

Vergaderjaar 2014–2015

**29 398**

## **Maatregelen verkeersveiligheid**

**Nr. 421**

### **BRIEF VAN DE MINISTER VAN INFRASTRUCTUUR EN MILIEU**

Aan de Voorzitter van de Tweede Kamer der Staten-Generaal

Den Haag, 2 oktober 2014

In deze brief informeer ik u over de motie Kuiken (Kamerstuk 29 398, nr. 403) waarin mij wordt verzocht om verdere samenwerking tussen de brancheorganisaties in de rijnschoolbranche te bevorderen. Hiernaast informeer ik u over enkele toezeggingen die ik heb gedaan aan uw Kamer naar aanleiding van de evaluatie van de Wet rijnderricht motorrijtuigen 1993 (Kamerstuk 29 398, nr. 379) en bij de beantwoording van de Kamervragen van lid Bashir (Aanhangsel Handelingen II 2013/14, nr. 746) over het onbevoegd les geven door rijinstructeurs.

#### *Samenwerking rijnschoolbranche*

In de motie Kuiken wordt mij verzocht om verdere samenwerking tussen de brancheorganisaties in de rijnschoolbranche te bevorderen, met als doel om onder andere te komen tot een gezamenlijk keurmerk en klachtenmeldpunt.

Mijn ministerie heeft regelmatig overleg met de brancheorganisaties BOVAG, FAM, VRB en de uitvoeringsorganisaties IBKI en CBR, waarin gezamenlijk gezocht wordt naar mogelijkheden om de kwaliteit van de rijnschoolbranche te verbeteren. Hierin benadruk ik voortdurend dat zij door gezamenlijk op te trekken en krachten te bundelen zich kunnen profileren. Op dit moment is minder dan een vijfde van alle 8.000 rijnscholen lid van een brancheorganisatie en iets minder dan de helft van de 15.000 rijinstructeurs. Tijdens het overleg werd door de brancheorganisaties aangegeven, dat samenwerking heel belangrijk is maar dat zij het ook belangrijk vinden om zich juist van elkaar te onderscheiden. Zo heeft BOVAG een onafhankelijke klachtenbemiddeling, een drie sterren kwaliteitskeurmerk en recentelijk zijn lidmaatschapseisen kwalitatief aangescherpt en is bovendien aangesloten bij de Stichting Geschillencommissie Rijopleidingen. De VRB onderzoekt op dit moment hoe zij op de korte termijn een onafhankelijke klachtenbemiddeling en een garantiefonds kunnen realiseren. FAM heeft een eigen klachtenbemiddeling. Zoals in mijn brief van 26 september 2013 aan uw Kamer gemeld (Kamerstuk

29 398, nr. 379), is het opstellen van een keurmerk en een klachtenmeldpunt aan de branche zelf. Dit pakt de rijkschoolbranche serieus op. Vooral nog lijkt een gezamenlijk keurmerk of een gezamenlijk klachtenmeldpunt niet in zicht.

Ik ben blij u te kunnen melden dat ik de Rijsholenkiezer van Stichting TeamAlert ga lanceren. Stichting TeamAlert heeft als onafhankelijke partij met subsidie van mijn ministerie samen met BOVAG, FAM, VRB, IBKI en CBR, een online platform ontwikkeld. Hiermee worden jongeren (en hun ouders) geïnformeerd hoe ze een betrouwbare rijkschool kunnen vinden, wat de mogelijke risico's zijn van een verkeerde keuze en hoe ze die risico's kunnen voorkomen.

Naast het overleg met de rijkschoolbranche met mijn ministerie, adviseren de brancheorganisaties het exameninstituut IBKI via de Centrale Examencommissie. Dat overleg wordt ook constructief gebruikt om voorstellen te ontwikkelen om de kwaliteit van de rijnschool te verbeteren. Hierbij gaat het bijvoorbeeld om het niet louter administratief, maar ook kwalitatief beoordelen en waar nodig verbeteren van de theoriebijscholing en de gezamenlijke advisering over relevante, nieuwe onderwerpen voor de theoriebijscholing.

Hoewel het CBR formeel geen (wettelijke) taak heeft ten aanzien van de samenwerking tussen brancheorganisaties in de rijkschoolbranche, vindt er wel structureel overleg plaats tussen het CBR en vertegenwoordigers van de rijkschoolbranche, het zogenoemde Branchevoorzittersoverleg. Het bevorderen van de kwaliteit van de rijkschoolbranche is een belangrijk gespreksonwerp van dit overleg. Het CBR zal een bijdrage aan kwaliteitsverbetering leveren door periodiek te controleren of de in de inschrijfovereenkomst genoemde rijnschoolleiders daadwerkelijk beschikken over een geldige WRM-bevoegdheid. Hiernaast zal het CBR deze eis in de nabije toekomst explicieter opnemen in de inschrijfovereenkomst. Ook zullen de CBR examenmanagers actief optreden richting rijnscholen als er signalen zijn over verlopen WRM-passen.

#### *Wijziging Wet rijnderricht motorrijtuigen 1993*

Ik heb aan uw Kamer toegezegd de Wet rijnderricht motorrijtuigen 1993 (hierna: WRM 1993) naar aanleiding van de evaluatie te wijzigen. Deze wetswijziging is in voorbereiding en zal naar verwachting medio 2016 in werking treden. Het wetsvoorstel en de daarmee samenhangende wijzigingen van de onderliggende regelgeving zijn afgelopen zomer opgesteld voor openbare internetconsultatie. Het wetsvoorstel zal naar verwachting begin 2015 aan uw Kamer worden aangeboden.

#### *Aanwijzen ILT als toezichthouder*

Naar aanleiding van Kamervragen van lid Bashir (Aanhangsel Handelingen II 2013/14, nr. 746) heb ik aan uw Kamer toegezegd om te onderzoeken op welke wijze mijn Inspectie Leefomgeving en Transport (ILT) aanvullende handhaving op de WRM 1993 effectief vorm kan geven. Ik kan u hierover melden, dat in het hiervoor bedoelde wetsvoorstel wordt voorzien in bestuursrechtelijke handhaving van de WRM 1993 en de mogelijkheid om de ILT als toezichthouder aan te wijzen. Het toezicht door de ILT is aanvullend op de strafrechtelijke handhaving. In het wetsvoorstel wordt voorzien in de mogelijkheid om een bestuurlijke boete en lasten onder bestuursdwang of dwangsom op te leggen.

De ILT zal met name gaan handhaven op het gebied van het niet terugsturen van ongeldig verklaarde WRM-passen. In de WRM 1993 is op dit

moment al voorzien in de verplichting voor rijinstructeurs om ongeldig verklaarde WRM-passen terug te sturen naar IBKI. Ook zal de ILT gaan handhaven bij rijinstructeurs die onbevoegd lesgeven.

#### *Verklaring omtrent het gedrag – toezending rapportage 2toDrive*

Ik heb aan uw Kamer toegezegd om in het kader van de evaluatie van 2toDrive te onderzoeken of het gedrag van een rijinstructeur tijdens het geven van lessen aan 2toDrivers tot problemen leidt en daarom een verplichting van een verklaring omtrent het gedrag voor rijinstructeurs wenselijk is.

De evaluatie van 2toDrive naar de effecten op de verkeersveiligheid wordt uitgevoerd door SWOV en bestaat uit meerdere onderdelen, waaronder een enquête onder 2toDrivers die in de eerste helft van dit jaar is gehouden. Het rapport van SWOV met uitkomsten van deze enquête is als bijlage bijgevoegd<sup>1</sup>.

In de enquête is aan in totaal 4000 2toDrivers gevraagd wat zij tijdens de rijlessen van hun rijinstructeurs vonden. Gezien de hoge respons kan hier worden gesproken van representatieve resultaten.

Geen van de jongeren gaf aan zich ongemakkelijk te hebben gevoeld bij de rijinstructeur. Dit geeft mij geen aanleiding om een verklaring omtrent het gedrag voor rijinstructeurs verplicht te stellen. Het is niet proportioneel om een algemene verplichting op te leggen voor een onduidelijk probleem. Bovendien zou zo'n verplichting voor de rijinstructeur leiden tot extra administratieve lasten.

#### *Overige 2toDrive bevindingen*

In de rapportage van SWOV wordt ook melding gemaakt van het feit, dat bijna 10% van de jongeren aangeeft wel eens «de Bob» te zijn als ze met hun coach rijden. Uit het onderzoek komt niet duidelijk naar voren of in die gevallen de coach zelf heeft gedronken of een andere passagier. Als 2toDrive definitief zou worden ingevoerd ben ik voornemens in de wet een strafbaarstelling voor een begeleider op te nemen die onder invloed is van de rijvaardigheid beïnvloedende stoffen, bedoeld in artikel 8 van de Wegenverkeerswet 1994. Dit was binnen de grenzen van het experiment niet mogelijk.

Uit de rapportage blijkt verder, dat ruim 15% van de deelnemers zegt wel eens zonder coach te hebben gereden. Conform huidige wet- en regelgeving mag een 2toDriver alleen met begeleider rijden. Indien de politie een 2toDriver zonder begeleider staande houdt wordt het rijbewijs van de 2toDriver ongeldig verklaard. Toch is 15% is niet onaanzienlijk en daarom zal SWOV dit aspect in de volgende stap van de evaluatie verder onderzoeken.

Voor de volledigheid wijs ik u erop, dat op basis van deze rapportage nog geen uitspraken kunnen worden gedaan over de effecten van 2toDrive op de verkeersveiligheid. De eerste verkeersveiligheidsschattingen op basis van zelf gerapporteerde ongevallen worden medio 2015 verwacht. Hierover zal ik uw Kamer tegen die tijd nader informeren. De eindrapportage van de evaluatie van SWOV verwacht ik in 2016.

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

<sup>1</sup> Raadpleegbaar via [www.tweedekamer.nl](http://www.tweedekamer.nl)