legt. Alles beter kaderen, een korte kennismaking op voorhand, etc. kan een oplossing zijn voor sommige mensen.

- Er is ooit een curriculum gemaakt: 'hoe omgaan met leerstoornissen en faalangst, etc.', misschien kan dit geïmplementeerd worden.
- Een rijbewijs met punten kan een oplossing zijn om mensen hun attitude te blijven controleren.

VAB Rijschool

- De rijopleiding is te veel gefocust op 'wat moet ik kennen voor het examen'. Er wordt onvoldoende gefocust op verkeersveilig rijden maar enkel op slagen voor het examen.
- Er is te veel verschil tussen de examinatoren!
- Code 78 en verderzetting van elektrische auto's: een automaat rijbewijs zal op termijn primeren. Gedurende een aantal jaren zullen we echter wel een systeem moeten hebben om iemand met een rijbewijs automaat, de mogelijkheid moeten kunnen geven om een handgeschakeld rijbewijs te kunnen krijgen (door bijvoorbeeld enkele uren rijles te volgen).
- Faalangstexamen: we moeten deze discussie niet op z'n kop zetten, we zijn de enige sector waar iedereen vroeg of laat zal slagen (hogere onderwijs: 4 examenkansen, max 6 per vak). We moeten de drempel niet altijd verlagen om mensen gemakkelijker te laten slagen.
- Gefaseerd examen is beter: als we extra zaken willen steken in het examen gaat het te lang duren en splitsen we het beter op (bijvoorbeeld: eerste examen over technische vaardigheden, 2^e over verkeersveiligheidsgedrag en dan een 3^e examen over de hogere rijvaardigheden).
- Eventueel ook een psychologisch assessment toevoegen om te kijken of een rijbewijs wel voor iedereen is.

WeesWegwijs

- /

GOCA Vlaanderen

- GOCA is bezig met ADAS-systemen. Ze hebben een handleiding gemaakt: 'hoe zaken beoordelen, hoe testen, etc.' GOCA gaat ervan uit dat alle systemen die de verkeersveiligheid verhogen, moeten gehanteerd kunnen worden met uitzondering van systemen die de taak van de bestuurder kunnen overnemen (bijvoorbeeld: zelfstandig inparkeren).
- Het examen is een stressvolle gebeurtenis (zie VSV - faalangst) maar rijden op zich is, zeker de laatste jaren, ook een stressvolle gebeurtenis. We moeten ook niet zoeken naar regels om iemand door het examen te sleuren. Ja, het examen is stressvol maar we moeten er realistisch in blijven en moeten zeker niet al te snel ingaan op van alles en nog wat want achteraf moeten ze het ook alleen doen.
- GOCA is bezig met het omvormen van het technisch gedeelte bij aanvang van het examen (voorbeeld: aantonen remvloeistof).
- Van zodra je de hogere ordevaardigheden wil meenemen in het examen, is het moeilijk. Attitude kan je moeilijk meten tijdens één examenmoment want daar gaat iedereen proberen een goede attitude te hebben. Dat is iets wat je enkel kan meegeven via een vorming.

Federdrive

- In Europa wordt er actief gesproken over de discussie automaat – handgeschakeld. We zien een evolutie naar automaten bij alle personenauto's. De professionele sector zal geconfronteerd worden met een houdbaarheidsdatum van de voertuigen en te weinig auto's. Er zijn opties: Duitsland vraagt een bewijs van een x-aantal uren rijles gevolgd te hebben met een handgeschakeld voertuig (ook al leg je je examen af met een automaat). In Frankrijk moet iemand 7uur rijles volgen met een handgeschakeld voertuig.
- Een automaat is veel beter omdat bestuurders zich dan juist meer kunnen focussen op het rijden zelf en verkeersveiliger kunnen rijden.
- Dit (automaat – handgeschakeld) zal op korte termijn moeten gebeuren want binnen dit en 3 à 4 jaar zal de hele markt van nieuwe voertuigen veranderen (hybride, elektrische voertuigen, etc.)

Edulogia

- Soms moet er communicatie zijn tussen de lesgever/begeleider en de examinerator. Enkele minuten voor het examen kan er gesproken worden over de voorgeschiedenis, de kandidaat-bestuurder, etc. Zo weten examineratoren ook waar ze zich aan kunnen verwachten en zijn kandidaat-bestuurders misschien wel rustiger tijdens het examen.
- Zelfevaluatie (hogere orde vaardigheid GDE) zou wel ingevoerd kunnen worden in het examen.

Rijopleiding - algemeen

BeZer

- /

VSV

- /

VAB Rijschool

- Verplichte theorie-opleiding, verplichte basis van professionele opleiding gecombineerd met vrije begeleiding. Dit zal allemaal toegepast moeten worden, dit zal financieel wel zwaarder zijn voor vele mensen.
- Het rijbewijs met punten is geen middel om de mensen op het rechte pad te trekken omdat dit te bestraffend kan overkomen. We moeten echter nog steeds een sterke basis hebben en dan kan dit eventueel gecombineerd worden met een rijbewijs met punten.
- We krijgen een rijbewijs van onbeperkte duur en de opleiding stopt bij het terugkommoment maar er gebeuren wel allemaal nieuwe dingen tijdens ons leven (bijvoorbeeld: de rotonde). Ze pleit voor een rijbewijs dat niet onbeperkt geldig is in de tijd, er zou zowel een bijscholing als een examinering aan gekoppeld moeten worden.
- Voor de theorie kan je ook een hybrideopleiding (van ongeveer 6 uur) aanbieden die iedereen moet volgen om zijn theorie-examen te mogen gaan doen.
- Voor de praktijklessen zou je een goed intakegesprek moeten doen met de begeleider erbij zodat de kandidaat-bestuurder ook weet waar hij aan begonnen is. Het is belangrijk om enkele uren (desnoods maar 2) les te volgen met de begeleider erbij om zo duidelijk te maken wat er verwacht wordt en wat zij kunnen verwachten tijdens het traject van het leren rijden. Nadien dient er dan online gekeken te worden naar hoe het vlot gaat, wat er moeilijker gaat, etc. Bijvoorbeeld aan de hand van een app.
- Een gefaseerd systeem (om enkele uren rijles te volgen) is vanuit educatief en financieel standpunt veel beter!

WeesWegwijs

- Wees Wegwijs is bezig met een project voor zowel de rijopleiding in verschillende fases en de examinering (praktijk) waarbij het mogelijk is om alles te gaan opnemen door een device dat op het dashboard staat. Dat neemt alles op maar gaat enkel de relevante zaken (te hard remmen, te wild in de bochten, etc.) tonen aan de lesgever en/of de examinerator. De lesgever of de examinerator gaan echter ook nog inbreng kunnen hebben. Dit kan gebruikt worden om een kandidaat zijn vooruitgang te laten zien. Op het examen is het een manier om objectiever te meten. Bijkomend kan er ook gekeken worden naar het kijkgedrag van de leerling, defensieve rijstijl, etc. Dit is eventueel naar de toekomst (om te digitaliseren) een interessante piste. Kan ook het logboek tijdens de oefenperiode vervangen.
 - o Een digitale technologie die als hulpmiddel gebruikt zou kunnen worden die ook nog betaalbaar is.
- Stel dat iemand 6u verplicht rijles moet volgen, biedt dit dan gefaseerd aan. Bijvoorbeeld: 2u in het begin, nog eens 2u na enkele maanden en 2u voor het examen, etc.

GOCA Vlaanderen

- Een systeem dat helpt om te objectiveren is zeker welkom om na het examen discussies te vermijden.

- Een rijbewijs is op dit moment 10 jaar administratief geldig, we kunnen dan eventueel wel een bijscholing koppelen aan de vernieuwing van dat rijbewijs. Zo blijft men up-to-date.

Federdrive

- /

Edulogia

- Er is een gesprek geweest omtrent de opleiding van examinatoren en lesgevers. Er is consensus over het feit dat de basisopleiding van de lesgevers meer gaat focussen op het correct uitvoeren van de stage. Dit kan dan een positieve invloed hebben op de kwaliteit van de opleiding.