

Vergaderjaar 2015–2016

34 182

Wijziging van de Wet rijonderricht motorrijtuigen 1993 (wijzigingen naar aanleiding van evaluatie, nascholing beroepschauffeurs, bestuursrechtelijke handhaving en enkele verbeteringen)

Nr. 6

NOTA NAAR AANLEIDING VAN HET VERSLAG

Ontvangen 3 februari 2016

Met belangstelling heb ik kennisgenomen van het verslag van de vaste commissie voor Infrastructuur en Milieu van 20 mei 2015. In het navolgende ga ik op de vragen en opmerkingen uit het verslag waarbij de volgorde van het verslag is aangehouden.

Evaluatie herziening 2009 WRM

De leden van de VVD-fractie vroegen of bekend is op welke onderdelen van de examens kandidaten uitvallen en wat de redenen hiervoor zijn.

Dit is niet exact bekend. Wel geven de examenresultaten zicht op de knelpunten voor kandidaten. Op de website van het op grond van de WRM 1993 aangewezen exameninstituut, IBKI (www.ibki.nl) (hierna: het exameninstituut) staan de slagingspercentages van alle examenonderdelen per 12 maanden. Daaruit blijkt dat (bij het basiscertificaat categorie B) fase 2 (theorie van het coachen en instructie geven) de laagste slagingspercentages kent (40–45%). Overigens staat zakken niet gelijk aan uitvallen, want kandidaten kunnen in principe onbeperkt herkansen.

Het is niet exact bekend waardoor fase 2 de laagste slagingspercentages kent. Hierbij speelt mee dat de opleiding tot rijinstructeur aan de markt wordt overgelaten en er daarom weinig bekend is over de achtergrond van de kandidaten.

De leden van de VVD-fractie constateerden dat uit de evaluatie blijkt dat stakeholders en rijinstructeurs de gevolgen van het niet voldoen aan de eisen voor bijscholing te ingrijpend vinden en vroegen waarom de regering ook tot deze overtuiging is gekomen.

De bedoelde ingrijpende gevolgen zijn het verlies van de instructiebevoegdheid binnen zeven dagen na het niet halen van de bijscholing. Deze korte termijn blijkt in de praktijk ernstige gevolgen te hebben voor leerlingen en voor de continuïteit van de rijnschool als onderneming, die de zwaarte van de sanctie onbedoeld versterken. Vanuit de rijnschoolbranche

zijn hier herhaaldelijk bezwaren tegen geuit. Met het wetsvoorstel wordt getracht deze gevolgen weg te nemen door een extra herkansingsmogelijkheid, een langere termijn voordat de instructiebevoegdheid vervalt en een aangepast herintrederstraject.

De leden van de VVD-fractie vroegen op welke wijze de voorgestelde wijzigingen van het bijscholingstraject bijdragen aan een betere kwaliteit van het rijonderricht en daarmee dat opgeleide beginnende bestuurders een veiliger rijgedrag vertonen en of hier niet meer voor nodig is en zo nee waarom niet.

Uitgangspunt van de WRM 1993 is dat rijinstructie slechts gegeven mag worden door competente en gecertificeerde instructeurs. De verkeersveiligheid vereist dat het geven van rijinstructie, zeker als dat op de openbare weg gebeurt, geschiedt door competente instructeurs. Daarnaast vereisen de belangen van de cursist in termen van tijd en geld die gemoeid zijn met het volgen van lessen teneinde het gewenste rijbewijs te kunnen halen, dat de instructeurs competent zijn als docent en dus beschikken over de vereiste didactische vaardigheden.

Het verkeer en de voertuigen waarin gereden wordt, maken een permanente ontwikkeling door. Daarnaast ontwikkelen onderwijskundige inzichten en methoden zich, mede door doorwerking van psychologische aspecten. Zo kunnen rijinstructeurs bijvoorbeeld tegenwoordig specifieke cursussen volgen voor het geven van rijinstructie aan mensen met autisme. Het is dan niet meer dan vanzelfsprekend dat rijinstructeurs zich iedere vijf jaar in de vorm van theoretische bijscholing laten «bijspijkeren» over de relevante ontwikkelingen.

Het geven van instructie in het algemeen en van rijinstructie op de openbare weg in het bijzonder is niet iets wat men door theoretisch onderricht kan leren. De daarvoor vereiste competenties kunnen ook slechts in de praktijk worden beoordeeld. Het is voor diegenen die rijinstructie volgen niet goed mogelijk om de kwaliteit van de rijinstructeur te beoordelen, die beoordeling is daarom opgedragen aan het instituut. De bovenstaande uitgangspunten liggen ten grondslag aan het stelsel van vijfjaarlijkse bijscholing met theorie- en praktijkonderdelen. De mogelijkheid om de bevoegdheid te verliezen waarborgt dat de bijscholing effectief is omdat kandidaten bijscholing serieuzer nemen als er ook daadwerkelijk een kans op verlies van bevoegdheid aan gekoppeld is. Dit bevordert de kwaliteit van de rijinstructeur. Zonder sanctie bestaat de kans dat bijscholing door rijinstructeurs te licht wordt opgevat.

Zoals ik in mijn brief van 26 september 2013 (Kamerstukken II 2013/14, 29 398, nr. 379) opmerkte, is de verplichte bijscholing met de mogelijkheid om de bevoegdheid te verliezen mijns inziens het beste instrument om de kwaliteit van rijinstructeurs te borgen. Een kwalitatief goede rijinstructie draagt in belangrijke mate bij aan de verkeersveiligheid, vooral waar het gaat om de verkeersdeelname van beginnende bestuurders.

De voorgestelde wijzigingen met betrekking tot de termijn voor het verlies van de bevoegdheid en het aantal verplichte praktijkbegeleidingen verminderen de last voor de rijinstructeurs zonder de gewenste kwaliteit nadelig te beïnvloeden.

Daarnaast wordt gezien in hoeverre het bijscholingstraject inhoudelijk verder verbeterd kan worden. Samen met alle betrokkenen bekijkt het exameninstituut voortdurend of het stelsel van rijinstructie verder verbeterd kan worden.

De leden van de VVD-fractie vroegen voorts of de regering de signalen herkent dat het bijscholingstraject en het examen door velen juist niet wordt ervaren als een kwaliteitsverbetering, maar zoals door sommige rijsschoolhouders getypeerd «een verplicht toneelstuk», en of de regering

tevereden is met de wijze waarop rijsschoolhouders en instructeurs verantwoording moeten afleggen over hun prestaties en of de kwaliteitsbeoordeling op dit moment voldoende functioneert.

Mijns inziens voldoet het stelsel van kwaliteitsborging van de rijinstructie, hoewel op onderdelen altijd verbeteringen mogelijk zijn. Het wetsvoorstel beoogt een aantal verbeteringen door te voeren. Daarnaast is het exameninstituut steeds met de rijsschoolbranche in gesprek over de mogelijkheden om de praktische invulling van de bijscholing nog beter te laten aansluiten op de praktijk.

Het is mij bekend dat sommige rijsschoolhouders de genoemde kwalificatie gebruiken, maar ik herken mij daar niet in.

De leden van de VVD-fractie vroegen hoe beginnende leerlingen beter de kwaliteit van de rijsscholen kunnen beoordelen en welke rol het Centraal Bureau Rijvaardigheid (CBR) hier nog in zou kunnen spelen.

De overheid hanteert het uitgangspunt dat aan MKB-bedrijven geen (kwaliteits)eisen worden gesteld omdat dat drempelverhogend werkt voor ondernemers. Het CBR kan hierin dan ook geen rol vervullen.

De beginnende leerlingen kunnen over rijsscholen informatie krijgen door bijvoorbeeld de Rijsscholenkiezer van TeamAlert te raadplegen, reviewsites te lezen of vrienden en bekenden te vragen naar hun ervaringen.

De leden van de VVD-fractie constateerden dat een rijinstructeur meer tijd krijgt om vervanging te regelen voordat de instructiebevoegdheid ongeldig wordt verklaard na een onvoldoende laatste praktijkbegeleiding en vroegen hoe dit er in praktijk uit komt te zien.

Deze leden vroegen voorts wat dit betekent voor de leerlingen en of dit ook betekent dat een rijinstructeur na de praktijktoets niet succesvol te hebben afgesloten nog acht weken rijles kan geven en zo ja, in hoeverre dit met het oog op de verkeersveiligheid wenselijk is.

In de praktijk zal de rijinstructeur die voor zijn laatste praktijkbegeleiding een onvoldoende resultaat behaalt nog acht weken – voor zover die acht weken binnen de geldigheidstermijn van het certificaat (vijf jaar) vallen – de bevoegdheid hebben om les te geven en zal hij die periode kunnen gebruiken om zijn bevoegdheid te behouden.

Gedurende die acht weken kan de rijinstructeur nog rijinstructie geven aan zijn leerlingen en ondertussen trachten om het herintrederstraject met voldoende resultaat af te sluiten.

De termijn van acht weken acht ik een verantwoord compromis tussen enerzijds de verkeersveiligheid en anderzijds de continuïteit in de bedrijfsvoering waar vanuit de rijsschoolbranche op wordt aangedrongen. Het bijscholingssysteem gaat uit van een bijscholing van eens in de vijf jaar en in dit licht is de periode van acht weken relatief kort.

De leden van de VVD-fractie vroegen wat het herintrederstraject inhoudt en constateerden dat het herintrederstraject goedkoper en sneller is dan de opleiding voor nieuwe rijinstructeurs omdat bepaalde onderdelen niet opnieuw gevolgd hoeven te worden.

Deze leden vroegen welke onderdelen het hier betreft en welke kosten aan dit traject verbonden zijn en of hun veronderstelling klopt dat deze kosten voor rekening van de betreffende rijinstructeur komen.

Het herintrederstraject bestaat uit examenonderdelen van het initiële examen voor het basiscertificaat B (dan wel basiscertificaat T, als men alleen het certificaat T bezit) en, wanneer betrokkenen ook in het bezit zijn van WRM-certificaten voor een of meer van de overige rijbewijscategorieën, uit examenonderdelen voor die categorie of categorieën. De kosten

voor de examens van het herintrederstraject bedragen in totaal ongeveer € 560 en komen voor rekening van de betreffende rijinstructeur.

De leden van de VVD-fractie vroegen of het niet vreemd is dat een instructeur die in de praktijk een onvoldoende scoort, het theoretische gedeelte, oftewel de herintrederstoets, opnieuw kan doen en daarna opnieuw les kan geven.

Deze leden vroegen voorts hoe dit de kwaliteit van het rijonderricht verhoogt.

Het herintrederstraject is niet alleen theoretisch. Voor ieder WRM-certificaat bestaat het in elk geval uit een toets eigen rijvaardigheid. Zoals in de memorie van toelichting bij de wijziging van de WRM 1993 uit 2008 (Kamerstukken II 2007/08, 31 278, nr. 3) is opgemerkt, bestaat het herintrederstraject ook uit theorietoetsen, om te voorkomen dat de bijscholingsverplichting omzeild wordt door voor een herintrederstraject te kiezen.

Men bedenke daarbij ook, dat in het herintrederstraject bij iemand die bijvoorbeeld 25 jaar geleden zijn WRM-bevoegdheid heeft gehaald kennis en vaardigheden volgens de nieuwste inzichten getoetst worden.

De leden van de VVD-fractie vroegen of het signaal klopt dat er nu mensen zijn die doorgaan met lesgeven zonder lesbevoegdheid omdat er op dit moment geen goed herintredingstraject is en zo ja, welke actie gaat de regering nemen om dit per direct te laten stoppen.

In antwoord op vragen van het lid Bashir (Aanhangsel Handelingen II 2013/14, nr. 746) heb ik al gemeld dat in de praktijk niet is gebleken dat er grote aantallen rijinstructeurs onbevoegd rijinstructie geven. Zou dat wel het geval zijn dan zegt dat overigens niets over de kwaliteit van het herintrederstraject.

Hierbij kan worden opgemerkt dat onderdeel van dit wetsvoorstel een verbetering van de handhavingsmogelijkheden van de WRM 1993 is door de aanwijzing van de ILT als tweede handhavingsinstantie en het overhevelen van een aantal overtredingen naar het bestuursrecht.

De leden van de VVD-fractie hadden ook een aantal specifieke vragen over het bijscholingstraject.

Deze leden vroegen hoe het kan dat minder dan 1% van de deelnemers zakt voor het WRM-examen en of daarmee het bijscholingstraject en het examen wel zodanig opgezet zijn dat het kwaliteit kan onderscheiden. Voorts vroegen deze leden of het klopt dat de examens voor de theoretische bijscholing alleen maar toezien op aanwezigheid en niet toetsen op daadwerkelijke aanwezige theoretische- dan wel de praktijkkennis en zo ja, of dat dan niet per direct gewijzigd moet worden.

Deze leden vroegen of het slagingspercentage van 99% geen aanleiding is voor de regering om juist de inhoud van het traject en examens samen met de branche en andere betrokken partijen nader te bezien en zo ja, op welke wijze zal dit plaats vinden en hoe worden de rijsschoolhouders, de doelgroep en het CBR hierbij betrokken en hoe wordt voorkomen dat er een aanvullend administratief circus moet worden opgetuigd, en zo nee, waarom niet.

Het is belangrijk om dit percentage in het juiste perspectief te zetten. Op basis van de drie praktijkbegeleidingen die een rijinstructeur maximaal mag doen, blijkt in de praktijk circa 1% van de rijinstructeurs zijn bevoegdheid te verliezen. De slagingspercentages zijn op zichzelf lager (dan de 99% die uiteindelijk slaagt), namelijk: voor de eerste praktijkbegeleiding 64%, voor de tweede praktijkbegeleiding 94% en voor de derde praktijkbegeleiding 80%.

Het resultaat van de eerste praktijkbegeleiding – die geen consequenties had en als gevolg van het wetsvoorstel komt te vervallen, dat wil zeggen dat een voldoende eerste praktijkbegeleiding in de toekomst volstaat – heeft voor de lesbevoegdheid geen gevolgen. Veel rijinstructeurs gebruiken die als een «kennismaking» en bereiden zich onvoldoende voor. De tweede praktijkbegeleiding moet voldoende zijn om de bevoegdheid te verlengen en wordt – mede op basis van de ervaringen van de eerste keer – veel beter voorbereid.

Slechts 6% scoort daarvoor een onvoldoende en heeft nog één herkansing om de lesbevoegdheid te verlengen. Van die 6% scoort 80% een voldoende voor die derde praktijkbegeleiding en zo resteert 20% van 6% = ruim 1% van de rijinstructeurs die de lesbevoegdheid verliest.

Hieruit kan ook worden afgeleid dat de praktijkbegeleiding inclusief de sanctie wel degelijk effect heeft. De sanctie is daarmee een effectieve stimulans om aan de eigen vakbekwaamheid te werken.

Er is bewust voor gekozen alleen aan de praktische bijscholing een zak-/slaagmoment met een sanctie toe te voegen. De verplichte bijscholing heeft daarmee voldoende gewicht, omdat daarin juist de competenties als rijinstructeur gemeten worden. Het exameninstituut IBKI voert op dit moment een evaluatie uit van de theoretische bijscholing niet alleen op het punt van de aanwezigheidsplicht maar ook om de inhoudelijke kwaliteit van de verschillende aanbieders van theoretische bijscholing te beoordelen.

Er is geen aanleiding om het systeem van bijscholing ingrijpend te herzien.

De leden van de VVD-fractie vroegen of het wenselijk is dat de instructeurs voor de vijfjaarlijkse «praktijkbegeleiding» leerlingen met een rijbewijs kunnen inzetten.

Voorts vroegen deze leden of de regering de kritiek van rijkschoolhouders die menen dat het traject niet toetst op de daadwerkelijke kwaliteit tijdens de praktijkbegeleiding herkent en zo ja, wat de regering hier aan gaat doen.

Ten slotte vroegen deze leden of de regering de mening deelt dat dubbele rollen van WRM-begeleiders bij certificeringsinstituut IBKI in het bijscholingstraject onwenselijk zijn en zo ja, hoe de regering borgt dat er objectieve WRM-begeleiders bij IBKI zijn die kennis hebben van diverse onderwijstechnieken.

Voor wat betreft de mate waarin het bijscholingstraject de werkelijke kwaliteit van de rijinstructeur toetst wordt verwezen naar hetgeen hiervoor is opgemerkt.

De mogelijkheid om een rijbewijsbezitter mee te nemen bestaat op uitdrukkelijk verzoek van de branche, omdat er WRM-bevoegde instructeurs zijn die veel moeite hebben een echte rijbewijsleerling te vinden, zoals rijinstructeurs die voortgezette rijopleidingen aan rijbewijsbezitters verzorgen of WRM-bevoegde examinatoren van het CBR. Het is aan te bevelen om waar mogelijk een «echte» leerling mee te nemen voor de praktijkbegeleiding. Het exameninstituut is in gesprek met de branche over nadere eisen aan de mee te nemen leerling.

Het exameninstituut zet bij de praktijkbegeleidingen geen beoordelaars in die een beroepsmatige of financiële binding hebben met en/of persoonlijke belangen in een geregistreerde rijkschool of rijopleiding die tegen betaling opleidingen verzorgt die voorbereiden op het door het CBR af te nemen rijexamen ter verkrijging van het rijbewijs. Overigens zijn er wel WRM-examinatoren die beroepsmatig rijles geven, juist vanwege een uitdrukkelijke branchewens dat examinatoren dicht(er) bij de praktijk

staan. Zij worden alleen ingezet op de praktijkritten (examens fase 1b) en/of de stagebeoordelingen (fase 3a).

Conform artikel 2 van de WRM 1993 zijn er rijksgecommitteerden aangesteld die steekproefsgewijs met praktijkexamens meerijden om de kwaliteit daarvan te beoordelen. Het exameninstituut heeft daarnaast een eigen opleidingstraject voor beoordelaars en een team van kwaliteitsbegeleiders die examinatoren permanent coachen op hun beoordelingen. Het jaarverslag van het exameninstituut geeft een verslag van de relevante ontwikkelingen in de uitvoering van de wet, waartoe ook het in de praktijk beoordelen behoort.

De leden van de PvdA-fractie vroegen de regering nogmaals te beargumenteren waarom geen gehoor wordt gegeven aan de wens van alle stakeholders (inclusief de rijinstructeurs) om de vooropleidingseis te verhogen tot het niveau MBO of HAVO.

In mijn brief van 26 september 2013 (Kamerstukken II 2013/14, 29 398, nr. 379) heb ik al gemeld dat de vooropleidingseis niet heeft geleid tot een verhoging van de uiteindelijke kwaliteit van de nieuwe rijinstructeurs. Een vooropleidingseis moet derhalve niet hoger zijn dan nuttig en nodig is voor de te volgen opleiding. Uit het voorgaande blijkt dat een verhoging van de vooropleidingseis voor rijinstructeurs niet nuttig en nodig is.

De leden van de PvdA-fractie vroegen of 1% van de rijinstructeurs zakt voor de herkansing en indien dat het geval is, wat het slagingspercentage van de (tweede) praktijkbegeleiding is.

In het verlengde vroegen deze leden wat de verhouding tussen de genoemde 1% in de MvT en de 51 instructeurs (3%) die door de regering genoemd wordt in reactie op een eerder door de branche aangeboden petitie.

Zoals hiervoor al in antwoord op vragen van de VVD-fractie is opgemerkt verliest uiteindelijk 1% van de rijinstructeurs de bevoegdheid als gevolg van het niet met succes volgen van de praktijkbegeleiding. In dat antwoord zijn ook de slagingspercentages van de verschillende praktijkbegeleidingen genoemd.

De 51 instructeurs (3 promille) betreft het aantal rijinstructeurs waarvan tussen 1 juni 2009 en oktober 2014 het certificaat ongeldig is verklaard afgezet tegen het totale aantal personen met een geldig WRM-certificaat (circa 15.000).

De leden van de PvdA-fractie lazen in de memorie van toelichting dat «de verplichte bijscholing met een mogelijkheid om de instructiebevoegdheid te verliezen wordt gezien als het beste instrument om de kwaliteit van de rijinstructeur te borgen» en vroegen door wie dit zo wordt gezien en waarom dit het beste instrument is.

Het betreft hier het standpunt van de regering, dat ook al was geformuleerd in de brief van 26 september 2013 bij de aanbidding van het eindrapport van de evaluatie van de wijzigingen in 2009 van de WRM 1993 (Kamerstukken II 2013/14, 29 389, nr. 379).

In antwoord op de vragen van de leden van de VVD-fractie is uiteengezet wat het belang van bijscholing is voor het borgen van de kwaliteit van de rijinstructeurs. Gezien dat belang van de bijscholing is het vanzelfsprekend dat het niet halen van de bijscholing, en dus het niet voldoen aan de kwaliteitseisen, gevolgen heeft voor de betrokkene. Zonder sanctie zou de bijscholingsverplichting verworden tot een lege verplichting. Het belangrijkste effect van de sanctie is dat het een prikkel vormt voor kandidaten om de bijscholing serieus te nemen.

Uit de evaluatie van de WRM 1993 is gebleken dat stakeholders en rijinstructeurs de sanctie dat de lesbevoegdheid kan worden ingetrokken te ingrijpend vinden en pleiten voor afzwakking. Deze zorgpunten hebben ten grondslag gelegen aan de maatregelen in dit wetsvoorstel om de bijscholing te optimaliseren en de gevolgen van het niet-halen daarvan te verzachten.

De leden van de PvdA-fractie lazen dat in het nieuwe regime een termijn van acht weken binnen de vijf jaar zal worden aangehouden en vroegen of dan niet alsnog hetzelfde effect (uitstelgedrag) optreedt.

Voorts vroegen deze leden of een instructeur die reeds na drie jaar slaagt voor zijn praktijkbegeleiding, uiterlijk acht jaar na het verkrijgen van zijn bevoegdheid wederom moet slagen voor deze begeleiding, of dat de vijf jaar verlenging pas gaat lopen, wanneer de eerste vijf jaar voorbij zijn.

De voorgestelde wijzigingen met betrekking tot de bijscholing zullen uitstelgedrag met betrekking tot de bijscholing niet kunnen voorkomen. Desalniettemin weegt het bieden van vrijheid aan de rijinstructeur om de bijscholingsinspanning naar eigen inzicht te verdelen over vijf jaar zwaarder.

De vijf jaar verlenging van de bevoegdheid die de rijinstructeur krijgt na het behalen van de bijscholing start na het aflopen van de voorgaande vijf jaar. Het afronden van de bijscholing na drie jaar heeft geen gevolgen voor de bevoegdheidstermijnen.

De leden van de PvdA-fractie vroegen of de vrees terecht is dat het verminderen van het aantal praktijkbegeleidingen (die qua niveau gelijk zullen blijven) zal leiden tot een hoger percentage instructeurs dat de bevoegdheid kwijt zal raken.

Die vrees is niet terecht. Volgens het voorstel kunnen rijinstructeurs net als op dit moment maximaal drie praktijkbegeleidingen afleggen, met dien verstande dat de eerste praktijkbegeleiding direct meetelt en dat bij voldoende resultaat geen tweede praktijkbegeleiding nodig is. Bij een onvoldoende resultaat zijn er dan nog twee herkansingsmogelijkheden, tegenover op dit moment maar één herkansingsmogelijkheid. De cijfers die zijn genoemd in antwoord op de vragen van de leden van de VVD-fractie laten eveneens zien dat er geen reden is voor deze zorg.

De leden van de PvdA-fractie vroegen of de regering voornemens is de begeleiding, in casu de toetsing, te wijzigen zodat deze beter aansluit op de praktijkervaringen van instructeurs en zo ja, op welke wijze de begeleiding zal veranderen.

De praktijkbegeleiding toetst aan onderwijskundige normen en concepten die in de branche en de onderwijskunde algemeen aanvaard zijn. Het beoordelingsmodel van het exameninstituut is geen rigide lesmodel, maar een set van competenties die vertaald zijn in beoordelingspunten. Deze zijn afkomstig uit brondocumenten die de competenties beschrijven waarover een rijinstructeur moet beschikken. De uitwerking is steeds met zowel rijinstructeuropoleiders als brancheverenigingen van rijsscholen uitgebreid besproken. Daarbij is zeker de relatie met de rijlespraktijk steeds aan de orde geweest. Het voorgaande houdt in dat er geen aanleiding is de examinering nu anders in te richten.

De leden van de SP-fractie vroegen waarom de evaluatie is uitgevoerd door onderzoeksbureau Royal HaskoningDHV, aangezien dit bureau betrokken was bij de eerdere wijziging van de WRM in 2009 en of hier geen sprake is van een slager die zijn eigen vlees keurt.

Het evaluatieonderzoek van 2013 is vanuit het Ministerie van IenM begeleid door Rijkswaterstaat, een dienst met relevante kennis die op afstand staat van het beleidsvormende onderdeel. Rijkswaterstaat heeft het onderzoek openbaar aanbesteed. Hierop hebben verschillende aanbieders gereageerd, waaruit Royal HaskoningDHV is geselecteerd aan de hand van tevoren vastgestelde criteria. De eerdere betrokkenheid van Royal HaskoningDHV bij de WRM 1993 is gebaseerd op een evaluatieonderzoek van de WRM 1993 in 2003 door TrafficTest – destijds een onderdeel van het CBR – en een onderzoek van DHV in 2006 naar competentiegerichte examinering in het kader van de WRM 1993. Gelet hierop is de objectiviteit van de evaluatie in voldoende mate gewaarborgd.

De leden van de SP-fractie constateerden dat de motie Bashir (Kamerstukken II 2011/12, 29 398, nr. 336) heeft geleid tot het houden van een uitgebreide enquête onder 10.000 rijinstructeurs. Deze leden vroegen hoe deze enquête-uitslagen verder verwerkt zijn in de uiteindelijke evaluatie en wat er concreet is gedaan met deze enquête-uitslagen.

Het evaluatieonderzoek was bedoeld om de effecten van de herziening WRM in 2009 nader in kaart te brengen. Daartoe zijn WRM-examengegevens geanalyseerd en stakeholders, een focusgroep en rijinstructeurs bevestigd. De resultaten hiervan zijn beschreven in het eindrapport. Alle enquêteresultaten zijn zo volledig mogelijk en in samenvatting in het eindrapport opgenomen. De resultaten zijn meegenomen bij de voorbereiding van de voorgenomen wijzigingen. Het eindrapport van de evaluatie is met mijn brief van 26 september 2013 (Kamerstukken 2013/14, 29 398, nr. 379) aan uw Kamer aangeboden, waarbij ik mijn conclusies kenbaar heb gemaakt.

De leden van de SP-fractie merken op dat er aan een 2toDrive coach hogere eisen worden gesteld dan aan de toelating voor de opleiding tot rijinstructeur als het gaat om rijervaring, leeftijd en goed gedrag. Deze leden vroegen wat het bezwaar zou zijn om dergelijke eisen ook te laten gelden voor de toelating tot de opleiding tot rijinstructeur. Daarnaast wezen deze leden erop dat BOVAG vorig jaar een Verklaring Omtrent Gedrag (VOG) verplicht heeft gesteld voor zijn leden en vroegen hier een nadere reactie op.

De 2toDrive coach en de rijinstructeur kennen een verschillende context. Het begeleiden als 2toDrive-coach moet gezien worden als een activiteit die door een rijbewijsbezitter als privépersoon wordt verricht, terwijl de opleiding en examinering tot rijinstructeur een uitgebreid en professioneel traject betreft dat toegang geeft tot het uitoefenen van een beroep. Het examen van rijinstructeur is een selectief examen op een hoog niveau, waarbij circa 55% van de personen die aan het examentraject beginnen dit ook daadwerkelijk halen. Na het behalen van dit examen wordt de rijinstructeur in het register van het exameninstituut ingeschreven en gelden er bijscholingseisen. Indien de rijinstructeur een eigen rijnschool wil beginnen zal er een inschrijfovereenkomst moeten worden aangegaan met het CBR om leerlingen examen te kunnen laten doen.

Zoals eerder toegezegd aan uw Kamer is in het kader van de evaluatie van 2toDrive onderzocht of het gedrag van een rijinstructeur tijdens het geven van lessen aan 2toDrivers tot problemen leidt en daarom een verplichting van een VOG voor rijinstructeurs wenselijk is. Deze vraag diende juist in dit kader onderzocht te worden omdat de 2toDrivers als de meest kwetsbare groep onder de rijbewijsleerlingen kunnen worden beschouwd. Ik heb uw Kamer bij brief van 2 oktober 2014 (Kamerstukken II 2013/14,

29 398, nr. 421) van de resultaten van de evaluatie en de beleidsmatige conclusies naar aanleiding daarvan op de hoogte gebracht. In het kader van deze evaluatie is aan 4000 2toDrive-deelnemers de vraag gesteld wat zij tijdens de rijlessen van hun instructeur vonden. Geen van de jongeren gaf aan zich ongemakkelijk te hebben gevoeld bij de rijinstructeur. Zoals in de brief gemeld geeft dit mij geen aanleiding om een VOG voor rijinstructeurs verplicht te stellen. Een dergelijke eis zou disproportioneel zijn in het licht van het streven om de administratieve lasten voor de beroepsgroep beperkt te houden.

De leden van de SP-fractie zijn verheugd met het voornemen dat de bijscholing wordt geoptimaliseerd en zouden graag een toelichting ontvangen over de verdere uitwerking hiervan.

Deze leden vroegen hoe de regering aan het cijfer komt dat slechts 1% van de rijinstructeurs zakt tijdens de praktijkbegeleiding, want niet alle instructeur doen in hetzelfde jaar de praktijkbegeleiding.

Voorts vroegen deze leden welke andere beroepsgroepen tijdens hun bijscholing hun bevoegdheid kunnen verliezen. Eerder gaf de regering meerdere malen als voorbeeld de groep van beroepschauffeurs die volgens de code95 ook verplicht bijscholing moeten volgen. Hier is volgens deze leden geen kans op het verliezen van de bevoegdheid.

Deze leden vroegen ten slotte wat de bezwaren zijn om de bijscholing van de rijinstructeurs op eenzelfde manier in te richten als de bijscholing voor beroepschauffeurs.

Zoals eerder aangegeven bestaat de bedoelde optimalisering uit het voorstel dat één (voldoende) praktijkbegeleiding genoeg is voor de bijscholing in plaats van het verplicht volgen van twee praktijkbegeleidingen (waarbij nu de eerste onvoldoende mag zijn) en de voorgestelde verruiming van de termijn voor een rijinstructeur om vervanging te regelen voordat de instructiebevoegdheid vervalst.

Voor een toelichting op de 1 procent verwijs ik naar het eerder gegeven antwoord op vragen van de VVD-fractie.

Het is in het domein van het wegverkeer niet ongebruikelijk dat beroepsbeoefenaren die niet aan bijscholingsverplichtingen voldoen hun bevoegdheid om dat beroep uit te oefenen verliezen.

Bij de andere beroepsgroepen kan gedacht worden aan APK-keurmeesters en beroepschauffeurs in het personen- en goederenvervoer. Overigens verliezen beroepschauffeurs die niet voldoen aan de bijscholingsverplichting, anders dan deze leden menen, wel degelijk hun «bevoegdheid». Ze raken weliswaar niet hun rijbevoegdheid kwijt maar mogen op grond van artikel 151c, eerste lid, van de Wegenverkeerswet 1994 niet langer werkzaam zijn als beroepschauffeur.

Wat betreft het gelijkschakelen van de bijscholing voor een beroepschauffeur en een rijinstructeur is het wezenlijke verschil dat de laatste over voldoende didactische vaardigheden moet beschikken. Omdat de feitelijke bestuurder van het lesvoertuig een onervaren chauffeur is, moet de instructeur bovendien waarborgen dat tijdens het lesgeven op een veilige manier aan het verkeer wordt deelgenomen. Het beroep van rijinstructeur vereist daarom meer en andere vaardigheden en de bijscholing is daarom niet vergelijkbaar met die van een beroepschauffeur.

De leden van de SP-fractie constateerden dat het herintrederstraject qua exameninhoud praktijkgerichter wordt en vragen hoe dat vorm zal krijgen en wie dit gaat bepalen.

De uiteindelijke aangepaste vorm van het herintrederstraject is onderwerp van gesprek tussen het exameninstituut en de rijnschoolbranche. De Centrale Examencommissie WRM zal het exameninstituut hierover adviseren. De verwachting is dat het geven van een praktijkles, zoals tijdens de praktijkbegeleiding, onderdeel wordt van het herintrederstraject en dat één of meer theorie-examenonderdelen zullen vervallen. Uiteindelijk zal de aangepaste inhoud waar nodig vastgelegd worden in wet- en regelgeving.

De leden van de SP-fractie vroegen met welke partijen binnen de rijnschoolbranche de regering overlegt als het gaat om de praktijkbegeleiding en of het hierbij gaat om de Centraal Examen Commissie (CEC). Deze leden vroegen voorts in hoeverre de regering zich er van bewust is dat bepaalde partijen binnen de CEC persoonlijk baat hebben bij het handhaven van de sanctie om op die manier meer lessen te kunnen verkopen aan rijninstructeurs die zich willen voorbereiden op de bijscholing omdat ze vrezen hun bevoegdheid te verliezen.

Het gaat hierbij inderdaad om de partijen die zitting hebben in de Centrale Examencommissie WRM (CEC WRM), waarin de rijnschoolbranche ook is vertegenwoordigd. Dit overleg wordt georganiseerd door het exameninstituut; een vertegenwoordiger van het Ministerie van Infrastructuur en Milieu is als toehoorder aanwezig bij dit overleg.

Ik ben me ervan bewust dat leden van de CEC WRM verschillende belangen hebben. Daarbij is wel van belang dat de CEC WRM slechts een advies uitbrengt aan het exameninstituut.

Meer in het algemeen geldt natuurlijk dat andere eisen aan de vakbekwaamheid, zoals verplichte bijscholing, betekenen dat rijninstructeurs zich meer moeten bekwaamen. Zij zijn daarbij overigens niet verplicht om een opleiding bij een opleidingsinstituut te volgen.

De leden van de SP-fractie vroegen een nadere toelichting over het feit dat de Minister in het Verslag Algemeen Overleg (VAO) Wegverkeer en Verkeersveiligheid van 11 maart 2015 aangaf wat betreft de praktijkbegeleiding alleen te spreken met de drie brancheorganisaties die alleen de belangen van rijnscholen behartigen. Deze leden vroegen om welke drie organisaties het gaat, wanneer is er met deze drie gesproken en wat de conclusies waren van dit gesprek.

De drie brancheorganisaties zijn BOVAG, VRB en FAM. Deze gesprekken vinden twee keer per jaar plaats en betreffen alle aspecten van de rijninstructie en de markt.

De leden van de SP-fractie vroegen waarom de rijninstructeurs in loondienst niet in de CEC worden vertegenwoordigd door bijvoorbeeld de vakbond en constateerden dat de Vereniging Verkeersveiligheidsbelangen wel zitting heeft in de CEC, terwijl deze in feite alleen de belangen van de Verkeersacademie vertegenwoordigt.

De branche kent een lage organisatiegraad en het «beleidsterrein» van de CEC WRM heeft geen betrekking op werknemersonderwerpen. Overigens kunnen rijninstructeurs in loondienst gewoon lid worden van de VRB (Vereniging Rijnschool Belang) en hun vakinhoudelijke belangen door de VRB laten vertegenwoordigen. De VVB is een organisatie met meerdere leden die een belangrijk deel van de rijninstructeursopleidingsbranche vertegenwoordigt. Er zijn daarom geen argumenten om de VVB van de CEC WRM uit te sluiten.

De leden van de D66-fractie vroegen of de bijscholing het meest effectief is om de kwaliteit van de rijinstructeurs te borgen en of er binnen de bijscholing ruimte is voor andere lesmethoden dan de getoetste methode. Voorts vroegen deze leden een vergelijking met de bijscholing en sanctionering zoals deze in andere branches, zoals goederenvervoer, bus en touringcars wordt toegepast.

Zoals hiervoor al opgemerkt ben ik van mening dat de combinatie van theorie en praktijk in de bijscholing een goed middel is voor kwaliteitsbewaking, juist ook vanwege de toetsing van daadwerkelijk rijinstructie geven in de praktijkbegeleiding.

Tot 2009 was voor bevoegdheidsverlenging uitsluitend een voldoende resultaat op een theorietoets vereist die te weinig relatie had met de dagelijkse praktijk van de rijinstructeur. Er is op dit moment geen aanleiding om een meer praktijkgerichte bijscholing te onderzoeken. Immers het verzorgen van een praktijkles aan een eigen rijbewijsleerling in de eigen lesregio is optimaal gericht op de praktijk.

Het exameninstituut gaat, anders dan deze leden kennelijk veronderstellen, bij de beoordeling van de praktijkbegeleiding niet uit van een vaste lesmethode, die is voor kandidaten vrij te kiezen. Er wordt uitsluitend een protocol met beoordelingspunten gehanteerd dat is gebaseerd op de competenties voor een rijinstructeur.

Voor wat betreft de vergelijking met andere branches is bij de beantwoording van de vragen van de leden van de SP-fractie hiervoor al opgemerkt dat het in het domein van het wegverkeer niet ongebruikelijk is dat beroepsbeoefenaren die niet aan bijscholingsverplichtingen voldoen hun bevoegdheid om dat beroep uit te oefenen verliezen. Voor beroepschauffeurs van vrachtwagens en bussen geldt de eis van vijfjaarlijkse nascholing eveneens. Het niet behalen van die nascholing leidt tot een verbod om als beroepschauffeur te werken.

Het exameninstituut IBKI heeft ook als wettelijke taak de examinering van APK-keurmeesters. Ook voor APK-keurmeesters geldt dat zij hun bevoegdheid verliezen en ook in technische zin geen APK-keuringen meer kunnen uitvoeren, wanneer zij hun tweejaarlijkse examen APK-bevoegdheidsverlenging niet op tijd halen. Tevens worden door de RDW steekproefsgewijs de APK-keuringen beoordeeld en wanneer hierdoor te veel «strafpunten» ontstaan, verliest de APK-keurmeester per direct zijn keuringsbevoegdheid en moet hij opnieuw examen doen.

De leden van de ChristenUnie-fractie vroegen wat wordt verstaan onder de rijnschoolbranche. Genoemde leden hebben de indruk dat er wel draagvlak is voor bijscholingsverplichtingen en voor de mogelijkheid om de instructiebevoegdheid te verliezen maar niet voor de koppeling tussen deze twee en wezen er op dat de nascholing tot gevolg heeft dat goede instructeurs bevoegdheid verliezen. Genoemde leden vroegen of er wel daadwerkelijk voldoende draagvlak binnen de branche is voor zowel de huidige regelgeving rond het rijonderricht als voor de voorgestelde wijzigingen (namelijk de sanctionering op het examen van de bijscholing).

Met de rijnschoolbranche wordt bedoeld op de rijnscholen en meer specifiek hun brancheorganisaties, zoals hiervoor al genoemd.

Voor wat betreft de opzet van de bijscholing en de rol die het mogelijk kunnen verliezen van de instructiebevoegdheid daarin speelt kan worden verwezen naar wat hiervoor reeds is opgemerkt, vooral in antwoord op de vragen van de leden van de VVD-fractie. In dit verband kan nogmaals

worden benadrukt dat het aantal instructeurs dat uiteindelijk de lesbevoegdheid verliest erg klein is, namelijk één procent van de deelnemers aan de bijscholing. Het klopt dat uit de evaluatie blijkt dat er in de branche brede zorgen zijn over de gevolgen van een onvoldoende praktijkbegeleiding, ondanks dat de opzet van de praktijkbegeleiding zelf goed wordt beoordeeld. Dit is ook de reden geweest voor de voorgestelde aanpassingen.

De leden van de ChristenUnie-fractie vroegen op welke punten de komende tijd deze kwaliteit van de bijscholing wordt verbeterd.

Zoals eerder vermeld is het exameninstituut in gesprek met de branche om het realiteitsgehalte van de praktijkbegeleiding te waarborgen en waar mogelijk te verbeteren. Daarnaast doet het exameninstituut op dit moment een proef met kwaliteitsbeoordelingen van gegeven theoretische bijscholingscursussen. Dit kan resulteren in een systeem van onaangekondigde kwaliteitssteekproeven door het exameninstituut.

De leden van de ChristenUnie-fractie vroegen waarom niet meer wordt gekeken naar het percentage geslaagden van de rijsschoolhouder en wezen er op dat juist de marktwerking er al aan bijdraagt dat slechte rijsscholen verdwijnen.

Deze leden vroegen een onderbouwing van de proportionaliteit van de sancties op het niet halen van de nascholing in het licht van de sancties in andere branches.

Voorts vroegen genoemde leden waarom de objectief te meten resultaten van rijsscholen bij het CBR hierbij niet meewegen.

Er is regelmatig overwogen om ook de slagingspercentages bij het CBR te betrekken bij de verlenging van de lesbevoegdheid, maar deze cijfers zijn niet representatief voor de kwaliteit van een rijninstructeur door de invloed van een groot aantal factoren (het aantal rijlessen voordat een leerling examen doet, de doelgroep van de rijsschool etc.). Het belangrijkste bezwaar is dat deze cijfers nu op rijsschoolniveau worden bijgehouden en moeilijk tot een individuele instructeur zijn te herleiden.

Overigens kunnen potentiële leerlingen via de Rijsscholenkiezer van TeamAlert inzicht krijgen in onder andere het slagingspercentage van een rijsschool en dat vervolgens mee laten wegen bij hun keuze.

In antwoord op vragen van de leden van de SP-fractie en van de D66-fractie is de sanctie op het niet halen van de bijscholing nader toegelicht mede in het licht van andere beroepsgroepen. Korthedshalve wordt daarnaar verwezen.

De leden van de ChristenUnie-fractie vroegen of het realistisch is om binnen de termijn van acht weken voor het intrekken van de bevoegdheid het volledige herintrederstraject van zes weken te volgen, hoe vaak per maand dit herintrederstraject kan worden gestart en of hier wachtlijsten voor zijn.

De termijn van acht weken is vastgesteld na consultatie van het exameninstituut. De termijn is niet ruim, maar biedt een kandidaat voldoende mogelijkheden. Wachtlijsten zijn er niet. Een ruimere termijn zou ook betekenen dat rijninstructeurs die tot drie keer toe niet hebben aangetoond over de vereiste vakbekwaamheid te beschikken, langer rijles blijven geven.

Nascholing beroepschauffeurs

De leden van de VVD-fractie vroegen of het functioneren van PTN systematisch gemonitord wordt om te waarborgen dat dit ook in de toekomst goed blijft werken en de veiligheid van de nascholing van beroepschauffeurs verzekerd is.

Voorts vroegen deze leden welke randvoorwaarden in welke regelgeving worden vastgelegd en hoe de branche en de Kamer daarbij betrokken worden.

Het CCV oefent toezicht op de instellingen die een opleiding verzorgen in het kader van de nascholing van beroepschauffeurs. Dat toezicht wordt ook gehouden op bedrijven die werken met PTN.

De volgende randvoorwaarden voor PTN zullen worden neergelegd in de Regeling vakbekwaamheid bestuurders 2012:

- a. de taak van de praktijktrainer is beperkt tot het verzorgen van praktische nascholing aan collega's;
- b. een chauffeur moet ten minste 5 jaar ervaring in de 8 jaar voorafgaand aan de certificering hebben opgedaan om gecertificeerd te kunnen worden als PTN-er;
- c. de minimumleeftijd voor PTN-ers is 23 jaar;
- d. de PTN-er moet zich iedere 5 jaar laten hercertificeren.

Daarnaast worden de volgende eisen gesteld aan een de PTN-er:

- een rijvaardigheidsanalyse;
- een audit van een lessituatie;
- het volgen van een door het IBKI gegeven nascholingscursus didactiek en coaching.

Deze 3 onderdelen moeten voor het aflopen van het certificaat worden hernieuwd ten behoeve van de hercertificering.

De wegvervoerbranche zal uiteraard worden betrokken bij het vastleggen van deze randvoorwaarden.

Overige wijzigingen WRM

De leden van de PvdA-fractie vroegen waarom het zelf dragen van de kosten van het onderzoek niet in alle gevallen geldt.

Naar aanleiding van deze vraag zal de regeling in de Wet rijonderricht motorrijtuigen 1993 voor de kostenverdeling bij het onderzoek nader gezien worden. Voorgesteld wordt de bestaande situatie, waarbij de kosten niet door de rijinstructeur zelf gedragen worden, vooralsnog te handhaven. De bijgaande nota van wijziging strekt daartoe. Overigens wordt het onderzoek zelden toegepast; in de afgelopen vijf jaar ging het om drie gevallen.

De leden van de PvdA-fractie vroegen wat in het verleden de reden is geweest om onderzoek en toets te introduceren.

Het onderscheid tussen toets en onderzoek is geïntroduceerd om te kunnen beoordelen of een rijinstructeur aan wiens vakbekwaamheid wordt getwijfeld, maar die geen blijk geeft van ongeschiktheid voor het vak van rijinstructeur te kunnen toetsen op de vereiste kennis en kunde. In de praktijk is er nooit aanleiding geweest om een toets op te leggen in het kader van vakbekwaamheid. In dat licht en in het licht van de in 2009 ingevoerde verplichte bijscholing is het onderscheid niet langer zinvol.

De leden van de PvdA-fractie lezen dat een ongeldigverklaring bij niet vakbekwaamheid de dag na bekendmaking van dit besluit door het IBKI ingaat en vroegen naar de verschillen tussen gebleken onbekwaamheid bij onderzoek (artikel 23, vierde lid, van de WRM) en bij onbekwaamheid die blijkt bij praktijkbegeleiding.

Een onderzoek is een gevolg van een ernstig vermoeden bij een opsporingsambtenaar dat een rijinstructeur niet langer vakbekwaam is. Dat vermoeden zal in het algemeen een gevolg zijn van een praktijkervaring met de betrokken instructeur en worden ingegeven door gedrag van de instructeur. Een onderzoek in het kader van de vakbekwaamheid richt zich vooral op persoonlijkheidskenmerken van de betrokkene, bijvoorbeeld een verslavings- of agressieprobleem, die hem of haar ongeschikt maken als rijinstructeur. Onbekwaamheid wegens een onvoldoende resultaat in de praktijkbegeleiding heeft uitsluitend betrekking op een onvoldoende score op het protocol dat de instructie- en coachingsvaardigheden van de rijinstructeur meet.

Handhaving

De leden van de VVD-fractie vroegen voor welke toezichtstaken de politie verantwoordelijk blijft en voor welke toezichttaken de ILT verantwoordelijk wordt en op welke wijze de samenwerking tussen beiden wordt versterkt. Voorts vroegen deze leden of er voldoende capaciteit bij de ILT is om deze aanvullende toezichtstaak uit te voeren en hoe de financiering van dit toezicht is geregeld.

De leden van de VVD-fractie vroegen ook een reactie op opmerkingen van de Afdeling Advisering van de Raad van State met betrekking tot het duaal sanctiestelsel.

Zoals in de memorie van toelichting is aangegeven is de politie de primaire handhavingsinstantie in het domein van het wegeverkeersrecht waar de WRM 1993 ondervalt. Het aanwijzen van de ILT als toezichthouder naast de politie komt voort uit de wens om het toezicht op de WRM 1993 te intensiveren. De ILT zal in eerste instantie gaan toezien op het niet terugsturen van de ongeldig verklaarde passen. Voor wat betreft het onbevoegd lesgeven zal de ILT zich in het eerste jaar richten op het waarnemen van eventuele signalen. Vooralsnog vergen deze taken weinig extra capaciteit. Mocht uit de signalen blijken dat er additionele handhavingsacties nodig zijn dan kan de ILT-capaciteit na het eerste jaar mogelijk verder worden opgeschaald. De ILT zal in aanloop naar de inwerking-treding van de voorgestelde wijzigingen nog nader overleg voeren met de politie en het exameninstituut over een efficiënte samenwerking, maar het is niet de bedoeling dat de controleactiviteiten van de politie op straat ook door de ILT worden verricht.

In het wetsvoorstel is geen sprake meer van een duaal sanctiestelsel. De verschillende overtredingen worden ofwel strafrechtelijk (het onbevoegd rijinstructie geven) ofwel bestuursrechtelijk (de overige overtredingen) gehandhaafd.

De leden van de PvdA-fractie zien graag dat de cursist nog beter beschermd wordt tegen onbevoegde instructeurs en vroegen op welke wijze cursisten zich ervan kunnen verzekeren dat hun instructeur bevoegd is rijlessen te geven

Op de website van het exameninstituut staat een zogenaamde bevoegdheidschecker, die is gekoppeld aan het register van bevoegde rijinstructeurs. Na invulling van naam en geboortedatum wordt zichtbaar of de betrokken rijinstructeur al dan niet bevoegd is. Een rijinstructeur is ook

verplicht te allen tijde tijdens de rijles zijn geldige WRM-certificaat en rijbewijs bij zich te hebben.

De leden van de SP-fractie vroegen hoe de handhaving van de verplichting om ongeldige certificaten terug te sturen in de praktijk vorm zal krijgen en of deze taak primair bij de politie of bij de ILT ligt en op welke wijze worden deze instanties hierover geïnstrueerd. Verder vroegen deze leden of er wel capaciteit is voor de handhaving op rijinstructeurs en hoeveel deze dan bedraagt.

Het toezicht op het terugsturen van ongeldig verklaarde certificaten ligt primair bij de ILT. De ILT zal in overleg met het exameninstituut een nadere uitwerking maken van deze taak. Voor wat betreft de vraag over de capaciteit wordt verwezen naar het hiervoor gegeven antwoord op de vraag van de leden van de VVD-fractie.

De leden van de CDA-fractie vroegen een nadere motivering waarom de overtredingen die de wet kent maken dat duale handhaving noodzakelijk en wenselijk zou zijn met aandacht voor het feit dat de ILT vooral handhaaft bij het onbevoegd geven van rijinstructie terwijl dat juist strafrechtelijke handhaving vereist wegens de ernstige bedreiging van de verkeersveiligheid die hiermee gepaard gaat. Deze leden vroegen of de beoogde effectiviteit van een duaal stelsel in de handhaving expliciet gemaakt kan worden. Deze leden menen dat bestuurlijke en strafrechtelijke sancties niet gelijk zijn en met name verschillen op het niveau van effectiviteit. Zij tonen aanmerkelijke verschillen met betrekking tot de rechtspositie en rechtsbescherming van degene jegens wie de handhaving zich richt. Deze leden vroegen of dat een rol gespeeld bij de keuze voor het duale stelsel.

Zoals hiervoor al is opgemerkt is van duale handhaving geen sprake (meer). Wel is sprake van onderscheid in de handhaving van verschillende overtredingen van de Wet rijonderricht motorrijtuigen 1993. Het onbevoegd geven van rijinstructie vormt een gevaar voor de verkeersveiligheid en vindt plaats in een open context. Om die redenen wordt die overtreding strafrechtelijk gehandhaafd. De overige overtredingen vormen geen directe bedreiging van de verkeersveiligheid en vinden plaats in een besloten context. Om die redenen worden die overtredingen bestuursrechtelijk gehandhaafd.

Zoals hiervoor is opgemerkt is de keuze voor strafrechtelijke of bestuursrechtelijke handhaving ingegeven door de aard van de overtreding en de context waarin deze plaatsvindt. Dit in overeenstemming met de notitie keuze sanctiestelsels (Kamerstukken II 2008/09, 31 700 VI, nr. 69). Dat het onbevoegd rijinstructie geven strafrechtelijk gehandhaafd wordt, staat los van de instantie die de feitelijke handhaving uitvoert.

Zoals hiervoor opgemerkt zal de ILT zich in eerste instantie richten op het niet terugsturen van ongeldige WRM-certificaten.

De leden van de D66-fractie vroegen of zij het juist begrijpen dat de regering de keuze voor het duaal sanctiestelsel niet heeft genomen met als basis rechtsbeginselen, maar uit het oogpunt van handhaving. Deze leden vroegen of het toepassen van een duaal sanctiestelsel kan leiden tot problemen in de toepassing ervan en of het bijvoorbeeld mogelijk dat zowel een bestuurlijke- als strafrechtelijke sanctie wordt opgelegd. Voorts vroegen deze leden of de regering een vergelijking kan trekken met sanctionering bij andere beroepsgroepen.

Zoals hiervoor al is opgemerkt is er geen sprake van een duaal sanctiestelsel. De keuze voor strafrechtelijke handhaving van onbevoegd rijinstructie geven is ingegeven door de aard van die overtreding en de open context waarin deze zich voordoet. De overige overtredingen vormen geen direct gevaar voor de verkeersveiligheid en vinden plaats in een besloten context; daarvoor is bestuursrechtelijke handhaving aangewezen. Dit is in overeenstemming met de notitie keuze sanctiestelsels (Kamerstukken II 2008/09, 31 700 VI, nr. 69).

Op grond van de WRM 1993 is het dus niet mogelijk voor dezelfde overtreding zowel een bestuursrechtelijke als strafrechtelijke sanctie op te leggen. Het is natuurlijk denkbaar dat twee verschillende overtredingen worden geconstateerd. In dat geval kan wanneer de ene overtreding bestaat uit het onbevoegd rijinstructie geven daarvoor strafrechtelijke handhaving worden ingezet en voor bijvoorbeeld het niet terugsturen van een ongeldig verklaarde WRM-certificaat een bestuurlijke sanctie worden opgelegd.

Voor een vergelijking met andere beroepsgroepen wordt verwezen naar het hiervoor gegeven antwoord op een vraag van de leden van de SP-fractie.

Internetconsultatie en afstemming met rijnschoolbranche

De leden van de SP-fractie vroegen welke organisaties er in het kader van de internetconsultatie onder de rijnschoolbranche vallen, hoeveel rijinstructeurs meegedaan hebben aan deze consultatie en naar de uitkomst van de internetconsultatie ten aanzien van de sanctie bij de praktijkbegeleiding. Voorts viel het deze leden op dat de inbreng van één persoon in deze consultatie heeft geleid tot een wetswijziging en vroegen zij of hier dan wel voldoende draagvlak voor is.

Deze leden vroegen naar de wijze van consulteren door het IBKI van de rijnschoolbranche over de voorgestelde aanpassingen van de maatregelen vakbekwaamheid, welke partijen er zijn geconsulteerd en hoe rekening is gehouden met de belangen van de overgrote meerderheid van de rijnscholen die niet is aangesloten bij een brancheorganisatie en met de rijinstructeurs in loondienst.

Het exameninstituut heeft via zijn gebruikelijke digitale nieuwsbericht, dat wordt verstuurd naar circa 200 adressen in de branche, bekendheid gegeven aan het openstellen van internetconsultatie. Dit bericht is overgenomen door digitale nieuwsmedia voor de rijnschoolbranche zoals Verkeerspro en Rijnschoolvandaag. De drie belangrijkste brancheorganisaties BOVAG, VRB en FAM, hebben gebruik gemaakt van de mogelijkheid om te reageren. De internetconsultatie heeft 67 reacties opgeleverd, waarvan er 6 afkomstig waren van brancheorganisaties. Van de reacties zijn er 40 openbaar gemaakt. Hiernaast kan nog worden gewezen op de brede betrokkenheid van de branche in het voortraject dat heeft geleid tot de voorstellen: bij de enquête in het kader van de evaluatie van 2012/2013 zijn 10.000 van de 15.000 rijinstructeurs benaderd.

Zoals in de reactie op de internetconsultatie is gemeld zijn door veel respondenten uit de rijnschoolbranche opnieuw bezwaren geuit tegen de sanctie bij de praktijkbegeleiding. Het beleidsmatige standpunt over de sanctie was al eerder aan uw Kamer gemeld. Voor wat betreft de overwegingen hierbij kan worden verwezen naar wat al is opgemerkt in antwoord op de vragen van de leden van de VVD-fractie. De maatregel om de tweede praktijkbegeleiding te laten vervallen en meer herkansingen te bieden kon op bijval rekenen. Over de verlenging van de overgangstermijn bij het verlies van de bevoegdheid van zeven dagen

naar acht weken merkten veel respondenten op dat deze nog te kort zou zijn. Voor wat betreft dit aspect kan worden verwezen naar wat hierover is opgemerkt in antwoord op de vragen van de leden van de VVD-fractie en van de ChristenUnie-fractie.

De bedoelde inbreng van een persoon bestond eruit dat bij het behalen van het examen voor een andere categorie motorvoertuigen binnen de termijn van vijf jaar er ook sprake is van het afleggen van praktijkbegeleiding, waardoor een beperkte groep op dit punt in feite met een dubbele bijscholingseis wordt geconfronteerd. Het betrof hier een goede suggestie voor de uitvoeringspraktijk die onnodige lasten voor bepaalde rijinstructeurs voorkomt. Deze wijziging is afgestemd in de Centrale Examencommissie WRM (CEC-WRM), waarin het IBKI nieuwe voorstellen afstemt met brancheorganisaties, opleidingsinstituten en het CBR.

Overig

De leden van de VVD-fractie vroegen wat de planning is ten aanzien van inwerkingtreding van dit wetsvoorstel en wanneer de wijzigingsvoorstellen voor het Besluit rijonderricht motorrijtuigen 2009 naar de Tweede Kamer zullen komen.

Het streven is om de voorgestelde wijzigingen van de WRM 1993 en de daarmee samenhangende wijzigingen van de lagere regelgeving op 1 januari 2017 in werking te laten treden. Op grond van de WRM 1993 is er geen parlementaire betrokkenheid bij wijzigingen van de lagere regelgeving.

De leden van de ChristenUnie-fractie vroegen de regering in te gaan op het compromis dat middels een petitie is voorgesteld door een groep rijinstructeurs («Stop de sanctie op het WRM protocol», aangeboden aan de vaste commissie voor Infrastructuur en Milieu d.d. 7 oktober 2014).

Zoals hiervoor in antwoord op vragen van de leden van de PvdA-fractie als is opgemerkt, verwordt een bijscholingsverplichting zonder sanctie al snel tot een lege verplichting. In antwoord op vragen van de leden van de VVD-fractie is het belang van de bijscholing onderstreept voor de kwaliteit van de rijinstructeurs. Om die redenen heb ik, zoals eerder verwoord in mijn brief van 3 november 2014 aan de vaste commissie voor Infrastructuur en Milieu (2014D39647) het voorstel van de bedoelde groep rijinstructeurs niet overgenomen.

Artikelsgewijs

Artikel 1, Onderdeel L

De leden van de PvdA-fractie begrepen dat deze wetswijziging het gevolg is van het beperkt aantal beschikbare stageplaatsen. De leden van deze fractie ontvingen graag nadere informatie over deze problematiek.

Het exameninstituut heeft laten weten dat het vaak bijzonder moeilijk is stageplaatsen te vinden in de voertuigcategorieën A, C en D (vooral bij D), en ook om voldoende stage-uren binnen de 6-maandentermijn te geven. Bij categorie A komt daar nog bij dat een strenge winter tot vertragingen kan leiden in de mogelijkheden stage te lopen. Hierover is in de CEC WRM en met opleidingsinstituten gesproken. De verlenging tot 10 maanden zorgt ervoor dat, bij een goede eigen planning, alle kandidaten A, C en D voldoende stage kunnen lopen.

Artikel 1, Onderdeel N, onder 2

De leden van de PvdA-fractie vroegen ten aanzien van de wijziging Onderdeel N, onder 2 of het juist is dat er drie verschillende termijnen zijn opgenomen voor de ongeldigverklaring.

Het is juist dat er drie verschillende termijnen gelden voor het ongeldig worden van ongeldig verklaarde certificaten.

Een certificaat dat op grond van artikel 13 van de WRM 1993 ongeldig wordt verklaard verliest zijn geldigheid zeven dagen na dat besluit, tenzij het ongeldig wordt verklaard vanwege het niet volgen van de praktische bijscholing. In dat laatste geval verliest het zijn geldigheid acht weken na dat besluit.

Een certificaat dat ongeldig wordt verklaard op grond van artikel 22 of artikel 23 van de WRM 1993 verliest zijn geldigheid de dag na de bekendmaking van dat besluit.

De Minister van Infrastructuur en Milieu,
M.H. Schultz van Haegen-Maas Geesteranus