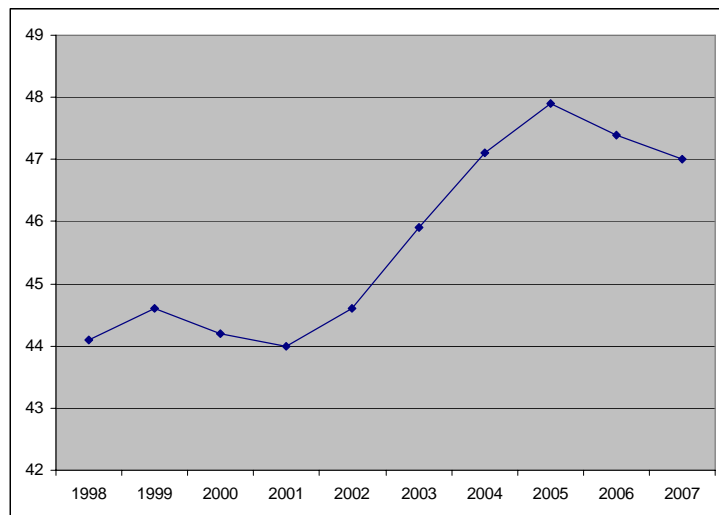


Opinie stuk: Joost Broekens  
**Centraal Bureau Rijvaardigheidsbewijzen: verdeel en heers**

In Nederland ligt de verantwoordelijkheid voor het uitgeven van rijvaardigheidsbewijzen bij het *Centraal Bureau Rijvaardigheidsbewijzen* (CBR). Dit is een zelfstandig overheidsorgaan; een privaatrechtelijke stichting. Deze stichting “is belast met een verkeersveiligheidsstaak: het beoordelen van de rijvaardigheid en medische geschiktheid van bestuurders en de vakbekwaamheid van professionals in transport en logistiek” (website CBR). Het CBR is verantwoordelijk voor haar eigen inkomsten (88 miljoen per jaar, zie jaarrekening 2006). Hiervan wordt ongeveer 46% verkregen uit de theorie en praktijk examens uit de categorie personenauto (B), en dan vooral uit de praktijkexamens (verantwoordelijk voor 32% van de totale inkomsten van het CBR). Deze kosten worden betaald door degene die het rijexamen aflegt.

De combinatie van verantwoordelijkheid voor eigen inkomsten en de enige weg zijn via welke rijbewijzen gehaald kunnen worden, maakt van het CBR een organisatie die de schijn van belangenverstremgeling tegen heeft. Een voorbeeld. Stel dat de rijopleidingen in Nederland veel beter worden. Dat zou gebeurd kunnen zijn tussen 2001 en 2005 waarin de slagingspercentages voor de praktijkexamens voor personenauto's stabiel stegen van ongeveer 44% naar ongeveer 48% (zie grafiek, bron: website CBR, april 2008). Vóór die periode waren de percentages vanaf 1986 stabiel rond de 44% (bron: Evaluatie Wet

Rijonderricht Motorvoertuigen (WRM), 2004). In 2002 is het CBR begonnen met het openbaar maken van de slagingspercentages van rij scholen. Als een kandidaat een betere rij school selecteert is hij of zij beter voorbereid. Stel dat deze trend door zet tot in 2010 (wat niet gebeurt zoals te zien is in de grafiek). Dat zou betekenen dat in 2010 het slagingspercentage 53% zou zijn. Iets wat heel goed is, omdat dit betekent dat kandidaten beter voorbereid naar het examen gaan. Helaas is deze percentagestijging voor het CBR niet goed. In plaats van 2,27



examens per persoon te verkopen (slagingspercentage 44%) worden er nu 1,89 verkocht (53%). Dit is 17% minder praktijkexamens categorie B, een daling van de totale inkomsten van het CBR van  $17\% \cdot 32\% \cdot 88M$ : een slordige 4,5 Miljoen euro. Het CBR kan hier een aantal dingen aan doen. De stichting kan bezuinigen (moeilijk maar eerlijk; minder vraag naar de service van het CBR want mensen slagen sneller). De examens kunnen moeilijker worden (veel werk, maar niet nodig het examen was prima, de kandidaten werden beter). Ten slotte kan er een intern slagingspercentage komen. Deze laatste oplossing is veruit de makkelijkste omdat het slechts wat rekenwerk vereist. Maar deze oplossing is onredelijk omdat dat betekent dat kandidaten plotseling zouden moeten zakken omdat het slagingspercentage naar beneden moet.

Dit voorbeeld is fictief, maar gebruikt de werkelijke gegevens van het CBR. Het voorbeeld is bedoeld als verduidelijking van het feit dat de schijn van belangenverstremgeling aanwezig is. Wat deze schijn vergroot is dat er geen objectieve maat is voor het bepalen wanneer iemand gezakt of geslaagd is. Natuurlijk zijn er papieren richtlijnen, maar niemand kan achteraf aantonen dat de beslissing van een examiner terecht was. Er zijn simpelweg geen bewijzen. Dit maakt het praktisch nutteloos voor een kandidaat om een klacht over de beoordeling in te dienen. De consequentie is dat het terechte gevoel bij een kandidaat ontstaat dat hij of zij volkomen aangewezen is op de willekeur van de examiner. Dit is een situatie die vanuit pedagogisch oogpunt ongewenst is. Een kandidaat moet laten zien dat hij rijvaardig is. Als een kandidaat het idee heeft aan de willekeur van de examiner overgeleverd te zijn is de druk op een kandidaat onredelijk hoog. Verder is het zo dat door het ontbreken van bewijs, en

doordat elke examiner een eigen persoonlijkheid en eigen rijstijl heeft, er oncontroleerbare verschillen tussen examinatoren zijn. De ene keer rijdt iemand te vlot, de andere keer te traag, te voorzichtig, etc. Dit creëert een situatie waarin de kandidaat het gevoel krijgt niet te weten wat er van hem of haar wordt verwacht. Deze zaken rondom de uitvoering van het rijexamen spelen de schijn van belangenverstremming in de kaart. De redenering voor een gezakte kandidaat is logisch en terecht: “Als *hij mij* laat zakken, vult *het CBR haar* zakken.”

Doordat alleen het CBR rijvaardigheidsbewijzen kan afgeven, en via deze functie haar inkomsten krijgt, zal de schijn van belangenverstremming altijd blijven bestaan. Het rijbewijs is een voor bijna elke Nederlander essentieel document. Het CBR heeft dus een vaste hoeveelheid potentiële “klanten” waarvan zij ook kunnen bepalen hoeveel geld er per klant gemiddeld verdiend gaat worden. Het verbazingwekkende is dat er een redelijk eenvoudige oplossing is, en dat hiervoor alleen maatschappelijke wil nodig is. Het ontbreekt aan deze wil. Diegene die iets kunnen veranderen (een grote groep mensen *met* rijbewijs) hebben geen interesse meer in het probleem. Diegene die met het probleem zitten kunnen niets veranderen (kleine groep mensen die bezig is met afrijden): *verdeel en heers*.

Bijna iedereen heeft tegenwoordig een rijbewijs nodig. Het halen van het rijbewijs is dus vergelijkbaar met het hebben van een wegennet, een huis, en andere basisbehoeften in onze maatschappij. Daar staat tegenover dat verkeersveiligheid belangrijk is. Het is dus essentieel om één goed orgaan te hebben dat de rijvaardigheid test. Een mogelijke oplossing ligt in de financiering van dat orgaan. Het CBR krijgt ongeveer 28 miljoen Euro per jaar binnen aan examengelden voor praktijkexamen B (32% van 88M). Dit bedrag zou ook als basisfinanciering door de Nederlandse staat aan het CBR gegeven kunnen worden. Dit komt neer op ongeveer 1,75 euro per jaar per inwoner. Het afnemen van het rijexamen kost dan slechts de huur van de rijauto. In feite betaalt iedereen deze 1,75 Euro nu ook maar in grotere brokken (eigen herexamen, herexamen van een kind of partner). Het verschil is dat er in dit systeem geen schijn van belangenverstremming is. Het zakken van een kandidaat is niet meer direct gekoppeld aan hogere inkomsten voor het CBR. Verder is het zo dat de kosten voor het behalen van het rijbewijs eerlijker verdeeld zijn. Iemand die zenuwachtiger is aangelegd, of iets meer moeite heeft met het leren autorijden betaalt in de nieuwe situatie geen 1000 Euro méér voor het behalen van het rijbewijs dan een ander. Dat is een stuk eerlijker, net zo eerlijk als een ziektekostenverzekering zonder no-claim korting (want niemand kiest ervoor om ziek te zijn), schoolgeld dat gelijk is voor iedereen (en niet duurder voor minder begaafde mensen omdat ze meer begeleiding nodig hebben), en treinkaartjes die even duur zijn voor dunne als dikke mensen. Er zijn mensen die het zich kunnen veroorloven om een rijbewijs te halen en 4 keer te zakken. Er zijn ook een heleboel mensen die dat geld een stuk beter kunnen gebruiken of zelfs niet kunnen missen. Is het wenselijk dat iemand met weinig geld na twee keer zakken moet stoppen met rijles en afrijden en dan het gevoel heeft dat het CBR hem of haar heeft gesaboteerd?

Natuurlijk kan zo'n nieuw systeem tot gevolg hebben dat het CBR te veel belast wordt door kandidaten die zomaar hun examen aanvragen. Als dit veel gebeurt zakt het slagingspercentage en kan het CBR in financiële problemen komen. Hier zijn echter oplossingen voor te vinden, zoals een minimale tijd of aantal lessen tussen de rijexamens. Kandidaten komen hierdoor beter voorbereid naar het volgende examen en het slagingspercentage stijgt vanzelf. Dit is exact wat het CBR zou moeten doen volgens hun visie: *het CBR is belast met een verkeersveiligheidsstaak* (website CBR).

Al met al is dit een duidelijker en eerlijker systeem zonder schijn van belangenverstremming. Het heeft geen ingewikkelde technische ingrepen zoals camera's in de lesauto nodig. Het is eenvoudig in te voeren en het CBR hoeft zich niet constant te verdedigen. Want één ding staat voorop, het CBR moet de rijvaardigheid van een kandidaat goed kunnen beoordelen, maar de manier waarop dat nu gaat is te ondoorzichtig, te onherroepelijk en heeft de schijn van belangenverstremming tegen.