

Vergaderjaar 2014–2015

34 182

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

Nr. 5

VERSLAG

Vastgesteld 20 mei 2015

De vaste commissie voor Infrastructuur en Milieu, belast met het voorbereidend onderzoek van dit wetsvoorstel, heeft de eer verslag uit te brengen van haar bevindingen. Het verslag behandelt alleen die onderdelen waarover door de genoemde fracties inbreng is geleverd.

Onder het voorbehoud dat de regering de vragen en opmerkingen in dit verslag afdoende zal beantwoorden, acht de commissie hiermee de openbare behandeling van het voorstel van wet voldoende voorbereid.

Inhoudsopgave

Blz.

Inleiding	1
Evaluatie herziening 2009 WRM	2
Nascholing beroepschauffeurs	8
Overige wijzigingen WRM	8
Handhaving	8
Internetconsultatie en afstemming met rijnschoolbranche	9
Overig	10
Artikelsgewijs	10

Inleiding

De leden van de VVD-fractie hebben kennisgenomen van het voorstel dat strekt tot wijziging van de Wet rijonderricht motorrijtuigen 1993 (WRM). Zij hebben nog een aantal vragen.

De leden van de PvdA-fractie hebben kennisgenomen van het voorstel dat strekt tot wijziging van de WRM. Het voorstel wijzigt onderdelen van deze wet naar aanleiding van de evaluatie, nieuwe inzichten met betrekking tot de nascholing van beroepschauffeurs, de wens om de Inspectie Leefomgeving en Transport (ILT) aan te wijzen als handhavende instantie en ervaringen uit de praktijk. Deze leden zijn verheugd dat de regering binnen vijf jaar na inwerkingtreding van de laatste integrale wetswijziging

deze wetswijziging op zijn doeltreffendheid en effectiviteit in de praktijk heeft laten evalueren. Dit helpt de wetgever om een oordeel te vellen over het functioneren van de huidige wet en bij het beoordelen van nieuw voorgestelde wijzigingen.

Deze leden hebben over de voorgestelde wijzigingen de volgende vragen aan de regering.

De leden van de SP-fractie hebben kennisgenomen van de voorgenomen wetswijziging van de WRM. Deze leden hebben hierover de nodige vragen.

De leden van de CDA-fractie hebben met belangstelling kennisgenomen van de wijziging van de WRM inzake enkele wijzigingen naar aanleiding van evaluatie, nascholing beroepschauffeurs, bestuursrechtelijke handhaving en enkele verbeteringen. Zij hebben evenwel nog enkele vragen.

De leden van de D66-fractie hebben met belangstelling kennisgenomen van het wetsvoorstel. Zij hebben hierover nog enkele vragen en opmerkingen. Deze leden benadrukken het belang van goede kwaliteit van rijnscholen en rijinstructeurs voor de verkeersveiligheid. Voorliggend wetsvoorstel leidt tot een paar mooie stappen vooruit ten opzichte van de huidige praktijk, maar voorgaande leden hebben nog wel een aantal zorgen.

De leden van de ChristenUnie-fractie hebben met belangstelling kennisgenomen van het wetsvoorstel dat voorziet in wijziging van de WRM. Zij zijn blij dat enkele bepalingen rond de bijscholing van rijinstructeurs worden aangepast, waaronder het voorstel dat een voldoende voor de eerste praktijkbegeleiding voortaan betekent dat de tweede praktijkbegeleiding niet meer nodig is en het voorstel dat een rijinstructeur voortaan acht weken de tijd krijgt in plaats van zeven dagen om een vervanger te regelen bij het verliezen van de bevoegdheid. Genoemde leden hebben nog wel enkele vragen over het voorstel.

Evaluatie herziening 2009 WRM

De leden van de VVD-fractie constateren uit de analyse van de examenonderdelen dat de combinatie van opeenvolgende toetsen ervoor zorgt dat er gaandeweg het examentraject kandidaten uitvallen. Is bekend op welke onderdelen kandidaten uitvallen en wat de redenen hiervoor zijn?

De leden van de VVD-fractie constateren dat uit de evaluatie blijkt dat stakeholders en rijinstructeurs de gevolgen van het niet voldoen aan de eisen voor bijscholing te ingrijpend vinden. Deze leden zijn niet verrast door deze uitkomst. Kan de regering toelichten waarom ook zij tot deze overtuiging is gekomen?

De leden van de VVD-fractie hebben veel signalen ontvangen over de inhoud van het bijscholingstraject, waarbij veel vraagtekens worden gezet bij de vraag of het traject daadwerkelijk bijdraagt aan de verbetering van de kwaliteit. Daarom vragen zij op welke wijze de voorgestelde wijzigingen bijdragen aan een betere kwaliteit van het rijonderricht en daarmee dat opgeleide beginnende bestuurders een veiliger rijgedrag vertonen. Is hier niet meer voor nodig? Zo nee, waarom niet? Herkent de regering de signalen dat het bijscholingstraject en het examen door velen juist niet wordt ervaren als een kwaliteitsverbetering, maar zoals door sommige rijnschoolhouders getypeerd «een verplicht toneelstuk»? Is de regering tevreden met de wijze waarop rijnschoolhouders en instructeurs verantwoording moeten afleggen over hun prestaties en of de kwaliteits-

beoordeling op dit moment voldoende functioneert? Hoe kunnen beginnende leerlingen beter de kwaliteit van de rijsscholen beoordelen? Welke rol zou het Centraal Bureau Rijvaardigheid (CBR) hier nog in kunnen spelen?

De leden van de VVD-fractie constateren dat een rijinstructeur meer tijd krijgt om vervanging te regelen voordat de instructiebevoegdheid ongeldig wordt verklaard na een onvoldoende laatste praktijkbegeleiding. In plaats van zeven dagen heeft een rijinstructeur in de toekomst acht weken de tijd om vervanging te regelen. Kan de regering toelichten hoe dit er in praktijk uit komt te zien? Wat betekent dit voor de leerlingen? Betekent dit ook dat een rijinstructeur na de praktijktoets niet succesvol te hebben afgesloten nog acht weken rijles kan geven? Zo ja, in hoeverre is dit met het oog op de verkeersveiligheid wenselijk?

De leden van de VVD-fractie lezen dat de periode van acht weken ook voldoende is om het herintrederstraject te voltooien, zo staat geschreven in de memorie van toelichting (MvT). Kan de regering toelichten wat dit herintrederstraject inhoudt? Is het niet vreemd dat een instructeur die in de praktijk een onvoldoende scoort, het theoretische gedeelte, oftewel de herintredersstoets, opnieuw kan doen en daarna opnieuw les kan geven? Hoe verhoogt dit de kwaliteit van het rijonderricht? Het herintrederstraject is goedkoper en sneller dan de opleiding voor nieuwe rijinstructeurs omdat bepaalde onderdelen niet opnieuw gevolgd hoeven te worden. Welke onderdelen betreft het hier? Welke kosten zijn aan dit traject verbonden en klopt de veronderstelling van deze leden dat deze kosten voor rekening van de betreffende rijinstructeur komen? Klopt het signaal dat er nu mensen zijn die doorgaan met lesgeven zonder lesbevoegdheid omdat er op dit moment geen goed herintredersstraject is? Zo ja, welke actie gaat de regering nemen om dit per direct te laten stoppen?

De leden van de VVD-fractie hebben ook een aantal specifieke vragen over het bijscholingstraject. Hoe kan het dat minder dan 1% van de deelnemers ten zakt voor het WRM-examen? Is daarmee het bijscholingstraject en het examen wel zodanig opgezet dat het kwaliteit kan onderscheiden? Klopt het bijvoorbeeld dat de examens voor de theoretische bijscholing alleen maar toezien op aanwezigheid en niet toetsen op daadwerkelijke aanwezige theoretische- dan wel de praktijkkennis? Zo ja, moet dit dan niet per direct gewijzigd worden? Is het slagingspercentage van 99% geen aanleiding voor de regering om juist de inhoud van het traject en examen samen met de branche en andere betrokken partijen nader te bezien? 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? Zo nee, waarom niet?

De leden van de VVD-fractie constateren dat voor de vijfjaarlijks verplichte test «praktijkbegeleiding» de rijinstructeurs de gelegenheid krijgen om in hun eigen lessituatie, met hun eigen leerlingen en in hun eigen omgeving een rijles te laten zien. Deze leerlingen kunnen echter ook mensen zijn die al in het bezit zijn van een rijbewijs, waardoor soms familie of eigen partner wordt meegenomen. Is het wenselijk dat de instructeurs dit soort leerlingen kunnen inzetten? Tevens zijn rijsschoolhouders van mening dat het traject niet toetst op de daadwerkelijke kwaliteit tijdens de praktijkbegeleiding. Herkent de regering deze kritiek? Zo ja, wat gaat de regering hier aan doen? Deelt de regering de mening dat dubbele rollen van WRM begeleiders bij certificeringsinstituut IBKI (IBKI) in het bijscholingstraject onwenselijk zijn? Zo ja, hoe borgt de regering dat er objectieve WRM begeleiders bij IBKI zijn die kennis hebben van diverse onderwijstechnieken?

De leden van de PvdA-fractie lezen in de evaluatie van RoyalHaskoningDHV dat zowel de stakeholders als de rijinstructeurs opteren voor een vooropleidingseis op MBO- of HAVO-niveau. In de MvT betoogt de regering op basis van een oude wetsevaluatie¹ dat het verhogen van de vooropleidingseis niet wenselijk en niet nodig is. In die brief uit 2004 concludeert de regering echter dat de hele vooropleidingseis het beste kan worden afgeschaft. Deze leden vragen de regering in dat kader daarom 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.

De leden van de PvdA-fractie lezen in de evaluatie ook dat de stakeholders en de rijinstructeurs de sanctie dat zij de instructiebevoegdheid kwijt kunnen raken bij onvoldoende bijscholing veel te ingrijpend vinden en dat zij daarom pleiten voor afschaffing. De branche heeft bovendien – middels petitie – aan de regering en aan de Kamer haar ongenoegen geuit over het bestaan van de sanctie. Om te beoordelen hoe groot het probleem daadwerkelijk is, zouden deze leden graag beschikken over meer cijfermateriaal ten aanzien van de bestaande sanctie. Slechts 1% van de rijinstructeurs raakt de bevoegdheid kwijt, zo schrijft de regering in de MvT. Betekent dit dat 1% van de rijinstructeurs zakt voor de (tweede) praktijkbegeleiding, of betekent dit dat 1% van de rijinstructeurs zakt voor de herkansing? Indien dat laatste het geval is, wat is het slagingspercentage van de (tweede) praktijkbegeleiding? In het verlengde vragen 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.

De leden van de PvdA-fractie lezen in de MvT 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». Deze leden ontvangen graag een toelichting op deze zin. Door wie wordt dit zo gezien en waarom is dit het beste instrument?

De leden van de PvdA-fractie constateren ook dat de regering wel degelijk tegemoet is gekomen aan de wensen van de rijinstructeurs om de praktijkbegeleiding aan te passen. Zo is in de toekomst één voldoende praktijkbegeleiding genoeg, krijgt de rijinstructeur meer tijd om vervanging te regelen en het herintrederstraject te volgen en wordt het herintrederstraject meer praktijkgericht.

De leden van de PvdA-fractie lezen dat momenteel veel rijinstructeurs de praktijkbegeleiding tot het laatste moment uitstellen omdat de termijn van zeven dagen na een onvoldoende herkanste laatste praktijkbegeleiding waarna zij de instructiebevoegdheid verliezen, binnen de bijscholingsperiode van vijf jaar valt. In de MvT schrijft de regering dat zij dit een ongewenst effect vindt en dat «een rijinstructeur in de voorgaande periode zijn vakbekwaamheid voor vijf jaar heeft aangetoond». Toch lezen deze leden dat in het nieuwe regime een termijn van acht weken binnen de vijf jaar zal worden aangehouden. Treedt dan niet alsnog hetzelfde effect op (uitstelgedrag), zo vragen deze leden. Is de interpretatie van de leden juist dat 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 gaat de vijf jaar verlenging pas lopen, wanneer de eerste vijf jaar voorbij zijn?

¹ (Kamerstuk 29 200 XII, nr. 143, pp.2–3)

De leden van de PvdA-fractie constateren dat in de toekomst nog maar één in plaats van twee praktijkbegeleidingen verplicht zijn om de bevoegdheid te behouden. Is onderzocht wat de effecten hiervan zijn op het aantal instructeurs dat zijn bevoegdheid zal kunnen behouden? Ofwel, is de vrees terecht 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?

De leden van de PvdA-fractie lezen dat het herintrederstraject na doorvoering van de voorgestelde wijzigingen doorgaans afgerond kan worden voordat een instructeur zijn of haar bevoegdheid kwijt zal raken. Deze leden steunen deze wijziging aangezien instructeurs – die in eerste instantie niet wisten te slagen voor de praktijkbegeleiding – hierdoor, bij gebleken geschiktheid, zonder direct verlies van klandizie hun werk kunnen voortzetten.

De leden van de PvdA-fractie hebben uit de branche verschillende signalen gekregen dat de praktijkbegeleiding gezien wordt als het opvoeren van een toneelstukje. Ook de petitie die aan regering en de Tweede Kamer is aangeboden vroeg hier aandacht voor. In de MvT lezen deze leden dat het herintrederstraject praktijkgericht wordt, er wordt echter niet gerept over een wijziging van de praktijkbegeleiding. Is de regering voornemens de begeleiding, in casu de toetsing, te wijzigen zodat deze beter aansluit op de praktijkervaringen van instructeurs? Zo ja, op welke wijze zal de begeleiding veranderen? Zo nee, waarom niet?

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

De leden van de SP-fractie constateren dat de motie Bashir² heeft geleid tot het houden van een uitgebreide enquête onder 10.000 rijinstructeurs. Deze leden vragen hoe deze enquête-uitslagen verder verwerkt zijn in de uiteindelijke evaluatie en wat er concreet is gedaan met deze enquête-uitslagen.

De leden van de SP-fractie hebben ten aanzien van de kwaliteit van het WRM-examen de nodige vragen en opmerkingen. Deze leden constateren dat rijervaring geen vereiste is om te starten met de opleiding tot instructeur. In de praktijk betekent dit dat iemand die 18 jaar is al rijinstructeur kan worden. Deze leden 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 vragen wat het bezwaar zou zijn om dergelijke eisen ook te laten gelden voor de toelating tot de opleiding tot rijinstructeur. Daarnaast vinden deze leden het opmerkelijk dat een Verklaring Omtrent Gedrag (VOG) ook geen vereiste is, terwijl vanuit verschillende brancheorganisaties hier op wordt aangedrongen. Deze leden wijzen erop dat BOVAG dit vorig jaar verplicht heeft gesteld voor zijn leden. Deze leden zouden hier graag een nadere reactie op ontvangen.

De leden van de SP-fractie zijn verheugd met het voornemen dat de bijscholing wordt geoptimaliseerd. Deze leden zien deze optimalisering verder niet terug in het wetsvoorstel en zouden graag een toelichting ontvangen over de verdere uitwerking hiervan. Deze leden zijn niet content met het voornemen om de sanctie van het verliezen van de

² Kamerstuk II 2011/12, 29 398, nr. 336

lesbevoegdheid onderdeel te laten zijn van een bijscholing. Deze leden zijn van mening dat de bijscholing hiermee het karakter krijgt van een examen. Dit zwaard van Damocles zal volgens deze leden niet bijdragen aan het draagvlak voor en de kwaliteit van de bijscholing. Tevens vragen deze leden hoe de regering aan het cijfer komt dat slechts 1% van de rijinstructeurs zakt tijdens de praktijkbegeleiding, want niet alle instructeurs doen in het zelfde jaar de praktijkbegeleiding. Deze leden vragen 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 zouden graag een toelichting willen ontvangen die ingaat wat de bezwaren zijn om de bijscholing van de rijinstructeurs op eenzelfde manier in te richten als de bijscholing voor beroepschauffeurs. Deze leden constateren dat het herintrederstraject qua exameninhoud praktijkgerichter wordt en vragen hoe dat vorm zal krijgen en wie dit gaat bepalen.

De leden van de SP-fractie willen weten met welke partijen binnen de rijnschoolbranche de regering overlegt als het gaat om de praktijkbegeleiding. Doelt de regering hierbij op de partij die zitting hebben in de Centraal Examen Commissie (CEC)? In hoeverre is de regering zich er van bewust 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 rijinstructeurs die zich willen voorbereiden op de bijscholing omdat ze vrezen hun bevoegdheid te verliezen?

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

De leden van de SP-fractie hebben nog een vraag over de samenstelling van de CEC. Deze leden zien dat de rijinstructeurs in loondienst hier niet worden vertegenwoordigd door bijvoorbeeld de vakbond en vragen wat hier de reden van is. Deze leden constateren dat de Vereniging Verkeersveiligheidsbelangen wel zitting heeft in de CEC, terwijl deze in feite alleen de belangen van de Verkeersacademie vertegenwoordigt.

De leden van de D66-fractie merken op dat zowel de huidige als de gewijzigde WRM op twee gedachten leunen, te weten zowel het verbeteren en bijscholen van rijinstructeurs als het uitfilteren van ongeschikte rijinstructeurs. Om beide doelen te bereiken worden hetzelfde middel ingezet, namelijk de bijscholingsplicht. De vraag is of dit middel wel het meest effectief is om deze doelen te bereiken. Voorgenoemde leden ontvangen veel zorgen van rijnschoolhouders en rijinstructeurs dat de bijscholing «een toneelstukje» en «een trucje» zou zijn, dat niet daadwerkelijk bijdraagt aan de verbetering van rijinstructeurs en niet aansluit bij de praktijkles zoals deze daadwerkelijk wordt gegeven. Bovendien zou de huidige bijscholingsplicht ook niet effectief zijn om slechte rijinstructeurs te weren, het is immers voldoende als je het «trucje» beheerst. Kan de regering op deze zorgen ingaan en aangeven welke andere middelen zij heeft onderzocht om genoemde doelen te bereiken? Is er binnen de bijscholing ruimte voor andere lesmethoden dan de getoetste methode? Zo nee, waarom niet? Kan de regering ook een vergelijking maken met de

bijscholing en sanctivering zoals deze in andere branches, zoals goederenvervoer, bus en touringcars wordt toegepast, zo vragen deze leden.

De leden van de ChristenUnie-fractie constateren dat in de MvT wordt gesteld dat de rijkschoolbranche pleit voor meer kwaliteit en toezicht door de overheid en dat de verplichte bijscholing met een mogelijkheid om de instructie-bevoegdheid te verliezen wordt gezien als het beste instrument om de kwaliteit van de rijinstructeur te borgen. Wat wordt hier verstaan onder de branche? In de klankbordgroep hadden vertegenwoordigers van grote brancheorganisaties (BOVAG, FAM en VRB) zitting. Zowel VRB als FAM hebben aangegeven dat de voorstellen ter versoepeling van procedures met betrekking tot de praktijkbegeleiding niet ver genoeg gaan. Genoemde leden hebben de indruk dat er wel draagvlak voor bijscholingsverplichtingen en voor de mogelijkheid om de instructiebevoegdheid te verliezen maar niet voor de koppeling tussen deze twee. Zij wijzen er op dat de nascholing tot gevolg heeft dat goede instructeurs bevoegdheid verliezen terwijl aan de andere kant de markt, mede door het beleid van het Uitvoeringsinstituut Werknemersverzekeringen (UWV) om mensen om te scholen, de laatste jaren overspoeld is met nieuwe instructeurs waardoor er sprake is van veel faillissementen. Vanuit de branche is er daarom grote zorg over de kwaliteit van het rijonderricht en het ondernemerschap in de branche. Genoemde leden vragen vanuit dit perspectief 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 sanctivering op het examen van de bijscholing). Zij vragen waar de regering de stelling op baseert dat dit draagvlak aanwezig is.

De leden van de ChristenUnie-fractie constateren in dit verband dat door de branche vooral wordt gepleit voor een verbetering van de kwaliteit van de bijscholing in plaats van de nadruk op sancties. Zij vragen daarom op welke punten de komende tijd deze kwaliteit wordt verbeterd.

De leden van de ChristenUnie-fractie benadrukken het oplossend vermogen van alternatieve modellen voor bijscholing en sanctivering. Volgens genoemde leden dient het intrekken van de instructiebevoegdheid een ultimum remedium te zijn. Weliswaar zakt momenteel slechts 1% van de examinanten, maar voor de betrokken rijkschoolhouders is de impact hiervan erg groot. Deze leden vragen waarom niet meer wordt gekeken naar het percentage geslaagden van de rijkschoolhouder. Zij vragen of het intrekken van de bevoegdheid proportioneel is als een rijkschoolhouder een technische term tijdens de toets niet kent maar wel 80% tot 90% geslaagden haalt. Zij wijzen er op dat in de meeste andere beroepen niet een dergelijk zware sanctie geldt. Vaak gelden wel zware bijscholingsverplichtingen maar zijn sancties (bijvoorbeeld voor beroepen als huisarts en advocaat) alleen gekoppeld aan het niet volgen van deze bijscholing of aan nalatig optreden. Genoemde leden wijzen er daarnaast op dat juist de marktwerking er al aan bijdraagt dat slechte rij scholen verdwijnen. Leerlingen willen immers niet lessen bij een rijinstructeur of rij school waarvan verhalen over negatieve ervaringen rondgaan. Daarom vragen genoemde leden de proportionaliteit van de sancties op het niet halen van de nascholing te onderbouwen in het licht van de sancties in andere branches. Ook vragen genoemde leden waarom de objectief te meten resultaten van rij scholen bij het CBR hierbij niet meewegen.

De leden van de ChristenUnie-fractie constateren dat de termijn voor het intrekken van de bevoegdheid wordt verlengd tot acht weken. In de MvT wordt gesteld dat hiermee binnen deze termijn ook een herintrederstraject van zes weken kan worden gevolgd om de bevoegdheid terug te krijgen.

Genoemde leden vragen echter of het realistisch is om binnen deze termijn het volledige herintrederstraject van zes weken te volgen. Zij vragen hoe vaak per maand dit herintrederstraject kan worden gestart en of hier wachtlijsten voor zijn.

Nascholing beroepschauffeurs

De leden van de VVD-fractie constateren uit de evaluatie dat de zogenoemde Praktijktrainer Nascholing (PTN) volgens betrokkenen goed functioneert en het waard is te behouden. Wordt het functioneren van PTN systematisch gemonitord om te waarborgen dat dit ook in de toekomst goed blijft werken en de veiligheid van de nascholing van beroepschauffeurs is verzekerd? Om PTN in de toekomst te behouden is het noodzakelijk PTN-ers uit te zonderen van de werkingssfeer van de WRM en een aantal randvoorwaarden te verankeren in andere wetgeving. Welke randvoorwaarden betreft het hier? Wanneer worden deze voorwaarden in welke regelgeving vastgelegd en hoe wordt de branche en de Kamer hierbij betrokken?

Overige wijzigingen WRM

De leden van de PvdA-fractie lezen in de MvT dat de rijinstructeurs voortaan zelf «de kosten van het onderzoek» – in die gevallen waar blijkt dat zij inderdaad niet vakbekwaam zijn – dragen in plaats van dat deze ten laste komen van alle instructeurs. Deze leden vragen de regering waarom het zelf dragen van de kosten niet in alle gevallen geldt. De instructeur heeft de politie immers zelf aanleiding gegeven om te doen twijfelen aan diens vakbekwaamheid.

De leden van de PvdA-fractie lezen tevens dat het onderscheid tussen onderzoek en toets verdwijnt. Deze leden vernemen graag wat in het verleden de reden is geweest om beide begrippen te introduceren.

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

Handhaving

De leden van de VVD-fractie constateren dat naar aanleiding van de voorgestelde wijzigingen het toezicht op naleving van de WRM zal worden geïntensiveerd. Daartoe krijgt de ILT een aanvullende toezichtstaak. Voor welke toezichtstaken blijft de politie verantwoordelijk en voor welke toezichttaken wordt de ILT verantwoordelijk? Op welke wijze wordt de samenwerking tussen beiden versterkt? Is er voldoende capaciteit bij de ILT om deze aanvullende toezichtstaak uit te voeren en hoe is de financiering van dit toezicht geregeld?

De leden van de VVD-fractie constateren dat de Afdeling Advisering van de Raad van State (de Afdeling) niet is overtuigd van de motivering van de regering voor een duaal sanctiestelsel. Kan worden toegelicht op welke wijze aan deze bevinding van de Afdeling tegemoet gekomen is?

De leden van de PvdA-fractie hebben in het kader van de handhaving ook enkele vragen. Zij begrijpen uit de MvT dat een cursist die instructie krijgt van een onbevoegde rijinstructeur dient te worden aangemerkt als een bestuurder. Dit heeft tot gevolg dat de cursist zelf een strafbaar feit pleegt. Deze leden ondersteunen het regeringsbeleid dat onbevoegd rijles geven

via de strafrechter wordt gehandhaafd. Tegelijkertijd zien zij echter graag dat de cursist nog beter beschermd wordt tegen deze onbevoegde instructeurs. Op welke wijze kunnen cursisten zich ervan verzekeren dat hun instructeur bevoegd is rijlessen te geven? Bestaat er een openbaar en actueel register van bevoegde rijinstructeurs? Zo ja, waar is dit eenvoudig (digitaal) raadpleegbaar? Zo nee, hoe staat de regering tegenover een dergelijk register?

De leden van de SP-fractie zijn tevreden met het voornemen om beter te controleren op de geldigheid, het in bezit hebben van een WRM-certificaat en ook de verplichting om deze terug te sturen wanneer deze ongeldig is geworden. Deze leden zijn benieuwd hoe de handhaving in de praktijk vorm zal krijgen. Ligt deze taak primair bij de politie of bij de ILT en op welke wijze worden deze instanties hierover geïnstrueerd? Verder zouden deze leden graag willen weten of er wel capaciteit is voor de handhaving op rijinstructeurs en hoeveel deze dan bedraagt.

De leden van de CDA-fractie vernemen graag of nader gemotiveerd kan worden waarom de overtredingen die de wet kent maken dat duale handhaving noodzakelijk en wenselijk zou zijn. Graag zien zij daarbij 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 zien graag dat de beoogde effectiviteit van een duaal stelsel in de handhaving expliciet gemaakt wordt. Het is voor deze leden niet duidelijk waarin de huidige strafrechtelijke handhaving zodanig tekort schiet dat tot een duaal stelsel moet worden overgegaan. 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. Heeft dat een rol gespeeld bij de keuze voor het duale stelsel?

De leden van de D66-fractie lezen in het advies van de Afdeling dat er geen overtuigende motivatie wordt gegeven om een duaal sanctiestelsel toe te passen. Deze leden zijn nog niet volledig overtuigd na het lezen van het nader rapport en vragen of zij het juist begrijpen dat de regering de keuze voor deze verdeling niet heeft genomen met als basis rechtsbeginselen, maar uit het oogpunt van handhaving. Zij kunnen zich voorstellen dat het toepassen van een duaal sanctiestelsel kan leiden tot problemen in de toepassing ervan. Is het bijvoorbeeld mogelijk dat zowel een bestuurlijke- als strafrechtelijke sanctie wordt opgelegd? Kan de regering een vergelijking trekken met sanctionering bij andere beroepsgroepen?

Internetconsultatie en afstemming met rijnschoolbranche

De leden van de SP-fractie willen meer informatie over de internetconsultatie die gehouden is over dit wetsvoorstel. Welke organisaties vallen er in dit geval onder de rijnschoolbranche? Hoeveel rijinstructeurs hebben meegedaan aan deze consultatie? Deze leden zijn verder benieuwd naar de uitkomst van de internetconsultatie ten aanzien van de sanctie bij de praktijkbegeleiding. Ook valt het deze leden op dat de inbreng van één persoon in deze consultatie heeft geleid tot een wetswijziging. Is hier dan wel voldoende draagvlak voor? Verder wordt aangegeven dat het IBKI de rijnschoolbranche heeft geconsulteerd over de voorgestelde aanpassingen van de maatregelen vakbekwaamheid en dat deze op instemming van de branche kunnen rekenen. Deze leden zijn benieuwd naar de wijze van deze consultering en welke partijen er zijn geconsulteerd. Hoe is hier rekening gehouden met de belangen van de overgrote meerderheid van de

rijscholen die niet is aangesloten bij een brancheorganisatie en met de rijinstructeurs in loondienst?

Overig

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

De leden van de ChristenUnie-fractie vragen in te gaan op het compromis dat middels een petitie is voorgesteld door een groep rijinstructeurs³. Zij stellen voor de bijscholing te beperken tot een verplichte theoretische bijscholing, één keer per vijf jaar met onbeperkt herkansen en het vijfjaarlijkse examen op het beginnersprotocol alleen te verplichten voor rijinstructeurs die nauwelijks leerlingen opleiden of waarbij het slagingspercentage bij het rijexamen onder een vastgestelde drempel komt (bijvoorbeeld: minimaal 50 leerlingen opleiden met voldoende resultaat bij het CBR in vier jaar tijd). Volgens genoemde leden kunnen in dit model goed functionerende rijschoolinstructeurs worden vrijgesteld van het praktijkexamen. Wel zou het volgen van een praktijk bijscholing zonder toets voor deze groep verplicht kunnen worden.

Artikelsgewijs

Artikel 1, Onderdeel L

De leden van de PvdA-fractie constateren dat de regering voornemens is de geldigheid van het certificaat dat wordt afgegeven direct na het behalen van het examen te verlengen van zes naar tien maanden (voor bepaalde categorieën, Onderdeel L wetswijziging, p.13 MvT). Zij begrijpen dat deze wetswijziging het gevolg is van het beperkt aantal beschikbare stageplaatsen. De leden van deze fractie ontvangen graag nadere informatie over deze problematiek.

Artikel 1, Onderdeel N, onder 2

De leden van de PvdA-fractie vragen ten aanzien van de wijziging Onderdeel N, onder 2 het volgende. Zij constateren dat het certificaat bij niet voldoen aan bijscholingsverplichting na acht weken ongeldig wordt. «Voor ongeldigverklaring op een van de andere gronden blijft de ingangsdatum zeven dagen na de bekendmaking» (p.14, MvT). Echter, op pagina 6 van de MvT schrijft de regering «de ongeldigverklaring, indien uit onderzoek blijkt dat de instructeur niet vakbekwaam (meer) is [...] gaat in op de dag na bekendmaking van het besluit van IBKI in plaats van zeven dagen na die bekendmaking». Is de conclusie van deze leden dan juist dat er drie verschillende termijnen van ongeldigverklaring zijn opgenomen in de nieuwe wet?

De voorzitter van de commissie,
Van Dekken

De adjunct-griffier van de commissie,
Verstraten

³ «Stop de sanctie op het WRM protocol», aangeboden aan de vaste commissie voor Infrastructuur en Milieu d.d. 7 oktober 2014.