


Minister van Infrastructuur en Waterstaat,
de heer B. Madlener
Postbus 20901
2500 EX DEN HAAG

Uw kenmerk Ons kenmerk Datum
- CDS20240192/BWI/IFE 5 december 2024

Doorkiesnummer In behandeling bij E-mail
(088) 227 60 03 Directie 

Onderwerp: sneltoets tijdelijk niet aanbieden tussentijdse toets

Geachte heer Madlener,

Op 28 november vond het commissiedebat CBR plaats. Tijdens dit debat is gesproken over de wachttijden voor het praktijkexamen voor de auto (B-rijbewijs). U heeft de toezegging gedaan de Kamer te informeren over het inzetten van de noodmaatregel om tijdelijk geen tussentijdse toetsen aan te bieden. Hiermee komt ruimte vrij voor examens en dat verkort de wachttijden.

Bijgaand treft u onze sneltoets¹ aan, waarin wij hebben beschreven op welke wijze de tussentijdse toets voor de duur van maximaal een jaar geschrapt zou kunnen worden uit het aanbod. Daarmee worden netto circa 75.000 examenplaatsen vrijgespeeld over een periode van 12 maanden die effectief ingezet kunnen worden voor de praktijkexamens. Daarmee zal de wachttijd naar verwachting stap voor stap met 5-6 weken dalen. Dit leidt tot stabielere reserveringstermijnen met minder fluctuaties die op dit moment namelijk gedurende de week kunnen variëren van een paar weken tot bijna 20 weken. Dat betekent ook dat de door het CBR gecommuniceerde gemiddelde reserveringstermijnen geleidelijk aan beter gaan aansluiten bij de ervaren reserveringstermijnen door rij scholen en consumenten.

Alles overziend adviseren wij u om het voorstel met een positief oordeel aan de Kamer voor te leggen. Ondanks dat wij grote waarde hechten aan de tussentijdse toets en de onderwijskundige kracht daarvan, zal het structureel terugdringen van de wachttijden op alle locaties zonder noodmaatregel nog een langere adem vergen.

¹ De 'sneltoets uitvoerbaarheid moties en amendementen' is een instrument dat is ontwikkeld door het NPD (het netwerk van een groot aantal publieke dienstverleners) in samenwerking met het programma Werk aan Uitvoering (WAU). De sneltoets biedt een bewindspersoon de mogelijkheid de Kamer bij het indienen van moties, amendementen en verzoeken aan te bieden om de uitvoering middels een korte toets een snelle impactanalyse te laten maken met betrekking tot de effecten op burgers, kosten, uitvoerbaarheid etc. De bijgevoegde sneltoets is de eerste uitgebrachte toets in dat kader.

Om die reden geven wij er de voorkeur aan om met een korte klap een forse impact te maken en in een relatief beperkte periode van maximaal een jaar een substantieel deel van de achterstand weg te werken. Dat zal echter niet direct resulteren in een wachttijd die op alle locaties structureel binnen de kpi van 7 weken zal komen. Om die reden blijft het CBR ook volop inzetten op het vergroten van de examencapaciteit door het werven en opleiden van nieuwe examinatoren.

Het inhalen van 300.000 praktijkexamens auto

De twee lockdowns tijdens de coronapandemie resulteerden erin dat het CBR vijf maanden gesloten was. In totaal werden in deze periode circa 800.000 examenmomenten gemist waarvan ruim 300.000 praktijkexamens B. Gegeven het 1-op-1 karakter van een praktijkexamen betekende dit een grote uitdaging. Na de herstart van de dienstverlening moest, naast de reguliere dienstverlening, bijna een half jaar aan werk ingehaald worden met hetzelfde aantal examinatoren. In het plan van aanpak uit maart 2021 werden daarvoor twee hoofdrichtingen beschreven: het beperken van de instroom, met name door het verhogen van de slagingspercentages, waardoor er minder vraag naar examens zou zijn en het vergroten van de examencapaciteit waardoor er meer examens afgenomen zouden kunnen worden. De eerste route lag hoofdzakelijk bij de rij scholenbranche en leek aanvankelijk te werken. Kort na de heropening zagen we hogere slagingspercentages van rond de 55%, maar vrij snel daalde het slagingspercentage weer naar het niveau van voor corona (rond de 50%). Ondanks herhaalde oproepen om leerlingen pas examen te laten doen als zij er ook echt klaar voor zijn, zien we weinig beweging in de slagingspercentages. Al met al ligt het dus niet voor de hand dat hogere slagingspercentages op korte termijn soelaas gaan brengen om de wachttijden te verkorten.

Ten aanzien van het vergroten van de examencapaciteit heeft het CBR in de afgelopen jaren ingezet op overwerk, het terughalen van gepensioneerde examinatoren, maar vooral het werven en opleiden van nieuwe examinatoren. Ondanks de krappe arbeidsmarkt zijn er met veel (financiële) inzet inmiddels toch 180 nieuwe examinatoren bij gekomen. Tegelijkertijd zien we een forse uitstroom door pensionering, deeltijdpensionering en het vertrek van collega's die een nieuwe baan elders vinden. Hierdoor komt de netto groei van examinatoren aan het einde van dit jaar naar verwachting op 69 uit (van 571 examinatoren eind 2021 naar 640 examinatoren aan het einde van dit jaar). Daarnaast zien we een hoger ziekteverzuim dan voor corona. Het vergroten van de examencapaciteit heeft zeker effect en heeft ook de wachttijden aanzienlijk doen dalen in de afgelopen jaren. Tegelijkertijd blijkt het uitbreiden van capaciteit uitdagend en tijdrovend te zijn en in een lager tempo te gaan dan aanvankelijk gehoopt en gedacht. Het CBR blijft volop inzetten op het werven en opleiden van nieuwe examinatoren maar zal ook in de komende jaren te maken blijven hebben met uitstroom. Kortom, het verder uitbreiden van capaciteit zal op termijn zeker effect hebben maar vergt wel een langere adem dan mogelijk gewenst is.

Inzet noodmaatregel tijdelijk niet aanbieden tussentijdse toets

De tussentijdse toets is een instrument dat zowel door de rij scholenbranche als het CBR hoog gewaardeerd wordt. In het plan van aanpak uit maart 2021 is het tijdelijk niet aanbieden van de toets als een van de noodmaatregelen opgenomen. De verwachting was echter dat inzet niet nodig zou zijn en dat het verhogen van de slagingspercentages en het uitbreiden van examencapaciteit sneller tot het gewenste effect zouden leiden. Dit blijkt echter onvoldoende het geval te zijn waardoor in de afgelopen jaren de noodmaatregel een aantal keer op tafel heeft gelegen in de gesprekken tussen branche, CBR en het departement. Telkenmale was de conclusie echter dat dit niet wenselijk was gegeven het waardevolle karakter van de toets. Met het inzicht dat het structureel terugbrengen van de wachttijden op alle locaties binnen de kpi van 7 weken een langere adem zal vergen, geeft het CBR op dit moment toch de voorkeur aan het inzetten van deze noodmaatregel om op die manier in een relatief beperkte periode een grote hoeveelheid examencapaciteit vrij te kunnen maken en daarmee de wachttijden substantieel te verlagen.

Impact van het tijdelijk niet aanbieden van de tussentijdse toets

De tussentijdse toets wordt ingezet op circa driekwart van de opleiding en wordt afgenomen door het CBR. De toets is vrijwillig en heeft twee belangrijke voordelen. De eerste betreft de mogelijkheid om een vrijstelling te verdienen tijdens het 'echte' examen voor de bijzondere verrichtingen (bochtje achteruit, file parkeren etc.) doordat deze formele exameneis al tijdens de tussentijdse toets wordt afgetoetst. Het tweede voordeel is dat de tussentijdse toets een soort proefexamen is. Het heeft dezelfde opzet als het 'echte' examen met een ontvangst door de examinerator in de examenzaal, het hebben van een voorgesprek, het rijden van een route op instructie van de examinerator en het eindgesprek. Dit vermindert naar verwachting de spanning tijdens het 'echte' examen omdat men het al een keer heeft meegemaakt. Circa de helft van alle kandidaten kiest voor een tussentijdse toets.

De slagingspercentages van kandidaten die een tussentijdse toets hebben afgenomen laten het positieve effect ook cijfermatig zien. Op het 'echte' examen ligt het slagingspercentage van deze groep circa 10-12% hoger dan kandidaten die geen tussentijdse toets hebben afgenomen.

Hieruit mag echter niet de conclusie worden getrokken dat bij het tijdelijk niet aanbieden van de tussentijdse toets de slagingspercentages eveneens 10-12% zullen dalen. Er is consensus dat de toets op dit moment vooral wordt ingezet door de beter presterende rijsscholen die een goed opleidingsprogramma hebben (vaak modulair) en waar de tussentijdse toets een vast onderdeel van uitmaakt. Het is dus niet zozeer de toets die tot een hoger slagingspercentage leidt, maar de kwaliteit van de opleiding van de rijsschool die deze inzet. Tegelijkertijd is het wel reëel te verwachten dat er wel enig effect op de slagingspercentages zal zijn. Bij het bepalen van de impact van het inzetten van deze maatregel op de wachttijden heeft het CBR rekening gehouden met een daling van het slagingspercentage met 2%.

Wachttijd praktijkexamen B neemt naar verwachting met 5-6 weken af

Het CBR neemt jaarlijks ruim 100.000 tussentijdse toetsen af. Bij het bepalen van de impact van het tijdelijk niet aanbieden van de toets is echter berekend dat deze maatregel netto 75.000 examenplaatsen realiseert. Dat is een veilige marge waarbij rekening is gehouden met een lager slagingspercentage (en dus meer herexamens) en met een mismatch tussen locaties waar de 'nood' het hoogst is en de huidige inzet van tussentijdse toetsen. In de Randstad zijn de wachttijden bijvoorbeeld hoger dan in andere gebieden terwijl het aantal tussentijdse toetsen dat daar wordt afgenomen in verhouding lager is dan in andere delen van het land. Het effectief vergroten van de examencapaciteit met 75.000 leidt tot een afname van de wachttijden met circa 8 weken. Het CBR overweegt echter de extra capaciteit, mede op verzoek van de branche, deels ook in te zetten voor andere praktijkexamens waar de wachttijden langer zijn. Dit betreft de examens voor motor (A), brommer (AM) en de auto met aanhanger (BE). Hierdoor zal de impact op de wachttijden voor het praktijkexamen B circa 5-6 weken bedragen.

Terugbrengen wachttijden is gezamenlijke verantwoordelijkheid branche en CBR

In de afgelopen jaren is er veel overleg geweest tussen het CBR en vertegenwoordigers van de branche van rijsscholen. Daarbij is intensief gesproken over mogelijke maatregelen om de wachttijden sneller te doen dalen. Tijdens deze gesprekken zijn de verschillende partijen het grotendeels met elkaar eens dat zowel kwaliteitsverbetering in de branche als het uitbreiden van examencapaciteit belangrijke stappen voorwaarts zijn. Het CBR wil dan ook graag in gezamenlijkheid met de branche blijven werken aan een goed en eerlijk toekomstperspectief voor kandidaten en rijsscholen. Het voorstel om tijdelijk de tussentijdse toets niet aan te bieden valt het CBR zwaar omdat dit vooral de goed presterende rijsscholen raakt. Indien we hiertoe over gaan is het voor het CBR randvoorwaardelijk om tegelijkertijd dus ook stappen te zetten op het pad van kwaliteitsverbetering. Het implementeren van de adviezen van Emile Roemer kan daar een belangrijke bijdrage aan leveren. De voorbereidingen zijn in volle gang en het CBR ziet graag

dat we daar zo spoedig mogelijk concreet mee aan de slag gaan. Vooruitlopend daarop ziet het CBR nog mogelijkheden om de goed presterende rijsscholen meer ruimte te geven bij het reserveren van examens door, net zoals nu het geval is op zaterdag, het achtste en negende B-examen op de weekdagen met voorrang beschikbaar te stellen voor rijsscholen met een slagingspercentage van 40%.

Een toets afgenomen door de branche

Tijdens het commissiedebat is ook gesproken over het afnemen van een vergelijkbare toets door rijsscholen. Het CBR is er een groot voorstander van dat de branche een dergelijke toets ontwikkelt die door rijsscholen kan worden ingezet. Op dit moment zijn er al rijsscholen die een eigen toets hebben en deze inzetten tijdens de opleiding. Het is daarmee een instrument dat in de breedte de potentie heeft om de kwaliteit van de opleiding te verbeteren en de kandidaat beter voorbereidt op het examen. Het CBR is graag bereid om de beschikbare kennis en expertise in te zetten om de branche daarbij te helpen. Tegelijkertijd staat het CBR op het standpunt dat het geen vervanging kan zijn voor de huidige tussentijdse toets bij het CBR. Die heeft een wettelijke basis en kent formele toetselementen die een vrijstelling geven op het 'echte' examen. Daarnaast moet niet onderschat worden wat de waarde is van het 'proefdraaien' bij het CBR waarmee het echte examen wordt gesimuleerd. Een aspect dat niet door de rijsschool kan worden geboden. Gegeven de formele toetselementen tijdens de tussentijdse toets en het feit dat het sinds jaar en dag naar alle tevredenheid van partijen door het CBR wordt afgenomen, ziet het CBR dan ook geen wettelijke basis noch nut en noodzaak om formele examentaken over te dragen aan rijsscholen.

Maatregelen om slagingspercentages te verhogen

Tijdens het commissiedebat is ook veelvuldig gesproken over het verhogen van de slagingspercentages door het sanctioneren van slecht presterende rijsscholen en het belonen van goed presterende rijsscholen. U heeft de Kamer toegezegd voor de zomer met een plan van aanpak te komen hoe de kwaliteit van rijsscholen met een laag slagingspercentage (lager dan 30%) kan worden verbeterd. Het CBR onderschrijft deze aanpak in het belang van consumenten en de verkeersveiligheid en levert daar graag een bijdrage aan. In de afgelopen jaren hebben wij veel tijd en energie gestoken in het bedenken van dergelijke maatregelen maar liepen wij steeds tegen grenzen aan omdat wij juridisch slechts zeer beperkte mogelijkheden hebben om onderscheid te maken tussen rijsscholen. Met aanpassing van de regelgeving zien wij echter zeker mogelijkheden om voorrang te geven aan goed presenterende rijsscholen, bijvoorbeeld door het bieden van meer reserveringsmogelijkheden.

Tot slot

Het tijdelijk niet aanbieden van een kwalitatief goed en effectief instrument is geen gemakkelijke keuze. Tegelijkertijd moet het afgezet worden tegen de wachttijden die door de branche als te lang worden ervaren en impact hebben op leerlingen en op de bedrijfsvoering van rijsscholen. Het inzetten van de noodmaatregel heeft een forse impact op de wachttijden voor het praktijkexamen auto die naar verwachting met 5-6 weken zullen afnemen. Wij verwachten dat een combinatie van het tijdelijk niet aanbieden van de tussentijdse toets en maatregelen om de kwaliteit van het rijonderwijs te verbeteren een steun in de rug gaan vormen voor rijsscholen die hun vak serieus nemen en het beste met kandidaten voor hebben. Kandidaten en de branche verdienen dit ook. Mocht u nadere toelichting wensen dan zijn wij daar uiteraard toe bereid.

Met vriendelijke groet,

Alexander Pechtold,
algemeen directeur

Jan Jurgen Huizing,
directeur bedrijfsvoering