

Rapport

Datum: 3 december 2002
Rapportnummer: 2002/363

Klacht

Verzoekster klaagt erover dat:

1. een examiner van de stichting Centraal Bureau Rijvaardigheidsbewijzen (het CBR) het door haar op 3 april 2001 afgelegde motorrijexamen als onvoldoende heeft beoordeeld.

In dat verband klaagt zij er ook over dat de betrokken examiner:

a. een examenroute heeft gevolgd met krappe wegen door 30 km zones in

oudere woonbuurten waarbij putdeksels, fietsen en geparkeerde auto's

moesten worden ontweken;

b. als gevolg van zijn keuze voor de examenroute waardoor zij rustig moest

rijden en veel moest uitwijken en inhalen, daaruit de conclusie trok dat zij

nogal slingerde en instabiel en onzeker reed;

c. ten onrechte tot die conclusie is gekomen en daarbij onvoldoende rekening

heeft gehouden met de omstandigheden zoals die door haar rij-instructeur in

zijn brief van 1 mei 2001 uitvoerig zijn uiteengezet.

2. van de zijde van het CBR in een gesprek op 25 juni 2001 te Spijkenisse de

inhoud van haar twee brieven en het commentaar van haar instructeur door

elkaar werden gehaald, terwijl meer aandacht uitging naar de relatie leerling-

instructeur en de verstoorde verhouding tussen de betrokken examiner en haar

instructeur. In dat verband beklagt zij zich erover dat het CBR de indruk wekte

dat de mening van een instructeur per definitie en zeker in haar geval subjectief

is en daarom niet terzake doet.

3. het CBR in zijn beslissing van 10 juli 2001 niet op alle punten van haar rij-

instructeur is ingegaan en waar dat wel is gebeurd een verkeerde weergave van

zijn standpunt heeft gegeven.

4. het CBR in de beslissing van 10 juli 2001 heeft vastgelegd dat zij in het gesprek op 25 juni 2001 zou hebben erkend dat zij niet anders zou hebben gereden dan door de examinerator is omschreven.

Beoordeling

I. Inleiding

Op 3 april 2001 legde verzoekster haar motorrijexamen af. Haar instructeur, tevens haar partner, was bij dat rijexamen aanwezig. Aangezien ze het met de uitslag van het examen niet eens was, diende ze op 3 april 2001 een klacht in bij het CBR. Op 24 april 2001 stuurde het CBR haar de reactie van de examinerator op de klacht. Op 1 mei 2001 reageerde verzoekster met een brief van haar en het commentaar van haar instructeur (hierna: de brief van 1 mei 2001). Het CBR reageerde op 30 mei 2001 met het commentaar van de examinerator. Vervolgens vond op 25 juni 2001 in het kader van de klachtbehandeling een gesprek plaats tussen verzoekster en haar rij-instructeur enerzijds en de examenmanager van het CBR anderzijds. Het CBR verklaarde de klacht op 10 juli 2001 ongegrond. Daarop diende verzoekster op 23 juli 2001 een klacht in bij de Nationale ombudsman.

II. Ten aanzien van de beoordeling van het motorrijexamen

1. Verzoekster klaagt erover dat de examinerator haar rijexamen als onvoldoende heeft beoordeeld. Ze voerde in dit verband onder meer aan dat de examinerator een eenzijdige examenroute heeft gevolgd, die met name door 30 km zones in oudere woonbuurten ging waarbij putdeksels, fietsers en geparkeerde auto's moesten worden ontweken. Verzoekster voerde verder nog aan, dat de conclusie van de examinerator dat ze slingerde en instabiel en onzeker reed, het gevolg is van de aard van de route. Gezien die route had ze de rit naar haar mening niet feilloos en strak af kunnen leggen. En ten slotte stelde ze dat de examinerator bij zijn oordeel onvoldoende rekening heeft gehouden met de omstandigheden, zoals die door haar instructeur in de brief van 1 mei 2001 zijn uiteengezet.

2. In zijn reactie van 24 april 2001 op de klacht van verzoekster van 3 april 2001 verklaarde de examinerator dat hem is gebleken dat verzoekster onvoldoende beheersing over de motor had. Verzoekster was naar zijn oordeel met name in de bochten bij het afslaan niet stuurvast, blijkend uit het feit dat ze de bochten te groot of te scherp nam en in een aantal gevallen niet in staat bleek beide benen op de voetsteunen te houden. Tijdens het laatste stuk van de route, met meer bochten, werd zijn indruk van onvoldoende voertuigbeheersing bevestigd.

3. In de brief van 1 mei 2001 stelde verzoeksters instructeur onder meer het volgende. De te grote of scherpe bochten waren hem niet opgevallen. Dat er tijdens het eerste gedeelte

van het rijexamen onbalans was en de voeten niet op de stepjes gehouden konden worden, was hem evenmin opgevallen. Er werd een aantal verkeersstops gemaakt waarbij de linkervoet bijgeplaatst werd, maar dat had volgens hem meer te maken met de wachtende auto's voor verzoekster, dan met gebrekkige voertuigbeheersing. Tijdens het laatste stuk van de route vond de rij-instructeur onbalans "niet echt opvallen". Hij vond de uitvoering door verzoekster voldoende.

4. In de loop van de klachtbehandeling stelde de examiner verder dat de route een normale route is, die hij en zijn collega's regelmatig gebruiken. Hij gaf aan daar nooit, noch door een instructeur, noch door een kandidaat, commentaar op te hebben gekregen. Het laatste stuk van de route heeft hij gekozen bij wijze van herkansing. Dit stuk route met meer bochten moest duidelijkheid geven over de stuurvastheid van verzoekster. Ook de examenmanager verklaarde dat het om een gebruikelijke route gaat, die door meer examinatoren gereden wordt en bekend is bij alle A-instructeurs in de regio Gouda. Het CBR stelde verder in de reactie aan de Nationale ombudsman dat er zowel binnen als buiten de bebouwde kom is gereden en dat de route verder zoveel mogelijk situaties tegenkomt die in de Regeling eisen praktijk-examen A (zie Achtergrond, onder 2.) zijn genoemd. De 30 km zones behoren, aldus het CBR, tot de normale infrastructuur, en putdeksels, fietsers en geparkeerde auto's behoren tot het normale verkeersbeeld. Voor zover zich tijdens het examen omstandigheden voordoen die niet optimaal zijn, worden deze volgens het CBR in de beoordeling meegenomen.

5. Verzoeksters instructeur stelde tijdens het onderzoek door de Nationale ombudsman in reactie op het standpunt van het CBR onder meer dat de route niet representatief is voor een motorexamen, nu die, met uitzondering van het stuk snelweg ook met een bromfiets gevolgd had kunnen worden. Hij verklaarde: "ik (...) meen te kunnen stellen dat er zowel examinatoren als collega-instructeurs zijn, die mijn visie delen", te weten dat het geen normale route is.

6. Vooropgesteld moet worden dat het aan een examiner is om te beoordelen of de kandidaat bij het praktijkexamen heeft voldaan aan de gestelde eisen. Bij verschil van mening over de beoordeling van het examen zoals dat door de kandidaat is afgelegd, dient daarom te worden uitgegaan van het oordeel van de examiner. De juistheid van dat oordeel kan de Nationale ombudsman alleen marginaal toetsen. Dat betekent dat het oordeel van de examiner slechts met vrucht kan worden bestreden als feiten en omstandigheden aannemelijk zijn geworden die de conclusie kunnen dragen dat de examiner niet in redelijkheid tot dat oordeel heeft kunnen komen.

7. Vastgesteld moet worden, dat verzoekster en haar rij-instructeur geen feiten en omstandigheden hebben aangedragen die tot de conclusie moeten leiden dat de examiner niet in redelijkheid tot zijn oordeel heeft kunnen komen. De rij-instructeur stelt slechts dat de door de examiner geconstateerde onvoldoende voertuigbeheersing hem *niet is opgevallen* en geeft aan dat hij de rijvaardigheid van verzoekster tijdens het examen

in een aantal gevallen anders beoordeelt (zoals wat betreft het bijplaatsen van de linkervoet, zie onder punt 3). De Nationale ombudsman ziet dan ook geen reden om aan de juistheid van het oordeel van de examinerator te twijfelen.

8. In de Regeling eisen praktijk-examen A (zie Achtergrond, onder 2.) staan de examenonderdelen genoemd. Zo moet de kandidaat tijdens het praktijkexamen laten zien dat hij op rechte weggedeelten kan rijden, dat hij bochten kan rijden, dat hij andere weggebruikers kan inhalen en obstakels voorbij kan rijden, dat hij op bijzondere weggedeelten kan rijden en dat hij rekening kan houden met onder meer fietsers en voetgangers en met de wegomstandigheden. Het CBR gaf tijdens het onderzoek door de Nationale ombudsman de gereden route weer en verklaarde dat het om een gebruikelijke route gaat die zoveel mogelijk situaties uit de regeling aan de orde laat komen. Verzoekster en haar instructeur hebben geen concrete feiten en omstandigheden genoemd die dat standpunt van het CBR weerleggen. Verzoekster vindt de route eenzijdig omdat die voornamelijk door 30 km zones ging. Zij noch haar instructeur, hebben echter ontkend dat er ook rechte stukken weg in de route voorkwamen, dat er zowel binnen als buiten de bebouwde kom werd gereden. Bovendien moet verzoekster, zoals het CBR terecht opmerkt, ook in 30 km zones het voertuig goed kunnen beheersen en moet ze putdeksels, fietsers en geparkeerde auto's voorbij kunnen rijden. Het is onvermijdelijk dat de ene route meer ideaal is dan de andere, maar van het CBR kan moeilijk verwacht worden dat het bij elk examen dezelfde route volgt. De stelling van verzoeksters instructeur dat hij "meent" niet de enige te zijn die de route niet normaal vindt, is zo weinig concreet, dat het de stelling van het CBR, dat het om een gebruikelijke route gaat, niet kan weerleggen.

9. Nu het oordeel van de examinerator over verzoeksters rijvaardigheid niet met vrucht is bestreden en de stelling van het CBR, dat het om een gebruikelijke route gaat, niet met concrete feiten of omstandigheden is weerlegd, kan verzoekster niet worden gevolgd in haar standpunt dat de conclusie van de examinerator over haar rijvaardigheid het gevolg is van de gereden route. Bovendien heeft de examinerator, nadat hij de voertuigbeheersing als onvoldoende beoordeelde, verzoekster bij wijze van herkansing een andere route laten rijden dan tijdens het eerste deel van het examen. Aangezien de examinerator tijdens het eerste deel van het examen de voertuigbeheersing met name in de bochten onvoldoende vond, is het begrijpelijk dat hij voor de herkansing een stuk route koos waar veel bochten in zaten.

10. In de brief van 1 mei 2001 gaf de instructeur weer, hoe hij de situatie op de weg en de rijvaardigheid van verzoekster tijdens het examen waarnam en beoordeelde. Zoals hierboven al is opgemerkt, is de beoordeling van het rijgedrag nu juist de specifieke deskundigheid van de examinerator. De examinerator en niet de instructeur beoordeelt, rekening houdend met de omstandigheden van het examen, of de kandidaat voldoende voertuigbeheersing heeft.

De onderzochte gedraging is op dit punt behoorlijk.

III. Ten aanzien van het gesprek van 25 juni 2001

1. Verzoekster stelt dat de examenmanager tijdens het gesprek op 25 juni 2001 de inhoud van haar twee brieven en het commentaar van haar instructeur door elkaar haalde en er meer aandacht uitging naar de relatie leerling-instructeur en de verstoorde verhouding tussen de examinerator en haar instructeur. In dat verband beklaagt ze zich erover dat het CBR de indruk wekte dat de mening van een instructeur per definitie en zeker in haar geval subjectief is en daarom niet ter zake doet.

2. De examenmanager gaf in zijn verslag over het gesprek aan, dat het gesprek een onvriendelijk karakter kreeg, mede doordat de instructeur zich steeds mengde in het gesprek. Het CBR stelde in reactie op deze klacht dan ook, dat het gesprek onder druk is komen te staan door de bemoeiingen van de instructeur, die met name betrokken waren op de verstandhouding met de examinerator. In die zin kon het CBR aan verzoekster toegeven dat de aandacht in het gesprek dreigde te verschuiven van haar examen naar de opinies van de rij-instructeur.

3. Uit de verklaringen van beide partijen blijkt dat zij beiden het gesprek niet als prettig hebben ervaren en dat er onevenredig veel aandacht uitging naar de relatie tussen de examinerator en de rij-instructeur. Over de oorzaak daarvan spreken partijen elkaar echter tegen. De examenmanager stelt dat de oorzaak mede gelegen is in het feit dat de instructeur zich steeds mengde in het gesprek. Verzoekster en haar instructeur leggen de oorzaak bij de examenmanager. Gezien het feit dat de lezingen van beide partijen elkaar tegenspreken en er geen feiten of omstandigheden zijn op grond waarvan de ene lezing meer aannemelijk kan worden geacht dan de ander, onthoudt de Nationale ombudsman zich op dit punt van een oordeel.

4. Verzoeksters instructeur is tevens haar levenspartner, met wie zij samenwoont. Hij is daarom niet alleen zakelijk, uit hoofde van zijn beroep, bij deze zaak betrokken, maar ook persoonlijk, uit hoofde van zijn persoonlijke verbintenis met verzoekster. Gezien die laatstgenoemde omstandigheid is het nagenoeg onmogelijk om onbevooroordeeld te zijn. De mening van de instructeur kan in dit geval daarom niet als die van een onafhankelijke derde worden beschouwd.

Voor zover door het CBR de indruk is gewekt dat de instructeur subjectief is, is de gedraging dan ook behoorlijk.

IV. Ten aanzien van de beslissing van 10 juli 2001

1. Bij brief van 10 juli 2001 heeft het CBR verzoeksters klacht ongegrond verklaard. Verzoekster stelt dat het CBR in die brief niet op alle punten van haar rij-instructeur is ingegaan en dat het, waar dat wel is gebeurd een verkeerde weergave van zijn standpunt

heeft gegeven. In haar klachtbrief aan de Nationale ombudsman stelt zij dat het CBR in de brief van 10 juli 2001 het commentaar van haar rij-instructeur van 1 mei 2001 samenvat tot drie punten en dat die punten alledrie onjuist of verdraaid worden weergegeven.

2. Het CBR had in de brief van 10 juli 2001 het bezwaar van de instructeur als volgt samengevat: de locatie van de bijzondere verrichtingen was twijfelachtig, de gekozen route was niet verantwoord en de door de examinerator opgemerkte fouten waren een logisch gevolg van de door hem gekozen route.

3. De instructeur stelde over die samenvatting het volgende. Allereerst stelde hij dat de locatiekeuze van de bijzondere verrichtingen in de klacht zelf geen discussiepunt was. Hij had slechts voorbeelden willen noemen, die los staan van deze klacht, van in zijn ogen discutabele voorvallen met dezelfde examinerator bij andere examenritten betreffende onder meer de oefenlocaties. Dit, omdat de examinerator volgens de instructeur in reactie op de klacht aangaf nooit commentaar op zijn routes te hebben gekregen. Verder stelde hij niet te hebben beweerd dat de routekeuze onverantwoord was. Wel had hij gezegd dat *als* er eerder in een examen een gebrek aan voertuigbeheersing geconstateerd *zou zijn* het vervolg van de route onverantwoord zou zijn geweest in verband met de veiligheid van de kandidaat. Naar zijn mening was dat gebrek aan voertuigbeheersing er niet. Hij vond de routekeuze dan ook niet onverantwoord, maar wel vreemd. Een route door overwegend 30 km zones was naar zijn mening niet geschikt om een goed beeld te krijgen van de capaciteit van een kandidaat.

4. Het CBR stelde tijdens het onderzoek door de Nationale ombudsman dat op bepaalde punten uit de brief van 1 mei 2001 niet was gereageerd, omdat ze stellingen en beweringen bevatten die niet op de klacht van verzoekster betrekking hebben, een herhaling inhouden van eerdere standpunten, een redenering inhouden die niet relevant is, of het oordeel en de perceptie van de instructeur weergeven.

5. De Nationale ombudsman is van mening dat het CBR niet expliciet en uitgebreid op alle dertien punten van de zeer uitvoerige brief van 1 mei 2001 behoefde te reageren. Met het CBR is hij van mening dat een deel van de punten niet relevant is voor de klacht.

Zo noemt de instructeur onder meer voorbeelden van andere examenritten die, zoals hij zelf in zijn brief van 20 juli 2001 al aangeeft, los staan van de klacht van verzoekster. De instructeur stelt dat hij die voorbeelden heeft genoemd naar aanleiding van de stelling van de examinerator, dat hij nooit enig commentaar heeft gehad op zijn routekeuze. (Daarmee geeft hij overigens de stelling van de examinerator onjuist weer. In zijn reactie op de klacht, op 24 april 2001 door het CBR naar verzoekster gestuurd, stelt de examinerator namelijk dat er nooit door enige instructeur aanmerkingen zijn gemaakt op de *onderhavige* route. De voorbeelden die de instructeur noemt, weerleggen die stelling niet, aangezien ze betrekking hebben op andere routes.) De voorbeelden zijn, hoe dan ook, niet relevant voor de klacht en het CBR kon daaraan in zijn reactie op de klacht voorbij gaan. Voor zover de

instructeur zijn mening geeft over hoe om te gaan met een zwakke, onzekere, zenuwachtige kandidaat, ontbreekt eveneens de relevantie. De instructeur zelf stelt (in de brief van 27 december 2001) immers, dat hij daarmee doelt op een hypothetische situatie die niet refereert aan de prestaties van verzoekster. Aan dit punt kon het CBR dus terecht voorbij gaan. Waar de instructeur het examen analyseert, beschrijft wat hij heeft waargenomen en hoe hij de prestaties van verzoekster beoordeelt, kon het CBR in zijn reactie volstaan met de opmerking dat het de specifieke deskundigheid van de examiner is om de rijvaardigheid tijdens een examen te beoordelen. De instructeur heeft, zoals hierboven al is vastgesteld, geen feiten en omstandigheden genoemd die aanleiding geven aan dat oordeel van de examiner te twijfelen. Het CBR hoefde hier dan ook niet verder op in te gaan.

De onderzochte gedraging is in zoverre behoorlijk.

6. Verzoekster kan echter wel worden gevolgd in haar standpunt dat de punten uit de brief van 1 mei 2001 waarop het CBR in de brief van 10 juli 2001 is ingegaan, verkeerd zijn weergegeven.

Zo schrijft de instructeur letterlijk dat hij de keuzes van de locaties wat betreft de bijzondere verrichtingen ter discussie stelt. Uit de context van zijn brief wordt duidelijk dat hij daarmee doelt op andere examenritten dan de onderhavige. Het is dus niet zo, dat hij, zoals het CBR in de brief van 10 juli 2001 stelt, de keuze van de locatie van de bijzondere verrichtingen bij het onderhavige examen twijfelachtig vond. Verder schrijft hij dat *a/s* de examiner de prestaties van de kandidaat al zwak vond, hij de routekeuze ter discussie stelt. Tegelijkertijd geeft hij echter aan, dat hij de uitvoering door verzoekster tijdens haar examen voldoende vond. Het is dus niet zo, dat hij de routekeuze in het geval van verzoeksters examen onverantwoord vond.

De onderzochte gedraging is in zoverre dan ook niet behoorlijk.

V. Ten aanzien van het vastleggen in de beslissing van 10 juli 2001 dat verzoekster in het gesprek op 25 juni 2001 zou hebben erkend dat zij niet anders zou hebben gereden dan door de examiner is omschreven

1. Op 25 juni 2001 vond er in het kader van de klachtafhandeling een gesprek plaats tussen verzoekster en de instructeur enerzijds en de examenmanager anderzijds. In de brief van 10 juli 2001, waarin de klacht ongegrond wordt verklaard, stelt het CBR onder meer dat verzoekster in het genoemde gesprek erkende dat ze niet anders heeft gereden dan door de examiner is omschreven.

2. Tijdens het onderzoek door de Nationale ombudsman heeft het CBR de bevindingen van de examenmanager over het gesprek overgelegd. Daarin stelt de examenmanager dat verzoekster, gevraagd te reageren op de door de examiner genoteerde fouten op het

uitslagformulier, de genoteerde fouten niet kon weerleggen.

3. Verzoekster betitelt de stelling van het CBR als onwaar. Ze stelt dat ze tijdens het gesprek heeft geprobeerd om uit te leggen dat ze onterecht gezakt is, maar dat ze geen kans zag haar standpunt voldoende kracht bij te zetten omdat de examenmanager hamerde op de objectiviteit van de examinerator en het onmogelijk achtte in te gaan op gebeurtenissen tijdens het examen, omdat hij er zelf niet bij was geweest. Haar instructeur stelt verder, dat als het CBR concludeert dat verzoekster tijdens het gesprek de uitslag niet heeft kunnen weerleggen, dat veeleer is doordat verzoekster de moed in de schoenen was gezakt gezien de toon van het gesprek en het naar zijn mening dogmatische aspect van de stellingname van het CBR: objectieve examinerator, subjectieve instructeur en onwetende leerling.

4. De lezingen van verzoekster en haar instructeur enerzijds en van de examinerator anderzijds staan dus tegenover elkaar. Nu er geen feiten of omstandigheden zijn op grond waarvan de ene lezing meer aannemelijk kan worden geacht dan de ander, onthoudt de Nationale ombudsman zich op dit punt van een oordeel.

Conclusie

De klacht over de examinerator, die wordt aangemerkt als een klacht over het Centraal Bureau Rijvaardigheidsbewijzen, is niet gegrond.

De klacht over het Centraal Bureau Rijvaardigheidsbewijzen is niet gegrond voor zover tijdens het gesprek op 25 juni 2001 de indruk is gewekt dat de mening van verzoeksters instructeur subjectief is en voor zover in de beslissing van 10 juli 2001 niet is ingaan op alle door de rij-instructeur aangevoerde punten.

De klacht is gegrond wat betreft het in de brief van 10 juli 2001 verkeerd weergegeven van het standpunt van verzoeksters rij-instructeur.

Ten aanzien van de constatering in de beslissing van 10 juli 2001 dat verzoekster in het gesprek op 25 juni 2001 zou hebben erkend dat zij niet anders zou hebben gereden dan door de examinerator is omschreven, en ten aanzien van het feit dat tijdens het gesprek op 25 juni 2001 meer aandacht is uitgegaan naar de relatie leerling-instructeur en de verstoorde verhouding tussen de betrokken examinerator en haar instructeur, wordt geen oordeel gegeven.

Onderzoek

Op 26 juli 2001 ontving de Nationale ombudsman een verzoekschrift van mevrouw Z. te Rotterdam, met een klacht over een gedraging van een examinerator van de Stichting Centraal Bureau Rijvaardigheidsbewijzen en een gedraging van de Stichting Centraal

Bureau Rijvaardigheidsbewijzen (het CBR). Naar deze gedragingen, waarbij de gedraging van de examinerator wordt aangemerkt als een gedraging van het CBR, werd een onderzoek ingesteld.

In het kader van het onderzoek werd het CBR verzocht op de klacht te reageren en een afschrift toe te sturen van de stukken die op de klacht betrekking hebben.

Tijdens het onderzoek kregen het CBR en verzoekster de gelegenheid op de door ieder van hen verstrekte inlichtingen te reageren.

Tevens werd het CBR een aantal specifieke vragen gesteld.

Het resultaat van het onderzoek werd als verslag van bevindingen gestuurd aan betrokkenen.

Het CBR en verzoekster deelden mee zich met de inhoud van het verslag te kunnen verenigen. De betrokken examinerator gaf binnen de gestelde termijn geen reactie.

Bevindingen

De bevindingen van het onderzoek luiden als volgt:

A. feiten

1. Verzoekster legde op 3 april 2001 motorrijexamen af bij de stichting Centraal Bureau Rijvaardigheidsbewijzen (het CBR). Ze is niet geslaagd voor dat examen. Diezelfde dag diende ze een klacht in bij het CBR over de uitslag van het examen. In haar klachtbrief, gericht aan de heer B., de examinerator, schreef ze onder meer het volgende:

“Momenteel zit ik me ongelooflijk te ergeren aan het feit dat ik gezakt ben om de reden dat ik volgens u nogal slingerde, instabiel en onzeker reed.

Waar ik me vooral aan erger, is dat het examen na de autosnelweg en bijzondere verrichtingen slechts door 30 zones en woonwijken ging zodat ik iedere keer weer mocht laten zien dat putten en fietsers omzeild dienen te worden (...). Ik had u graag willen laten zien dat ik ook door kan rijden, vlotte vloeiende bochten op een dijkje en dergelijke, maar u heeft mij daar geen gelegenheid voor gegeven. Alleen gedraai op de vierkante meter, hoe krapper hoe beter leek het wel. (...)

Ik krijg de indruk dat u mij hoe dan ook wilde laten zakken, door in plaats van wat variatie in de route aan te brengen, alleen maar krappe wegen in te sturen waar fouten op de loer liggen. (...)

Aangezien ik mijns inziens geen faire kans gekregen heb om andere dingen te laten zien dan door voornoemde wijken en 30 zones te rijden, ben ik het volstrekt oneens met de gang van zaken en met uw eindoordeel.”

2. Bij brief van 24 april 2001 stuurde het CBR verzoekster naar aanleiding van haar klacht de reactie van de betrokken examiner. Zijn reactie luidt als volgt:

“...Omdat (verzoekster; N.o.) mij nogal gespannen leek, besloot ik het examen te starten met een tweetal lange aantal lange rechte stukken weg, onderbroken door de oefeningen en een klein stukje door de wijk.

De oefeningen bleken matig, maar voldoende. Ik kon wat vraagtekens plaatsen bij de voertuigbeheersing.

Tijdens het daarop volgende stukje rijden door het wijkje (ongeveer 6 keer afslaan) bleek mij dat kandidaat onvoldoende beheersing had over de motor. Met name in de bochten bij het afslaan was ze niet stuurvast. Dit bleek mij uit het feit dat ze de bochten te groot of te scherp nam en in een aantal gevallen niet in staat bleek beide benen op de voetsteunen te houden (onbalans).

Op het daaropvolgende lange rechte stuk weg langs de Reeuwijkse Plassen maakte kandidaat veel stuurbewegingen om putdeksels e.d. te ontwijken. Deze rijstijl is vaak het gevolg, dat kandidaten te kort voor de motor kijken, waardoor oneffenheden in het wegdek, strepen, pijlen en putdeksels te laat worden opgemerkt.

Teneinde een volledig plaatje te krijgen over de al dan niet stuurvastheid van de kandidaat koos ik bij wijze van herkansing voor een stuk route met meer bochten.

Tijdens deze herkansing (langs het station en over de Winterdijk) werd mijn indruk bevestigd, dat kandidaat over onvoldoende voertuigbeheersing beschikt.

Tijdens het nagesprek heeft (verzoekster; N.o.) zich niet negatief uitgelaten over de gereden route of de uitslag van het examen. Ik heb haar de goede raad gegeven om tijdens een mogelijk volgend examen gebruik te maken van een motorfiets waarop ook is geleest. Dat zal waarschijnlijk een beter beeld geven van haar rijcapaciteiten.

M.b.t. de gereden route merk ik op, dat de gereden examenroute vaker door mij wordt gebruikt. Nog nimmer is door enige instructeur, ook door (verzoeksters instructeur; N.o.) niet, daarover enige aanmerking gemaakt...”

3. Verzoekster reageerde bij brief van 1 mei 2001 met de mededeling aan het CBR dat een aantal zaken die de examiner noemde volgens haar haaks staan op de waarheid, dan wel verkeerd zijn omschreven. Voorts gaf verzoekster aan dat ze haar instructeur en partner, de heer R., die zich tijdens het examen in dezelfde auto als de examiner

bevond, gevraagd had om zijn commentaar op de reactie van de examiner. Dat commentaar, bestaande uit dertien punten, stuurde ze mee, waarbij ze aangaf dat ze zich daarbij volledig aansloot. De instructeur schreef onder meer:

“2. Examen gestart met een tweetal lange stukken weg? Wordt hiermee bedoeld vanaf The Hill linea recta de snelweg op naar afslag Reeuwijk en vervolgens richting sporthal te Reeuwijk ten behoeve van de bijzondere verrichtingen?

3. De bijzondere verrichtingen werden zonder herhalingen voldoende uitgevoerd, alleen de slalom (de eerste oefening was matig en had wat mij betreft over gemoeten), de rest was binnen de marge zonder echt slecht of erg goed te zijn en duiden zeker niet op gebrek aan voertuigbeheersing. Was dat wel zo geweest had ik dat graag ter plekke gehoord.

4. Na de bijzondere verrichtingen doken we een woonwijk in met veel asverschuivingen putdeksels en geparkeerde voertuigen. De kandidaat had daar vlotter doorheen gekund, maar koos voor het zichtbaar uitgebreid uitvoeren van het kijkgedrag zonder dat het rijden daarmee overdreven hoekig werd. De koerswijzigingen werden via de heupen ingezet, verkanten c.q. afschuinen, het uitwijken voor obstakels kan in zo'n geval niet uitgelegd worden met gebrekkige voertuigbeheersing tenzij het echt storend wordt, dat was het in mijns inziens niet, maar de heer B. had snel zijn conclusie gemaakt waarna ik liet blijken dat het wel meeviel in mijn ogen. Te grote en te scherpe bochten zijn mij niet opgevallen. Bij het afslaan werd er wel gecorrigeerd bij een tempo van zo'n 15 a 20 km/h, maar dat was bij haaks afslaan, wat iets anders is dan een bocht door met een trekkende motor. Wel moesten er een aantal verkeersstops gemaakt worden waarbij niet helemaal recht gestopt werd en de linkervoet bijgeplaatst werd. Dit had meer te maken met de verscheidene wachtende auto's voor ons dan met gebrekkige voertuigbeheersing. Het stapvoets rijden in het parcours had in mijn ogen strakker gekund maar dat er onbalans was en de voeten niet op de stepjes gehouden konden worden is mij niet opgevallen. Deze frase is in mijn opinie volstrekt onwaar en drukt een zware stempel op de conclusie van de heer B.

5. De daarop volgende rechte weg langs de Reeuwijkse Plassen werd afgelegd achter een grote vrachtauto en een personenauto. Dit ging vrij langzaam daar het voorste voertuig de chicanes in deze zo rechte weg rustig diende te nemen en halverwege deze weg bij werkzaamheden een geparkeerde vrachtauto moest voorbijgaan, waarbij beide spiegels elkaar dreigden te gaan raken. Dit leidde tot een zeker oponthoud. Gezien de omstandigheden op deze weg, bij gebrek aan vrij zicht, kan ik niet anders concluderen dat het kort voor de motor kijken en de vele stuurbewegingen achteraf in de perceptie van de heer B. gevormd zijn.

6. Al met al was de rit na de oefeningen via een krappe woonwijk en door een chaotisch verkeersbeeld inclusief oponthoud niet zeer vlot verlopen maar moest het volgens de heer B. allemaal wat vlotter. Daarop heb ik al tijdens het examen gezegd dat het in de tot nu toe

verreden examenroute moeilijk vlot doorrijden is en dat je de kandidaat ruimte moet geven om te laten zien dat de kandidaat wél kan sturen.

7. Vervolgens doken we een 30 km zone in.

8. Via een krappe uitrit, een gevaarlijk verkeerssituatie (de voorrangsbocht situatie vlak voor het Plesmanplein zou ik met een zenuwachtige zwakke kandidaat vermijden gezien de hoeveelheid (bijna) ongevallen die juist op dat punt plaats vinden) zijn we langs het centraal station de volgende 30 zone ingedoken (park en Winterdijk). Wederom vond ik de onbalans niet echt opvallen. Wel zet ik vraagtekens bij de gekozen route. Wat de heer B. een herkansing noemt, vind ik meer het zoeken naar situaties waar een meer dan gemiddeld zenuwachtige kandidaat alleen nog maar meer onzeker van kan worden. De kandidaat zei na afloop dan ook, "ik dacht bij de tweede en derde woonwijk c.q. 30 zone, er is zeker wat mis met het kijkgedrag of zo, want anders hoef je nooit op elke kruising zo'n beetje af te slaan dus ging ik steeds meer twijfelen of ik wel goed keek, want ik dacht dat ik al de hele tijd netjes de kijkprocedure gevolgd had". Dit zal ongetwijfeld het wat meer zoekerig rijden dan ze normaal is te doen tot gevolg hebben gehad.

9. De route Winterdijk, Kanaaldijk en via een haarspeldbocht met haaiantanden de Nieuwe Gouwe O.Z. op zou een leuk tussendoortje zijn tijdens een genoeglijke rit. Als de heer B. een kandidaat zwak vindt, onbalans ziet vertonen, de voeten niet op de stepjes ziet houden, kortom een gevaar op de weg vindt, vind ik vooral de "kruising" Kanaaldijk-Nieuwe Gouwe O.Z. misdadig en vragen om ongelukken. Tijdens het examen werd deze situatie echter vlot uitgevoerd. Als je in voornoemde situatie bij voorrang verlenen laat (bij de haaiantanden) tot stilstand komt en de rechtervoet op de grond zet, val je (als je korte benen hebt) geheid om. De weg loopt daar ter plekke schuin omhoog terwijl je overhaaks (bijna 180 graden) naar rechts moet afslaan en dan blijkt de grond ineens zo ver weg te zijn dat je alleen je linker of beide voeten kan gebruiken, maar ja dat zou weer op onbalans duiden. Ander gevaar ter plekke is dat een zwakke kandidaat daar te wijd rechtsaf gaat en daardoor tussen de koplampen van een aanstormende auto kan komen.

10. De dagen na het examen van 3 april heb ik deze route meerdere malen met leerlingen gereden. De route werd over het algemeen als onprettig ervaren. Een leerling viel inderdaad op bovengenoemde kruising om, door te korte benen en te laat bijplaatsen van de linkervoet (de volgende dag glansrijk geslaagd voor haar examen). Meerdere leerlingen kwamen daar op of over de wegas uit en dat waren niet de zwakste leerlingen. Delen van de route worden door mij als oefenterrein gebruikt maar enkele situaties zou ik mijden met onervaren of zwakke leerlingen als ik het gevoel heb dat ze het nog niet aankunnen. Tijdens een examen moeten dergelijke verkeerssituaties vanzelfsprekend geen probleem zijn. Als de heer B. de prestaties van de kandidaat reeds voor deze knelpunten in het traject qua voertuigbeheersing onder de maat vond, stel ik derhalve de route keuze van de heer B. ter discussie. In het geval van het examen van (verzoekster; N.o.) vond ik de uitvoering voldoende en verbaasde me over de uitslag van het examen. Als de heer B. het

halverwege het examen al zo zwak vond als hij in zijn reactie beweert vind ik zijn routekeuze onverantwoord.

11. (Verzoekster; N.o.) heeft inderdaad al verschillende motoren bestuurd, waaronder zwaardere lesmotoren (...). Echter, daar zij volgens de regels op een lichte motor dient af te rijden heeft zij dat op een Honda CB 250 gedaan, een motor waar ze in de weken voor het examen mee heeft geoefend en inmiddels voldoende aan gewend was geraakt.

12. (...) Helaas ben ik na afloop bij examens van de heer B. in toenemende mate regelrecht verrast over de uitslag. Ook hier in zowel positieve, als in negatieve zin. Ook valt mij in toenemende mate de diversiteit van de moeilijkheidsgraad van de examenroutes van de heer B. op. Van meer dan gemiddeld moeilijk tot regelrecht te simpel voor woorden.

13. De keuzes van de locaties voor wat betreft de bijzondere verrichtingen stel ik bij deze ook openlijk ter discussie. Dezelfde dag als voornoemd examen moest een oefening (de 3 cirkels) door een kandidaat uitgevoerd worden binnen een halve meter van een nogal ongelijke rand tussen asfalt en klinkers met op de naastgelegen parkeerplaats geparkeerde auto's op ongeveer een meter naast deze oefening. (...) Een week later moest een (ook weer meer dan gemiddeld zenuwachtige) kandidaat de oefeningen afwerken op het parkeerterrein bij het zwembad te Moordrecht. Ter plekke is het door inmiddels zo goed als afgeronde werkzaamheden zeer vuil en zanderig aan de randen van het asfalt en de richels naar het klinkergedeelte (de parkeerplaatsen). Voorheen waren daar de oefeningen zoals de halve draai, het achtje en de 3 cirkels goed uit te voeren op half asfalt, half klinkers, maar door de zanderigheid van het klinkergedeelte nu zo goed als onuitvoerbaar. (...)"

4. Bij brief van 30 mei 2001 stuurde het CBR verzoekster het commentaar van de examiner op haar reactie van 1 mei 2001. De examiner schreef:

"...Als instructeur R. opmerkt, dat niet alle examenroutes precies gelijkwaardig zijn, als hij opmerkt, dat niet alle beschikbare terreinen voor bijzondere verrichtingen exact gelijk aan elkaar zijn, dan heeft hij daarin gelijk. Iedere route heeft voor- én nadelen, ieder oefenterrein heeft voor- én nadelen.

Om echter de meest ideale examenroute en het meest ideale terrein voor ieder examen te gebruiken is om examentechische redenen niet juist.

Zodra er zich tijdens examens omstandigheden voordoen die niet geheel optimaal zijn, worden deze meegenomen in de beoordeling.

De door (verzoekster; N.o.) gereden examenroute alsmede het gebruikte oefenterrein wordt door mij en mijn collega examinatoren regelmatig gebruikt.

Naar aanleiding van haar klacht, heb ik de met (verzoekster; N.o.) gereden examenroute, in de afgelopen weken met verschillende opleiders meerdere malen gereden. Eén instructeur gaf mij, daarnaar gevraagd aan, dat het laatste stukje van de route, het stuk over de Winterdijk naar zijn mening achterwege had kunnen blijven.

Ik blijf van mening dat de gereden route tijdens het rij-examen van (verzoekster; N.o.), noch de locatie voor de bijzondere verrichtingen mij aanleiding geeft om daarvan in de toekomst af te wijken...”

5. Op 25 juni 2001 vond er een gesprek over de klacht plaats tussen verzoekster en de heer R. enerzijds en de examenmanager, de heer M., anderzijds.

6. In een brief van 10 juli 2001 verklaarde het CBR de klacht over de uitslag van het examen ongegrond. Het CBR stelde daarin dat bij het onderzoek naar aanleiding van de klacht was gebleken:

“... dat (verzoekster; N.o.) naar de mening van de examinerator 3 examenonderdelen nog onvoldoende beheerste, te weten:

- het rijden op rechte en bochtige weggedeelten;
- het afslaan (veranderen van richting);
- het rijstrook wisselen en/of zijdelings.

Bij al deze onderdelen was de beheersing van het voertuig nog onvoldoende...”

Verder werd onder meer het volgende gesteld:

“...In uw brief (van 1 mei 2001; N.o.) geeft u te kennen dat een aantal door de heer B. genoemde zaken naar uw opvatting haaks op de waarheid staan dan wel verkeerd zijn omschreven. U hebt uw instructeur gevraagd zijn visie op het gebeurde te geven. (...) Samengevat komen de bezwaren van uw instructeur tegen de gang van zaken tijdens uw examen neer op de volgende zaken:

- de locatie van de bijzondere verrichtingen was twijfelachtig;
- de gekozen route was niet verantwoord;
- de door de heer B. opgemerkte fouten waren een logisch gevolg van de door hem gekozen route.

(...)

In dit gesprek (van 25 juni 2001; N.o.) erkende u dat u niet anders hebt gereden dan door de heer B. is omschreven. Wellicht had uw rijstijl vloeiender gekund en hebt u enkele fouten gemaakt maar naar uw overtuiging had dit niet tot een onvoldoende examen hoeven leiden.

De heer M. (de examenmanager; N.o.) heeft u uitgelegd dat het de specifieke deskundigheid van de examiner is om te beoordelen of een kandidaat al dan niet rijvaardig is. Voor de kandidaat zelf of de rij-instructeur is hierin geen rol weggelegd.

De kritiek van uw instructeur op de gekozen locatie voor de bijzondere verrichtingen en gereden route kan de heer B. niet goed plaatsen. Hij merkt op dat beiden door alle examinatoren met regelmaat gebruikt worden zonder dat hierover negatieve opmerkingen worden gemaakt. Voor zover zich tijdens een examen omstandigheden voordoen die niet optimaal zijn, worden deze in de beoordeling meegenomen.

Uw instructeur bleef het ook na de gegeven uitleg oneens met de uitslag van het examen.

Uit ons onderzoek zijn geen feiten naar voren gekomen die erop wijzen dat u geen eerlijke kans geboden zou zijn. Wij zijn tot de conclusie gekomen dat de examiner op grond van de door hem geconstateerde en daarom op het uitslagformulier genoteerde fouten, uw examen terecht als onvoldoende heeft beoordeeld. Derhalve achten wij de klacht over de uitslag van het examen niet terecht.

Gezien de langere afhandelingstermijn van uw klacht heeft de heer M. u toegezegd dat uw herexamen met enige voorrang behandeld zal worden...”

7. Op 20 juli 2001 stuurde de heer R. een brief naar het CBR waarin hij reageerde op de klachtenprocedure. Daarin stelde hij onder meer het volgende:

“Als een examiner per definitie als deskundig, betrouwbaar en objectief, een kandidaat onwetend en een instructeur per definitie als subjectief beschouwd wordt, en dus de uitslag van de procedure op voorhand vast staat, begrijp ik niet waarom bij de betrokkenen zo veel commotie ontstaan is. Mij ontgaat de noodzaak om überhaupt te voorzien in een klachtenprocedure bij zo'n stellingname, behalve dan dat de mogelijkheid in een klachtenprocedure te voorzien wettelijk geregeld is.

(...)

In de afwijzing van de klacht (...) word ik op drie punten geciteerd (...).

Nergens, noch schriftelijk, noch mondeling heb ik deze uitlatingen gedaan. Hieronder volgt wat ik wel ter tafel heb gebracht:

De locatiekeuze van de bijzondere verrichtingen was in de klacht zelf **geen** discussiepunt. Mij werd verweten dat ik naar aanleiding van het schriftelijke verweer van de heer B., dat hij nog nimmer van enig instructeur commentaar op zijn routekeuze heeft gehad, een aantal voorbeelden van, in mijn ogen, discutabele voorvallen bij andere examenritten met betrekking tot onder andere de oefenlocaties aangedragen heb. Deze voorbeelden stonden dus **los** van bovengenoemde klacht. Des te wranger is dat dit aspect nu volledig uit zijn context gehaald wordt en als niet relevant argument in de afwijzing vermeld is.

Nimmer heb ik beweerd dat de routekeuze onverantwoord was. Wel heb ik aangedragen dat **als** er in een vroeg stadium een gebrek aan voertuigbeheersing geconstateerd zou zijn, het vervolg van de route ronduit discutabel of zelfs onverantwoord zou zijn geweest in verband met de veiligheid van de kandidaat. Daar er in mijn ogen van zulk evident gebrek aan voertuigbeheersing **geen** sprake was, achtte ik de routekeuze niet zozeer onverantwoord als wel een vreemde aaneenschakeling van krappe straatjes in 30-zone's. Wat de heer B. een herkansing noemt, noem ik het op de proef stellen van iemands zenuwen in een niet representatief parcours.

Voor zover ik de statistieken mag geloven sneuvelen er meer motorrijders op provinciale wegen en op bochtige dijkjes door een foute bochtentechniek of inschattingfouten met betrekking tot de mogelijke en veilige snelheid ter plekke dan in bijvoorbeeld 30-zone's. Als dit als een plausibel uitgangspunt mag worden lijkt het me zinnig in te gaan op het commentaar van mij en meerdere collega's met mij dat een examenroute overwegend door 30 zone's niet geschikt is om de ware capaciteit van een kandidaat in beeld te krijgen.”

B. Standpunt verzoekster

Voor het standpunt van verzoekster wordt verwezen naar de klachtsamenvatting onder Klacht. In haar brief aan de Nationale ombudsman van 23 juli 2001 stelde ze onder meer:

“(…) Uit het gesprek (van 25 juni 2001; N.o.) kunnen een aantal zaken duidelijk afgeleid worden:

- De rol van een examiner staat niet ter discussie.
- Van een kandidaat mag niet verwacht worden een zinnige rol in een discussie m.b.t. de examenuitslag te spelen.
- De mening van een rij-instructeur is per definitie en zeker in mijn geval subjectief en doet dus ook niet ter zake.

Tijdens het gesprek bleek de inhoud van mijn twee brieven en het commentaar van mijn instructeur op de brief van de examiner door elkaar gehaald te worden en werd nauwelijks ingegaan op de inhoud ervan. Wel was er veel aandacht voor de relatie

leerling-instructeur en de inmiddels verstoorde verhouding tussen examiner en instructeur.

Ik bleef volhouden tijdens het examen een eenzijdige route voorgeschoteld te hebben gekregen met uitsluitend krappe weggetjes in woonwijken en 30-zones en dat het geconstateerde gebrek aan voertuigbeheersing niet klopte.

Op 10 juli 2001 volgt schriftelijk de uitspraak: klacht niet terecht.

In (de brief van 10 juli 2001; N.o.) staan de volgende onjuistheden:

1. Tijdens het gesprek van 25 mei 2001 (moet zijn 25 juni 2001; N.o.) zou ik erkend hebben niet anders gereden te hebben dan door de examiner omschreven. Dit is volstrekt onwaar!

2. Het commentaar van mijn rij-instructeur wordt samengevat tot drie punten, echter alledrie niet juist of verdraaid weergegeven.”

C. Standpunt Centraal Bureau Rijvaardigheidsbewijzen

1. Bij brief van 27 november 2001 reageerde de stichting Centraal Bureau Rijvaardigheidsbewijzen (het CBR) op de klacht. Het CBR liet onder meer het volgende weten:

“De feitelijke route tijdens het examen van (verzoekster; N.o.) is weergegeven in bijlage 1 (zie hieronder onder 2.a.; N.o.); duidelijk is dat zowel binnen als buiten de bebouwde kom is gereden, terwijl de route verder zoveel mogelijk situaties tegenkomt die in de regeling (de Regeling eisen praktijkexamen (A); N.o.) zijn genoemd. Vooral 30km zones behoren (...) tot de normale infrastructuur, en putdeksels, fietsers en geparkeerde auto's behoren tot het normale verkeersbeeld. De route die gereden is, is niet alleen voor de heer B., maar ook voor zijn collega's een volstrekt normale route.

De examiner heeft gedurende de rit een aantal fouten moeten noteren tengevolge waarvan de uitslag van het examen onvoldoende was. Het vormen van een oordeel over de handelingen van de kandidaat is de specifieke taak en deskundigheid van de examiner.

Bovengenoemde feiten bepalen in onderlinge samenhang de valide uitslag van het examen.

(Verzoekster; N.o.) geeft aan dat er door CBR onvoldoende rekening is gehouden met de inbreng van de rij-instructeur (brief van 1 mei 2001) resp. dat deze inbreng in een gesprek van 25 juni 2001 niet voldoende aan de orde is gekomen.

De brief van 1 mei 2001 van de heer R. (verzoeksters instructeur; N.o.) bevat een aantal stellingen en beweringen, die niet op de klacht van (verzoekster; N.o.) betrekking hebben, dan wel een redenering inhouden die niet relevant is. Dit geldt met name de punten 1 t/m 3 en 5 t/m 7. Uit punt 4 blijkt dat ook de instructeur waarnam dat (verzoekster; N.o.) niet alles foutloos uitvoerde, maar dat hij deze fouten anders woog.

Ook punt 8 bevat een subjectieve perceptie van de instructeur, die qua weging anders ligt dan de beoordeling door de examiner. Overigens valt hier op dat de instructeur de kandidaat “zwak” noemt, hetgeen betekent dat de prestatie gedurende het eerdere deel van de rit ook in zijn ogen niet goed was. Ook punt 9 bevat een aantal wijze adviezen hoe met een zwakke kandidaat moet worden omgegaan; een examiner heeft aan dergelijke adviezen geen boodschap; hij moet er van uit (kunnen) gaan dat de kandidaat rijvaardig is en dat kan laten zien. Overigens laat de uitdrukking “leuk tussendoortje tijdens een genoeglijke rit” zich moeilijk verenigen met “misdadig en vragen om ongelukken”.

De punten 10 t/m 13 zijn deels een herhaling (van 9: routekeuze voor zwakke kandidaten) deels verzwakkingen (punt 11: kandidaat heeft op meerdere motoren gelest!) deels niet ter zake (punten 12 en 13 met betrekking tot routekeuze en keuze bijzondere verrichtingen).

Het is om deze redenen dat de brief van 1 mei van de heer R. in de brief van 10 juli 2001 kort en kernachtig kon worden afgedaan (...).

Het gesprek van 25 juni 2001 is van de kant van CBR gevoerd door de examenmanager (...). Deze heeft zijn bevindingen over dat gesprek per interne brief aan (het CBR; N.o.) d.d. 19 november meegedeeld (zie hieronder onder 2.b; N.o.).

Uit deze brief moge voldoende blijken dat klaagster niet heeft weerlegd hetgeen door de examiner op het uitslagformulier is genoteerd. Ook blijkt daaruit dat de bespreking met (verzoekster; N.o.) onder druk is komen te staan door de bemoeiingen van de heer R., die met name betrokken waren op de verstandhouding met examiner B. In deze zin kan aan klaagster worden toegegeven dat de aandacht in het gesprek dreigde te verschuiven van haar examen naar de opinies van de rij-instructeur. Indien zij die mening ook tijdens het gesprek had, zou zij zelf aan de heer R. hebben kunnen verzoeken zich niet (op deze wijze) in het gesprek te mengen.”

2. Bij de reactie waren onder meer de volgende stukken gevoegd:

a. een toelichting van de examiner op de gereden route:

“...Volgens de handleiding voor examinatoren moet een route voldoen aan een bepaalde opbouw m.b.t. de zwaarte van de route. Alle examenonderdelen moeten voldoende kunnen worden getoetst. Ook bestaat volgens diezelfde handleiding de mogelijkheid een of meerdere examenonderdelen te herkansen indien er nog twijfel over de rijvaardigheid van de kandidaat bestaat.

De door mij gereden examenroute ging via de autosnelweg naar Reeuwijk. Na de bijzondere verrichtingen aan de Buitenomweg te Reeuwijk ging de route door een wijk met een tiental keren links- en rechtsaf slaan. Vervolgens werd over een lange rechte weg, de Zoutmansweg en de Bodegraafsestraatweg weer richting Gouda gereden. Ook daar heb ik de kandidaat door een woonwijk laten rijden (met een zestal keren afslaan) om uit te komen bij het plein voor de tunnel. Normaal gesproken wordt dit plein half rond gereden en wordt via een woonwijk de oproepplaats van het CBR weer opgezocht. In dit geval besloot ik kandidaat te laten herkansen op het onderdeel **rechteweg** en **afslaan**, omdat ik tot op dat moment sterke twijfels had over de stuurvastheid van de kandidaat.

Ik heb gekozen voor een stuk route waarin duidelijk de rijvaardigheid van kandidaat kon worden getoetst. Een stuk route waarin alle voorkomende situaties die een motorrijder aan moet kunnen aan de orde kwamen.

De door mij gereden examenroute is een normale route die door mij en collega examinatoren regelmatig wordt gereden.

Toch heb ik, naar aanleiding van deze klacht, meerdere examens daarna gereden over precies dezelfde route, teneinde mijzelf van feedback te voorzien m.b.t. de gereden route.

Slechts één instructeur, gaf mij daarnaar gevraagd te kennen dat hij het laatste stuk van de route (de herkansing) niet nodig te vinden...”

b. De bevindingen van de examenmanager over het gesprek van 25 juni 2001. Hij schreef onder meer het volgende:

“Op verzoek van (verzoekster; N.o.) werd de heer R. toegelaten tot het gesprek.

De sfeer aan het begin van het gesprek was rustig en helder.

Al ras ging echter de heer R. zich mengen in het gesprek.

Ik heb hem daarop vriendelijk verzocht te zwijgen op momenten dat ik een vraag aan (verzoekster; N.o.) stelde.

Dit herhaalde zich daarna nog diverse malen.

Duidelijk was mij wel ondertussen geworden, dat er meer aan de hand was dan alleen een klacht over het praktijkexamen van (verzoekster; N.o.).

Mede door het zich steeds mengen in het gesprek met (verzoekster; N.o.) door de heer R., werd de sfeer steeds slechter.

Dit leidde uiteindelijk tot het moment waarop ik zei dat het gesprek een ‘onvriendelijk karakter’ kreeg.

Vanaf dat moment heb ik ook duidelijke afspraken gemaakt met beiden om twee dingen te scheiden, nl. het examen van (verzoekster; N.o.) enerzijds en de verstandhouding tussen de heer R. en examinerator de heer B. anderzijds.

Ook heb ik aangegeven het gesprek te beëindigen als de heer R. zich weer zou mengen in het gesprek met (verzoekster; N.o.).

Vervolgens heb ik (verzoekster; N.o.) gevraagd te reageren op de door de heer B. genoteerde fouten op het uitslagformulier.

(Verzoekster; N.o.) kon de genoteerde fouten niet weerleggen, maar verwees wel steeds naar de zwaarte van de gereden route.

Vervolgens heb ik geprobeerd de heer R. te laten reageren op het examen van (verzoekster; N.o.).

Uit alles bleek dat er meer speelde dan alleen dit examen.

Inhoudelijk hoef ik daarop hier niet in te gaan.

Ten aanzien van het examen van (verzoekster; N.o.) viel hij in het bijzonder over de gereden route, met daaraan vastgekoppeld de gemaakte 'fouten' van (verzoekster; N.o.).

Ik weet dat de route, gereden door de heer B. bij dit examen, een gebruikelijke route is. De route wordt door meerdere examineratoren gereden en is bekend bij alle A-instructeurs in de regio Gouda.

Er zijn over deze route nimmer commentaren verschenen.

Tenslotte heb ik de heer R. verzocht een gesprek aan te gaan met de heer B. om het gerezen 'verschil van inzicht' uit te praten."

c. Het uitslagformulier van het praktijkexamen. Daarop staat een onvoldoende vermeld voor de beheersing van het voertuig bij de volgende examenonderdelen "Rijden op rechte en bochtige weggedeelten", "Afslaan (veranderen van richting)", en "Rijstr. wiss./zijdel. verpl."

D. Reactie verzoekster

1. Verzoekster reageerde bij brief van 24 december 2001 op de brief van het CBR van 27 november 2001. Zij verwees daarin naar de inhoudelijke reactie van haar instructeur van 27 december 2001 (zie hierna onder 2.). Daarnaast merkte ze onder meer op:

"Wat de routekeuze betreft hamert het CBR steeds op het feit dat ik de examenroute te zwaar zou hebben gevonden. Ik heb steeds beweerd dat ik de examenroute vreemd heb

gevonden. (...)

Ik had mijn vriend/instructeur meegevraagd naar het gesprek (van 25 juni 2001; N.o.) omdat ik het idee had dat ik in mijn eentje mijn standpunt geen kracht zou kunnen bijzetten en omdat ik geen ervaring heb op dit gebied. Al aan het begin van het gesprek kwam mijn verwachting uit, ik werd overdonderd door de stelligheid waarmee Dhr. M. (de examenmanager; N.o.) het gelijk van het CBR en de onwetendheid van een kandidaat benadrukte. Toen mijn vriend in deze zaak betiteld werd als zeer subjectief en dus niet als gesprekspartner beschouwd werd, viel mijn enige houvast weg.

Toen vervolgens het veronderstelde conflict tussen mijn vriend en de examinerator ter sprake kwam werd de sfeer van het gesprek onprettig. Dhr. M. haalde mijn brief en de bijdrage van mijn vriend herhaaldelijk door elkaar. Hierop gewezen maakte hij een geërgerde indruk. Het in onze ogen schandelijke gedrag van examinerator B. richting mijn vriend en zijn werkgever na mijn brief aan Dhr. B. en het CBR, werd afgedaan als niet ter zake doend, terwijl dat nu juist de hele zaak heeft laten escaleren.

Al met al heb ik tijdens het gesprek met Dhr. M. wel geprobeerd uit te leggen dat ik onterecht gezakt ben, maar zag ik geen kans mijn standpunt voldoende kracht bij te zetten omdat Dhr. M. hamerde op de objectiviteit van de examinerator en het onmogelijk achtte in te gaan op gebeurtenissen tijdens het examen, omdat hij er zelf niet bij was geweest.”

2. In de reactie van de instructeur van 27 december 2001 staat onder meer het volgende:

“(Het CBR; N.o.) stelt dat de gereden route van betwiste examen door examinerator B. en zijn collega's als een volstrekt normale route wordt beschouwd. Ik deel die zienswijze niet en meen te kunnen stellen dat er zowel examineratoren als collega-instructeurs zijn, die mijn visie delen. (...) (ik heb mij; N.o.) na het gewraakte examen georiënteerd bij een aantal van mijn collega's. Ik heb andere geluiden gehoord dan de heer B.(...). Een examinerator (die de routekeuze aan R. overliet en waarmee R. delen van de betwiste route heeft gereden; N.o.) bezigde de historische woorden: “In een 30 zone kan ik niet zien of ik een echte motorrijder voor me heb. (...)”. Welnu, de route gereden tijdens het betwiste examen zou ik met uitzondering van het stukje snelweg met een slechts licht opgevoerde snorfiets of standaard bromfiets gevolgd kunnen hebben (...). In mijn ogen is de betwiste route derhalve niet representatief voor een motorexamen en als zodanig volstrekt geen normale route.

(...)

Het vormen van een oordeel over de handelingen van een kandidaat is de specifieke taak en deskundigheid van de examinerator. Klaagster is het niet eens met het oordeel van examinerator B. en blijft bij haar standpunt. Mocht de stellingname van het CBR dat een examinerator over een onfeilbare objectiviteit beschikt universeel geldig zijn dan ontgaat

klaagster en mij, i.c. haar partner en instructeur, de zin van het voorzien in een klachtenprocedure.

(...)

(Het CBR; N.o.) memoreert een brief van mij, R., van 1 mei 2001, waarin ik als klap op de vuurpeil klaagster een zwakke kandidaat genoemd zou hebben hetgeen een gotspe genoemd mag worden. De brief die (het CBR; N.o.) aan mij toeschrijft is echter mijn commentaar bijgesloten bij de brief van (verzoekster; N.o.) van diezelfde datum 1 mei 2001. (...) Mijn commentaar bevat in totaal 13 punten, deels direct verwijzend naar de examenrit in kwestie, waarbij ik stel dat (verzoekster; N.o.) **wel** voldoende gepresteerd heeft, maar als zij werkelijk instabiel gereden **zou** hebben en een gevaar voor zichzelf en anderen **zou** hebben gevormd, ik het vervolg van de route onverantwoord geacht **zou** hebben. Verder geef ik mijn mening over hoe om te gaan met de veiligheid van een zwakke, onzekere en zenuwachtige kandidaat waarin ik een hypothetische situatie schets en in dat geval zeker niet refereer aan de prestaties van klaagster. Punt 1 t/m 7 mogen dan met uitzondering van punt 4 (kom ik nog op terug) niet relevant geacht worden, in punt 8 van mijn commentaar raakt (het CBR; N.o.) het spoor volledig bijster. Hij beweert hier dat ik (verzoekster; N.o.) zwak noem. Dat is geenszins het geval: de zinsnede “de voorrangsbocht situatie.... zou ik met een zenuwachtige zwakke kandidaat vermijden” staat in de tekst tussen haakjes en slaat nu juist op een zojuist gememoreerd hypothetisch geval van een zwakke kandidaat in het algemeen en niet op het presteren van klaagster in het bijzonder!

Ook punt 9 heeft (het CBR; N.o.) niet goed gelezen of begrepen: Er staat samengevat het volgende: Het vervolg van de route **zou** een leuk tussendoortje zijn geweest bij een genoeglijke rit. **Als** examiner B. reeds onbalans geconstateerd meent te hebben is er geen sprake van een genoeglijke rit. In **dat** geval acht ik het onaanvaardbaar zulke risico's met willekeurig welke kandidaat dan ook te nemen en heb dat “misdadig en vragen om ongelukken” genoemd. Bij deze neem ik de wellicht ongelukkig gekozen uitdrukking “misdadig” terug en dient men voortaan in plaats van misdadig “niet verstandig en vragen om ongelukken” te lezen.

Ik heb tijdens de rit echter geen onbalans waargenomen en werd ook in de laatste 30 zone normaal gereden. Bovenal werd de gevaarlijke “haarspeldbochtkruising” vlot uitgevoerd, hetgeen een zwakke kandidaat wellicht niet (veilig) gekund had, zie hiervoor mijn uitweiding hierover in punt 10 van mijn commentaar.

Wel heb ik bij punt 4 een keer gememoreerd dat klaagster iets strakker had mogen rijden in een situatie waar het twijfelachtig was of er diverse keren gestopt diende te worden, of in een rechte lijn stapvoets doorgereden kon worden. Dit sloeg op een aantal wachtende auto's voor een kruispunt welke ook afwisselend stopten of langzaam doorrolden. Dit speelde zich reeds af bij het verlaten van Reeuwijk, voordat we voor een tweede en derde

keer in een krappe wijk en/of 30 zone verzeild raakten. Deze nuancering had ik beter niet ter tafel kunnen brengen, want het CBR ziet hierin (...) het ultieme bewijs dat ook ik (verzoekster; N.o.) niet alles foutloos zag uitvoeren. In het voorgesprek tijdens een (motor)examen wordt doorgaans door een examiner, ter geruststelling van de kandidaat, varianten van de volgende volzin meegegeven: "Een foutloze rit rijden hoeft niet, kan ook niet, dat is nog nooit iemand gelukt, sterker nog, dat zou ik (examinator) of de instructeur ook niet kunnen. Het gaat om het gehele beeld dat ik na het examen van je heb en denk nu niet bij elk foutje: "ik ben gezakt"."

Als mijn commentaar, bijgevoegd bij de brief van klaagster d.d. 1 mei 2001 op zijn juiste waarde geschat wordt en **wel** goed gelezen zou worden blijft er een plausibel verhaal over, waarmee ik mijn zienswijze heb trachten te verduidelijken. Dat het CBR geen waarde hecht aan mijn relaas is tot daar aan toe, dat mijn relaas vervolgens te pas en te onpas foutief geciteerd wordt en tegen mij en klaagster gebruikt wordt gaat alle perken te buiten.

Aan het eind van het schriftelijke commentaar van examiner B. stelt deze dat hij het advies heeft gegeven voortaan gebruik te maken van een motorfiets waarop ook gelest is en maakt hij gewag van het feit dat hij nog nimmer door enige instructeur, ook door de heer R. niet, enige aanmerkingen over de gereden route heeft gekregen.

In mijn commentaar behandel ik dat onder de punten 11, 12 en 13. Deze zijn in mijn ogen **wel** relevant en een aanvulling in plaats van een herhaling.

Het is om deze redenen dat het me bevreemdt dat mijn commentaar ingesloten bij de brief van (verzoekster; N.o.) van 1 mei 2001 zo kort en kernachtig is afgedaan door (het CBR; N.o.). Had (het CBR; N.o.) gewag gemaakt van het feit dat het CBR mij niet ziet als gesprekspartner zou dat een stuk duidelijker zijn geweest dan het onjuist parafraseren van mijn argumenten. Het samenvatten van twee vellen tekst in 3 regels is op zich knap te noemen. Als echter geen van deze 3 volzinnen mijn visie op deze zaak weerspiegelen kwalificeer ik zijn poging als onvoldoende. (...)

Wat aan het gesprek van 25 juni 2001 met examenmanager de heer M. vooraf ging is het volgende: (...)

Examenmanager de heer M. belt klaagster om de klacht telefonisch af te wikkelen;

Mijn vriendin prefereert een persoonlijk gesprek;

Mijn vriendin is bevreesd platgewalst te worden door het instituut CBR en gezien bovenstaande ontwikkelingen en mijn rol in het geheel vraagt zij mij mee te gaan.

Het gesprek van 25 juni 2001 verloopt gezien de voorgeschiedenis voorspelbaar stroef en globaal als volgt:

De heer M. begint met op te merken dat hij twee aspecten in deze kwestie wil behandelen: ten eerste de klacht van mijn vriendin, ten tweede een oplossing zoeken voor de verstoorde verhouding tussen instructeur en examinator.

Voor wat betreft de klacht stelt het CBR zich, bij monde van de heer M., als volgt op:

Een examinator is objectief en een getraind observator en waarnemer;

Een instructeur is subjectief en zijn inbreng in de beoordeling ongewenst;

Een kandidaat is onwetend en wordt dus niet in staat geacht überhaupt een oordeel te hebben.

De zienswijze van examinator B. over de examenrit wordt herhaald en gezien het vorige als enig juiste beschouwd.

Onze zienswijze over de opbouw van, en gebeurtenissen tijdens, de examenrit wordt meermalen door de heer M. afgewimpeld met de dooddooener "Hierover kan ik niet oordelen, ik ben er niet bij geweest."

De vrees platgewalst te worden door het instituut CBR wordt aldus alras bewaarheid, vrij snel wordt duidelijk dat in dit deel van het gesprek geen eer te behalen is.

Wat opviel was dat de heer M. moeite had met de correspondentie. Ik kreeg niet de indruk dat hij zich goed ingelezen had in deze zaak, hij haalde dan ook diverse malen de verschillende brieven door elkaar. Daar heb ik hem elke keer op gewezen en ik kan me voorstellen dat hij dat als ergerlijk beschouwde.

Mijn vriendin was voor het gesprek al hypernervus en raakte nog meer van slag door de onderkoelde sfeer die zich tijdens het gesprek ontwikkelde.

Als (het CBR; N.o.) meent te moeten concluderen dat klaagster tijdens het gesprek niet heeft kunnen weerleggen hetgeen door de examinator op het uitslagformulier is genoteerd is dat veeleer doordat klaagster de moed in de schoenen was gezakt gezien de toon van het gesprek en het dogmatisch aspect van de stellingname van het CBR: objectieve examinator, subjectieve instructeur en onwetende leerling: een hopeloze opgave.

Het gesprek verschoof zonder een bevredigend einde van het eerste onderwerp steeds meer richting het conflict examinator - instructeur:

(...)

Dat het gesprek door alle partijen als onprettig ervaren werd, lijkt mij gezien het tweede gespreksonderwerp en bovengenoemde chronologisch opgesomde gebeurtenissen duidelijk. (...)"

E. Reactie Centraal Bureau Rijvaardigheidsbewijzen

Bij brief van 13 maart 2002 reageerde de stichting Centraal Bureau Rijvaardigheidsbewijzen (het CBR) op de brief van verzoekster van 24 december 2001. Het CBR stelde zich daarin op het standpunt dat de eigenlijke klacht van verzoekster met de brief van 27 december 2001 voldoende was toegelicht.

Achtergrond

1. **Reglement rijbewijzen** (Amvb van 30 mei 1996, Stb. 277)

Artikel 70, eerste lid

“1. De eisen waaraan bij het praktijk-examen dient te worden voldaan, betreffen:

- a. bedrevenheid in de bediening van het voertuig;
- b. het op juiste en veilige wijze deelnemen aan het verkeer;
- c. het kunnen toepassen van de bij en krachtens de wet vastgestelde voorschriften;
- d. het op juiste en veilige wijze uitvoeren van een aantal bijzondere verrichtingen met het voertuig.”

2. **Regeling eisen praktijk-examen A** (Regeling van de Minister van Verkeer en Waterstaat van 14 mei 1996, Stcrt. 101)

Artikel 2

“Tijdens het praktijk-examen dient de aanvrager blijk te geven in staat te zijn om in verkeerssituaties op veilige wijze:

(...)

- c. te rijden op rechte weggedeelten;
- d. bochten te rijden;

(...)

- f. van rijstrook te veranderen en andere zijdelingse verplaatsingen uit te voeren;
- g. andere weggebruikers in te halen, alsook obstakels voorbij te rijden;
- h. juist te handelen ten opzichte van tegenliggers, ook bij wegversmallingen;

(...)

l. te rijden nabij en op bijzondere weggedeelten, zoals woonerven, voetgangersoversteekplaatsen, tram- en bushaltes;

m. een kruispunt te naderen en op te rijden;

n. rechts of links af te slaan bij kruispunten of om de weg te verlaten;

o. de invoegstrook van de doorgaande rijbaan op te rijden (invoegen) en van de doorgaande rijbaan de uitvoegstrook (uitvoegen);

(...)

q. het voertuig in voldoende mate te beheersen door het uitvoeren van een aantal vaardigheden met het voertuig.”

Artikel 3

“De aanvrager dient tijdens het praktijk-examen blijk te geven inzicht te hebben ten aanzien van de in artikel 2 genoemde handelingen en manoeuvres door middel van:

e. het naar behoren rekening te houden met andere weggebruikers, met name kwetsbare weggebruikers als voetgangers, fietsers e.d., en op te letten in situaties waarin ander verkeer kan worden verwacht (kijkgedrag);

f. rekening te houden met weg- en weersomstandigheden;”

Artikel 4:

“De aanvrager dient bij het uitvoeren van de in de artikelen 2 en 3 genoemde examenonderdelen blijk te geven:

a. het ontkoppelings- en schakelmechanisme van het voertuig op juiste en economische wijze te bedienen;

b. op juiste wijze zowel versnellend als vertragend over te schakelen;

c. de gastoevoer van het voertuig op juiste en economische wijze te bedienen;

d. de remorganen van het voertuig op juiste wijze te bedienen;

e. de verlichtings-, waarschuwings- en andere hulpapparatuur tijdig en op de juiste wijze te bedienen;

f. het voertuig behoorlijk te beheersen door het tonen van voldoende stuurvastheid en het op juiste wijze doen afschuinen van het voertuig bij het nemen van bochten;

g. onder alle omstandigheden rekening houden met de aard en omvang van het voertuig en de beperkingen van het gezichtsveld;

h. tijdig en op doelmatige wijze de snelheid van het voertuig te vertragen, te remmen en te stoppen.”