

Transitieplan

'Van Rijles naar Rijonderwijs'

Activiteiten en tijdpad

Klant: Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat

Auteur(s): **Persoonlijke gegevens**

31 maart 2025 Referentie: BI8505



Royal
HaskoningDHV
Enhancing Society Together



Inhoud

1	Inleiding	1
2	Programma ‘Van Rijles naar Rijonderwijs’: doelstelling, achtergrond en maatregelen	3
2.1	Maatregelen Programma ‘Van Rijles naar Rijonderwijs’	3
2.2	Competentiegericht opleidings- en examentraject conform programma ‘Van Rijles naar Rijonderwijs’	4
2.3	Nauwe afstemming van opleiden en examineren	5
2.4	Processchema competentiegerichte, gefaseerde rijopleiding	6
3	Consultatie stakeholders en experts	8
4	Het transitieplan: overzicht en deelprojecten	11
4.1	Wetgevingstraject: voorbereiding wet- en regelgeving	13
4.2	Communicatietraject en coördinatie van activiteiten	13
4.2.1	Communicatie	13
4.2.2	Coördinatie	15
4.3	Stimulering competentiegerichte, gefaseerde opleidingsmethodiek	15
4.4	Afronding deelonderzoeken CBR en IBKI	19
4.5	Uitvoering proeftuinen als input voor integrale pilot	20
4.5.1	Proeftuin ‘Integratie theorie en praktijk’	22
4.5.2	Proeftuin ‘Hogere-ordevaardigheden in de rijopleiding’	30
4.5.3	Proeftuin ‘Competentiegerichte opleiding en beoordeling’	40
4.5.4	Proeftuin ‘Leerlingvolgsysteem’	50
4.6	Doorkijk naar integrale pilot	58
4.7	Introductie nieuw systeem en evaluatie	59
	Referenties	60
	Bijlage 1: Resultaten consultatie stakeholders en experts	64
	Interviews	64
	Nederlandse stakeholders	64
	Wetenschappelijke expertise	67
	Werksessie	68
	Bijlage 2: RIS/ ROM en maatregelen Advies Roemer	70
	Bijlage 3: Informatie over RIS	73
	Bijlage 4: Systeem van opleiden en examineren nu en in de toekomst	74

1 Inleiding

In 2021 heeft de heer Emile Roemer op verzoek van het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat (IenW) het advies 'Van rijles naar rijonderwijs' opgesteld (Advies Roemer, 2021), hierna te noemen: programma 'Van Rijles naar Rijonderwijs'. In het advies staan aanbevelingen over de wijze waarop de kwaliteit van de rijnschoolbranche structureel kan worden verbeterd. De afgelopen jaren hebben alle betrokken partijen gewerkt aan de vertaling van het advies naar concrete voorstellen en een nieuw stelsel. Zo ligt er inmiddels een 'Nationaal leerplan voor de rijopleiding B' (Roelofs, Vissers en Tsapi, 2023a). Door het CBR zijn voorstellen uitgewerkt voor aanpassingen in het examenprogramma en de wijze van toetsing (CBR, 2024). Het IBKI heeft voorstellen uitgewerkt voor de kwaliteitsverbetering van rijinstructeurs (IBKI, 2024).

Inmiddels is IenW begonnen met het opstellen van de wet- en regelgeving die nodig is voor het nieuwe stelsel van opleiden en examineren. Aanpassing van wet- en regelgeving, uitwerking van maatregelen en volledige implementatie van maatregelen vragen tijd. Daarom streeft IenW ernaar om in samenwerking met alle belanghebbenden een gedetailleerd transitieplan op te stellen, inclusief een duidelijke tijdslijn en verdeling van verantwoordelijkheden¹.

IenW heeft Royal HaskoningDHV (RHDHV) gevraagd om het transitieplan uit te werken. Doelstelling van het transitieplan is:

“De tijd die nodig is om de maatregelen van het programma ‘Van Rijles naar Rijonderwijs’ in wetgeving om te zetten, benutten om bestaande methodieken, afspraken en werkwijzen te bestendigen, te stimuleren en te verbeteren en nieuwe methodieken te ontwikkelen; en daarbij hulp te bieden om de noodzakelijke veranderingen concreet vorm te geven en uit te testen. Zodat een soepele overgang naar het nieuwe stelsel van rijopleiding en rijexamen kan worden gegarandeerd en het draagvlak en de acceptatie binnen de branche kan worden gewaarborgd.”

Het transitieplan is gericht op het implementeren van het leerplan voor de rijopleiding B en het bijbehorende educatieve ontwerp. Daarbij sluiten we aan bij verdere stappen die inmiddels zijn gezet, zoals de vertaalslag van de kerndoelen voor de rijopleiding (Ministerie van IenW, 2024) en het door het CBR opgestelde Programma van Toetsing en Afsluiting (CBR, 2024). Als onderdeel van het transitieplan zijn vier proeftuinen beschreven. Deze vier proeftuinen zijn nodig om ervoor te zorgen dat noodzakelijke nieuwe methodieken worden ontwikkeld en in de praktijk beproefd. Later in de transitiefase vormen de uitkomsten van de proeftuinen input voor een integrale pilot.

De beschrijving van de proeftuinen richt zich op de hoofdlijnen van de opzet en de uitvoering ervan. Op basis van de beschrijving wordt een offerte-uitvraag voor de uitvoering van de proeftuinen gemaakt. Dat betekent dat de beschrijving nog ruimte moet laten voor de aanpak, de ideeën en de creativiteit van de offerende partijen. Van de integrale pilot worden in dit transitieplan alleen de hoofdlijnen beschreven. De details van deze pilot kunnen pas worden ingevuld, wanneer de uitkomsten van de proeftuinen bekend zijn.

IenW is voornemens om vanuit het transitieplan een verdere vertaalslag uit te voeren. Voor de uitvoering van de vier proeftuinen zijn verschillende partijen nodig, zoals Centraal Bureau Rijvaardigheidsbewijzen (CBR), Stichting Vakopleiding Automobiel- en Motorrijwielbedrijf (IBKI) en brancheverenigingen.

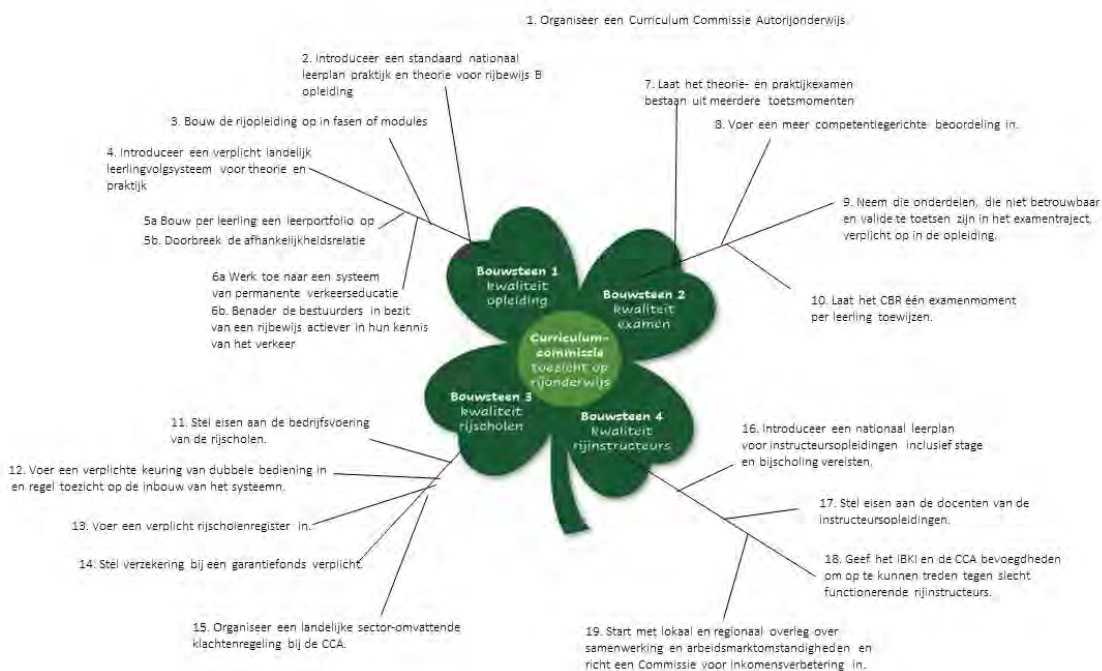
¹ Zie ook Kamerbrief van mei 2024 (Ministerie IenW, 2024).

Dit rapport is als volgt opgebouwd. Om te beginnen staan we stil bij de achtergrond, de doelstelling en details van het programma 'Van Rijles naar Rijonderwijs' (hoofdstuk 2). In hoofdstuk 3 doen we kort verslag van de bevindingen van de consultatie van stakeholders en experts. In hoofdstuk 4 beschrijven we de deelprojecten van het transitieplan.

2 Programma ‘Van Rijles naar Rijonderwijs’: doelstelling, achtergrond en maatregelen

2.1 Maatregelen Programma ‘Van Rijles naar Rijonderwijs’

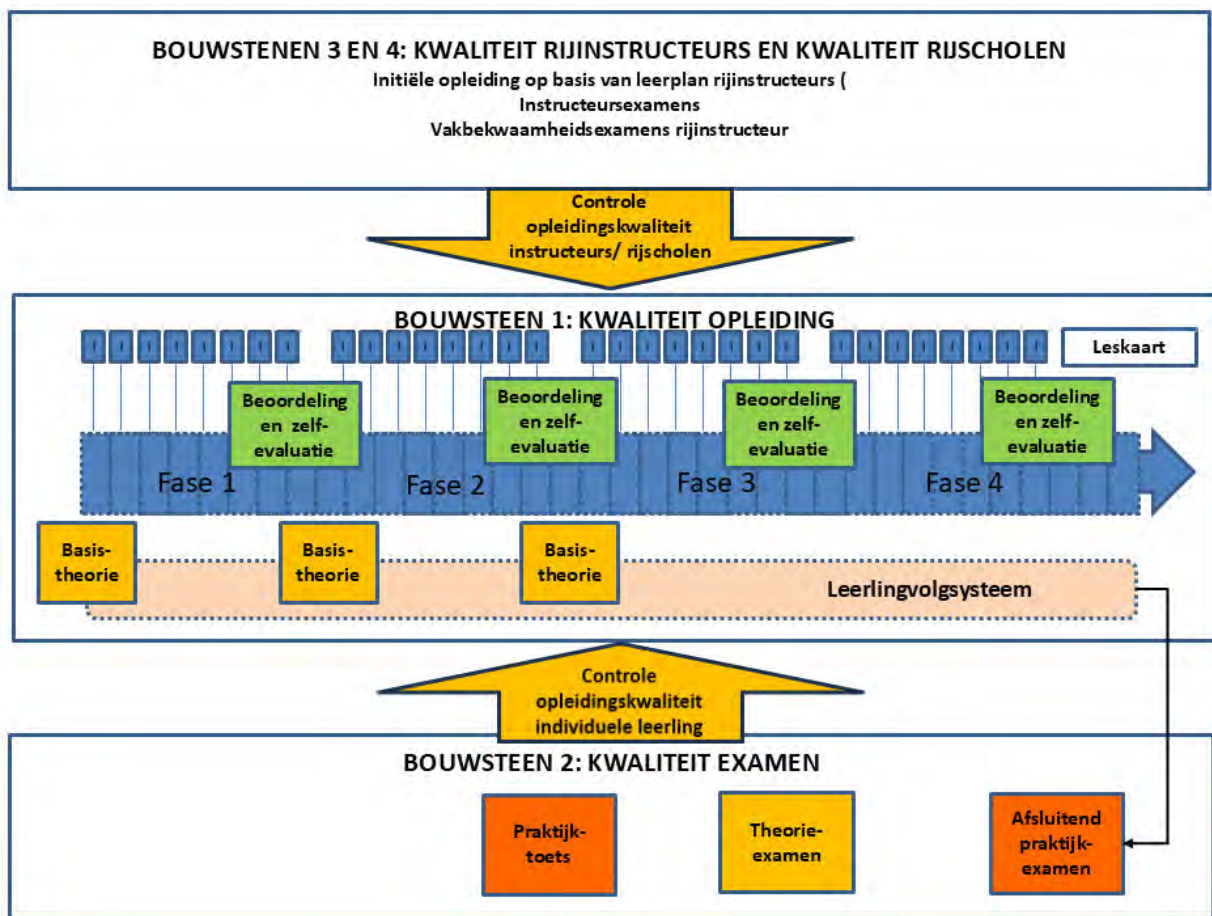
In 2021 is door Emile Roemer programma ‘Van Rijles naar Rijonderwijs’ (Advies Roemer, 2021) uitgebracht. Belangrijke conclusie van dit programma is, dat met het stellen van kwaliteitseisen aan het rijonderwijs in het verlengde daarvan, ook eisen gesteld moeten worden aan het rijexamen, de rij scholen en de rijinstructeurs. Het advies stelt daarom een samenhangend pakket van 19 maatregelen voor, gepresenteerd aan de hand van een ‘klaverblad’ met vier samenhangende bouwstenen (zie Figuur 1): de kwaliteit van het rijonderwijs, de kwaliteit van het rijexamen, de kwaliteit van rij scholen en de kwaliteit van rijinstructeurs. In het advies wordt onderbouwd hoe verbeteringen op deze vier vlakken leiden tot betere bescherming van consumenten, het bestrijden van misstanden, het verhogen van de kwaliteit van het rijonderwijs in het algemeen en het nemen van maatregelen richting rij scholen en rijinstructeurs die structureel niet de gewenste kwaliteit leveren. Het doel van dit advies is een betere en gegarandeerde opleidingskwaliteit door rij scholen te bieden, waardoor de verkeersveiligheid wordt verbeterd, de slagingskans toeneemt en de consumenten in bescherming worden genomen tegen uitwassen in de sector.



Figuur 1: Klaverblad met 19 maatregelen uit het Advies Roemer (2021).

2.2 Competentiegericht opleidings- en examentraject conform programma ‘Van Rijles naar Rijonderwijs’

In Figuur 2 zijn de maatregelen van het programma ‘Van Rijles naar Rijonderwijs’ samengevat in een voorstel voor een toekomstig systeem van opleiden en examineren. Daarin keren de 4 bouwstenen van het in het rapport gepresenteerde klaverbladmodel terug. In Figuur 2 is weliswaar sprake van verschillende blokken, maar uitgangspunt is dat er sprake is van een nadrukkelijke koppeling tussen alle bouwstenen. Dit geldt met name voor de bouwstenen 1 en 2. Centraal in het systeem staat een competentiegerichte, gefaseerde rijopleiding² die aansluit bij de inhoud van het in 2023 ontwikkelde ‘Leerplan voor de rijopleiding B’ (Roelofs, Vissers en Tsapi, 2023a).



Figuur 2: Competentiegericht opleidings- en examentraject conform programma ‘Van Rijles naar Rijonderwijs’

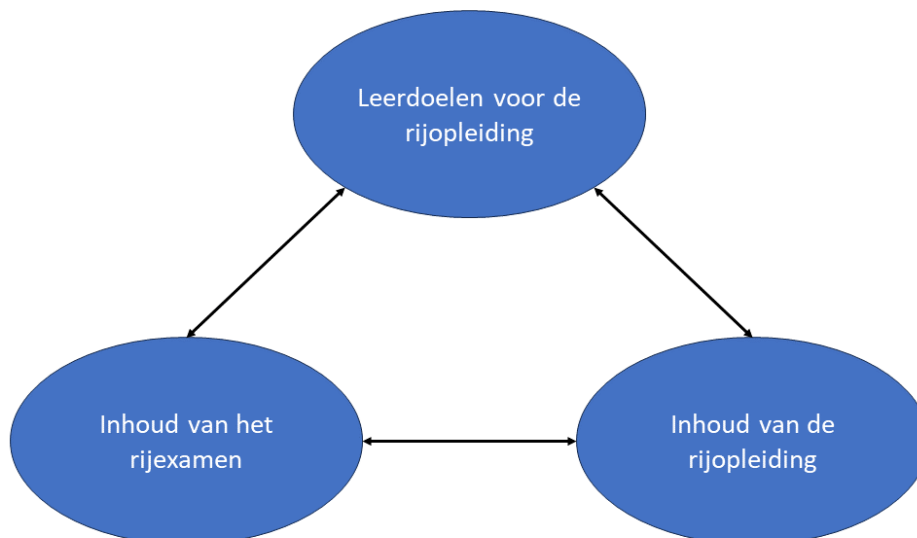
² In het programma ‘Van Rijles naar Rijonderwijs’ is sprake van een modulair opgebouwde rijopleiding. Een opleiding in modules kan suggereren dat de opleiding uit los van elkaar staande modules bestaat. De leerling sluit een module af, gaat dan naar een volgende module waarbij de inhoud van de eerdere modules als het ware niet meer relevant is. Om dit misverstand uit te sluiten, stellen we voor te spreken van een competentiegerichte, gefaseerde rijopleiding, waarbij latere fasen voortborduren op wat in eerdere fasen is geleerd en waarbij de leerling leert om steeds complexere verkeerssituaties te beheersen met een toenemende mate van zelfstandigheid.

2.3 Nauwe afstemming van opleiden en examineren

Voor een effectief rijopleidingssysteem moeten rijexamen, rijopleiding en leeruitkomsten (zie '[Kerndoelen leerplan rijopleiding B](#)'; Roelofs, Vissers en Tsapi, 2023a) nauw op elkaar zijn afgestemd. Dit principe, bekend als 'constructive alignment', wordt in de rijopleidingsdidactiek aangeduid als de 'triangle of driver education' (zie Figuur 3). Centraal in deze driehoek staan de leerdoelen voor het rijbewijs, die ervoor zorgen dat alleen veilige en verantwoordelijke bestuurders het rijbewijs krijgen. Zij vormen de basis voor de inhoud van de rijopleiding én van het rijexamen (Johnson, Sundström en Henriksson, 2003).

- **Leerdoelen voor het rijbewijs:** Doelen die gerealiseerd moeten worden voor veilige en verantwoordelijke bestuurders.
- **Inhoud van de rijopleiding:** Gebaseerd op de leerdoelen.
- **Rijexamen:** Toetsing van de juiste competenties.

Gebrek aan afstemming kan negatieve gevolgen hebben voor verkeersveiligheid (Messick, 1989). Met de implementatie van de voorstellen van het programma 'Van Rijles naar Rijonderwijs' wordt het mogelijk om in Nederland eisen te stellen aan de inhoud van de rijopleiding. Daardoor zal het in de toekomst gemakkelijker zijn om de afstemming tussen de drie onderdelen van de 'triangle of driver education' vorm te geven.



Figuur 3: 'Triangle of Driver Education'. Er moet een voortdurende balans zijn tussen de 'leerdoelen voor de rijopleiding', de 'inhoud van het rijexamen' en de 'inhoud van de rijopleiding'

2.4 Processchema competentiegerichte, gefaseerde rijopleiding

Wat we eerder hebben besproken, kan worden weergegeven in een processchema. Dit schema laat zien hoe de opleiding en examinering van leerlingen zich verhoudt tot die van rijinstructeurs (zie Figuur 4). Het schema bevat de belangrijkste maatregelen van het programma 'Van Rijles naar Rijonderwijs'.

- **Leerplan voor de rijopleiding B:** Bepaalt de inhoud van de opleiding en de examens voor bestuurders bij het CBR (bovenste deel van Figuur 4).
- **Opleiding en examinering van rijinstructeurs:** Gebaseerd op hetzelfde leerplan en examens bij IBKI (onderste deel van Figuur 4).

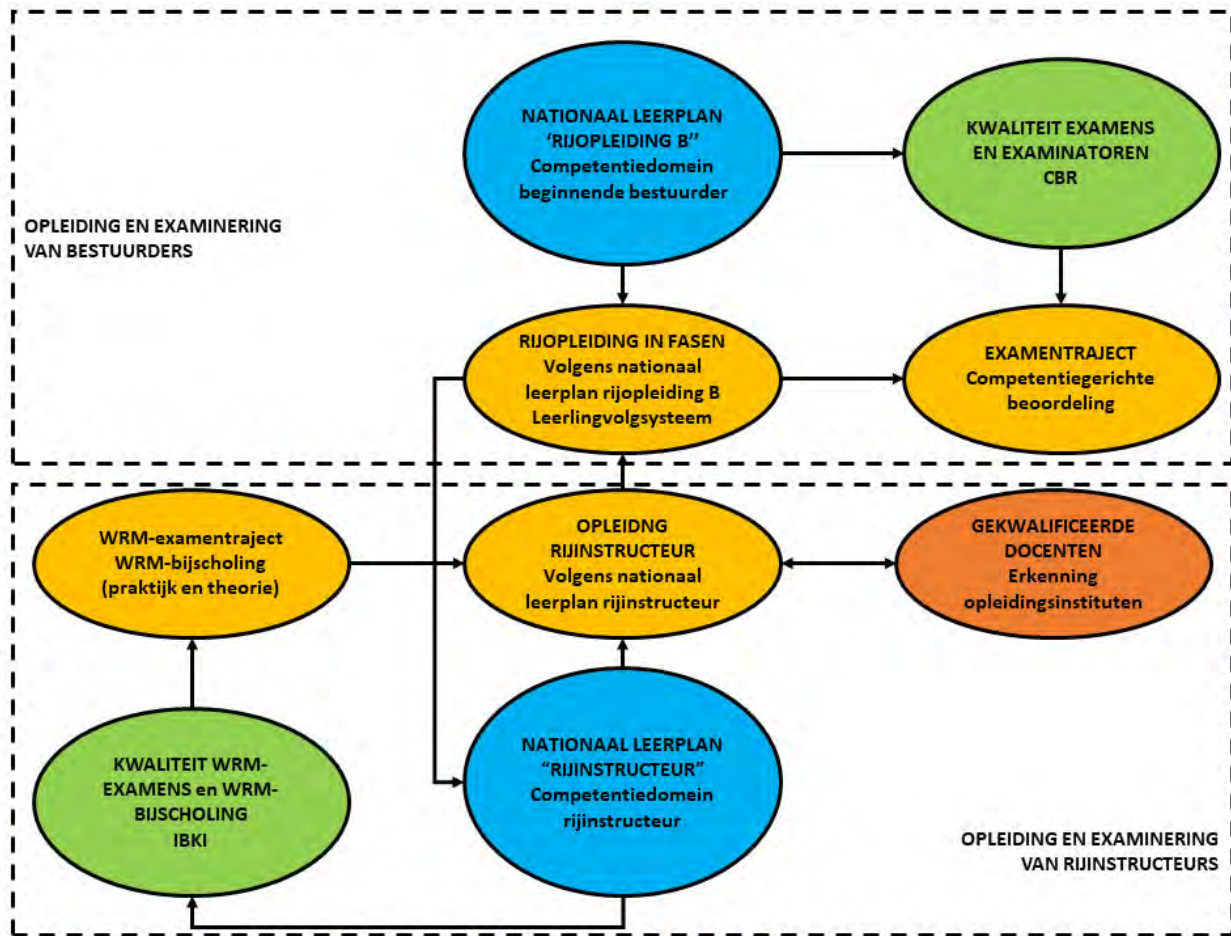
Het leerplan is dus leidend voor zowel de opleiding van bestuurders als die van rijinstructeurs.

Door een werkgroep waarin de belangrijkste stakeholders van het veld van rijopleiding en rijexamen waren vertegenwoordigd, is in 2024 een vertaalslag van het 'Leerplan van de rijopleiding B' gemaakt. De wetenschappelijke onderbouwing in de '[Notitie educatief ontwerp en toetstraject](#)' en het document '[Notitie Kerndoelen nationaal leerplan rijopleiding B](#)' (Roelofs, Vissers, & Tsapi, 2023a en 2023b) zijn de basis waarmee de werkgroep aan de slag is gegaan. Er zijn 15 leeruitkomsten voor de rijopleiding B geformuleerd en deze zijn gekoppeld aan de 81 kerndoelen voor de rijopleiding B (Ministerie IenW, 2024).

Het CBR heeft een '[Programma van Toetsing en Afsluiting rijopleiding B](#)' opgesteld (CBR, 2024). Dit programma beschrijft hoe de rijopleiding B wordt beoordeeld en afgesloten, passend bij de maatregelen uit het Advies Roemer (2021). In dit programma wordt aangegeven dat er sprake moet zijn van:

- Meerdere toetsmomenten (maatregel 7).
- Competentiegerichte beoordeling (maatregel 8).
- Integratie van theorie en praktijk (maatregel 9).
- Leerportfolio met voortgang en resultaten (maatregel 5).

De kerndoelen van het nationaal leerplan voor de rijopleiding B vormen de basis voor dit programma. Het educatief ontwerp van het nationaal leerplan, waarbij de rijopleiding B in vier elkaar opvolgende fasen wordt ingedeeld is de blauwdruk voor de opzet en volgorde van de onderdelen in het programma van toetsing en afsluiting.



Figuur 4: Processchema competentiegerichte rijopleiding in fasen conform programma 'Van Rijles naar Rijonderwijs'

3 Consultatie stakeholders en experts

Om input voor het transitieplan te verzamelen zijn er interviews gehouden met alle belangrijke Nederlandse stakeholders. Daarnaast zijn er gesprekken gevoerd met inhoudelijke experts: met een collega-expert van de Stichting Wetenschappelijk Onderzoek Verkeersveiligheid (SWOV) en collega-experts uit Duitsland. De resultaten van de interviews zijn vervolgens beschreven en geanalyseerd, én in een werksessie geverifieerd en verder uitgediept.

Hieronder een korte samenvatting van de belangrijkste uitkomsten van de consultatie van stakeholders en experts. In Bijlage 1 is een gedetailleerd verslag terug te vinden van de uitkomsten van de consultatie.

Het programma 'Van Rijles naar Rijonderwijs' wordt nog steeds breed ondersteund door de stakeholders. De urgentie om concrete stappen te zetten wordt breed gedeeld. Die concrete stappen kunnen worden gezet door bestaande methodieken en werkwijzen, die reeds bij de maatregelen van het programma 'Van Rijles naar Rijonderwijs' aansluiten te versterken én te stimuleren dat rijinstructeurs en rij scholen deze methodieken en werkwijzen (steeds meer) gaan toepassen. Centraal daarbij staat dat leerlingen stapsgewijs in fasen worden opgeleid. En dat parallel daaraan ook sprake is van een gefaseerd toetstraject. Eén van de voor de hand liggende maatregelen is daarom het, op vrijwillige basis, omscholen van bestaande instructeurs tot instructeurs van een competentiegerichte opleiding. Veel stakeholders stellen voor aan te sluiten bij de opleidingsmethode van de Rijopleiding in Stappen (RIS). Sinds 2002 kunnen leerlingen bij het CBR toetstraject volgen³. Daarnaast is er een speciaal trainingsprogramma dat opleidt voor competentiegericht rijonderwijs in fasen én volgen deze instructeurs een aangepast WRM-bijbscholingstraject⁴. Instructeurs stimuleren om zich bij te scholen tot in deze competentiegerichte, gefaseerde opleidingsmethodiek lijkt daarmee een goed idee. Daarnaast zou deze methodiek geïntegreerd kunnen worden in de initiële opleiding tot rijinstructeur.

Tijdens de consultatie is nadrukkelijk ingegaan op welke proeftuinen noodzakelijk en zinvol zijn. Voorbeelden van proeftuinen die genoemd zijn betreffen het ontwikkelen en testen van instrumenten voor de formatieve toetsing⁵ door rijinstructeurs als onderdeel van de competentiegerichte rijopleiding in fasen. Dat is nodig om te zorgen voor aansluiting bij de nieuwe competentiegerichte beoordeling die op dit moment door het CBR ontwikkeld wordt (zie Programma van Toetsing en Afsluiting; CBR, 2024) en het ontwikkelen en testen van instrumenten om de hogere-ordevaardigheden een meer prominente plek in de opleiding te geven. Deze proeftuinen zijn essentieel voor het ontwikkelen van nieuwe methodieken. Daarvoor met eerst de inhoud van de nieuwe methodieken worden geoperationaliseerd en vervolgens uitgestes. Maar de proeftuinen zijn ook belangrijk om in beeld te brengen welke nieuwe competenties rijinstructeurs nodig hebben. Dat genereert vervolgens weer input voor de inhoud en de opzet van de toekomstige instructeursexamens en de vakbekwaamheids-examens. Zo moeten de nieuwe competenties bijvoorbeeld een plek krijgen in de nieuwe praktijkbeoordelingsprotocollen voor de WRM-examens. Daarnaast worden als proeftuinen genoemd de integratie van theorie en praktijk als concrete uitwerking van de basistheoretietoets en de mogelijke opzet en inhoud van een leerlingvolgsysteem.

³ De RIS werd na succesvolle regionale proeftuinen in 2002 (Nägele & Vissers, 2003) in opdracht van het ministerie van IenW landelijk uitgerold door het CBR. Het CBR voert deze opdracht nog steeds uit. Zie CBR-website: <https://www.cbr.nl/nl/veelgestelde-vragen/wat-is-de-rijopleiding-in-stappen-ris>.

⁴ Zie CBR-website: <https://www.cbr.nl/nl/voor-rij scholen/nl/ris-instructeur-worden-of-blijven>. RIS-praktijkbegeleidingen worden nu nog door het CBR uitgevoerd. Maar de afspraak is dat IBKI deze praktijkbegeleidingen op termijn voor zijn rekening gaat nemen.

⁵ Het doel van een formatieve toetsing is om feedback te verzamelen over de voortgang van de leerling, om zo de verdere rijopleiding op maat te verbeteren.

De in de interviews genoemde voorstellen voor proeftuinen kunnen tot vier belangrijke proeftuinen worden geclusterd, met de volgende hoofdvragen als uitgangspunt:

- Hoe geef je concreet inhoud aan de door de rijnschool/ rijinstructeur af te nemen basistheorietoets, met als belangrijk doel een betere integratie van theorie en praktijk?
- Wat zijn belangrijke hogere-ordevaardigheden en hoe leidt je daarvoor op?⁶
- Wat betekent het nieuwe systeem van competentiegerichte beoordeling voor de formatieve toetsing door de instructeur tijdens de opleiding?⁷
- Hoe kan het leerlingvolgsysteem eruitzien?

In feite staan die hoofdvragen voor vier belangrijke elementen, die gelijk oplopend met het stimuleren van competentiegericht, gefaseerd opleiden en moeten worden ontwikkeld en uitgetest. In eerder onderzoek (Roelofs, Vissers & Tsapi, 2020) is al eens geïventariseerd wat essentiële bestanddelen van een meer effectieve rijopleiding zijn. Toen is ook nagegaan in welke mate aan deze elementen al aandacht wordt besteed (zie bijlage 2). De conclusie was (én is in feite nog steeds), dat:

- Er nog onvoldoende aandacht wordt besteed aan de hogere-ordevaardigheden;
- Theorie en praktijk beter moeten worden geïntegreerd en er met name meer aandacht moet zijn voor het tijdig (just-in-time) aanbieden van theoretische kennis;
- De beoordeling meer competentiegericht moet zijn, zowel tijdens de rijopleiding (formatieve toetsing) als tijdens het rijexamen (summatieve toetsing) én er tegelijkertijd zelfreflectie door de leerling moet plaatsvinden;
- Er meer aandacht moet zijn voor het geven van geïndividualiseerde feedback aan de leerling door de rijinstructeur en het belangrijk is om die informatie goed vast te leggen.

Doorontwikkeling op bovenstaande vier punten wordt tevens ondersteund door recent onderzoek van SWOV naar de gewenste inhoud van de rijopleiding voor het B rijbewijs (Doumen, Orji & van Schagen, 2023). Om een effect op de verkeersveiligheid te realiseren moet volgens het SWOV-rapport in het curriculum van de rijopleiding:

- De lesstof een gestructureerde opbouw hebben, waarbij de lesstof langzaam moeilijker wordt en waarbij leerlingen fouten kunnen maken, daar gerichte feedback op krijgen en vervolgens van gemaakte fouten kunnen leren.
- Er voldoende aandacht worden besteed aan de hogere-ordevaardigheden (met name aandacht voor kalibratie en motivatie en voor training van gevaarherkenning in het echte verkeer).
- Er voldoende ruimte zijn om theoretische kennis in de praktijk toe te passen (in de rijlessen, maar eventueel ook in rijsimulatoren).
- Er duidelijke feedback moet zijn over de vorderingen van de leerling. Daarbij is timing van de feedback belangrijk, naast zelfevaluatie door de leerling: “Zelfregulerend leren – het zelf bepalen wat er wordt geleerd en in welk tempo – verhoogt de motivatie om te leren en de effectiviteit van het leren zelf. Daarnaast zorgt deze manier van leren voor oefening in het nadenken over de eigen vaardigheden (zelfinzicht) en aanpassing van de (leer)taak aan deze vaardigheden (kalibratie).”

SWOV concludeert dat bovenstaande aanpassingen “een groot effect op de rol van de rijinstructeur hebben. Meer dan nu het geval is, zal deze tijdens de rijlessen heel expliciet gebruik moeten maken van didactische principes.”

⁶ De kerndoelen voor de hogere-ordevaardigheden van het Nationaal leerplan zijn nog te algemeen en moeten eerst meer concreet gemaakt worden/ worden geoperationaliseerd.

⁷ Conform het Programma van Toetsing en Afsluiting van het CBR (en conform het educatief ontwerp van het leerplan) wordt elke opleidingsfase door de rijinstructeur afgesloten met een adviesrit. Beoordeling door de rijinstructeur moet afgestemd zijn met de manier van beoordelen die het CBR hanteert. Dat geldt ook voor de zelfevaluatie door de leerling. Voor een goede communicatie tussen leerling-examinator- rijinstructeur is het belangrijk dat zij dezelfde taal spreken.

Parallel aan de stimulering van competentiegericht, gefaseerd opleiden moet aan bovenstaande elementen concreet inhoud worden gegeven. Vervolgens moeten zij worden uitgetest in de vorm van proeftuinen. Dat leidt tot een prioritering van de volgende vier proeftuinen:

1. De ontwikkeling van de opzet en de inhoud van een basistheorietoets af te nemen door de rijnschool/ rijinstructeur, met als belangrijk doel **integratie van theorie en praktijk** én het tijdig aanbieden van theoretische kennis.
2. Aanleren van **hogere-ordevaardigheden** tijdens de rijopleiding.
3. De toepassing van een **competentiegerichte beoordeling** tijdens de rijopleiding die aansluit bij de competentiegerichte beoordeling tijdens het examen, inclusief zelfbeoordeling door de leerling⁸.
4. De opzet en de inhoud van een **leerlingvolgsysteem**.

Na het uitvoeren van proeftuinen kan een integrale pilot worden opgezet en uitgevoerd. Dan gaat het om een praktijkproef met het nieuwe systeem van opleiden en examineren, waarbij de nieuwe opleidingselementen tot een geheel zijn samengevoegd en zijn gekoppeld aan het nieuwe toetstraject dat door het CBR wordt ontwikkeld. Voor deze pilot is het belangrijk om substantieel grote groepen leerlingen, rijinstructeurs en examinatoren bij de evaluatie te betrekken. In de integrale pilot is representativiteit van de onderzoeksgroepen wel belangrijk en kan ook een eerste doorkijk gemaakt worden naar mogelijke effectiviteit van het nieuwe systeem.

⁸ Belangrijk is dat de formatieve beoordeling door de rijinstructeur, de zelfevaluatie door de leerling en de summatieve beoordeling tijdens het CBR-examen op elkaar zijn afgestemd.

4 Het transitieplan: overzicht en deelprojecten

Dit hoofdstuk beschrijft het transitieplan. Figuur 5 is een overzicht van de activiteiten en deelprojecten die met betrekking tot de transitiefase onderscheiden kunnen worden. De activiteiten zijn op te splitsen in 2 delen.

- Deel 1: voorbereiding van voorwaardelijke processen voorafgaand aan de introductie van het nieuwe stelsel
- Deel 2: activiteiten waarbij nieuwe methodieken worden ontwikkeld en getest, eerst in proeftuinen en later in een integrale pilot.

De focus van de activiteiten en deelprojecten ligt op de maatregelen van het programma 'Van Rijles naar Rijonderwijs' die zijn gericht op de implementatie van het Leerplan voor de rijopleiding B en van het bijbehorende toetstraject bij het CBR. Parallel daaraan moet IBKI het nieuwe traject voor de Wet Rijonderricht Motorrijtuigen (WRM)-examens ontwikkelen, inclusief de nieuwe inhoud van de vakbekwaamheidsexamen theorie en praktijk.

In dit grove tijdpad is ook voorbereidingstijd opgenomen. Zo beginnen de voorbereiding van de proeftuinen al in Q2 van 2025. De daadwerkelijke uitvoering van de proeftuinen begint in Q3 van 2025.

Activiteit	2025				2026				2027				2028				2029			
	Q1	Q2	Q3	Q4	Q1	Q2	Q3	Q4	Q1	Q2	Q3	Q4	Q1	Q2	Q3	Q4	Q1	Q2	Q3	Q4
Deel 1: Voorbereiding van voorwaardelijke processen voorafgaand aan introductie nieuw stelsel																				
Voorbereiding wet- en regelgeving (par 4.1)																				
Communicatie en coördinatie (par 4.2)																				
Stimulering gefaseerde rijopleiding (par 4.3)																				
Afronden opdrachten CBR en IBKI (par 4.4)																				
Deel 2: Uitvoering van de proeftuinen, integrale pilot en introductie nieuw stelsel																				
Proeftuin 'Integratie theorie en praktijk' (par 4.5.1)																				
Proeftuin 'Hogere-ordevaardigheden' (par 4.5.2)																				
Proeftuin 'Competentie-gerichte beoordeling' (par 4.5.3)																				
Proeftuin 'Leerling-volgsysteem' (par 4.5.4)																				
Integrale pilot (par 4.6)																				
Introductie nieuw stelsel (par 4.7)																				

Figuur 5: Transitieplan: overzicht met deelprojecten en tijdpad

4.1 Wetgevingstraject: voorbereiding wet- en regelgeving

Voor het wetgevingstraject is ongeveer 4 jaar nodig. Dat betekent dat de transitieperiode de jaren 2025 tot en met 2028 omvat. Naar verwachting kan vanaf 2029 het nieuwe stelsel stapsgewijs worden ingevoerd.

Pas als wetgeving rond is, kan het nieuwe systeem vanaf 2029 geïmplementeerd worden. Dan hoeven niet alle maatregelen van het programma in een keer te worden ingevoerd. Als in 2029 sprake is van aangepaste WRM-examens zullen alle nieuwe instructeurs aan de nieuwe eisen moeten voldoen. De groep 'bestaande' rijinstructeurs zal moeten worden bijgeschoold, zodat ze ook aan alle nieuwe eisen voldoen. Voor die groep zal een overbruggingsperiode moeten gelden. Niet alle instructeurs kunnen tegelijkertijd worden bijgeschoold. Daarvoor is onvoldoende opleidingscapaciteit.

4.2 Communicatietraject en coördinatie van activiteiten

4.2.1 Communicatie

Kernboodschap

Door het nieuwe stelsel van rijopleiding en rijexamen hebben we straks betere beginnende bestuurders, doordat ze beter zijn opgeleid en beter worden geëxamineerd. Daarbij dient benadrukt te worden dat het doel van de rijopleiding is om veilige automobilisten op te leiden en niet alleen om hen het rijbewijs te laten halen.

Met de maatregelen zullen minder misstanden in de rijschoolbranche voorkomen. Dat betekent meer regulering. Het 'Nationaal leerplan voor de rijopleiding' wordt verplicht voor de leerling en voor de rijinstructeur. Rijinstructeurs en rij scholen moeten aan zwaardere eisen voldoen. In de toekomst zal er meer controle zijn op de kwaliteit van rij scholen en rijinstructeurs. Dat geldt ook voor de opleiders van rijinstructeurs.

De markt voor rijlessen wordt eerlijker en transparanter en consumenten krijgen weer meer vertrouwen in rij scholen en rijinstructeurs. Het imago van de rij schoolbranche wordt beter en de maatschappelijke waardering voor rijinstructeurs gaat omhoog onder het motto "Meer vakmanschap, meer veiligheid".

Doelgroepen

In het transitieplan staan de onderstaande vijf doelgroepen centraal. Elke doelgroep vraagt om een eigen communicatie aanpak.

- Rijscholen en rijinstructeurs én de brancheverenigingen die hen vertegenwoordigen
- Consumenten (leerlingen/ examenkandidaten en hun ouders/ verzorgers)
- Opleiders van rijinstructeurs
- Uitgeverijen van verkeersleermiddelen
- Exameninstanties CBR en IBKI en hun examinatoren

Rijscholen, rijinstructeurs en brancheverenigingen

Op dit moment is voor aankomend rijinstructeurs alleen een examen verplicht, maar met de nieuwe wet- en regelgeving worden rijinstructeurs verplicht om een opleiding te volgen bij een door het IBKI erkend opleidingsinstituut.

Met het nationaal leerplan verandert er veel voor rij scholen en rijinstructeurs. Brancheverenigingen spelen een belangrijke rol in de communicatie, maar direct contact met niet-georganiseerde rij scholen en instructeurs is ook cruciaal. Regiobijeenkomsten kunnen helpen om hen te informeren over het transitieplan en het nieuwe systeem van opleiden en examineren. Tijdens deze bijeenkomsten kunnen zij vragen stellen, discussiëren met stakeholders en meer inzicht krijgen in de voordelen van de veranderingen. Dit vergroot het draagvlak en bereidheid om mee te werken aan de transitie. Daarnaast kunnen de bijeenkomsten gebruikt worden om proeftuinen onder de aandacht te brengen en enthousiasme te creëren.

Communicatie is essentieel om rijinstructeurs te stimuleren zich bij te scholen in een competentiegerichte, gefaseerde opleidingsmethodiek (zie ook paragraaf 4.3).

Consumenten

Een van de grootste wijzigingen van het nieuwe stelsel is dat het volgen van een rijopleiding verplicht wordt. Op dit moment is alleen het examen verplicht. Daarnaast wordt iedereen volgens een competentiegerichte, gefaseerde methodiek opgeleid door het verplichte nationale leerplan. Het wordt duidelijker vastgelegd wat leerlingen moeten kennen en kunnen om een rijbewijs te halen. Consumenten zullen waarschijnlijk geen grote verschillen ervaren, aangezien bijna elke examenkandidaat al rijlessen volgt. Het is belangrijk goed te communiceren over de verwachte gevolgen van het nieuwe stelsel:

- **Extra kosten** voor leerlingen en hun ouders/verzorgers.
- **Lesprijs** afhankelijk van extra verplichtingen en effect op slagingspercentages.
- **Betere rijopleiding** kan leiden tot hogere slagingspercentages, waardoor minder herexamens en aanvullende lessen nodig zijn⁹.

Communicatie richting consumenten speelt vooral in de fase voor de daadwerkelijke introductie van het nieuwe stelsel. Dan zal er ook meer duidelijkheid zijn over de concrete wijzigingen en over de gewenste effecten op het slagingspercentage.

Wel is het belangrijk dat de stem van de leerlingen gaandeweg de transitieperiode wordt gehoord. Uiteraard spelen zij een belangrijke rol in de proeftuinen. Daarnaast is het belangrijk om TeamAlert te betrekken bij de communicatie omdat zij goed op de hoogte zijn van doeltreffende manieren om de doelgroep te bereiken.

Opleiders van rijinstructeurs

De opleidingsinstituten werken in de toekomst volgens een leerplan dat door IBKI is goedgekeurd. De opleiding wordt verzorgd door docenten die aan vakbekwaamheidseisen voldoen. De opleiding van rijinstructeurs moet worden aangepast aan de nieuwe eisen voor de rijinstructeurs van de toekomst.

Uitgeverijen van verkeersleermiddelen

De nieuwe rijopleiding vraagt om nieuwe lesmaterialen en leermiddelen. Een aantal uitgeverijen, dat aangesloten is bij de Koepel Rijopleiding en Verkeerseducatie, is al bezig met het ontwikkelen van een lesprogramma voor de gewenste integratie van theorie en praktijk en meer concreet met de inhoud van de basistheorietoets. Daarnaast zal ander nieuw lesmateriaal ontwikkeld moeten worden, niet alleen voor de leerling maar ook voor de rijinstructeur.

Net als bij de consumenten, is het ook belangrijk om de opleiders en uitgeverijen mee te nemen in de communicatie.

⁹ Zie ook het [rapport van Sira Consulting](#) (Bastin et al, 2024) waarin de financiële impact van de maatregelen van het programma op een rij zijn gezet.

Exameninstanties CBR en IBKI en hun examinatoren

Voor beide exameninstanties is het vertrekpunt het Nationaal leerplan voor rijopleiding B.

Het leerplan is bepalend voor de nieuwe manier van examineren door het CBR. Examinatoren moeten worden getraind in de nieuwe manier van beoordelen en moeten ook worden meegenomen in de veranderingen die het nieuwe stelsel met zich meebrengt. Hiervoor is zorgvuldige interne communicatie nodig, die vooral door het CBR zelf uitgevoerd moet worden. Het doel van deze communicatie is om de examinatoren voor te bereiden op de vernieuwde manier van examineren en wat er van hen wordt verwacht.

Het leerplan voor de rijbewijsleerling is belangrijke input geweest voor de ontwikkeling van een beroepscompetentieprofiel én een kwalificatieprofiel voor de rijinstructeur. Die vormen vervolgens belangrijke kaders voor de ontwikkeling van een leerplan door de opleidingsinstituten. Ook IBKI-examinatoren krijgen met een andere manier van beoordelen te maken. Ook zij moeten worden getraind en worden meegenomen in de veranderingen die het nieuwe stelsel met zich meebrengt. Dat vraagt ook binnen IBKI om een intern communicatietraject. De boodschap van deze communicatie is hoe IBKI-examinatoren zo goed mogelijk kunnen meegaan met de veranderingen.

4.2.2 Coördinatie

Het is belangrijk dat de activiteiten van het transitieplan worden gecoördineerd en zorgvuldig worden afgestemd met de stakeholders. Goede governance is hiervoor belangrijk. Volgens de stakeholders ligt hier een belangrijke taak voor lenW.

Idealiter bestaat het programma uit een stuurgroep, adviesgroep en werkgroepen, waarin het lenW, IBKI, CBR en brancheverenigingen zijn vertegenwoordigd.

- De stuurgroep bespreekt de voortgang en besluit diensten;
- De adviesgroep adviseert de stuurgroep en bespreekt voortgang, planning en diensten;
- Verschillende werkgroepen zijn verantwoordelijk voor de begeleiding van de pilots, communicatie, wet- en regelgeving, en andere onderwerpen.

Volgens een concreet in onderling overleg vastgesteld jaarplan worden de activiteiten en uitgevoerd. Daaronder vallen bijvoorbeeld een plan voor de stimulering van rijinstructeurs om zich te bekwamen in een competentiegerichte, gefaseerde opleidingsmethodiek (zie paragraaf 4.3) en de voorbereiding en uitvoering van de proeftuinen (zie paragraaf 4.5).

Op termijn wordt de Adviescommissie Rijonderwijs ingesteld om de minister periodiek te adviseren.

4.3 Stimulering competentiegerichte, gefaseerde opleidingsmethodiek

De urgentie om concrete stappen te zetten wordt breed gedeeld door de stakeholders. Zoals in hoofdstuk 3 vermeld, kan dit door bestaande methodieken en werkwijzen te versterken en te stimuleren dat rijinstructeurs en rij scholen deze toepassen. Dit kan door methodieken te gebruiken waarbij leerlingen al via een competentiegerichte, gefaseerde aanpak worden opgeleid. Zo voldoen rijinstructeurs aan de basisvoorwaarde van het nationaal leerplan om leerlingen in fasen op te leiden (zie Figuur 6).



Figuur 6: Opzet van een competentiegerichte rijopleiding in fasen

Wij stellen voor om in eerste instantie aan te sluiten bij de RIS-methodiek (zie verder bijlage 3). In de toekomst, na implementatie van het nieuwe systeem van opleiden en examineren, moeten rij scholen vrij zijn in het gebruik van een lesmethode (zie ook tekstkader). Daarop anticiperend spreken we in het vervolg van dit transitieplan over ‘Competentiegericht Rijonderwijs In Fasen’ (CRIF). Uiteindelijk doel is dat via deze bijscholing kennis en competenties worden bijgebracht die nodig zijn voor de uitvoering van een competentiegerichte, gefaseerde opleidingsmethodiek conform het Nationaal leerplan voor de rijopleiding B.

Vrijheid van lesmethode binnen de kaders van competentiegericht opleiden in fasen

Vergelijkbaar met het reguliere onderwijs moet het mogelijk zijn om de doelen van het Leerplan voor de rijopleiding B te realiseren via verschillende lesmethoden. Scholen zijn vrij in hun keuze voor een lesmethode voor rekenen en taal. Dat zou in de toekomst ook moeten gelden voor de rijopleiding. De eis is dat leerlingen via een competentiegerichte, gefaseerde methodiek worden opgeleid, maar de lesmethode is in feite vrij.

Bijscholing van huidige rijinstructeurs

Op dit moment zijn er circa 1.800 rijinstructeurs in de CRIF-methodiek zijn opgeleid. In totaal zijn circa 15.000 instructeurs in het IBKI-register terug te vinden. Als die allemaal bijgeschoold worden, gaat het in totaal om circa 13.000 te trainen rijinstructeurs.

Als de bijscholing in eerste instantie beperkt wordt tot de rijinstructeurs die een B rijopleiding verzorgen, gaan wij ervan uit dat het om ongeveer 10.000 rijinstructeurs gaat. Nu volgen jaarlijks circa 400 rijinstructeurs de opleiding in de CRIF-methodiek. Dat aantal moet toenemen om ervoor te zorgen, dat alle rijinstructeurs op het gewenste basisoniveau zijn als de maatregelen van het programma ‘Van Rijles naar Rijonderwijs’ daadwerkelijk geïmplementeerd worden. In het tekstkader is een berekening gemaakt van het aantal fulltime werkende CRIF-instructeurs dat nodig is om het aantal leerlingen op te leiden dat jaarlijks het rijbewijs haalt. Dit betekent dat er jaarlijks 1.500 instructeurs bijgeschoold moeten worden. Als het lukt om CRIF-methodiek te integreren in de initiële opleiding van rijinstructeurs (zie hierna) zou het om circa 1.000 bijscholingen per jaar gaan.

Als een rijinstructeur fulltime werkzaam is als B-rijopleider, kan hij op jaarbasis circa 30 leerlingen opleiden. Daarbij gaan we ervan uit dat een fulltime instructeur 1.600 uur werkt, een leerling gemiddeld 45 rijlessen van één uur nodig heeft (zie: <https://www.cbr.nl/rijbewijstips/kosten-rijbewijs-halen/>) en de instructeur per leerling aanvullend nog circa 5 uur besteedt.

Per jaar halen circa 200.000 leerlingen het rijbewijs. Om die leerlingen op te leiden zijn derhalve ongeveer 6.800 rijinstructeurs nodig ($200.000 / 30 = 6.666$). Op dit moment hebben we 1.800 RIS-instructeurs en zijn er 5.000 extra RIS-instructeurs nodig.

Als we over 4 jaar (begin 2029) die 5.000 extra RIS-instructeurs willen hebben, dan moeten er per jaar (rekening houdend met verloop in het instructeursbestand) circa 1.500 instructeurs worden bijgeschoold. Om dat aantal te realiseren, zal de opleidingscapaciteit bij de opleidingsinstituten moeten worden vergroot.

Als het lukt om voldoende grote aantallen instructeurs te verleiden om zich bij te scholen de CRIF-methodiek, zal het voor instructeurs die dat besluit niet nemen steeds moeilijker worden om niet in dit

proces mee te gaan. Mogelijk zullen ook rijinstructeurs de keuze maken om een ander beroep uit te gaan oefenen. Het is belangrijk om goed in kaart te brengen hoe dit zich ontwikkelt (zie ook verderop onder het kopje 'doelen stellen en monitoren').

Integratie CRIF-methodiek in initiële opleiding van rijinstructeurs

Het is zinvol om te onderzoeken in hoeverre de CRIF-methodiek al is geïntegreerd in de opleiding van rijinstructeurs. Sommige opleidingsinstituten hebben deze methodiek al standaard opgenomen. Bij IBKI doen jaarlijks circa 900 kandidaten het WRM-examen categorie B, met een slagingspercentage van 65%. Dit betekent dat er jaarlijks bijna 500 nieuwe B-rijinstructeurs bijkomen. Als zij allemaal de CRIF-methodiek in hun opleiding hebben, komen er jaarlijks 500 CRIF-instructeurs bij.

Onderzoek hoe bijscholing tot bijscholing in de CRIF-methodiek beloond kan worden

De bijscholing tot CRIF-instructeur is deels vrijstellend voor de WRM-bijscholing. Meer concreet gaat het om 4 (van de 6) dagdelen theoriebijscholing en één praktijkbegeleiding. Onderzoek of tijdens de transitieperiode het instrument van de verplichte theoretische bijscholing gericht kan worden ingezet om bestaande instructeurs te helpen zich voor te bereiden op het leerplan¹⁰. Onderzoek daarnaast of aan CRIF-instructeurs extra faciliteiten kunnen worden gegeven vanuit het CBR, zoals kortere reserveringstermijnen. Ook valt te denken aan mogelijke soortgelijke voordelen voor leerlingen die het CRIF-traject volgen. Op die manier wordt de vraag naar opleidingen volgens de CRIF-methodiek vanuit de consument gestimuleerd¹¹.

Voordelen van stimulering CRIF-methodiek

Er is een aantal voordelen voor instructeurs/ rijcholen en andere stakeholders aan het gebruik van de CRIF-methodiek om zich voor te bereiden op het verplichte leerplan:

- Voor de instructeur geldt het behalen van de kwalificatie 'CRIF-instructeur' als praktijkbegeleiding (bijscholing). Daarnaast telt de opleiding mee voor 4 dagdelen van de theoretische bijscholing¹².
- Voor rijcholen en instructeurs geldt ook dat de overstap naar het nieuwe stelsel eenvoudiger en minder kostbaar wordt wanneer zij zich bekwamen in een didactische benadering die lijkt op het leerplan: het invoeren hiervan zal daarmee om minder inspanningen en minder aanpassing aan de bedrijfsvoering en bijscholing vragen.
- Voor het CBR geldt dat met een gestage groei van CRIF-instructeurs en leerlingen die volgens deze methodiek zijn opgeleid over langere periode toegewerkt wordt naar het nieuwe stelsel waarbij een naast het afrondende praktijkexamen een extra praktijktoets (de Tussentijdse Praktijktoets Voertuigbeheersing) de norm zijn¹³.
- Aanvullend aan het vorige punt kent de opleiding volgens de CRIF-methodiek een hoger slagingspercentage dan de gemiddelde rijopleiding¹⁴. Gebruik maken hiervan leidt daarmee tot een afname van het aantal herexamens bij het CBR en daarmee samenhangende kosten voor leerlingen.

¹⁰ Verplicht met andere woorden iedere niet-CRIF-instructeur om de bijscholing in de CRIF-methodiek te volgen.

¹¹ Zo is bijvoorbeeld voor leerlingen de vrijstelling voor de bijzondere verrichtingen (mede) een reden om een tussentijdse toets te doen.

¹² De kosten voor de RIS-bijscholing bedragen afhankelijk van de aanbieder tussen de 1.100 en 1.300 Euro. Dat is exclusief de RIS-praktijkbegeleiding door het CBR. Daarnaast is sprake van inkomstenderving, omdat de instructeur tijdens de trainingdagen geen rijles kan geven.

¹³ Door te stimuleren dat steeds meer instructeurs de RIS methodiek toepassen zorg je ervoor dat steeds meer leerlingen in fasen worden opgeleid en een extra toets (de TTT of de RIS-toets) doen. Dan heb je begin 2029 (als het nieuwe systeem van toepassing wordt) een situatie waarin de meeste instructeurs in fasen opleiden én de meeste leerlingen al een extra toets doen bij het CBR.

¹⁴ Het slagingspercentage RIS in 2023 betrof 63,2%, het slagingspercentage regulier betrof 51,6%.

Doelen stellen en monitoren

Hiervoor hebben we een aantal aannamen gedaan over de manier waarop het aantal CRIF-instructeurs zou kunnen groeien. Doe nader onderzoek en stel op basis hiervan haalbare doelstellingen op. Ga vervolgens na of de doelen worden behaald en of beoogde effecten worden gerealiseerd.

Vanaf 1 april 2025 stopt het CBR tijdelijk met het afnemen van de tussentijdse toets voor maximaal één jaar. Dit besluit zorgt ervoor dat het CBR tussen 1 april 2025 en 1 april 2026 zo'n 75.000 extra praktijkexamens kan inplannen. Hierdoor zullen de wachttijden in 2025 sneller dalen en stabiel worden. De mogelijkheid om een RIS-toets te doen blijft wel bestaan. We zullen met deze aanpassingen rekening moeten houden als we hier onder genoemde kencijfers met betrekking tot gevolgd examentrajecten en slagingspercentages van willen monitoren.

Doelen met betrekking tot de aantallen rijinstructeurs die in de CRIF-methodiek zijn bijgeschoold:

- aantal nieuwe instructeurs opgeleid in de CRIF-methodiek, omdat het integraal onderdeel van de basisopleiding is;
- aantal huidige instructeurs bijgeschoold volgens de CRIF-methodiek;
- aantal huidige RIS-instructeurs met update naar CRIF-methodiek.

Effecten op slagingspercentages WRM-examens:

- slagingspercentages initiële WRM-examens;
- slagingspercentages praktijkbegeleiding WRM.

Doelen met betrekking tot aantallen leerlingen:

- aantal leerlingen opgeleid volgens de CRIF-methodiek;
- aantal leerlingen die RIS-toets gedaan heeft;
- aantal leerlingen die TTT gedaan heeft.

Effecten op slagingspercentages CBR-examens voor:

- leerlingen zonder CRIF zonder TTT;
- leerlingen zonder CRIF met TTT;
- CRIF-leerlingen met TTT;
- CRIF-leerlingen met RIS-toets.

Monitoren effecten stimulering CRIF-methodiek:

Het is belangrijk om te monitoren wat het effect van de invoering van de voorgestelde maatregelen is op de geleverde output en op de kosten van het rijbewijs. Dat kan worden vertaald in twee hoofdvragen:

1. Leiden de maatregelen tot een beter opgeleide, meer rijbekwame leerling?
2. Wat betekenen de maatregelen voor de kosten om het rijbewijs te halen?

Meer concrete uitwerking van de eerste onderzoeksvraag:

- Krijgen leerlingen een competentiegerichte rijopleiding in fasen?
- Worden leerlingen opgeleid aan de hand van scripts¹⁵?
- Wordt er aandacht besteed aan hogere-ordevaardigheden¹⁶?

¹⁵ In de RIS worden leerlingen stapsgewijs opgeleid aan de hand van scripts ofwel standaardprocedures voor het oplossen van belangrijke basisrijtaken. Dit is een van de manieren die RIS toepast om concreet vorm te geven aan de competentiegerichte opleiding. De scripts worden steeds complexer en later in de opleiding moeten worden scripts ook worden gecombineerd om meer complexe rijtaken op te lossen.

¹⁶ In de notitie met kerndoelen voor het Leerplan voor rijopleiding B zijn diverse doelen voor de hogere-ordevaardigheden geformuleerd. Daar wordt de volgende driedeling gemaakt: 1) cognitieve vaardigheden (situatiebewuste taakuitvoering, gevaarherkenning), 2) kalibratievaardigheden (zelfkritische taakuitvoering) en 3) sociaal-affectieve vaardigheden (sociaal-emotionele taakuitvoering). Deze drie hoofdcategoryën moeten worden vertaald in voor de leerling (en de rijinstructeur) begrijpelijke taal. Zie ook paragraaf 7.2).

- Is sprake van integratie van theorie en praktijk, inclusief het tijdig ('just-in-time') aanleren van de theorie?
- In welke mate passen rijinstructeurs de opleidingsprincipes van een competentiegerichte rijopleiding in fasen toe? Hoe zag de verkeersdidactische opbouw van de rijopleiding eruit? Daarbij denkend aan de opbouw in complexiteit van verkeersopgaven, het betrekken van verschillende niveaus van de GDE-matrix, rijstijl en persoonlijke risico's.
- Hoe kan het lesgeven van de rijnschool/ rijinstructeur worden gekarakteriseerd? Daarbij denkend aan aspecten van instructie, oefengelegenheden, feedback, coaching en aanpassing aan het niveau van de leerling.
- Vertaalt de competentiegerichte rijopleiding in fasen zich een meer verantwoord rijgedrag van leerlingen?

Meer concrete uitwerking van tweede onderzoeksvraag:

- Volgen leerlingen theorielessen? Waar bestaan die uit?
- Hoe bereiden leerlingen het theorie-examen voor? Wat is het slagingspercentage theorie?
- Hoeveel praktijklessen hebben leerlingen nodig om het rijbewijs te halen?
- Hoe duur zijn die praktijklessen?
- Doen leerlingen een tussentijdse toets of RIS-toets?
- Hoe hoog is het niveau van de rijvaardigheid ten tijde van de TTT?
- In hoeverre leidt deelname aan de TTT tot een reductie in het aantal leerlingen dat evident niet-examen gereed is?
- En los daarvan natuurlijk de vraag of leerlingen op het moment van examenrijp zijn ook op korte termijn examen kunnen doen?
- Wat is het slagingspercentage praktijk? En wat is het effect van deelname aan een tussentijdse toets of RIS-toets?

Veel van de bovenstaande vragen kunnen worden beantwoord door periodiek vragenlijstonderzoek uit te voeren onder representatieve groepen leerlingen/ examenkandidaten én rijinstructeurs. Daartoe moeten de bovenstaande algemene onderzoeksvragen worden geoperationaliseerd in voor leerlingen/ kandidaten begrijpelijke enquêtevragen. Daarvoor kan worden aangesloten bij de methodiek van het Periodiek Rijopleidings Onderzoek (PRO; Hazevoet & Vissers, 2005). Voor dat onderzoek werden representatieve steekproeven examenkandidaten voor het B-rijbewijs ondervraagd.

Het verzamelen van data is cruciaal om de huidige situatie en toekomstige ontwikkelingen (mede door het transitieplan) te begrijpen. Naast gegevens over de opleiding en examinering van leerlingen, is het belangrijk om informatie over rijinstructeurs en rijnscholen te verzamelen. Dit kan volgens de methodiek van MOVING, een periodiek onderzoek in Duitsland (MOVING, 2018).

4.4 Afronding deelonderzoeken CBR en IBKI

Het CBR heeft de opdracht gekregen om een systeem voor competentiegerichte beoordeling te ontwikkelen voor de theorie- en de praktijkexamens. Dat moet leiden tot een concreet voorstel voor de Tussentijdse Praktijkttoets Voertuigbeheersing (af te nemen na fase 2 van de rijopleiding) en voor het theorie-examen dat naar een latere fase in de rijopleiding wordt verschoven. Het onderzoek naar de competentiegerichte toetsing wordt eind 2025 afgerond. Daarnaast onderzoekt het CBR hoe het Leerlingvolgsysteem concreet inhoud en vormgegeven kan worden. De proeftuinen 'Competentiegerichte beoordeling' en 'Leerlingvolgsysteem' moeten nadrukkelijk afgestemd worden op de uitkomsten van de CBR-onderzoeken (zie paragrafen 4.5.3 en 4.5.4).

Het IBKI heeft opdracht gekregen voor drie onderwerpen, namelijk: de ontwikkeling van een erkenningsregeling voor opleidingsinstituten en vervolgens toezicht houden op door IBKI erkende instituten, het concretiseren van het toezicht op de naleving van het nationaal leerplan en de aanpassing van het examenprogramma. De opdrachten worden eind 2025 opgeleverd.

4.5 Uitvoering proeftuinen als input voor integrale pilot

Een proeftuin is nuttig om te testen of een oplossing praktisch uitvoerbaar en effectief is. Samen met stakeholders wordt getoetst hoe de adviezen uit het programma 'Van Rijles naar Rijonderwijs' in de praktijk werken en wat de effectiviteit is van de maatregelen. Het doel is om de adviezen concreet uit te werken en begeleid uit te voeren, zodat de resultaten bijdragen aan de doorontwikkeling van een competentiegerichte, gefaseerde rijopleiding volgens het Leerplan voor de rijopleiding B.

De beschrijving van de proeftuinen richt zich op de hoofdlijnen van de opzet en de uitvoering ervan. Op basis van de beschrijving moet een offerte uitvraag voor de uitvoering van de proeftuinen gedaan kunnen worden. Dat betekent dat de beschrijving nog ruimte moet laten voor de aanpak, de ideeën en de creativiteit van de offerende partijen.

In de proeftuinen is het essentieel om te werken met gemotiveerde proefgroepen, zoals leerlingen, rij scholen, rijinstructeurs en examinatoren. Goede communicatie tussen deze sleutelfiguren is cruciaal om een competentiegerichte rijopleiding in fasen en een passend toetsingsmodel te realiseren.

Op basis van de uitkomsten van de proeftuinen moet een integrale pilot worden opgezet, waarin componenten samen worden uitgetoetst en worden onderzocht in een grootschalige praktijkproef. Dan is het belangrijk te werken met representatieve proefgroepen en moeten groepen ook een substantiële omvang hebben om betrouwbare uitspraken te kunnen doen over de bredere geldigheid of generaliseerbaarheid van de resultaten voor de populatie rij scholen en leerlingen.

Met het oog op een succesvolle invoering en toepassing van het leerplan is co-creatie een belangrijk uitgangspunt bij de proeftuinen. Bij de ontwikkeling en uitvoering moeten alle relevante partijen (stakeholders) een actief aandeel hebben, hetgeen de commitment van het veld vergroten. Daarbij wordt gebruik gemaakt van kennis en expertise om nieuwe inhoud te ontwikkelen. Bovendien is van belang: dat er zoveel mogelijk wordt aangesloten bij bestaande 'good practices'. Tot slot moet worden geïnventariseerd welke initiatieven en 'good practices' er reeds in het buitenland zijn ontwikkeld en hoe daar gebruik van gemaakt kan worden.

In dit hoofdstuk worden vier afzonderlijke proeftuinen beschreven, die elk een onderdeel van de vernieuwde competentiegerichte, gefaseerde rijopleiding als speerpunt hebben. Het gaat om:

1. **Integratie theorie en praktijk** (basistheoretietoets);
2. Aandacht voor **hogere-ordevaardigheden** tijdens de rijopleiding;
3. Toepassing **competentiegerichte beoordeling** tijdens de rijopleiding;
4. Opzet en de inhoud van een **leerlingvolgsysteem**.

Proeftuinen zijn niet volledig van elkaar te scheiden en staan niet op zichzelf. Ze vinden altijd plaats als onderdeel van een bestaande rijopleiding en hebben vaak inhoudelijke afhankelijkheden en dwarsverbanden.

Zo zal er bij de verwerving van basistheoretische kennis ook aandacht moeten zijn voor hogere-ordevaardigheden; bijvoorbeeld over het waarom achter gevaarherkenning of sociaal rijgedrag. Ook zal er steeds aandacht moeten zijn voor competentiegerichte toetsing: welke rijtaken kan een leerling bekwaam uitvoeren, met de inzet van de noodzakelijke theoretische kennis en gewenste hogere-

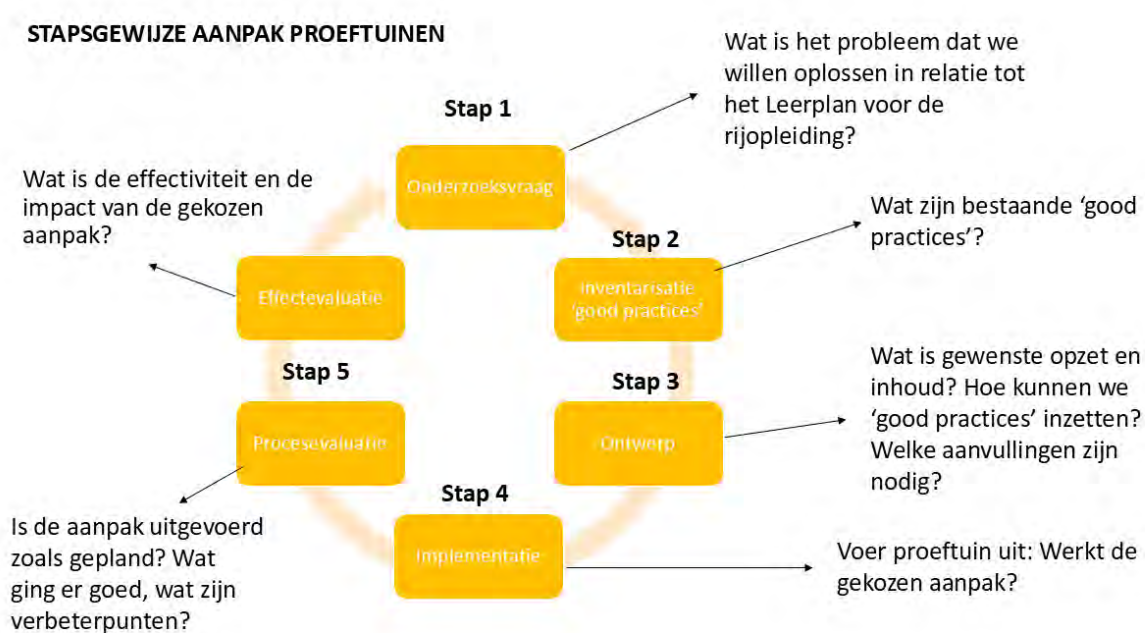
ordevaardigheden? Vervolgens moeten de resultaten in een leerlingvolgsysteem worden bijgehouden. In een integrale pilot moeten die afhankelijkheden en dwarsverbanden nadrukkelijk aandacht krijgen. In iedere proeftuin zal echter wel de focus liggen op het specifieke speerpunt.

Zoals verwacht mag worden bij iedere opleiding, spelen bij alle proeftuinen rijinstructeurs een centrale rol. Rijinstructeurs zullen vertrouwd moeten raken met nieuwe methoden. Zij hebben nieuwe competenties nodig om met de nieuwe methodieken en lesmethoden uit de voeten te kunnen. Het repertoire aan instructeursvaardigheden om nieuwe onderdelen (zoals aandacht voor hogere-orde vaardigheden en competentiegerichte toetsen) te kunnen verzorgen, moet worden uitgebreid.

De rijinstructeur krijgt een meer veelzijdige rol: denk aan het just-in-time aan de orde laten komen van theorie, feedback geven aan de leerling en de leerling laten reflecteren. Een belangrijk onderdeel is daarom de training van rijinstructeurs. Daarmee geven de proeftuinen ook een meer gedetailleerd inzicht in de nieuwe competenties waarover rijinstructeurs moeten beschikken. Die competenties moeten uiteindelijk worden getoetst in de vernieuwde WRM-examens en ze moeten een plek krijgen in de nieuwe vakbekwaamheidsexamens (theorie én praktijk).

Uitgangspunt is dat alle proeftuinen worden uitgevoerd als onderdeel van een competentiegerichte, gefaseerde rijopleiding. En dat de betrokken rijinstructeurs de gewenste competenties hebben om leerlingen op die manier op te leiden. In de praktijk betekent dit, dat in de proeftuinen samengewerkt moet worden met rijinstructeurs die opgeleid zijn in de CRIF-methodiek.

Elke proeftuin worden beschreven aan de hand van vijf te doorlopen stappen. Daarbij wordt aangesloten aan bij een veel gehanteerd model voor de ontwikkeling van nieuwe interventies (zie Figuur 7). In feite doorloop je in de integrale pilot opnieuw deze cyclus.



Figuur 7: Stapsgewijze aanpak van proeftuinen

4.5.1 Proeftuin 'Integratie theorie en praktijk'

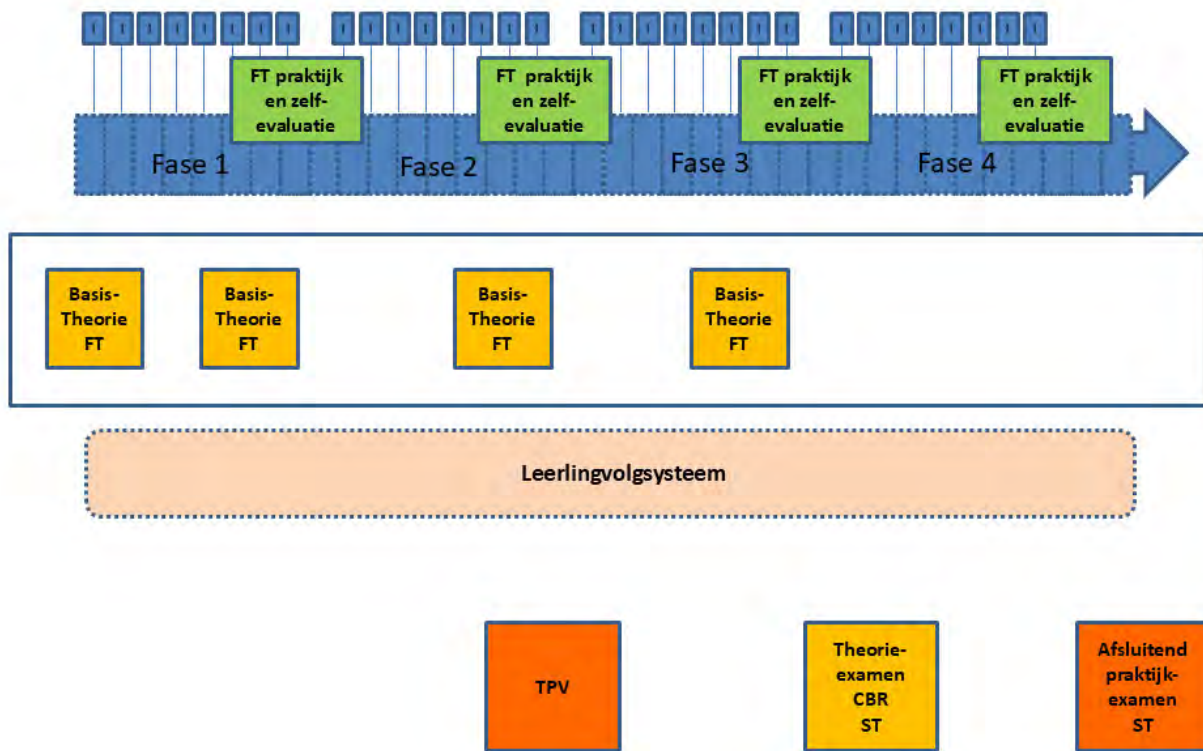
De doelstelling van deze proeftuin is om een methodiek voor de integratie van de basistheorie in de praktijklessen volgens het just-in-time (JIT) principe te ontwikkelen en een eerste proeftuin met die methodiek uit te voeren. Door theorie 'just-in-time' te geven - dus precies op het moment dat een leerling die kennis nodig heeft in de praktijk - is de leerervaring niet alleen logischer, maar ook relevanter.

Een kerngedachte van het Nationaal leerplan is dat in een competentiegerichte, gefaseerde rijopleiding leerlingen de basistheorie tijdig aanleren, dus net voordat een nieuwe fase van de rijopleiding ingaat en een nieuwe rijtaak aangeleerd moet worden. Vertaald naar een gefaseerde rijopleiding betekent dit dat in een voorfase van de rijopleiding eerst (formatief) wordt getoetst of een leerling over de noodzakelijke basistheoriekennis beschikt¹⁷. Daarna volgen theorie-onderdelen die noodzakelijk zijn voor het aanleren van rijtaken in fase 2, 3 en 4. Per fase wordt formatief getoetst of de leerling de leeruitkomsten heeft behaald. Om samenhang te bevorderen en versnippering te voorkomen zijn de formatieve toetsen ingebouwd in het leermateriaal. In de praktijklessen verwerft de leerling de praktische rijvaardigheid met toepassing van de al aangeleerde verkeersregels, steeds in een cyclus van toenemende zelfstandigheid (zie ook Figuur 8).

Op deze manier worden de getoetste onderwerpen logisch afgestemd op de fase waarin de leerling zich op dat moment bevindt. Dit zorgt ervoor dat de theorie en praktijk elkaar versterken: de leerling kan wat geleerd is in de theorie meteen toepassen in de praktijk, en andersom. Deze directe koppeling maakt het leerproces relevanter en effectiever.

Een belangrijke activiteit in de proeftuin is het herordenen van bestaand materiaal volgende het JIT-principe rondom de kerndoelen per opleidingsfase en het uitwerken tot een samenhangend lesprogramma. Voor deze proeftuin kan worden aangesloten bij een programma dat door een aantal uitgeverijen van verkeersleermiddelen (als onderdeel van Kamer C 'verkeersleermiddelen' van de Koepel Rijvaardigheid en Verkeerseducatie) is ontwikkeld. Het programma sluit aan bij de uitgangspunten van het programma 'Van Rijles naar Rijonderwijs' en bij de verdere concretisering die is gemaakt in het Leerplan voor de rijopleiding B en het bijbehorende educatief ontwerp (Philipsen en Somers, 2024).

¹⁷ In een ideaal systeem van Permanente Verkeerseducatie (PVE) zou er verkeerseducatie in het reguliere voortgezette onderwijs moeten plaatsvinden, die anticipeert op de kennis en de vaardigheden die nodig zijn om veilig aan het verkeer deel te nemen als een bestuurder van een motorvoertuig. Zie ook maatregel 6 "Permanente verkeerseducatie zou de norm moeten zijn" van het programma. In ieder geval mag van een leerling die aan een rijopleiding begint worden verwacht dat zij beschikt over kennis van verkeersregels die relevant zijn voor veilig fietsen.



Figuur 8: Just-in-time verkeerstheorie en integratie met de praktijk in een gefaseerde rijopleiding (FT = formatieve toets; ST = summatieve toets)

Deze aanpak biedt een volledig inzicht in de ontwikkeling van de leerling. Door de meetmomenten in een Leerlingvolgsysteem vast te leggen, ontstaat een gedetailleerd overzicht van wat de leerling al beheerst en waar nog aan gewerkt moet worden. De toetsen zijn niet summatief, Het zijn geen eindoordelen, maar het zijn ondersteunende instrumenten om het leerproces te verbeteren. We spreken van formatieve toetsen.

Er zijn verschillende modellen denkbaar om het just-in-time aanbieden van de theorie en het afnemen van de formatieve theorietoetsen vorm te geven: theorieles via de rij school, zelfstudie via boek, zelfstudie via e-learning, zelfstudie in combinatie met theorieles en theorieles via extern bedrijf. Voor de proeftuin moeten die modellen verder worden uitgewerkt en uitgetest.

Stap 1: Doelstelling

De doelstelling van deze proeftuin is om een methodiek voor de integratie van de basistheorie in de praktijklessen volgens het just-in-time (JIT) principe te ontwikkelen en uit te testen. Door theorie 'just-in-time' te geven - dus precies op het moment dat een leerling die kennis nodig heeft in de praktijk - is de leerervaring niet alleen logischer, maar ook relevanter.

Stap 2: Inventarisatie van 'good practices'

In de eerste stap wordt in kaart gebracht wat bestaande 'good practices' zijn, zowel in Nederland als in het buitenland. Zoals reeds beschreven, zijn Nederlandse uitgeverijen al bezig met het ontwikkelen van nieuwe leermiddelen. Voor de proeftuin kan worden aangesloten bij de leermiddelen die reeds zijn ontwikkeld.

Belangrijke subvragen bij de inventarisatie zijn:

- Hoe zien de leermaterialen eruit en hoe kan daarvan gebruik gemaakt worden? In hoeverre zijn inhouden, oefenmaterialen en toetsmaterialen al geordend naar de fasen van de rijopleiding?
- Hoe krijgt just-in-time aanbieden van theorie passend bij de fase van de rijopleiding een plaats in de programma's?
- Hoeveel aandacht wordt besteed aan werkwijzen gericht op automatisering van de benodigde kennis (bijvoorbeeld via herhaling als middel voor inprenting en automatisering van kennis)?
- Hoe kan 'blended learning', dat is een mix van leermethoden (zoals face-to-face onderwijs in groepen met docenten, e-learning) in de praktijk worden vormgegeven? Welke vormen van blended learning, worden al toegepast met het oog op het JIT-principe?
- Welke good-practices bestaan er om leerlingen gedurende de hele rijopleiding te motiveren in het aanleren van kennis en van hogere-ordevaardigheden die ondersteunend zijn voor de praktijkopleiding?
- In welke mate heeft formatieve toetsing een plaats in de leermiddelen, zowel wat betreft de praktische uitvoering van de rijtaak (zoals leskaarten) als de noodzakelijk kennis daarbij (via ingebouwde theorietoetsen)? In hoeverre stimuleert deze het leren tijdens de verschillende opleidingsfasen?

Stap 3: Ontwerp

De kernvraag van stap 1 is, op welke wijze kerndoelen van het leerplan meer in detail kunnen worden uitgewerkt tot een samenhangend opleidingsprogramma(lesmethode) volgens een vier-fasenmodel, waarbij theorie en praktijk in elkaar grijpen en de rol van de rij school en de leerling zijn uitgewerkt? Welke witte vlekken moeten worden opgevuld, nadat alle good practice bij elkaar is gezet?

Aan de hand van het ontwikkelde programma leren leerlingen just-in-time de benodigde theoriebasis voor het uitvoeren van rijtaken van toenemende complexiteit. Daarin is aanvankelijk aandacht voor automatisering van basiskennis van regels en daarna een toenemende aandacht voor hogere-ordevaardigheden en de meer planmatige aspecten van autorijden. Theorie wordt daarbij zo praktisch mogelijk in de leermiddelen en lesmaterialen verwerkt, zodat deze toegankelijk en motiverend is voor alle leerlingen om gedurende de hele rijopleiding betrokken te blijven in hun leerproces.

Eindproduct van deze stap is een werkend prototype van het geïntegreerde opleidingsprogramma. Én de bijbehorende opleiding/ instructie voor de rijinstructeur om het programma toe te passen als onderdeel van de rijopleiding.

Stap 4: Eerste implementatie in de vorm van een proeftuin

Met het prototype van het opleidingsprogramma wordt een eerste proeftuin uitgevoerd. Daarvoor moeten:

- rijsscholen en deelnemers worden geworven;
- rijinstructeurs worden getraind;
- activiteiten worden uitgevoerd voor de organisatie, begeleiding en uitvoering.

Werving van rijsscholen en deelnemers

Er moeten voldoende rijinstructeurs en leerlingen worden geworven waarmee een eerste proeftuin uitgevoerd kan worden. Wat 'voldoende' is, moet blijken uit het uit te werken onderzoeksdesign en de vereisten aan de steekproef. Een indicatie voor een optimale steekproef is dat het landelijk representatief moet zijn.

De manier waarop de deelnemers geworven worden is belangrijk. Voor de rijinstructeurs/ rijsscholen lijken de brancheverenigingen in eerste instantie de meest geschikte ingang. Vervolgens kunnen via de rijinstructeurs/ rijsscholen de leerlingen worden geworven. Van belang is in kaart te brengen of beloningen nodig zijn om leerlingen bij de proeftuin te betrekken en betrokken te houden. Ook moet duidelijk worden beschreven welke extra inspanningen van rijinstructeurs worden gevraagd en hoe zij daarvoor gecompenseerd kan worden.

Training van rijinstructeurs

Rijinstructeurs moeten worden getraind in het gebruik van het opleidingsprogramma. In kaart moet worden gebracht welke nieuwe vaardigheden dat vraagt. Op basis daarvan moet een trainingsprogramma worden opgesteld en uitgevoerd. Het ligt voor de hand dat de opleidingsinstituten een rol spelen bij het opstellen en het uitvoeren van de training.

Organisatie, begeleiding en uitvoering van de proeftuin

In de proeftuin spelen de rijinstructeurs en de deelnemende leerlingen een centrale rol. Maar daarnaast zijn andere partijen betrokken bij de proeftuin; denk bijvoorbeeld aan de rol van de opleidingsinstituten bij de training. Taken, rollen en activiteiten moeten worden beschreven.

Stap 5: Evaluatie

Ten behoeve van de evaluatie van het opleidingsprogramma wordt data verzameld, worden de verzamelde gegevens geanalyseerd en worden de resultaten gerapporteerd. Bij het onderzoek maken we onderscheid in een procesevaluatie en een effectevaluatie.

Onderzoeksdesign

Onderdeel van het design is een beslissing over de betrokkenheid van een controlegroep of referentiegroep. Gezien de complexiteit van opleidingsinterventies en problemen van vergelijkbaarheid van interventies moet worden bepaald of wat een zinvolle controlegroep kan worden. Met name het daadwerkelijk aanwezig of afwezig zijn van cruciale opleidingskenmerken is van belang voor effectevaluatie.

Procesevaluatie

Centrale vraag bij de procesevaluatie is of het ontwikkelde opleidingsprogramma volgens plan is uitgevoerd en werkt zoals het bedoeld is. Welke dingen zijn volgens plan verlopen, welke barrières zijn er ondervonden en hoe kunnen die worden opgelost? Belangrijke informatiebronnen zijn de rijinstructeurs en de leerlingen die met het opleidingsprogramma hebben gewerkt.

Meer concreet kan dat worden vertaald in de volgende vragen:

- Werkt het ontwikkelde opleidingsprogramma in de praktijk? Functioneert de ontwikkelde techniek?
- Kunnen de rijinstructeurs overweg kunnen met de ontwikkelde lesmethode en lesmaterialen?
- Hoe vinden de rijinstructeurs dat het programma functioneert? Wat werkt volgens hen goed, wat kan volgens hen beter? In hoeverre slagen ze erin het just-in-time principe te realiseren. Tegen welke uitdagingen lopen ze daarbij aan?
- Wat kan van de proeftuin worden geleerd over de nieuwe vaardigheden die rijinstructeurs nodig hebben? Welke zijn dat en hoe kan ervoor worden opgeleid?
- Kunnen de leerlingen uit de voeten met het lesprogramma? In hoeverre nemen ze gemotiveerd deel aan het programma? Snappen zij hoe het werkt? Wat werkt volgens hen goed, wat kan volgens hen beter?
- In hoeverre beschikken leerlingen in elke volgende fase van hun rijopleiding over de basiskennis en in hoeverre ervaren ze het JIT-verwerven van theorie als ondersteunend in de praktijklessen?
- Welke impact heeft het opleidingsprogramma op de rijinstructeurs en de leerlingen (o.a. investering in tijd en kosten)? Hoe ervaren ze de (werk)belasting?

Effectevaluatie

Bij de effectevaluatie staat centraal wat de effectiviteit en de impact van de geïmplementeerde oplossing voor de integratie van theorie en praktijk. Een gespreide theorieopleiding, gepaard gaande met actiever studiegedrag en daardoor kennis die beklijft, zou uiteindelijk moeten leiden tot een hoger slagingspercentage zowel voor het theorie- als het praktijkexamen.

Dit kan meer concreet worden vertaald in de volgende vragen:

- Wat is het effect realisatie van de beoogde interventie-elementen in de rijopleiding op:
 - o het slagingspercentage van leerlingen (zowel theorie als praktijk)?
 - o het niveau van de ondersteunende theoriekennis van leerlingen?
 - o de rijbekwaamheid van leerlingen?

Meetinstrumenten

Voor de procesevaluatie ligt de nadruk op zelfrapportage (o.a. evaluatievragenlijsten voor rijinstructeurs en leerlingen). Voor de effectevaluatie kan gebruik gemaakt worden van data die via de lesmethode zelf verzameld worden (via de formatieve toetsen). Daarnaast kan gebruik gemaakt worden van resultaten behaald op de CBR-examens en -toetsen, zoals het theorie-examen, de tussentijdse toets en het afsluitende examen. Eventueel kunnen de gegevens worden aangevuld met meer gedetailleerde assessmentscores van de examinatoren tijdens de tussentijdse toets en het afsluitende examen. Bovendien wordt de realisatiegraad van beoogde interventie-elementen, de mate waarin daadwerkelijk sprake is van een vernieuwde opleiding, in verband gebracht met de effectmaten.

Rapportage

Van de resultaten wordt verslag gedaan in een onderzoeksrapport. Op basis van de resultaten worden aanbevelingen gedaan voor de doorontwikkeling van het lesprogramma. Ook moet in kaart worden gebracht wat de uitkomsten van de proeftuin betekenen voor de competenties van rijinstructeurs: welke aanvullende competenties zijn nodig en welke consequenties dit heeft voor de opleiding en examinering van rijinstructeurs?

Betrokken stakeholders

Als laatste hebben we voor de proeftuin 'Integratie theorie en praktijk' op een rij gezet wat relevante partijen zijn. Daarbij maken we onderscheid in 'direct betrokken', 'als begeleider betrokken' en 'op de achtergrond betrokken'.

Direct betrokken bij proeftuin:

- Rijscholen en rijinstructeurs: actieve regisserende rol; voorbereiding lesprogramma en les
- Leerlingen: bereidt standaard JIT-theorie voor aan de hand van eenvoudige leerwijzer evt. dashboard
- Uitgeverijen van verkeersleermiddelen: ordening theorie-informatie, leermiddelen parallel aan rijtaakprogressie in 4 fasen leerlijn, toegankelijk lesmateriaal met weinig leeslast, online leermateriaal met directe feedback
- Aanbieders van bestaande digitale systemen: studiedashboard met up-to-date benodigde materialen CBR: planbaarheid van summatieve toetsing theorie in leerlijn.
- Afstemming inhoud formatieve en summatieve evaluatie

Als begeleiders betrokken bij proeftuin:

- Curriculum facilitator: bewaken van samenhang en dekking doelen en inhoud van de fasen in de rijopleiding, afstemming van rollen stakeholders
- Implementatie-facilitator: bewaakt samenwerking, afstemming, communicatie met en tussen stakeholders

Op achtergrond betrokken bij proeftuin:

- Opleidingsinstituten rijinstructeurs: afstemmen op JIT-principe
- IBKI: competenties voor JIT expliciteren
- Vertegenwoordigende brancheverenigingen: draagvlak voor opzet; gevolgen voor arbeidsomstandigheden

Samenvatting: activiteiten, producten en tijdplanning

Onderdeel en activiteit	Product	Betrokkenen	2025			2026				
			Q2-	Q3	Q4	Q1	Q2	Q3	Q4	
Stap 1: Doelstelling										
1.1 Uitwerken doelstelling in meer concrete onderzoeksvragen	Overzicht met concrete onderzoeksvragen	Onafhankelijke onderzoeksinstituten, klankbordgroep, begeleidingscommissie								
Stap 2: Inventarisatie										
2.1 Inventarisatie nieuwe taken en vaardigheden rijinstructeurs	Aanvulling taakdomein rijinstructeurs met vaardigheden voor JIT-principe	IBKI, Instructeursopleiders								
2.2 Inventariseren witte vlekken bestaande training; verzamelen kansrijke trainingsactiviteiten	Instructeursopleidingsprogramma voor proef gefaseerde rijopleiding JIT-principe	Instructeursopleiders								
2.3 Inventariseren beschikbare leermiddelen per fase leerplan (LP)	Low-stakes toetsen theoriekennis per fase ingebouwd in (elektronische) leermiddelen	Uitgeverijen, gemotiveerde rijcholen								
2.4 Inventariseren leermiddelen per fase LP	Fasegewijs aanbod blended learning leermiddelen: papier, elektronische middelen incl. studiedashboard, face-to face theorielessenreeks	Uitgeverijen leermiddelen, uitgeverijen digitale systemen								
2.5 Inventariseren leermiddelen per fase LP	Gestandaardiseerde low-stakes toetsen praktische rijbekwaamheid per fase: leskaarten en afsluitende vaardigheidsproeven per fase	Uitgeverijen, onafhankelijke onderzoeksinstituten								
Stap 3: Ontwerp										
3.1 Ontwerpen training rijinstructeurs	Instructeursopleidingsprogramma voor proef gefaseerde rijopleiding JIT-principe	Instructeursopleiders								
3.2. Kiezen leermiddelen per fase LP	Fasegewijs aanbod blended learning leermiddelen: papier, elektronische middelen incl. studiedashboard, face-to face theorielessenreeks	Uitgeverijen leermiddelen, uitgeverijen digitale systemen								
	Gestandaardiseerde low-stakes toetsen praktische rijbekwaamheid per fase: leskaarten en afsluitende vaardigheidsproeven per fase	Uitgeverijen, onafhankelijke onderzoeksinstituten								
	Low-stakes toetsen theoriekennis per fase ingebouwd in (elektronische) leermiddelen	Uitgeverijen, gemotiveerde rijcholen								

Onderdeel en activiteit	Product	Betrokkenen	2025			2026		
			Q2-	Q3	Q4	Q1	Q2	Q3
Stap 4: Implementatie								
4.1 Werving rij scholen en leerlingen	Proefgroep 15 rij scholen en 300 leerlingen	Gemotiveerde rij scholen, leerlingen (AVG)						
4.2 Werving rij scholen en leerlingen	Controlegroep of referentiegroep met minimaal 300 leerlingen	Vergelijkbare rij scholen, leerlingen (AVG)						
4.3 Verzorgen training rij instructeurs deelnemende rij scholen	Instructeursopleidingsprogramma voor proef gefaseerde rij opleiding JIT-principe	Instructeursopleiders, gemotiveerde rij scholen						
4.4 Realiseren rij opleiding volgens proeftuin	Rij opleiding met geïntegreerde theorie en praktijk volgens JIT-principes	Gemotiveerde rij scholen, leerlingen (AVG)						
4.5 Begeleiding van proeftuin: bewaken van samenhang en dekking doelen en inhoud van de fasen in de rij opleiding, bewaken afstemming, rollen van en communicatie tussen stakeholders	Inhoudelijk afgestemd programma, afgestemd op rollen en belangen van alle stakeholders	Begeleidingscommissie (IBKI, CBR, uitgeverijen, instructeursopleiders, rij instructeurs						
4.6 Inbedding van de proeftuin: evalueren en bewaken draagvlak voor opzet; gevolgen voor arbeidsvoorwaarden	Aantoonbaar draagvlak en inbedding van de proeftuin in de praktijk	Klankbordgroep (branchevertegenwoordigers en leden uit Begeleidingscommissie, oudervertegenwoordigers, leerlingen						
Stap 5: Evaluatie								
5.1 Samenstellen meetinstrumenten en dataverzameling tijdens proeftuin	Meetinstrumenten voor procesevaluatie: interviews, vragenlijsten leerlingen, verzamelde voortgangsgegevens; tijdsinvestering; studiegedrag leerlingen; realisatie rij instructiegedrag volgens leerplan-uitgangspunten; functioneren en praktische knelpunten 'blended learning'	Onafhankelijke onderzoeksinstituten						
5.2 Verzamelen uitkomsten CBR-theorietoetsen	Uitslagen CBR-theorietoets	CBR, leerlingen (AVG)						
5.3 Verzamelen tussentijdse praktijkproef CBR	Uitslagen tussentijdse praktijkproef CBR	CBR, leerlingen (AVG)						
5.4 Afnemen interviews en vragenlijsten instructeurs en leerlingen	Databestand procesevaluatie	Onafhankelijke onderzoeksinstituten						
5.5 Data-analyse en rapportages	Rapport: vastgestelde resultaten- slagingspercentage theorie en praktijk; niveau ondersteunende theoriekennis en rij bekwaamheid per opleidingsfase. Witte vlekken in ontwerp rij opleiding en competentie rij instructeurs; praktische knelpunten	Onafhankelijke onderzoeksinstituten, begeleidingscommissie						
5.6 Data-analyse en rapportages	Rapport: aanbevelingen over: doorontwikkeling rij opleiding op witte vlekken; nascholing rij instructeurs, benodigde extra competenties rij instructeurs,	Onafhankelijke onderzoeksinstituten, begeleidingscommissie						
5.7 Eindpresentatie	Delen resultaten proeftuin met alle stakeholders	Onafhankelijke onderzoeksinstituten, begeleidingscommissie, klankbordgroep						

4.5.2 Proeftuin ‘Hogere-ordevaardigheden in de rijopleiding’

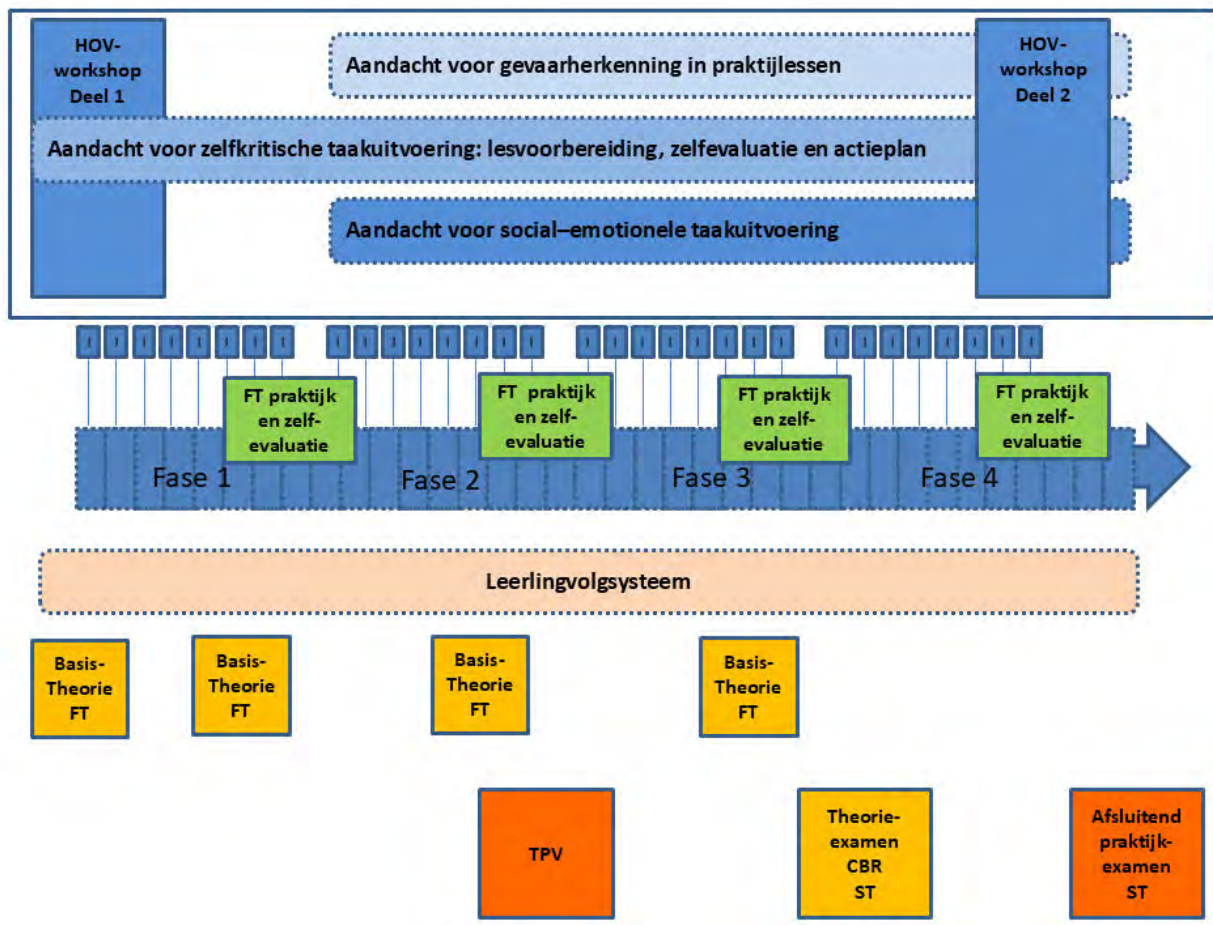
Wat betreft hogere-ordevaardigheden, zien we dat in de CRIF-methodiek aandacht wordt besteed aan situatiebewustzijn en gevaarherkenning. De in de kerndoelen beschreven ‘nieuwe’ hogere-ordevaardigheden ‘zelfkritische taakuitvoering’ en ‘sociaal-emotionele taakuitvoering’ krijgen wel enige aandacht, maar vragen om nadere uitwerking in een verder vernieuwd opleidingsprogramma. Dit vergt ontwikkeling van nieuwe onderwijsmethoden en leermiddelen. Vervolgens moeten rijinstructeurs worden getraind om deze methoden en leermiddelen te gebruiken.

Recent heeft SWOV een onderzoek afgerond naar de manier waarop hogere-ordevaardigheden in de rijopleiding kunnen worden aangeleerd. Het onderzoek heeft zich vooral gericht op ‘zelfkritische taakuitvoering’ en ‘sociaal-emotionele taakuitvoering’. De hoofdconclusies van deze studie kunnen als volgt worden samengevat:

- Voor de sociaal-emotionele hogere-ordevaardigheden (door SWOV aangeduid als ‘motivatie en houding’) wordt voorgesteld om samen met andere leerlingen een becommentarieerde rit te laten rijden en ervaringen gezamenlijk na te bespreken.
- Voor het trainen van een zelfkritische taakuitvoering (door SWOV aangeduid als zelfinzicht en kalibratie) wordt een aantal mogelijke aanpakken geschetst:
 - Voorbereiding van elke rit: ervoor zorgen dat leerlingen een routine opbouwen waarbij ze voor elke rit nadenken over hun eigen staat (vermoeidheid, emoties, middelengebruik, enzovoort), de omstandigheden (weersomstandigheden, moment van de dag, passagiers, enzovoort) en of het wel veilig is om op dat moment achter het stuur te gaan zitten.
 - Zelfevaluatie na elke rit: zelfevaluatie is iets wat je zou moeten oefenen zodat dat ook een routine wordt. Leerlingen geven na elke les aan wat zij vinden dat goed of slecht is gegaan, en hoe zij dat gaat verbeteren. De instructeur geeft hier feedback over. Zo krijgt de leerling een routine in het nadenken over het eigen autorijden dat hij kan vasthouden na de rijlessen.
 - Actieplan met persoonlijke doelen: een actieplan beschrijft in welke situaties leerlingen het moeilijk vinden om veilig en verantwoord aan het verkeer deel te nemen en hoe je ervoor kunt zorgen dat je dat toch doet. Zo’n actieplan kan bijvoorbeeld worden opgesteld als onderdeel een workshop of een gezamenlijke ervaringsrit in de afsluitende fase van de rijopleiding.

Toegepast op de competentiegerichte opbouw van de rijopleiding in fasen, kan het volgende worden geconcludeerd (zie ook Figuur 9):

- Zelfkritische taakuitvoering moet van het begin van de opleiding zijn geïntegreerd in de rijlessen.
- Gevaarherkenning gaat met name een rol spelen vanaf het moment dat de leerling de elementaire voertuigbediening onder de knie heeft en eenvoudige verkeerssituaties leert beheersen (vanaf fase 2).
- Datzelfde geldt voor de sociaal-emotionele taakuitvoering: daar wordt een begin gemaakt bij het beheersen van eenvoudige verkeerssituaties, maar ze wordt steeds belangrijker naarmate leerlingen vorderen in de opleiding, taken steeds complexer worden en hogere niveaus van veilig handelen (lagen 3 en 4 van de rijtaak) een belangrijkere rol spelen.



Figuur 9: Proeftuin aandacht voor hogere-ordevaardigheden in een gefaseerde rijopleiding

Stap 1: Doelstelling

Doelstelling van deze proeftuin is de ontwikkeling van methodieken en leermiddelen waarmee de rijinstructeur in de rijopleiding (via actieplannen in praktijklessen, workshops e.d.) aandacht kan besteden aan de ontwikkeling hogere-ordevaardigheden bij hun leerlingen.

Stap 2: Inventarisatie van 'good practices'

Naar de effectiviteit van aandacht voor de cognitieve hogere-ordevaardigheden in de rijopleiding, meer in het bijzonder naar de training van gevaarherkenning, is veel onderzoek gedaan. Over de effectiviteit van aandacht voor 'zelfkritische taakuitvoering' en 'sociaal-emotionele taakuitvoering' in de rijopleiding is nog relatief weinig bekend. Er zijn hiermee eerste ervaringen opgedaan tijdens de proef met Rijopleiding op Maat, nog op zeer kleine schaal in Noord-Limburg (Roelofs en Vissers, 2017). Op basis eerder verricht wetenschappelijk onderzoek kunnen wel aanbevelingen worden gedaan voor een gewenste aanpak.

Gevaarherkenning

Er is veel onderzoek gedaan naar effecten van trainingen van de cognitieve hogere-ordevaardigheden. Van die trainingen op het gebied van gevaarherkenning is bekend, dat zij voor jonge automobilisten het ongevalsrisico kunnen verlagen (zie o.a. SWOV factsheet 'Rijopleiding en –examen' (SWOV, 2019). Gevaarherkenning is onderdeel van het CBR theorie-examen en krijgt reeds aandacht in de praktijklessen. Er zijn diverse trainingsprogramma's (zoals onlinecursussen en rijsimulatortrainingen)

waarvan aangetoond is, dat zij effectief zijn voor het aanleren van gevaarherkenning¹⁸. SWOV constateert echter, dat er meer aandacht nodig is voor het toepassen van de opgedane kennis in het echte verkeer en voor het gebruiken van informatie in de periferie van het visuele veld om de ontwikkeling van verkeerssituaties mee te voorspellen (Doumen, Orji & Van Schagen, 2023).

Sociaal-emotionele taakuitvoering

Wat betreft het trainen van de 'sociaal-emotionele taakuitvoering' komt SWOV tot twee mogelijk goede manieren van trainen, beiden aangevuld met een groepsdiscussie waarbij de ervaringen worden uitgewisseld:

- Becommentarieerd leren rijden, waarbij lastige ritten niet worden vermeden - een training die nog volop getest zal moeten worden of dit op een veilige (op de weg) en/of valide (in de rij simulator) manier geïmplementeerd kan worden.
- Een training waarbij de leerling door het bekijken van beeldmateriaal van (redelijk) drukke autoritten of het meekijken met een autorit van een gevorderde leerling, ervaart dat autorijden niet eenvoudig is.

Vanuit wetenschappelijke inzichten over effectieve leerprocessen worden deze methoden geadviseerd. Ook zijn er op kleine schaal ervaringen opgedaan met deze aanpakken. Onder meer als onderdeel van Rijopleiding in Stappen en de Rijopleiding op Maat (Nägele en Vissers, 2003; Roelofs en Vissers, 2017). In beide gevallen gaat het om trainingen die in de laatste fase van de rijopleiding gegeven worden. Er zijn steeds drie onderdelen te onderscheiden: 1) een ervaringsrit met drie leerlingen, 2) een baantraining waarbij leerlingen ervaren wat het betekent om in gevaarlijke situaties terecht te komen en 3) een groepsdiscussie waarin ervaren risico's besproken worden (zie o.a. Roelofs en Vissers, 2015). Een soortgelijke aanpak is ook toegepast in het tweede fase programma de 'DriveXperience' (zie o.a. Vissers et al., 2004 en Vissers, Roelofs en Kern, 2012).

Zelfkritische taakuitvoering

Uit ongevalsstudies is bekend dat een deel van de verkeersonveiligheid verklaard kan worden door zelfoverschatting, een fenomeen waarbij de bestuurder zich competent acht dan in feite het geval is (De Craen, 2010, Martinussen, Møller & Prato (2017)). In het leerplan heeft een van de kerndoelen hier direct betrekking op, namelijk dat de bestuurder steeds die verkeerssituaties leert te kiezen die passend zijn voor de eigen bekwaamheid en de omstandigheden waaronder (al of niet) moet worden gereden. Dit vraagt van de leerling dat zij leert de eigen bekwaamheid, de taakomstandigheden goed in te schatten, mede door deze te confronteren met de inschatting van een expert, de rijinstructeur. Bovendien is bekend dat zelfkritisch gedrag zelf ook ondersteunend is voor verder leren, of omgekeerd, dat gebrek eraan verder leren vaak in de weg staat. Het is bekend dat de correcte zelfinschattingen leidt tot het stellen van realistische persoonlijke leerdoelen (Boekaerts, & Rozendaal, (2009); Stone, 2000). Met name wanneer sprake is van zelfoverschatting, kan dit gepaard gaan met de illusie iets (al) te kunnen of te weten, waardoor de noodzakelijke leerdoelen niet door de lerende worden herkend, laat staan nagestreefd.

Voor het trainen van zelfkritische taakuitvoering, is volgens SWOV (Doumen, Hoekstra en van Schagen, 2024) noodzakelijk dat:

- De leerling elke rit/ rijles goed voorbereidt:
Het zou goed zijn als alle (jonge) automobilisten zich voor elke rit die ze rijden afvragen of het op dat moment wel verstandig is om aan het verkeer deel te nemen: nadenken over je eigen staat (vermoeidheid, emoties, middelengebruik, enzovoort) en de omstandigheden (weersomstandigheden, moment van de dag, passagiers, enzovoort).

¹⁸ Een recent voorbeeld van zo'n effectieve gevaarherkenningstraining is het lesprogramma 'Blikveld' van TeamAlert (zie o.a. Kint et al., 2022).

- De leerling zichzelf na elke rit/ rijles evalueert:
De leerling geeft na elke les aan wat hij vindt dat goed of slecht is gegaan, en hoe hij dat gaat verbeteren. De instructeur geeft hier feedback over. Zo krijgt de leerling een routine in het nadenken over het eigen autorijden dat vastgehouden kan worden na de rijlessen.
- De leerling voortdurend een actieplan opstelt:
Om verkeerssituaties veilig op te lossen, moet een leerling voortdurend actieplannen maken: wat kan ik verwachten en hoe moet ik daarmee omgaan. De voorbereiding van de rit kan al een onderdeel van het actieplan zijn, maar ook het omgaan met passagiers en het vermijden van rijden onder invloed van drugs of alcohol. Onderdeel van dit plan is ook beschrijven in welke situaties het moeilijk zal zijn om je hieraan te houden en hoe je zorgt dat je dat dan toch doet. Het schrijven van een actieplan zal resulteren in zelfbedachte manieren om verleidingen te weerstaan en veilig rijgedrag te borgen, met voor de leerling behapbare momenten van zelfreflectie en mogelijkheden om onveilig gedrag te vermijden.

Voor het aanleren van een zelfkritische taakuitvoering is het belangrijk om vanaf het begin van de rijopleiding deze lesstof in rijlessen te oefenen of simpelweg onder de aandacht te brengen. Op die manier zullen de rijlessen zorgen voor het inslijten van gedragspatronen (routines) ter voorbereiding van de rit – zou ik wel de weg op moeten gaan of moet ik extra voorzichtig zijn – en ter afsluiting van de rit – hoe ging het autorijden eigenlijk en moet ik de volgende keer misschien andere keuzes maken.

HOV-instructievaardigheden

Om bovengenoemde aanpakken goed te kunnen overbrengen is het belangrijk dat de rijinstructeur goed getraind is in de nieuwe manier van lesgeven en coachen én ook gemotiveerd is om dat te doen. In dit verband wordt ook wel gesteld, dat de rijinstructeur over hogere-ordevaardigheden instructiecompetenties moet beschikken (zie o.a. Watson-Brown, 2021). Los van het feit dat concrete nieuwe elementen aan de rijopleiding moeten worden toegevoegd, vraagt de aandacht voor hogere-ordevaardigheden van de rijinstructeurs dat ze tijdens de rijlessen zorgen dat de leerlingen de voorbereiding en evaluatie structureel uitvoeren en dat zij zelf gemotiveerd zijn om die vaardigheden aan te leren. Alle rijinstructeurs zullen deze vaardigheden zelf dus als een belangrijk onderdeel van de rijopleiding moeten zien. Zie ook SWOV-onderzoek: “De trainer is de overdrager van de lesstof. Als hij niet overtuigd is van het belang van de lesstof en de manier van onderwijzen, dan zal hij de boodschap niet goed overdragen aan de leerling. Het is dus van belang dat de trainer zelf goed getraind is, en vierkant achter de methodiek en het doel van de training staat.”

Op basis van bovenstaande bevindingen is SWOV voornemens om een concreet experiment op te zetten en uit te voeren met een trainingsprogramma voor met name de ‘zelfkritische’ en ‘sociaal-emotionele’ taakuitvoering. Een partij met de juiste expertise zal worden gevraagd een training te ontwikkelen die aan de hierboven geformuleerde kenmerken voldoet. Deze training zal door SWOV worden geëvalueerd om de effectiviteit te testen en de beste resultaten te waarborgen. Belangrijk is om de hier beschreven proeftuin af te stemmen met die van SWOV.

Het bovenstaande is een mogelijkheid voor een training waarmee de hogere-ordevaardigheden geïntroduceerd worden binnen de rijopleiding. Het is een nieuwe insteek, waarbij er een andere vorm toegepast wordt dan de reguliere rijlessen die gebruikelijk zijn voor de voorbereiding op het praktijkexamen. Een workshop aan de start van de rijopleiding geeft een basis voor de hogere-ordevaardigheden waarop de rijinstructeurs verder kunnen bouwen in de rijlessen. Als de rijinstructeurs tijdens de reguliere lessen consistent aansluiten bij de manier van denken en doen zoals gehanteerd in de workshop, is de kans groter dat de leerlingen de rijtaak blijvend zelfkritisch en sociaal-emotioneel bekwaam uitvoeren.

Een oplossing als deze vraagt om aanpassingen in de huidige kijk op opleiden en ook de ontwikkeling van relevant en overtuigend lesmateriaal, en nascholing van rijinstructeurs. Daarbij dient ook een bewustzijn te worden ontwikkeld van het belang van zelfkritisch en sociaal-emotioneel bekwaam rijden. Er is een verandering van mindset nodig bij rijinstructeurs die misschien niet altijd de koppeling kunnen leggen tussen deze vaardigheden en het besturen van een auto, hoewel we weten dat de sleutel tot het verbeteren van de verkeersveiligheid van jonge automobilisten in deze en andere hogere-ordevaardigheden ligt. Uiteraard zal een training als deze voordat het wordt uitgerold, uitgebreid op effectiviteit en uitvoerbaarheid getest moeten worden.

Stap 3: Ontwerp

Op basis van de in stap 1 beschreven inzichten en uitgangspunten moet een methodiek worden ontwikkeld om de hogere-ordevaardigheden een meer prominente plek in de rijopleiding te geven. Belangrijk is om de te ontwikkelen aanpak af te stemmen met het onderzoek dat SWOV wil gaan opzetten en uitvoeren.

Eenzijds gaat het om het ontwikkelen van methodieken waarmee, vanaf les één, in de reguliere praktijklessen hogere-ordevaardigheden getraind kunnen worden. Anderzijds is het belangrijk te onderzoeken hoe een workshopachtige aanpak, zowel in de begin- als in de eindfase van de rijopleiding inhoud en vorm kan krijgen. Zie ook het SWOV-onderzoek (Doumen, Hoekstra en van Schagen, 2024): “Als de rijinstructeurs tijdens de reguliere lessen aanhaken op de denkwijze en terminologie die gebruikt worden in de workshops, vindt er herhaling van de stof plaats en zal de stof beter blijven hangen: de leerstof heeft een kapstok waaraan het kan blijven hangen op de juiste plek.”.

De hogere-ordevaardigheden moeten uiteraard ook nadrukkelijk aandacht krijgen in het theorie-onderricht. Daarom is afstemming met proeftuin 1 ‘Integratie van theorie en praktijk’ noodzakelijk. Hetzelfde geldt voor proeftuin 3 ‘competentiegerichte beoordeling’. Met name vanwege de feedback van de kant van de rijinstructeur en de zelfevaluatie door de leerling.

Eindproduct van deze stap is een werkend prototype van de training van de hogere-ordevaardigheden, inclusief lesmaterialen voor de leerling en hulpmiddelen en werkinstructies voor de rijinstructeurs. Met het oog op de ontwikkeling van lesmaterialen en hulpmiddelen is samenwerking met de uitgeverijen van verkeersleermiddelen noodzakelijk.

Stap 4: Eerste implementatie in de vorm van een proeftuin

Met het prototype van het trainingsprogramma wordt een eerste proeftuin uitgevoerd. Daarvoor moeten:

- rijsscholen en deelnemers worden geworven;
- rijinstructeurs worden getraind;
- activiteiten worden uitgevoerd voor de organisatie, begeleiding en uitvoering.

Werving van rijsscholen en deelnemers

Er moeten voldoende rijinstructeurs en leerlingen worden geworven waarmee een eerste proeftuin uitgevoerd kan worden. Wat ‘voldoende’ is, moet blijken uit het uit te werken onderzoeksdesign en de vereisten aan de steekproef. Een indicatie voor een optimale steekproef is dat het landelijk representatief moet zijn.

De manier waarop de deelnemers geworven worden is belangrijk. Ook hier lijken de brancheverenigingen voor de rijinstructeurs/ rijsscholen in eerste instantie de meest geschikte ingang. Vervolgens kunnen via de rijinstructeurs/ rijsscholen de leerlingen worden geworven. Van belang is in kaart te brengen of beloningen nodig zijn om leerlingen bij de proeftuin te betrekken en betrokken te houden. Ook moet duidelijk worden beschreven welke extra inspanningen van rijinstructeurs worden gevraagd en hoe zij daarvoor gecompenseerd kan worden.

Training van rijinstructeurs

Rijinstructeurs moeten worden getraind in het gebruik van het opleidingsprogramma. In kaart moet worden gebracht welke nieuwe vaardigheden dat vraagt. Op basis daarvan moet een trainingsprogramma worden opgesteld en uitgevoerd. Het ligt voor de hand dat de opleidingsinstituten een rol spelen bij het opstellen en het uitvoeren van de training. Mogelijk moeten ook andere opleidingsinstituten worden betrokken, met name als het vaardigheden om groepsdiscussies uit te voeren.

Organisatie, begeleiding en uitvoering van de proeftuin

In de proeftuin spelen de rijinstructeurs en de deelnemende leerlingen een centrale rol. Maar daarnaast zijn andere partijen betrokken bij de proeftuin; denk bijvoorbeeld aan de rol van de opleidingsinstituten bij de training. Taken, rollen en activiteiten moeten worden beschreven.

Stap 5: Evaluatie

Ten behoeve van de evaluatie van het trainingsprogramma wordt data verzameld, worden de verzamelde gegevens geanalyseerd en worden de resultaten gerapporteerd. Bij het onderzoek maken we onderscheid in een procesevaluatie en een effectevaluatie.

Onderzoeksdesign

Onderdeel van het design is een beslissing over de betrokkenheid van een controlegroep of referentiegroep. Gezien de complexiteit van de interventie en problemen van vergelijkbaarheid van interventies moet worden bepaald of een zinvolle controlegroep kan worden. Met name het daadwerkelijk aanwezig of afwezig zijn van cruciale opleidingskenmerken is van belang voor effectevaluatie.

Procesevaluatie

Centrale vraag bij de procesevaluatie is of het ontwikkelde trainingsprogramma volgens plan is uitgevoerd en werkt zoals het bedoeld is. Welke dingen zijn volgens plan verlopen, welke barrières zijn er ondervonden en hoe kunnen die worden opgelost? Belangrijke informatiebronnen zijn de rijinstructeurs en de leerlingen die met het programma hebben gewerkt.

Meer concreet kan dat worden vertaald in de volgende vragen:

- Werkt het ontwikkelde opleidingsprogramma in de praktijk?
- In hoeverre onderschrijven rijinstructeurs het belang van de hogere orde vaardigheden voor het aanleren van de rijtaak en het effect daarvan op verkeersveilig en sociaal rijgedrag? In welke mate besteden ze aandacht aan planning, voorbereiding een nabespreking van ritten, naast de tijd die besteed wordt aan het begeleid leren deelnemen aan het verkeer?
- Kunnen de rijinstructeurs overweg kunnen met de ontwikkelde methode en lesmaterialen?
- Hoe vinden de rijinstructeurs dat het programma functioneert? Wat werkt volgens hen goed, wat kan volgens hen beter? Tegen welke uitdagingen lopen ze daarbij aan?
- Wat kan van de proeftuin worden geleerd over de nieuwe vaardigheden die rijinstructeurs nodig hebben? Welke zijn dat en hoe kan ervoor worden opgeleid?
- Kunnen de leerlingen uit de voeten met het trainingsprogramma? In hoeverre nemen ze gemotiveerd deel aan het programma? Snappen zij hoe het werkt? Wat werkt volgens hen goed, wat kan volgens hen beter?
- Welke impact heeft het opleidingsprogramma op de rijinstructeurs en de leerlingen (o.a. investering in tijd en kosten)? Hoe ervaren ze de (werk)belasting?

Effectevaluatie

Bij de effectevaluatie staat centraal wat de effectiviteit en de impact van het HOV-trainingsprogramma. Het trainingsprogramma moet leiden tot verbeterde hogere-ordevaardigheden: o.a. betere gevaarherkenning, beter zelfinzicht en beter sociaal gedrag. Dat zou zich ook moeten vertalen in hogere slagingspercentages voor het theorie- en praktijkexamen.

Dit kan meer concreet worden vertaald in de volgende vragen:

- Wat is het effect van het HOV-trainingsprogramma op:
 - o het slagingspercentage van leerlingen (zowel theorie als praktijk)?
 - o het niveau van theoretische kennis (over o.a. gevaarherkenning en sociaal-emotioneel handelen)?
 - o de praktische rijbekwaamheid van leerlingen?

Meetinstrumenten

Voor de procesevaluatie ligt de nadruk op zelfrapportage (o.a. evaluatievragenlijsten voor rijinstructeurs en leerlingen). Voor de effectevaluatie kan gebruik gemaakt worden van resultaten behaald op de CBR-examens en -toetsen, zoals het theorie-examen, de tussentijdse toets en het afsluitende examen. Eventueel kunnen de gegevens worden aangevuld met meer gedetailleerde assessmentscores van de examinatoren tijdens de tussentijdse toets en het afsluitende examen (met name gericht op het meten van hogere-ordevaardigheden). Een en ander is sterk afhankelijk van de hogere-ordevaardigheden die in de proeftuin worden getest. We moeten er rekening mee houden dat sommige hogere-ordevaardigheden, denk aan het omgaan met afleiding of je kunnen verplaatsen in de belangen van andere weggebruikers, moeilijk te meten zijn.

Rapportage

Van de resultaten wordt verslag gedaan in een onderzoeksrapport. Op basis van de resultaten worden aanbevelingen gedaan voor de toepassing en de doorontwikkeling van het HOV-trainingsprogramma. Ook moet in kaart worden gebracht wat de uitkomsten van de proeftuin betekenen voor de competenties van rijinstructeurs: welke aanvullende competenties zijn nodig en welke consequenties dit heeft voor de opleiding en examinering van rijinstructeurs?

Betrokken stakeholders

Direct betrokken bij proeftuin:

- Rijscholen en rijinstructeurs: actieve regisserende rol; voorbereiding lesprogramma en les;
- Leerlingen: nemen actief deel aan activiteiten trainingsprogramma;
- Uitgeverijen van verkeersleermiddelen: ontwikkelen van lesmaterialen en van hulpmiddelen voor rijinstructeurs;
- Opleidingsinstellingen en meer gespecialiseerde opleiders: trainen van rijinstructeurs.

Als begeleiders betrokken bij proeftuin:

- Curriculum facilitator: bewaken van samenhang en dekking doelen en inhouden van de fasen in de rijopleiding, afstemming van rollen stakeholders;
- Implementatie-facilitator: bewaakt samenwerking, afstemming, communicatie met en tussen stakeholders.

Op achtergrond betrokken bij proeftuin:

- CBR: inhoud nieuwe examens (zie ook proeftuin 'competentiegerichte beoordeling');
- IBKI: HOV-instructiecompetenties;
- Vertegenwoordigende brancheverenigingen: draagvlak voor opzet; gevolgen voor arbeidsomstandigheden.

Onderdeel en activiteit	Product	Stakeholders	2025			2026				
			Q2	Q3	Q4	Q1	Q2	Q3	Q4	
Stap 1: Doelstelling										
1.1 Uitwerken doelstelling in meer concrete onderzoeksvragen	Overzicht met concrete onderzoeksvragen	Onafhankelijke onderzoeksinstituten, klankbordgroep, begeleidingscommissie								
Stap 2: Inventarisatie										
2.1 Inventarisatie nieuwe taken en vaardigheden rijinstructeurs	Aanvulling taakdomein rijinstructeurs met vaardigheden gericht op begeleiding verwerving van hogere orde vaardigheden (HOV), en verbreding van rijtaken (combineren leeftaken en autorijden; en routeplanning).	IBKI, Instructeursopleiders								
2.2 Inventariseren witte vlekken bestaande training; verzamelen kansrijke trainingsactiviteiten	Aanvulling instructeursopleidingsprogramma met kansrijke trainingsactiviteiten voor het realiseren van HOV in een gefaseerde rijopleiding, vanuit verschillende opleidersrollen: als theorie docent, workshopleider, rijcoach, en leercoach.	Instructeursopleiders,								
2.3 Inventariseren leermiddelen per fase leerplan	Fasegewijs aanbod blended learning HOV-leermiddelen met onderdelen als gevaarherkenning, planning en evaluatie van verkeersdeelname, verantwoorde keuze van routes en rijtaken door de lerende.	Uitgeverijen leermiddelen, uitgeverijen digitale systemen								
	Per fase ingebouwde beschikbare low-stakes toetsen voor HOV in (papieren, F2F, en elektronische) leermiddelen, in aanvulling op verkeerstheorietoetsen.	Uitgeverijen, gemotiveerde rij scholen								
	Zelfbeoordelingsinstrument door de leerling te gebruiken als vast onderdeel van low-stakes toetsen voor praktische rijbekwaamheid per fase.	Uitgeverijen, onafhankelijke onderzoeksinstituten								
Stap 3. Ontwerp										
3.1 Ontwerpen training rijinstructeurs	Instructeursopleidingsprogramma voor het stimuleren van hogere orde vaardigheden via F2F workshops, bespreken van HOV tijdens rijlessen, en het stimuleren van actieplannen van leerlingen.	Instructeursopleiders,								
3.2 Doorontwikkelen leermiddelen en inbedden in fasen leerplan	Geüpdate fasegewijs prototypisch aanbod blended learning leermiddelen van onderwijsinterventies, waarin de HOV en GDE-3 en GDE-4 rijtaken verankerd liggen: gedrukte leermaterialen, F2F, elektronische middelen (incl. studiedashboard, theorielessenprogramma, workshops	Uitgeverijen leermiddelen, Uitgeverijen digitale systemen								
	Werkende prototypes van low-stakes toetsen voor gevaarherkenning en sociaal-emotioneel verantwoorde verkeersdeelname per fase ingebouwd in (elektronische) leermiddelen in aanvulling op verkeerstheorietoetsen.	Uitgeverijen, gemotiveerde rij scholen								

Onderdeel en activiteit	Product	Stakeholders	2025			2026			
			Q2	Q3	Q4	Q1	Q2	Q3	Q4
Stap 4: Implementatie									
4.1 Werving rij scholen en leerlingen	Proefgroep 15 rij scholen en 300 leerlingen	Gemotiveerde rij scholen, leerlingen (AVG)							
4.2 Werving rij scholen en leerlingen	Controlegroep of referentiegroep met minimaal 300 leerlingen	Vergelijkbare rij scholen, leerlingen (AVG)							
4.3 Verzorgen training rij instructeurs deelnemende rij scholen	Instructeursopleidingsprogramma voor het realiseren van HOV in een gefaseerde rijopleiding vanuit diverse opleidersrollen: als theorie docent, workshopleider, rijcoach, en leercoach.	Instructeursopleiders, gemotiveerde rij scholen							
4.4 Realiseren rijopleiding volgens proeftuin	Een gefaseerd rijopleidingsprogramma, met een helder uitgewerkte leerlijn, gevuld met passende leermaterialen, mede gericht op verwerving van HOV, met herkenbare rolinvulling voor leerling en rijcoach, theorie docent, workshopbegeleider.	Gemotiveerde rij scholen, leerlingen (AVG)							
4.5 Begeleiding van proeftuin: Bewaken van samenhang en dekking doelen en inhouden van de fasen in de rijopleiding, Bewaken afstemming, rollen van en communicatie tussen stakeholders	Inhoudelijk afgestemd programma, afgestemd op rollen en belangen van alle stakeholders	Begeleidingscommissie (IBKI, CBR, uitgeverijen, instructeursopleiders, rijinstructeurs							
4.6 Inbedding van de proeftuin: evalueren en bewaken draagvlak voor opzet; gevolgen voor werkomstandigheden	Aantoonbaar draagvlak en inbedding van de proeftuin in de praktijk	Klankbordgroep (branchevertegenwoordigers en leden uit Begeleidingscommissie, oudervertegenwoordigers, leerlingen							

Onderdeel en activiteit	Product	Stakeholders	2025			2026			
			Q2	Q3	Q4	Q1	Q2	Q3	Q4
Step 5: Evaluatieonderzoek									
5.1 Samenstellen meetinstrumenten en dataverzameling tijdens proeftuin	Meetinstrumenten voor procesevaluatie: interviews, vragenlijsten leerlingen, verzamelde voortgangsgegevens; tijdsinvestering; studiegedrag leerlingen; realisatie rijinstructie- en begeleidingsgedrag volgens leerplan-uitgangspunten; functioneren en praktische knelpunten 'blended learning'	Onafhankelijke onderzoeksinstituten							
5.2 Verzamelen uitkomsten CCR-theorietoetsen	Uitslagen CBR-theorietoets	CBR, leerlingen (AVG)							
5.3 Verzamelen tussentijdse praktijkproef CBR	Uitslagen tussentijdse praktijkproef CBR	CBR, leerlingen (AVG)							
5.4 Afnemen interviews en vragenlijsten instructeurs en leerlingen	Databestand procesevaluatie	Onafhankelijke onderzoeksinstituten,							
5.5 Data-analyse en rapportages	Rapport: vastgestelde resultaten- slagingspercentage theorie en praktijk; niveau hogere ordevaardigheden, en rijbekwaamheid per opleidingsfase Witte vlekken in ontwerp rijopleiding en competentie rijinstructeurs; praktische knelpunten	Onafhankelijke onderzoeksinstituten, begeleidingscommissie							
5.6 Data-analyse en rapportages	Rapport: aanbevelingen over: doorontwikkeling rijopleiding op witte vlekken; nascholing rijinstructeurs, benodigde extra competenties rijinstructeurs	Onafhankelijke onderzoeksinstituten, begeleidingscommissie							
5.7 Eindpresentatie	Delen resultaten proeftuin met alle stakeholders	Onafhankelijke onderzoeksinstituten, begeleidingscommissie, klankbordgroep							

4.5.3 Proeftuin ‘Competentiegerichte opleiding en beoordeling’

Op dit moment is het CBR bezig met het ontwikkelen van een model voor competentiegerichte toetsing. Er is inmiddels een prototype ontwikkeld, waarbij de kerndoelen voor de rijopleiding, de vertaalslag van die kerndoelen en het Programma van Toetsing en Afsluiting (CBR, 2024) als uitgangspunt zijn gebruikt. Op basis van het uitgeteste en vervolgens aangepast prototype kan middels een proeftuin de toepassing van competentiegerichte beoordeling (inclusief zelfevaluatie door de leerling) door de rijinstructeur tijdens de rijopleiding (formatieve toetsing) worden uitgetest, inclusief afstemming met de summatieve toetsing door het CBR.

Binnen de CRIF-methodiek is al enigermate sprake van periodieke ondersteunende competentiegerichte toetsing, met gebruikmaking van de bekende criteria. In de CRIF-methodiek worden de leervorderingen van leerlingen per les bijgehouden en is sprake van zelfbeoordeling door de leerling. Ook worden de vijf criteria gebruikt, maar deze zijn nog onvoldoende in specifieke indicatoren uitgewerkt. Van systematische beoordeling en een zelfbeoordeling door de leerling, uitmondend in een dringend advies aan het eind van iedere fase is nog onvoldoende sprake.

In het CBR-onderzoek zijn de volgende stappen gepland:

- Uittesten van werkwijze en materialen in een try-out. Dit is een interne proef met CBR-collega's. De try-out wordt uitgevoerd in het voorjaar van 2025.
- Na deze try-out is meer inzichtelijk wat de ontwikkelde vorm voor de competentiegerichte beoordeling zal betekenen en wat het voor de beoordeling door de examinatoren betekent. Aan de hand van deze bevindingen kunnen vervolgens examinatoren worden opgeleid.
- Na de try-out vindt er een grotere proeftuin plaats. Hierin staat de kwaliteit van het toetsinstrument centraal. Voor deze proeftuin zijn een aantal onderzoeksvragen geformuleerd:
 - o Wat is de kwaliteit van het instrument?
 - o Wat is de ervaring van de gebruikers, meer concreet van leerlingen/ kandidaten en examinatoren?
 - o Hoe verloopt de opleiding van examinatoren?
 - o Welke rapportages moeten er gehaald kunnen worden uit de praktijktoets?

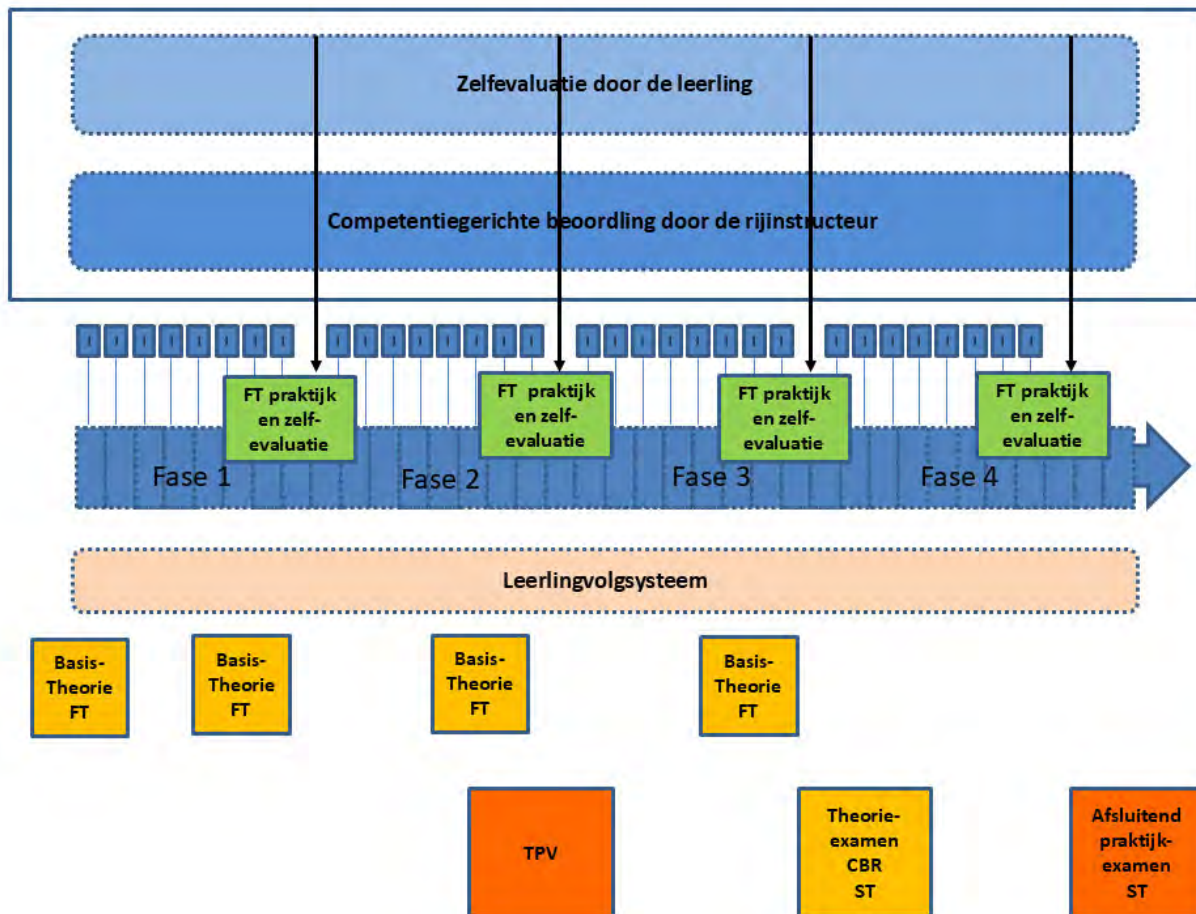
De planning is dat het CBR eind 2025 klaar is met deze try-out. Parallel aan het onderzoek van het CBR in 2025 dat zich vooral richt op de summatieve toetsing, kan een proeftuin worden uitgevoerd gericht over het gebruik van de competentiegerichte beoordeling door de rijinstructeur tijdens de opleiding (de formatieve toetsing). Uiteraard dient de proeftuin met de formatieve toetsing nauw worden afgestemd met het CBR-onderzoek. Tussentijdse onderlinge afstemming tussen deze twee proeftuinen is belangrijk, om de koppeling te borgen.

Stap 1: Doelstelling

Doel van deze proeftuin is de ontwikkeling en beproeving van een gefaseerd, competentiegericht opleidingsprogramma met een helder uitgewerkte leerlijn en een systeem voor competentiegerichte beoordeling (inclusief zelfevaluatie door de leerling) die aansluit bij het door het CBR ontwikkelde ‘Programma van Toetsing en Afsluiting’.

Stap 2: Inventarisatie van ‘good practices’

Als onderdeel van de proef met de Rijopleiding op Maat (ROM; Roelofs en Vissers, 2017) en met een ‘collegiale adviesrit’ (Roelofs, Vissers en Hukker, 2022) is al ervaring opgedaan met een systeem van vorderingentoetsen op competentiegerichte basis, inclusief zelfbeoordeling door de leerling. Ten behoeve van de ROM is een uitgebreide scorehandleiding ontwikkeld met gedetailleerde beschrijving van door rijinstructeurs af te nemen toetsen en door leerlingen in te vullen zelfevaluaties.

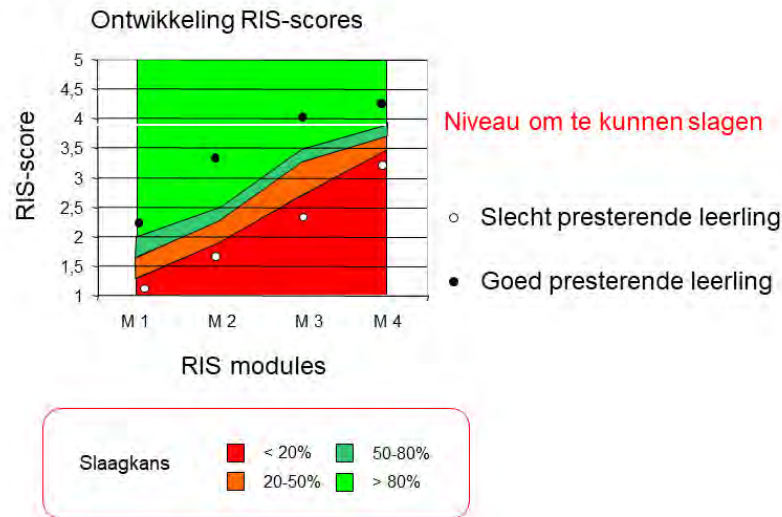


Figuur 10: Proeftuin 'competentiegerichte beoordeling'

In de proef met de collegiale adviesrit is hetzelfde systeem van beoordeling en zelfevaluatie toegepast en doorontwikkeld. Bij de collegiale adviesrit is ook het oordeel van de examinatoren meegenomen. Als onderdeel van deze proef is een hulpmiddel ontwikkeld voor de onderlinge overeenstemming van de oordelen van rijinstructeurs en examinatoren én de zelfoordelen van leerlingen. Feedback en beoordeling door de rijinstructeur moet immers aansluiten op latere bevindingen van de examiner. Tegelijkertijd moet de leerling een realistisch zelfbeeld ontwikkelen. Het is daarmee een middel voor het periodiek kalibreren en ijkten van examinatoren en rijinstructeurs, waarbij zowel binnen deze groepen als tussen deze groepen kan worden gekalibreerd (zie Figuur 10).

Uiteindelijk is het streven om zo min mogelijk twijfelgevallen over te houden bij de beoordeling op het afsluitende examen. Gaandeweg de rijopleiding moet de rijinstructeur in staat zijn te voorspellen of de leerling zal slagen voor het praktijkexamen. Hij moet met andere woorden kunnen aangeven of de leerling examengereed is. Dat moet zich vertalen in een veel hoger slagingspercentage van de leerling op het afsluitende examen. Zoals kon worden aangetoond in een in 2008 uitgevoerd experiment met een aangepast toetstraject voor de RIS (Vissers, Roelofs en Harms, 2009). Door toepassing van een systeem van vorderingstoetsen krijgen de instructeur en de leerling inzicht in de sterke en zwakke punten waaraan vervolgens gericht kan worden gewerkt. Tegelijkertijd kan worden vastgesteld hoever een leerling is gevorderd op weg naar het praktijkexamen. Daarmee ontstaat een leercurve voor de leerling, op basis waarvan kan worden geschat wat de slagingskans wordt voor het praktijkexamen (zie Figuur 11).

Leercurve: voorspellingen op basis van RIS-vorderingentoetsen



Figuur 11: Leercurve en voorspelling van de slaagkans op basis van door de instructeur afgenomen vorderingentoetsen

De betrouwbaarheid van examiner-oordelen moet extra hoog zijn bij kandidaten rond de zakslaaggrens. Het classificeren van evident zwakke en evident goede rijprestaties vergt over het algemeen minder training dan het classificeren van grenskandidaten. Naast het systematisch kalibreren of ijken is het zinvol en nuttig om een periodiek afstemmingsoverleg tussen opleiders en examinatoren op gang te houden. Het moment van de verplichte eerste praktijktoets is daarvoor uitermate geschikt.

Stap 3: Ontwerp

Op basis van de hiervoor beschreven inzichten en afgestemd op het competentiegerichte beoordelingssysteem dat door het CBR wordt ontwikkeld, moet een methodiek worden samengesteld voor de competentiegerichte beoordeling door de rijinstructeur en de zelfbeoordeling door de leerling. Tevens moet een methodiek worden ontwikkeld voor de kalibratie en ijking van de oordelen van rijinstructeurs, leerlingen en examinatoren. Belangrijk is dat in de beoordelingsinstrumenten recht wordt gedaan aan de principes van een toenemend competentierepertoire van de leerling, toenemende taakcomplexiteit en toenemende zelfstandigheid van de leerling, zoals beoogd in een gefaseerde rijopleiding.

Eindproducten van deze stap zijn een gedetailleerde handleiding voor de competentiegerichte beoordeling (inclusief bijbehorende digitale scoreformulieren), een instrument voor de onderlinge overeenstemming tussen de verschillende oordelen en een training voor rijinstructeurs om met het beoordelingssysteem om te gaan. Zoals al gememoreerd moet een en ander nauw worden afgestemd met de systematiek die door het CBR wordt ontwikkeld.

Stap 4: Eerste implementatie in de vorm van een proeftuin

Met de prototypes van het competentiegerichte beoordelingssysteem en de bijbehorende toetsformulieren én het kalibratie-instrument wordt een eerste proeftuin uitgevoerd. Daarvoor moeten:

- rij scholen en deelnemers worden geworven;

- rijinstructeurs worden getraind;
- activiteiten worden uitgevoerd voor de organisatie, begeleiding en uitvoering.

Werving van rijsscholen en deelnemers

Er moeten voldoende rijinstructeurs en leerlingen worden geworven waarmee een eerste proeftuin uitgevoerd kan worden. Wat 'voldoende' is, moet blijken uit het uit te werken onderzoeksdesign en de vereisten aan de steekproef.

De manier waarop de deelnemers geworven worden is belangrijk. Opnieuw zijn de brancheverenigingen voor de rijinstructeurs/ rijsscholen in eerste instantie de meest geschikte ingang. Vervolgens kunnen via de rijinstructeurs/ rijsscholen de leerlingen worden geworven. Van belang is in kaart te brengen of beloningen nodig zijn om leerlingen bij de proeftuin te betrekken en betrokken te houden. Ook moet duidelijk worden beschreven welke extra inspanningen van rijinstructeurs worden gevraagd en hoe zij daarvoor gecompenseerd kan worden.

Training van rijinstructeurs

Rijinstructeurs moeten worden getraind in het gebruik van de nieuwe beoordelingsinstrumenten. In kaart moet worden gebracht welke nieuwe vaardigheden dat vraagt. Op basis daarvan moet een trainingsprogramma worden opgesteld en uitgevoerd. Het ligt voor de hand dat de opleidingsinstituten een rol spelen bij het opstellen en het uitvoeren van de training. Belangrijk is dat ook het CBR hierbij betrokken wordt. Er moet immers een goed afstemming zijn met de beoordeling tijdens de examens door de examinatoren.

Organisatie, begeleiding en uitvoering van de proeftuin

In de proeftuin spelen de rijinstructeurs en de deelnemende leerlingen een centrale rol. Maar daarnaast zijn andere partijen betrokken bij de proeftuin; denk bijvoorbeeld aan de rol van de opleidingsinstituten bij de training. Taken, rollen en activiteiten moeten worden beschreven.

Stap 5: Evaluatie

Ten behoeve van de evaluatie van de toepassing van de competentiegerichte beoordeling moeten data worden verzameld, de verzamelde gegevens worden geanalyseerd en vervolgens de resultaten worden gerapporteerd. Bij het onderzoek maken we onderscheid in een procesevaluatie en een effectevaluatie.

Onderzoeksdesign

Onderdeel van het design is een beslissing over de betrokkenheid van een controlegroep of referentiegroep. Met name het daadwerkelijk aanwezig of afwezig zijn van cruciale opleidingskenmerken is van belang voor effectevaluatie.

Procesevaluatie

Centrale vraag bij de procesevaluatie is of de ontwikkelde beoordelingsmethodiek plan is uitgevoerd en werkt zoals het bedoeld is. Welke dingen zijn volgens plan verlopen, welke barrières zijn er ondervonden en hoe kunnen die worden opgelost? Belangrijke informatiebronnen zijn de rijinstructeurs en de leerlingen die met het programma hebben gewerkt, maar ook de examinatoren.

Meer concreet kan dat worden vertaald in de volgende vragen:

- Werkt de ontwikkelde competentiegerichte beoordelingssystematiek in de praktijk?
- Kunnen de rijinstructeurs overweg kunnen met de ontwikkelde methode en toetsformulieren?
- Hoe vinden de rijinstructeurs dat de beoordeling in de praktijk functioneert? Wat werkt volgens hen goed, wat kan volgens hen beter? Tegen welke uitdagingen lopen ze daarbij aan?
- Wat kan van de proeftuin worden geleerd over de nieuwe vaardigheden die rijinstructeurs nodig hebben? Welke zijn dat en hoe kan ervoor worden opgeleid?

- Kunnen de leerlingen uit de voeten met de nieuwe manier van beoordelen en de zelfevaluatie? In hoeverre nemen ze gemotiveerd zichzelf te evalueren? Snappen zij hoe het werkt? Wat werkt volgens hen goed, wat kan volgens hen beter?
- Welke impact heeft de nieuwe beoordelingsmethodiek op de rijinstructeurs en op de leerlingen (o.a. investering in tijd en kosten)? Hoe ervaren ze de (werk)belasting?

Effectevaluatie

Bij de effectevaluatie staat centraal wat de effectiviteit en de impact van de nieuwe manier van (zelf)beoordelen is. De nieuwe manier van (zelf)beoordelen moet leiden tot betere voorspellingen over de rijbekwaamheid van leerlingen en uiteindelijk tot een hogere slagingskans op het praktijkexamen.

Dit kan meer concreet worden vertaald in de volgende vragen:

- Wat is het effect van de nieuwe manier van (zelf)beoordelen op:
 - o het slagingspercentage van leerlingen (zowel theorie als praktijk)?
 - o de praktische rijbekwaamheid van leerlingen?

Meetinstrumenten

Voor de procesevaluatie ligt de nadruk op zelfrapportage (o.a. evaluatievragenlijsten voor rijinstructeurs en leerlingen). Voor de effectevaluatie kan gebruik gemaakt van de data van de ingevulde toetsformulieren. Ook kan gebruik gemaakt worden van de van resultaten behaald op de CBR-examens en -toetsen, zoals het theorie-examen, de tussentijdse toets en het afsluitende examen. Net als bij de proef met de collegiale adviesrit kan daarbij gekeken worden naar de voorspellende waarde van de door de rijinstructeurs afgenomen toetsen.

Rapportage

Van de resultaten wordt verslag gedaan in een onderzoeksrapport. Op basis van de resultaten worden aanbevelingen gedaan voor de toepassing en de doorontwikkeling van het hogere orde vaardigheden-trainingsprogramma. Ook moet in kaart worden gebracht wat de uitkomsten van de proeftuin betekenen voor de competenties van rijinstructeurs: welke aanvullende competenties zijn nodig en welke consequenties dit heeft voor de opleiding en examinering van rijinstructeurs?

Betrokken stakeholders

Direct betrokken bij proeftuin:

- Rijscholen en rijinstructeurs: actieve regisserende rol; competentiegerichte formatieve toetsen
- Leerlingen: zelfevaluatie
- Uitgeverijen van verkeersleermiddelen: hulpmiddelen voor rijinstructeurs en leerlingen, apps voor beoordeling en zelfevaluatie
- CBR: uitvoering competentiegerichte summatieve toetsen (doorstroomtoets na fase 2; eindbeoordeling bij afsluitend examen)
- Opleidingsinstituten: training van examinatoren

Als begeleiders betrokken bij proeftuin:

- Curriculum facilitator: bewaken van samenhang en dekking doelen en inhoud van de fasen in de rijopleiding, afstemming van rollen stakeholders
- Implementatie-facilitator: bewaakt samenwerking, afstemming tussen stakeholders

Op achtergrond betrokken bij proeftuin:

- IBKI: competenties voor competentiegerichte beoordeling
- Vertegenwoordigende brancheverenigingen: draagvlak voor opzet; gevolgen voor arbeidsomstandigheden

Samenvatting: activiteiten, producten en tijdplanning

Onderdeel en activiteit	Product	Stakeholders	2025			2026			
			Q2	Q3	Q4	Q1	Q2	Q3	Q4
Stap 1: Doelstelling									
1.1 Uitwerken doelstelling in meer concrete onderzoeksvragen	Overzicht met concrete onderzoeksvragen	Onafhankelijke onderzoeksinstituten, klankbordgroep, begeleidingscommissie							
Stap 2: Inventarisatie									
2.1 Inventariseren nieuwe taken en vaardigheden rijinstructeurs	Aanvulling taakdomein rijinstructeurs met vaardigheden gericht op competentiegerichte, fasegerichte beoordeling en vertaling en bespreking daarvan.	IBKI, Instructeursopleiders							
2.2 Inventariseren witte vlekken bestaande training; verzamelen kansrijke trainingsactiviteiten	Aanvulling instructeursopleidingsprogramma met kansrijke trainingsactiviteiten voor het gebruik van gebruik van ontwikkelingsgerichte formatieve toetsen.	Instructeursopleiders							
2.3 Inventariseren beschikbare formatieve toetsen	Beschikbare (prototypen) formatieve toetsen die ontwikkelingsgericht kunnen worden ingezet, met daarin al of niet te maken vernieuwingen.	Uitgeverijen, gemotiveerde rij scholen							
2.4 Screenen kader voor beoordeling rijvaardigheid op passingen bij ontwikkelingsgericht opleiden en beoordelen	Beschikbaar beoordelingskader voor competent autorijden met aangegeven waar de witte vlekken liggen als het gaat om mijlpalen (tussenstations) per opleidingsfase.	Uitgeverijen, onafhankelijk onderzoeksinstituten							

Onderdeel en activiteit	Product	Stakeholders	2025			2026			
			Q2	Q3	Q4	Q1	Q2	Q3	Q4
Stap 3. Ontwerp									
3.1 Ontwikkelen van één gemeenschappelijk beoordelingskader (Rijprocedure 2.0 met ontwikkelingsmijlpalen) voor de competentiegerichte beoordeling door de rijinstructeur en de leerling, en de rijexaminator in lijn met de prestatiestandaarden van het praktijkexamen, maar ook de bredere LP-doelen, die niet op het examen kunnen worden getoetst.	Up-to-date beoordelingskader voor competent autorijden, en de tussenstations per opleidingsfase: Rijprocedure 2.0 met ontwikkelingsmijlpalen	CBR, SWOV, toetsdeskundigen, onafhankelijke onderzoeksinstituten							
3.2 Geordend plaatsen van alle formatieve en summatieve beoordelingsmomenten en instrumenten langs een leerlijn met vier opleidingsfasen	Programma van toetsing en afsluiting voor alle fasen van de rijopleiding	CBR, IBKI, SWOV, onafhankelijke onderzoeksinstituten							
3.3 Ontwikkelen van een instrument voor de competentiegerichte beoordeling door de rijinstructeur en zelfbeoordeling door de leerling tijdens adviesritten ter afsluiting van een opleidingsfase, gebaseerd op het gemeenschappelijk beoordelingskader en afgestemd op de tussentijdse toets voertuigbeheersing (CBR).	Handleiding (papier, multimedia, video) beoordeling en feedback tijdens adviesritten	Uitgeverijen, toetsdeskundigen, CBR							
3.4 Doorontwikkelen van instrumenten voor lesvorderingen (leskaarten) zodat rijtaken en leerdoelen per fase worden beoordeeld, en tevens overzicht wordt verkregen van toenemende zelfstandige taakuitvoering voor de leerling	Up-to-date lesvorderingeninstrumenten met aanduiding van prestatieniveau en mate van zelfstandigheid	Uitgeverijen, toetsdeskundigen							
3.5 Ontwikkelen van een hanteerbaar scoreformulier voor instructeurs en leerlingen, alsmede een inzichtelijke rapportage van de adviesritbeoordelingen	App met scoreformulier voor instructeur en leerling, en scorerapportage	Uitgeverijen, toetsdeskundigen, ICT-partner							
3.6 Ontwikkeling van trainingsprogramma voor rijinstructeurs in het gebruik van de verschillende soorten beoordelingen en toetsen in dienst van een ontwikkelingsgerichte rijopleiding.	Trainingsprogramma: gebruik van ontwikkelingsgerichte formatieve toetsen, inclusief handleiding en trainingsmaterialen	Instructeursopleiders, uitgeverijen							
3.7 Ontwikkelen van handreikingen voor de nabespreking van adviesritten door rijinstructeurs met leerlingen en voor de leerling in het toepassen van zelfevaluatie en het gebruik van toetsresultaten	Cursusmateriaal beoordeling en feedback tijdens adviesritten voor instructeurs en leerlingen	Uitgeverijen, toetsdeskundigen							
3.8 Ontwikkelen van hulpmiddelen om de overeenstemming in beoordelingen van leerlingen tussen leerlingen, rijinstructeurs en examinatoren te bepalen en te verbeteren	Tool voor het vaststellen en optimaliseren van de kwaliteit van beoordelingen door instructeurs, leerlingen met rijexaminatoren als ijkpunt.	Uitgeverijen, toetsdeskundigen, CBR							

Onderdeel en activiteit	Product	Stakeholders	2025			2026			
			Q2	Q3	Q4	Q1	Q2	Q3	Q4
Stap 4: Implementatie									
4.1 Werving rij scholen en leerlingen	Proefgroep 15 rij scholen en 300 leerlingen	Gemotiveerde rij scholen, leerlingen (AVG)							
4.2 Werving rij scholen en leerlingen	Controlegroep of referentiegroep met minimaal 300 leerlingen	Vergelijkbare rij scholen, leerlingen (AVG)							
4.3 Training van rij instructeurs in het specifieke gebruik van de nieuwe beoordelingsinstrumenten bij adviesritten ter afsluiting van een opleidingsfase	Trainingsprogramma: beoordeling en feedback tijdens adviesritten	Instructeursopleiders, toetsdeskundigen, gemotiveerde rij scholen							
4.4 Training van rij instructeurs in het achterhalen van sterke en zwakke punten in de vorderingen van leerlingen, de rol van just-in-time regelkennis en hogere orde vaardigheden, zoals verantwoord kiezen van routes, gevaarherkenning, juist toeschrijven van oorzaken van incidenten in het verkeer.	Trainingsprogramma: gebruik van leervorderingeninstrumenten	Instructeursopleiders, toetsdeskundigen, gemotiveerde rij scholen							
4.5 Realiseren rijopleiding volgens proeftuin Competentiegericht opleiden en beoordelen	Een gefaseerd rijopleidingsprogramma, met een helder uitgewerkte leerlijn, gevuld met passende leermaterialen, mede gericht op inzet van competentiegerichte beoordeling	Gemotiveerde rij scholen, leerlingen (AVG)							
4.6 Begeleiding van proeftuin: Bewaken van samenhang en dekking doelen en inhouden van de fasen in de rijopleiding, Bewaken afstemming, rollen van en communicatie tussen stakeholders	Inhoudelijk afgestemd programma, afgestemd op rollen en belangen van alle stakeholders	Begeleidingscommissie (IBKI, CBR, uitgeverijen, instructeursopleiders, rijinstructeurs							
4.7 Inbedding van de proeftuin: evalueren en bewaken draagvlak voor opzet; gevolgen voor werkomstandigheden	Aantoonbaar draagvlak en inbedding van de proeftuin in de praktijk	Klankbordgroep (branchevertegenwoordigers en leden uit Begeleidingscommissie, oudervertegenwoordigers, leerlingen							

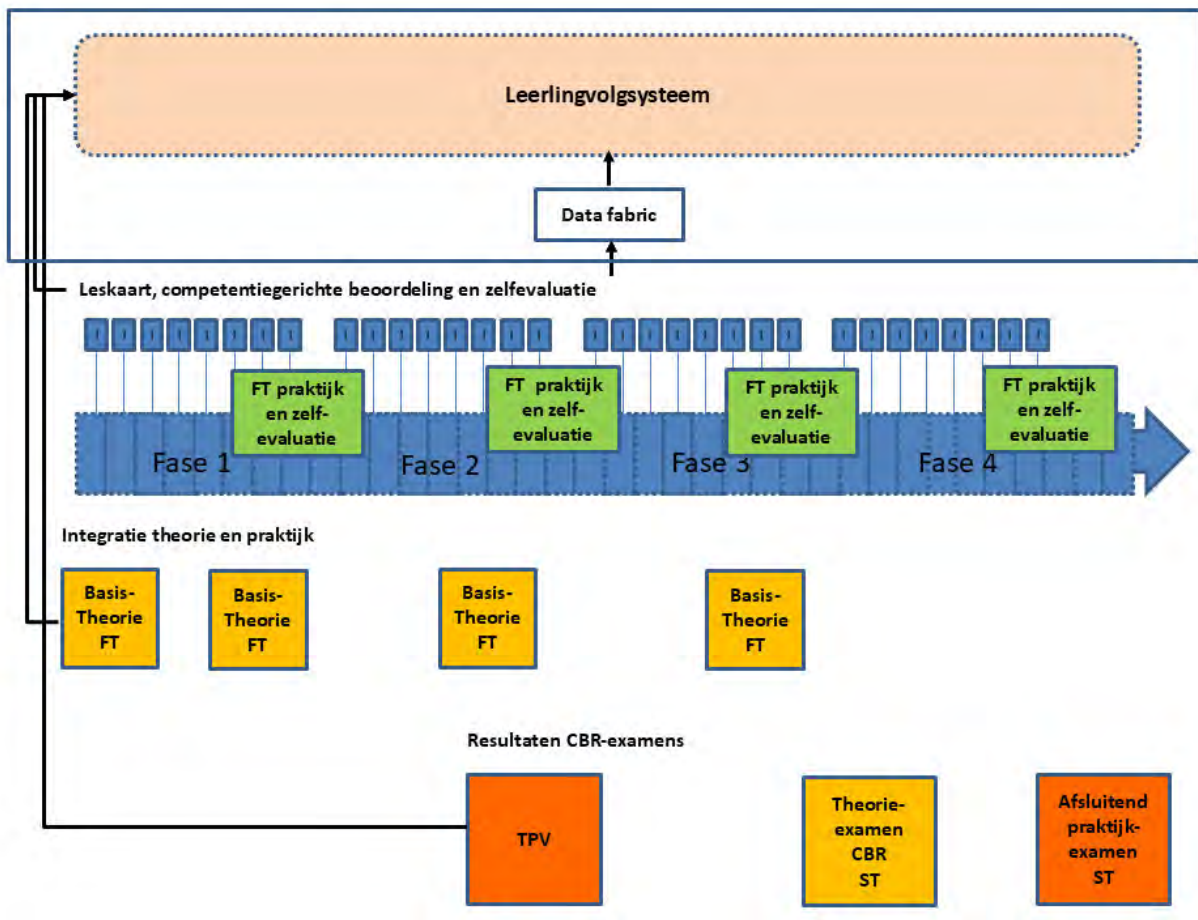
Onderdeel en activiteit	Product	Stakeholders	2025			2026			
			Q2	Q3	Q4	Q1	Q2	Q3	Q4
Stap 5: Evaluatieonderzoek									
5.1 Samenstellen meetinstrumenten en dataverzameling tijdens proeftuin	Meetinstrumenten voor procesevaluatie: interviews, vragenlijsten leerlingen, verzamelde voortgangsgegevens; tijdsinvestering; studiegedrag leerlingen; realisatie rijinstructie-, beoordelings- en feedbackgedrag volgens principes competentiegericht beoordelen en opleiden; functioneren en praktische knelpunten competentiegericht beoordelen.	Onafhankelijke onderzoeksinstituten,							
5.2 Verzamelen uitkomsten CBR-theorietoetsen	Uitslagen CBR-theorietoets	CBR, Leerling (AVG)							
5.3 Verzamelen tussentijdse praktijkproef CBR	Uitslagen tussentijdse praktijkproef CBR	CBR, Leerling (AVG)							
5.4 Uitlezen gegevens vorderingen toetsen, adviesritbeoordelingen	Gegevens over leerlingvorderingen per les tot aan het examen	Gemotiveerde rij scholen, Leerling (AVG)							
5.5 Uitlezen resultaten overeenstemmingsmaten tussen instructeurs en examinatoren (binnen de eigen groep en tussen groepen) en tussen leerlingen en beoordelaars.	Data van overeenstemming instructeurs, examinatoren, en leerlingen op de adviesritten (incl. CBR tussentijdse praktijktoets voertuigbeheersing).	Gemotiveerde rij scholen, CBR,							
5.6 Afnemen interviews en vragenlijsten instructeurs en leerlingen	Databestand procesevaluatie	Onafhankelijke onderzoeksinstituten,							
5.7 Data-analyse en rapportages	Rapport: vastgestelde resultaten- slagingspercentage theorie en praktijk en rijbekwaamheid per opleidingsfase. Witte vlekken in ontwerp rijopleiding en competentie rijinstructeurs.	Onafhankelijke onderzoeksinstituten, Begeleidingscommissie							
5.8 Data-analyse en rapportages	Rapport: praktische knelpunten en aanbevelingen aangaande competentiegericht beoordelen en opleiden, voorspellend vermogen van formatieve adviesrit beoordelingen voor praktijkexamenresultaten; kwaliteit van formatieve beoordelingen van rijinstructeurs.	Onafhankelijke onderzoeksinstituten, Begeleidingscommissie							
5.9 Data-analyse en rapportages	Rapport: aanbevelingen over: doorontwikkeling rijopleiding op witte vlekken; nascholing rijinstructeurs, benodigde extra competenties rijinstructeurs wat betreft gebruik van formatieve competentiegerichte instrumenten; schetsen van haalbare opleidingsscenario's.	Onafhankelijke onderzoeksinstituten, Begeleidingscommissie							
5.10 Eindpresentatie	Delen resultaten proeftuin met alle stakeholders	Onafhankelijke onderzoeksinstituten, begeleidingscommissie, klankbordgroep							

4.5.4 Proeftuin 'Leerlingvolgsysteem'

Het leerlingvolgsysteem wordt als een cruciaal onderdeel gezien voor het verbeteren van de kwaliteit van de rijopleiding. Een goed functionerend leerlingvolgsysteem kan helpen bij het monitoren van de voortgang van leerlingen, het verzorgen van een rijopleiding op maat. Daarnaast geeft het inzicht in de prestaties van rijinstructeurs.

Het leerlingvolgsysteem is een digitaal systeem dat de voortgang, ontwikkeling en prestaties van leerlingen overzichtelijk en gestructureerd vastlegt. Binnen het leerlingvolgsysteem worden prestatie gedurende specifieke meetpunten opgeslagen, momenten waarop een leerling een bepaald niveau heeft bereikt (zoals examengereed voor het theorie- of het praktijkexamen). Het leerlingvolgsysteem is een handzaam 'dashboard' van de voortgang van leerlingen, dat inzicht biedt in hoeverre leerlingen leeruitkomsten gedurende de verschillende fasen van de rijopleiding hebben bereikt. In het leerlingvolgsysteem wordt informatie opgenomen over (zie Figuur 12):

- De resultaten van de door de rijsschool af te nemen formatieve theorietoetsen (zie proeftuin 'integratie theorie en praktijk') waarin de benodigde ondersteunende kennisdoelen voor de rijtaak centraal staan.
- De vorderingen van de leerling in de beheersing van de praktische rijtaak op de vier onderscheiden taakniveaus en de daaraan verbonden leeruitkomsten (zie proeftuin 'competentiegerichte beoordeling').
- De resultaten van de CBR-examens over zowel ondersteunende kennis als beheersing van de rijtaak.



Figuur 12: Proeftuin 'leerlingvolgsysteem'

Naast de beheersing van de theoretische en praktische leerdoelen zou in het leerlingvolgsysteem gedocumenteerd kunnen worden of de leerling de per fase verplichte opleidingsonderdelen heeft gevolgd (zoals bijvoorbeeld de workshops van de proeftuin 'hogere-ordevaardigheden').

De voordelen van een leerlingvolgsysteem zijn duidelijk: het geeft een compleet en betrouwbaar beeld van de voortgang van iedere leerling. Daarnaast maakt het de communicatie tussen alle betrokken partijen, zoals leerlingen, rijinstructeurs, rij scholen, exameninstantie en eventueel ouders, eenvoudiger en efficiënter.

Deze proeftuin zal moeten aansluiten bij de resultaten van het onderzoek dat het CBR uitvoert omtrent het leerlingvolgsysteem. De opdracht van het CBR is het opstellen van een programma van eisen voor het leerlingvolgsysteem. De planning van het CBR is, dat er in het voorjaar van 2025 een plan van eisen wordt opgeleverd. Het is zinvol om aansluitend op het plan van eisen van het CBR een praktijkproef te houden met een prototype van een leerlingvolgsysteem.

Stap 1: Doelstelling

Doel van deze proeftuin is de ontwikkeling en beproeving van een werkend prototype van een elektronisch leerlingvolgsysteem.

Stap 2: Inventarisatie van ‘good practices’

De inventarisatie van ‘good practices’ wordt sterk bepaald door het programma van eisen dat door het CBR wordt opgesteld. Afhankelijk van de inhoud van het programma van eisen biedt, kan worden onderzocht welke ‘good practices’ er zijn. Daarbij is het zinvol om te kijken naar ervaringen met leerlingvolgsystemen in het reguliere onderwijs.

Veel rij scholen gebruiken al digitale systemen om de vorderingen van een leerlingvorderingen in kaart te brengen. Bij de inventarisatie van ‘good practices’ zijn bijvoorbeeld richtinggevende vragen: Wat zijn ervaringen met deze systemen? Wat kunnen we ervan leren en hoe kunnen de gegevens via een “data fabric”¹⁹ worden weergegeven in een toekomstig leerlingvolgsysteem voor de rijopleiding?

Stap 3: Ontwerp

Op basis van het programma van eisen dat door het CBR wordt opgeleverd en rekening houdend met ‘good practices’ op dit gebied, wordt een eerste prototype van een leerlingvolgsysteem opgezet. Voor het ontwerp moet worden samengewerkt met een softwareontwikkelaar.

In de inleiding is beschreven welke gegevens over de leerlingvorderingen in het leerlingvolgsysteem worden opgenomen: rij schoolspecifieke formatieve theorietoetsen over de benodigde ondersteunende kennisdoelen; vorderingen in de beheersing van de praktische rijtaak, en resultaten van de CBR-examens over zowel ondersteunende kennis als beheersing van de rijtaak.

De aard en het aantal toetscores, de wijze van presentatie ervan is sterk afhankelijk van de hiervoor besproken proeftuinen. Het ontwerp van het leerlingvolgsysteem en bijgevolg ook de eerste implementatie in de vorm van een proeftuin kan pas in een later stadium worden opgepakt.

Stap 4: Eerste implementatie in de vorm van een proeftuin

Zoals we al bij stap 2 aangaven, is een proeftuin pas zinvol als we meer inzicht hebben in de aard en de hoeveelheid en wijze van presentatie van gegevens in het leerlingvolgsysteem, maar ook hoe de gegevens gebruikt gaan worden tijdens de rijopleiding.

In praktijk zullen verschillende gebruikers inzage hebben in de resultaten van het leerlingvolgsysteem. Afgaand op wat gebruikelijk is, mede in verband met privacywetgeving, is te verwachten dat het eigenaarschap van de toetsresultaten bij de leerlingen zal liggen. Een gebruiksvorm in het onderwijs is die van een leerovereenkomst tussen de lerende en de school, waarbij de rij school of individuele rijinstructeur inzage en didactisch gebruik verkrijgt, onder strikte eisen van privacybescherming.

Het programma van eisen van CBR zal uitsluitel geven onder welke voorwaarden verschillende partijen inzage hebben in de toetsgegevens en in gegevensrapportages op verschillende niveaus: Naast het leerlingniveau, kan gedacht worden aan het niveau van de individuele rijinstructeur, de rij school of een hoger aggregatieniveau (zoals examenregio of een ander groepsniveau).

Vooruitlopend op het programma van eisen, kan verwacht worden dat rijinstructeurs gebruik zullen maken van leerlingvolgsysteem-gegevens om hun onderwijs af te stemmen op de leerling, terwijl het leerlingvolgsysteem voor de leerling zelf richting kan geven aan de eigen opleiding. Indien dit zo gaat lopen, is het van belang dat rijinstructeurs (na)geschoold worden in het gebruik van het leerlingvolgsysteem (dashboard). Een vraag daarbij is hoe rapportages op toetsen kunnen worden gebruikt bij de voorbereiding, bespreking en evaluatie van opleidingsactiviteiten in de verschillende fasen van de rijopleiding, volgens het nieuwe leerplan.

¹⁹ Een data fabric is een datamanagement-oplossing die databronnen uit verschillende systemen en applicaties kan verbinden en beheren.

Stap 5: Evaluatie

Ook wat betreft de evaluatiefase geldt dat het programma van eisen leidend is voor welke vragen precies centraal staan. In zijn algemeenheid zijn richtinggevende vragen: Kunnen gebruikers (leerlingen, ouders, rijinstructeurs, CBR en IBKI) met het leerlingvolgsysteem uit de voeten? Wat zijn ervaringen van leerlingen en hun ouders? Worden benoemde doelen (zie stap 2) behaald? Wat betekenen de uitkomsten van de proeftuin voor de competenties van rijinstructeurs in het pedagogisch-didactisch gebruik van toetsgegevens? Wat zijn vervolgens de consequenties voor de opleiding en examinering van rijinstructeurs?

Betrokken stakeholders

Direct betrokken bij proeftuin:

- Rijscholen en rijinstructeurs: de rol van informant bij verzamelen 'good practices' en bij beproeving leerlingvolgsysteem-prototypes
- Leerlingen: informant bij beproeving leerlingvolgsysteem-prototypes
- Uitgeverijen van verkeersleermiddelen: bestaande volgsystemen, aanbod leermiddelen en formatieve toetsen
- CBR: verhelderen programma van eisen softwarebedrijf: uitwerking van technische en gebruiksspecificaties
- Opleidingsinstituten: training van instructeurs in pedagogisch-didactisch gebruik leerlingvolgsysteem

Als begeleiders betrokken bij proeftuin:

- Toetskundig-onderwijskundig facilitator: begeleiden bij ontwerp en beproeving, bewaken toegankelijkheid, gebruik en afstemming met opleidingsdoelen
- Implementatie-facilitator: bewaakt samenwerking, afstemming tussen stakeholders

Op achtergrond betrokken bij proeftuin:

- IBKI: competenties voor gebruik leerlingvolgsysteem
- Vertegenwoordigende brancheverenigingen: draagvlak voor opzet; gevolgen voor arbeidsomstandigheden

Samenvatting: activiteiten, producten en tijdplanning

			2025	2026				2027	
			Q4	Q1	Q2	Q3	Q4	Q1	Q2
Onderdeel en activiteit	Product	Stakeholders							
Stap 1: Doelstelling									
1.1 Uitwerken doelstelling in meer concrete onderzoeksvragen	Overzicht met concrete onderzoeksvragen	Onafhankelijke onderzoeksinstituten, klankbordgroep, begeleidingscommissie							
Stap 2: Inventarisatie									
2.1 Inventarisatie nieuwe taken en vaardigheden rijinstructeurs	Aanvulling taakdomein rijinstructeurs met vaardigheden gericht op het interpreteren en didactisch gebruik van een elektronisch leerlingvolgsysteem	IBKI, instructeursopleiders							
2.2 Inventariseren witte vlekken bestaande training; verzamelen kansrijke trainingsactiviteiten	Aanvulling instructeursopleidingsprogramma met trainingsactiviteiten voor het interpreteren en didactisch gebruik van een elektronisch leerlingvolgsysteem.	Instructeursopleiders,							
2.3 Inventariseren beschikbare (prototypen) platforms en ontwerpen van LVS	Beschikbare (prototypen) platforms en ontwerpen van LVS	Uitgeverijen, gemotiveerde rijcholen							

Onderdeel en activiteit	Product	Stakeholders	2025	2026			2027	
			Q4	Q1	Q2	Q3	Q4	Q1
Stap 3: Ontwerp								
3.1 Ontwikkelen van een functioneel ontwerp voor het LVS, dat aansluit bij het gemeenschappelijk beoordelingskader (Programma van eisen CBR, met ontwikkelingsmijlpalen) voor de competentiegerichte beoordeling, zoals in proeftuin 3 is uitgewerkt.	Functioneel ontwerp van een LVS dat past bij het gekozen beoordelingskader voor competent autorijden, en de tussenstations per opleidingsfase	CBR, SWOV, toetsdeskundigen, onafhankelijke onderzoeksinstituten						
3.2. Ontwikkelen van een database model waarin de scores uit alle formatieve en summatieve beoordelingsmomenten en instrumenten per opleidingsfase zijn opgenomen.	Database model waarin de scores uit alle formatieve en summatieve beoordelingsmomenten en instrumenten per opleidingsfase zijn opgenomen	CBR, IBKI, SWOV, onafhankelijke onderzoeksinstituten						
3.3. Constructie van scoremodellen (rekenregels, algoritmen) om ruwe inkomende toetsgegevens, inclusief procesgegevens (zoals vorderingen in elektronische leermiddelen) om te zetten in samenvattende maten en feedback aanduidingen (zoals bereikte mate van zelfstandig rijden tijdens een opleidingsfase).	Scoremodellen (rekenregels, algoritmen) ten behoeve van samenvattende maten en feedbackaanduidingen	Toetsdeskundigen, softwareontwikkelaar, gemotiveerde rijopleiders						
3.4. Ontwikkeling van een rapportagemodel dat als basis dient voor een dashboard en opeerbare detailinformatie over zowel praktische rijvorderingen als vorderingen in ondersteunende kennis en (moeilijk meetbare) hogere ordevaardigheden.	Model van scorerrapportage, te verstrekken feedback of aanduidingen van vorderingen, de aard van de verwoording en visualisering ervan.	Toetsdeskundigen, softwareontwikkelaar, CBR						
3.5 Ontwikkeling van een toegankelijk elektronisch dashboard ten behoeve van de leerling, de rijinstructeur en ouders/verzorgers met een overall overzicht van de vorderingen van de leerlingen.	Een toegankelijk elektronisch dashboard ten behoeve van de leerling en de rijinstructeur, en ouders/verzorgers.	Toetsdeskundigen, softwareontwikkelaar, gemotiveerde rijopleiders, leerlingen,						
3.6 Ontwikkelen van technische voorzieningen om score informatie uit toeleverende instrumenten te koppelen aan of in te voeren in het LVS (zoals APIs)	Technische voorzieningen om score-informatie uit toeleverende instrumenten te koppelen aan (zoals APIs.) of in te voeren in het LVS.	Toetsdeskundigen, softwareontwikkelaar						
3.7 Ontwikkelen van datasecurity procedures, waardoor verwerking en gebruik van leerlingegegevens voldoet aan de wet AVG	Datasecurity procedures die voldoen aan de wet AVG	Toetsdeskundigen, softwareontwikkelaar, juristen						
3.8 Ontwikkeling van trainingsprogramma voor rijinstructeurs in het gebruik van een elektronisch leerlingevolgsysteem in een ontwikkelingsgerichte rijopleiding.	Trainingsprogramma: gebruik van een elektronisch leerlingevolgsysteem	Instructeursopleiders, toetsdeskundigen						
3.9 Ontwikkelen van handreikingen voor de bespreking van overall rijvorderingen door rijinstructeurs met leerlingen	Cursusmateriaal (papier, multimedia, video) beoordeling en feedback.	Uitgeverijen, toetsdeskundigen						
3.10 Ontwikkelen van handreikingen voor de leerling hoe deze de eigen ontwikkeling kan sturen en volgen via het persoonlijke dashboard.	Ingebed in leermateriaal een werkwijze (papier, multimedia, video) om optimaal te leren door gebruik te maken van het persoonlijke dashboard.	Uitgeverijen, toetsdeskundigen						

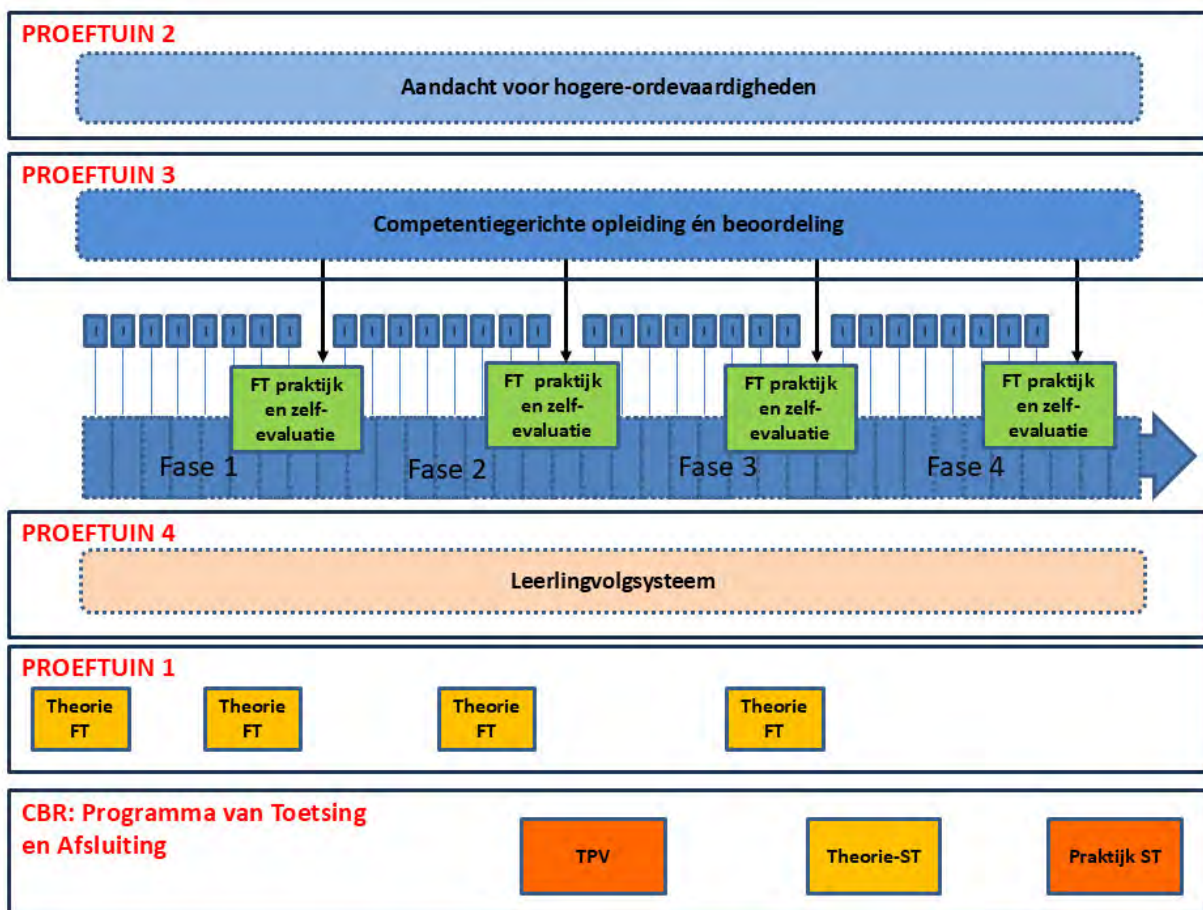
Onderdeel en activiteit	Product	Stakeholders	2025	2026				2027	
			Q4	Q1	Q2	Q3	Q4	Q1	Q2
Stap 4: Implementatie									
4.1 Werving rijsscholen en leerlingen proefgroep	Proefgroep 15 rijsscholen en 300 leerlingen	Gemotiveerde rijsscholen, leerlingen (AVG)							
4.2 Werving rijsscholen en leerlingen controlegroep/referentiegroep	Controlegroep of referentiegroep met minimaal 300 leerlingen	Vergelijkbare rijsscholen, leerlingen (AVG)							
4.3 Training van rijinstructeurs in het interpreteren van een persoonlijk dashboard en het geven van rijdidactische hulp op maat, op grond daarvan.	Trainingsprogramma: didactisch gebruik van het leerlingvolgsysteem, resp. van persoonlijke dashboards.	Instructeursopleiders, gemotiveerde rijsscholen							
4.4 Realiseren van de rijopleiding volgens proeftuin Leerlingvolgsystemen, met elementen van de andere proeftuinen	Een gefaseerd rijopleidingsprogramma, met een helder uitgewerkte leerlijn, gevuld met passende leermaterialen, en een goed werkend prototype van een elektronisch LVS (dashboard)	Gemotiveerde rijsscholen, leerlingen (AVG)							
4.5 Afspraken maken over het gebruik en de inzage in leervorderingen in het LVS tussen rijsschool, rijinstructeur, leerlingen en ouders (bij 17-jarigen)	Model leerovereenkomst tussen rijsschool en leerling waarbij toestemming voor de inzage in LVS-gegevens van de leerling is vastgelegd.	Rijsschool, ouders, leerlingen (AVG)							
4.6. Begeleiding van proeftuin: Bewaken van samenhang en dekking doelen en inhouden van de fasen in de rijopleiding, inzet van formatieve toetsen, Bewaken afstemming, rollen van en communicatie tussen stakeholders	Inhoudelijk afgestemd programma, afgestemd op rollen en belangen van alle stakeholders	Begeleidingscommissie (IBKI, CBR, uitgeverijen, instructeursopleiders),							
4.7 Inbedding van de proeftuin: evalueren en bewaken draagvlak voor opzet; gevolgen voor arbeidsvoorwaarden	Aantoonbaar draagvlak en inbedding van de proeftuin in de praktijk	Klankbordgroep (branchevertegenwoordigers en leden uit begeleidingscommissie, oudervertegenwoordigers, leerlingen),							

Onderdeel en activiteit	Product	Stakeholders	2025	2026			2027	
			Q4	Q1	Q2	Q3	Q4	Q1
Stap 5: Evaluatieonderzoek								
5.1 Samenstellen meetinstrumenten en dataverzameling tijdens proeftuin	Meetinstrumenten voor procesevaluatie: interviews, vragenlijsten leerlingen, verzamelde voortgangsgegevens; tijdsinvestering; studiegedrag leerlingen; realisatie rijinstructie- en begeleidingsgedrag volgens leerplan-uitgangspunten; functioneren en praktische knelpunten 'blended learning'	Onafhankelijke onderzoeksinstituten						
5.2 Verzamelen uitkomsten CBR-theoretietoetsen	Uitslagen CBR-theoretietoets	CBR, leerlingen(AVG)						
5.3 Verzamelen tussentijdse praktijkproef CBR	Uitslagen tussentijdse praktijkproef CBR	CBR, leerlingen (AVG)						
5.4 Uitlezen gegevens LVS: vorderingentoetsen, adviesritbeoordelingen, formatieve toetsen in de elektronische leermiddelen.	Gegevens over leerlingvorderingen per les tot aan het examen	Gemotiveerde rij scholen, leerlingen (AVG)						
5.5 Afnemen interviews en vragenlijsten instructeurs en leerlingen	Databestand procesevaluatie	Onafhankelijke onderzoeksinstituten,						
5.6 Data-analyse en rapportages	Rapport: vastgestelde resultaten-slagingspercentage theorie en praktijk; niveau hogere-ordevaardigheden, en rijbekwaamheid per opleidingsfase.	Onafhankelijke onderzoeksinstituten, begeleidingscommissie						
5.7 Data-analyse en rapportages	Rapport: aanbevelingen over: doorontwikkeling rijopleiding op witte vlekken; nascholing rijinstructeurs, benodigde extra competenties rijinstructeurs.	Onafhankelijke onderzoeksinstituten, begeleidingscommissie						
5.8 Eindpresentatie	Delen resultaten proeftuin met alle stakeholders	Onafhankelijke onderzoeksinstituten, begeleidingscommissie, klankbordgroep						

4.6 Doorkijk naar integrale pilot

De uitkomsten van de proeftuinen vormen input voor de integrale pilot (zie Figuur 13). Daardoor kan de integrale pilot pas starten als de proeftuinen zijn afgerond. De in de proeftuinen ontwikkelde methodieken en leermiddelen worden in deze pilot bij een experimentele groep leerlingen geïntegreerd in een rijopleiding volgens de CRIF-methodiek. Daarnaast volgt deze experimentele groep het nieuwe toetstraject competentiegericht opleiden en examineren, dat door het CBR conform het Programma van Toetsing en Afsluiting is ontwikkeld.

De experimentele groep wordt vergeleken met een controlegroep die qua achtergrondvariabelen vergelijkbaar is met de experimentele groep, maar een opleiding heeft gevolgd zonder de in de proeftuinen ontwikkelde nieuwe methodieken en leermiddelen. Landelijk representativiteit is bij de integrale pilot een belangrijk aandachtspunt.



Figuur 13: Integrale pilot

4.7 Introductie nieuw systeem en evaluatie

In het tijdschema gaan we ervan uit dat begin 2029 het wetgevingstraject kan worden afgerond en dat vervolgens gestart kan worden met het nieuwe systeem van opleiden en examineren. Wat we van andere landen, zoals Noorwegen en Duitsland, kunnen leren is dat niet alles tegelijkertijd kan of moet worden ingevoerd. Een stapsgewijze invoering van maatregelen waarbij opnieuw veel aandacht is voor draagvlak bij de uitvoerende partijen, biedt het meeste kans op succes. Met andere woorden: niet alle voorgestelde maatregelen hoeven of kunnen tegelijkertijd te worden ingevoerd.

De introductie van het nieuwe systeem moet zorgvuldig gemonitord en geëvalueerd worden. Hiertoe moet parallel aan de introductie van het nieuwe systeem een plan van aanpak worden opgesteld. In het plan van aanpak dient zowel een procesevaluatie als een effectevaluatie beschreven te worden.

Referenties

- Advies Roemer (2021) Van rijles naar rijonderwijs. Advies verbetering autorijscholenbranche.
- Alliantie Samen Sterk (2020). Eindrapport alliantie Samen Sterk. Een leven lang bestuurder.
- Bastin, A., Bloemheuvel, M. & van den Boom, T. (2024) Financiële impact volgend uit Nationaal leerplan Rijbewijs B. Inzicht in de financiële impact van maatregelen van Commissie Roemer op de rijcholenbranche, rijinstructeurs en leerlingen. Utrecht, Sira Consulting.
- Bex, P. & Bloemheuvel, M. (2017) Verbeteren kwaliteit/ professionaliteit rijopleiding. Inventarisatie knelpunten en oplossingsrichtingen voor Rijbewijs B. Bilthoven, Sira Consulting.
- Boekaerts, M., & Simons, P.R.J. (1995). Leren en instructie. Psychologie van de leerling en het leerproces. Assen: Dekker & Van der Vegt.
- Boekaerts, M., & Rozendaal, J.S. (2009). Using multiple calibration indices in order to capture the complex picture of what affects students' accuracy of feeling of confidence. *Learning and Instruction*, 20, 372-382.
- CBR (2020) Innovatie werkprogramma 2020-2024. Rijswijk, CBR.
- CBR (2021) Strategisch Plan Toekomstgericht Examen. Rijswijk, CBR.
- CBR (2024) Programma van Toetsing en Afsluiting cat. B. Arnhem, CBR.
- De Craen, S. (2010). The X-factor A longitudinal study of calibration in young novice drivers (Trail dissertation series T2010/2). Delft, The Netherlands: TRAIL Research School.
- Doumen, M.J.A., Orji, M.A.C. en van Schagen, I.N.L.G. (2023) Hoe leren we jonge automobilisten veilig verkeersgedrag? Inzichten uit verkeersveiligheidsonderzoek en onderwijswetenschappen. Den Haag, SWOV.
- Doumen, M.J.A., Hoekstra, A.T.G. en van Schagen, I.N.L.G. (2024) Kunnen we een juiste houding, zelfinzicht en kalibratie aanleren in de rijopleiding? Een inventarisatie van bestaande trainingen. Den Haag, SWOV.
- Harms, I., Mesken, J. & Vissers, J.A.M.M. (2007) Modernisering CBR-praktijkexamen. Resultaten praktijkproef integraal examen. Amersfoort, DHV.
- Hazevoet, A. en Vissers, J.A.M.M. (2005) Periodiek Rijopleidingsonderzoek 2004/2005. Algemene vraagstelling. Rapport TT04-078. Veenendaal, Traffic Test.
- IBKI (2024) De rijinstructeur: Sleutel naar meer verkeersveiligheid. Rapport in opdracht van het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat met de uitwerking van de maatregelen 16, 17 en 18 uit het Advies Van rijles naar rijonderwijs van Emile Roemer. Nieuwgein, IBKI.
- Kint, S.T. van der, Vlakveld, W.P., Zwart, R.B.E. de, Mons, C., et al. (2022). Evaluatie van de gevaarherkenningstraining 'Blikveld'. R-2022-13. SWOV, Den Haag.

Martinussen, L.M., Møllera, M., & Prato, C.G. (2017) Accuracy of young male drivers' self-assessments of driving skill. *Transportation Research Part F*, 46, 228–235.

Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat (2018). *Veilig van deur tot deur. Het Strategisch Plan Verkeersveiligheid 2030. Een gezamenlijke visie op aanpak verkeersveiligheidsbeleid*. Den Haag, Ministerie I&W.

Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat (2019). *Landelijk Actie Plan Verkeersveiligheid 2019-2021. Veilig van deur tot deur*. Den Haag, Ministerie I&W.

Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat (2024) *Kamerbrief Voortgang Advies Roemer 'van rijles naar rijonderwijs'*. Den Haag, Ministerie I&W.

Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat (2024) *Vertaalslag Nationaal leerplan rijopleiding B*. Den Haag, Ministerie I&W

Morsink, P., Vissers, J.A.M.M. & Claessen, R. (2017) *Advanced Driver Assistance (ADAS) & driver training and testing. Position paper*. Amersfoort, RHDHV/ Rijswijk, CBR.

Moving (2018) *German Driving Schools report*. Berlijn, MOVING International Road Safety Association e.V.

Philipsen, A. & Somers, P. (2024) *Van rijles naar rijonderwijs. Advies KRV tot herinrichting (van de theorie) van de rijopleiding personenauto*. Lexmond, Symposium Koepel KRV 2024.

Nägele, R.C. (2018). *Jonge beginnende bestuurders. Beknopt overzicht van maatregelen*. Den Haag, RWS-WVL.

Nägele, R. en Vissers, J.A.M.M. (2003) *Rijopleiding in Stappen(RIS). Evaluatie van de vervolgproef in de provincie Gelderland 2002-2003*. Rapportnummer TT03-033. Veenendaal, Traffic Test.

Nägele, R. en Vissers, J.A.M.M. (2001) *Rijopleiding in Stappen(RIS). Evaluatie van een proef in de provincie Gelderland*. Rapportnummer TT01-062. Veenendaal, Traffic Test.

Nägele, R., Vissers, J.A.M.M., & Roelofs, E.C. (2006) *Herziening WRM: een model voor competentiegericht examineren*. Eindrapport. Amersfoort/Arnhem: DHV, Cito.

Rietman, J.Th.M. en Vissers, J.A.M.M. (2000) *Rijopleiding in Stappen (RIS). Handreiking met achtergronden en uitgangspunten van de RIS*. Rapportnummer TT00-90. Veenendaal, Traffic Test.

Roelofs, E.C. (2008). *Op weg naar congruentie tussen opleiden en beoordelen van docenten: een raamwerk voor competent handelen*. *Pedagogische Studiën*, 85, 280-293.

Roelofs, E.C. (2013) *Position paper 'Naar een ontwikkelingsgerichte rijopleiding'*. Arnhem, Cito.

Roelofs, E.C., Hukker, N. & Vissers, J.A.M.M. (2014) *Evaluatie Coaching DriveXperience 2014*. Amersfoort: RHDHV/ Arnhem: Cito.

Roelofs, E.C. & Vissers, J.A.M.M. (2014) *De ontwikkeling van de applicatie tot rijcoach tijdens praktijkritten voor jonge bestuurders*. Eindverslag. Amersfoort: RHDHV/ Arnhem: Cito.

Roelofs, E.C., & Vissers, J.A.M.M. (2015). *Vorderingentoetsen Rijbekwaamheid. Handleiding voor de afname van vorderingentoetsen als onderdeel van de Rijopleiding op Maat (ROM)*. Amersfoort: RHDHV/ Arnhem: Cito.

Roelofs, E.C., & Vissers, J.A.M.M. (2017). *Rijopleiding op Maat (ROM). Resultaten van de praktijkproef in Noord-Limburg*. Amersfoort: RHDHV/ Arnhem: Cito.

Roelofs, E.C., Vissers, J.A.M.M. & Tsapi, A. (2020) *Naar een meer effectieve initiële rijopleiding in Nederland. Een literatuuronderzoek naar de gewenste inhoud, methodiek en uitvoering*. Amersfoort, Royal HaskoningDHV/ Arnhem, Cito.

Roelofs, E.C., Hukker, N. & Vissers, J.A.M.M. (2022) *De Collegiale Adviesrit. Verslag van een pilot in de examenregio Goes*. Amersfoort, RHDHV/ Dieren, DABB.

Roelofs, E.C., Vissers, J.A.M.M., Tsapi, A. & Voskuil, K.(2023) *Uitgangspunten voor het leerplan voor de rijopleiding B*. Amersfoort, RHDHV/ Dieren, DABB.

Roelofs, E.C., Vissers, J.A.M.M. & Tsapi, A. (2023a) *Kerdoelen voor het Nationaal leerplan rijopleiding B*. Amersfoort, RHDHV/ Dieren, DABB.

Roelofs, E.C., Vissers, J.A.M.M. & Tsapi, A. (2023b) *Rijopleiding B: Educatief ontwerp en toetstraject*. Amersfoort, RHDHV/ Dieren, DABB.

Stone, N.J. (2000). *Exploring the Relationship between Calibration and Self-Regulated Learning. Educational Psychology Review, 12(4), 437-475.*

SWOV (2014a) *Facstsheet 'Trainen van gevaarherkenning'*. Den Haag, SWOV.

SWOV (2014b) *Factsheet 'Gevaarherkenning en het testen ervan'*. Den Haag, SWOV.

SWOV (2019). *Rijopleiding en -examen. SWOV-factsheet, maart 2019*. Den Haag, SWOV.
Tsapi, A., Vissers, J.A.M.M. & Buuron, I. (2022) *Hogere-ordevaardigheden (HOV) in het verkeer. Onderzoek naar internationale best practices voor het aanleren en testen van HOV bij verschillende bestuurderscategorieën*. Amersfoort, RHDHV.

Verstappen, C.G.C.O. & van Blitterswijk, M.C. (2021) *Handboek Rijopleiding in Stappen*. Sint-Michielsgestel, Verjo.

Vissers, J.A.M.M. en Bos, E.K. (1999) *Modulaire B-rijopleiding. Resultaten van een kleinschalige proef in de provincie Gelderland. Rapportnummer TT99-90*. Veenendaal, Traffic Test.

Vissers, J., Craen, S. de, Houtenbos, M., Kooistra, A., et al. (2004). *Tweede fase opleidingsprogramma beginnende bestuurders: resultaten van de Nederlandse proef*. In opdracht van het Regionaal Orgaan Verkeersveiligheid Gelderland ROVG. Regionaal Orgaan Verkeersveiligheid Gelderland (ROVG), Arnhem.

Vissers, J.A.M.M., Harms, I.H. en Mesken, J.M. (2007) *Modernisering CBR-praktijkexamen. Resultaten praktijkproef integraal examen*. Amersfoort, DHV.

Vissers, J.A.M.M., Roelofs, R.C. & Harms, I. (2009) Vernieuwing RIS-toetsingstraject. Amersfoort: RHDHV/ Arnhem: Cito.

Vissers, J.A.M.M., Roelofs, E.C. en Kern, G.H. (2012) The Drive Xperience. Draaiboek voor de praktijkdag jonge autorijders. Amersfoort, RHDHV

Vissers, J.A.M.M., Dekker, G. & Reiniers, R. (2019) Diepteonderzoek beginnende bestuurders. Amersfoort, RHDHV/ Utrecht, TeamAlert.

Vissers, J.A.M.M. & Tsapi, A. (2020) Kwaliteitsimpuls rij scholen. Onderzoek naar een rij scholenregister en kwaliteitscontrolesysteem. Amersfoort, RHDHV.

Vlakveld, W.P. (2000) Leerdoelen voor het rijbewijs-B. Rotterdam, Adviesdienst Verkeer en Vervoer.

Watson-Brown, N. (2021). Operationalising theoretical frameworks for a best-practice model of higher-order driving instruction for learner drivers. Queensland, University of the Sunshine Coast.

Weiße, B., & Kaufmann, K. (2015), CIECA-RUE Road User Education Project. Final Report. Brussel, CIECA.

Werkgroep Rijopleiding in Stappen (2000). Rijopleiding in Stappen (RIS). Werkboek voor de rijinstructeur. Rapportnummer TT00-104. Veenendaal, Traffic Test.

Bijlage 1: Resultaten consultatie stakeholders en experts

Interviews

Nederlandse stakeholders

RHDHV heeft met alle partijen die betrokken zijn bij de implementatie van het Advies Roemer gesprekken gevoerd om de inzichten over de transitie te verrijken en aan te vullen. Deze raadpleging is gebruikt om inzicht te krijgen in wat er volgens de stakeholders nodig is om de gewenste maatregelen concreet inhoud te geven en de stappen die nodig om die maatregelen door te voeren. Er zijn gesprekken gevoerd met IBKI, CBR, BOVAG, ANWB en de Koepel Rijopleiding en Verkeerseducatie (KRV).

Tijdens de interviews is een vaste gespreksleidraad gebruikt, zodat aan alle partijen dezelfde vragen zijn gesteld. De interviews zijn opgenomen en zijn vervolgens (geanonimiseerd) beschreven en gecategoriseerd in hoofdthema's en subthema's. Het verslag met de bevindingen is aan alle betrokken stakeholders toegestuurd, met name ter voorbereiding op de werksessie (zie volgende paragraaf).

Breed draagvlak voor Roemer maatregelen

Een eerste belangrijke conclusie van de interviews met de stakeholders is, dat het Advies Roemer nog steeds breed wordt ondersteund door alle betrokken partijen. Rijinstructeurs en rij scholen spelen een cruciale rol in het verhogen van de kwaliteit en verkeersveiligheid. Over het algemeen zijn er drie belangrijke knoppen waar je aan kunt draaien om via beter toegeruste rij scholen en rijinstructeurs de kwaliteit van de rijopleiding te verhogen: 1) de instroom van nieuwe rijinstructeurs, 2) het op peil houden van hun competenties, en 3) de kwaliteitscontrole van rijinstructeurs en rij scholen.

Voorbereidende stappen en afhankelijkheden

Om concreet inhoud te kunnen geven aan de toekomstige instructeursexamens en de toekomstige vakbekwaamheidsexamens (theorie én praktijk), is het belangrijk meer inzicht te hebben in de manier waarop belangrijke nieuwe elementen van het leertraject vormgegeven kunnen worden én welke instructeursvaardigheden daarvoor nodig zijn.

Met andere woorden, het leerplan voor de leerling (bouwsteen 1) is richtinggevend voor de inhoud/aanpak van de rijopleiding en het rijexamen (bouwsteen 2). En vervolgens bepalend voor de competenties van rijinstructeurs. Meer concrete uitwerking van de inhoud en opzet van de nieuwe rijopleiding en het nieuwe rijexamen zijn nodig om competenties van rijinstructeurs en instructeursexamens meer specifiek uit te werken. Dat betekent dat eerst belangrijke elementen van het nieuwe opleidings- en examentraject moeten worden uitgewerkt. Daarop aansluitend kunnen de nieuwe instructeursexamens en de nieuwe vakbekwaamheidsexamens worden ontwikkeld. En kan vervolgens inhoud worden gegeven aan toezicht op kwaliteit van rijinstructeurs en rij scholen én bijbehorende handhaving.

Hierbij geldt dat toetsen, opleiden en begeleiden nauw op elkaar moeten zijn afgestemd. Met andere woorden: toetsing door de instructeur tijdens de opleiding (de formatieve toetsing) moet zijn afgestemd op de toetsing door het CBR (de formatieve toetsing). Resultaten van formatieve toetsing moeten worden vastgelegd in het leerlingvolgsysteem.

Sluit aan bij methoden en werkwijzen die anticiperen op het Advies Roemer

Tijdens de gesprekken werd breed steun gegeven aan het gebruik van de methodiek van de Rijopleiding in Stappen (RIS) als kapstok om het competentiegericht, gefaseerd opleiden onder huidige rijinstructeurs (verder) te stimuleren. Het gaat immers om een leer- en toetstraject is dat al aansluit bij het Advies

Roemer. De stakeholders zien veel mogelijkheden om vanuit de doorontwikkeling van RIS (we spreken inmiddels van RIS 2.0; zie Verstappen en van Blitterswijk, 2021) stappen te zetten richting implementatie van de Roemer maatregelen. Met name door de transitieperiode te gebruiken worden om rijinstructeurs te stimuleren zich alvast bij te scholen tot RIS instructeur, zodat ze voorbereid zijn op het toekomstige systeem van competentiegericht, gefaseerd opleiden. In de toekomst, na implementatie van het nieuwe systeem van opleiden en examineren, moeten rij scholen vrij zijn in het gebruik van een lesmethode. Daarvoor zou een nieuwe term geïntroduceerd kunnen worden: de ‘Competentiegericht Rijonderwijs In Fasen’ (CRIF).

Stip op de horizon met concreet tijdpad en concrete doelen

Stimuleren van RIS is volgens velen de belangrijke concrete stip op de horizon zijn waar het veld van rijopleiding en rijexamen naar snakt. IenW zou de regie moeten nemen, samen met het veld haalbare doelen moeten stellen en moeten monitoren of de doelen worden gehaald. Breng in kaart wat effecten zijn van de groei van RIS-rijinstructeurs en RIS-opgeleide leerlingen. Zoals het effect op het slagingspercentage. Doe ook onderzoek naar de manier waarop het aantal benodigde lessen en de kosten voor het behalen van het rijbewijs zich ontwikkelen.

Samenwerking, communicatie en coördinatie

Er is behoefte aan een duidelijke lijn en strategie voor de transitiefase en later de implementatie van het nieuwe systeem. Centraal daarin is het meekrijgen van rijinstructeurs in het proces. Het uiteindelijke doel is het verbeteren van de verkeersveiligheid en het verhogen van de kwaliteit van de rijopleiding. Dit kan alleen bereikt worden door een gezamenlijke inspanning van alle betrokken partijen en een duidelijke communicatie van de voordelen en noodzaak van de veranderingen. Communicatie speelt een belangrijke rol in het enthousiasmeren van de branche voor de veranderingen. Er moet een kernboodschap overgebracht worden die de branche enthousiast maakt voor de verandering. Direct contact met de partijen wordt als belangrijk gezien om deze boodschap effectief over te brengen. Volgens de stakeholders ligt hier een belangrijke taak voor IenW.

Spreek het veld van rijopleiding aan op hun vakmanschap.

Communicatie moet waardering voor het vak van rijinstructeur uitstralen. De maatregelen van het advies Roemer bieden kansen om het imago van rijinstructeurs en rij scholen een ‘boost’ te geven. Directe communicatie in de vorm van fysieke bijeenkomsten is belangrijk. Ervaringen uit het verleden bewijzen dat deze vorm van communicatie effectief is.

Denk daarnaast na over een andere benaming voor het project. Ondertitel van het Advies Roemer ‘Van rijles naar rijonderwijs’ spreekt aan. In het toekomstige systeem kunnen rijinstructeurs zich veel meer onderscheiden met hun vakmanschap. Het imago van de rij schoolbranche wordt beter en de maatschappelijke waardering voor rijinstructeurs gaat omhoog. Die zouden in een nieuwe benaming van het project meer tot uiting moeten komen.

Waardering en beloning

Erkenningsregelingen en beloningen voor goede prestaties worden als belangrijk gezien. Dit kan bijdragen aan de motivatie van rijinstructeurs en rij scholen om zich in te zetten voor een hogere kwaliteit van de rijopleiding. Waardering en beloning zijn cruciaal voor de motivatie en kunnen bijdragen aan een hogere verkeersveiligheid. Er moet een systeem komen waarbij rij scholen en instructeurs beloofd worden voor goede prestaties, bijvoorbeeld door minder bijscholing of extra faciliteiten bij het CBR.

Rijinstructeurs hebben gemengde gevoelens over de veranderingen. Het is de verwachting dat veel zelfstandige instructeurs (‘eenpitters’) zich zullen moeten aansluiten bij grotere organisaties of moeten gaan samenwerken. Hoewel zelfstandigheid gewaardeerd wordt, is de verwachting dat door de invoering

van de maatregelen en de noodzaak van samenwerking het aantal zelfstandigen zal afnemen. Dit kan leiden tot een meer gestroomlijnde en professionele sector.

Een ander belangrijk thema is de waardering en professionalisering van het vak van rijinstructeur. Veel instructeurs voelen zich ondergewaardeerd ondanks hun intensieve en veeleisende werk. Er is een duidelijke roep om meer waardering en erkenning, wat kan bijdragen aan een betere verkeersveiligheid door een gedegen opleiding. Dit benadrukt het belang van het erkennen van de rol van rijinstructeurs in het verbeteren van de verkeersveiligheid.

Barrières en hindernissen

Tijdens de interviews is ook gesproken over mogelijke barrières en hindernissen wat betreft de implementatie van de maatregelen. De opleidingsbranche is verdeeld en veel rijinstructeurs en rijscholen zijn niet georganiseerd. Het nieuwe systeem brengt meer regulering met zich mee, wat op weerstand kan stuiten en mogelijk leidt tot het stoppen van niet-gemotiveerde instructeurs.

Een van de meest prominente barrières is de weerstand tegen verandering. Om door te groeien naar het nieuwe systeem is meer regulering nodig. Dat zal bij een deel van rijinstructeurs en rijscholen op weerstand stuiten. Mogelijk zal een deel van de niet-gemotiveerde instructeurs stoppen met het uitoefenen van hun beroep.

De concurrentie tussen rijinstructeurs is groot, en er is nog weinig bereidheid om samen te werken. Dit gebrek aan samenwerking wordt bemoeilijkt door de lage organisatiegraad binnen de branche. Ongeveer 80% van de rijinstructeurs is niet georganiseerd. Deze verdeeldheid maakt het moeilijk om een gezamenlijke visie en aanpak te ontwikkelen.

Algemeen gedeeld is de indruk, dat naast goede, welwillende rijinstructeurs/ rijscholen die voor kwaliteit gaan is er een grote middenmoot van rijinstructeurs/ rijscholen die prima kunnen leven met de huidige situatie. Daarnaast is er een groep rijinstructeurs/ rijscholen die als niet willend te karakteriseren is. De uitdaging is om de grote middenmoot mee te krijgen in het veranderingsproces.

Ten slotte vormt een gebrek aan ondersteuning, begeleiding en training een belangrijke barrière voor de succesvolle implementatie van de maatregelen. Rijinstructeurs hebben hulp nodig om zich aan te passen aan de nieuwe eisen en procedures. Zonder deze ondersteuning is de kans groot dat zij zich verzetten tegen de veranderingen. Daarnaast is er veel onzekerheid en wantrouwen tegenover de overheid en brancheorganisaties, wat de acceptatie van het plan bemoeilijkt. Dit benadrukt het belang van het gezamenlijk opstellen van een transitieplan om te komen tot de gewenste veranderingen.

Proeftuinen

Tijdens de interviews is een rijk scala aan meningen en ideeën de revue gepasseerd over het uitvoeren van proeftuinen als onderdeel van het transitieplan. Het is duidelijk dat proeftuinen een belangrijk instrument zijn om nieuwe methoden en systemen te ontwikkelen en te testen. Echter, om succesvol te zijn, moeten de doelen van de proeftuinen duidelijk zijn, moeten de experimenten goed worden begeleid en moet er voldoende financiële en organisatorische ondersteuning zijn.

Het is belangrijk om bij het ontwerp van de proeftuinen de wettelijke haalbaarheid in acht te nemen. Bepaalde (Europese) wet- en regelgeving kan ervoor zorgen dat elementen in een proeftuin nog niet juridisch gegrond zijn. Bij het daadwerkelijk ontwerpen van proeftuinen wordt deze wettelijke haalbaarheid nog verder getoetst. Uitgangspunt is dat er vooral wordt gekeken naar wat binnen deze kaders mogelijk is.

Een integrale pilot met de toekomstige rijopleiding en het toekomstige rijexamen is essentieel. In een dergelijke praktijkproef kan een eerste doorkijk worden gemaakt naar effecten van het nieuwe systeem van opleiden en examineren. Voordat een integrale pilot vormgegeven kan worden, moet eerst de inhoud van belangrijke nieuwe elementen van het nieuwe systeem van opleiden en toetsen worden ontwikkeld.

Voorbeelden van proeftuinen die genoemd zijn betreffen het ontwikkelen en testen van instrumenten voor de formatieve toetsing door rijinstructeurs om te zorgen voor aansluiting bij de nieuwe competentiegerichte beoordeling die op dit moment door het CBR ontwikkeld wordt en het ontwikkelen en testen van instrumenten om de hogere-ordevaardigheden een meer prominente plek in de opleiding te geven. Deze proeftuinen zijn essentieel voor het operationaliseren van de inhoud van nieuwe opleidingselementen. Maar ze zijn ook belangrijk om in beeld te brengen welke nieuwe competenties rijinstructeurs nodig hebben. Dat genereert vervolgens weer input voor de inhoud en de opzet van de toekomstige instructeursexamens en de vakbekwaamheidsexamens. Zo moeten de nieuwe competenties bijvoorbeeld een plek krijgen in de nieuwe praktijkbeoordelingsprotocollen voor de WRM-examens.

De in de interviews genoemde voorstellen voor proeftuinen kunnen tot vier belangrijke proeftuinen worden geclusterd, met de volgende hoofvragen als uitgangspunt:

- Hoe geef je concreet inhoud aan de door de rijnschool/ rijinstructeur af te nemen basistheorietoets, met als belangrijk doel een betere integratie van theorie en praktijk?
- Wat zijn belangrijke hogere-ordevaardigheden en hoe leidt je daarvoor op?
- Wat betekent het nieuwe systeem van competentiegerichte beoordeling voor de formatieve toetsing door de instructeur tijdens de opleiding?
- Hoe kan het leerlingvolgsysteem eruitzien en hoe kunnen bestaande digitale systemen van rijnscholen aansluiten bij het plan van eisen dat door het CBR wordt opgesteld?

Wetenschappelijke expertise

Tevens zijn gesprekken gevoerd met experts met een wetenschappelijke achtergrond. Er is een interview gehouden met de SWOV. In dat interview hebben we afgestemd met het onderzoeksprogramma van SWOV voor beginnende bestuurders en hebben we met name gefocust op de inhoud en de opzet van de proeftuinen om extra informatie te vergaren over het uitvoeren van proeftuin, en met collega-experts uit

Daarnaast hebben we gesproken met collega's uit Duitsland, die met een vergelijkbaar transitieproject in Duitsland bezig zijn. Deel om van de inhoud van hun aanpak te leren, maar met name om lering te kunnen trekken uit hoe een transitieperiode het beste benut kan worden.

Focus in proeftuinen eerst op ontwikkeling van nieuwe onderdelen

Proeftuinen zijn een effectief middel om nieuwe methoden en systemen te testen in een gecontroleerde omgeving. Via proeftuinen kunnen zowel fouten als successen worden geïdentificeerd en aangepakt. Dit biedt de mogelijkheid om snel aanpassingen door te voeren en de effectiviteit van nieuwe methoden te beoordelen. Sluit aan bij bestaande 'good practices', zowel in binnen- als buitenland. En maak gebruik van onderzoeken die in binnen- en buitenland worden uitgevoerd. Sluit aan bij onderzoek dat SWOV uitvoert naar hogere-ordevaardigheden en hoe je die een plek kunt geven in de rijopleiding.

Voor eerst de proeftuinen uit. Die hebben vooral een kwalitatief karakter, waarbij de nadruk ligt op ontwikkeling en eerste toetsing van nieuwe methodieken, technieken en lesmaterialen. Representativiteit van onderzoeksgroepen is in deze fase nog niet van groot belang. Het gaat er vooral om dat gewerkt kan worden met gemotiveerde leerlingen, rijinstructeurs en examinatoren. Nadruk ligt op wat ervaringen van belangrijke sleutelfiguren zijn.

Integrale pilot

Na het uitvoeren van de proeftuinen kan een integrale pilot worden opgezet en uitgevoerd. Dan gaat het om een grootschalige praktijkproef met het nieuwe systeem van opleiden en examineren, waarbij de nieuwe elementen tot een geheel zijn samengevoegd. In deze fase is het belangrijk om substantieel grote groepen leerlingen, rijinstructeurs en examinatoren bij de proeftuin te betrekken. In de integrale pilot is representativiteit van de onderzoeksgroepen wel belangrijk en kan ook een eerste doorkijk gemaakt worden naar mogelijke effectiviteit van het nieuwe systeem.

Betrokkenheid van rijinstructeurs en rij scholen

Het is van groot belang dat rijinstructeurs en rij scholen vanaf het begin betrokken worden bij de proeftuinen. Ga voor elke proeftuin na wat eventuele 'good practices' zijn en hoe daarvan gebruik gemaakt kan worden. Bij de proeftuinen ligt de nadruk op ontwikkeling van nieuwe methoden, technieken en lesmaterialen. Het is belangrijk dat dan gewerkt kan worden met gemotiveerde onderzoeksgroepen. Bij de integrale pilot moet de nadruk meer op representativiteit liggen en dient een doorsnee van de Nederlandse rij scholen en rijinstructeurs bij de proef betrokken worden.

Werksessie

Op 31 oktober 2024 hebben alle betrokken partijen, inclusief IenW, deelgenomen aan een door Royal HaskoningDHV gefaciliteerde werksessie.

In de werksessie zijn de resultaten van de interviews besproken. Ter voorbereiding ontvingen alle deelnemers een verslag van de belangrijkste uitkomsten van de gesprekken.

De werksessie heeft de resultaten van de afzonderlijke gesprekken bevestigd²⁰. Belangrijke, gedeelde conclusie van de deelnemersgroep was, dat er snel een concrete start gemaakt moet worden met de uitvoering van het programma 'Van rijles naar rijonderwijs'. Zoals al bij de resultaten van de interviews is beschreven, wordt aanhaken bij de methodiek van RIS als een belangrijk startpunt gezien. Wat betreft de uit te voeren proeftuinen is er consensus over het oppakken van vier proeftuinen. Vervolgens zou de uitvoering van een integrale pilot moeten worden aangepakt.

De deelnemers zien een belangrijke rol voor IenW als het gaat om de communicatie en de uitvoering van de proeftuinen. Daarnaast vinden deelnemers het belangrijk dat er in de transitiefase regelmatig overleg is met alle stakeholders, zodat iedereen op de hoogte is van ontwikkelingen en er gelegenheid is om ervaringen te delen.

Naam	Organisatie
Persoonlijke gegevens	

²⁰ Hoewel tijdens de werksessie de bevindingen uit de interviews zijn gedeeld en bevestigd, heeft de verslaglegging hiervan geen status. De uitspraken van de afzonderlijke deelnemers zijn niet onderzocht.

Persoonlijke gegevens	
[Redacted]	[Redacted]
[Redacted]	[Redacted]
[Redacted]	[Redacted]
[Redacted]	[Redacted]
[Redacted]	[Redacted]
[Redacted]	[Redacted]
[Redacted]	[Redacted]
[Redacted]	[Redacted]
[Redacted]	[Redacted]
[Redacted]	[Redacted]

Tabel 1: Overzicht van betrokken personen en organisaties bij de interviews en werksessie

Bijlage 2: RIS/ ROM en maatregelen Advies Roemer

In deze bijlage wordt een overzicht gegeven van een eerste toetsing van de mate waarin het opleidingsmodel van de Rijopleiding in Stappen (RIS) én de doorontwikkeling in het kader van de Rijopleiding op Maat (ROM) reeds aan essentiële kenmerken van drie belangrijke elementen/ onderdelen van een competentiegerichte rijopleiding in fasen (conform de aanbevelingen van het Advies Roemer) voldoen. Die toetsing is gedaan als onderdeel van het literatuuronderzoek 'Naar een meer effectieve initiële rijopleiding in Nederland' (Roelofs, Vissers en Tsapi, 2020).

Onderdeel 1: De aard van de rijtaak en doelen van de rijopleiding

Tabel B.1 bevat het oordeel met betrekking tot de mate waarin belangrijke uitgangspunten van onderdeel 1 in het RIS/ ROM model aan de orde komen. Een voorlopige conclusie is, dat in RIS/ ROM aan de meeste uitgangspunten aandacht wordt besteed. Voor de meeste geldt, dat er wel aanvullingen nodig zijn. Voor uitgangspunt 8 (Rijopleiding dient voor te bereiden op de toenemende automatisering van voertuigen) geldt, dat dit in RIS/ ROM nog onderbelicht is. Dat heeft ook te maken met het feit, dat aan het gebruik van ADAS en de ontwikkeling richting autonoom rijden in het examentraject nog weinig expliciete aandacht wordt besteed.

<i>Tabel B2.1 Mate waarin in RIS/ ROM aandacht wordt besteed aan elementen van bouwsteen 1: De aard van de rijtaak en doelen van de rijopleiding</i>		
Algemene uitgangspunten voor de inhoud en de doelen van de rijopleiding	Aandacht in RIS/ ROM	Aanvullingen
1. De rijtaak bevat meerdere lagen	+	Meer aandacht voor hoogste GDE-niveau.
2. Afdoende dekking van verkeerssituaties en mate van taakcomplexiteit	+	
3. Competentiegerichte benadering	+	Meer aandacht voor zelfevaluatie (zie ROM) en sociaal-moreel handelen in het verkeer.
4. Rijtaken en taakprocessen	+	
5. Fouten-overtredingen als informatie over taakprocessen	+	Vaardigheden van rijinstructeurs hier nog meer op toespitsen.
6. Balans tussen taakbekwaamheid en taakcomplexiteit	+	Meer aandacht voor zelfsturing en zelfevaluatievaardigheid van leerlingen.
7. Blijvend leren	+	Meer aandacht voor transfer naar periode van zelfstandig rijden: verplichte periode van begeleid rijden.
8. Rijopleiding dient voor te bereiden op de toenemende automatisering van voertuigen	+/-	Automatisering en gebruik ADAS moet beter worden geïntegreerd in opleidings- en toetsingstraject.
9. Streven naar hoge startbekwaamheid	+	
10. Groei in het voldoen aan rijstandaarden	+	Groei op belangrijke criteria van rijbekwaamheid moeten nog plaats krijgen in toetsingstraject.

Onderdeel 2: Het educatief ontwerp

In Tabel B.2 is het oordeel samengevat met betrekking tot de mate waarin belangrijke uitgangspunten van onderdeel 2 in het RIS/ ROM model aan de orde komen. Ook hier is het beeld, dat aan de meeste uitgangspunten aandacht wordt besteed. Op 3 van de 13 uitgangspunten is een verbetering nodig. Het fundament van de cognitieve taakanalyse (uitgangspunt 1) als basis voor het educatief ontwerp is nog onvoldoende gedocumenteerd. Ook de verbinding met eerdere verkeerseducatie (uitgangspunt 2) moet worden versterkt. Verkeerseducatie in met name het voortgezet onderwijs zou beter moeten anticiperen op c.q. aansluiten bij de rijopleiding. Uiteraard is dit niet alleen een taak voor de rijopleiding, ook de verkeerseducatie in het voortgezet onderwijs moet worden verbeterd. Ook de multimediale opslag in het geheugen zou meer aandacht in het RIS/ ROM model moeten krijgen. Variatie in aanbiedingsvormen (element 13) zou meer uitgewerkt moeten worden. Ook aan de integratie van theorie en praktijk zou meer aandacht besteed moeten worden. Daarbij zou het helpen als het toetsingstraject beter zou zijn afgestemd op de rijopleiding, zoals aan het begin van de rijopleiding een basistoets theorie verkeer en later in de opleiding een toets theorie gevaarherkenning.

<i>Tabel B2.2 Mate waarin in RIS/ ROM aandacht wordt besteed aan elementen van bouwsteen 2: Het educatief ontwerp</i>		
Kenmerken van educatief ontwerp	Aandacht in RIS/ ROM	Aanvullingen
1. Cognitieve taakanalyse als basis	-/+	Fundament voor RIS/ ROM moet beter beschreven worden.
2. Verbanden leggen met voorkennis en eerdere verkeersrollen	-/+	Verband met eerdere verkeerseducatie kan/ moet beter. Verkeerseducatie in het voortgezet onderwijs zou beter moeten aansluiten bij de rijopleiding.
3. Taken en taakcontext	+	
4. Taakordening van gemakkelijk naar moeilijk	+	
5. Afgestemde cognitieve last	+	
6. Taakprocessenmodel, scripts en schemata	+	
7. Ondersteunende theoretische informatie	+	Het zou helpen als het toetsingstraject beter zou zijn afgestemd op de rijopleiding. Zoals aan het begin van de opleiding een basistoets verkeer en later in de opleiding een toets gevaarherkenning.
8. Gedoseerde informatie tijdens de rijlessen	+	
9. Afnemende begeleiding	+	
10. Oefening van deeltaken	+	
11. Zelfsturing leerling	+	
12. Streven naar transfer	+	
13. Multimediale opslag in het geheugen	-/+	Variatie in aanbiedingsvormen zou meer uitgewerkt moeten worden, met name integratie theorie en praktijk verdient meer aandacht.

Onderdeel 3: Competente en effectieve rijinstructeurs

Tabel B.3 beschrijft het oordeel met betrekking tot de mate waarin belangrijke uitgangspunten van onderdeel 3 in het RIS/ ROM model aan de orde komen. Voor dit onderdeel is de voorlopige conclusie, dat op de helft van de opgesomde onderdelen aanvullingen en verbeteringen noodzakelijk zijn. Dat geldt met name voor de onderstaande onderdelen:

- Element 1: Competentiestandaard
- Element 3: Instructie, metacognitieve en motivationele strategieën
- Element 6: Feedback geven om zelfregulatie te stimuleren
- Element 9: Formatieve evaluatie: mix van instrumenten
- Element 10: Formatieve evaluatie: drie centrale vragen
- Element 11: Formatieve evaluatie: zelfevaluatie

<i>Tabel B2.3 Mate waarin in RIS/ ROM aandacht wordt besteed aan elementen van bouwsteen 3: Competente en effectieve rijinstructeurs</i>		
Kenmerken van competente en effectieve rijinstructeurs	Aandacht in RIS/ ROM	Aanvullingen
1. Competentiestandaard	-/+	Aanvullingen noodzakelijk in scholingstraject, zowel wat betreft standaard WRM-traject als wat betreft opleiding tot RIS instructeur
2. Instructie van expliciete instructie naar afnemende begeleiding	+	
3. Instructie, metacognitieve en motivationele strategieën	-/+	Moet meer aandacht krijgen.
4. Instructie, hardop denken	+	
5. Feedback geven over resultaat en proces	+	
6. Feedback geven om zelfregulatie te stimuleren	-/+	Moet meer aandacht krijgen.
7. Geïndividualiseerde feedback geven	+	
8. Omgaan met verschillen	+	
9. Formatieve evaluatie: mix van instrumenten	-/+	Moet beter worden uitgewerkt. In ROM zijn al verdere stappen gezet.
10. Formatieve evaluatie: drie centrale vragen	-/+	Zie opmerking bij punt 9.
11. Formatieve evaluatie: zelfevaluatie	-/+	Zie opmerking bij punt 9.
12. Overdracht van sturing	+	

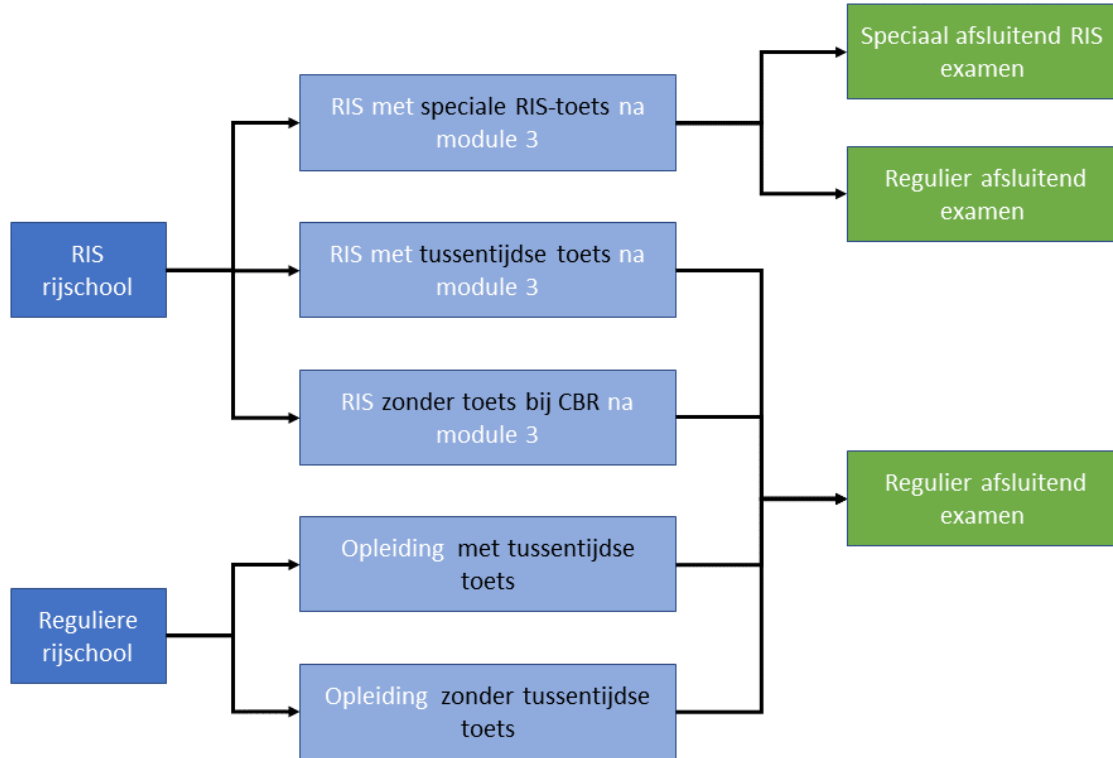
Bijlage 3: Informatie over RIS

De Rijopleiding in Stappen (RIS) is na succesvolle praktijkproeven in 2002 in opdracht van het ministerie van IenW uitgerold door het CBR binnen de rijopleiding in Nederland. Het CBR voert deze opdracht nog steeds uit. Binnen het CBR bestaat een managementstructuur om RIS te ondersteunen en deelname van leerlingen aan het RIS-opleidingstraject en toetsingstraject te stimuleren.

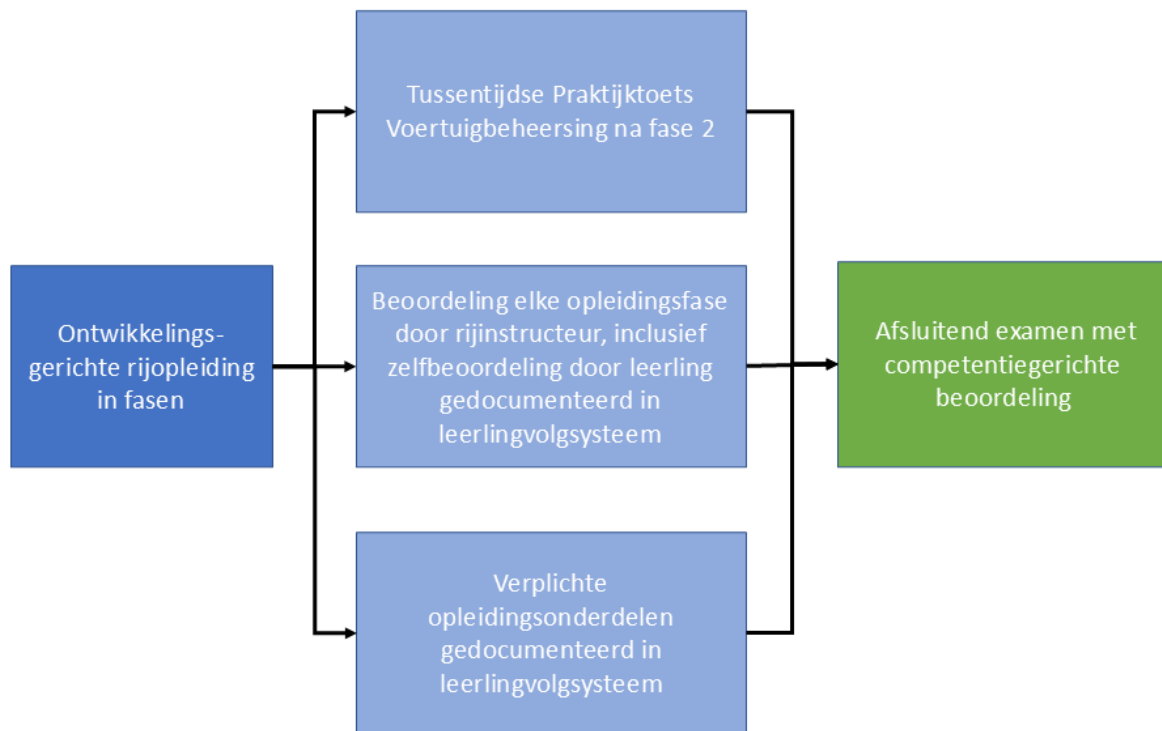
De RIS sluit deels al aan bij de opbouw van de rijopleiding, de toerusting van de rijinstructeur en de toets- en examenstructuur van het leerplan. Recent heeft een doorontwikkeling van de RIS plaatsgevonden. Inmiddels spreken we van RIS 2.0 (zie o.a. Verstappen en van Blitterswijk, 2021).

Er is een speciaal trainingsprogramma dat rijinstructeurs kunnen volgen. De opleiding tot RIS-instructeur is recent vernieuwd, onder andere naar aanleiding van het programma 'Van Rijles naar Rijonderwijs'. Daarmee anticipeert de nieuwe RIS instructeursopleiding op de aanbevelingen van dit advies. En daarmee is bij RIS opgeleide instructeurs een basis gelegd om leerlingen in fasen én via het aanleren van scripts op te leiden. Maar die basis is niet voldoende. Instructeurs moeten verder geschoold te worden, met name in aspecten van het leerplan, waarin RIS 2.0 momenteel nog niet (volledig) voorziet. Denk daarbij aan aandacht voor de hogere-ordevaardigheden, het periodiek competentiegericht beoordelen van leerlingen en het betrekken van leerlingen bij het eigen leerproces door hen voortdurend te laten reflecteren op het eigen leren. Deze en andere nieuwe onderdelen van het leerplan moeten in de vorm van proeftuinen ontwikkeld en op haalbaarheid getoetst worden.

Bijlage 4: Stelsel van opleiden en examineren nu en in de toekomst



Figuur B4.1 Mogelijke mengvormen opleiden en examineren in het huidige systeem



Figuur B4.2 Toekomstig systeem van opleiden en examineren: iedereen volgt hetzelfde traject