

# **Plan van aanpak Taskforce Examenafname**

maart 2021

# Inhoudsopgave

Samenvatting .....	3
1. Inleiding .....	6
1.1 Grote maatschappelijke en economische effecten van COVID-19 .....	6
1.2 Impact op burgers, rijkschoolbranche en CBR .....	6
1.3 Impact groter voor praktijkexamens .....	7
1.4 CBR Taskforce Examenafname .....	7
2. Problematiek als gevolg van de lockdowns .....	8
2.1 Inleiding: maatschappelijk belang rijkschoolbranche en CBR .....	8
2.2 Rijscholen, examens en reserveringstermijnen .....	8
2.3 Aard en omvang van de problematiek .....	9
2.4 Marktvrage en in te lopen praktijkexamens .....	9
2.5 In te lopen theorie-examens .....	10
2.6 Impact op reserveringstermijnen voor praktijkexamens .....	11
2.7 Maatschappelijke impact .....	11
3. Maatregelen: proces en afweging .....	12
3.1 Inleiding .....	12
3.2 Capaciteit en instroom .....	12
3.3 Uitgedachte maatregelen van externe stakeholders .....	13
3.4 Afwegingskader voor maatregelen .....	13
3.5 Aannames .....	13
3.6 Nagestreefde reserveringstermijnen .....	14
3.7 Mogelijkheden tot spoed en coulance .....	14
3.8 Interne afstemming dienstverlening CBR .....	15
4. Capaciteitsverhogende maatregelen .....	16
4.1 Inleiding .....	16
4.2 Capaciteitsverhogende maatregelen .....	16
4.3 Overzicht effect van capaciteitsverhogende maatregelen .....	18
5. Instroombeperkende maatregelen .....	20
5.1 Inleiding .....	20
5.2 Inzetstrategie instroombeperkende maatregelen .....	20
5.3 Verhogen van het slagingspercentage .....	20
5.4 Het tijdelijk niet aanbieden van examenproducten of het verhogen van de examenleeftijd <sup>22</sup> .....	22
5.5 Overzicht effect van instroombeperkende maatregelen .....	25
6. Financiële consequenties: meerjarige impact financieel resultaat 2022-2025 .....	28
7. Bijlage 1: overzicht van inventarisatie mogelijke maatregelen .....	29
8. Bijlage 2: verslag dialoogsessie met branche .....	39
9. Bijlage 3: samenvatting dialoogsessie met jongeren .....	40

# Samenvatting

## Achtergrond

COVID-19 heeft een grote maatschappelijke en economische impact. Vele sectoren worden geraakt, waaronder de rijkschoolbranche en in het verlengde daarvan de examinering bij het CBR. Door het stilleggen van de dienstverlening van het CBR en de branche gedurende bijna 5 maanden, is een stuwmeer aan kandidaten ontstaan die aan de rijopleiding willen beginnen of deze willen afronden en een examen willen doen bij het CBR. Het wegwerken van dit stuwmeer aan kandidaten is een maatschappelijk vraagstuk wat de inzet vraagt van alle betrokkenen.

## Omvang problematiek

Vóór het coronavirus Nederland trof, waren de reserveringstermijnen van het CBR bij de theorie- en praktijkexamens, rijtesten en toetsen op orde. Alle kandidaten konden snel examens doen. Jaarlijks neemt het CBR zo'n 1,5 miljoen examens, toetsen en rijtesten af. Door de eerste lockdown in het voorjaar van 2020 konden ruim 300.000 examens, toetsen en rijtesten niet doorgaan. In de periode tussen de lockdowns van mei tot medio december in 2020 nam het CBR 120.000 extra theorie- en praktijkexamens af door onder meer verruiming van openingstijden en veel overwerk. Door de tweede lockdown van 15 december 2020 tot en met maart 2021 is het aantal in te halen examens, toetsen en rijtesten verder opgelopen, tot meer dan 600.000. Dit zijn deels gereserveerde examens die als gevolg van corona uitgesteld zijn en deels nog niet geplande examens die onder normale omstandigheden hadden kunnen plaatsvinden. Deze in te halen examens komen, als de markt vraag gelijk blijft, boven op de anderhalf miljoen examens die het CBR normaal gesproken in een jaar afneemt.

## Problematiek het grootst bij de praktijkexamens

Het CBR verwacht het opgelopen stuwmeer aan kandidaten bij de theorie-examens, ruim 300.000, relatief snel in te kunnen lopen zodra alle beperkingen worden opgeheven. De theorie-examens A, AM, en B kunnen in maart 2021 nog niet worden herstart. Met maximale openstelling en overwerk kan de capaciteit worden verhoogd tot circa 200% van normaal. Hiermee kan voor het einde van 2021 de reserveringstermijn weer binnen KPI zijn (maximaal 4 weken voor een theorie B-examen). Een en ander is wel afhankelijk van of en wanneer beperkende maatregelen (bijvoorbeeld aantal mensen in een zaal) worden opgeheven.

Bij de praktijkexamens, met een stuwmeer van ruim 290.000 in te halen examens, is de situatie anders. Door het 1-op-1 karakter zal het zonder verdere maatregelen nog mogelijk tot 2026 duren voordat het extra examens is ingehaald en de reserveringstermijnen weer binnen KPI zijn. Met de ophoping van examens lopen de reserveringstermijnen voor de praktijkexamens op. Vanaf de herstart in maart 2021 is de verwachting dat de reserveringstermijnen kunnen oplopen tot 15-20 weken, met uitschieters die daar bovenuit komen. De exacte reserveringstermijnen zijn pas vast te stellen een aantal weken na de herstart. Overigens gelden deze reserveringstermijnen voor de 'particuliere' praktijkexamens (met name A, AM, en B). Voor de categorieën C en D (vrachtauto en bus) is de problematiek veel kleiner en is de verwachting dat examens voor deze categorieën snel weer binnen KPI kunnen worden afgenomen. Het CBR zal in de uitvoering voorrang geven aan beroepsexamens, en coullance/spoed toepassen voor schrijnende gevallen.

## Maatschappelijke impact

Een reserveringstermijn van 15-20 weken heeft een grote maatschappelijke impact. Mensen hebben het rijbewijs nodig voor werk, school of stage, mantelzorg of mobiliteit in brede zin. Een groot deel van de kandidaten die te maken krijgt met de langere reserveringstermijnen zijn jongeren die door COVID-19 al onevenredig hard worden geraakt. Bij de rijkschoolbranche kan het op zijn beurt tot ophoping van leerlingen leiden waardoor zij mogelijk niet het maximale aantal leerlingen op kunnen leiden die de markt biedt. Deze situatie is onwenselijk.

Daarom heeft het CBR zich voorbereid op een inhaalslag. Er is daarvoor een Taskforce examenafname ingesteld om maatregelen uit te werken die deze inhaalslag kunnen realiseren. Dat is geen gemakkelijke opgave en vergt tijd. Het streven is om in januari 2022 een gemiddelde reserveringstermijn voor de particuliere praktijkexamens te bereiken van 10-14 weken, en aan het einde van 2022 weer een gemiddelde reserveringstermijn van 7 weken (de afgesproken kritische prestatie-indicator, ofwel KPI).

## Set aan maatregelen

Het wegwerken van het stuwmeer aan examens is een maatschappelijk vraagstuk. Een vraagstuk waarvoor een grote gezamenlijke inspanning van rijkscholen, kandidaten en CBR benodigd is en dat

mogelijk vraagt om onconventionele maatregelen. Daarvoor is ook politieke en beleidsmatige steun van de Tweede Kamer en het ministerie van IenW vereist.

Het CBR heeft medewerkers, de rijkschoolbranche en jongeren gevraagd om mee te denken hoe de problematiek van het inlopen van examens kan worden aangepakt. Dit heeft geleid tot meer dan 200 mogelijke maatregelen, die allen zijn beoordeeld op basis van een afwegingskader. Uiteindelijk is een beperkt set aan maatregelen overgebleven die zijn in te delen in twee categorieën:

1. Het verhogen van de capaciteit bij het CBR, zodat meer examens kunnen worden afgenomen;
2. Het beperken van de instroom van kandidaten, zodat er minder examens worden gevraagd.

### Capaciteitsverhogende maatregelen

Met betrekking tot capaciteitsverhogende maatregelen gaat het om het uitbreiden van de examencapaciteit door het aantal examinatoren te verhogen, dan wel het uitbreiden van de inzetbaarheid van de reeds in dienst zijnde examinatoren. Hiervoor neemt het CBR direct de volgende maatregelen:

1. Werving van 100 examinatoren (bovenop de huidige circa 570 examinatoren)
2. Behouden en terughalen van 67+'ers
3. Overwerk
4. Mogelijk maken van overwerk op doordeweekse feestdagen

Tabel 1: Impact capaciteitsverhogende maatregelen (voor 2022 vooralsnog geen 67-plussers en overwerk ingeboekt. Eventuele inzet op basis van situatie begin 2022)

Capaciteitsverhogende maatregelen	Extra examens in 2021	Extra examens in 2022	Totaal extra examens 2021 +2022
Werving van 100 examinatoren	1.000	89.000	90.000
Behouden en terughalen van 67-plussers	10.000	0	10.000
Overwerk	47.000	0	47.000
Vrijwillig overwerk op doordeweekse feestdagen	5.000	0	5.000
<b>totaal</b>	<b>63.000</b>	<b>89.000</b>	<b>152.000</b>
Impact op reserveringstermijnen	4 weken	6 weken	10 weken

Gezamenlijk leveren deze maatregelen in 2021 63.000 extra examens op, waardoor de reserveringstermijn in 2021 met circa 4 weken wordt verminderd. In 2022 leidt dit tot een extra 89.000 examens en wordt de reserveringstermijn met ongeveer 6 weken verminderd. Dit betekent dat hiermee de reserveringstermijnen ultimo 2022 tussen de 5 en 14 weken zullen liggen. De bandbreedte is groot omdat vele factoren onzeker zijn, waaronder de markt vraag.

### Instroombeperkende maatregelen

Gezien het streven om ultimo 2021 een reserveringstermijn van 10-14 weken te bereiken en ultimo 2022 binnen de KPI van 7 weken te komen zijn de capaciteitsverhogende maatregelen niet voldoende. De problematiek vraagt de inspanningen van verschillende belanghebbenden, waaronder opleiders en jongeren. Hun medewerking is essentieel. Dat kan op twee manieren:

1. Het verhogen van het slagingspercentage (minder herexamens nodig)
2. Het tijdelijk niet aanbieden van bepaalde examenproducten (tussentijdse toets en faalangstexamen) of het verhogen van de examenleeftijd

Bij de inzet van deze maatregelen ligt de focus primair op het verhogen van de slagingspercentages voor de categorie B. De doelstelling daarbij is dat de slagingspercentages met 10%-punt stijgen. Elke stijging met 1%-punt vertegenwoordigt een vermindering van 8.000 examens op jaarbasis. De opleiders en kandidaten zijn hierbij essentieel om de instroom te beperken. Het CBR heeft de rijkschoolbranche opgeroepen zich in te spannen voor het verhogen van het slagingspercentage door kandidaten goed voorbereid naar het 1e examen te laten gaan.

Tabel 2: Impact instroombeperkende maatregelen

Instroombeperkende maatregelen	Vermindering examens in 2021	Vermindering examens in 2022	Totaal vermindering examens 2021 +2022	Wanneer inzetten?	Wanneer inzet stoppen?
Stijging slagingspercentage rijscholen (8.000 examens per procentpunt)	afhankelijk van rijscholen	afhankelijk van rijscholen	afhankelijk van rijscholen	per direct	
Tussentijdse toets tijdelijk niet aanbieden	41.000	14.000	55.000	per 1 juni 2021 indien stijging slagingspercentage onvoldoende effect sorteert	per ultimo februari 2022 of zoveel eerder als reserveringstermijnen onder 10 weken komen
Optioneel -> Faalangst examens tijdelijk niet aanbieden (1.000 examens per maand)	-	-	-	optioneel indien maatregel 1 en 2 voldoende zijn	
Optioneel -> Verhogen examen-leeftijd naar 18 jaar	-	-	-	optioneel indien maatregel 1 en 2 niet voldoende zijn	
<b>totaal</b>	<b>41.000 + resultaat stijging slagingspercentage</b>	<b>14.000 + resultaat stijging slagingspercentage</b>	<b>55.000 + resultaat stijging slagingspercentage</b>		
impact op reserveringstermijnen	3 weken + resultaat stijging slagingspercentage	1 week + resultaat stijging slagingspercentage	4 weken + resultaat stijging slagingspercentage		

Een verhoging van het slagingspercentage met 10%-punt levert op jaarbasis 80.000 praktijkexamens aan extra examencapaciteit op. Het CBR zal zich extra inzetten om in de communicatie richting kandidaten (onder andere via campagnes) te benadrukken pas examens te doen als je er ook daadwerkelijk klaar voor bent.

Het CBR evalueert eind mei 2021 of deze inspanningen effect hebben. Indien er onvoldoende effect wordt gerealiseerd, moet overgegaan worden tot aanvullende maatregelen. In dat geval is het noodzakelijk om tijdelijk bepaalde examenproducten niet aan te bieden, zoals de tussentijdse toets, het faalangstexamen, of het verhogen van de examenleeftijd. De drempelwaarde om te besluiten aanvullende maatregelen in te zetten, is dat er eind mei minimaal een verbetering van 4%-punt van het slagingspercentage van categorie B (gemiddelde alle B-examens ultimo 2020 lag op 50,4%) is gerealiseerd en dat er goed onderbouwde plannen liggen hoe het slagingspercentage in de maanden daarna verder zal stijgen tot 60%.

Indien de slagingspercentages onvoldoende stijging laten zien en overgegaan moet worden tot aanvullende maatregelen, zal in eerste instantie tijdelijk de tussentijdse toets worden geschrapt (per 1 juni 2021). Het streven is dit zo kort mogelijk te laten duren en voorlopig tot maximaal eind februari 2022. Dit levert in 2021 41.000 extra examens op en vermindert de reserveringstermijn met circa 3 weken. In 2022 levert dit nog eens 14.000 examens op en vermindert het de reserveringstermijn met circa 1 week. Ultimo 2022 ligt de reserveringstermijn door deze maatregel (boven op het effect van de capaciteitsverhogende maatregelen) naar verwachting tussen 3-11 weken. Wanneer de reserveringstermijn boven de 14 weken blijft, zal de maatregel verlengd moeten worden. Wanneer de reserveringstermijnen eerder onder de 10 weken komt en blijft, kan de maatregel eerder stopgezet worden.

Wanneer het tijdelijk schrappen van de tussentijdse toets onvoldoende blijkt, dan zal tijdelijk het faalangstexamen niet aangeboden worden. De verwachting is dat hiermee op jaarbasis 12.000 examens extra kunnen worden afgenomen. Mocht dit ten slotte onvoldoende zijn, dan wil het CBR de examenleeftijd voor de categorie B tijdelijk verhogen naar 18 jaar. Deze maatregel heeft met name in de eerste maanden direct effect op de instroom van kandidaten voor examens. Op jaarbasis beperkt het de instroom met 70.000 examens. Deze kandidaten zullen zich in de jaren daarna echter opnieuw bij het CBR melden.

### Financiële impact

De gevolgen van COVID-19 kent een meerjarige impact op met name de omzet- en kostenontwikkeling van de praktijkexamens binnen het CBR. De situatie rondom COVID-19, de herstart van de dienstverlening, de ontwikkeling van de markt vraag en de te nemen mitigerende maatregelen om de dienstverlening op orde te krijgen is zodanig onzeker dat het maken van een financiële meerjarige prognose met een bepaalde mate van zekerheid niet te realiseren is. Enige mate van zekerheid is wel te geven over de verschuiving van de afname van praktijkexamens van de jaren 2020 en 2021 naar de jaren 2022 en verder. Dit zorgt logischerwijs vanaf het jaar 2022 voor een positieve resultaatbijdrage. Het opgelopen verlies in 2021 (actuele prognose € 11,5 miljoen negatief) wordt daarmee echter niet meer goedgemaakt.

# 1. Inleiding

## 1.1 Grote maatschappelijke en economische effecten van COVID-19

In februari 2020 werd de eerste besmetting met COVID-19 in Nederland vastgesteld. De verspreiding van het virus zou snel daaropvolgend worden bestempeld als een pandemie. Op dat moment was nog niet te voorzien wat de maatschappelijke en economische impact van deze pandemie zou worden. Inmiddels zijn we ruim een jaar verder en zien we in vrijwel alle sectoren van de samenleving (nationaal en mondiaal) de ontwrichtende gevolgen van het virus en de beperkende maatregelen. Naast de maatschappelijke gevolgen van sterfte, eenzaamheid, depressie, leerachterstanden en dergelijke zien we dat ook een groot aantal burgers financieel geraakt wordt door de maatregelen. De lasten daarvan zijn niet gelijkelijk verdeeld en in bepaalde sectoren zijn de gevolgen ernstiger dan in andere. Denk aan ondernemers in de horeca, retail en evenementenbranche, maar ook bijvoorbeeld zzp'ers in de culturele sector.

## 1.2 Impact op burgers, rijnschoolbranche en CBR

In de weken volgend op de vaststelling van de eerste besmetting in Nederland liepen de besmettingen fors op, waarop het kabinet op 15 maart 2020 een intelligente lockdown instelde. Met deze lockdown werd de uitoefening van contactberoepen, inclusief rijinstructeurs en rijexaminatoren, verboden. Rijnscholen en het CBR moesten als gevolg daarvan de dienstverlening stilleggen tot medio mei 2020 waardoor er geen rijlessen konden plaatsvinden en geen examens, toetsen en rijtosten konden worden afgenomen. Kandidaten die in het traject van hun rijopleiding zaten, moesten de opleiding onderbreken. De geplande examens bij het CBR werden geannuleerd. Vóór het coronavirus Nederland trof, waren de reserveringstermijnen bij de theorie- en praktijkexamens, rijtosten en toetsen op orde. Alle kandidaten konden snel examen doen.

Na de herstart van de dienstverlening medio mei 2020 werd zowel door de rijnscholen als het CBR de capaciteit opgeschaald (binnen de geldende beperkingen). Hierdoor werd in de tweede helft van 2020 een groot aantal extra rijlessen gereden en een groot aantal extra examens afgenomen. De opgelopen reserveringstermijnen die het gevolg waren van het stilleggen van de dienstverlening gedurende de lockdown in het voorjaar van 2020 bleven daarmee redelijk binnen de perken en namen aan het einde van 2020 weer langzaam af, met uitzondering van de termijnen voor theorie-examens.

Op 15 december 2020 werd echter opnieuw een lockdown door het kabinet ingesteld waarop rijnscholen en het CBR wederom de deuren moesten sluiten. Aanvankelijk tot 19 januari 2021, na verlenging tot en met 9 februari en bij de tweede verlenging tot en met 2 maart 2021. Inmiddels kunnen de rijnscholen en het CBR vanaf 3 maart weer aan de slag met rijlessen en praktijkexamens. Het afnemen van theorie-examens (met uitzondering van A, AM, B, kleine vaarbewijzen), theoretische nascholing en het geven van cursussen in het kader van de bestuurlijke handhaving herstarten vanaf 16 maart 2021. De herstart voor het afnemen van theorie-examens van A, AM, B, kleine vaarbewijzen is vooralsnog niet bekend.

Ook de tweede lockdown leidde tot het onderbreken van de rijopleiding van kandidaten en het uitstellen van geplande examens, toetsen en rijtosten. In totaal zijn er als gevolg van de twee lockdowns sinds 15 maart 2020 meer dan 600.000 examens, toetsen en rijtosten minder afgenomen dan wat regulier zou hebben plaatsgevonden (circa 40% van het normaal aantal examens van 1,5 miljoen per jaar). Deels zijn dat examens, toetsen en rijtosten die al gereserveerd stonden bij het CBR en ingehaald moeten worden, deels zijn het examens die opschuiven omdat ook de rijopleiding heeft stilgelegen. De verwachting is echter dat op enig moment de kandidaten voor deze examens, toetsen en rijtosten zich zullen melden bij het CBR.

Een dergelijk groot stuwmeer aan kandidaten en te verwachten examens brengt een grote uitdaging mee voor de rijnschoolbranche en het CBR. Er zal een grote druk ontstaan op de rijnscholen om kandidaten op te leiden. Dit zal een forse impact hebben op de vraag naar examens wat direct van invloed is op de reserveringstermijnen. De exacte impact op de reserveringstermijnen is op dit moment nog moeilijk te voorspellen, omdat deze in hoge mate afhankelijk is van de mate waarin de rijnscholen kunnen opschalen en de ontwikkeling van de economie. Vooral de markt voor beroepsexamens bij het CBR is zeer gevoelig voor een economische neergang. Tegelijkertijd is duidelijk dat de reserveringstermijnen ten opzichte van de periode voor de tweede lockdown die inging op 15 december 2020, zeer fors zullen oplopen en afhankelijk van het type examen richting 20 weken of meer kunnen gaan. Zonder ingrijpen zal de situatie pas rond 2026 herstellen naar de normale gang van zaken.

Het wegwerken van het stuwmeer aan examens is een maatschappelijk vraagstuk. Een vraagstuk dat niet enkel door de reguliere uitvoering van het CBR opgelost kan worden en waarvoor een grote gezamenlijke inspanning van kandidaten, rijsscholen en CBR benodigd is. Daarnaast is politieke en beleidsmatige steun van de Tweede Kamer en het ministerie van IenW vereist. Kandidaten en rijsscholen kunnen er met name voor zorgen dat het 'schaarse' examenproduct niet verspild wordt door goed voorbereid op het examen te verschijnen. Hiermee wordt de kans op slagen vergroot en hoeven er minder herexamens afgenomen te worden. Het CBR zal op zijn beurt alle middelen inzetten om de capaciteit voor het afnemen van examens te maximaliseren. Het ministerie van IenW en de Tweede Kamer kunnen helpen door ruimte te bieden om (tijdelijke) en eventueel onconventionele oplossingen, die mogelijk afwijken van de bestaande regelgeving, mogelijk te maken.

### **1.3 Impact groter voor praktijkexamens**

De problematiek bij het wegwerken van het verwachte stuwmeer aan examens spitst zich met name toe op de praktijkexamens. Dit betreft circa de helft van de niet afgenomen examens: bijna 300.000 praktijkexamens. Het inhalen van deze praktijkexamens is, gegeven het 1-op-1 karakter, arbeidsintensiever dan het inhalen van de circa 300.000 theorie-examens. De theorie-examens worden in zalen afgenomen waardoor het relatief eenvoudiger is de capaciteit op te schalen. Ook zijn bij theorie-examens ruimere openingstijden mogelijk dan bij praktijkexamens (vanwege de noodzaak van daglicht). Zonder beperkende maatregelen, bijvoorbeeld voor groepsgrootte, kunnen vier medewerkers per dag meer dan 400 theorie-examens afnemen. Daarnaast zijn medewerkers Theorie sneller op te leiden en in te zetten dan praktijkexaminatoren.

### **1.4 CBR Taskforce Examenafname**

Met het instellen van de tweede lockdown op 15 december 2020 had het CBR nog de verwachting dat een lockdown tot 19 januari 2021 beheersbaar zou zijn in termen van in te halen examens, maar dat in ieder geval geheel 2021 nodig zou zijn om de reserveringstermijnen weer binnen de afgesproken KPI te krijgen. Met het verlengen van de lockdown tot aanvankelijk 9 februari 2021 werd al duidelijk dat de problematiek verder vergroot zou worden. Bij de volgende verlenging tot en met 2 maart 2021 werd duidelijk dat het CBR, rijsscholen en kandidaten zonder (onconventionele) maatregelen tegen reserveringstermijnen van 20 weken kunnen aankijken. Het CBR heeft na deze verlenging van de lockdown direct een taskforce in het leven geroepen om de te verwachten problematiek te lijf te gaan<sup>1</sup>.

De taskforce heeft de opdracht een plan te ontwikkelen met een set aan maatregelen om de reserveringstermijnen voor examens, toetsen en rijtsten binnen de kortst mogelijke termijn weer binnen de normen van de afgesproken KPI's te krijgen. De taskforce is specifiek gevraagd zowel maatregelen te ontwikkelen die zich richten op de uitbreiding van de examencapaciteit van het CBR, als maatregelen die gericht zijn op het verminderen van de instroom aan rijexamens en -toetsen en daarbij ook nadrukkelijk de branche en jongeren te betrekken. Er zijn geen beperkingen aan de taskforce opgelegd zodat ook eventuele noodzakelijke verstrekkende en onconventionele voorstellen overwogen konden worden. Vanwege de aard van de problematiek ligt de nadruk van het plan op maatregelen rond de praktijkexamens bij de divisie Rijvaardigheid. Het voor u liggende plan van aanpak is het eindresultaat van het werk van de taskforce.

---

<sup>1</sup> De taskforce examenafname bestaat uit een projectgroep (bestaande uit de diverse disciplines binnen de divisie Rijvaardigheid), een operationele stuurgroep (bestaande uit managers van divisies en staf) en een strategische stuurgroep (bestaande uit directie).

## 2. Problematiek als gevolg van de lockdowns

### 2.1 Inleiding: maatschappelijk belang rijkschoolbranche en CBR

Rijscholen en CBR vervullen een belangrijke maatschappelijke taak. Gezamenlijk zijn zij ervoor verantwoordelijk dat burgers en professionals goed voorbereid op een veilige manier aan het verkeer kunnen deelnemen. De rij scholen nemen de praktische en theoretische voorbereiding van leerlingen voor hun rekening en het CBR toetst uiteindelijk op beide dimensies of kandidaten aan de vereisten voldoen. Gezamenlijk zijn rij scholen en het CBR verantwoordelijk voor de verkeersveiligheid door zorg te dragen voor goed geëquipeerde (beginnende) bestuurders. Naast de bijdrage aan de verkeersveiligheid zijn beide partijen essentieel om Nederland mobiel te houden en vertegenwoordigen daarmee een belangrijke economische waarde. Dat geldt zowel voor de particuliere markt, als in het bijzonder voor de zakelijke markt van transport en logistiek.

In dit hoofdstuk wordt stil gestaan bij de aard, de omvang en verwachte ontwikkeling van de problematiek, en de impact daarvan op het CBR, de rij scholenbranche en de maatschappij.

### 2.2 Rij scholen, examens en reserveringstermijnen

In totaal kennen we in Nederland ruim 8.000 rij scholen. Om kandidaten bij het CBR examen te kunnen laten doen, moeten zij bij het CBR ingeschreven staan. De slagingspercentages van de rij scholen variëren in hoge mate. Ruim een derde van de rij scholen heeft een slagingspercentage onder de 40%. Ruim 12% heeft zelfs een slagingspercentage van lager dan 20%. Daar tegenover staat dat bijna een derde van de rij scholen een slagingspercentage kent van boven de 60% (zie paragraaf 5.3 voor een nadere toelichting op de slagingspercentages).

Dat er grote kwaliteitsverschillen in de branche zijn, wordt onderkend. In het najaar van 2020 is een onderzoekscommissie samengesteld, onder leiding van Emile Roemer. De commissie brengt de problematiek in de branche in kaart en komt met adviezen hoe de kwaliteit van de branche te verbeteren is, en daarmee ook hoe de slagingspercentages te verhogen.

Jaarlijks neemt het CBR circa 1,5 miljoen examens, toetsen en rijtsten af. Daarbij gaat het niet alleen om rijbewijzen voor de auto of motor. Het speelveld strekt zich uit van 15,5-jarigen die komen voor het bromfietstheorie-examen, chauffeurs van 60+ in verband met een examen voor het transport van gevaarlijke stoffen tot kandidaten voor examens op het terrein van luchtvaart en binnenvaart. De praktijkexamens worden afgenomen op 54 CBR-locaties in Nederland en voor beroepsexamens ook bij opleiders en op andere externe locaties. Op 20 (tijdelijk 21) van deze 54 locaties zijn ook theorie-examencentra van het CBR gevestigd om theorie-examens af te nemen.

Voor de verschillende examens zijn met het ministerie van IenW KPI's afgesproken. Voor het praktijkexamen B (het grootste volume) is de KPI dat het eerste examen binnen 7 weken gereserveerd moet kunnen worden en een herexamen binnen 5 weken. Voor het theorie-examen B is de KPI dat dit binnen 4 weken gereserveerd moet kunnen worden.

Tot het uitbreken van COVID-19 waren de reserveringstermijnen van theorie-examens, praktijkexamens en rijtsten binnen de afgesproken KPI's. Na de eerste lockdown waren op vrijwel alle examenproducten de reserveringstermijnen opgelopen. Gedurende 2020 is met extra openstellingen en overwerk hard gewerkt deze weer omlaag te brengen.

Tabel 3: afgesproken KPI m.b.t. rijbewijs B en niveau in medio december 2020

KPI	Afgesproken niveau	Niveau medio dec 2020
Reserveringstermijn praktijkexamen B	< 7 weken	7,4 weken
Reserveringstermijn herexamen praktijk B	< 5 weken	4,5 weken
Reserveringstermijn Theorie-examen B	< 4 weken	11,4 weken

Medio december, vlak voor de tweede lockdown, benaderde de gemiddelde reserveringstermijnen met betrekking het praktijkexamen B en herexamen B weer de afgesproken niveaus. Er waren wel enkele plaatselijke uitschieters (respectievelijk 11 weken en 7 weken). Voor wat betreft de theorie-examens B kon het CBR door de beperking op het aantal mensen in de zaal deze slechts voor 50% vullen. De reserveringstermijn was hierdoor nog niet op het gewenste niveau. Ondanks de



verruiming van de openstelling naar 6 dagen per week (inclusief avonden) liepen de reserveringstermijnen voor de theorie-examens hierdoor relatief langzaam terug<sup>2</sup>.

### 2.3 Aard en omvang van de problematiek

Op 15 maart 2020 stelde het kabinet de intelligente lockdown in om verdere verspreiding van het COVID-19 virus te voorkomen. Met de lockdown werd het uitvoeren van contactberoepen verboden. Hierdoor moesten rijsscholen en het CBR hun dienstverlening staken tot en met medio mei 2020. Rijlessen en gereserveerde theorie-examens en/of praktijkexamens voor kandidaten konden niet doorgaan. Ook stonden er diverse rijtosten gepland die niet konden doorgaan. In totaal werden hierdoor 323.500 examens, toetsen en rijtosten minder afgenomen dan in de reguliere situatie (zie tabel 4).

Tabel 4: In te lopen examens en rijtosten als gevolg van de lockdowns

	Theorie-examens	Praktijk-examens	Rijtosten	Totaal
<b>Intelligente lockdown maart -mei 2020</b>	155.000	161.200	7.300	323.500
<b>Extra afgenomen examens mei – dec 2020</b>	-88.000	-28.200	-1.800	-118.000
<b>Harde lockdown december 2020 – maart 2021</b>	238.000	160.000	6.500	404.500
<b>Totaal resterende in te lopen examens</b>	<b>305.000</b>	<b>293.000</b>	<b>12.000</b>	<b>610.000</b>

Na de eerste lockdown heeft het CBR eerst ruimte gemaakt voor alle uitgestelde kandidaten. Dit betrof iedereen die al een examen of rijtest had gereserveerd. Dit betekende automatisch dat kandidaten die zich na de lockdown bij het CBR meldden voor een rijtest of examen langer moesten wachten. Op 24 juli 2020 deden de laatste kandidaten voor de uitgestelde praktijkexamens hun examen. Vanaf dat moment kregen reguliere kandidaten weer volop de ruimte een examen af te leggen.

Voor het inhalen van examens is extra capaciteit beschikbaar gesteld (overwerk, extra medewerkers, langere openingstijden, meer openingsdagen en afstel van bijscholing). Met het extra werk zijn in totaal 118.000 extra examens, toetsen en rijtosten afgenomen bovenop het aantal dat normaal gesproken over deze periode wordt afgenomen. Door deze inspanningen was weer zicht op herstel naar een dienstverlening met de gebruikelijke reserveringstermijnen. De verwachting was dat hier nog een groot deel van 2021 voor nodig was om dit punt te bereiken.

Helaas was in het najaar 2020 sprake van een tweede golf aan besmettingen met COVID-19, waarop het kabinet een nieuwe lockdown instelde. Wederom moesten rijsscholen en CBR de dienstverlening staken en was het CBR opnieuw genoodzaakt examens, toetsen en rijtosten uit te stellen tot en met 2 maart 2021. Met de eerste fase van deze lockdown tot 19 januari was de verwachting dat dit nog was op te vangen in 2021. Met het verlengen van de lockdown tot 9 februari en vervolgens tot en met 2 maart was die hoop vervlogen. Met de twee lockdowns gezamenlijk staat de teller nu op 610.000 examens en rijtosten die op enig moment ingehaald moeten worden (circa 40% van de reguliere capaciteit in een jaar). Van de 610.000 uitgestelde examen- en rijtestmomenten betreft het voor ongeveer de helft (305.000) theorie-examens, 12.000 zijn rijtosten, en 293.000 examens betreffen praktijkexamens.

Gelijk aan de werkwijze bij de lockdown in 2020 start het CBR bij de hervatting van de praktijkexamens eerst met alle uitgestelde examens. Dat zijn de praktijkexamens die op naam gereserveerd stonden in de periode van 15 december 2020 tot en met 2 maart 2021. Het inhalen van deze uitgestelde praktijkexamens, rijtosten en toetsen zal tot circa begin juni 2021 duren. Vervolgens worden weer de reguliere examens afgenomen. Zodra de theorie-examens weer van start kunnen zal ook daar eerst voorrang gegeven worden aan de uitgestelde examens en aan de beroepsexamens theorie.

### 2.4 Marktvraag en in te lopen praktijkexamens

Het is belangrijk te beseffen dat het aantal in te halen examens van 610.000 (waarvan 293.000 praktijkexamens) niet gelijk is aan het aantal uitgestelde examens. De 610.000 in te halen examens onderscheiden zich in twee hoofdgroepen:

1. De gereserveerde examens die niet zijn afgenomen (de uitgestelde examens),
2. Kandidaten die onder normale omstandigheden (zonder COVID-19) in 2020 en 2021 examen hadden gedaan.

<sup>2</sup> Vanwege de gevolgen van de lockdown op de bedrijfsvoering is het niet mogelijk realistische reserveringstermijnen van anno maart 2021 te weergeven.

Met betrekking tot de tweede groep geldt dat rij scholen eveneens ruim 4 maanden gesloten zijn geweest en een groot aantal kandidaten (vooral jongeren) niet of later aan de rijopleiding konden beginnen en daardoor ook nog geen examens hebben kunnen doen. Dit potentieel zit echter nog steeds in de markt, schuift vooruit en zal op enig moment grotendeels alsnog examens willen doen.

Op welk moment deze kandidaten examens willen doen is lastig te voorspellen. Dat heeft deels te maken met de capaciteit van rij scholen. Hoe snel kunnen zij de achterstand in rijlessen inlopen? Daarnaast heeft het te maken met de persoonlijke omstandigheden van kandidaten. Sommigen hebben bijvoorbeeld langere tijd geen werk gehad door de lockdown, zijn hun spaargeld kwijt en zullen eerst weer een buffer op willen bouwen. Anderen waren al nagenoeg gereed en verschijnen binnenkort op het examen.

Het CBR verwacht dat, mede op basis van de ervaringen met de eerste lockdown, bijna alle examens die niet zijn afgenomen of die vooruit zijn geschoven alsnog moeten worden afgenomen. Slechts een beperkt deel zal niet meer terugkeren. Denk bijvoorbeeld aan brommerexamens omdat de kandidaten inmiddels wat ouder zijn geworden en meteen aan het rijbewijs B gaan beginnen. De in te halen examens komen bovenop de reguliere examens. Het CBR neemt aan dat het merendeel van de in te halen examens in 2021 alsnog bij het CBR langskomt voor een praktijkexamen (zie tabel 5). Mede omdat deze kandidaten hun theoriecertificaat al hebben gehaald en hebben geïnvesteerd in rijlessen. In totaal betreft dat circa 155.000 van de in te halen examens. In de jaren daarna wordt verwacht dat de in te halen examens beperkt zijn. De verwachting is dat ruim 20.000 particuliere praktijkexamens niet terugkomen bij het CBR. Het is belangrijk te onderstrepen dat het hier om aannames gaat (zie paragraaf 3.5) Het is een nieuwe situatie waarbij geen referentie bestaat met eerdere vergelijkbare omstandigheden.

Tabel 5: Verwachte additionele vraag naar praktijkexamens (aannee), exclusief beroepsexamens

	2021	2022	2023	2024	2025	2026
<b>Uitgestelde examens (december-maart)</b>	65.000	0	0	0	0	0
<b>In te halen examen-momenten (vooruitgeschoven kandidaten)</b>	90.000	50.000	25.000	10.000	10.000	10.000
<b>Cumulatief Totaal</b>	155.000	205.000	230.000	240.000	250.000	260.000

Door de 1-op-1 situatie van praktijkexamens en door de omvang van de problematiek, is het niet gemakkelijk deze additionele marktvrage in te halen. Ter illustratie: dagelijks neemt het CBR circa 3.000 praktijkexamens af (exclusief CDE-examens, ofwel vrachtwagen en bus). Het CBR beschikt voor de praktijkexamens niet over lege plekken in de roosters, waardoor slechts overwerk kan worden ingezet. Maar een extra werkdag (circa 3.000 praktijkexamens) is op het totaal van 260.000 een druppel op een gloeiende plaat. Met het aannemen van extra examinatoren beschikt het CBR ook niet direct over een grotere capaciteit om examens af te nemen, want deze examinatoren moeten eerst geworven en opgeleid worden.

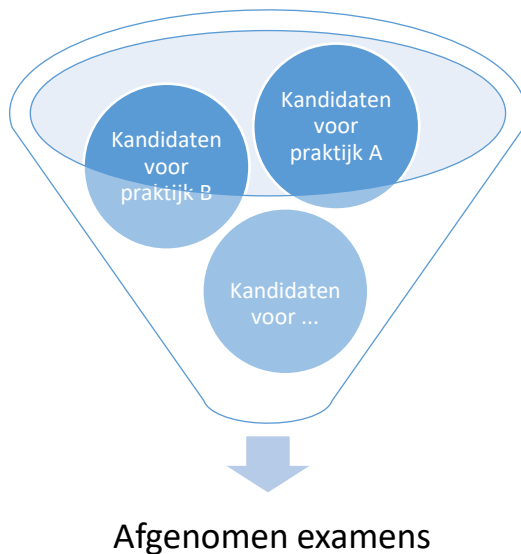
## 2.5 In te lopen theorie-examens

In totaal verwacht het CBR 305.000 theorie-examens in te moeten lopen. Ook dit is een enorme opgave, maar het afnemen van theorie-examens is door het karakter van het examen (zaalsgewijs) eenvoudiger op te schalen. Voor de lockdown op 15 december 2020 waren de openingstijden al verruimd en werd op vrijwel alle locaties 6 dagen per week geëxamineerd. Tijdens de lockdown zijn in 17 van de 21 locaties de luchtbehandelingssystemen verbeterd en zijn extra schermen tussen examenplekken gerealiseerd. Daardoor bestaat de mogelijkheid om straks (als theorie-examens voor rijbewijs A, AM en B weer mogen worden afgenomen en er geen beperkingen zijn op aantallen mensen per zaal) het aantal examenkandidaten te verdubbelen. Zodra dit mogelijk is, kunnen in een hoog tempo examens ingehaald worden. Hoe snel dit kan, is volledig afhankelijk van het moment dat op volle capaciteit gedraaid mag worden. Bij het opstarten van de theorie-examens wordt, conform de aanpak na de eerste lockdown, voorrang gegeven aan de beroepsexamens. Na de eerste lockdown leidde deze aanpak ertoe dat de reserveringstermijnen voor beroepsexamens in zeer korte tijd weer binnen KPI waren.

## 2.6 Impact op reserveringstermijnen voor praktijkexamens

De omvang van het aantal in te lopen praktijkexamens, toetsen en rijtesten heeft invloed op de dienstverlening van het CBR. Zonder aanvullende maatregelen is het de verwachting dat de gevolgen van de lockdowns in ieder geval tot en met 2026 merkbaar blijven. Het CBR ziet een situatie ontstaan waarbij zo'n grote vraag naar rijexamens zal ontstaan dat het aantal meer is dan het CBR binnen enkele weken kan verwerken. De 'trechter', zoals afgebeeld in figuur 1, loopt daardoor vol en zal verstoppem. Hierdoor zal de situatie verergeren. Concreet betekent dit dat er voor de komende jaren, mogelijk tot en met 2026, langere reserveringstermijnen zijn dan wenselijk is. Vanaf de herstart is de verwachting dat de reserveringstermijnen kunnen oplopen tot 15-20 weken, met uitschieters die daar bovenuit komen. De ophoping van examens moet daarom zo snel mogelijk worden afgebouwd.

Figuur 1: Trechter met de instroom van examens versus de afname van examens



## 2.7 Maatschappelijke impact

Een reserveringstermijn van 15-20 weken, of zelfs langer, heeft een grote maatschappelijke impact. Voor professionals is de impact evident, omdat zij het rijbewijs nodig hebben voor de uitoefening van hun beroep. Echter ook voor een groot aantal burgers is het rijbewijs van belang voor werk, school of stage, mantelzorg of mobiliteit in brede zin. Een groot deel van de kandidaten die te maken krijgt met de langere reserveringstermijnen zijn jongeren. Zij worden door COVID-19 al onevenredig hard geraakt.

Langere reserveringstermijnen, en daarmee pas op een later moment over het rijbewijs kunnen beschikken, heeft ook economische gevolgen omdat mensen pas later aan een bepaalde baan, opleiding of stage kunnen beginnen. Door de langere termijnen zullen sommige rijopleidingen ook langer duren. Bij rij scholen kan het tot ophoping van leerlingen leiden waardoor zij mogelijk niet het maximale aantal leerlingen op kunnen leiden die de markt biedt. Bovendien kan deze ophoping van leerlingen rij scholen onder druk te zetten sneller op te leiden wat mogelijk ten koste kan gaan van de kwaliteit.

Het is van belang de mogelijk lange reserveringstermijnen zo snel mogelijk terug te dringen en binnen de afgesproken KPI's te krijgen. Om dit maatschappelijk vraagstuk op te lossen, is een gezamenlijke inspanning van alle betrokkenen noodzakelijk.

### 3. Maatregelen: proces en afweging

#### 3.1 Inleiding

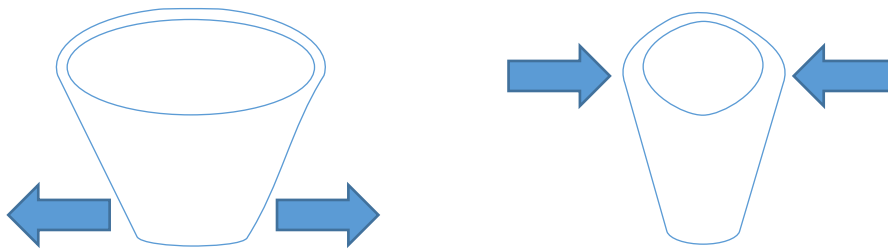
Het is onvermijdbaar dat er gedurende lange tijd sprake zal zijn van lange reserveringstermijnen ten gevolge van COVID-19. Er is het CBR alles aan gelegen om te voorkomen dat deze consequenties jarenlang zullen voortduren. Hierbij is het mogelijk dat er keuzes gemaakt moeten worden die verstrekkend zijn voor klanten, de rijkschoolbranche en voor het CBR zelf. Het CBR is daarom samen met de medewerkers, het ministerie van IenW, de rijkschoolbranche en jongeren aan de slag gegaan om maatregelen uit te denken die kunnen helpen om de reserveringstermijnen zo spoedig mogelijk weer terug te dringen. Het CBR realiseert zich dat de urgentie en omvang van de problematiek mogelijk om verstrekkende en onconventionele maatregelen vraagt.

#### 3.2 Capaciteit en instroom

Na de lockdown melden veel kandidaten zich bij het CBR om examen te doen. Er is onvoldoende examencapaciteit om binnen de KPI's aan deze vraag te voldoen. Om de balans tussen vraag en aanbod meer in evenwicht te brengen, kan het probleem hoofdzakelijk op twee manieren worden aangepakt. De twee knoppen waaraan gedraaid kan worden, zijn:





1. Verhogen van de capaciteit bij het CBR, zodat meer examens worden afgenomen;
2. Beperken van de instroom van kandidaten, zodat er minder examens worden aangevraagd.

Figuur 2: het verbreden en versmallen van de 'trechter'.



Met de capaciteitsknop wordt de onderkant van de trechter vergroot, terwijl met de instroomknop de bovenkant van de trechter wordt versmald (zie figuur 2). Deze twee knoppen kunnen tegelijkertijd worden gebruikt.

De taskforce heeft de opdracht gekregen om maatregelen uit te werken die zowel de instroom beperken als de examencapaciteit van het CBR verhogen. De taskforce heeft hiervoor een beroep gedaan op medewerkers van het CBR en hen gevraagd om ideeën aan te dragen. Hierbij is gevraagd om ook onconventionele maatregelen uit te werken, indien deze geen risico voor de verkeersveiligheid opleveren of een concessie doen aan de kwaliteit van opleiding en examen. De mogelijke maatregelen zijn in vijf categorieën uitgewerkt:

-  1. Werving (nieuwe capaciteit): alle mogelijke maatregelen die van invloed zijn op de werving en selectie van nieuwe examinatoren, waardoor de capaciteit op termijn direct verhoogd wordt.
-  2. Opleiding en kwaliteitsborging: alle mogelijke maatregelen die invloed hebben op de opleiding en kwaliteit waardoor de capaciteit indirect verhoogd wordt. Denk hierbij onder andere aan versnelde opleidingen van examinatoren, efficiëntere opleidingen, of mogelijk maken van deelopleidingen.
-  3. Verhogen van de bestaande capaciteit: alle mogelijke maatregelen die binnen het bestaande contingent aan examinatoren direct extra capaciteit op kunnen leveren. Denk bijvoorbeeld aan overwerk.
-  4. Producten en diensten: alle mogelijke maatregelen die te maken hebben met aanpassingen in producten en diensten die van invloed zijn op de instroom van kandidaten voor examens.



5. Het stimuleren van een hoger slagingspercentage om de instroom van kandidaten te beperken.

Dit heeft geleid tot in totaal meer dan 200 mogelijke maatregelen (zie bijlage 1). De maatregelen zijn voorzien van context en nader uitgewerkt op aspecten zoals: effect van de maatregel, haalbaarheid, termijn, impact op dienstverlening en maatschappij, soort maatregel (instroom of capaciteit), (benodigde) middelen, voordelen en nadelen, en eventuele opmerkingen en verantwoording.

Verder heeft ook de ondernemingsraad mogelijke maatregelen uitgedacht en met de taskforce gedeeld. Deze maatregelen zijn naast de bestaande groslijst met maatregelen gelegd en aangevuld waar nodig. Vervolgens zijn de aanvullende maatregelen ook geconcretiseerd langs dezelfde categorieën als de andere mogelijke maatregelen.

### 3.3 Uitgedachte maatregelen van externe stakeholders

Het CBR heeft ook belangrijke externe stakeholders gevraagd om mee te denken hoe de problematiek van het inlopen van af te nemen examens kan worden aangepakt. Het ontstane probleem is immers een maatschappelijk vraagstuk dat om gezamenlijke inspanningen van het CBR, rijsscholen en kandidaten vraagt. Om die reden is het CBR in gesprek gegaan met de rijsschoolbranche, de Klantenraad en met jongeren. Deze externe stakeholders zijn gevraagd om mogelijke maatregelen aan te dragen en de diverse mogelijke maatregelen die vanuit het CBR zijn bedacht te toetsen. De input van deze stakeholders is gebruikt om de groslijst van maatregelen aan te vullen en te concretiseren waar nodig. De uitkomsten van deze dialogen met stakeholders is opgenomen in bijlage 2 (branche) en 3 (jongeren).

### 3.4 Afwegingskader voor maatregelen

Niet alle mogelijke maatregelen zijn echter even impactvol om de problematiek te adresseren. Daarbij zijn ze niet altijd kansrijk gezien de belangen van de betrokken stakeholders, of wenselijk gezien de (neven)effecten voor de maatschappij, branche of CBR. Om tot een keuze voor de maatregelen te komen, is een afwegingskader ontwikkeld. Maatregelen worden getoetst aan de volgende zaken:

- De maatregel mag geen negatieve invloed hebben op de verkeersveiligheid.
- De maatregel mag geen negatieve invloed hebben op de validiteit en/of betrouwbaarheid van het examen.
- De maatregel moet een significante impact hebben op de problematiek en er daarom voor zorgen dat minimaal 5.000 B-examens (of een equivalent hiervan) op jaarbasis worden ingehaald.
- De maatregel moet binnen een redelijke termijn inzetbaar zijn, en teruggedraaid kunnen worden.
- De maatregel mag de werkbelasting van examinatoren niet buitensporig verhogen (om o.a. langdurig ziekteverzuim te voorkomen).
- De maatregel moet realistisch en praktisch (en juridisch) haalbaar/uitvoerbaar zijn.
- De maatregel moet uitlegbaar zijn aan de branche en klanten.
- De maatregel moet steun hebben bij het ministerie van IenW, de rijsschoolbranche en klanten.
- De maatregel moet steun hebben binnen de organisatie en de medewerkers, met in het bijzonder de OR en vakbonden.

Deze voorwaarden gelden niet alleen voor de afzonderlijke maatregel, maar ook voor de combinatie van maatregelen die gekozen worden. In aanvulling daarop geldt ook de voorwaarde:

- De set aan maatregelen moet in aantal beperkt zijn met samenhang tussen de maatregelen, zodat de set overzichtelijk en eenvoudig (uitvoerbaar) blijft.

### 3.5 Aannames

Bij het verder uitwerken van de maatregelen en bij het inschatten van de effecten van maatregelen op de reserveringstermijn, is van een groot aantal aannames uitgegaan. Dit heeft impact op de 'hardheid' van de verwachtingen die worden uitgesproken wanneer de aannames in de werkelijkheid anders blijken uit te pakken.

Aannames zijn onder andere:

- De ontwikkeling van de marktvraag is zoals aangegeven in tabel 5.
- Circa 10% van de examens die het CBR onder normale omstandigheden zou afnemen, worden niet (opnieuw) aangevraagd.
- De rijsschoolbranche zal tot het uiterste gaan om zoveel mogelijk bestaande en nieuwe kandidaten op te leiden, wat tot een groot aanbod van kandidaten zal leiden.
- De reserveringstermijnen zullen bij aanvang tussen 15-20 weken liggen. Een exact beeld kan pas worden gegeven een aantal weken na de openstelling, omdat dan de marktvraag weer echt op gang is gekomen.

Het CBR zal de ontwikkeling van de marktvraag en de reserveringstermijnen continu monitoren en daar waar nodig de verwachtingen bijstellen. Onder meer zal er, in opdracht van CBR, periodiek marktonderzoek bij (grote) rijsscholen plaatsvinden om de ontwikkeling van de marktvraag te peilen.

### **3.6 Nagestreefde reserveringstermijnen**

De verwachting is dat de gemiddelde reserveringstermijnen na de herstart snel zullen oplopen tot 15-20 weken. Het doel is om met de voorgestelde maatregelen de reserveringstermijnen zo spoedig mogelijk weer binnen de afgesproken KPI's te krijgen. Vanwege de omvang van de problematiek is dit niet op korte termijn haalbaar. De noodzakelijke inspanningen om de termijn terug te dringen, vragen om een lange adem. Gezien de maatschappelijke impact is het echter niet wenselijk dat het meerdere jaren duurt voordat de reserveringstermijnen weer binnen de KPI's zijn. Een gestage daling van de termijnen is meer reëel.

Daarom is het streven om in januari 2022 een gemiddelde reserveringstermijn voor het eerste B-examen te bereiken van 10-14 weken en aan het einde van 2022 een gemiddelde reserveringstermijn van 7 weken (de afgesproken KPI). Om in januari 2022 tot een termijn van 10-14 weken te komen, is een gemiddelde daling van de reserveringstermijn in 2021 van een week per maand noodzakelijk.

Wanneer in de praktijk blijkt dat de termijnen bij herstart direct hoger dan verwacht zijn, of wanneer de verwachte daling van de reserveringstermijn stagneert (of zelfs stijgt), moet worden besloten om additionele maatregelen te nemen. Dit kan ook nog van toepassing zijn in 2022, om ervoor te zorgen dat eind 2022 de gemiddelde reserveringstermijn van 7 weken wordt bereikt.

### **3.7 Mogelijkheden tot spoed en coulance**

Binnen de examenroosters wordt enige ruimte gereserveerd voor coulance en spoedgevallen. Met deze examenplekken wordt ervoor gezorgd dat bij schrijnende gevallen kandidaten alsnog een examenplek wordt aangeboden die binnen de oorspronkelijke reserveringstermijn valt (7 weken voor het eerste examen en 5 weken voor een herexamen). Als blijkt dat er geen gebruik wordt gemaakt van deze examenplekken, worden deze alsnog beschikbaar gesteld voor reguliere rijexamens. Hierdoor worden de plekken binnen de examenroosters maximaal benut.

Het CBR werkt momenteel al met de mogelijkheid om een spoedexamen aan te vragen, wanneer aan één van de volgende voorwaarden wordt voldaan:

1. uitzending van een militair;
2. vertrek naar het buitenland voor werk langer dan 6 maanden;
3. vertrek naar het buitenland voor een stage langer dan 6 maanden.

In het kader van de huidige problematiek worden deze voorwaarden uitgebreid met 6 additionele voorwaarden:

4. BBL-leerling die een rijbewijs nodig heeft voor zijn opleidingsstage;
5. eerste examen was vlak voor de lockdown in december 2020 waardoor planning van het herexamen niet mogelijk was;
6. praktijkexamen van kandidaat is meerdere malen uitgesteld en staat ver in de toekomst gepland;
7. verloop van geldigheid theoriecertificaat (waar geldende coulance niet van toepassing is);
8. verloop van geldigheid Verklaring van geschiktheid;
9. rijbewijs is nodig voor werk (denk hierbij bijvoorbeeld aan politiemedewerkers in opleiding).

Een kandidaat dient altijd een bewijsstuk te overhandigen om aan een van de voorwaarden te voldoen. De Klantenservice en examenmanagers handelen deze aanvragen met spoed af en beoordelen of de bewijslast voldoende is. In de werkwijze wordt vertrouwd op de professionaliteit van een opleider die een verzoek voor een spoedexamen. Hierbij bestaat een klein risico van misbruik van deze regeling. Daarom zijn er mitigerende maatregelen tegen misbruik opgesteld. De Klantenservice zal samen met de planningsafdeling van Rijvaardigheid de verzoeken monitoren, en opleiders op hun gedrag aanspreken bij misbruik.

### **3.8 Interne afstemming dienstverlening CBR**

De problematiek rond examenafname spitst zich met name toe op de praktijkexamens van de divisie Rijvaardigheid (auto, motor, bromfiets en auto met aanhangwagen), en in mindere mate op beroepsexamens van de divisie CCV, de theorie-examens van de divisie Theorie en de rijtesten van de divisie Rijgeschiktheid.

De bedrijfsvoering van deze divisies staan echter niet los van elkaar. De activiteiten van de andere divisies hebben invloed op de problematiek van de divisie Rijvaardigheid, bijvoorbeeld omdat het aantal afgenomen theorie-examens B de vraag naar praktijkexamens B beïnvloedt. Maar de problematiek bij de praktijkexamens van de divisie Rijvaardigheid heeft ook invloed op de andere divisies. Denk bijvoorbeeld aan rijvaardigheidsonderzoeken als onderdeel van het rijgeschiktheidsonderzoek na mededelingen door de politie, of aan professionals die ook een praktijkexamen moeten afleggen. Beide activiteiten leggen een belasting op de examencapaciteit van de divisie Rijvaardigheid.

Er is daarom afstemming tussen de divisies om ervoor te zorgen dat:

- enerzijds de ruimte door andere divisies gegeven wordt om de problematiek rond praktijkexamenafname op te lossen, en
- anderzijds om ervoor te zorgen dat de problematiek rond examenafname niet doorwerkt in de andere delen van de organisatie.

Deze afstemming betreft onder meer de beschikbaarheid en inzet van capaciteit om examens af te nemen. Daarbij kan onder meer gekeken worden hoe examinatoren van beroepsexamens kunnen worden ingezet voor particuliere examens, en hoe het effect van de theorie-examens is op de instroom van kandidaten voor de praktijkexamens en eventueel geprioriteerd moet worden. Ook zullen de andere divisies waar nodig dezelfde maatregelen nemen als de divisie Rijvaardigheid. Denk hier bijvoorbeeld aan het overwerk van de Deskundigen Praktische Rijgeschiktheid (DPR) die de rijtesten afnemen. De inzet van deze deskundigen wordt periodiek in het divisie-overstijgende overleg besproken. Hierbij speelt ook de besluitvorming van het ministerie met betrekking tot noodzaak van een rijtest bij ADHD/ADD een rol.

Om ervoor te zorgen dat de problematiek niet doorwerkt in de andere delen van de organisatie wordt onder meer voorrang gegeven aan beroepsexamens (ook bij de divisie Theorie) en rijtesten die nodig zijn in verband met medische beoordelingen. De afstemming wordt niet vooraf vastgelegd, maar op basis van de concrete vraag naar rijtesten, theorie-examens, praktijkexamens, de reserveringstermijnen en andere zaken bepaald. Op deze wijze is maatwerk mogelijk.

## 4. Capaciteitsverhogende maatregelen

### 4.1 Inleiding

De diverse uitgedachte capaciteitsverhogende en instroombeperkende maatregelen zijn met het afwegingskader gewogen. Daarbij zijn de maatregelen met de medewerkers, rijkschoolbranche, jongeren en IenW besproken. De maatregelen die de capaciteit verhogen, zijn met name gerelateerd aan de bedrijfsvoering van het CBR en hebben geen negatieve impact of neveneffecten op de rijkschoolbranche of jongeren. Dit zijn ook maatregelen waarvoor geen aanpassing van wet- of regelgeving vereist is en waarbij het CBR de maatregelen direct kan implementeren.

De instroombeperkende maatregelen vragen meer nadrukkelijke afstemming met de rijkschoolbranche, jongeren en IenW. Dit zijn maatregelen die niet eenzijdig door het CBR te nemen zijn, maar waar naast draagvlak ook vaak inspanningen van de rijkschoolbranche, jongeren en IenW noodzakelijk zijn.

In dit hoofdstuk worden eerst de capaciteitsverhogende maatregelen besproken. In hoofdstuk 5 staan de instroombeperkende maatregelen centraal.

### 4.2 Capaciteitsverhogende maatregelen

Met betrekking tot capaciteitsverhogende maatregelen voor praktijkexamens gaat het in alle gevallen om het uitbreiden van de examencapaciteit door het aantal examinatoren te verhogen, dan wel het uitbreiden van de inzetbaarheid van de reeds in dienst zijnde examinatoren. Hiervoor neemt het CBR direct de volgende maatregelen:

1. Werving van 100 extra examinatoren
2. Behouden en terughalen van 67+'ers
3. Overwerk
4. Mogelijk maken van overwerk op doordeweekse feestdagen

---

#### Maatregel 1: Werving van 100 examinatoren

---

##### Toelichting maatregel:

Het CBR heeft momenteel circa 630 praktijkexaminatoren in dienst. Deze examinatoren zijn op jaarbasis verantwoordelijk voor ca. 730.000 praktijkexamens. Circa 60 examinatoren zijn opgeleid om beroepsexamens af te nemen (CCV) en circa 570 examinatoren zijn opgeleid om particuliere examens af te nemen.

Het CBR heeft op dit moment 32 nieuwe examinatoren in opleiding. Het praktijkdeel van deze opleiding kon niet plaatsvinden vanwege de lockdown en kan nu worden hervat. Hier bovenop gaat het CBR nog 100 extra examinatoren werven.

Het vak examiner vraagt om specifieke competenties en is niet voor iedereen weggelegd. Het werven van examinatoren is daardoor geen gemakkelijke opgave. Ook dienen zij intern een opleiding te volgen voordat zij bevoegd en bekwaam aan de slag kunnen. Voor de werving wordt door het CBR een wervingscampagne opgezet. Hierbij wordt gericht gezocht bij diverse organisaties zoals defensie, politie, brandweer en OTCrij (rijopleidingsinstituut voor de krijgsmacht). Met deze extra werving breidt het CBR de capaciteit substantieel en maximaal uit.

De werving van examinatoren wordt direct (maart 2021) gestart. De werving, selectie en opleiding neemt echter tijd in beslag waardoor nieuwe examinatoren gefaseerd instromen. Er wordt onderzocht of het opleidingsproces efficiënter kan worden ingericht om sneller nieuwe examinatoren in te kunnen zetten.

De eerste nieuwe examinatoren kunnen in december 2021 examens afnemen. De effecten van nieuwe examinatoren op de in te halen examens zijn daarmee met name in 2022 te merken. De laatste examinatoren zullen in Q3 2022 aan

---



	de slag kunnen. Uitgangspunt is dat de examinatoren in dienst blijven en het natuurlijk verloop van de examinatoren opvangen.
<b>Tijdslijn:</b>	Werving: maart 2021 – Q2 2022 Opleiding: september 2021 – Q3 2022 Examens afnemen (effect): stapsgewijs vanaf december 2021
<b>(Maximale) impact op de in te halen examens:</b>	De werving verhoogt de capaciteit in 2021 in totaal met 1.000 examens en in 2022 in totaal met 89.000 examens (in totaal dus 90.000). Bij een constante populatie van examinatoren is daarmee de capaciteit met 10.000 examens per maand verhoogd, ofwel 120.000 examens op jaarbasis.
<b>(Maximaal) effect op reserverings-termijn:</b>	Omdat de eerste klas van examinatoren pas in december 2021 start met zelfstandig examineren, zijn de effecten op de reserveringstermijnen in 2021 nihil. In 2022 wordt het effect op de reserveringstermijnen geschat op circa 6 weken.

### **Maatregel 2: Behouden en terughalen van 67+'ers**

<b>Toelichting maatregel:</b>	<p>Een deel van de populatie van examinatoren bereikt in de komende maanden de pensioengerechtigde leeftijd. Echter, sommige van deze examinatoren zijn bereid en fit genoeg om langer door te werken. Gezien de noodzaak om de examenafname-capaciteit te verhogen, kunnen goed functionerende 67+'ers langer in dienst blijven.</p> <p>Ook worden reeds gepensioneerde examinatoren benaderd om te bekijken of zij tijdelijk weer werkzaam willen zijn als examinator. Deze reeds gepensioneerde examinatoren zullen onder strikte voorwaarden worden teruggehaald. Ook zullen zij via een verkort scholingstraject worden bijgeschoold zodat zij inzetbaar zijn.</p> <p>Het aanhouden en opnieuw inzetten van 67+'ers wordt op individueel niveau besloten en tijdig geëvalueerd. Indien nodig worden deze regeling en de contracten verlengd.</p>
<b>Tijdslijn:</b>	Per direct (maart 2021) tot en met eind 2021. Of er ook in 2022 nog inzet van 67+'ers nodig is, wordt eind 2021 bekeken.
<b>(Maximale) impact op de in te halen examens:</b>	De impact op het aantal examens wordt ingeschat op circa 1.100 examens per maand vanaf april 2021. Hiermee wordt de capaciteit in 2021 verhoogd met 10.000 examens. Vooralsnog zijn 67+'ers niet ingepland voor 2022.
<b>(Maximaal) effect op reserverings-termijn:</b>	In 2021 wordt het effect op de reserveringstermijnen geschat op circa 1 week.

### **Maatregel 3: Overwerk**

<b>Toelichting maatregel:</b>	Het CBR heeft voor de particuliere examens 570 praktijkexaminatoren in dienst. Deze worden ingeroosterd op basis van de gereserveerde examens. Door overwerk op roostervrije dagen, avonden (bij voldoende licht) en zaterdagen wordt het aantal mogelijkheden om een examen te reserveren uitgebreid. Er wordt een target ingesteld van 5.000 examens per maand.
<b>Tijdslijn:</b>	Het overwerk wordt in ieder geval ingesteld vanaf april 2021 (na de opstart in maart 2021 is er nog onvoldoende marktvraag waardoor er geen overwerk nodig is) tot en met december 2021. Of er ook in 2022 nog overwerk nodig is, wordt eind 2021 bekeken.

<b>(Maximale) impact op de in te halen examens:</b>	Wanneer de targets over de voorgestelde periode worden behaald, wordt de capaciteit van het CBR iedere maand met circa 5.200 examens verhoogd. Vanaf april 2021 tot en met december 2021 levert dat maximaal 47.000 extra examens op in 2021.
<b>(Maximaal) effect op reserverings-termijn:</b>	In 2021 wordt het effect op de reserveringstermijnen geschat op circa 3 weken.
<b>Maatregel 4: Mogelijk maken van overwerk op doordeweekse feestdagen in 2021</b>	
<b>Toelichting maatregel:</b>	Met het instellen van overwerk, wordt examinatoren ook de mogelijkheid geboden om vrijwillig over te werken op de doordeweekse feestdagen in 2021 (dagen waarop CBR regulier gesloten is).
<b>Tijdslijn:</b>	De maatregel wordt ingesteld voor de doordeweekse feestdagen in 2021 (6 dagen in april en mei).
<b>(Maximale) impact op de in te halen examens:</b>	Aangezien het overwerk op feestdagen op vrijwillige basis is, is de impact afhankelijk van de bereidheid van examinatoren. Op basis van de zes doordeweekse feestdagen in april en mei 2021 kan de capaciteit met 5.000 examens verhoogd worden.
<b>(Maximaal) effect op reserverings-termijn:</b>	Wanneer in de praktijk ook 5.000 examens worden afgenomen, is de impact op de reserveringstermijnen in 2021 kleiner dan 1 week.

#### **Tijdelijke aanpassing reserveren examenmomenten**

Om de capaciteit voor examens optimaal te benutten voor alle rijsscholen en kandidaten, wijzigt het CBR ook de werkwijze met betrekking tot het reserveren van examens. Om ervoor te zorgen dat er een gelijk speelveld is voor grote en kleine rijsscholen, wordt het tijdelijk niet mogelijk om naamloos examens te reserveren. Op deze wijze wordt het vasthouden van examenmomenten door rijsscholen niet mogelijk gemaakt en zijn er meer plaatsen beschikbaar voor daadwerkelijke kandidaten die goed voorbereid zijn voor het examen.

Vanaf 2 april wordt alleen reserveren op naam van de kandidaat ingevoerd. CBR geeft alle rijsscholen wel extra mogelijkheden om tot acht keer te wisselen met de op naam gereserveerde examenmomenten, zodat een kandidaat die nog niet klaar is voor een examen kan worden gewisseld met een kandidaat die dat wel is. Aanvullend geeft het CBR de mogelijkheid om een gereserveerd examen te annuleren tot 4 weken voor de examendatum. Het examenmoment dat daarmee vrijvalt komt voor alle rijsscholen beschikbaar. Zo wordt het onbedoelde negatieve effect van het tijdelijk stoppen van vrij van naam reserveren ondervangen.

#### **4.3 Overzicht effect van capaciteitsverhogende maatregelen**

In onderstaande tabellen is af te lezen wat de impact is van de verschillende capaciteitsverhogende maatregelen op het aantal examens per maand (in 2021 en 2022). In de laatste figuur is weergegeven hoe zich dat vertaalt in een daling van de reserveringstermijnen.

Tabel 6: impact capaciteitsverhogende maatregelen op aantallen examens in 2021

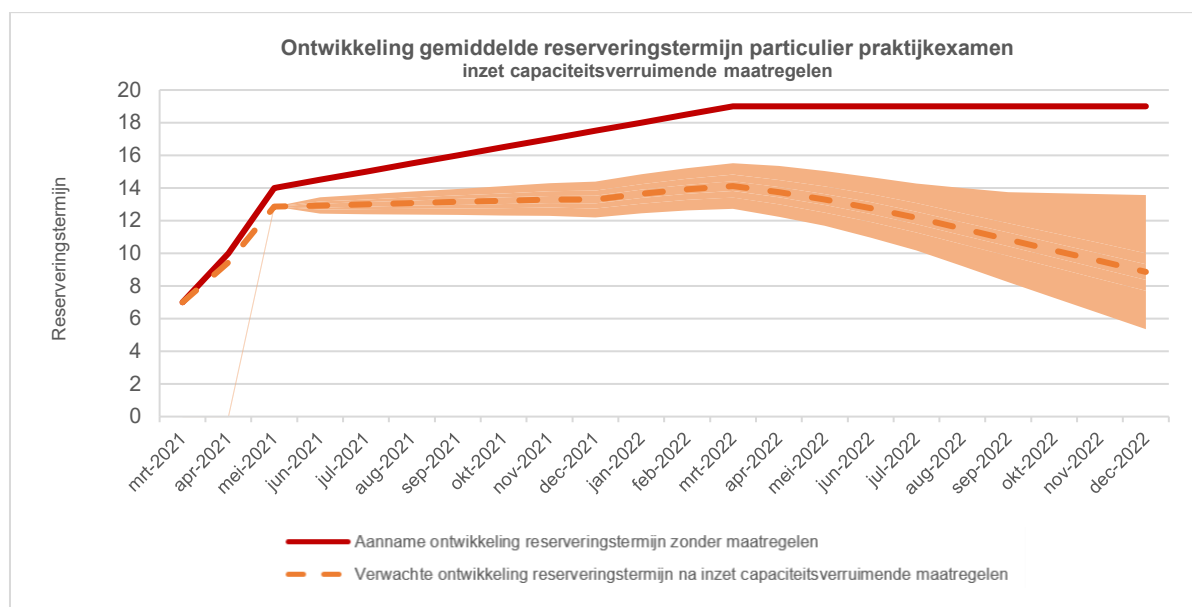
Aantal praktijkexamens divisie Rijvaardigheid x 1.000	mrt-21	apr-21	mei-21	jun-21	jul-21	aug-21	sep-21	okt-21	nov-21	dec-21	2021	Impact op reserverings- termijn 2021 (weken)
<b>Reguliere examencapaciteit</b>	34	50	48	66	57	52	60	54	65	58	544	
<b>Capaciteitsverhogende maatregelen</b>												
Werving van 100 examinatoren										1	1	0
Behouden en terughalenvan 67-plussers		1	1	1	1	1	1	1	1	1	10	1
Overwerk		5	5	5	5	5	5	5	5	5	47	3
Vrijwillig overwerk op doordeweekse feestdagen		3	3								5	0
<b>Totaal capaciteitsverhogende maatregelen</b>	<b>0</b>	<b>8</b>	<b>9</b>	<b>6</b>	<b>6</b>	<b>6</b>	<b>6</b>	<b>6</b>	<b>6</b>	<b>8</b>	<b>63</b>	<b>4</b>

Tabel 7: impact capaciteitsverhogende maatregelen op aantallen examens in 2022 (voor 2022 vooralsnog geen 67-plussers en overwerk ingeboekt. Eventuele inzet op basis van situatie begin 2022)

Aantal praktijkexamens divisie Rijvaardigheid x 1.000	jan-22	feb-22	mrt-22	apr-22	mei-22	jun-22	jul-22	aug-22	sep-22	okt-22	nov-22	dec-22	2022	Totaal 2021 + 2022	Impact op reserverings- termijn 2022 (weken)	Extra kosten 2021+2022 (€ x 1.000)
<b>Reguliere examencapaciteit</b>	52	50	63	48	59	65	56	56	56	55	65	54	680	1.224		
<b>Capaciteitsverhogende maatregelen</b>																
Werving van 100 examinatoren	2	3	5	6	7	8	9	10	10	10	10	10	89	90	6	3.200
Behouden en terughalenvan 67-plussers													0	0	0	510
Overwerk	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	47	0	1.900
Vrijwillig overwerk op doordeweekse feestdagen													0	0	5	200
<b>Totaal capaciteitsverhogende maatregelen</b>	<b>2</b>	<b>3</b>	<b>5</b>	<b>6</b>	<b>7</b>	<b>8</b>	<b>9</b>	<b>10</b>	<b>10</b>	<b>10</b>	<b>10</b>	<b>10</b>	<b>89</b>	<b>152</b>	<b>6</b>	<b>5.810</b>

Het realiseren van extra examencapaciteit heeft impact op de reserveringstermijnen. Aangezien er een groot aantal onbekende variabelen is (onder andere de marktvraag en de capaciteit van rij scholen), hanteren we een voorzichtige voorspelling met een ruime bandbreedte. De in dit hoofdstuk genoemde maatregelen resulteren naar verwachting in een reserveringstermijn ultimo 2021 tussen 11-15 weken. Hoe verder in de tijd hoe groter de bandbreedte wordt. Ultimo 2022 ligt de reserveringstermijn naar verwachting tussen 5-14 weken. Zonder maatregelen blijft de reserveringstermijn in 2022 naar verwachting op 19 weken steken.

Figuur 3: impact capaciteitsverhogende maatregelen op reserveringstermijnen



## 5. Instroombeperkende maatregelen

### 5.1 Inleiding

Naast het verhogen van de capaciteit van het CBR om examens af te nemen, kan ook de instroom van kandidaten bij het CBR voor een examen worden beperkt. Hiervoor kunnen grofweg twee routes worden bewandeld:

1. Het verhogen van het slagingspercentage (minder herexamens nodig)
2. Het tijdelijk niet aanbieden van bepaalde examenproducten (tussentijdse toets en faalangstexamen) of het verhogen van de examenleeftijd

De tweede route is het meest ingrijpend en wordt zowel door jongeren, de rijsscholen en het CBR als verstrekkend en in principe onwenselijk beschouwd. De capaciteitsverhogende maatregelen alleen zijn echter onvoldoende en hebben met name vanaf 2022 impact (extra examinatoren die uit de opleiding komen en examens kunnen afnemen). Daarmee duurt het te lang voordat de reserveringstermijnen substantieel zullen dalen. Dit betekent dat instroombeperkende maatregelen op korte termijn onontkoombaar zijn.

### 5.2 Inzetstrategie instroombeperkende maatregelen

De problematiek vraagt de inspanningen van verschillende belanghebbenden, waaronder opleiders en jongeren. Hun medewerking is essentieel. Na consultatie van de verschillende belanghebbenden heeft het CBR de volgende strategie voorgesteld ten aanzien van de instroombeperkende maatregelen:

1. We focussen primair op het verhogen van de gemiddelde slagingspercentages voor de categorie B (route 1). De doelstelling daarbij is dat de slagingspercentages met 10%-punt stijgen. Elke stijging met 1%-punt vertegenwoordigt een vermindering van 8.000 examens op jaarbasis. De opleiders en kandidaten zijn hiermee de belangrijkste factor om de instroom te beperken.
2. Voor het verhogen van de slagingspercentages zal het CBR zich extra inzetten om in de communicatie richting kandidaten (onder andere via campagnes) te benadrukken pas examen te doen als je er ook daadwerkelijk klaar voor bent. Aan de branche wordt nadrukkelijk gevraagd verantwoordelijkheid te nemen en met maatregelen te komen om de slagingspercentages substantieel te verbeteren.
3. Het CBR evalueert eind mei 2021 of deze inspanningen effect hebben. Indien er onvoldoende effect wordt gerealiseerd, moet overgegaan worden tot aanvullende maatregelen (route 2).
4. De drempelwaarde om te besluiten aanvullende maatregelen in te zetten, is dat er eind mei 2021 minimaal een verbetering van 4%-punt van het gemiddelde slagingspercentage van categorie B (ultimo 2020 lag dit op 50,4%) is gerealiseerd en dat er goed onderbouwde plannen liggen hoe het slagingspercentage in de maanden daarna verder zal stijgen tot 60%.
5. Bij de inzet van de aanvullende maatregelen zal in eerste instantie tijdelijk de tussentijdse toets worden geschrapt. Het streven is dit zo kort mogelijk te laten duren waarbij de verdere verhoging van de slagingspercentages helpt om dat te realiseren.
6. Is het tijdelijk schrappen van de tussentijdse toets onvoldoende, dan zal tijdelijk het faalangstexamen niet aangeboden worden.
7. Mocht dit ten slotte onvoldoende zijn, dan wil het CBR de examenleeftijd voor de categorie B tijdelijk verhogen naar 18 jaar.

### 5.3 Verhogen van het slagingspercentage

Het CBR heeft de rijsschoolbranche opgeroepen zich in te spannen voor het verhogen van het slagingspercentage door kandidaten goed voorbereid naar het 1<sup>e</sup> examen te laten gaan. Een verhoging van het slagingspercentage met 10%-punt levert op jaarbasis 80.000 praktijkexamens aan extra examencapaciteit op. Want wanneer meer kandidaten de eerste keer slagen, zijn minder herexamens nodig. Het huidige slagingspercentage schommelt al jaren rond de 50%.

Tabel 8: Rijscholen die in 2019 1e B-examens hebben afgenomen

Slagingspercentage 1e B per rijschool	Aantal rijscholen	Slagingspercentage 1e examens B	Afgenomen 1e examens B	Afgenomen herexamens B	Totaal
< 20%	804	11,7%	7.811	17.350	25.161
20% - 30%	695	25,3%	19.576	32.951	52.527
30% - 40%	899	34,9%	31.579	45.007	76.586
40% - 50%	936	44,8%	40.202	44.413	84.615
50% - 60%	1.386	54,5%	65.587	55.417	121.004
60% - 70%	934	64,1%	33.819	21.518	55.337
70% - 80%	466	74,2%	15.586	7.015	22.601
> 80%	498	85,6%	6.353	2.246	8.599
	<b>6.618*</b>	<b>49,6%</b>	<b>220.513</b>	<b>225.917</b>	<b>446.430</b>

\*Dit aantal is lager dan het totaal aantal rijscholen in de branche, omdat niet alle rijscholen rijlessen voor rijbewijs B aanbieden

Het CBR heeft sinds 2017, samen met de rijschoolbranche, de informatie voor jongeren over de keuze van een rijopleiding en rijschool verbeterd (in een miniwebsite met Rijbewijstips<sup>3</sup>). Sindsdien voert het CBR ook in samenwerking met deze partijen via social media (Instagram, YouTube, influencers, advertising) campagne voor deze tips alsmede voor de Rijschoolzoeker<sup>4</sup> met informatie over de slagingspercentages van rijscholen (de open data). Het doel van deze inspanningen is om kandidaten beter voor te lichten.

Deze campagnes, waarvoor CBR een begrotingsbijdrage van IenW ontvangt, hebben een groot bereik. Tegelijkertijd laat marktonderzoek in 2018 en 2020 ook zien dat verandering van (keuze)gedrag een lange adem vraagt. De resultaten uit deze onderzoeken zijn namelijk dat jongeren significant vaker het slagingspercentage als belangrijke factor noemen bij de keuze van een rijschool (44% ten opzichte van 34% in de nulmeting), en zij daarvoor vaker de Rijschoolzoeker en website van het CBR raadplegen (44% noemt één van deze als bron van informatie).

De effecten op het slagingspercentage zijn er (nog) niet. Het marktaandeel 1<sup>e</sup> B-examens van rijscholen met een slagingspercentage lager dan 50% is over 2019 45% en is de afgelopen jaren vrijwel gelijk gebleven. Het is duidelijk dat het verhogen van het slagingspercentage om een combinatie van consumentenvoorlichting en andere stimulerende maatregelen vraagt.

Tijdens de sessies met de rijschoolbranche en met jongeren zijn verschillende mogelijkheden geïnventariseerd om de slagingspercentages te verhogen. Daarbij werden onder andere de volgende mogelijkheden benoemd:

- verlenen van voorrang aan rijscholen met een hoog slagingspercentage;
- het instellen van een bodemgrens voor het aantal te volgen rijlessen, het maken van een portfolio en dit mee laten wegen;
- invoeren van extra toetsmoment(en) in de rijopleiding die (collegiaal) worden beoordeeld.;
- belonen van kandidaat en instructeur/rijschoolhouders voor een betere voorbereiding.;
- wachttijdverkorting praktijkexamen voor goed voorbereide kandidaten.

In bijlage 2 en 3 wordt nadere toelichting gegeven op deze mogelijke voorstellen.

De noodzakelijke inspanningen om het slagingspercentage te verhogen, liggen dus met name bij de rijschoolbranche en kandidaten zelf. Het CBR heeft daarom de rijschoolbranche uitgenodigd met goed onderbouwde maatregelen (zoals de bovenstaande of andere) te komen die geëffectueerd worden en op korte termijn ook daadwerkelijk leiden tot een significante verhoging van de slagingspercentages.

Het CBR zal hier ook een rol in nemen door een communicatiecampagne op te zetten waarin opgeroepen wordt pas examen te doen als je er ook daadwerkelijk klaar voor bent.

<sup>3</sup> <https://www.cbr.nl/rijbewijstips/>

<sup>4</sup> <https://www.cbr.nl/nl/rijschoolzoeker.htm>

## 5.4 Het tijdelijk niet aanbieden van examenproducten of het verhogen van de examenleeftijd

Zoals in de inleiding genoemd, ligt bij de instroombeperkende maatregelen de focus op het verhogen van de slagingspercentages. Mocht dit echter onvoldoende effect sorteren, dan zullen aanvullende maatregelen moeten worden genomen. Dit zal plaatsvinden langs de geformuleerde strategie (zie 5.2). Wanneer eind mei 2021 geen minimale verbetering van 4%-punt van het gemiddelde slagingspercentage van categorie B (ultimo 2020 lag dit op 50,4%) gerealiseerd is en er geen goed onderbouwde plannen liggen hoe het slagingspercentage in de maanden daarna verder zal stijgen tot 60%, worden aanvullende maatregelen ingezet. De tijdsduur van deze maatregelen is afhankelijk van het effect van deze maatregelen op de reserveringstermijnen. Het streven is om in januari 2022 een gemiddelde reserveringstermijn te bereiken van 10–14 weken en aan het einde van 2022 een gemiddelde reserveringstermijn van 7 weken (de oorspronkelijke KPI). Indien de reserveringstermijn in januari 2022 boven de 14 of onder de 10 weken ligt, kan de maatregel verlengd of eerder stopgezet worden.

Geen van de betrokken partijen vindt de aanvullende maatregelen wenselijk. De betrokken stakeholders, zoals jongeren en de rijkschoolbranche, hebben daarbij vaak tegenstrijdige meningen waardoor er weinig instroombeperkende maatregelen zijn met een breed maatschappelijk draagvlak. Jongeren en de branche staan bijvoorbeeld lijnrecht tegenover elkaar met betrekking tot het verhogen van de examenleeftijd (voor jongeren bespreekbaar, voor de branche niet). Dergelijke maatregelen hebben ook grote impact op de werkzaamheden van het CBR. Het nemen van dit type maatregelen betreft dus pijnlijke keuzes.

Afhankelijk van de situatie eind mei 2021, de mate waarin het slagingspercentage is gestegen en de robuustheid van de plannen om dit verder te verhogen, worden de onderstaande maatregelen voorgesteld (in volgorde van inzet):

1. Het tijdelijk niet aanbieden van de tussentijdse toets
2. Het tijdelijk niet aanbieden van faalangstexamens
3. Het tijdelijk verhogen van de examenleeftijd (B) naar 18 jaar

---

### Maatregel 1: Tijdelijk niet aanbieden van de tussentijdse toets

---

**Context:** De tussentijdse toets (TTT) is door het CBR ingesteld als een soort profexamen zodat kandidaten een evaluatiemoment hebben tijdens hun rijopleiding. De kandidaat kan op deze manier wennen aan een examensituatie en krijgt advies van de examinerator voor het laatste deel van de rijopleiding. Bovendien kan de kandidaat een vrijstelling voor de bijzondere verrichtingen verdienen voor het eerstvolgende rijexamen. Het afnemen van de TTT heeft een positieve invloed op het slagingspercentage. Het slagingspercentage van kandidaten die een TTT doen, is 14%-punt hoger dan van kandidaten die dat niet doen. Dit maakt de TTT een waardevol product voor het CBR en voor de verkeersveiligheid. De tussentijdse toets wordt inmiddels door ongeveer de helft van de kandidaten afgenomen. Dit is het resultaat van de jarenlange inspanningen van het CBR om de TTT onder de aandacht te brengen. Het CBR beschouwt de TTT als een van zijn belangrijkste producten. Dat is in lijn met de verwachte aanbevelingen van de commissie Roemer.

**Toelichting maatregel:** Met deze maatregel stopt het CBR tijdelijk met het aanbieden van de tussentijdse toets. Omdat kandidaten die een tussentijdse toets doen een hoger slagingspercentage (14%-punt) hebben voor hun examen, heeft het tijdelijk stoppen met de toets ook een negatief neveneffect wat tot meer herexamens leidt. Echter, het tijdelijk stoppen met de tussentijdse toets creëert zodanige extra capaciteit dat het netto gezien een zeer impactvolle maatregel is.

**Draagvlak:** De TTT is een belangrijk product van het CBR en het tijdelijk stoppen is daarmee pijnlijk. Bovendien is de TTT vanwege de kwaliteitsverhogende werking ook wenselijk in het licht van de verwachte aanbevelingen van de commissie Roemer (verbetering kwaliteit rijkschoolbranche). Hiermee heeft de TTT ook politiek en maatschappelijk draagvlak. Jongeren staan ook positief

---

---

tegenover de TTT vanwege de vrijstelling voor de bijzondere verrichtingen voor het eerstvolgende rijexamen, het oefenen van het examen en het hogere slagingspercentage. Voor rij scholen is de TTT ook een aantrekkelijk product, omdat dit hun slagingspercentage positief beïnvloedt. Er is daardoor geen partij voor wie het tijdelijks stoppen met de TTT pijnloos is. Gezien de impact van het tijdelijk stoppen met de TTT is het een van de weinige instroombeperkende maatregelen (waarvoor geen wetswijziging nodig is) met een grote impact op de in te halen examens.

---

**Benodigde acties stakeholders:** De tussentijdse toets is beschreven in artikel 70 van het Reglement rijbewijzen. Een afwijking daarvan kan door het CBR, in afstemming met de minister van IenW, met zwaarwegende redenen worden genomen. Het besluit over deze maatregel vraagt geen wetswijziging.

---

**Tijdstlijn:** Het beslismoment om deze maatregel in te zetten, is eind mei 2021 op basis van de dan gerealiseerde slagingspercentages en plannen om deze verder te verhogen.

Mocht op dat moment tot het instellen van deze maatregel worden overgegaan, dan gaat deze in per 1 juni 2021 met een voorlopige looptijd tot en met februari 2022. Vanaf dat moment beginnen de extra geworven examinatoren uit de opleiding te komen en gaan de capaciteitsverhogende maatregelen een groter effect sorteren. Het streven is om de maatregel zo kort mogelijk in te zetten.

Indien echter de reserveringstermijnen eind februari 2022 nog niet voldoende gedaald zijn (hoger dan de nagestreefde reserveringstermijn op dat moment van 10-14 weken), kan besloten worden de maatregel langer door te zetten. Omgekeerd geldt dat indien dit niveau eerder wordt bereikt, op een vroeger moment besloten kan worden de maatregel te discontinueren.

Indien de maatregel per 1 juni wordt ingezet, zullen de tussentijdse toetsen die op dat moment al gereserveerd staan nog worden afgenomen. Dit betekent dat de maximale effecten van deze maatregel pas op zijn vroegst na 3 maanden merkbaar zijn. Bij het opheffen van de maatregel zal een vergelijkbare vertraging in het effect waarneembaar zijn. De roosters zullen op het moment dat de tussentijdse toets weer wordt aangeboden vol zitten waardoor de eerste tussentijdse toetsen pas na verloop van tijd weer afgenomen kunnen worden.

---

**(Maximale) impact op de in te halen examens:** Het tijdelijk stoppen met de tussentijdse toets heeft een netto positief effect op de examencapaciteit. Per maand wordt de capaciteit verhoogd met 7.000 praktijkexamens. In de eerste maanden na de inwerkingtreding is het effect kleiner.

---

**(Maximaal) effect op reserverings-termijn:** Onder de aanname dat het eventueel tijdelijk niet aanbieden van de TTT per 1 juni 2021 in zou gaan tot en met februari 2022, wordt daarmee de reserveringstermijn in 2021 met 3 weken verkort en in 2022 met 1 week.

---

## **Maatregel 2: Tijdelijk stoppen met faalangstexamens**

---

**Context:** Wanneer kandidaten faalangst hebben, kunnen zij bij het CBR op aanvraag een faalangstexamen (FA) afnemen in plaats van een regulier examen. Bij een faalangstexamen krijgt een kandidaat meer tijd om tot rust te komen en wordt de kandidaat begeleid door een examiner die getraind is in het omgaan met faalangst bij kandidaten. Kandidaten worden wel op dezelfde wijze beoordeeld en hun daadwerkelijke rijtijd duurt even lang als een regulier examen. Met deze examens geeft het CBR kandidaten een beter vooruitzicht om hun examen te halen, zonder dat hierbij de kwaliteit van het examen wordt verminderd (en daarmee invloed heeft op de

---

	verkeersveiligheid). Het FA-examen heeft hiermee ook een positieve invloed op het slagingspercentage.
<b>Toelichting maatregel:</b>	Met deze maatregel worden de faalangstexamens tijdelijk stopgezet en wordt de vrijgevallen capaciteit ingezet voor reguliere examens. Omdat FA-examens langer duren, kunnen er in dezelfde periode meer reguliere examens worden gepland.
<b>Draagvlak:</b>	Net als het tijdelijk stoppen met de TTT, is het tijdelijk stoppen met de FA-examens een pijnlijke maatregel voor de betrokken partijen. Het CBR bedient kandidaten met een reële belemmering die zonder een FA-examen door hun angst (niet door hun vaardigheid) waarschijnlijk met veel moeite en veel examenpogingen een examen kunnen halen. Ook IenW ziet het als belangrijk examen om ervoor te zorgen dat proportioneel gehandeld wordt richting een burger.
<b>Benodigde acties stakeholders:</b>	Het tijdelijk stoppen met FA-examens kan door het CBR bepaald worden aangezien de FA-examens niet binnen de regelgeving zijn beschreven. Dit in overleg met het ministerie van IenW.
<b>Tijdlijn:</b>	<p>Op voorhand is geen tijdslijn aan te geven wanneer de maatregel ingezet moet worden. De capaciteitsverhogende maatregelen, aangevuld met het tijdelijk niet aanbieden van de tussentijdse toets moeten in principe voldoende capaciteit genereren. Mochten deze maatregelen echter onvoldoende effect sorteren en niet (of onvoldoende) leiden tot een daling van de reserveringstermijnen, kan deze maatregel overwogen en ingezet worden. Mocht dat het geval zijn, dan is het streven de periode zo kort mogelijk te houden.</p> <p>Indien de maatregel wordt ingezet, zullen de reeds gereserveerde FA-examens nog worden afgenomen. Dit betekent dat het maximale effect van deze maatregel pas op zijn vroegst na 3 maanden merkbaar is. Bij het opheffen van de maatregel zal een vergelijkbare vertraging in het effect waarneembaar zijn. De roosters zullen op het moment dat FA-examens weer worden aangeboden vol zitten waardoor de eerste FA-examens pas na verloop van tijd weer afgenomen kunnen worden.</p>
<b>(Maximale) impact op de in te halen examens:</b>	Het tijdelijk stoppen met FA-examens levert op maandbasis een extra capaciteit van 1.000 op. Dat betekent op jaarbasis een extra capaciteit van 12.000.
<b>(Maximaal) effect op reserveringstermijn:</b>	Het effect op de reserveringstermijn is relatief beperkt. De maatregel kan de reserveringstermijn met circa 1 week verkorten.
<b>Maatregel 3: Verhoging van de leeftijd om examen te mogen doen</b>	
<b>Context:</b>	Sinds 2018 mogen jongeren in Nederland vanaf 16,5 jaar rijlessen nemen en een tussentijdse toets doen. Vanaf 17 jaar mogen jongeren ook een rijexamen afleggen bij het CBR. Kandidaten die op hun 17 <sup>e</sup> slagen, mogen tot hun 18 <sup>e</sup> alleen met een begeleider rijden. Na hun 18 <sup>e</sup> mogen zij zelfstandig rijden. Het eerder halen van het rijbewijs en het rijden met een begeleider heeft een positief effect op de verkeersveiligheid (zie onderzoek van SWOV).
<b>Toelichting maatregel:</b>	Met deze maatregel wordt de leeftijd om een rijexamen te mogen doen verhoogd naar 18 jaar. Hiermee wordt de instroom op korte termijn direct beperkt, maar komen kandidaten later alsnog bij het CBR langs voor een rijexamen.
<b>Draagvlak:</b>	Het verhogen van de leeftijdsgrens om een rijexamen af te nemen kan op enig begrip rekenen van jongeren, aangezien tot 18 jaar begeleid rijden noodzakelijk is waardoor jongeren het rijbewijs niet kunnen gebruiken voor



	<p>werk of hun opleiding. Wel wordt verwacht dat de maatregel op weinig steun kan rekenen van jongeren die gestart zijn met rijlessen voor hun 18<sup>e</sup>. De verhoging heeft daarnaast een grote impact op de rijschoolbranche omdat het aantal klanten voor de branche tijdelijk gelimiteerd wordt. Deze maatregel heeft daardoor financiële gevolgen voor rij scholen, waarvan een deel door de lockdowns al in zwaar weer verkeert.</p>
<b>Benodigde acties stakeholders:</b>	<p>De derde Europese rijbewijsrichtlijn geeft aan dat minimumleeftijden voor categorieën verhoogd mogen worden. Het opnieuw bepalen van de minimumleeftijd dient echter wel bij wet plaats te vinden. Dit vraagt daarom afstemming met ministerie IenW en politieke besluitvorming. Ook zijn acties vereist om de praktische uitwerking in goede banen te leiden. Er ontstaat bij het instellen van de regeling een groep jongeren van 16/17 jaar die al aan het lessen zijn en niet meer een examen kunnen doen (tenzij er een uitzondering wordt gemaakt voor deze groep). Dit vraagt onder meer goede afstemming met de branche en maatregelen van IenW hoe met de geldigheid van de theorie-examens (en Verklaring van geschiktheid) van deze groep wordt omgegaan.</p>
<b>Tijdslijn:</b>	<p>Op voorhand is geen tijdslijn aan te geven wanneer de maatregel ingezet zou worden. De capaciteitsverhogende maatregelen, aangevuld met het tijdelijk niet aanbieden van de tussentijdse toets (en FA-examens) moeten in principe voldoende capaciteit genereren. Mochten deze maatregelen echter onvoldoende effect sorteren en niet (of onvoldoende) leiden tot een daling van de reserveringstermijnen, kan deze maatregel overwogen en ingezet worden. Mocht dat het geval zijn, dan is het streven de periode zo kort mogelijk te houden.</p> <p>De maatregel vraagt politieke besluitvorming. De maatregel vraagt daarmee voorbereiding tussen het CBR en het ministerie van IenW en vervolgens behandeling in het parlement. Hierdoor is het startmoment van deze maatregel, mocht deze overwogen worden, hoogst onzeker. De verwachting is dat deze maatregel (indien nodig) niet voor 2022 gestart kan worden.</p>
<b>(Maximale) impact op de in te halen examens:</b>	<p>De maatregel heeft met name in de eerste maanden direct effect op de instroom van kandidaten voor examens. Indien de maatregel wordt ingesteld zal dit in de eerste maand 10.000 examens schelen. In de loop van de tijd vlakkt dit af naar 2.000 examens per maand. Op jaarbasis beperkt het de instroom met 70.000 examens. Deze kandidaten zullen zich in de jaren daarna echter opnieuw bij het CBR melden.</p>
<b>(Maximaal) effect op reserverings-termijn:</b>	<p>Het effect op de reserveringstermijnen is bij instelling van deze maatregel circa 5 weken op jaarbasis.</p>

## 5.5 Overzicht effect van instroombeperkende maatregelen

In onderstaande tabellen is af te lezen wat de impact is van de verschillende instroombeperkende maatregelen op het aantal examens per maand (in 2021 en 2022). Voor de stijging van het slagingspercentage is geen impact weergegeven. Dit is volledig afhankelijk van wat de branche weet te realiseren. Daarnaast is alleen het effect van het eventueel tijdelijk niet aanbieden van de tussentijdse toets in de tabellen opgenomen. De overige maatregelen zijn dusdanig ongewis (in termen van al dan niet inzetten en het moment van inzetten) dat hier op dit moment geen realistische inschatting voor gegeven kan worden.

In figuur 4 is weergegeven hoe het eventueel tijdelijk niet aanbieden van de tussentijdse toets in aanvulling op de capaciteitsverhogende maatregelen zich vertaalt in een daling van de reserveringstermijnen.

Tabel 9: impact instroombeperkende maatregelen op aantallen examens in 2021

Aantal praktijkexamens divisie Rijvaardigheid x 1.000	mrt-21	apr-21	mei-21	jun-21	jul-21	aug-21	sep-21	okt-21	nov-21	dec-21	2021	Impact op reserverings-termin 2021 (weken)
<b>Instroombepalende maatregelen</b>												
Stijging slagingspercentage rijocholen (8.000 examens per procentpunt)	?	?	?	?	?	?	?	?	?	?	?	?
Tussentijdse toets tijdelijk niet aanbieden				2	5	7	7	7	7	7	41	3
Optioneel -> Faalangst examens tijdelijk niet aanbieden (1.000 examens per maand)				-	-	-	-	-	-	-	-	-
Optioneel -> Verhogen examen-leeftijd naar 18 jaar				-	-	-	-	-	-	-	-	-
<b>Totaal instroombepalende maatregelen</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>2</b>	<b>5</b>	<b>7</b>	<b>7</b>	<b>7</b>	<b>7</b>	<b>7</b>	<b>41</b>	<b>3</b>
<b>Totaal capaciteitsverhogende maatregelen</b>	<b>0</b>	<b>8</b>	<b>9</b>	<b>6</b>	<b>6</b>	<b>6</b>	<b>6</b>	<b>6</b>	<b>6</b>	<b>6</b>	<b>8</b>	<b>4</b>
<b>Totaal capaciteitsverhogende + instroombepalende maatregelen</b>	<b>0</b>	<b>8</b>	<b>9</b>	<b>8</b>	<b>11</b>	<b>13</b>	<b>13</b>	<b>13</b>	<b>13</b>	<b>14</b>	<b>105</b>	<b>7</b>

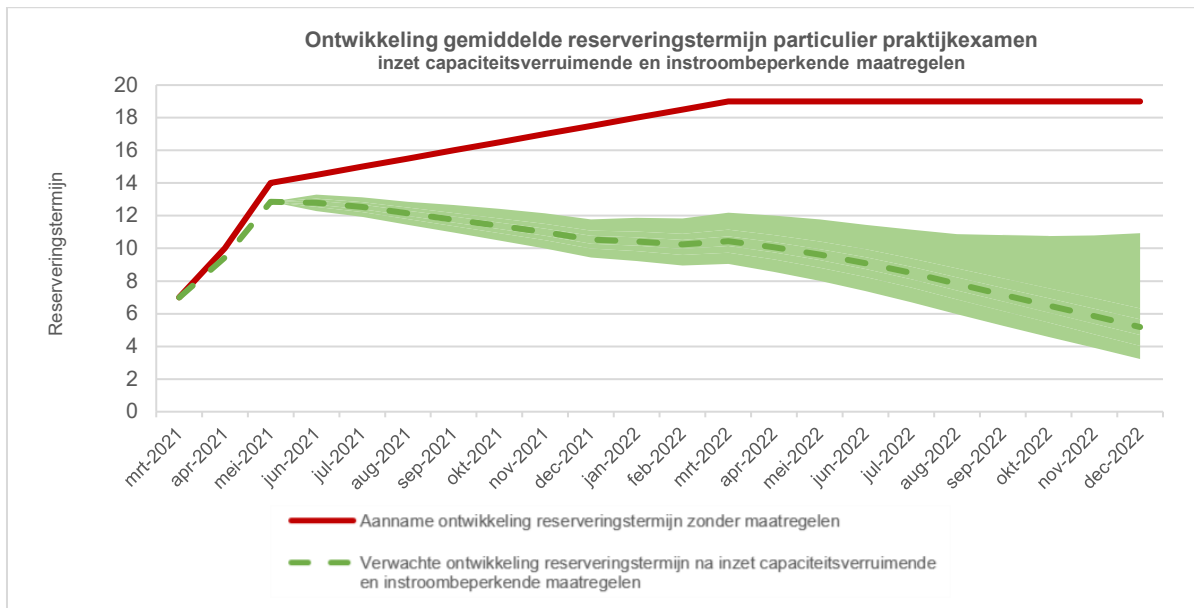
Tabel 10: impact instroombepalende maatregelen op aantallen examens in 2022

Aantal praktijkexamens divisie Rijvaardigheid x 1.000	jan-22	feb-22	mrt-22	apr-22	mei-22	jun-22	jul-22	aug-22	sep-22	okt-22	nov-22	dec-22	2022	Totaal 2021 + 2022	Impact op reserverings-termin 2022 (weken)
<b>Instroombepalende maatregelen</b>															
Stijging slagingspercentage rijocholen (8.000 examens per procentpunt)	?	?	?	?	?	?	?	?	?	?	?	?	?	?	?
Tussentijdse toets tijdelijk niet aanbieden	7	7											14	55	1
Optioneel -> Faalangst examens tijdelijk niet aanbieden (1.000 examens per maand)	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Optioneel -> Verhogen examen-leeftijd naar 18 jaar	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
<b>Totaal instroombepalende maatregelen</b>	<b>7</b>	<b>7</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>14</b>	<b>55</b>	<b>1</b>
<b>Totaal capaciteitsverhogende maatregelen</b>	<b>2</b>	<b>3</b>	<b>5</b>	<b>6</b>	<b>7</b>	<b>8</b>	<b>9</b>	<b>10</b>	<b>10</b>	<b>10</b>	<b>10</b>	<b>10</b>	<b>89</b>	<b>152</b>	<b>6</b>
<b>Totaal capaciteitsverhogende + instroombepalende maatregelen</b>	<b>9</b>	<b>10</b>	<b>5</b>	<b>6</b>	<b>7</b>	<b>8</b>	<b>9</b>	<b>10</b>	<b>10</b>	<b>10</b>	<b>10</b>	<b>10</b>	<b>103</b>	<b>207</b>	<b>7</b>

Het inzetten van instroombepalende maatregelen heeft impact op de reserveringstermijnen. Het is lastig dit exact te kwantificeren omdat een belangrijke instroombepalende maatregel het verhogen van de slagingspercentages betreft. Elke procentpunt dat dit percentage stijgt leidt tot 8.000 examens minder en zal daarmee van invloed zijn op de reserveringstermijnen. Het is echter ongewis in welke mate dit percentage verhoogd kan worden.

Om die reden is in onderstaande figuur (figuur 4) enkel het effect van het eventueel tijdelijk niet aanbieden van de tussentijdse toets meegenomen, bovenop de capaciteitsverhogende maatregelen zoals die in het vorige hoofdstuk zijn besproken. Ook hier geldt weer dat het doen van voorspellingen lastig is en daardoor een ruime bandbreedte wordt gehanteerd. Indien met ingang van juni 2021 de tussentijdse toets voor een periode tot en met februari 2022 niet wordt ingezet, zal dit ultimo 2021 naar verwachting leiden tot een reserveringstermin 9-12 weken. Hoe verder in de tijd hoe groter de bandbreedte wordt. Ultimo 2022 ligt de reserveringstermin naar verwachting tussen 3-11 weken. Zonder enige maatregelen blijft de reserveringstermin in 2022 naar verwachting op 19 weken steken.

Figuur 4: impact capaciteitsverhogende maatregelen plus tijdelijk niet aanbieden van de tussentijdse toets op de reserveringstermijne



## **6. Financiële consequenties: meerjarige impact financieel resultaat 2022-2025**

De gevolgen van de COVID-19 epidemie kent naast een impact op het (financiële) jaar 2021 ook een meerjarige impact op met name de omzet- en kostenontwikkeling van de praktijkexamens binnen de divisie Rijvaardigheid. Een deel van de niet afgenomen praktijkexamens schuift naar verwachting door naar de jaren na 2021.

De situatie rondom COVID-19, de herstart van de dienstverlening, de ontwikkeling van de marktvraag en de te nemen mitigerende maatregelen om de dienstverlening op orde te krijgen is zodanig onzeker dat het maken van een financiële meerjarige prognose met een bepaalde mate van zekerheid niet te realiseren is. Enige mate van zekerheid is wel te geven over de verschuiving van de afname van praktijkexamens van de jaren 2020 en 2021 naar de jaren 2022 en verder. Dit zorgt logischerwijs vanaf het jaar 2022 voor een positieve resultaatbijdrage. Het opgelopen verlies in 2021 (actuele prognose € 11,5 miljoen negatief) wordt daarmee echter niet meer goedge maakt. Dit komt met name door het naar verwachting deels niet meer terugkeren van de niet afgenomen begrote producten en diensten, alsmede de extra te maken kosten als gevolg van de COVID-19 coronacrisis en de herstart van de dienstverlening.

## **7. Bijlage 1: overzicht van inventarisatie mogelijke maatregelen**

### Legenda afweging ideeën voor maatregelen op basis van afwegingskader

1. Geen negatieve invloed op de verkeersveiligheid;
2. Geen negatieve invloed op de validiteit en/of betrouwbaarheid van het examen;
3. Moet een aanzienlijk aantal (5.000) B examens aan capaciteit opleveren op jaarbasis;
4. Het aantal door te voeren formele maatregelen moet beperkt zijn, om verwarring te voorkomen, het moet eenvoudig en overzichtelijk zijn;
5. Moet uitlegbaar zijn aan branche en klanten en moet op enige steun kunnen rekenen;
6. Mag de werkbelasting van examinatoren niet te veel verhogen;
7. Moet realistisch en haalbaar zijn;
8. Moet binnen redelijke termijn inzetbaar zijn en ook terug te draaien zijn;
9. Moet bij inschatting enig draagvlak hebben bij I&W;
10. Moet draagvlak hebben bij OR en vakbonden;
11. Wordt als mogelijke optie meegenomen;
12. Is een randvoorwaarde, geen maatregel;
13. Is reeds regulier proces;
14. Optie is uitgewerkt, gaan we uitvoeren.

Nr.	Aangeleverde ideeën voor maatregel	Argument afwegingskader
1	De werving van nieuwe examinatoren maximaliseren door het inzetten van een extern recruitmentbureau en extra recruitmentondersteuning bij het CBR.	11. Wordt als mogelijke optie meegenomen
2	Interne wervingscampagne starten waarbij medewerkers hun huidige baan combineren met de rol van examinator.	11. Wordt als mogelijke optie meegenomen
3	Opleiders die gedwongen door de coronacrisis gestopt zijn, actief benaderen voor de selectieprocedure.	11. Wordt als mogelijke optie meegenomen
4	Aanbrengbonus voor CBR-medewerkers instellen.	14. Optie is uitgewerkt, wordt/zal worden uitgevoerd
5	Samenwerking met UWV aangaan voor het werven van examinatoren.	14. Optie is uitgewerkt, wordt/zal worden uitgevoerd
6	Omdat de taxibranche en touringcarbedrijven op dit moment in zwaar weer verkeren, is het voorstel om de chauffeurs actief te benaderen voor de selectieprocedure.	11. Wordt als mogelijke optie meegenomen
7	Gerichte wervingscampagne opzetten op de kanalen waar potentiële examinatoren te bereiken zijn.	14. Optie is uitgewerkt, wordt/zal worden uitgevoerd
8	Speeddaten inzetten bij de wervingscampagne.	14. Optie is uitgewerkt, wordt/zal worden uitgevoerd
9	Sollicitanten vragen om via een video zichzelf voor te stellen.	11. Wordt als mogelijke optie meegenomen
10	Rechtstreeks benaderen van politie en defensie voor potentiële kandidaten.	14. Optie is uitgewerkt, wordt/zal worden uitgevoerd
11	Rechtstreeks benaderen van ov-bedrijven voor potentiële kandidaten.	14. Optie is uitgewerkt, wordt/zal worden uitgevoerd
12	Rechtstreeks benaderen van andere organisaties (KNMV, IBKI) voor potentiële kandidaten.	14. Optie is uitgewerkt, wordt/zal worden uitgevoerd
13	Samenwerking aangaan met uitzendbureaus.	11. Wordt als mogelijke optie meegenomen
14	Arbeidsvoorwaarden aantrekkelijker maken voor nieuwe instroom.	7. Is niet realistisch en haalbaar
15	Bij de werving van nieuwe examinatoren alleen kandidaten aannemen die voor minimaal 80% inzetbaar willen zijn.	7. Is niet realistisch en haalbaar. Vertrekpunt is voorkeur voor fulltime dienstverband. 80% of zelfs 60% is bespreekbaar maar kent lagere prioriteit in verband met opleidingscapaciteit.
16	IBKI-instructeurs na een verkorte opleiding inzetten als examinator bij het CBR.	7. Is niet realistisch en haalbaar. IBKI is benaderd om examinatoren uit te lenen.
17	Kijk kritisch naar de afgewezen sollicitanten van afgelopen jaar.	7. Is niet realistisch en haalbaar
18	Werf nu alvast examinatoren op locaties waar over 2 jaar examinatoren met pensioen gaan.	11. Wordt als mogelijke optie meegenomen
19	Rijtesten ten behoeve van de selectieprocedure in februari toestaan om examinatoren te werven voor de april 2021 klas.	14. Optie is uitgewerkt, wordt/zal worden uitgevoerd
20	Onderzoek verschillende opleidingsvormen om tot de meest efficiënte en best haalbare vorm te komen.	11. Wordt als mogelijke optie meegenomen

Nr.	Aangeleverde ideeën voor maatregel	Argument afwegingskader
21	Verzorg alle theoretische scholing via e-learning zodat dit buiten reguliere werkdagen gevolgd kan worden.	14. Optie is uitgewerkt, wordt/zal worden uitgevoerd
22	De jaarlijkse controle van examinatoren wordt afgenomen door een coach. Op dit moment wordt een coach een hele dag vrijgemaakt voor één jaarlijkse controle. Plan twee jaarlijkse controles per coach per dag.	11. Wordt als mogelijke optie meegenomen
23	Onderzoek de mogelijkheid om voormalig rijinstructeurs een verkorte opleiding aan te bieden.	11. Wordt als mogelijke optie meegenomen
24	Interne specialisatie-opleidingen afschalen tot een acceptabel minimum in 2021 en 2022.	11. Wordt als mogelijke optie meegenomen
25	Stel de jaarlijks verplichte scholing voor examinatoren in 2021 af.	11. Wordt als mogelijke optie meegenomen
26	Huur externe trainers voor de theoretische scholing van de opleiding tot examinator.	11. Wordt als mogelijke optie meegenomen
27	Onderzoek of docenten vanuit politie, defensie of OV kunnen worden ingezet bij de opleiding tot examinator.	11. Wordt als mogelijke optie meegenomen
28	Plan de jaarlijks verplichte scholing buiten reguliere werkdagen.	11. Wordt als mogelijke optie meegenomen
29	Plan de interne specialisatie opleidingen buiten reguliere werkdagen.	11. Wordt als mogelijke optie meegenomen
30	Tijdens de stagebegeleiding worden op dit moment 2 van de 8 examens uitgepland voor feedbackmomenten. Het idee is om dit terug te brengen naar 1 examen.	11. Wordt als mogelijke optie meegenomen
31	Start elke maand een opleidingsklas. Ook in de zomermaanden. Op dit moment gebeurt dat niet in verband met beschikbaarheid docenten, coaches en examinatoren in opleiding.	11. Wordt als mogelijke optie meegenomen
32	Interne medewerkers opleiden tot examinator en indelen in een flexpool zodat de capaciteit flexibel kan worden opgeschaald en afgeschaald.	11. Wordt als mogelijke optie meegenomen
33	Zorg ervoor dat deskundigen rijtesten en examinatoren beroepsvervoer hun examenbevoegdheid houden voor de praktijkexamens voor de B (auto).	14. Optie is uitgewerkt, wordt/zal worden uitgevoerd
34	Onderzoek de mogelijkheid om alleen examinatoren te werven voor de motor- en bromfietsexamens, waarbij zij met een kortere opleidingsduur inzetbaar zijn.	2. Heeft negatieve invloed op de validiteit en/of betrouwbaarheid van het examen
35	Vergroot het aantal examinatoren in opleiding per klas.	7. Is niet realistisch en haalbaar
36	Cancel alle interne opleidingsactiviteiten, overleggen, gesprekken met medewerkers en coaching ten gunste van het afnemen van examens.	7. Is niet realistisch en haalbaar
37	CBR-medewerkers die eerder als examinator hebben gewerkt bijscholen en hen inzetten voor het afnemen van examens.	3. Levert te weinig (<5.000) B examens capaciteit op jaarbasis
38	Laat potentiële kandidaten vooraf in zelfstudie verkeerswetgeving en rijprocedures bestuderen. Voordat zij aan de opleiding kunnen beginnen, moet een instaptoets met positief resultaat worden afgelegd.	7. Is niet realistisch en haalbaar
39	Potentiële kandidaten in een verkort traject alleen opleiden voor het afnemen van examens voor taxichauffeurs.	2. Heeft negatieve invloed op de validiteit en/of betrouwbaarheid van het examen
40	Coaches en docenten naast opleidingsactiviteiten inzetten op examenafname.	13. is reeds regulier proces
41	Inzetten van (bijna) gepensioneerde examinatoren voor stagebegeleiding.	11. Wordt als mogelijke optie meegenomen
42	Onderzoek om te starten met motor- en bromfietspraktijkexamens, immers de rij scholen mogen daarvoor reeds kandidaten opleiden.	11. Wordt als mogelijke optie meegenomen
43	Rijvaardigheidsadviseurs, werkzaam voor divisie Rijgeschiktheid, nemen tijdelijk geen rijtesten af, maar alleen praktijkexamens voor de categorie B. Hierdoor is meer capaciteit beschikbaar voor de categorie B, waar de druk op de reserveringstermijn het hoogst is.	5. Niet uitlegbaar aan of geen steun van branche en klanten
44	De praktijkexamencapaciteit verhogen door uitbreiding op bestaande CBR-locaties of door nieuwe locaties.	11. Wordt als mogelijke optie meegenomen
45	De praktijkexamencapaciteit op een locatie verhogen door inzetten van roosters op verschillende starttijden.	14. Optie is uitgewerkt, wordt/zal worden uitgevoerd

Nr.	Aangeleverde ideeën voor maatregel	Argument afwegingskader
46	Examinatoren gaan extra uren maken door de inzet van overwerk. Het is verplicht overwerk met een minimaal aantal examens per maand. Met de afspraak om overwerk te laten uit betalen en dus niet tijd voor tijd.	11. Wordt als mogelijke optie meegenomen
47	Feestdagen zoals Goede Vrijdag, Hemelvaart waar het bedrijf normaal gesproken gesloten is, inzetten als reguliere werkdagen.	14. Optie is uitgewerkt, wordt/zal worden uitgevoerd
48	Examinatoren die kort voor hun pensioen staan, vragen om langer door te werken.	14. Optie is uitgewerkt, wordt/zal worden uitgevoerd
49	In de avond praktijkexamens afnemen.	11. Wordt als mogelijke optie meegenomen
50	In overleg met verantwoordelijke manager overwerk realiseren op zaterdag.	14. Optie is uitgewerkt, wordt/zal worden uitgevoerd
51	Examinatoren van de divisie CCV worden waar mogelijk ingezet om praktijkexamens voor het autorijbewijs af te nemen.	13. Is reeds regulier proces
52	Tijdelijke uitbreiding van bestaande parttime contracten van examinatoren.	13. Is reeds regulier proces
53	De werktijden/contracten van examinatoren evalueren en waar het kan een tijdelijke uitbreiding van het aantal uren realiseren.	13. Is reeds regulier proces
54	Tijdelijk detacheren van examinatoren uit diverse regio's naar die regio's waar de achterstanden het hoogst zijn. De lockdown kan al gebruikt worden om examinatoren te laten oriënteren in de regio's om de examenroutes te leren kennen.	13. Is reeds regulier proces
55	Zo optimaal mogelijk plannen van beschikbare examencapaciteit om zeker te stellen dat geen tijd (= examens) verloren gaat.	13. Is reeds regulier proces
56	Op de grote examenplaatsen tijdelijk 6 dagen in de week standaard open om extra examencapaciteit in te zetten door overwerk.	13. Is reeds regulier proces
57	Examinatoren werken over.	13. Is reeds regulier proces
58	Activiteiten die ten koste gaan van examencapaciteit buiten werktijd organiseren. Tijdelijk functioneringsgesprekken tussen leidinggevende en examinator alleen voeren indien noodzakelijk vanuit zorg en/of kwaliteit.	11. Wordt als mogelijke optie meegenomen
59	Bovenwettelijke verlofdagen van examinatoren tegen 125 % verkopen. Deze tijd kan ingezet worden voor afname van praktijkexamens. Of geen restricties op het verkopen van verlof.	11. Wordt als mogelijke optie meegenomen
60	De teams examinatoren de verantwoordelijkheid geven om de bestaande uitdaging op te lossen in plaats van top down management opdracht.	11. Wordt als mogelijke optie meegenomen
61	Rijscholen maximaal de ruimte geven om last minute afmeldingen van examenkandidaten Corona-gerelateerd te vervangen door nieuwe examenkandidaten.	14. Optie is uitgewerkt, wordt/zal worden uitgevoerd
62	Examenlocaties 7 dagen in de week open.	10. Heeft geen draagvlak bij OR en vakbonden
63	Mogelijkheden onderzoeken om meer examens per dag/per week afnemen. Denk aan: In de zomer eerder beginnen en langer door gaan/ denk aan werken in het weekend.	11. Wordt als mogelijke optie meegenomen
64	Locaties van rij scholen, zowel panden als terreinen waar motor praktijkexamens worden afgenomen, gebruiken als locaties om CBR-praktijkexamens af te nemen.	11. Wordt als mogelijke optie meegenomen
65	In het kader van het Strategische Plan Verkeersveiligheid is de jonge beginnende bestuurder een belangrijke doelgroep. Uit een diepteonderzoek onder doelgroep en stakeholders zijn resultaten verzameld die uiteindelijk moeten leiden tot maatregelen voor het traject naar een definitief rijbewijs. Deze maatregelen worden onder andere onderzocht door pilotprojecten. Het pilottraject "Proeftuin beginnende bestuurder" is gedefinieerd waarbij door het CBR capaciteit ingezet zal worden door professionals (=examinatoren). Door uitstel van de start van de pilot kan de capaciteit ingezet worden voor de afnamen van praktijkexamens.	11. Wordt als mogelijke optie meegenomen
66	CBR-medewerkers die na een carrière als examinator een andere functie hebben gekregen, kunnen na een korte heropleiding weer examens afnemen. De werkzaamheden die blijven liggen worden tijdelijk overgenomen door niet bevoegde collega's.	3. Levert te weinig (<5.000) B examens capaciteit op jaarbasis



Nr.	Aangeleverde ideeën voor maatregel	Argument afwegingskader
67	Inzetten van managers van divisie Theorie, waar nog geen theorie-examens worden afgenomen voor burgerrijbewijzen, inzetten bij de divisies waar wel hoge werkdruk is.	3. Levert te weinig (<5.000) B examens capaciteit op jaarbasis
68	Verlofopname van examinatoren beperken tot maximaal 3 weken in 2021.	6. Verhoogt de werkbelasting van examinatoren te veel
69	Onderzoeken of managers van examinatoren meer taken kunnen uitvoeren die nu door examinatoren worden gedaan. Dit levert praktijkexamen capaciteit op.	3. Levert te weinig (<5.000) B examens capaciteit op jaarbasis
70	Reduceer het toe te kennen verlof.	10. Heeft geen draagvlak bij OR en vakbonden
71	Examentijd verkorten en het examen vereenvoudigen zodat meer examens kunnen worden afgenomen.	2. Heeft negatieve invloed op de validiteit en/of betrouwbaarheid van het examen
72	Op zondag werken tegen een toeslag.	6. Verhoogt de werkbelasting van examinatoren te veel
73	Elke zaterdag werken, als onderdeel van reguliere contracten.	8. Is niet binnen redelijke termijn inzetbaar en ook niet terug te draaien
74	Aanpassing van bestaande werktijdenregelingen en beperken mogelijkheden om af te wijken van reguliere 5 x 8 examens werkweek.	10. Heeft geen draagvlak bij OR en vakbonden
75	Bromfiets- en motorexamens alleen op zaterdag afnemen zodat doordeweeks meer examencapaciteit beschikbaar is voor B examens.	7. Is niet realistisch en haalbaar
76	Elke examinerator tijdelijk verplichten tot 1 extra overwerkexamen per dag totdat nieuwe examinatoren zijn opgeleid.	6. Verhoogt de werkbelasting van examinatoren te veel
77	Examinatoren d.m.v. een bonus enthousiasmeren om over te werken.	11. Wordt als mogelijke optie meegenomen
78	Inzet van examenbevoegde collega's van andere divisies voor examencapaciteit voor de B examens. Tevens collega's die eerder een examenbevoegdheid hadden heropleiden en inzetten.	3. Levert te weinig (<5.000) B examens capaciteit op jaarbasis
79	De beschikbare dagelijkse reservecapaciteit i.v.m. calamiteiten (verzuim) verlagen en standaard inzetten, dan accepteren dat we examens moeten uitstellen omdat er geen examinerator beschikbaar is.	5. Niet uitlegbaar aan of geen steun van branche en klanten
80	Het aantal bromfietsexamens dat per dag maximaal wordt afgenomen in verband met de fysieke belasting van de examinerator verhogen.	6. Verhoogt de werkbelasting van examinatoren te veel
81	Door het hygiëneprotocol worden op examens op verschillende tijden gestart, sommige examinatoren hebben daardoor een lange werkdag. Zorg voor een goede verdeling van deze werkdagen over alle examinatoren.	13. Is reeds regulier proces
82	Extra bromfietsen aanschaffen om de capaciteit van het aantal bromfietsexamens per dag per examinerator te verhogen.	6. Verhoogt de werkbelasting van examinatoren te veel
83	Op meer locaties examens afnemen voor spreiding van de capaciteit.	3. Levert te weinig (<5.000) B examens capaciteit op jaarbasis
84	Examinatoren extra belonen voor overwerk waardoor de motivatie om over te werken hoger wordt.	11. Wordt als mogelijke optie meegenomen
85	Starten met examens die wel kunnen worden afgenomen omdat daarin ook mag worden lesgegeven op basis van RIVM-richtlijnen. Denk aan bromfiets- en motorexamens.	11. Wordt als mogelijke optie meegenomen
86	Examinatoren motiveren om extra over te werken door het toekennen van extra rechten bij het toekennen van voorrang bij de vakantieplanning.	7. Is niet realistisch en haalbaar
87	Tussentijdse Toets (TTT) tijdelijk niet aanbieden.	14. Optie is uitgewerkt, wordt/zal worden uitgevoerd
88	Leeftijdsgrens voor afleggen examen tijdelijk verhogen naar 18 jaar.	11. Wordt als mogelijke optie meegenomen
89	Prioritering aanbrengen in producten, 1e B gaat voor herexamen, 2e examen gaat voor 3e examen etc.	11. Wordt als mogelijke optie meegenomen
90	Faalangstexamens tijdelijk niet aanbieden (tijdwinst: faalangstexamen B is 80 min, regulier B is 55 min).	11. Wordt als mogelijke optie meegenomen
91	Reeds verkochte TTT's laten staan. Rijscholen stimuleren/dringend adviseren om deze om te zetten naar een examen. Nieuwe TTT's tot nader order niet meer mogelijk maken. Dit is een rigoureuze stap, maar wel nodig voor extra capaciteit.	11. Wordt als mogelijke optie meegenomen

Nr.	Aangeleverde ideeën voor maatregel	Argument afwegingskader
92	Prioritering van praktijkexamens naar welke het meest prangend zijn: Beroepsexamens gaan voor B. B gaat voor motor etc.	11. Wordt als mogelijke optie meegenomen
93	Tussentijdse Toets door geselecteerde rijsscholen laten doen.	7. Is niet realistisch en haalbaar
94	Bij een goede Tussentijdse Toets kan de examinerator de uitslag geslaagd geven.	7. Is niet realistisch en haalbaar
95	Tussentijdse Toets in een simulator afnemen.	7. Is niet realistisch en haalbaar
96	De mogelijkheid van het behalen van een vrijstelling voor de bijzondere manoeuvres uit de Tussentijdse Toets halen. Dit zal de vraag verminderen.	8. Is niet binnen redelijke termijn inzetbaar zijn en ook niet terug te draaien
97	Tijdsduur van de Tussentijdse Toets verkorten.	8. Is niet binnen redelijke termijn inzetbaar zijn en ook niet terug te draaien
98	Last in first out toepassen op examens reserveren op bepaalde grote locaties.	5. Niet uitlegbaar aan of geen steun van branche en klanten
99	Coulance voor camperrijders met een B-rijbewijs die het C1 rijbewijs moeten halen.	1. Heeft negatieve invloed op de verkeersveiligheid
100	De ruimte in de examenroosters die last-minute ontstaat gebruiken om een last-minute examen te reserveren.	3. Levert te weinig (<5.000) B examens capaciteit op jaarbasis
101	Prioritering voor kandidaten die al veel rijlessen hebben gehad of het theoriecertificaat al hebben behaald.	7. Is niet realistisch en haalbaar
102	Examinatoren laten bepalen wanneer iemand opnieuw examen mag komen doen.	6. Verhoogt de werkbelasting van examinatoren te veel
103	Geen motor-examens in de maanden november tot en met maart.	5. Niet uitlegbaar aan of geen steun van branche en klanten
104	Een beloning instellen voor een rijsschool voor het tijdig afmelden voor een examen, zodat de examenplaats weer ingevuld kan worden.	7. Is niet realistisch en haalbaar
105	Voorrang geven aan kandidaten die de Tussentijdse Toets al gedaan hebben.	7. Is niet realistisch en haalbaar
106	Rijsscholen maximaal één keer wisselen met kandidaten toe laten staan. Anders wordt de capaciteit geannuleerd.	11. Wordt als mogelijke optie meegenomen
107	Een praktijkexamen pas aanvragen als de kandidaat over een theoriecertificaat beschikt.	11. Wordt als mogelijke optie meegenomen
108	Geen verkoop van vrije capaciteit, alle categorieën alleen op naam reserveren.	14. Optie is uitgewerkt, wordt/zal worden uitgevoerd
109	Klant kan zijn examen zelfstandig annuleren (via mijnCBR).	8. Is niet binnen redelijke termijn inzetbaar en ook niet terug te draaien
110	Klant reserveert zelf zijn examen (via mijnCBR).	8. Is niet binnen redelijke termijn inzetbaar en ook niet terug te draaien
111	Voor bromfiets- en brommobieleexamens invoeren dat klanten een machtiging aan de rijsschool afgeven om het examen te kunnen reserveren.	14. Optie is uitgewerkt, wordt/zal worden uitgevoerd
112	Plaats een quotum voor rijsscholen op de Tussentijdse Toets.	11. Wordt als mogelijke optie meegenomen
113	Verlaag het quotum voor rijsscholen om vrije capaciteit te kopen.	11. Wordt als mogelijke optie meegenomen
114	Rijsscholen met een laag slagingspercentage krijgen een afwijkende reserveringstermijn.	5. Niet uitlegbaar aan of geen steun van branche en klanten
115	Verkort het rijexamen door een deel in een simulator af te nemen.	3. Levert te weinig (<5.000) B examens capaciteit op jaarbasis
116	Standaard het theoriecertificaat een half jaar verlengen in plaats van losse regelingen die groepen uitsluit.	9. Heeft geen draagvlak bij I&W (inschatting)
117	Neem het praktijkexamen af met twee kandidaten tegelijk in het voertuig.	4. Het is niet eenvoudig of niet overzichtelijk
118	Voer alleen een nagesprek bij een negatieve uitslag.	2. Heeft negatieve invloed op de validiteit en/of betrouwbaarheid van het examen

Nr.	Aangeleverde ideeën voor maatregel	Argument afwegingskader
119	Voer alleen een nagesprek bij een negatieve uitslag en op initiatief van de kandidaat.	2. Heeft negatieve invloed op de validiteit en/of betrouwbaarheid van het examen
120	Tijdelijk geen bromfietspraktijkexamen afnemen, alleen theorie-examen.	1. Heeft negatieve invloed op de verkeersveiligheid
121	Het ANWB-rijvaardigheidscentrum of de best scorende rijsschoolhouders inzetten om kandidaten van rijsscholen met lage slagingspercentage te toetsen en een akkoord voor deelname aan het praktijkexamen af te laten geven.	4. Het is niet eenvoudig of niet overzichtelijk
122	Combineer de deexamens motor voertuigbeheersing (AVB) en verkeersdeelneming (AVD).	3. Levert te weinig (<5.000) B examens capaciteit op jaarbasis
123	Cursus rijvaardigheid bij de bromfietsopleider ter vervanging van het praktijkexamen bromfiets.	1. Heeft negatieve invloed op de verkeersveiligheid
124	Verkort het rijexamen door de bijzondere manoeuvres door (geselecteerde) rijsscholen af te laten nemen.	2. Heeft negatieve invloed op de validiteit en/of betrouwbaarheid van het examen
125	Verkort de examentijd met 5 minuten.	2. Heeft negatieve invloed op de validiteit en/of betrouwbaarheid van het examen
126	Geen bespreking van het zelfreflectieformulier.	2. Heeft negatieve invloed op de validiteit en/of betrouwbaarheid van het examen
127	Het ontvangstgesprek van de kandidaat met ID-check door collega's van andere afdelingen laten doen.	2. Heeft negatieve invloed op de validiteit en/of betrouwbaarheid van het examen
128	Na een minimum van 40 uur lessen mogelijkheid tot een examen (bij opleider of CBR) dat leidt tot een voorlopig rijbewijs. Na een bepaalde periode begeleid rijden komt de kandidaat terug om zijn rijbewijs om te zetten naar een definitief rijbewijs. Ook pas hierna mag de kandidaat op examen voor een andere categorie.	7. Is niet realistisch en haalbaar
129	Bepaalde examens via proctering (online toetsen) afnemen.	2. Heeft negatieve invloed op de validiteit en/of betrouwbaarheid van het examen
130	Stel een minimum aantal lessen als eis voor het praktijkexamen.	7. Is niet realistisch en haalbaar
131	Laat het nagesprek door een ander doen.	7. Is niet realistisch en haalbaar
132	Verkort de herexamens door te focussen op onvoldoende onderdelen van het vorige examen. Maak een examenroosters met alleen herexamens.	2. Heeft negatieve invloed op de validiteit en/of betrouwbaarheid van het examen
133	Laat de automaatcode vervallen, dit levert naar verwachting een hoger slagingspercentage op.	7. Is niet realistisch en haalbaar
134	Verhoog tijdelijk de leeftijd waarop theorie-examen B gedaan mag worden naar 17.	9. Heeft geen draagvlak bij I&W (inschatting)
135	Geef een incentive als een kandidaat de eerste keer is geslaagd.	5. Niet uitlegbaar aan of geen steun van branche en klanten
136	Beperk het overwerk bij Theorie om de toestroom bij praktijk te verminderen.	11. Wordt als mogelijke optie meegenomen
137	Bij de eerste keer slagen krijgt de kandidaat de aanvraag van het rijbewijs terug van €41,-.	5. Niet uitlegbaar aan of geen steun van branche en klanten
138	Verloting van een cadeau onder kandidaten die de eerste keer geslaagd zijn.	5. Niet uitlegbaar aan of geen steun van branche en klanten
139	Maak onderscheid in examentijd voor kandidaten die al vrijstelling voor de bijzondere verrichtingen hebben gehaald.	2. Heeft negatieve invloed op de validiteit en/of betrouwbaarheid van het examen
140	Harde minimale kwaliteitseisen afspreken met de rijsschoolbranche om instroom te beperken en het aantal herexamens te laten dalen.	7. Is niet realistisch en haalbaar
141	Gebruik de (digitale) informatie van de rijsscholen om de slagingskans te vergroten.	7. Is niet realistisch en haalbaar
142	De examinerator bepaalt aan de hand van het examen hoe lang een kandidaat moet wachten voordat herexamen gepland kan worden. Hiervoor de examenvoorwaarden uitbreiden.	6. Verhoogt de werkbelasting van examinatoren te veel
143	Het aantal geslaagde kandidaten voor theorie zoveel mogelijk reduceren, waardoor de marktvrage bij Rijvaardigheid niet te hard stijgt.	7. Is niet realistisch en haalbaar

Nr.	Aangeleverde ideeën voor maatregel	Argument afwegingskader
144	Beloon opleiders voor elke kandidaat die in een keer slaagt. Bijvoorbeeld door voorrang (evt. op reservelijst) te geven bij een volgende reservering.	7. Is niet realistisch en haalbaar
145	Verlaag de prijs van het examen in 2022.	9. Heeft geen draagvlak bij I&W (inschatting)
146	Verlaag de prijs van het eerste examen.	4. Het is niet eenvoudig of niet overzichtelijk
147	Verkort de tijdsduur van een Nader Onderzoek-examen van 70 naar 55 minuten.	2. Heeft negatieve invloed op de validiteit en/of betrouwbaarheid van het examen
148	Stop tijdelijk met het afnemen van Nader Onderzoek-examens. Deze kandidaten pas in 2022 weer examen laten doen.	5. Niet uitlegbaar aan of geen steun van branche en klanten
149	Draag een deel van de taken overdragen aan IBKI.	3. Levert te weinig (<5.000) B examens capaciteit op jaarbasis
150	Laat (RIS) Tussentijdse Toetsen afnemen door gecertificeerde rij scholen.	7. Is niet realistisch en haalbaar
151	Leid examinatoren alleen op voor een bepaalde specialisatie, zoals bromfietsexamen.	9. Heeft geen draagvlak bij I&W (inschatting)/ 7. Is wettelijk gezien niet realistisch en haalbaar
152	Haal kandidaten op een afgesproken plaats op.	3. Levert te weinig (<5.000) B examens capaciteit op jaarbasis
153	Leidt rijinstructeurs op die tijdelijk alleen bromfietsexamens en Voertuigbeheersing Motor (AVB) afnemen.	9. Heeft geen draagvlak bij I&W (inschatting)/ 7. Is wettelijk gezien niet realistisch en haalbaar
154	Leid rijinstructeurs op voor B-examinator op andere locaties dan waar de instructeur bekend is.	2. Heeft negatieve invloed op de validiteit en/of betrouwbaarheid van het examen/ 7. Is wettelijk gezien niet realistisch en haalbaar
155	Elke kandidaat moet voor het examen een recente negatieve coronatest overleggen.	11. Wordt als mogelijke optie meegenomen
156	Laat kandidaten examen doen in een gereguleerde omgeving in een auto van het CBR. Dit leidt tot een voorlopig rijbewijs, waarmee gedurende 5 jaar onder begeleiding gereden mag worden. Hierdoor kunnen de exameneisen op korte naar beneden bijgesteld worden. De kandidaat komt na 3 tot 5 jaar terug om zijn rijbewijs definitief te behalen. De kandidaten stappen in bij de examinator, waardoor tijdswinst behaald wordt.	7. Is niet realistisch en haalbaar
157	Zet projecten waarbij examinatoren betrokken zijn stil (Proeftuin Beginnend Bestuurder).	11. Wordt als mogelijke optie meegenomen
158	Selecteer een aantal rijinstructeurs (bijvoorbeeld 1.000) met een slagingspercentage van meer dan 60% die een soort Tussentijdse Toets afnemen als pré-examen-moment van leerlingen van andere rij scholen. Zij bepalen of de leerling voor een examen gereserveerd mag worden. De toetsing gebeurt digitaal aan de hand van een aantal criteria zoals bijvoorbeeld het aantal lessen, slagingspercentage van de rij school, aantal keren theorie-examen gedaan, theorie-certificaat behaald etc. Stel eisen aan de reservering van examens. De regie en verantwoordelijkheid ligt bij de leerlingen en rij scholen om kwalitatieve leerlingen af te leveren. De toetsing blijft bij het CBR. De eisen kunnen door het CBR en de branche samen worden opgesteld.	7. Is niet realistisch en haalbaar
159	Kijk ook hoe buurlanden met deze problematiek omgaan en welke oplossingen zij hebben.	14. Optie is uitgewerkt, wordt/ zal worden uitgevoerd
160	Laat een kandidaat die twee keer gezakt is voor het praktijkexamen, achteraan in de rij aansluiten. Hierdoor zijn minder Nader Onderzoek-examens nodig.	11. Wordt als mogelijke optie meegenomen
161	Stel een limiet in het aantal keren dat iemand Nader Onderzoek-examen mag doen. Hierdoor wordt mogelijk het niveau van kandidaten verbeterd.	9. Heeft geen draagvlak bij I&W (inschatting)
162	Ga naar het Duitse model van opleiden. Dit leidt tot beter voorbereide kandidaten.	7. Is niet realistisch en haalbaar
163	Ga een samenwerking aan met rij scholen en informeer hen transparant waar veel kandidaten op zakken en leg uit wat er verbeterd moet worden. Mogelijk aanvullende opleiding adviseren.	7. Is niet realistisch en haalbaar

Nr.	Aangeleverde ideeën voor maatregel	Argument afwegingskader
164	Is het mogelijk om (weer) examens door Rijkswaterstaat af te laten nemen?	7. Is niet realistisch en haalbaar
165	Verleng de termijn dat een kandidaat waarvan het examen is afgebroken weer kan reserveren (nu 6 weken).	11. Wordt als mogelijke optie meegenomen
166	Verhoog de tarieven voor examens op overwerkdagen (zaterdag en feestdagen).	7. Is niet realistisch en haalbaar
167	Koppel na een behaald theorie-examen direct een datum en tijd voor een praktijkexamen na bijvoorbeeld 3 tot 4 maanden. Dat geeft duidelijkheid voor de planning van het theorie- en praktijkexamen.	5. Niet uitlegbaar aan of geen steun van branche en klanten
168	Na een gezakt motorexamen een minimale wachttijd invoeren.	11. Wordt als mogelijke optie meegenomen
169	De examinerator de ruimte geven om in het eindgesprek het aantal genoten rijlessen te bespreken om een beter beeld te krijgen wat nodig is voor een veilige verkeersdeelname.	5. Niet uitlegbaar aan of geen steun van branche en klanten
170	Zet het vakmanschap van de examinerator in om te stimuleren dat kandidaten goed voorbereid op examens komen. Indien een kandidaat "net" gezakt, dan geldt de normale termijn, indien een kandidaat veel aandachtspunten heeft, dan geldt een lange reserveringstermijn. Hiervoor ook een communicatiecampagne inzetten richting kandidaten en rijsscholen.	6. Verhoogt de werkbelasting van examineratoren te veel
171	Verhoog de wachttijd voor en derde examen met een lange periode (bijvoorbeeld half jaar). De rijsscholen moeten zorgen dat de kandidaat echt klaar is voor het examen.	11. Wordt als mogelijke optie meegenomen
172	Zorg dat het eerste examen op kortere termijn mogelijk is, maar het herexamen pas na een langere periode.	11. Wordt als mogelijke optie meegenomen
173	Alleen kandidaten toelaten waarvan de rijsschool aangeeft dat ze echt klaar zijn voor het examen. Betrek de branche bij deze oplossing.	11. Wordt als mogelijke optie meegenomen
174	Beloon opleiders waarvan het slagingspercentage van de eerste B-examens bovengemiddeld zijn. Door bijvoorbeeld een vermelding of apart filter op de rijsschoolzoeker.	11. Wordt als mogelijke optie meegenomen
175	Maak herexamens duurder om de kandidaat te motiveren voldoende rijlessen te nemen.	7. Is niet realistisch en haalbaar
176	Geef voorrang aan kandidaten met een autismespectrumstoornis.	3. Levert te weinig (<5.000) B examens capaciteit op jaarbasis
177	Laat het examen Voertuigbeheersing motor door rijinstructeurs afnemen.	7. Is niet realistisch en haalbaar
178	Leid alle examineratoren op voor het afnemen van faalangstexamens. Hierdoor kan elke examinerator elke kandidaat een faalangstbenadering geven en is een apart (lang) Faalangstexamen niet meer noodzakelijk.	7. Is niet realistisch en haalbaar
179	Verplicht een Tussentijdse Toets voorafgaand aan een Faalangstexamen en pas de tijdsduur van het Faalangstexamen aan.	7. Is niet realistisch en haalbaar
180	Naar stakeholders, burgers/branche proactief uitleggen hoe groot de uitdaging is die we hebben als gevolg van de lockdown.	12. Is een randvoorwaarde geen maatregel
181	Proactief media opzoeken om onze aanpak van de uitdaging te kunnen vertellen.	12. Is een randvoorwaarde geen maatregel
182	Proactief communiceren dat de uitdaging waar het CBR voor staat groot is. Geen kortetermijnoplossing.	12. Is een randvoorwaarde geen maatregel
183	Directie/hoger management stuurt op urgentie, verantwoordelijkheid én spreekt iedereen aan.	12. Is een randvoorwaarde geen maatregel
184	Communiceer regelmatig de aantallen en de reserveringstermijnen aan de collega's, zodat we weten hoe we ervoor staan en wat de resultaten zijn.	12. Is een randvoorwaarde geen maatregel
185	Bij de divisie CCV, beroepschauffeurs en wettelijke verplichte examens, een opleidingsactiviteit door externen laten verrichten en niet door examineratoren. Dit levert examencapaciteit afname op.	11. Wordt als mogelijke optie meegenomen
186	Examineratoren vragen om in de zomervakantie periode verlof terug te geven ten behoeve van inzet van examencapaciteit.	11. Wordt als mogelijke optie meegenomen

Nr.	Aangeleverde ideeën voor maatregel	Argument afwegingskader
187	Examinatoren en teams laten zien hoeveel examens ze periodiek afnemen en wat het effect is op de reserveringstermijn. Op individueel en team niveau.	11. Wordt als mogelijke optie meegenomen
188	Bij de divisie Rijgeschiktheid het rijvaardigheidsonderzoek inkorten zodat er meer capaciteit overblijft voor examencapaciteit B.	11. Wordt als mogelijke optie meegenomen
189	Scholingsactiviteiten inkorten of organiseren als e-learning zodat dit buiten werktijd kan worden gedaan. Levert extra tijd, ofwel examencapaciteit, op.	11. Wordt als mogelijke optie meegenomen
190	Tijdelijk stoppen met Educatieve Maatregel Gedrag en verkeer voor rijbewijshouders wiens rijbewijs door de politie is ingevorderd.	7. Is niet realistisch en haalbaar
191	De rijsschoolbranche aanspreken op het lage slagingspercentage en uitnodigen om plan te schrijven voor verbetering van het niveau van de examenkandidaten.	11. Wordt als mogelijke optie meegenomen
192	Goede afstemming met rijsschoolbranche in alle te nemen stappen om achterstanden in te lopen.	12. Is een randvoorwaarde geen maatregel
193	De rijsschoolbranche aanspreken op het lage slagingspercentage en uitnodigen om plan te schrijven voor verbetering van het niveau van de examenkandidaten.	14. Optie is uitgewerkt, wordt/zal worden uitgevoerd
194	De rijsschoolbranche en klanten vragen om pas theorie-examen te doen als het weer mogelijk is om te lessen.	11. Wordt als mogelijke optie meegenomen
195	Rijsscholen met lage slagingspercentages actief benaderen en aanspreken om beter hun best te doen en kandidaten pas aan te brengen voor examen als ze op het gewenste niveau zijn. Tevens goede rijsscholen belonen met bijvoorbeeld meer examencapaciteit en op kortere termijn examens doen van hun kandidaten.	11. Wordt als mogelijke optie meegenomen
196	Naar stakeholders, burgers/branche proactief uitleggen hoe groot de uitdaging is die we hebben t.g.v. de lockdown.	12. Is een randvoorwaarde geen maatregel
197	Communicatiecampagne naar kandidaten om pas op examen te komen als de rijsschool zegt dat ze klaar zijn. Dus geen druk opvoeren naar rijsschool om z.s.m. het examen aan te vragen. De examinerator bepaalt op basis van het niveau van de kandidaat of deze op korte of op lange termijn weer examen mag doen.	11. Wordt als mogelijke optie meegenomen
198	Theorie-examens: Prioriteren welke categorie voorrang krijgt. M.a.w.: Kandidaten voor een B (auto) theorie-examen krijgen voorrang op kandidaten voor examen voor vaarbewijs.	5. Niet uitlegbaar aan of geen steun van branche en klanten
199	De commissie Roemer betrekken.	12. Is een randvoorwaarde geen maatregel
200	De rijtosten voor kandidaten bij de divisie Rijgeschiktheid alleen uitvoeren indien echt nodig. Vrijgekomen capaciteit kan dan worden ingezet voor B examencapaciteit	11. Wordt als mogelijke optie meegenomen
201	Betrek kandidaten, bijvoorbeeld d.m.v. klantenpanels voor het bedenken van oplossingen.	14. Optie is uitgewerkt, wordt/zal worden uitgevoerd
202	Medewerkers meer wijzen op vitaliteit en gezondheid in het algemeen, daardoor beter inzetbaar is niet in verzuim.	11. Wordt als mogelijke optie meegenomen
203	Stimuleer positief gedrag en geef het goede voorbeeld om extra te werken.	12. Is een randvoorwaarde geen maatregel
204	Het hygiëne protocol aanpassen bij theorie-examens zodat we sneller de volledige examencapaciteit kunnen benutten.	7. Is niet realistisch en haalbaar
205	Medewerkers van klantenservice opleiden om theorie-examens af te nemen, genereren van meer capaciteit.	7. Is niet realistisch en haalbaar
206	Is het mogelijk om theorie-examens gelijk te trekken met het reguliere onderwijs vanuit RIVM-richtlijnen. We kunnen dan eerder starten met theorie-examens	7. Is niet realistisch en haalbaar
207	Differentiëren in termijn om opnieuw theorie-examen te doen. Indien gezakt dan in ieder geval bijvoorbeeld 2 weken wachten alvorens opnieuw examen te doen.	11. Wordt als mogelijke optie meegenomen
208	Rijsscholen voor beroepschauffeurs eerder laten beginnen lessen en examens afnemen.	13. Is reeds regulier proces
209	Het theorie-examen voor rijbewijs motor afschaffen	1. Heeft negatieve invloed op de verkeersveiligheid
210	Meer locaties realiseren om theorie-examens af te nemen.	7. Is niet realistisch en haalbaar
211	Extra laten betalen voor een examen buiten reguliere werktijden.	7. Is niet realistisch en haalbaar

## **8. Bijlage 2: verslag dialoogsessie met branche**

## Meedenksessie corona-in- haalslag CBR-examens

Brainstorm met brancheverenigingen en rijsscholen gericht op het inhalen van door corona uitgestelde examens





# Meedenksessie corona-inhaalslag CBR-examens

Brainstorm met brancheverenigingen en rijsscholen gericht op het inhalen van door corona uitgestelde examens

Bilthoven, 2 maart 2021

## **Auteurs**

Peter Bex

Michel Bloemheuvel

Evelien den Boer

Sira Consulting B.V. is inhoudelijk verantwoordelijk voor deze rapportage. De in deze rapportage opgenomen teksten en onderzoeksresultaten mogen uitsluitend worden gebruikt als toelichting of ondersteuning in artikelen, scripties en boeken mits de bron duidelijk wordt vermeld. Vermenigvuldiging en/of openbaarmaking in welke vorm ook, is uitsluitend toegestaan na schriftelijke toestemming van Sira Consulting B.V.. Sira Consulting B.V. aanvaardt geen aansprakelijkheid voor drukfouten en/of andere onvolkomenheden.

## Inhoudsopgave

<b>1</b>	<b>Inleiding</b>	<b>4</b>
<b>2</b>	<b>Resultaten meedenksessie</b>	<b>5</b>
2.1	Samenvatting voorstellen	5
2.2	Thema 1: Voorrang bij reserveren	6
2.3	Thema 2: Prioriteren soorten examens	9
2.4	Thema 3: Slagingspercentage verhogen	11
2.5	Overige voorstellen	16
<b>Bijlagen</b>		
I	Bronnen	19

# 1 Inleiding

## **Aanleiding**

Door de coronacrisis is er sprake van een stuwmeer aan uitgestelde theorie- en praktijkexamens. Voor de eerste lockdown vielen de reserveringstermijn voor de examens geruime tijd binnen de afgesproken KPI. Toen de eerste lockdown van kracht werd, zijn ruim 300.000 examens, toetsen en rijtesten uitgesteld of geannuleerd. Na deze eerste lockdown heeft het CBR 118.000 van de uitgestelde en geannuleerde examens ingelopen. Vanwege een tweede lockdown is de dienstverlening van het CBR per 15 december 2020 nogmaals stilgelegd en kunnen er geen examens worden afgenomen. Tot 2 maart 2021 gaat het om nog eens 404.500 examens, toetsen en rijtesten. Dit betekent dat er 610.000 examens, toetsen en rijtesten ingehaald moeten worden, als de marktvraag niet daalt. Dit heeft impact op de reserveringstermijnen: die lopen mogelijk op tot 20 weken of langer. Zonder aanvullende maatregelen kan het jaren duren voor de situatie weer genormaliseerd is. Dat geldt met name voor de praktijkexamens auto, motor, bromfiets en auto met aanhangwagen (280.000 examens in te halen). Om de reserveringstermijnen weer op regulier niveau te krijgen neemt het CBR een aantal maatregelen zoals het uitbreiden van de capaciteit, overwerk en extra openingstijden.

Om het stuwmeer van examens leeg te laten lopen heeft het CBR de Tasforce Examenafname Corona opgericht. Hierbij wordt onder meer gekeken naar maatregelen gericht op het vergroten van de capaciteit en het beperken van de instroom. Een maatregel die sowieso wordt genomen is het aannemen van 100 extra examinatoren<sup>1</sup>. Er wordt geen afbreuk gedaan aan de kwaliteit van examinering. De resultaten van de taskforce worden begin maart verwacht.

Daarnaast wil het CBR met de markt in gesprek en van hen horen welke oplossingen zij voor ogen hebben om op een adequate en spoedige manier aan de marktvraag te kunnen voldoen. Hiertoe heeft op 19 februari 2021 een meedenksessie met de markt plaatsgevonden, waarvan de resultaten in voorliggend document zijn opgenomen. Belangrijk om te vermelden is dat de resultaten van de taskforce en de meedenksessie ook in relatie staan tot het advies van de commissie Roemer, die op dit moment onderzoek doet naar het verbeteren van de kwaliteit van de rijdschoolbranche. De commissie Roemer verwacht in april 2021 het onderzoek afgerond te hebben.

## **Doelstelling meedenksessie**

Om het stuwmeer van examens te laten leeglopen, hecht het CBR eraan om deze uitdaging in samenwerking met de rijdschoolbranche aan te gaan. Hiertoe heeft het CBR op 19 februari jl. een meedenksessie georganiseerd met brancheverenigingen en opleiders met als doel om:

1. Het probleem van het stuwmeer van examens te erkennen als een gezamenlijk probleem van het CBR, branche, kandidaten en de maatschappij.
2. De branche actief te vragen en mee te laten denken in mogelijke oplossingen met betrekking tot marktsturing.

In totaal hebben 18 betrokkenen deelgenomen aan de meedenksessie.

---

<sup>1</sup> Rijschool Pro (2021). Pechtold: 'Kandidaten moeten beter voorbereid op examen komen'. Dit gaat om het bruto aantal examinatoren.

## 2 Resultaten meedenksessie

Het doel van de meedenksessie is, om in samenwerking met brancheverenigingen en rijsscholen, oplossingen te identificeren gericht op het adequaat kunnen voldoen aan de markt vraag van uitgestelde examens. De werkwijze van de meedenksessie was als volgt:

1. **Opening en introductie.** De meedenksessie werd afgetrapt door Harold Bekhuis, manager divisie Rijvaardigheid van het CBR.
2. **Probleemanalyse.** Gerrit van Kouterik, operationeel manager Rijvaardigheid, schetste daarna de impact van corona op de reserveringstermijn van examens, almede het afnemen van deze examens.
3. **Identificeren oplossingen.** Samen met brancheverenigingen en rijsscholen zijn oplossingen geïdentificeerd gericht op het snel en adequaat kunnen voldoen aan de markt vraag van uitgestelde examens. De deelnemers verspreidde zich in de eerste ronde over de volgende thema's:
  - a. Voorrang bij reserveren
  - b. Prioriteren in soorten examens
  - c. Verhogen van het slagingspercentage

Per onderwerp zijn ideeën gegeneerd. In de tweede ronde wisselde de groep van onderwerp en hebben de deelnemers de resultaten van de vorige groep verder aangescherpt en aangevuld.
4. **Plenaire bespreking.** De uitwerking van de drie onderwerpen zijn plenair besproken en waar nodig nog verder aangevuld door de deelnemers. Alle deelnemers zijn hierdoor in staat gesteld om hun ideeën over alle onderwerpen te geven.

Onderstaand zijn de resultaten per thema samengevat. Bij het identificeren van voorstellen is door iedereen aangegeven dat de voorstellen niet van invloed mogen zijn op het verlagen van het niveau van rijvaardigheid en examinering.

### 2.1 Samenvatting voorstellen

#### Samenvattend overzicht voorstellen

##### 1. Voorrang bij reserveren (par. 2.2)

- Verlenen van voorrang aan rijsscholen met een hoog slagingspercentage
- Verlenen van voorrang aan kandidaten die afhankelijk zijn van het rijbewijs
- Verlenen van voorrang aan 17- en 18-jarigen
- Verlenen van voorrang aan kandidaten met een autismespectrumstoornis
- Verlenen van voorrang voor het praktijkexamen aan kandidaten waarvan de theorie binnenkort afloopt
- Verplichten dat kandidaten die starten met rijlessen hun theorie-examen al gehaald hebben
- Verlenen van voorrang aan kandidaten die herexamen moeten doen

##### 2. Prioriteren soorten examens (par. 2.3)

- Uitbreiden examencapaciteit door aanpassen proces rijexamen B

<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Financier de opslag voor overuren van examinatoren uit uitbreiding van capaciteit</li> <li>▪ Afnemen van AVB-examens door instructeurs</li> </ul>
<p><b>3. Verhogen slagingspercentage (par. 2.4)</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Verplicht na de lockdown een minimum aantal lessen voorafgaand aan het praktijkexamen</li> <li>▪ Belonen van kandidaat en instructeur/rijsschoolhouders voor een betere voorbereiding</li> <li>▪ Wachtijdverkorting praktijkexamen voor goed voorbereide kandidaten</li> <li>▪ Promotiecampagne CBR gericht op het ontlasten van de examencapaciteit</li> <li>▪ Verplichten van een faalangstbenadering voor alle examinatoren</li> <li>▪ Zorgen voor een bodemgrens van het aantal te volgen rijlessen, portfolio maken en mee laten wegen</li> <li>▪ Ondersteunen van branches bij het geven van voorlichting om slagingspercentages te verbeteren</li> <li>▪ Verplicht laten meerijden van een rijinstructeur met een examiner om het leervermogen te vergroten</li> <li>▪ Invoeren van extra toetsmoment(en) in de rijopleiding die (collegiaal) worden beoordeeld</li> </ul>
<p><b>4. Overige voorstellen (par. 2.5)</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Uitbreiden examencapaciteit door B/BE examens af te laten nemen door CCV-examinatoren</li> <li>▪ Inkopen examens op naam in plaats van blanco</li> <li>▪ Verplichten Tussentijdse toets voorafgaand aan het faalangstexamen en aanpassen tijdsduur faalangstexamen</li> </ul>

## 2.2 Thema 1: Voorrang bij reserveren

Bij dit thema is gebrainstormd over manieren om bepaalde groepen kandidaten voorrang te geven bij het reserveren van een theorie- of praktijkexamen. Een belangrijke uitkomst van de sessie is dat het verlenen van voorrang aan bepaalde kandidaten lastig implementeerbaar is vanwege politieke haalbaarheid: er worden namelijk groepen mensen benadeeld. Daarnaast is het de verwachting dat er een grote groep ontstaat die van mening is in aanmerking te komen voor een voorrangsregeling. Behalve het verlenen van voorrang aan bepaalde groepen kandidaten, is er tijdens deze sessie ook uitgebreid gesproken over het geven van voorrang aan bepaalde type rijsscholen. Onderstaand zijn de geïdentificeerde voorstellen toegelicht.

<b>Verlenen van voorrang aan rijsscholen met een hoog slagingspercentage</b>	
Toelichting:	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Hoe beter de slagingspercentages (bij het eerste examen) hoe korter de reserveringstermijnen voor een examen zijn. Een slagingspercentage lager dan 20% betreft ongeveer 10% van het aantal rijsscholen. Dit zou er als volgt uit kunnen zien: <ul style="list-style-type: none"> <li>– Rijsscholen met een slagingspercentage tussen de 0 – 25% hebben de langste reserveringstermijn of mogen niet deelnemen aan examens op zaterdagochtend, rijsscholen met een slagingspercentage tussen de 75 – 100 % hebben de kortste reserveringstermijn. Of:</li> </ul> </li> </ul>

	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Voorrang aan rij scholen die een hoog slagingspercentage hebben bij overwerk-examens. Een van de maatregelen die het CBR neemt om de uitgestelde en geannuleerde examens in te halen is overwerken. Wanneer er sprake is van een examen buiten de normale uren, zal de rijinstructeur van de rij school hier ook aan deel moeten nemen.</li> <li>▪ Dit voorstel vraagt van kandidaten dat zij van tevoren gedegen onderzoek doen naar verschillende rij scholen.</li> </ul>
Argumenten voor:	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Het voorstel heeft direct effect op de kwaliteit van rijopleidingen.</li> <li>▪ Het voorstel heeft een direct effect op het voldoen van de marktvraag als gevolg van de uitgestelde examens omdat er minder herexamens nodig zijn, examens kunnen worden ingehaald door overwerk en het leidt tot een hoger slagingspercentage.</li> </ul>
Argumenten tegen:	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Het is lastig om een grens te trekken: sommige rij scholen werken bijvoorbeeld in meerdere gebieden waar de slagingspercentages sterk verschillen en deze rij scholen zijn daarmee lastig te classificeren.</li> <li>▪ Dit voorstel vraagt om een goede en gedegen onderbouwing. Een laag slagingspercentage betekent niet per definitie dat de rij school kwalitatief niet in orde is. Een kandidaat die bijvoorbeeld een (aantal) keer is gezakt en overstapt van rij school is van invloed op het slagingspercentage.</li> <li>▪ Vraagt erg veel van het TOP-systeem (welke meet-momenten hanteren?) en is fraudegevoelig.</li> </ul>

#### Verlenen van voorrang aan kandidaten die afhankelijk zijn van het rijbewijs

Toelichting:	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Voorafgaand aan het examen kan uitgevraagd worden of er sprake is van prioriteit vanwege bijvoorbeeld het nodig hebben van een rijbewijs voor het werk.</li> <li>▪ Er moet wel vastgesteld kunnen worden of er daadwerkelijk sprake is van prioriteit door bijvoorbeeld het afgeven van een werkgeversverklaring.</li> </ul>
Argumenten voor:	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Eenvoudig te realiseren doordat een kandidaat de rij school kan machtigen prioriteit aan te vragen.</li> </ul>
Argumenten tegen:	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Politieke gevoeligheid: Er is sprake van het benadelen van bepaalde groepen kandidaten. Het is de vraag of dit überhaupt mogelijk is.</li> <li>▪ Er is al een voorrangregeling voor bijvoorbeeld scholieren die een BBL-opleiding doen.</li> <li>▪ Fraudegevoelig: er kan een valse werkgeversverklaring ingediend worden.</li> <li>▪ Er ontstaat waarschijnlijk een grote vraag doordat er veel kandidaten zijn die vinden dat zij het rijbewijs met voorrang nodig hebben.</li> <li>▪ Commerciële belangen van rij scholen wegen mogelijk sterk mee.</li> </ul>

#### Verlenen van voorrang aan 17- en 18-jarigen

Toelichting:	Jongere kandidaten (van 17 en 18 jaar) krijgen voorrang op oudere kandidaten.
--------------	---

Argumenten voor:	<ul style="list-style-type: none"> <li>Het kan zo zijn dat jongere kandidaten gemotiveerder zijn dan kandidaten die op latere leeftijd nog besluiten hun rijbewijs te halen en het halen van hun rijbewijs in een eerder stadium in hun leven hebben uitgesteld.</li> </ul>
Argumenten tegen:	<ul style="list-style-type: none"> <li>Het voorstel heeft weinig effect op het voldoen aan de marktvraag als gevolg van de uitgestelde examens omdat de verschillen tussen de doelgroepen niet heel groot zijn.</li> </ul>

#### Verlenen van voorrang aan kandidaten met een autismespectrumstoornis

Toelichting:	De kandidaten die in het bezit zijn van een dokterverklaring vanwege een autismespectrumstoornis (ASS) krijgen voorrang bij het afnemen van een theorie- en/of praktijkexamen.
Argumenten voor:	<ul style="list-style-type: none"> <li>Deze doelgroep heeft over het algemeen meer moeite met veranderingen waardoor ze uit hun comfortzone raken op het moment dat hun examen uitgesteld of geannuleerd wordt.</li> <li>Hiermee kan voorkomen worden dat een kandidaat opnieuw een dokterverklaring aan moet vragen. Die verloopt namelijk op een gegeven moment.</li> </ul>
Argumenten tegen:	<ul style="list-style-type: none"> <li>Het voorstel heeft weinig effect op het voldoen aan de marktvraag als gevolg van de uitgestelde examens omdat het geen hele grote doelgroep betreft.</li> </ul>

#### Verlenen van voorrang voor het praktijkexamen aan kandidaten waarvan de theorie binnenkort afloopt

Toelichting:	<ul style="list-style-type: none"> <li>Na de lockdown krijgen kandidaten waarvan de theorie afloopt voorrang op kandidaten waarvan de theorie nog langer geldig is.</li> <li>De uitslag van een theorie-examen is 1,5 jaar geldig. Voor uitslagen van het theorie-examen auto, motor, bromfiets en het motorexamen voertuigbeheersing geldt dat de geldigheid als gevolg van de lockdowns is verlengd.</li> </ul>
Argumenten voor:	<ul style="list-style-type: none"> <li>Hiermee kan voorkomen worden dat een kandidaat opnieuw theorie-examen moet doen of de geldigheid hiervan verlengd moet worden.</li> </ul>
Argumenten tegen:	<ul style="list-style-type: none"> <li>Het voorstel heeft weinig effect op het voldoen aan de marktvraag als gevolg van de uitgestelde examens omdat het CBR de geldigheid van de theorie-examens al heeft verlengd.</li> </ul>

#### Verplichten dat kandidaten die starten met rijlessen hun theorie-examen al gehaald hebben

Toelichting:	In dit voorstel kunnen kandidaten pas starten met hun rijlessen op het moment dat ze hun theorie-examen al hebben behaald.
Argumenten voor:	<ul style="list-style-type: none"> <li>Beter voor de kandidaat omdat hij/zij beter voorbereid en gemotiveerder start aan praktijklessen.</li> </ul>

	<ul style="list-style-type: none"> <li>De rijschool behaalt een hoger rendement doordat de kandidaat de theorie al beheerst.</li> </ul>
Argumenten tegen:	<ul style="list-style-type: none"> <li>Er ontstaat hoogstwaarschijnlijk een run op auto theorie dagopleidingen.</li> <li>Sommige kandidaten leren de theorie beter op het moment dat zij ook praktijklessen volgen.</li> <li>Wanneer kandidaten nog geen rijlessen volgen zijn zij mogelijk minder gemotiveerd om hun theorie te halen.</li> </ul>

#### Verlenen van voorrang aan kandidaten die herexamen moeten doen

Toelichting:	Een herexamen kan op zijn vroegst twee weken later plaatsvinden. Het CBR zorgt er al voor dat de kandidaten die hun examen moeten inhalen eerder kunnen reserveren dan kandidaten die nog geen reservering hebben. Hiervoor houdt het CBR speciale plekken vrij tot en met mei.
Argumenten voor:	<ul style="list-style-type: none"> <li>Kandidaten die al in het stadium zijn om af te rijden en zijn gezakt, zijn erbij gebaat om zo snel mogelijk opnieuw examen te doen.</li> </ul>
Argumenten tegen:	<ul style="list-style-type: none"> <li>Het voorstel heeft weinig effect op het voldoen aan de marktvrage als gevolg van de uitgestelde examens omdat het voor kandidaten die een herexamen moeten doen al eerder kunnen reserveren.</li> </ul>

## 2.3 Thema 2: Prioriteren soorten examens

Bij dit thema is gebrainstormd over manieren om bepaalde examens te prioriteren op basis van aspecten zoals nut en noodzaak. Zowel deelnemers van ronde I als II gaven aan dat prioriteren niet de voorkeur heeft, aangezien 'je het nooit goed doet'. Ook het opschorten van examens (zoals de tussentijdse toets of faalangstexamens) of het verhogen van de leeftijdsgrens van het starten met rijles (16,5 jaar) of het praktijkexamen (17 jaar) wordt door de deelnemers niet geambieerd. Dergelijke voorstellen leveren misschien op de korte termijn extra capaciteit op, maar werken verstorend voor de instroom/doorstromen van kandidaten voor de komende jaren. Zo heeft de branche de instroom van bijvoorbeeld 17-jarigen nodig om hun financiële positie te behouden en heeft begeleid rijden een positief effect op de verkeersveiligheid. Daarnaast is de instroom van beroepschauffeurs van belang voor de transport en logistiek (BBL). Bovendien zal prioritering/opschorten naar verwachting leiden tot veel klachten en financiële claims van kandidaten die zich gedupeerd voelen.

In plaats van het prioriteren van soorten examens was er bij de deelnemers draagvlak voor het anders organiseren van het examenproces. Dit voorstel is onderstaand nader toegelicht. De overige voorstellen van deze deelsessie zijn opgenomen in paragraaf 2.5.



<b>Uitbreiden examencapaciteit door aanpassen proces rijexamen B</b>	
Toelichting:	<ul style="list-style-type: none"> <li>Voorafgaand aan het praktijkexamen vindt in de huidige situatie een voorgesprek plaats tussen de kandidaat, instructeur en de examiner. Dit gesprek duur circa 5 minuten.</li> <li>Door dit gesprek te vervangen door een kort (plenair) filmpje bespaart een examiner 5 min. x 8 examens op een dag = 40 minuten op een dag.</li> <li>Door aanvullend de pauze van een examiner met 10 min. te verkorten, komt er bovenop de 40 min. nog eens 10 min. bij. In totaal bespaart de examiner 50 min.</li> <li>Deze extra vrijgevallen capaciteit van 50 min. staat gelijk aan 1 extra examen op een dag (+12,5%). Een examiner rijdt dan standaard 9 examens op een dag. De mogelijkheid bestaat dan ook om daarna nog een examen in overwerk af te nemen. Indien het mogelijk is om 2 extra examens op een dag af te nemen, stijgt de capaciteitsuitbreiding naar 25% per dag.</li> <li>Er is ook gesproken om een dergelijke systematiek op te nemen bij faalangstexamens.</li> <li>Optioneel wordt (als alternatief) besproken om de examentijd in te korten met 10 minuten</li> </ul>
Argumenten voor:	<ul style="list-style-type: none"> <li>Aanpassen proces praktijkexamen leidt tot een capaciteitstoename van tussen de 12,5% (1 extra examen) en 25% (2 extra examens).</li> <li>Geen inbreuk op kwaliteitsnormen waaraan een praktijkexamen moet voldoen (tenzij examentijd 10 ingekort wordt, dan is er wel een inbreuk op kwaliteit)</li> <li>Uitbreiding van het aantal examens op een dag is financieel aantrekkelijker voor het CBR (€120 voor een rijexamen B).</li> <li>Door uitbreiding van de capaciteit is het mogelijk niet nodig om te prioriteren in soorten examens.</li> </ul>
Argumenten tegen:	<ul style="list-style-type: none"> <li>Het laten vervallen van het voorgesprek heeft een negatief effect op de kandidaat.</li> <li>Het is een extra belasting voor de examiner, die recuperatietijd nodig heeft tussen de examens. Er zit verder in ochtend en middag geen pauze in het rooster behalve een lunchpauze van 30 minuten. Werknemers hebben recht op een lunchpauze en dan is standaard 20 minuten te kort.</li> </ul>

<b>Financier de opslag voor overuren van examinatoren uit uitbreiding van capaciteit</b>	
Toelichting:	<ul style="list-style-type: none"> <li>In aansluiting op het voorgaande voorstel (Uitbreiden examencapaciteit door aanpassen proces rijexamen B) is het essentieel om maximale bereidheid van examinatoren te creëren. Bereidheid voor overwerk en medewerking van examinatoren is immers van belang voor de doorstroming van af te nemen examens.</li> <li>Bereidheid en medewerking kan worden gestimuleerd door extra opslag over de overuren te geven. Dit kan worden gefinancierd uit de extra omzet/inschrijfgeld van 1 extra examen per dag á € 120.</li> </ul>
Argumenten voor:	<ul style="list-style-type: none"> <li>Het voorstel is direct van invloed op het voldoen aan de marktvraag als gevolg van uitgestelde examens.</li> </ul>

Argumenten tegen:	Geen benoemd.
-------------------	---------------

#### Afnemen van AVB-examens door instructeurs

Toelichting:	<ul style="list-style-type: none"> <li>Het examen voertuigbeheersing (AVB) bestaat uit 7 oefeningen voor de motor op het examenterrein. De examiner kijkt vanaf de zijkant of de kandidaat de motor beheerst bij lage en hoge snelheid.</li> <li>Om examencapaciteit 'vrij te spelen' kan het AVB-examen worden afgenomen door de rijinstructeur in plaats van een examiner.</li> </ul>
Argumenten voor:	<ul style="list-style-type: none"> <li>Het voorstel is direct van invloed op het voldoen aan de marktvraag als gevolg van uitgestelde examens.</li> </ul>
Argumenten tegen:	<ul style="list-style-type: none"> <li>Wettelijk is het niet toegestaan dat rijinstructeurs examens afnemen. Om A-examens af te mogen nemen moet eerst enkele jaren ervaring worden opgedaan als B-examiner.</li> </ul>

## 2.4 Thema 3: Slagingspercentage verhogen

Bij dit thema is gebrainstormd over manieren om het slagingspercentage te verhogen. Het huidige landelijk gemiddelde slagingspercentage ligt rond de 50 % voor het praktijkexamen<sup>2</sup>. Een verhoging van het slagingspercentage met 1% betekent een afname van 8.000 examens. Onderstaand zijn de geïdentificeerde voorstellen toegelicht.

#### Verplicht na de lockdown een minimum aantal lessen voorafgaand aan het praktijkexamen

Toelichting:	<ul style="list-style-type: none"> <li>Om de druk op de examencapaciteit te verlichten en de rijvaardigheid van kandidaten te vergroten, is het essentieel dat kandidaten goed voorbereid op examen gaan.</li> <li>Na de lockdown dient de kandidaat dan ook een minimum aantal lessen te hebben gehad alvorens op examen te gaan. Dit vergroot de kans op het in een keer slagen, waardoor geen onnodige capaciteit voor herexamens wordt gebruikt. Wanneer een kandidaat niet voldoende rijlessen heeft gehad, mag de kandidaat de eerste 12 weken geen herexamen doen. Omdat er gedurende de lockdown geen rijlessen gegeven zijn, is gesproken over minimaal 8 tot 10 lessen.</li> <li>Het nemen van een minimum aantal lessen kan worden gestimuleerd door pas examens af te nemen één maand na afloop van de lockdown.</li> </ul>
Argumenten voor:	<ul style="list-style-type: none"> <li>Goed voorbereide kandidaten hebben meer kans om in een keer te slagen dan onvoorbereide kandidaten. De examencapaciteit dient dan ook te worden ingezet voor goed voorbereide kandidaten in plaats van kandidaten die op gok examens doen.</li> </ul>

<sup>2</sup> Website CBR. Slagingspercentage van mijn rijjschool.

	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Het voorstel is direct van invloed op het voldoen aan de marktvraag als gevolg van uitgestelde examens.</li> </ul>
Argumenten tegen:	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Het is niet mogelijk om een harde eis te stellen en dus te garanderen dat kandidaten na de lockdown gegarandeerd X lesuren hebben gevolgd.</li> </ul>

#### Belonen van kandidaat en instructeur/rijschoolhouders voor een betere voorbereiding

Toelichting:	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Het voorstel betreft een eenmalige actie voor het jaar 2021 en is bedoeld voor kandidaten en instructeurs/rijscholen die, door een betere voorbereiding, actief bijdragen aan het voldoen aan de marktvraag (inhalen examens).</li> <li>▪ De volgende voorbeelden van beloningen zijn genoemd: <ul style="list-style-type: none"> <li>- Slaagt de kandidaat voor het 1<sup>e</sup> examen, dan ontvangt de kandidaat een waardebon van €10 te besteden bij een (lokale) winkelier (VVV cadeaukaart)</li> <li>- De rijschool ontvangt een cashback van 10% op het examentarief.</li> </ul> </li> <li>▪ Om een goede voorbereiding te stimuleren geldt ook het omgekeerde: <ul style="list-style-type: none"> <li>- Zakt een kandidaat voor het 1e examen, dan komt er een toeslag van 10% op het herexamentarief (te betalen door de kandidaat of rijschool).</li> <li>- Zakt de kandidaat voor de daaropvolgende herexamens, dan komt er een toeslag van 20% op het herexamentarief (te betalen door de kandidaat of rijschool).</li> </ul> </li> </ul> <p>Bovenstaande beloning en cashback worden gefinancierd door de kandidaten, instructeurs en rijscholen die niet bereid zijn om de lat hoger te leggen.</p>
Argumenten voor:	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Het voorstel is direct van invloed op het verhogen van de kwaliteit van de rijopleiding.</li> <li>▪ Goed voorbereide kandidaten hebben meer kans om in een keer te slagen dan onvoorbereide kandidaten. De examencapaciteit dient dan ook te worden ingezet voor goed voorbereide kandidaten in plaats van kandidaten die op de gok examen doen.</li> <li>▪ Het voorstel is direct van invloed op het voldoen aan de marktvraag als gevolg van uitgestelde examens.</li> </ul>
Argumenten tegen:	Geen benoemd.

#### Wachttijdverkorting praktijkexamen voor goed voorbereide kandidaten

Toelichting:	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Een goed voorbereide kandidaat heeft een hogere slagingskans dan een kandidaat die op de gok examen doet. Om een goede voorbereiding te stimuleren kan de wachttijd voor het 1<sup>e</sup> examen worden verkort naar bijvoorbeeld 4 weken.</li> <li>▪ Andersom geldt hetzelfde: de wachttijd voor onvoorbereide kandidaten wordt verlengd. De wachttijd voor het 1<sup>e</sup> herexamen wordt bijvoorbeeld gesteld op 8-10 weken en voor de vervolg herexamens op bijvoorbeeld 10-14 weken.</li> </ul> <p>Met bovenstaand voorstel wordt goed gedrag beloond en gaan de 'slechte' onder de goede lijden in plaats van andersom.</p>
--------------	--

Argumenten voor:	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Het voorstel is direct van invloed op het verhogen van de kwaliteit van de rijopleiding.</li> <li>▪ Goed voorbereide kandidaten hebben meer kans om in een keer te slagen dan onvorbereide kandidaten. De examencapaciteit dient dan ook te worden ingezet voor goed voorbereide kandidaten in plaats van kandidaten die op de gok examen doen.</li> <li>▪ Het voorstel is direct van invloed op het voldoen aan de marktvraag als gevolg van uitgestelde examens.</li> </ul>
Argumenten tegen:	Geen benoemd.

#### Promotiecampagne CBR gericht op het ontlasten van de examencapaciteit

Toelichting:	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Onvorbereide kandidaten voor theorie- en praktijk zijn een grote belasting voor de examencapaciteit.</li> <li>▪ Om verwachtingen richting branches, rij scholen, kandidaten en ouders goed te managen is het belangrijk om een gedegen en eerlijke promotiecampagne op te zetten die ervoor zorgt dat kandidaten goed en realistisch worden voorgelicht.</li> <li>▪ Onderdeel van de campagne is bijvoorbeeld dat het aantal benodigde lesuren eerder 50 uur dan 39 uur is (zoals nu als gemiddelde vermeld staat op de website van het CBR). Kandidaten die keurig een opleiding volgen en gemiddeld op 50 lesuren uitkomen, hebben een grotere kans van direct slagen. Het beter voorbereid examen doen is bovendien financieel voordeliger voor de kandidaat/ouders.</li> <li>▪ Het referentiekader van ouders is verjaard. Het verantwoord deelnemen aan het verkeer en het kunnen slagen voor een rijexamen vraagt in deze tijd meer kennis en vaardigheden dan 30 jaar geleden.</li> <li>▪ Door kandidaten en ouders te motiveren om te investeren in de rijopleiding (en niet te gokken) en te kiezen voor een degelijke opleiding, is de verwachting dat het landelijke slagingspercentage oploopt van ca. 50% naar 60% voor 1<sup>e</sup> geslaagden.</li> </ul>
Argumenten voor:	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Kandidaten zijn beter voorbereid voor het theorie- en praktijkexamen, waardoor de kans op het direct slagen toeneemt.</li> <li>▪ Het in een keer slagen heeft een positieve invloed op de examencapaciteit. Een verhoging van het slagingspercentage van 50% naar 60% levert direct 22.000 extra examencapaciteit op.</li> <li>▪ Als gevolg van een betere voorbereiding zal het slagingspercentage herexamens eveneens stijgen; wellicht naar 65% á 70%. Dit levert direct ruim 13.000 extra examencapaciteit op.</li> <li>▪ Een betere voorbereiding van de kandidaat heeft direct een positief effect op de verkeersveiligheid.</li> <li>▪ Een juiste framing van de promotiecampagne is van invloed op het de kop indrukken van kandidaten die op de gok examen doen.</li> </ul>
Argumenten tegen:	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Het effect van een promotiecampagne is niet op heel korte termijn zichtbaar.</li> <li>▪ Niet iedere deelnemer van de deelsessies was het erover eens dat het informeren van kandidaten (en hun ouders) over lesuren en -kosten de taak is van het</li> </ul>

	CBR. Het CBR gaat over het beoordelen van rijvaardigheid, terwijl rij scholen verantwoordelijk zijn voor het zo goed mogelijk voorbereiden van kandidaten.
--	--

#### Verplichten van een faalangstbenadering voor alle examinatoren

Toelichting:	Bij een faalangstbenadering besteedt de examiner meer aandacht om de kandidaat op zijn of haar gemak te stellen. Het gevolg is dat de kandidaat rustiger aan het examen begint en dat daardoor het slagingspercentage toeneemt.
Argumenten voor:	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ De faalangstbenadering heeft geen effect op de kwaliteit van de beoordeling. Immers, een goede kandidaat slaagt bij iedere examiner en een slechte zakt bij iedere examiner.</li> <li>▪ Het slagingspercentage wordt direct beïnvloed omdat mensen met een beperkte faalangst hierdoor beter aan hun examen starten en dus sneller zullen slagen. Ofwel, deze benadering heeft vooral een positief effect personen die twijfelen of zij voor een faalangstbenadering in aanmerking komen.</li> </ul>
Argumenten tegen:	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ In principe zou een examiner de kandidaat op zijn/haar gemak moeten stellen. Daar worden zij nu al in getraind en op gecoacht.</li> <li>▪ Dit voorstel richt zich vooral op het CBR en niet de rij schoolhouders zelf.</li> </ul>

#### Zorgen voor een bodemgrens van het aantal te volgen rijlessen, portfolio maken en mee laten wegen

Toelichting:	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Het is algemeen bekend dat het aantal rijlessen direct invloed heeft op het slagingspercentage, daarom zouden alleen mensen met een minimum aantal rijlessen examen mogen doen.</li> <li>▪ Bij voorkeur wordt dit onderbouwd met het overleggen van een portfolio waarin het aantal lessen en behaalde vorderingen wordt gerapporteerd. Dit voorstel betekent dus ook dat mensen met minder rijlessen geen examen kunnen doen.</li> </ul>
Argumenten voor:	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Het slagingspercentage wordt direct positief beïnvloed.</li> <li>▪ Het voorstel voorkomt dat mensen te snel examen doen, vooral in situaties waarin een rij school aan 'pakketverkoop' doet (bijv. theorieles, 10 rijlessen en examen).</li> <li>▪ Het voorstel draagt bij aan het verbeteren van de houding van kandidaten dat het rijexamen een gedegen voorbereiding en rijervaring vraagt.</li> </ul>
Argumenten tegen:	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Er bestaat discussie over het aantal rijlessen voor de bodemgrens. Het uitgangspunt van de regelgeving is een examenmodel waarbij de kandidaat een aantal vaardigheden moet laten zien. Het vraagt dus aanpassing van de wetgeving om dit mogelijk te maken.</li> </ul>

#### Ondersteunen van branches bij het geven van voorlichting om slagingspercentages te verbeteren

Toelichting:	Het is belangrijk dat alle stakeholders dezelfde boodschap uitdragen om het slagingspercentage te verhogen. Het gaat dan vooral om de boodschappen dat meer rijlessen hier een directe bijdrage aan levert. Het CBR moet dus dezelfde boodschap uitstralen bij voorkeur in een gezamenlijke campagne.
Argumenten voor:	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Dit voorstel spreekt direct de kandidaten (en hun ouders) aan en maakt duidelijk dat snel je rijbewijs halen samenhangt met de investering die je daarvoor doet.</li> <li>▪ Vrij eenvoudig te realiseren in een gerichte campagne met als boodschap het wegwerken van het ontstane stuwmeer.</li> </ul>
Argumenten tegen:	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Er bestaat discussie over het aantal rijlessen voor de bodemgrens. Er is twijfel over de effectiviteit van deze maatregel omdat het CBR deze boodschap al meerdere jaren verkondigd en het nog niet tot een effect op het slagingspercentage heeft geleid.</li> </ul>

#### Verplicht laten meerijden van een rijinstructeur met een examiner om het leervermogen te vergroten

Toelichting:	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Het uitgangspunt bij dit voorstel is dat wanneer de rijinstructeur verplicht meerijdt (1) de objectiviteit van de beoordeling door de examiner wordt vergroot en (2) het rijexamen meteen een leermoment is op de weg naar het behalen van het rijexamen.</li> <li>▪ In de huidige situatie is vaak voor de kandidaat niet duidelijk waarom zij/hij is gezakt. Vaak legt deze de schuld bij de examiner of de omstandigheden.</li> </ul>
Argumenten voor:	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Het voorstel vergroot het leervermogen van het examen en vergroot het slagingspercentage van de 2<sup>de</sup> en 3<sup>de</sup> rijsexamens.</li> <li>▪ Stimuleert rij scholen om betere kandidaten op te leiden, vooral voor de rij scholen die kandidaten bij twijfel toch examen laten doen (al dan niet onder druk van de kandidaat en/of ouders).</li> <li>▪ Rij scholen kunnen dit initiatief ook zelf nemen.</li> <li>▪ Verbeterd ook het imago van het CBR omdat het verkeerde oordeelsvorming voorkomt.</li> </ul>
Argumenten tegen:	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Sommige kandidaten willen dit expliciet niet (o.a. vanwege extra stress).</li> <li>▪ Het is momenteel ook niet verplicht maar wordt overgelaten aan de instructeur/kandidaat.</li> <li>▪ Voorstel kan alleen als dit binnen de coronamaatregelen uitvoerbaar is.</li> </ul>

#### Invoeren van extra toetsmoment(en) in de rijopleiding die (collegiaal) worden beoordeeld

Toelichting:	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Uitgangspunt hierbij is dat rij scholen elkaar onderling toetsen en daarmee objectiever laten beoordelen of een kandidaat rijvaardig genoeg is voor het examen (vierogen-principe). Dit voorstel heeft bovendien als voordeel dat de kandidaat een soort proefexamen aflegt dat door een andere rijinstructeur wordt beoordeeld.</li> </ul>
--------------	--

	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Collegiale toetsing wordt uitgevoerd door een ervaren collega rijinstructeur met een hoog slagingspercentage. Het doel van het hanteren van dit vierogen-principe is (a) het creëren van de juiste voorwaarden zodat een kandidaat goed voorbereid praktijkexamen doet en (b) de kwaliteit van de rijopleiding te verbeteren omdat kennis en ervaring efficiënt wordt overgedragen op de initiële rijinstructeur. Zonder een vorm van toetsing is het beperkt mogelijk om lering te trekken uit ervaringen.</li> <li>▪ Om alleen kandidaten te examineren (of voorrang te geven bij examens) die collegiaal getoetst zijn, is het van belang dat de branche instructeurs/rij scholen hierin faciliteert.</li> <li>▪ Collegiale toetsing zou middels een pilot op korte termijn kunnen worden opgepakt.</li> </ul>
Argumenten voor:	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Vergroot het leervermogen door een betere voorbereiding op het examen en vergroot daarmee het slagingspercentage van het eerste rijexamen.</li> <li>▪ Het voorstel is direct van invloed op het verhogen van de kwaliteit van de rijopleiding. Zeker als het eerst als pilot wordt uitgevoerd.</li> <li>▪ Rij scholen kunnen dit zelf onderling organiseren.</li> <li>▪ Kan worden gezien als een tijdelijke (niet officiële) vervanging van de tussentijdse toets.</li> </ul>
Argumenten tegen:	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Voorkomt slechts beperkt dat kandidaten de inschatting van hun eigenrijvaardigheid overschatten.</li> <li>▪ Kan vooral voor kleinere en zelfstandige rij schoolhouders lastig te organiseren zijn.</li> <li>▪ Moeilijk afdwingbaar en dus moeten kandidaten hiermee instemmen, de verwachting is dat zij dit niet altijd zullen doen.</li> <li>▪ Dit voorstel vraagt om een goede en gedegen onderbouwing (bijvoorbeeld: hoe het vierogen-principe toe te passen bij eenpitters?).</li> <li>▪ Het is op dit moment niet inzichtelijk welke rijinstructeurs in aanmerking komen om collegiaal te toetsen (welke instructeurs hebben hoge slagingspercentages?).</li> </ul>

## 2.5 Overige voorstellen

Naast de drie thema's zijn in deze paragraaf de 'overige voorstellen' toegelicht die mogelijk van invloed zijn op het voldoen aan de markt vraag.

<b>Uitbreiden examencapaciteit door B/BE examens af te laten nemen door CCV-examinatoren</b>	
Toelichting:	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ De vraag naar examens voor beroepschauffeurs is afgenomen, waardoor CCV-examinatoren kunnen bijspringen in het afnemen van B/BE-examens. CCV-examinatoren kunnen bijvoorbeeld worden ingezet voor 4 examendagen. Dit betekent het afnemen van 6 examens in plaats van 5 (totaal 24 per week).</li> <li>▪ Het afnemen van B/BE-examens kan als 5<sup>e</sup>/6<sup>e</sup> examen op een dag.</li> </ul>

	<ul style="list-style-type: none"> <li>Er is daarnaast ook gesproken over het inzetten van andere personen dan examinatoren toezicht op Code 95 door middel van steekproeven.</li> </ul>
Argumenten voor:	<ul style="list-style-type: none"> <li>Het voorstel is direct van invloed op het voldoen aan de marktvraag als gevolg van uitgestelde examens.</li> </ul>
Argumenten tegen:	Geen benoemd.

#### Inkopen examens op naam in plaats van blanco

Toelichting:	Om ervoor te zorgen dat alleen goed opgeleide kandidaten op praktijkexamen gaan, dienen examens op naam te worden ingekocht in plaats van blanco. Hiermee wordt gestimuleerd om alleen kandidaten te examineren die ook daadwerkelijk klaar zijn voor het examen.
Argumenten voor:	<ul style="list-style-type: none"> <li>Examencapaciteit wordt ingezet voor goed opgeleide kandidaten, waarvan de kans op het direct slagen groter is dan voor kandidaten die op de gok examen doen.</li> <li>Rijinstructeurs/scholen worden gestimuleerd om kandidaten goed op te leiden. Dit heeft een positief effect op de rijvaardigheid van kandidaten en daarmee het slagingspercentage.</li> <li>Het voorstel is direct van invloed op het voldoen aan de marktvraag als gevolg van uitgestelde examens.</li> </ul>
Argumenten tegen:	Geen benoemd.

#### Verplichten Tussentijdse toets of RIS voorafgaand aan het faalangstexamen en aanpassen tijdsduur faalangstexamen

Toelichting:	<ul style="list-style-type: none"> <li>Wanneer voor de rijsschool duidelijk is dat een kandidaat baat heeft bij een faalangstexamen wordt van tevoren eerst een Tussentijdse toets of RIS-toets aangevraagd. Een faalangstexamen zou niet door de rijsschool als commercieel model door de rijsschool moeten worden gebruikt.</li> <li>De duur van het faalangstexamen kan worden verlengd voor extra rustmomenten.</li> </ul>
Argumenten voor:	<ul style="list-style-type: none"> <li>Helpt de kandidaat om zekerder te worden over zijn/haar vaardigheden voorafgaand aan het praktijkexamen en leidt daarmee mogelijk tot een hoger slagingspercentage.</li> </ul>
Argumenten tegen:	<ul style="list-style-type: none"> <li>Het voorstel heeft een negatief effect op het voldoen aan de marktvraag als gevolg van de uitgestelde examens. Dit voorstel betekent namelijk een toename van het aantal Tussentijdse toetsen. Tijdens een faalangstexamen krijgt een kandidaat extra tijd krijgt voor rustmomenten tijdens het praktijkexamen. Deze rustmomenten blijken in de praktijk afdoende.</li> </ul>



## Bijlage bij rapportage:

Meedenksessie corona-inhaalslag CBR-examens

I Bronnen

19

## I Bronnen

- Algemeen Dagblad (2021). Achterstand CBR naar 600.000 examens: 'Desnoods na twee keer zakken langer wachten op herexamen'. Geraadpleegd van: <https://www.ad.nl/auto/achterstand-cbr-naar-600-000-examens-desnoods-na-twee-keer-zakken-langer-wachten-op-herexamen~a6ff04d5/>
- CBR (z.d.). Wat is het slagingspercentage van mijn rijkschool? Geraadpleegd van: <https://www.cbr.nl/rijbewijstips/slagingspercentage-van-mijn-rijkschool/>
- Rijkschool Pro (2021). Pechtold: 'Kandidaten moeten beter voorbereid op examen komen'. Geraadpleegd van: <https://www.rijkschoolpro.nl/rijkschool/2021/02/16/pechtold-kandidaten-moeten-beter-voorbereid-op-examen-komen/?gdpr=accept>

## **9. Bijlage 3: samenvatting dialoogsessie met jongeren**



## **Resultaten meedenksessies 'corona inhaalslag examens'**

**23 februari 2021**

### **Aanleiding**

Door de lockdowns als gevolg van corona zijn er 610.000 examens, toetsen en rijtesten nog in te halen. Dit gaat een enorme impact hebben. De reserveringstermijnen zullen fors oplopen en gaan mogelijk richting de 20 weken. Het CBR heeft daarom een taskforce ingesteld voor de corona inhaalslag examens. Het doel is om een set van maatregelen te ontwikkelen om de reserveringstermijnen zo spoedig mogelijk binnen de norm te krijgen. Het CBR heeft Jong & Je Wil Wat gevraagd om in meedenksessies bij jongeren inzichten op te halen over de set van maatregelen en communicatie over de aankomende maatregelen en oplossingen.

### **Aanpak**

Jong & Je Wil Wat heeft middels twee digitale groepsgesprekken inzichten opgehaald bij jongeren. In totaal hebben we 12 jongeren gesproken, met een spreiding in opleidingsniveau en in het land.

- In de eerste sessie stonden de keuzes centraal die die het CBR zou kunnen maken rondom het geven van voorrang aan bepaalde personen, voertuigen of soorten examens. Tevens is er gesproken over communicatie richting jongeren.
- In de tweede sessie stond het verhogen van het slagingspercentage centraal, zodat er straks meer jongeren in één keer slagen waardoor de wachttijden verkort worden. Ook de mogelijke keuzes die het CBR moet maken zijn kort behandeld. Ook in deze sessie is er gesproken over communicatie richting jongeren.

### **Belangrijkste uitkomsten meedenksessies**

#### **Het prioriteren of maken van keuzes in soorten examens, voertuigen en personen**

- De jongeren zijn verdeeld (50/50) over de vraag of er voorrang verleend zou moeten worden aan bepaalde personen, voertuigen of soorten examens. De jongeren die vinden dat je geen voorrang kunt verlenen, geven aan dat iedereen gelijke kansen moet krijgen en dat het is lastig controleren waarvoor en waarom iemand een rijbewijs haalt.
- Als verschillende voorrangsopties worden voorgelegd, dan kiezen jongeren op basis van de nut en noodzaak van het rijbewijs. Alle jongeren vinden dat de auto voorrang moet krijgen. Het hebben van een autorijbewijs is het meest urgent voor werk en studie. Het motorrijbewijs vinden ze het minst urgent, dit wordt gezien als een vrijetijdsbezigheid.
- Als keuzes voorgelegd worden in het prioriteren in reserveringstermijnen voor het 1<sup>e</sup> examen ten opzichte van herexamens, dan vindt de helft van de jongeren dat het eerste praktijkexamen voorrang moet krijgen, zodat mensen sneller slagen. Zij denken op deze manier de wachtrijen het snelst te verkorten. De andere helft van de jongeren vindt dat het herexamen kort na het 1<sup>e</sup> examen mogelijk moet blijven, want hoe langer je wacht met herexamens hoe meer de kennis, motivatie en het zelfvertrouwen wegzakken.



- Alle jongeren vinden het verlengen van de wachttijden van de herexamens een slechte keuze. De wachttijd van het examen vergroten zorgt voor meer stress en faalangst bij het eerste praktijkexamen, omdat hier dan meer druk op ligt en zij ervaren het als een 'strafmaatregel'.
- Het merendeel vindt 20 weken aan wachttijd te lang. Ze geven aan dat het scheelt als je bij aanvang van je lessen weet hoelang het duurt voordat je op examen kan. Zo kunnen ze anticiperen op de keuze om te starten met hun rijlessen. Het liefst plannen ze dan direct het examen in.
- De helft van de jongeren vindt het tijdelijk stopzetten van de tussentijdse toets een optie, als dit ervoor zorgt dat de wachttijden korter worden. De andere helft is het hier niet mee eens. Zij denken dat de tussentijdse toets helpt bij het zelfverzekerder zijn tijdens het praktijkexamen, waardoor meer mensen in één keer slagen.
- Alle jongeren vinden, als er uiteindelijk gekozen moet worden, de beste optie dat ze tijdelijk pas vanaf hun 18e mogen afrijden (voor kandidaten die nog niet met lessen gestart zijn). Het argument hiervoor is heel praktisch: tot je 18<sup>e</sup> moet er toch altijd iemand mee. Randvoorwaarde is dat het CBR laat weten voor hoelang dit geldt en waarom.

### **Verhogen slagingspercentage**

- Jongeren gaan er vanuit dat de rijsschool hen niet op examen laat gaan als zij er niet klaar voor zijn. Zelf kiezen ze eerder voor zo snel mogelijk op examen gaan, dan genoeg lessen nemen en er zeker(der) van zijn dat je het praktijkexamen haalt. Ze willen vooral zo snel mogelijk het rijbewijs halen.
- Veel jongeren weten niet dat er rijsscholen zijn met (zeer) lage slagingspercentages en soms geld verdienen door leerlingen vaak, dus te vroeg, op praktijkexamen te laten gaan. Zij vinden dat er gezorgd moet worden dat er toezicht komt op rijsscholen met een laag slagingspercentage. Ook opperen zij dat een oordeel van een andere rijinstructeur een maatregel kan zijn.
- De meeste jongeren geven aan dat ze begeleiding missen van de rijsschool in de voorbereiding en het krijgen van een goed beeld van het praktijkexamen. Ze geven aan dat zenuwen ervoor kunnen zorgen dat jongeren niet in één keer slagen, ook als ze voorbereid zijn. Het is daarom belangrijk dat de rijsschool en eventueel het CBR, de zenuwen bij jongeren weghalen of verminderen. Veel jongeren zien het eerste rijexamen als oefenronde en gaan voor de tweede keer 'echt' op.
- Jongeren doen de suggestie voor een virtueel examen of proefexamen bij een rijsschool. Vergroot op deze manier de zelfverzekerdheid.
- Jongeren willen graag meer informatie over de meest voorkomende valkuilen tijdens het praktijkexamen.
- Jongeren doen de suggestie dat examinatoren na het praktijkexamen heldere schriftelijke feedback geven.
- Stimuleer het afnemen van voldoende rijlessen om de slagingskans te vergroten en de kans om te snel praktijkexamen te doen verkleinen.



### **Hoe moet het CBR communiceren richting jongeren?**

- Het CBR moet volgens de jongeren straks goed communiceren over het waarom van keuzes die zij genoodzaakt zijn te maken. Helder, duidelijk, transparant en persoonlijk is hierbij belangrijk. Zo laat je zien dat het CBR het beste met jongeren voorheeft en dat zij eerlijke keuzes maken. De gemaakte keuzes kunnen het best door middel van een video en via Instagram worden gedeeld. Gebruik hierin medewerkers die op een persoonlijke manier vertellen over de keuzes.
- Geef helderheid over wanneer jongeren op examen kunnen
- Doorbreek het sentiment dat het CBR geld verdient door jongeren 'expres' vaker op examen te laten gaan. Het CBR mag beter laten zien dat ze willen dat jongeren slagen, bijvoorbeeld door een succeswens voorafgaand aan het examen.
- Social media (Instagram specifiek) en e-mail zijn de beste kanalen om de boodschap van het CBR over te brengen. E-mails moeten duidelijke informatie verschaffen per onderwerp, maar tegelijkertijd ook persoonlijk zijn.
- Zet social media (campagne) specifiek in voor communicatie over de voorbereiding en valkuilen van het praktijkexamen. Laat de valkuilen ook delen door rijsscholen.
- Video vinden jongeren een krachtig middel. Deze moeten kort, toekomstgericht, eerlijk en informatief zijn.
- In alle informatie moet geen moeilijke taal of lastig te begrijpen cijfers voorkomen.