

Ministerie van Verkeer en Waterstaat

Aan
de voorzitter van de Tweede Kamer
der Staten-Generaal
Binnenhof 4
2513 AA DEN HAAG

Contactpersoon	Doorkiesnummer
-	-
Datum	Bijlage(n)
6 mei 2005	-
Ons kenmerk	Uw kenmerk
DGP/WV/U.05.01211	2040512220
Onderwerp	
Kamervragen	

Geachte voorzitter,

Hierbij ontvangt u het antwoord op de vragen van het lid Gerkens over de rijvaardigheidstoetsen en het CBR.

1. Wat is uw mening over het bericht dat het behalen van rijbewijzen veel goedkoper kan, maar dat het Centraal Bureau Rijvaardigheidsbewijzen (CBR) bewust de prijzen van theorie- en praktijkexamens opdrijft?
1. Van prijsopdriving is geen sprake. De examentarieven van het CBR worden jaarlijks voor prijsontwikkeling aangepast conform de relevante CBS-indices. Ten opzichte van 2004 is het tarief voor het theorie-examen B in 2005 met 1,71% gestegen, dat voor het praktijkexamen B met 1,96%. Het huidige tarief voor het theorie-examen B is €29,80, voor het praktijkexamen B €83,15. In 2003 bedroegen deze tarieven respectievelijk €28,70 en €79,70. Het theorie-examen is in drie jaar dus €1,10 duurder geworden, het praktijkexamen €3,45. De tarieven van het CBR worden jaarlijks gepubliceerd in de Staatscourant en staan ook op de website van het CBR, www.cbr.nl.

Het merendeel van de examenkandidaten reserveert de examens niet rechtstreeks bij het CBR, maar doet dat via de rijsschool. Het CBR brengt haar examentarieven in deze gevallen in rekening bij de rijsschool. De rijsschool berekent ze door aan de kandidaat, veelal als onderdeel van een examenpakket waarin gebruik van de lesauto tijdens het examen, administratiekosten en vaak ook enkele voorbereidende lessen zijn

Postadres Postbus 20901, 2500 EX Den Haag
Bezoekadres Plesmanweg 1-6, 2597 JG Den Haag

Telefoon 070 351 61 71
Fax 070 351 78 95

inbegrepen. De rijsschool bepaalt de prijsstelling van een dergelijke examenpakket.

2. Is het waar dat het CBR moet bezuinigen of extra inkomsten genereren, omdat er miljoenentekorten ontstaan? Zo ja, wat gaat u hieraan doen?
 2. De stichting CBR is een rechtspersoon met wettelijke taken. Om de continuïteit van de uitvoering van zijn wettelijke taken te waarborgen, dient het CBR over een sluitende exploitatie te beschikken. In 2004 was dat het geval. Voor 2005 voorziet het CBR een afname van het aantal rijexamens. Daarnaast ligt het animo voor het nieuwe taxi-examen vooralsnog aanzienlijk lager dan geraamd (nog onbekend is om welk bedrag het gaat). Wegens deze ontwikkelingen verwacht het CBR een financieel tekort voor 2005. Het CBR wil dit compenseren via kostenreducties. Ik kan mij vinden in deze aanpak.
 3. Kunt u aangeven waarom de theorie-examens niet aangepast worden terwijl er wel uitgewerkte ideeën zijn om meer inzichtelijke vragen aan het examen toe te voegen? Wat zijn de gevolgen hiervan op het slagingspercentage en de verkeersveiligheid?
 4. Kunt u aangeven waarom het CBR al jaren met onder andere Bovag-VAN en FAM bezig is met het ontwikkelen van nieuwe theorie-examens en dit nu opeens van tafel veegt en wacht op de examenherziening in 2007? Bent u bereid er voor te zorgen dat het theorie-examen op korte termijn meer op verkeersinzicht gericht wordt?
- 3 en 4. Zoals ik u heb bericht bij brief van 17 september 2004 (Tweede Kamer, vergaderjaar 2003-2004, 29398, 15) heb ik het CBR gevraagd om een nieuw rijexamen te ontwikkelen, waarbij de nadruk ligt op het toetsen van verkeersinzicht en risicoperceptie. Dit project is in volle gang. De genoemde brancheorganisaties zijn hier als leden van de klankbordgroep nauw bij betrokken. Najaar 2006 zal het CBR beginnen met de invoering.

De modernisering van het rijexamen omvat zowel de theorie als de praktijk. Het doel is om niet alleen vaardige, maar vooral ook veilige bestuurders af te leveren. Een voorwaarde is dat de toegankelijkheid tot het rijbewijs gewaarborgd blijft. Het slagingspercentage voor het rijexamen is daarvoor een indicatie, maar geen beleidsdoel op zich.

Het beeld dat omwille van het bovengenoemde project voorgenomen aanpassingen in het theorie-examen "van tafel zijn geveegd" is onjuist. Zo heeft het CBR in de afgelopen jaren geleidelijk open- en meerkeuzevragen aan het theorie-examen toegevoegd, specifiek gericht op verkeersinzicht. Onderzoek van CITO heeft uitgewezen dat het huidige theorie-examen op dit punt voldoende scoort.

5. Klopt het dat het CBR overweegt te stoppen met het Bureau Nader Onderzoek Rijvaardigheid (BNOR) vanwege de hoge kosten? Wat is uw mening over het BNOR? Erkent u het belang van de mogelijkheid om specifieke aandacht te kunnen geven aan degenen die moeite met de examens hebben? Zo ja, hoe zorgt u ervoor dat deze specifieke aandacht blijft bestaan?
5. Ik overweeg de afschaffing van het zogenaamde 'nader onderzoek' (het voormalige staatsexamen) voor mensen die niet in staat zijn om binnen een periode van 5 jaar in vier keer het rijexamen te halen. Het rijexamen moet garanderen dat deelnemers aan het gemotoriseerde verkeer voldoende op hun verkeerstaak zijn voorbereid. Het gewenste niveau van bekwaamheid is voor iedereen hetzelfde. Daarbij past een uniform examen. De kosten van het nader onderzoek spelen bij deze beslissing geen rol.

Ik erken het belang van een speciale voorziening voor mensen met faalangst. Deze zou direct toegankelijk moeten zijn, bijvoorbeeld op doktersattest, en niet zoals nu pas na vier keer zakken. Ik heb het CBR in het kader van het project voor de modernisering van het rijexamen gevraagd om hiertoe een voorstel te ontwikkelen.

6. Kunt u aangeven waarom het niet meer mogelijk is voor mensen van buiten de EU om examen te doen bij het BNOR? Wat zijn de gevolgen van deze maatregel voor de kosten van een rijbewijs, het slagingspercentage en de verkeersveiligheid?
6. Zoals ik u heb bericht bij brief van 17 september 2004 (Tweede Kamer, vergaderjaar 2003-2004, 29398, 15) ben ik genooddaakt om het Versneld Bijzonder Examen (VBE) voor buitenlandse rijbewijsbezitters die in Nederland wonen af te schaffen. Dit relatief makkelijke rijexamen, louter bedoeld om vast te stellen of bezitters van een buitenlands rijbewijs op een verantwoorde manier aan het Nederlandse verkeer kunnen deelnemen, wordt op grote schaal misbruikt. De politie heeft zelfs vastgesteld dat het VBE doelwit is van criminele activiteiten. In overleg met het CBR is ervoor gekozen om het VBE te vervangen door het reguliere rijexamen.

Deze maatregel betreft alleen in Nederland woonachtige houders van buitenlandse rijbewijzen die niet omwisselbaar zijn voor een Nederlands rijbewijs. De bestaande omwisselingmogelijkheden, zoals die voor rijbewijzen uit de EU-landen, Liechtenstein, IJsland en Noorwegen, blijven onveranderd. Ten opzichte van het VBE zullen de kosten voor de kandidaten licht toenemen, omdat men het reguliere CBR-examen (theorie en praktijk) moet afleggen. Het slagingspercentage hangt geheel af van het niveau en de voorbereiding van de kandidaten. Zo er een effect op de verkeersveiligheid is, dan zal dat positief zijn.

7. Hebben Bovag-VAN en FAM aangegeven dat ook de tweede toets van het RIS-examen door de rij-instructeur afgenomen kan worden, maar dat het CBR dit niet wil? Wat is uw mening hierover? Kunt u aangeven wat de gevolgen hiervan zijn voor de kosten voor het behalen van een rijbewijs?
7. Het afnemen van rijexamens is een publieke taak, uitgevoerd door het exameninstituut CBR. De rijopleiding is een private aangelegenheid. In lijn met het kabinetsbeleid sta ik ook op dit terrein een scheiding van publieke en private verantwoordelijkheden voor. Dit betekent dat alleen het CBR examens afneemt die meetellen voor het behalen van het rijbewijs. Dit is de beste manier om de kwaliteit en de uniformiteit van het examen te garanderen. Daarnaast verschaft het duidelijkheid aan de kandidaten.

Het staat de rij scholen vanzelfsprekend vrij om zelf toetsen af te nemen bij hun klanten, ook in het kader van de Rijopleiding In Stappen (RIS). Deze kunnen echter niet gelden als formele examens. Voor de kosten van het rijbewijs heeft het bovenstaande geen gevolgen. Noch de RIS, noch de toetsen binnen de RIS zijn immers verplicht. Dit neemt niet weg dat ik de RIS nog steeds van harte aanbeveel als een uitstekende voorbereiding op de verkeersdeelname.

8. Is het waar dat enkele mensen uit de top van het CBR riante bonussen hebben gekregen in 2004 en/of 2005? Wat is uw mening hierover? Hoe verhoudt zich dit tot de voorgestelde loonbevriazing in de CAO voor het overige CBR-personeel?
8. De bonussen die tot nu toe zijn uitgekeerd aan de huidige directie van het CBR zijn naar mijn mening niet als onredelijk te betitelen. De bonussen die over 2003 en 2004 zijn uitgekeerd aan de voormalige directeur consulting beschouw ik wel als ruim. Zijn dienstverband is begin 2004 beëindigd. Over de financiële afhandeling hiervan heb ik u eerder bericht bij brief van 19 april 2004 (Tweede Kamer, vergaderjaar 2003-2004, 1392).

In 2005 bedraagt de loonstijging bij het CBR volgens de CAO 0,25%. Daarnaast kunnen medewerkers stappen maken in hun functieloonschaal, voor zover het plafond hiervan nog niet is bereikt. Een stap bedraagt 2,5 tot

3,5% van het salaris. Waar in het kader van de CAO voor een organisatie als geheel terughoudendheid wordt betracht in de beloning, behoort dit mijns inziens ook voor de top te gelden. Ik heb het CBR van mijn standpunt op de hoogte gebracht.

Hoogachtend,

DE MINISTER VAN VERKEER EN WATERSTAAT,

Karla Peijs