

Bijleveld-Schouten

Staatssecretaris **Bijleveld-Schouten**: Ik zie het nu.

De heer **Brinkman** (PVV): De staatssecretaris kan dit punt dus aanstaande vrijdag mooi meenemen en het met haar collega van Justitie bespreken. Het gaat om de achterliggende gedachte. Daar vraag ik de staatssecretaris naar. Is de achterliggende gedachte haar sympathiek?

Staatssecretaris **Bijleveld-Schouten**: Ik wil toch graag vasthouden aan de doelbinding die is ingezet. Ik heb wel begrepen dat het verhaal gaat over de achterliggende gedachte. Ik ben best bereid om er nog over na te denken, maar mijn eerste gevoel is toch dat het hier niet thuishoort. In die zin wil ik aanvaarding van de motie ontraden.

De heer **Brinkman** (PVV): Is het misschien een idee dat er een brief komt? De staatssecretaris kan het er dan vrijdag even over hebben, zodat wij maandagochtend om een uur of twaalf...

Staatssecretaris **Bijleveld-Schouten**: Ik wil er best even over overleggen met mijn collega van Justitie.

Mevrouw **Arib** (PvdA): In eerste termijn heb ik een vraag gesteld over persoonlijke gegevens die door zorginstellingen aan uitvaartcentra worden doorgegeven. De beantwoording daarvan mag ook schriftelijk, want ik heb er schriftelijke vragen over gesteld. Er wordt gezegd dat de privacywetgeving niet hiervoor geldt. Ik zag echter antwoorden van minister Klink van VWS, die er anders over denkt.

Staatssecretaris **Bijleveld-Schouten**: Is er verschil in de antwoorden? Dat moet ik dan even bekijken. Als er verschil is tussen de antwoorden van mij en die van minister Klink, moet er zijn minst even naar worden gekeken. Ik zal de Kamer mijn reactie schriftelijk doen toekomen.

De **voorzitter**: Dat worden twee brieven.

Staatssecretaris **Bijleveld-Schouten**: Of eentje.

De algemene beraadslaging wordt gesloten.

De **voorzitter**: Wij zijn dan gekomen aan het einde van de beraadslaging. Normaal gesproken zou ik zeggen dat de stemmingen over het wetsvoorstel en de ingediende amendementen en moties aanstaande dinsdag plaatsvinden. Het hangt echter af van het overleg van een aantal indieners van amendementen of dat ook zo is. Het wetsvoorstel komt op de stemmingslijst en dan kunnen wij dinsdag bekijken of wij wel of niet stemmen.

De heer **Van Beek** (VVD): Voorzitter. Ik zou graag een weekje extra hebben, want er moet aan alle kanten nog iets gedaan worden. Ik wil nog even kijken naar de overgangssituatie in mijn eigen amendement. Een debat moet leiden tot beïnvloeding van elkaars standpunten. Het enige is dat de stemming dan valt in de week van Prinsjesdag.

De **voorzitter**: Wij kunnen dan kijken of hier aan het einde van die week over gestemd kan worden of eventueel de dinsdag daarop.

De vergadering wordt van 18.44 uur tot 20.00 uur geschorst.

Voorzitter: Verbeet

Aan de orde is de behandeling van:

- **het wetsvoorstel Wijziging van de Wet rij-onderricht motorrijtuigen 1993 naar aanleiding van de evaluatie van de doeltreffendheid en de effecten van deze wet in de praktijk (31278).**

De algemene beraadslaging wordt geopend.



De heer **De Rouwe** (CDA): Voorzitter. Wij spreken vandaag over de wijziging van de Wet rijonderricht motorrijtuigen. Wij hebben de minister hierover al vragen gesteld en daarop antwoorden ontvangen in de schriftelijke behandeling. Voor de CDA-fractie zijn er twee kritische punten overgebleven, namelijk de invoering van de verplichte stage en de positie van de consument.

Ik begin met de invoering van de verplichte stage. Het is heel begrijpelijk en goed dat de cursisten niet alleen vanuit de bankjes leren, maar dat straks ook vanuit een begeleidende en lerende omgeving moeten doen. Dat is vast ook de reden geweest waarom die stage er in het verleden eveneens was. Ik spreek over een ver verleden, omdat die stages thans niet meer bestaan. Zij zijn in de jaren negentig geschrapt, nadat bleek dat er op grote schaal mee gefraudeerd werd. Stagiairs gaven rij-schoolhouders een kistje wijn of een doosje sigaren, in ruil voor het aftekenen van hun stageverklaring. Dat heette het zogenaamde leugenbriefje, een term die nog steeds bekend is in deze branche. Ik heb de minister in de schriftelijke behandeling al gevraagd waarom hij daar nu geen problemen mee denkt te krijgen. Hoe gaat dit wetsvoorstel ervoor zorgen dat cursisten wel degelijk een volledige en goede stage lopen, voordat zij echt aan het werk beginnen? En hoe lang duurt die stage eigenlijk? In zijn beantwoording schrijft de minister dat het Examen-instituut onaangekondigd steekproefinspecties zal uitvoeren bij stagebiedende rij scholen. Kan de minister aangeven hoe dat instituut weet wanneer, waar en met wie de cursist rijdt? Ons bereiken geluiden dat daarom-trent nog niet veel georganiseerd is. Dat vraagt om actie van de kant van de minister.

Tegelijkertijd speelt hier een ander probleem. Zijn er voldoende rij scholen die een stagiair in dienst willen nemen? De rij schoolhouders hebben zich verplicht, zich in te spannen om voldoende plaatsen beschikbaar te stellen, maar hoe hard is die toezegging? Naar de mening van de CDA-fractie moet de focus veel meer komen te liggen op de opleidingsinstituten. Zij zijn verantwoordelijk voor een goede opleiding en dus ook voor een goede stage.

Dan kom ik op de bijscholing. Het is een goede zaak dat rij schoolhouders straks per vijf jaar regelmatig moeten bijscholen. Ook hier geldt echter de vraag wie dat bijhoudt. Wat als een rij instructeur niet komt opdagen voor scholing? Uiteindelijk zal de geldigheid van zijn certificaat vervallen, maar hoe weet een consument die rij les neemt of de instructeur die naast hem zit, beschikt over een actueel certificaat?

De Rouwe

Ik noemde de consument al. Het gaat er bij de gewijzigde wet uiteindelijk om dat de leerling een goede opleiding krijgt, waardoor wij de verkeersveiligheid in Nederland verder vergroten. Mijn fractie vindt het van groot belang dat een leerling erop kan vertrouwen dat hij waar voor zijn geld krijgt en dat deze lessen hem een beter verkeersinzicht geven. De positie van deze consument vinden wij niet optimaal, en dat is uiteindelijk ook niet goed voor de branche zelf. Ik vroeg het al: hoe weet een leerling of een instructeur wel instructeur is, en beschikt over de verplichte scholing die hij volgens deze nieuwe wet moet volgen? Ook nu al verschijnen soms berichten in de krant dat instructeurs niet bevoegd zijn om les te geven, terwijl zij wel € 35 durven te vragen voor een rijles. Ik weet dat verreweg de meeste instructeurs het goed doen, maar er is een kleine groep die het verpest voor de goede ondernemers.

Mijn fractie betreurt het dat de sector zelf nog niet beschikt over een keurmerk. Er zijn wel positieve ontwikkelingen. De Bovag kent inmiddels een kwaliteitslabel en kondigde onlangs een garantiefonds aan. In onze ogen moet er echter meer gebeuren. Consumenten moeten weten en direct zien van wie zij rijles krijgen. Zij moeten kunnen zien of de instructeur bevoegd is. Het zou goed zijn als de sector zelf met een initiatief kwam, waarbij de instructeurspas standaard zichtbaar is in een lesauto, net zoals nu het geval is bij taxichauffeurs. Via internet kunnen consumenten dan in een openbaar register checken of iemand inderdaad bevoegd is. Net zoals je nu bij het CBR het slagingspercentage op internet kunt zien, moet dat ook hier gebeuren, het liefst op één site. Het CDA is daarbij voorstander van naming and shaming. Met andere woorden: maak op de site duidelijk wie echt instructeur is en wie niet. Blijkt iemand niet bevoegd te zijn, dan moet via dezelfde site melding gemaakt kunnen worden van oplichting. Ik vraag de minister om een en ander zo veel mogelijk te faciliteren indien de sector dit door middel van zelfregulering oppakt. Via de media hebben wij inmiddels vernomen dat ons voorstel op steun van de sector kan rekenen. Ik vertrouw er dan ook op dat hij dit snel wil oppakken en denk dat de steun van de minister daarbij nodig is.

Tot slot merk ik op dat mijn fractie graag de vinger aan de pols houdt. Zij is positief, doch kritisch over de nieuwe verplichte stage die met dit wetsvoorstel wordt voorgesteld. Wij willen dan ook dat de minister ons op de hoogte houdt van de ontwikkelingen op dat terrein. De grote evaluatie zal pas over vijf jaar worden gehouden. Wij wensen eerder van de minister te vernemen hoe het met die stages gaat. Welke streefcijfers moeten worden behaald?

De heer **Roemer** (SP): Voorzitter. De SP-fractie deelt het streven naar kwaliteitsverbetering van het rijonderwijs. Verbetering kan immers alleen voordelen opleveren. De bijscholing en de stages kunnen daaraan een belangrijke bijdrage leveren. De SP-fractie steunt dit wetsvoorstel dan ook. Zij vraagt zich echter wel af wat de minister zal doen om het aantal stageplaatsen te garanderen. In de praktijk blijkt dat in veel andere sectoren vaak een tekort aan stageplaatsen is en dat er problemen ontstaan. Het is goed dat de rijgescholen zich de verplichting hebben opgelegd om zich in te spannen voor voldoende stageplaatsen. Garanties geeft de minister echter niet.

Hoe kan de minister ervoor zorgen dat er niet een tekort aan rijinstructeurs zal ontstaan als gevolg van een gebrek aan stageplaatsen? Dat is een aanvullende vraag op die van de heer De Rouwe over dit onderwerp.

Als de wet van kracht wordt, zal het B-certificaat de basis vormen voor de rijinstructeur. Dat vinden wij vreemd. Staat er niet dat een motorinstructeur het B-certificaat moet behalen voordat hij motorrijles kan geven? Zo ja, hoe verhoudt zich dat tot de uitspraak van de minister dat dit wetsvoorstel niet zal leiden tot overbodige lastendruk? Graag hoor ik van de minister dat een motorrijinstructeur niet extra zal worden belast met autorijvaardigheden en dat hij geen extra kosten hoeft te maken als hij ervoor kiest om alleen motorrijinstructeur te zijn.

Er komen steeds meer RIS-instructeurs. Moeten zij voldoen aan de hoge eisen die aan de overige instructeurs worden opgelegd, of geldt voor hen een ander regime? Moeten zij ook de theoretische bijscholing volgen en een voldoende behalen voor de praktische toetsen?

Wij missen een cao voor rijinstructeurs. Zij maken regelmatig lange dagen en vaak schort het aan pauzes. Dat is helemaal niet goed voor de veiligheid. Een goede bedrijfstak behoort ook een cao te hebben. Er zijn ook vakbonden die willen dat die cao er komt, maar het lukt steeds niet om dat te bereiken. Is de minister het met mij eens dat rijinstructeurs in loondienst goede arbeidsvoorwaarden verdienen? Zo ja, is hij bereid zich in te spannen om dat onderwerp op de agenda te plaatsen?

Ik wijs op de positie van het CBR. De laatste tijd heeft de Kamer veel kritiek op die instelling geuit. Met name de SP-fractie heeft dat gedaan. Zij vindt dat het echt anders moet. Daarover hebben wij uitvoerig gesproken en er zullen nog meer debatten volgen. Ik heb in ons actieplan CBR niet voor niets een aantal verbetervoorstellen voor het CBR gepresenteerd. Dat plan staat nu niet op de agenda. Graag spreek ik daarover op een ander moment met de minister. Ik vraag de minister wel te antwoorden op de vraag of wij het CBR nu een extra taak moeten geven, namelijk het laten beoordelen van de rijinstructeurs. In deze fase lijkt mij dat geen goed voorstel. Ziet de minister mogelijkheden om deze nieuwe keuring te laten doen los van het CBR? Dat gebeurt nu ook.

De heer **De Krom** (VVD): Voorzitter. De VVD-fractie kan zich in grote lijnen vinden in het wetsvoorstel. Wij ondersteunen het streven om de doeltreffendheid en effectiviteit van de Wet rijonderricht motorrijtuigen 1993 vooral ook in de praktijk te verbeteren.

De VVD-fractie vindt het van heel groot belang dat de minister hier nog eens bevestigt dat de administratieve lasten en de kosten van het praktijkexamen door dit wetsvoorstel niet hoger gaan uitvallen. De andere woordvoerders hebben al vragen gesteld over de stage die de kandidaat-rijinstructeurs verplicht moeten volgen. In de stukken stond niet vermeld – ik heb het althans niet kunnen vinden – wat de exacte tijdsduur is van de stage voor het basiscertificaat B. Ik heb van de branche begrepen dat het ongeveer honderd uur zou moeten zijn, uitgesmeerd over een periode van twaalf maanden. Wij moeten ons realiseren dat dit voor rijgescholen en rijinstructeurs een heel grote last met zich meebrengt.

De Krom

Mijn vraag is of een stage van honderd uur wel nodig is. Ik heb hierover gebeld met de brancheorganisatie. Volgens haar zou het ook prima met veertig uur kunnen. Ik zou daar graag een reactie van de minister op horen. Voor het overige sluit ik mij aan bij de vragen die hierover zijn gesteld door de heren De Rouwe en Roemer.

Een specifieke reden dat de wet zo snel mogelijk in werking moet treden, is dat geld- en waardetransporten via dit wetsvoorstel worden vrijgesteld van de venstertijden. Het doel daarvan is natuurlijk om de voorspelbaarheid van geldtransporten voor criminelen terug te dringen. Wij vinden dat een heel belangrijk punt. Het duurt nog even voordat dit wetsvoorstel in werking treedt, minstens een halfjaar. Is het mogelijk om vooruitlopend op de formele inwerkingtreding van de wet al vast een tijdelijke ontheffing te verlenen voor geld- en waardetransporten?

De heer **De Rouwe** (CDA): Ik kan mij op zich vinden in deze vraag, maar volgens mij betreft deze een andere wet die voor vandaag als hamerstuk geagendeerd staat. Als er een antwoord op komt, sluit ik mij bij de vraag aan.

De heer **De Krom** (VVD): Dan kan ik dit moment alsnog gebruiken om die vraag te stellen. Dat is mooi. Het duurt dan ook in dit geval nog minstens een halfjaar voordat die wet in werking treedt en de vraag blijft dus overeind staan. Dank u voor deze aanvulling, mijnheer De Rouwe.

Mevrouw **Roefs** (PvdA): Voorzitter. De PvdA-fractie onderschrijft het streven naar verbetering en kwaliteitsborging van de opleiding tot rijinstructeur zoals in dit wetsvoorstel wordt voorgesteld. Dit heeft namelijk zowel voor de instructeurs in spe als voor de toekomstige cursisten die door deze instructeurs gaan worden opgeleid een positief effect. Daar is uiteindelijk ook de verkeersveiligheid bij gebaat en het imago van de branche. Wij willen de minister nog enkele punten voorleggen.

De andere sprekers hebben al gesproken over de stage. In de memorie van toelichting bij het voorstel wordt gerept over een stage van honderd uur. Inmiddels hebben wij begrepen dat men – iedereen die in de klankbordgroep heeft gezeten, schijnt het daarover eens te zijn – een stage van veertig uur voldoende vindt. Ik kan niet beoordelen of dat voldoende is. Als deze bijstelling naar beneden echter alleen is ingegeven door een gebrek aan stageplaatsen, vind ik de onderbouwing te gebrekkig. Angst is een slechte raadgever. Wij zouden dan weer concessies gaan doen aan de doelstelling van deze wetswijziging. Kan de minister verduidelijken waarom wordt gekozen voor veertig in plaats van honderd uur? Ik ga ervan uit dat de wijze waarop de stage is opgebouwd in een AMvB wordt opgenomen. Krijgt de Kamer deze nog te zien via een voorhangprocedure? De bevoegdheid om stage te lopen blijft een jaar geldig. Als de duur van de stage op veertig uur wordt vastgesteld, lijkt dat jaar ook wel erg lang. Misschien moet dan artikel 13 ook nog worden aangepast.

De minister schrijft in de nota naar aanleiding van het verslag dat om het mogelijke gebrek aan stageplaatsen

te voorkomen de helft van de opleidingsinstituten inmiddels bereid zou zijn om rij scholen per aan te nemen stagiaire een financiële bijdrage te geven. Hij is daar heel positief over. Wij zijn bang dat wij ons hiermee op een hellend vlak begeven. Immers, voor je het weet moet een kandidaat-rijinstructeur zelf een zak extra geld meebrengen voor een stageplaats. Dat is volgens mijn fractie zeker niet de bedoeling. De tarieven voor de totale opleidingen moeten vaststaan en transparant zijn. Hoe gaat de minister prijsopdriving voorkomen?

Het heeft ons verbaasd dat niet is gekozen voor de RIS-opleiding als basisopleiding voor de rijinstructeurs. Wij vragen ons af of dit niet een gemiste kans is. Zijn de geesten daarvoor wellicht niet toch al rijp? Ik meen dat er in 2003 is gestart met deze wet. Wij zijn nu dus vijf jaar verder en de berichten over de RIS-opleiding zijn erg positief. Misschien hadden wij er nu toe kunnen komen om de RIS-opleiding tot de inhoud voor het behalen van het B-certificaat te maken.

De heer **De Rouwe** (CDA): Ik hoorde zojuist de heer Roemer spreken over de RIS en nu doet mevrouw Roefs dit ook. Ik vraag de minister en mevrouw Roefs of de evaluatie van die opleiding al binnen is. Ik hoor mensen nogal wisselend oordelen over deze opleiding. Het lijkt mij beter om de evaluatie van deze opleiding af te wachten, voordat wij de RIS nu al infietsen in een nieuwe wet.

Mevrouw **Roefs** (PvdA): Ik heb alleen maar positieve berichten over de RIS gehoord. Als er ook negatieve zijn, ben ik daarvan nog niet op de hoogte. Ik heb gelezen dat een van de mensen van het grootste opleidingsinstituut het eigenlijk een gemiste kans vindt dat er niet voor is gekozen om van de RIS de basis te maken. Ik weet niet waarom daarvoor niet is gekozen en waarom mensen binnen de klankbordgroep hiervoor niet kiezen. Ik vraag dus de minister wat daar nu eigenlijk achter zit. Waarom kiest men niet voor de RIS als basis, terwijl die opleiding wellicht betere resultaten oplevert? Ik ben benieuwd naar zijn antwoord.

De heer **Roemer** (SP): De RIS zou ook wel eens prijsopdringend kunnen werken. Deze opleiding wordt zo'n beetje aangeboden door het CBR. Dit bureau heeft daarmee een zogenaamde voorsprong. Dit betekent dat de klanten, de mensen die rijlessen volgen, vaak wel duurder uit zijn. Het is prima als mensen bewust kiezen voor de RIS. Als wij van de RIS echter de basis maken, zal dit er waarschijnlijk toe leiden dat de rijopleiding veel duurder wordt dan noodzakelijk is. Ziet de fractie van de PvdA dit gevaar?

Mevrouw **Roefs** (PvdA): Ik heb begrepen dat de RIS niet veel duurder is. In het wetsvoorstel staat dat mensen eerst hun B-certificaat moeten behalen. Mensen die klanten willen gaan opleiden voor het behalen van het RIS-certificaat, moeten behalve het B-certificaat nog een extra certificaat behalen. Volgens mij zijn deze mensen hun kennis daarmee aan het verdiepen. Dat is mijns inziens te waarderen. Het gaat mij dus vooral om de vraag wat er achter de terughoudendheid zit. Gaat het daarbij om draagvlak? Uiteraard speelt ook de vraag een rol of de opleiding daardoor erg veel duurder wordt. Wij moeten mensen niet op kosten jagen. Het is juist de

Roefs

bedoeling van dit wetsvoorstel dat wij de zaken niet duurder maken.

De heer **Roemer** (SP): Als dat zo is, is het wellicht toch verstandig om de suggestie van de heer De Rouwe over te nemen en eerst de evaluatie af te wachten.

Mevrouw **Roefs** (PvdA): Ik wacht het antwoord van de minister af.

Ik kom op mijn laatste punt. Er is sprake van een toezichthouder op het instituut IBKI en van de rijksgecommitteerde. Ook bestaat er een commissie van beroep. Het is mij niet duidelijk of het daarbij gaat om dezelfde mensen. De minister meldt dat deze mensen marktconform worden betaald. Ik weet niet om welke bedragen het daarbij gaat. Wij gaan er echter van uit dat bij deze betaling de Balkenendenorm in acht wordt genomen. Ik hoor hierop graag een toelichting van de minister.

De vergadering wordt enkele ogenblikken geschorst.

□

Minister **Eurlings**: Voorzitter. Ik dank de Kamerleden voor hun bijdrage in eerste termijn. De Wet rijnderricht motorrijtuigen, de WRM 1993, regelt de examens voor rijinstructeurs. Zoals u allen weet, is de WRM in 2003 geëvalueerd. Uit deze evaluatie bleek heel nadrukkelijk dat het instructeursexamen te veel gericht is op feitenkennis en te weinig op competenties en praktische toetsing van de didactische vaardigheden. Op basis van deze uitkomsten is het voorliggende wetsvoorstel tot stand gekomen.

Een belangrijk uitgangspunt van de WRM is de scheiding tussen opleiding en examinering. De WRM bemoeit zich niet met de opleiding, die wordt aan de marktwerking overgelaten, maar regelt alleen de examinering. Het is het exameninstituut, het IBKI, zelfs verboden om actief deel te nemen aan opleidingen gericht op het afleggen van het examen. Het is nooit de taak en de verantwoordelijkheid van het ministerie van Verkeer en Waterstaat geweest om te voorzien in voldoende opleidingen. Dit is altijd een marktzaak geweest. Ik teken daarbij aan dat dit aspect in de praktijk nooit tot problemen heeft geleid. Er was nooit sprake van schaarste. Het uitgangspunt van de marktwerking bij de opleiding wordt door het huidige wetsvoorstel dan ook niet gewijzigd.

Het wetsvoorstel bevat wel een vernieuwd instructeursexamen dat in lijn met de conclusies van de eerdergenoemde evaluatie veel meer competentiegericht is dan het oude examen. Dit past in het bredere beeld om meer te focussen op het inzicht en de ervaring van de kandidaten dan op hun kennis. Hier is de perfecte parallel met het rijexamen zelf zichtbaar, waar diezelfde slag al is gemaakt. Met het nieuwe instructeursexamen kan beter worden beoordeeld of een kandidaat over de competenties beschikt die nodig zijn om het vak van rijinstructeur naar behoren uit te oefenen.

De nieuwe onderdelen van het wetsvoorstel, door eerdere sprekers al genoemd, zijn bijvoorbeeld een stage en een periodieke bijscholing. Een ander positief punt van het wetsvoorstel is dat de huidige overlap tussen de verschillende categorieën van certificaten, A, B, C etc., in de nieuwe examenopzet komt te vervallen. Ik kom zo

meteen nog terug op de concrete vragen die hierover zijn gesteld.

De kandidaat-instructeur is verplicht om bij een rijnschool een stage te volgen. Ik vind het van belang om te benadrukken dat deze stage nadrukkelijk in het wetsvoorstel is opgenomen op verzoek van de branche zelf. Het gaat dan ook om de noodzakelijke kwaliteit waarmee een instructeur met het werk begint. De kandidaat wordt begeleid door een stagementor. De stage is een onderdeel van de opleiding en maakt dus deel uit van de marktwerking. De stagebeoordeling, het examenmoment dus, valt nadrukkelijk wel onder de reikwijdte van het wetsvoorstel WRM. De stage zou aanvankelijk 100 uur bedragen. Wat sommige Kamerleden al hebben vernomen, is juist: de branche heeft aangegeven dat de kwaliteit van de stage afdoende kan worden gewaarborgd met een minder aantal uren, namelijk 40. Dit helpt de vrees weg te nemen dat er bij de marktwerking te weinig stageplekken zouden zijn. Het is dus niet zo dat wij het hoofd in de schoot leggen en de kwaliteit het kind van de rekening laten worden, zeg ik tegen mevrouw Roefs. De branche zegt zelf dat 40 uur echt voldoende is. Zo weten wij nog veel zekerder dat het volgens de huidige inzichten met het aanbod van stageplekken goed komt. Om deze redenen, kwaliteit en beschikbaarheid, ben ik de branche tegemoetgekomen. In een stage van 40 uur kan de stagiair een complete rijopleiding doorlopen zonder dat de belasting voor de rijnschool te groot wordt. De branche stemt in den brede in met de aanpassing van de stageduur en de stage zal, zoals bedoeld, afgesloten worden met een stagebeoordeling.

Laat ik heel helder zijn: op basis van geluiden uit de branche zelf, maar ook op basis van onze evaluatie waaruit bleek dat het beter en meer competentiegericht moet, en dat de kwaliteit van de stage op een hoger niveau moet komen, heb ik er bij aanvang al vertrouwen in, omdat de branche het ook zo steunt, dat het goed zal gaan. Maar wij houden de zaak natuurlijk wel nauwlettend in de gaten. Er komt een evaluatie over vijf jaar, maar wij monitoren voortdurend. Zodra blijkt dat er problemen ontstaan met de beschikbaarheid van stageplaatsen, zal ik dat aan de Kamer rapporteren en zal de evaluatie vervroegd worden.

De heer **De Rouwe** (CDA): Ik heb hier toch nog een vraag over. Klopt het dat de cursist die een stage volgt, gecontroleerd kan worden? En als het IBKI deze controle uitvoert, hoe weet het dan waar en wanneer een cursist een stage volgt? De vraag die hierachter schuilt, is of dit niet allemaal administratieve lasten met zich meebrengt.

Minister **Eurlings**: Ik kom hier zo dadelijk nog op.

In de nieuwe WRM dient het B-certificaat als het basiscertificaat voor de aanvullende rijbewijscategorieën. Vroeger was het anders, toen waren er al die verschillende categorieën. In het B-certificaat zijn de leerdoelen opgenomen die alle certificaten gemeenschappelijk hebben; er is dus een geweldige overlap. Ik zeg dit, omdat ik het beeld wil wegnemen dat je gigantisch veel onnodige dingen zou moeten leren als je alleen motorinstructeur zou willen zijn. De "core" van het B-certificaat is wat je nodig hebt voor het rijden in een personenauto en het instructie geven, met name op die personenauto. Certificaten voor de overige rijbewijscategorieën kunnen daardoor veel meer gericht worden op

Eurlings

voertuigspecifieke leerdoelen. Het wetsvoorstel is in nauw overleg met de rijsschoolbranche, de opleidingsinstituten en het CBR tot stand gekomen. Wij stellen voor om de wet per 1 juni 2009 in werking te laten treden, dan heeft zowel de branche als het instituut voldoende tijd om zich voor te bereiden op de nieuwe examenopzet. Ik zal in goed overleg met de branche bezien hoe de wet functioneert en er zo nodig, op basis van die monitoring, eerder dan pas na vijf jaar bij de Kamer op terugkomen.

Dan een aantal specifieke vragen. Laat ik direct maar met de stageplekken beginnen. In verband met het doel van de wet en het uitgangspunt van de marktwerking bij de opleiding is het primair de verantwoordelijkheid van de stagiair zelf om een goede stageplek te vinden. En het is de primaire verantwoordelijkheid van de branche om voldoende stageplekken aan te bieden. Ik zeg nogmaals: de branche heeft daar zelf om gevraagd en heeft er vertrouwen in dat dit gaat werken. Wij houden de vinger aan de pols; wij bekijken of dat ook lukt. Iemand die een opleiding wil starten, zal een opleider zoeken die hem voor alle fasen van het examen zal opleiden: de theoretietoets, de praktijkrit en de stagebeoordeling. Een opleider heeft er vanuit commercieel oogpunt belang bij dat hij een volledig opleidingstraject biedt, dus inclusief stage. Stagiair en opleider hebben hierin dus een gezamenlijk belang. Aangezien de slagingspercentages zullen worden bijgehouden en bekendgemaakt, vormt dat nadrukkelijk een kwaliteitsimpuls voor de opleiders.

Er zijn in Nederland thans zo'n vijfduizend rijsscholen. 70% daarvan is een eenmanszaak, ongeveer vijftiendertig-honderd rijsscholen. 10% van de rijsscholen is relatief groot en heeft drie instructeurs of meer. Vooral deze vijfhonderd rijsscholen zullen stageplaatsen gaan aanbieden, zij hebben voldoende personeel om deze extra service op de markt te bieden. Er zullen jaarlijks gemiddeld duizend startende instructeurs de stage moeten gaan volgen. Gezien het feit dat de stage zal worden beperkt tot veertig uur en er vijfhonderd grotere rijsscholen zijn – en ook kleinere rijsscholen, waar trouwens eveneens een deel van die stagiairs terecht zal kunnen, want ook stagebegeleiding is een commerciële bijactiviteit die zelfs een eenmanszaak op zich kan nemen – is de verwachting nadrukkelijk dat er geen tekort zal ontstaan. Bovendien nemen sommige opleidingsinstituten de mogelijkheid in overweging om een eigen rijsschool op te richten waar hun cursisten stage kunnen lopen. Daarbij kan men denken aan bundeling. In de uitvoeringsregeling zal bepaald worden welke informatie beschikbaar moet zijn bij de stagebeoordeling. Het is niet de bedoeling dat de eisen belemmerend zijn voor het opleidingstraject. Om die reden is in overleg met de branche de set aan eisen aangepast. Het wetsvoorstel hoeft hiervoor niet te worden gewijzigd, omdat betrokkenen nog steeds een jaar de tijd te krijgen voor het volgen van de stage van 40 uur. In het regulier overleg met de branche zal ik het effect blijven monitoren en zo nodig actie ondernemen.

Mevrouw **Roefs** (PvdA): U zegt dat de wet niet hoeft te worden aangepast als voor de stage 40 uur geldt. Toen voor de stage 100 uur gold, moest de periode waarin men stage kon lopen uitgebreid worden van acht tot twaalf maanden, omdat veel stages in deeltijd werden gedaan. Nu maken wij van de stageduur 40 uur. Dan vind ik het heel raar dat wij niet teruggaan naar acht maanden. Daarbij is het nog de vraag of die periode niet

te lang is. Het lijkt mij namelijk niet goed dat er langere tijd tussen het ene en het andere moment zit, want daardoor hebben wij gedurende een langere periode mensen met maar een half certificaat. Dat kan fraude in de hand werken.

Minister **Eurlings**: Ik snap uw punt en ik zou uw vrees delen, ware het niet dat aan het eind van de stage de competenties nadrukkelijker worden getoetst. Aan het eind van de stage wordt dus gecontroleerd of de desbetreffende stagiaire ook datgene heeft opgestoken wat hij opgestoken moet hebben. Gelet op het feit dat de markt zal moeten bewijzen dat er voldoende stageplekken zijn, gelet ook op het feit dat de branche zelf heeft aangegeven dat vermindering van het aantal uren zorgt voor extra ruimte, waardoor in de praktijk de vrees wordt voorkomen dat er te weinig plaatsen zullen zijn, vind ik dat wij moeten oppassen en door verkorting van de periode de spanning op de markt niet even groot moeten maken als die was met de 100 uren en de langere periode. Ik snap dus uw punt, maar ik meen dat doordat aan het eind van de stage een test wordt gedaan, deze vrees zou moeten verdwijnen. Ik zeg u evenwel toe dat ik dit punt nadrukkelijk bij de monitoring zal betrekken, zodat wij weten hoe de praktijk op dit punt is. Nogmaals, de branche is ervan overtuigd dat het nu voorgestelde in de praktijk goed zal werken en voor voldoende kwaliteit zal zorgen. Mocht dat niet het geval zijn, dan trek ik aan de bel en dan hoort u van mij.

Voorzitter. Verschillende woordvoerders hebben opmerkingen gemaakt over de kosten van de stage. Ik zeg nadrukkelijk dat de marktwerking ervoor moet zorgen dat de opleider een compleet pakket aanbiedt tegen concurrerende tarieven. Uitgangspunt is dat de opleidingskosten voor de beginnende rijinstructeur door de herziening van de WRM niet zullen stijgen. Ik zeg dit aan het adres van de heer De Krom die hierover nadrukkelijk een vraag stelde.

In de huidige situatie bedragen de totale opleidingskosten gemiddeld € 4400, exclusief de kosten voor examens. De branche heeft aangegeven dat deze kosten naar verwachting in de nieuwe situatie grosso modo gelijk blijven. Zoals ik in het begin van mijn betoog zei, speelt wat de stage betreft de marktwerking nadrukkelijk een belangrijke rol. Opleidingsinstituten zullen op grond van concurrentieoverwegingen goede afspraken maken met rijsscholen die stages aanbieden, zodat hun cursisten onder gunstige voorwaarden snel op een goede manier bij deze rijsscholen een stage kunnen lopen. Naar verwachting zal het volgen van de stage niet leiden tot hogere opleidingskosten.

Met name de heer De Rouwe vroeg: hoe zit het met de fraudegevoeligheid? Anders dan bij de toenmalige stage het geval was, is bij de voorgestelde nieuwe stage een afsluitende positieve beoordeling door het instituut vereist. Dat is een zeer belangrijke toevoeging. De uitvoeringsregelgeving zal de opleider verplichten om vooraf aan het instituut door te geven wie wanneer een stage volgt. De opleider moet dat dus doorgeven. Zonder die verplichting kan het instituut immers geen effectieve inhoud aan het toezicht geven. Wanneer bij de steekproef blijkt dat de stage niet overeenkomstig de eisen is, kan de stagebegeleider zijn bevoegdheid verliezen en wordt het deel van de stage dat tot dan toe is gevolgd, ongeldig. Zowel de stagiaire als de begeleider hebben dus belang bij een goede uitvoering van de stage. Het

Eurlings

antwoord op de vraag is dus: vooraf wordt aan het instituut doorgegeven wie wanneer een stage volgt. Voor de stagebeoordeling moet de stagiaire een portfolio overleggen waarin de verantwoording is opgenomen met betrekking tot de gevolgde stage. Bij de stagebeoordeling wordt getoetst of de stagiaire tijdens de stage de nodige competenties heeft verworven. Met andere woorden: iemand die nu nog denkt er te komen met leugenbriefjes à raison van een paar flessen goede Franse wijn, valt door de mand. In combinatie met de andere maatregelen is dit naar mijn overtuiging een evenwichtig pakket.

Het IBKI houdt bij wie de theoretische en/of praktische bijscholing heeft gevolgd. De uitvoeringsregeling voorziet erin dat het IBKI over de gegevens beschikt. Het is de verantwoordelijkheid van de instructeur om ervoor te zorgen dat hij aan het eind van de vijf jaar dat zijn certificaat geldig is aan de bijscholingsverplichting heeft voldaan. Als aan het eind van die vijf jaar door het instituut wordt geconstateerd dat niet aan die verplichting is voldaan, zal automatisch de geldigheid van het certificaat niet worden verlengd. Daarom is het van groot belang voor de persoon in kwestie om ervoor te zorgen dat hij op tijd aan zijn verplichtingen heeft voldaan.

De bescherming van de consument is een belangrijk punt. Allereerst heb ik het over de bevoegdheid van de instructeur. Op het certificaat staat tot wanneer het geldig is en voor welke rijbewijscategorieën. Het certificaat is op creditcardniveau en is door middel van een hologram tegen fraude beveiligd. De consument kan door te vragen naar het certificaat sowieso controleren of de betrokken instructeur bevoegd is. Aangezien het primair de verantwoordelijkheid van de instructeur is om erin te voorzien dat hij aan het eind van de geldigheidsperiode van het certificaat in alle bijscholingsverplichtingen heeft voorzien, kan de consument pas aan het eind van die termijn ervan verzekerd zijn dat aan al die verplichtingen is voldaan. Tussentijds kan de consument bij het instituut navragen aan welke bijscholingsverplichtingen de instructeur tot op dat moment heeft voldaan.

De heer De Rouwe gaf in eerste termijn nadrukkelijk aan voorstander te zijn van een initiatief uit de branche waarbij de instructeurpas goed zichtbaar wordt aangebracht in de lesauto. Eigenlijk een beetje het systeem dat bij taxichauffeurs ook dienst doet. Verder werd er gevraagd de branche te faciliteren indien men een website wil opzetten waarop "naming and shaming" zal plaatsvinden: wie is de instructeur, welke resultaten heeft hij geboekt, welke instructeurs bleken oplichters te zijn, om het maar eventjes "popiejopie" te zeggen. Ik vind deze voorstellen sympathiek. Bekend is dat het kabinet geen voorstander is van lastenverhoging, maar ik zeg daarbij dat de uitvoeringslasten voor het aanbrengen van een pasje waarschijnlijk erg gering zijn. Daarom zal ik er bij de branche op aandringen een gedragscode te ontwikkelen waarmee wordt bereikt dat het pasje goed zichtbaar in de auto wordt geplaatst. Ik heb er vertrouwen in, omdat de branche dit idee op zijn zachtst gezegd een warm hart toe lijkt te dragen, dat dit op een goede manier tot stand moet kunnen komen.

Voorzitter. Dan de erkenningsregeling voor opleidingsinstituten. Gelet op de scheiding tussen opleiding en examinering, waar ik aan het begin van mijn verhaal nadrukkelijk op wees, zal het instituut niet de certificering van opleidingsinstituten tot taak kunnen krijgen. Hiermee wordt niet alleen de lijn van de oude wet doorgetrokken,

ook in artikel 23 van de Grondwet is de vrijheid van onderwijs verankerd. De mogelijkheden van het Rijk om de kwaliteit van de opleiding te beïnvloeden door het stellen van beperkingen aan die vrijheid door middel van een soort van erkenningsregeling zijn op basis van dat artikel zeer beperkt. Gezien die beperking kan een erkenningsregeling ook nauwelijks garanties geven voor de consument. Dat betekent dat er, ondanks de moeite en de kosten, niet echt een kwaliteitssurplus komt. Certificering van cursussen zal uit het examentarief worden bekostigd. Een eventuele certificering van opleidingsinstituten kan niet uit dat geld worden bekostigd omdat de certificering van de instituten niet door het IBKI als exameninstituut kan worden gedaan.

Dan waren er vragen over de basismodule. De certificaten voor de verschillende rijbewijscategorieën blijken een groot deel van de leerdoelen gemeenschappelijk te hebben. De leerdoelen zijn opgenomen in het ene basiscertificaat. Dubbeling is er dus niet in grote mate. Hetgeen voor het B-certificaat wordt geleerd is voor een groot gedeelte sowieso nodig om rijinstructeur voor de personenauto te worden. Het voordeel hiervan is dus dat men veel geconcentreerder de basismodule kan volgen, met het kopje "B" erbij, en men vervolgens, als men bijvoorbeeld motorinstructeur wil worden, heel specifiek kan focussen op de extra kennis die er in dat geval bij komt. Per saldo wordt de belasting voor iemand die bijvoorbeeld het certificaat voor de motorrijbewijs-categorie wil halen niet hoger, ook al moet hij eerst het basiscertificaat halen.

De heer **Roemer** (SP): Volgens mij is het een beetje hoe je het brengt. Als men motorinstructeur wil worden, dan zal men dus eerst de uitgebreide basis voor auto-instructeur moeten halen. Ook al is dat misschien niet zo heel veel, dat komt er toch bovenop. De nieuwe situatie is dus toch lastenverhogend voor de mensen die alleen motorinstructeur willen worden.

Minister **Eurlings**: Nu, dat valt zeer te bezien. Tot nu bestonden er allemaal afzonderlijke boompjes. Uit de evaluatie is gebleken dat het uit oogpunt van efficiency beter zou zijn om over te gaan tot een bundeling in één groot basispakket, waar dan ook de B-categorie aan gekoppeld is – dat was ook een wens vanuit de branche zelf – en daarnaast voor bepaalde andere categorieën nog wat specifieke cursussen in het leven te roepen. Daar zit een efficiencyvoordeel in. Men kan immers op grote schaal die basis aanbieden. Daar komt bij dat je niet heel veel extra hoeft te doen voor bepaalde categorieën, omdat in het basispakket voor het overgrote deel de standaardkennis zit die men anders in de opleiding tot motorinstructeur zou moeten stoppen. Die standaardkennis zit nu in het basispakket, zodat er nog maar een klein kopje op het basispakket nodig is voor het verkrijgen van het certificaat voor motorinstructeur. Dus het is niet dubbelop. Men leert bepaalde zaken niet twee keer. Het extra leereffect valt daardoor dus mee. Misschien zal men een klein beetje kennis extra opdoen. Tegelijkertijd kunnen de cursussen efficiënter worden aangeboden, omdat zij nu gebundeld zijn rond één grote basis die iedereen moet volgen. Daar komt ook nog eens bij – en dat kan ook voor de branche een voordeel zijn – dat men ook instructeurs heeft die breder inzetbaar zijn, wat ook weer de flexibiliteit en de beschikbaarheid ten goede komt.

Eurlings

De branche heeft zelf gezegd: dit is efficiënter, dit is beter en leidt niet tot meer kosten. De praktijk zal echter moeten uitwijzen of dit inderdaad zo is. Wij zullen dit monitoren. Tot nu toe was het allemaal verschillend. De wens tot verandering in dezen is juist ook vanuit de branche gekomen. Ik denk dat dit wel een stuk vertrouwen moet geven dat het allemaal positief kan uitwerken.

De RIS is geen onderdeel van het basiscertificaat, zoals enkele sprekers al hebben opgemerkt. Mevrouw Roefs maakte er gewag van dat een van de grootste opleidingsinstellingen – misschien wel het grootste opleidingsinstituut – in deze richting bepaalde opmerkingen had gemaakt. Dit opleidingsinstituut zal ongetwijfeld van de RIS gebruikmaken, maar de RIS is slechts één van de opleidingsmethodieken voor aankomende bestuurders. Lang niet iedereen in de branche maakt van de RIS gebruik. Daarom is het ook heel moeilijk om de RIS tot een soort van algemene norm voor rijopleidingen te verheffen. Daar komt nog eens bij dat de RIS in principe bedoeld is voor aankomende bestuurders en niet voor aankomende rijinstructeurs. Wel kan ik zeggen dat de stapsgewijze benadering – dat is de kern van de RIS – met verschillende onderdelen nadrukkelijk wel terugkomt in de instructeursopleiding zoals die ook in de toekomst zal gelden. Die opleiding is namelijk opgebouwd rond competentie in de verkeersdeelnamen, didactische vaardigheden, bekwaamheid als instructeur in de praktijk en een stage. In die methodiek kan men dus heel veel van de RIS herkennen. Maar als wij de RIS – een modus voor aankomende bestuurders – zouden zien als een modus voor aankomende instructeurs en die modus ook aan de hele branche zouden opleggen, terwijl lang niet iedereen daarmee werkt, dan zou dat contraproductief kunnen zijn en ook kostenverhogend kunnen werken. Dat zou ertoe leiden dat wij toch weer allerlei extra dingen moeten gaan doen en inbouwen. Uit de evaluatie van de WRM in den brede, over de gehele branche, is ook niet naar voren gekomen dat dit een goede stap zou zijn. Integendeel. Nogmaals: als het grootste instituut op basis van de RIS werkt, dan zou het voor het instituut heel makkelijk zijn om de RIS gewoon mee te nemen. Maar de kern nemen wij dus wel degelijk mee volgens de opbouw die ik zojuist noemde.

De heer Roemer sprak over de arbeidsomstandigheden van de instructeurs. De WRM regelt alleen het examen voor rijinstructeurs. De rest wordt aan de markt overgelaten. Het sluiten van een cao is een verantwoordelijkheid van de sociale partners. Deze wet gaat daar niet over. Als men mij vraagt of ik vind dat er goede arbeidsomstandigheden moeten zijn, zeg ik daarop natuurlijk "ja". Wie zou daartegen zijn? Maar hoe die precies worden ingevuld in een cao et cetera, dat is toch echt iets dat tot stand moet komen in het samenspel tussen werkgevers en werknemers. Ik zou mijn boekje ver te buiten gaan als ik mij die positie hier zou aanmeten.

De heer **Roemer** (SP): De minister vertelt niks nieuws. Volgens mij zei ik dat ook in mijn pleidooi, misschien met iets minder woorden. Als de minister het inderdaad met mij eens is, wil de minister daar in zijn contacten dan niet voor pleiten, zodat dit van de grond komt? Het stukt nu en de minister heeft een positie waardoor hij zaken op de agenda kan zetten, ook als deze niet onder zijn competentie vallen.

Minister **Eurlings**: De heer Roemer maakt er hier een punt van. Waarom dingen stokken kun je vanuit verschillende posities in het veld verklaren. Als de heer Roemer wil dat ik in mijn contacten met de branche, als dit ter sprake komt, aangeef dat hij in dit debat deze notie heeft gemaakt, dan wil ik dat graag doen. Ik heb gezegd dat ik voor goede arbeidsomstandigheden ben, maar dat wil nog niet zeggen dat ik dan ook een positie ga innemen in een arbeidsdiscussie tussen werkgevers en werknemers. De heer Roemer heeft het punt gemaakt en als ik met mensen uit de branche spreek, zal ik melden dat de heer Roemer dat hier nadrukkelijk naar voren heeft gebracht. Als wij elkaar ergens in dit gebouw tegenkomen, zal ik dat naar hem bilateraal terugkoppelen.

De SP en de PvdA brachten de bezoldiging van functionarissen naar voren. In lijn met het kabinetsstandpunt op het rapport "Advies beloning topfunctionarissen privaatrechtelijke zelfstandige bestuursorganen" zal het kabinet zich ervoor inspannen om waar nodig de statuten van het instituut aan te passen. De minister van Verkeer en Waterstaat krijgt daardoor de bevoegdheid om de benoeming en bezoldiging van bestuursleden, en zo nodig van de directie, te regelen dan wel goed te keuren, een en ander in lijn met de Balkenendenorm, die Balkenende, zoals trouwens bekend, niet verdient. Op 4 september, dus vandaag, heeft trouwens een algemeen overleg over dit kabinetsstandpunt plaatsgevonden.

De **voorzitter**: Volgens mij verdient Balkenende die wel, maar krijgt hij haar niet.

Minister **Eurlings**: U verbetert mij, voorzitter. Ik vind het een zeer waardevolle opmerking die ik gaarne aan mijn woorden toevoeg!

De PvdA vraagt of de rijksgecommitteerden dezelfde mensen zijn als de mensen die zitting hebben in de commissie van beroep. Dat is niet het geval. De rijksgecommitteerden houden ter plekke toezicht op de uitvoering van de examens. De commissie van beroep is de beroepsinstantie voor het beroep tegen besluiten van het IBKI.

Het CBR. De heer Roemer zei terecht dat wij de nodige discussies hebben gehad over de vraag hoe de kwaliteit van het CBR kan worden verbeterd. Het CBR speelt geen rol bij de beoordeling van de rijinstructeurs. Die gedachte kan ik dus wegnemen. De examens voor rijinstructeurs worden afgenomen door het IBKI, dat losstaat van het CBR. In het veld wordt wel gesproken en zal ook nog gesproken worden over de overheveling van taken naar het CBR, maar dat is thans niet aan de orde. Misschien kunnen wij dit hernemen als wij over het CBR praten. Ik hoop dat wij dan kunnen zien dat de kwaliteit steeds beter wordt. Dat is wel ons gezamenlijke doel.

Een evaluatie vindt plaats over vijf jaar. Ik heb gezegd dat de ontwikkelingen in de tussentijd nauwgezet samen met de branche zullen worden gevolgd. Is er reden om naar de Kamer terug te komen, dan zal ik dat zeer zeker doen.

Voorzitter. Ik denk dat ik daarmee aan het eind ben gekomen van de beantwoording in eerste termijn.

De **voorzitter**: Niet helemaal, denk ik. Ik zie dat de heer De Krom naar de interruptiemicrofoon loopt.

Minister **Eurlings**: Het waardetransport. Ik heb zojuist

Eurlings

aangegeven dat ik ervoor moet oppassen dat ik mij geen dingen toe-eigen die buiten mijn competentie liggen en dat geldt eigenlijk ook voor dit punt. Dit betreft inderdaad een ander wetsvoorstel. Dit is bij de WRM niet aan de orde. Justitie heeft hierbij een grote rol. Ik kijk naar de heer De Rouwe. Hij heeft meer zicht op de vergaderorde dan ik, maar dit is hier vandaag al als hamerstuk gepasseerd. Er zullen vast andere momenten zijn om hierop in te gaan.

De **voorzitter**: Dat klopt. Het was een hamerstuk.

Minister **Eurlings**: Met de beste wil van de wereld kan ik in dit debat niets met een voorstel van een collega dat hier anderszins wordt behandeld.

De heer **De Krom** (VVD): Het was vanmiddag inderdaad een hamerstuk. Ik zeg dank voor de interventie van de heer De Rouwe, maar dat neemt niet weg dat ik de desbetreffende vraag heb gesteld en dat ik daarop graag een antwoord wil hebben. Ik heb er begrip voor dat de minister dat nu niet doet. Kan hij in overleg met de collega van Justitie wellicht volgende week schriftelijk antwoord geven?

Minister **Eurlings**: Ik zal dat verzoek aan de minister van Justitie doorgeven.

□

De heer **De Rouwe** (CDA): Voorzitter. De minister is bij de stage een kritische Kamer tegengekomen. Ik blijf een beetje bij die kritiek, maar omdat er een antwoord is gekomen en de minister zal monitoren en de Kamer op de hoogte zal houden zodra iets moet worden veranderd, kan ik ermee akkoord gaan. Mijn fractie vindt dat de RIS niet standaard in een WRM hoort, maar dat eerst geëvalueerd moet worden. Ik heb begrepen dat de minister er op die manier inzigt.

Mijn complimenten voor de toezegging van de minister om aan te dringen op een gedragscode. Ik had daarvoor een motie klaar liggen, maar ik ben tegen een motie om die reden, dus als de minister een toezegging doet, dien ik die motie niet in. Ik zeg er wel bij dat het om een gedragscode gaat. Ik denk namelijk dat er ook iets moet gebeuren om consumenten te informeren. Ik dring er bij de minister op aan dat het CBR hierbij betrokken wordt, zodat op één website inzichtelijk is wie bevoegd is en wat de slagingspercentages zijn van de desbetreffende rijsscholen. Ik denk dat wij hiermee tegemoetkomen in de behoefte aan services van onze burgers.

□

De heer **Roemer** (SP): Voorzitter. Ik dank de minister voor de beantwoording. Een aantal zaken is voldoende toegelicht en een aantal zaken wil de minister meer of minder enthousiast meenemen naar het overleg. Daarover zal hij ons rapporteren. Ik heb echter nog twee kleine punten. Hoewel het een vooruitgang is op de huidige situatie, blijf ik mij een beetje zorgen maken, dat een motorinstructeur eerst autorijlessen moet volgen voor zijn bevoegdheid als motorinstructeur, terwijl hij bewust kiest voor een motor. Wellicht kan de minister daar gericht naar kijken. Het zou jammer zijn als wij

mensen daardoor een extra belasting meegeven die niet nodig is.

Ik wijs de minister erop, zeer voorzichtig te zijn met naming and shaming. Het is namelijk mogelijk dat rijinstructeurs dan zeer selectief klanten gaan kiezen om al dan niet les aan te geven. Mensen die vlot overkomen hebben een hoger slagingspercentage en hebben minder lessen nodig. Dat zou het imago van de rijinstructeurs kunnen verbeteren. Wij zien dit ook gebeuren bij het publiceren van internetgegevens van scholen. Scholen worden daardoor selectief in wie zij aannemen, want sommige kinderen doen het nu eenmaal beter en dat staat mooi op het lijstje.

Mevrouw **Roefs** (PvdA): Ik knik bij het laatste punt. Daar ben ik het zeer mee eens. Ik kom terug op het halen van het motorexamen. Volgens mij is de groep die zowel autorijinstructeur als motorinstructeur wil worden groter dan de groep die alleen maar motorinstructeur wil worden. Die groep die beide wil, heeft veel voordelen bij de regeling. Laten wij alstublieft voor de grootste groep kiezen, dan ben ik ben zeer tevreden met hoe wij het nu doen.

De heer **Roemer** (SP): Zeker. Mijn vraag aan de minister is om te bekijken of iemand geen dingen hoeft te doen die hij niet nodig heeft als hij bewust kiest voor het ene en niet voor het andere.

De heer **De Rouwe** (CDA): Mevrouw Roefs stond de knikken bij het tweede punt en ik stond daarbij te schudden, omdat ik juist het idee had dat de minister met naming and shaming hetzelfde bedoelde als ik in eerste termijn, namelijk dat op de website geen namen voorkomen van instructeurs die niet bevoegd zijn. Bij naming and shaming gaat het er puur om dat men op basis van de pas die voor consumenten in de auto is in te zien, en op basis van de website, waar alleen een akkoord staat als een instructeur bevoegd is, kan controleren of de instructeur bevoegd is. Voor het overige wordt er niets op de website genoemd. Ik denk dat de heer Roemer hiermee kan instemmen. Het gaat namelijk niet om een ander scenario of andere methode.

De heer **Roemer** (SP): Daar kan ik mee instemmen, maar dat vind ik geen naming and shaming. Naming and shaming is dat je bepaalde resultaten van een instructeur openbaar maakt op internet, zoals hoe hoog het slagingspercentage is en hoeveel lessen men daarvoor nodig heeft gehad. Dan kom je op een hellend vlak, waarmee je heel voorzichtig moet zijn. Maar als het alleen is om aan te geven of iemand wel of niet bevoegd is, dan vind ik het een normale zaak.

De heer **De Rouwe** (CDA): Dan zijn wij het daarover eens. Ik wijs erop dat je nu al bij het CBR kunt zien wat de slagingspercentages zijn. Daar zit altijd wel nuance in, maar dat is over het algemeen toch een hulpmiddel waar consumenten erg bij gebaat zijn.

De heer **Roemer** (SP): Ja, dat klopt, maar daar ben ik niet blij mee. Hetzelfde geldt voor de scholen met de Cito-toets. Dat is hetzelfde verhaal. Je ziet dat er in de praktijk conclusies aan worden verbonden die niet te trekken zijn, waardoor scholen in de problemen komen

Roemer

en maatregelen nemen die onwenselijk zijn. Dat wil ik de minister meegeven.

Minister **Eurlings**: Voorzitter. De heer De Rouwe zei dat de Kamer kritisch is over de stages. Dat is maar goed ook, want de praktijk zal moeten uitwijzen dat het zo gaat als de branche en wij hier denken en hopen. Ik heb toegezegd dat ik in overleg zal gaan met de branche om deze ertoe te bewegen die passen zichtbaar aan te brengen. Dank voor het intrekken van de motie. Ik voer de motie uit voordat deze is ingediend. Ik zal natuurlijk bekijken hoe ik de mensen kan informeren over de waarde van die pas. Als men niet begrijpt wat het betekent, heeft het tonen van die pas geen zin. Wij zullen bekijken hoe wij dat op een goede manier kenbaar kunnen maken.

De website wil ik ook met de branche bespreken. Of men het nu naming en shaming wil noemen of niet, de kern zal moeten zijn of een rijinstructeur de kluit heeft belazerd of op een ordentelijke manier aan zijn verplichtingen voor bijscholing et cetera heeft voldaan. Ik zal met de branche bespreken of wij tot zo'n gemakkelijk op te vragen inzicht kunnen komen.

Dan kom ik op de vraag van de heer Roemer over de instructeurs. Ik vind zijn opmerking waardevol dat de huidige regeling naar alle waarschijnlijkheid beter zal zijn dan de vorige. Dat ben ik met hem eens. Wat je nu hebt, is dat mensen die verschillende opleidingen willen volgen, heel veel dubbel moeten doen. Zij krijgen iedere keer de stam en het kopje is toegespitst op die verschillende categorieën. Dat hoeft dan niet meer. Je doet een keer die stam, dan zit de kop van B er altijd op en dan kun je er nog een andere kop bij pakken. Dat maakt het voor veel mensen efficiënter.

Ik wil nog wat cijfers van het IBKI noemen die aangeven dat het efficiënter zal uitwerken. Van de tienduizend instructeurs blijken er slechts 80 alleen A te hebben. Dat is heel weinig; minder dan 1%. Het is voordelig voor het merendeel van de instructeurs die meer hebben. Uit die cijfers kun je zien dat het overgrote deel er stevig op vooruit gaat. Het lijkt mij de beste lijn om in de praktijk te monitoren hoe het in de praktijk uitwerkt. Het kan zijn dat het voor die 80 instructeurs nauwelijks tot extra werk leidt, omdat zij het meeste wat zij voor B moeten doen, toch al voor A moesten doen. Voor de anderen die B of meer hebben, is het grosso modo voordeliger. Ik zal hierop letten bij de monitoring en dit komt terug in de evaluatie. Wanneer tussen nu en het evaluatiemoment blijkt dat de verwachtingen niet uitkomen zoals wij denken, zal ik de Kamer daarover stante pede rapporteren.

De heer **Roemer** (SP): Excuses, want het lijkt maar een klein punt, maar toch, wij maken nu de wet en morgen niet meer. Wij zijn het erover eens dat het alleen maar voordelen biedt om een basis te geven met een kop erop. Als je er iets bij wilt, neem je een andere kop. Alleen moet degene die voor A wil gaan, nu de basis met de kop B doen. Het is toch niet zo moeilijk om voor die 80 mensen een basis met een kop A te doen? Dat scheelt een hoop werk. Zij hebben soms niet eens een rijbewijs B. Dat willen zij misschien helemaal niet. Dan leg je toch iets op wat niet nodig is. Ik hoop dat u dit meeneemt voor als het een probleem blijft. Ik doe het

niet graag, maar formeel kan ik nog tot de stemming amenderen. Deze optie wil ik in ieder geval nog even openhouden, zeg ik tegen de collega's.

Minister **Eurlings**: Het staat u natuurlijk altijd vrij om te amenderen, maar ik vraag er toch aandacht voor dat het gaat om ongeveer 0,8% van de populatie van instructeurs. Er zijn er veel meer die meer doen. Zou je voor 0,8% weer een heel eigen opleiding moeten doen? Een stam met een andere kop erop? Dat kan leiden tot heel veel inefficiëntie. Het grote voordeel van dit verhaal is, vanuit de branches ook, dat je de basis kunt standaardiseren. Daar gelden de economies of scale veel meer. Het overgrote deel, namelijk 99,2%, heeft of B of meerdere. 0,8% heeft alleen A. Dan kan het voor A ietsje meer betekenen, maar dat zijn er maar heel weinig. Is het niet een voordeel ten tijde van gebrekkige business als A ook B erbij krijgt, zodat men dan ook voor B gaat lesgeven? Dan wordt het multifunctioneler. Dus helemaal weggegooid is dat beetje extra inspanning niet. Voor het overgrote deel wordt het gewoon een groot voordeel. Ik zou er dus zelf geen voorstander van zijn om datgene wat ook vanuit de branche zo gekomen is, nu weer te gaan diversificeren door allerlei andere modules toe te gaan voegen. Maar ik zeg u wel toe, of u nu amendeert of niet, dat ik dat heel nadrukkelijk zal monitoren en dat ik, daar waar het niet zo uitwerkt als wij denken, erop terugkom en dan eerder dan over die vijf jaar.

De "naming and shaming"-opmerking zal moeten gaan over de vraag of iemand de boel belazert of zich gewoon houdt aan de opleidingseisen, bijscholing et cetera.

Voorzitter. Hiermee ben ik gekomen aan het eind van de beantwoording in de tweede termijn.

De algemene beraadslaging wordt gesloten.

De **voorzitter**: Ik dank de leden voor hun bijdrage en de minister voor de beantwoording. Volgende week dinsdag wordt er over het wetsvoorstel gestemd. Tot die tijd kunnen de leden nog nadenken.

Sluiting 21.07 uur

Lijst van ingekomen stukken, met de door de Voorzitter ter zake gedane voorstellen:

De volgende brieven

Aanbieding Integrale Rapportage handhaving 2007 - 17050-360
staatssecretaris van Sociale Zaken en Werkgelegenheid,
Aboutaleb A. - 1 september 2008
Rondgezonden en gepubliceerd

Geannoteerde agenda van de Europese Raad van
1 september 2008 - 21501-20-395
minister van Buitenlandse Zaken, Verhagen M.J.M. -
29 augustus 2008
Rondgezonden en gepubliceerd