

Vergaderjaar 2015–2016

34 182

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

Nr. 9

NOTA NAAR AANLEIDING VAN HET NADER VERSLAG

Ontvangen 31 mei 2016

Met belangstelling heb ik kennis genomen van het nader verslag van de vaste commissie voor Infrastructuur en Milieu van 8 maart 2016. In het navolgende ga ik in op de vragen en opmerkingen uit het nader verslag waarbij de volgorde van het nader verslag is aangehouden.

De leden van de SP-fractie hebben het bijgevoegde rapport «Betere kwaliteit rijtscholen door echte bijscholing» geschreven met een aantal concrete voorstellen om de rijtschoolbranche te verbeteren, waarvan een deel raakvlakken heeft met dit wetsvoorstel, zouden graag een reactie ontvangen op dit rapport en verzochten de regering specifiek in te gaan op de negen verbetervoorstellen die zij in dit rapport doen.

De eerste aanbeveling luidt: De vijfjaarlijkse bijscholing blijft verplicht, net zoals bij beroepschauffeurs (code 95). Het niet deelnemen aan de bijscholing zal leiden tot het verliezen van de lesbevoegdheid.

Dit komt overeen met het bestaande regime van de WRM 1993.

De tweede aanbeveling luidt: De sanctie bij de vijfjaarlijkse praktijkbegeleiding wordt afgeschaft, zodat die niet langer het karakter heeft van een examen maar van een bijscholing.

Zoals ook al in de nota naar aanleiding van het verslag is opgemerkt meen ik dat de bijscholing te vrijblijvend wordt als er geen examen en dus ook geen sanctie aan verbonden is. De sanctie waarborgt dat de rijinstructeurs zich goed voorbereiden op de praktijkbegeleiding. Overigens haalt slechts ongeveer 1% van de rijinstructeurs de praktijkbegeleiding niet.

De derde aanbeveling luidt: De praktijkbegeleiding wordt meer in lijn gebracht met hoe een instructeur zelf in de praktijk lesgeeft. Bij het opstellen van de nieuwe praktijkbegeleiding krijgen de rijinstructeurs een belangrijke inbreng. Zo sluit de bijscholing beter aan bij de behoefte van de rijinstructeurs.

Zoals eerder gemeld in de nota naar aanleiding van het verslag (Kamerstukken II 2015/16, 34 182, nr. 6) is het exameninstituut in gesprek met de branche om het realiteitsgehalte van de praktijkbegeleiding te waarborgen en waar mogelijk te verbeteren.

De vierde aanbeveling luidt: Er komen aanvullende toelatingseisen om te kunnen starten aan de opleiding tot rijinstructeur. Zo moeten starters minimaal vijf jaar rijervaring hebben en een Verklaring Omtrent het Gedrag (VOG) kunnen overleggen.

Het uitgangspunt bij de regulering van de rijnschoolbranche is de lasten/drempels voor het beroep zo beperkt mogelijk te houden, in lijn met het kabinetsbeleid voor het midden- en kleinbedrijf. Bovendien lijken deze eisen eerder een (administratieve) drempel op te werpen voor toetreding dan een verhoging van de kwaliteit op te leveren: 5 jaar rijervaring of het hebben van een verklaring omtrent het gedrag heeft geen relatie met goed lesgeven.

De vijfde aanbeveling luidt: De opleiding tot rijinstructeur wordt uitgebreid met een onderdeel over zelfstandig ondernemen. Binnen dit onderdeel ligt de nadruk op het vergroten van de basiskennis over ondernemen. Bijvoorbeeld hoe kostprijsberekeningen gemaakt moeten worden, hoe een administratie eruit moet zien en welke belastingregels er gelden.

Een dergelijk «ondernemersdiploma» bestaat ook niet voor andere kleine zelfstandigen en staat haaks op het kabinetsbeleid om de administratieve lasten voor het midden- en kleinbedrijf beperkt te houden. Bovendien blijkt er uit onderzoek van SWOV nauwelijks een relatie met de verkeersveiligheid te zijn.

De zesde aanbeveling luidt: De branche wordt gestimuleerd om een CAO op te stellen zodat de rechten en plichten van rijinstructeurs in loondienst beter geborgd zijn.

Door het ministerie en door het CBR is in de afgelopen jaren geïnvesteerd in betere samenwerking binnen en met de branche. Een CAO is iets tussen de werkgevers en werknemers in de branche, de overheid heeft geen rol in het tot stand brengen van dergelijke afspraken.

De zevende aanbeveling luidt: De politie en de Inspectie Leefomgeving en Transport (ILT) gaan actief controleren of de rijinstructeurs in het bezit zijn van een geldige lesbevoegdheid.

De politie controleert de rijinstructeurs al. Onderdeel van het wetsvoorstel is de introductie van bestuursrechtelijke handhaving door de ILT.

De achtste aanbeveling luidt: Leerlingen moeten erop kunnen vertrouwen dat slagingspercentages van rijnscholen kloppen. Daarom komt er een verbod op spookrijnscholen, waarbij rijnschoolhouders twee rijnscholen hebben. De goede leerlingen rijden af op de ene school. De matige leerlingen, zonder dat ze het zelf weten, rijden af op een andere rijnschool met een andere rijnschoolnaam.

Het is onmogelijk om een dergelijke «spookrijnschool» te identificeren. Daarom zie ik niets in een verbod.

Om tegen te gaan dat een kandidaat zonder het te weten afrijdt bij een andere rijnschool dan waar hij de opleiding heeft gevolgd, stelt het CBR als eis dat de naam van de rijnschool via welke het examen is aangevraagd bij dit examen duidelijk op het dan ingezette examenvoertuig vermeld staat.

De negende aanbeveling luidt: De sanctie van het kwijtraken van de lesbevoegdheid komt los te staan van de praktijkbegeleiding maar wordt verbonden aan een minimum slagingspercentage: rijinstructeurs met een slagingspercentage onder dat minimum verliezen hun lesbevoegdheid.

Omdat slagingspercentages worden bijgehouden voor rij scholen en niet voor individuele rijinstructeurs is dit niet mogelijk. Het bijhouden van de slagingspercentages voor individuele rijinstructeurs (circa 15.000) leidt tot hogere lasten voor de branche en voor het CBR. Daar komt bij dat het slagingspercentage van meer factoren, o.a. demografische en sociale kenmerken van leerlingen, aantal gevolgde rijlessen, afhankelijk is dan de kwaliteit van de rijinstructeur. Dit is ook de reden dat de meningen in de branche over de slagingspercentages als kwaliteitscriterium erg verdeeld zijn. Overigens heeft de BOVAG dit wel als kwaliteitscriterium: de bij haar aangesloten rij scholen moeten een minimum slagingspercentage halen.

Wetsbehandeling

De leden van de PvdA-fractie constateerden dat de regering veel tijd nodig heeft gehad om te reageren op de vragen en opmerkingen over de voorliggende wet die de commissie heeft gesteld in haar verslag d.d. 20 mei 2015 en vroegen wat de reden hiervoor is en welk belang de regering aan tijdige implementatie hecht.

Dit had te maken met het grote aantal vragen dat was gesteld en de noodzaak om met een aantal betrokken partijen te overleggen, met name het exameninstituut IBKI en de ILT. De belangrijkste elementen van dit wetsvoorstel vormen de optimalisatie van het bijscholingstraject en het introduceren van bestuursrechtelijk toezicht door de ILT. Hoewel deze wijzigingen niet zeer spoedeisend zijn – de conclusie naar aanleiding van de evaluatie in 2013 was immers dat het stelsel van de WRM 1993 in het algemeen voldoet – is een spoedige inwerkingtreding wel gewenst vanuit het belang van de rijinstructeurs die vanaf volgend jaar hun bijscholing zullen moeten afleggen en voor het verbeteren van het toezicht op het onbevoegd gebruik van de WRM-passen.

Het verbaast de leden van de SP-fractie dat er een wetsbehandeling gaande is terwijl nog niet duidelijk is hoe het bijscholingstraject voor rijinstructeurs er concreet uit gaat zien en zij vroegen of dan niet het risico bestaat dat er daarna weer iets aan de wet moet veranderen.

De voorgenomen verbeteringen van het bijscholingstraject zijn in de memorie van toelichting van dit wetsvoorstel uiteengezet en zijn opgenomen in het wetsvoorstel voor zover een wijziging op wetsniveau nodig is. Voor de overige aanpassingen zal de lagere regelgeving voor de inwerkingtreding van de voorgestelde wetswijziging worden aangepast.

Bijscholing

De leden van de VVD-fractie vroegen, nu een rijinstructeur die zijn bijscholing niet met succes afrondt nog acht weken rijles kan geven, hoe de regering het belang van de continuïteit van een rij school versus de verkeersveiligheid weegt, of leerlingen hier direct van op de hoogte dienen te worden gesteld en zo ja, op welke wijze zal dit worden vormgegeven.

Vooropgesteld moet worden dat de bevoegdheid van een rijinstructeur die de bijscholing niet met succes heeft afgerond, hoe dan ook eindigt na afloop van de termijn waarvoor het certificaat is afgegeven. Slechts indien

de acht weken eerder eindigen dan de termijn waarvoor het certificaat is afgegeven, speelt die termijn van acht weken een rol. Overigens is gedurende de termijn van acht weken geen sprake van onbevoegd lesgeven; de lesbevoegdheid eindigt volgens het voorstel pas na de genoemde acht weken.

Zoals gesteld in de nota naar aanleiding van het verslag is een afweging gemaakt tussen het verkeersveiligheidsbelang en het belang dat een instructeur op een verantwoorde manier zijn leerlingen kan voorbereiden op de beëindiging van zijn activiteiten. Daarnaast is de wens dat de termijn in de nieuwe opzet voldoende lang is om eventueel via het herintrederstraject opnieuw de kwijtgeraakte bevoegdheid te behalen. Gelet op de bijscholingstermijn van vijf jaar komt een periode van acht weken mij niet onevenredig lang voor.

De leden van de VVD-fractie vroegen een reactie van de regering op hun verwachting dat leerlingen een vertraging in hun scholingstraject verkiezen boven rijles van een onbevoegde instructeur en wat de verwachting is van het aantal instructeurs dat op enig moment onbevoegd rijles geeft.

Van onbevoegd lesgeven is zoals hiervoor is opgemerkt in deze situatie geen sprake. Het aantal rijinstructeurs dat de lesbevoegdheid verliest als gevolg van een onvoldoende voor de laatste praktijkbegeleiding is zeer beperkt (circa 1%).

Al eerder heb ik uw Kamer naar aanleiding van vragen van het lid Bashir bericht dat er geen aanwijzingen zijn dat onbevoegd lesgeven op grote schaal voorkomt (Aanhangsel Handelingen 2013/14, nr. 746).

De leden van de VVD-fractie vroegen of de stelling dat wanneer iemand geschikt wordt verklaard en er in de looptijd van zijn WRM-bevoegdheid (Wet rijonderricht motorrijtuigen 1993) iets misgaat met bijvoorbeeld zijn gezondheid of anderszins, er geen middel beschikbaar is om de bevoegdheid in te trekken en daarmee te verliezen, klopt en zo ja of dat wenselijk is.

Hierbij spelen twee aspecten een rol. Het eerste aspect is dat een rijinstructeur over een geldig rijbewijs moet beschikken voor de categorie waarin rijles wordt gegeven. Indien het rijbewijs wordt ingetrokken als gevolg van gezondheidsproblemen, kan de betrokkene geen rijles meer geven.

Het tweede aspect zijn de maatregelen vakbekwaamheid. Als er bij opsporingsambtenaren aanleiding is om te veronderstellen dat een rijinstructeur niet meer in staat is om naar behoren rijles te geven, kunnen ze een melding doen bij IBKI. Als na onderzoek wordt vastgesteld dat de betrokkene niet (meer) voldoet aan de eisen die gesteld worden aan rijinstructeurs, dan kan de bevoegdheid worden ingetrokken.

De leden van de PvdA-fractie vroegen waarom voor praktijkscholing wel een sanctie bestaat en voor theoriescholing niet.

Op zichzelf is er ook bij de theoriescholing sprake van een sanctie met ingrijpende gevolgen. Als een instructeur niet tijdig zijn theorielessen volgt, dan verliest hij uiteindelijk zijn bevoegdheid. Het huidige systeem van praktijkbegeleiding waarbij een voldoende beoordeling gehaald moet worden is sinds 1999 in de wet opgenomen. De gedachte hierachter is dat een praktijkbegeleiding waarbij een instructeur beoordeeld wordt op de manier waarop hij in de praktijk rijles geeft aan een leerling de beste manier is om de vakbekwaamheid te beoordelen; deze beoordeling moet dan ook beslissend zijn voor de vraag of hij de bevoegdheid weer voor vijf jaar krijgt toegekend.

De leden van de PvdA-fractie vroegen of het mogelijk is om direct na het behalen van de instructeursbevoegdheid reeds de bijscholing te volgen en of dit betekent dat een rijinstructeur die hiervoor kiest, gedurende tien jaar geen bijscholing hoeft te volgen.

Het is op zichzelf niet verboden om direct na het behalen van het certificaat de bijscholing te volgen. Indien de bijscholing met goed gevolg wordt afgerond, kan de betrokkene na afloop van de geldigheid van het certificaat een nieuw certificaat aanvragen. De bijscholing moet binnen de geldigheidstermijn van het certificaat worden afgerond om een nieuw certificaat te kunnen krijgen. Op de geschetste wijze kan een rijinstructeur tien jaar lang rijinstructie geven zonder na het behalen van het certificaat en het direct aansluitend volgen van de bijscholing nog een keer bijscholing te volgen. In dat geval eindigt de bevoegdheid onherroepelijk na die tien jaar.

Bij de wijziging van de WRM 1993 in 2009 is overwogen om een stringenter regeling in de wet op te nemen. Door bijvoorbeeld voor te schrijven dat elk jaar één onderdeel van de bijscholing wordt gevolgd, loopt de rijinstructeur jaarlijks het risico zijn lesbevoegdheid te verliezen. Het geschetste patroon wordt in de praktijk nauwelijks waargenomen – waarom zou men ook het risico willen lopen de bevoegdheid te verliezen door snel na het behalen/verlengen van het certificaat de praktijkbegeleiding (wederom) af te leggen. Bovendien werd en wordt dit, vanwege de met een dergelijke regeling gemoeide lasten voor het bedrijfsleven, beschouwd als een onevenredige maatregel.

De leden van de SP-fractie vroegen of het niet beter is om een ander sanctiemiddel, dan de sanctie bij het bijscholingstraject, in het leven te roepen dat effectiever is, zoals het sturen op slagingspercentage en of de regering bereid is om nader te onderzoeken of het mogelijk is om te sturen op slagingspercentage en om instructeurs met een zeer laag slagingspercentage hun bevoegdheid te laten verliezen.

De afwegingen rond de sanctie bij het bijscholingstraject zijn reeds uitgebreid aan de orde gekomen in de reactie op de evaluatie van de WRM 1993 (brief van 26 september 2013 (Kamerstukken II 2013/14, 29 398, nr. 379)) en de memorie van toelichting en de nota naar aanleiding van het verslag bij het wetsvoorstel.

Zoals hiervoor al in reactie op de aanbevelingen van de leden van de SP-fractie is opgemerkt, zijn er veel andere aspecten van invloed op het slagingspercentage, zoals de doelgroep en de «financiële» druk van rijbewijsleerlingen of hun ouders om snel examen te doen. Het CBR heeft op dit moment geen zicht op de slagingspercentages van individuele rijinstructeurs, maar alleen op het niveau van rijsscholen.

Herintreding

De leden van de VVD-fractie vroegen of er alternatieven zijn onderzocht waarmee de continuïteit van de lessen voor de leerling en de rijsschool als onderneming gedurende het herintrederstraject geborgd kan worden, zo ja, waarom deze zijn afgefallen en zo nee, waarom niet en of de regering alsnog bereid is deze alternatieven te onderzoeken en de Kamer hierover voor de mondelinge behandeling van dit wetsvoorstel te informeren.

Bij de analyse van deze kwestie zijn geen andere alternatieven onderzocht naast het variëren van de tijdsduur. Gelet op het geringe aantal rijinstructeurs dat jaarlijks de bevoegdheid verliest lijken alternatieve voorzieningen op dit punt niet nodig te zijn.

De leden van de VVD-fractie vroegen wat de regering vindt van de mogelijkheid dat er onbeperkt herkanst mag worden.

Bij de praktijkbegeleiding mag niet onbeperkt maar maximaal twee keer worden herkanst. Bij de eerste examens om rijinstructeurs te worden en bij herintreding mag inderdaad onbeperkt worden herkanst. De praktijk leert dat daarvan slechts heel beperkt sprake is. Daarom is er geen reden om hiervoor nadere regels te stellen.

De leden van de VVD-fractie vroegen of de regering kan aangeven op welke wijze iemand in een herintrederstraject wordt getoetst volgens de nieuwste inzichten.

Het nieuwe herintrederstraject wordt – conform de wens van de branche – praktischer ingericht dan voorheen. Naast de eigen rijvaardigheid worden ook de didactische vaardigheden straks in de praktijk geëxamineerd. Uitgangspunt voor alle examens in het herintrederstraject is het actuele competentieprofiel voor de rijinstructeur.

De leden van de PvdA-fractie vroegen of er enige mogelijkheid is om wenselijke wijzigingen van het herintrederstraject in de wet mee te nemen in het nu voorliggende voorstel, mede gezien de reeds ontstane vertraging in de behandeling van dit voorstel.

Het herintrederstraject is vastgelegd in de het Besluit rijonderricht motorrijtuigen 2009. Er is geen noodzaak om de WRM 1993 te wijzigen omdat die wet slechts regelt dat er een herintrederstraject is dat bij of krachtens algemene maatregel van bestuur wordt ingevuld (artikel 12c). Het voornemen is om de wenselijke wijzigingen van het herintrederstraject tegelijk met de inwerkingtreding van de voorgestelde wijzigingen van de Wet rijonderricht motorrijtuigen 1993 in werking te laten treden.

Kwaliteitscontrole

De leden van de VVD-fractie vroegen nogmaals hoe de kwaliteit met de huidige voorstellen wordt verbeterd en of dit volgens de regering voldoende is en zo ja, waar dat uit blijkt en wanneer is volgens de regering sprake van een succes.

Naar aanleiding van de evaluatie van de WRM 1993 in 2013 is geconcludeerd dat de wet over het algemeen voldoet. Het wetsvoorstel verbetert het stelsel op onderdelen zoals het optimaliseren van de bijscholing en het verbeteren van het toezicht op onbevoegd lesgeven, onder meer door de ILT bevoegd te maken als handhavingsinstantie. Mijns inziens is hiermee het stelsel van de kwaliteitsborging van de rijinstructie afdoende geregeld.

De leden van de VVD-fractie vroegen wat de regering onder competente instructeurs verstaat, welke rol didactische vaardigheden en beheersing van de Nederlandse taal hierin spelen en op welke wijze dit wordt getoetst.

De competente rijinstructeur staat beschreven in de competentiegerichte examenopzet die ten behoeve van de wijziging van de WRM 1993 in 2009 is ontwikkeld (zie ook paragraaf 1.4 van de memorie van toelichting bij die wijziging (Kamerstukken II 2007/08, 31 278, nr. 3, blz. 2–3)). Didactische vaardigheden zijn de kern van het beroep en daarmee ook van het WRM-examen. Beheersing van de Nederlandse taal wordt niet afzonderlijk getoetst, maar is voorwaardelijk voor het kunnen behalen van de examens, die alleen in het Nederlands worden afgenomen.

De leden van de VVD-fractie vroegen op welke punten het stelsel van rijinstructie inhoudelijk verder verbeterd kan worden en wat hierin de zelfstandige bevoegdheid van het IBKI is.

IBKI bekijkt in overleg met branchepartijen voortdurend of er mogelijkheden zijn om de uitvoering van de WRM 1993 te verbeteren. Dit is dus een beperktere scope dan «het stelsel van rijinstructie». Daarbij wordt inderdaad naar zowel de theoretische als de praktische kant gekeken. IBKI heeft hierin een zelfstandige bevoegdheid binnen de grenzen van de wet- en regelgeving.

De leden van de VVD-fractie vroegen welke rol het Centraal Bureau Rijvaardigheidsbewijzen (CBR) en het Ministerie van Infrastructuur en Milieu spelen in het verbeteren van het stelsel van rijinstructie en op welke wijze de onafhankelijkheid van alle partijen wordt geborgd.

Het CBR neemt deel aan de vergaderingen van de Centrale Examencommissie WRM die IBKI adviseert. Ook het Ministerie van Infrastructuur en Milieu is bij deze vergaderingen vertegenwoordigd, maar heeft daar formeel geen rol in de advisering. Uiteraard stemmen IBKI en het ministerie eventuele verbetervoorstellen onderling af. IBKI kan hierin onafhankelijk opereren, maar probeert uiteraard wel voeling te houden met de wensen en behoeften van de rijnschoolbranche en gebruik te maken van de aanwezige expertise.

De leden van de VVD-fractie vroegen of de regering de signalen inzake «het verplichte toneelstuk» heeft besproken met betrokken partijen als het IBKI, de Bond van Autohandelaren en Garagehouders (BOVAG), CBR, de Vereniging Rijnschool Belang (VRB) en de Federatie Autorijschool Management (FAM).

De beeldvorming over de praktijkbegeleiding is regelmatig onderwerp van gesprek geweest tussen ministerie, brancheorganisaties en IBKI.

De leden van de VVD-fractie vroegen of het mogelijk is om een systeem van *mystery guests* te introduceren, waarmee een rijinstructeur niet weet dat er een controle plaatsvindt en er een getrouwer beeld van de daadwerkelijke kwaliteit kan ontstaan in plaats van dat er – om met de woorden van sommige instructeurs te spreken – een kunstje wordt opgevoerd.

Zoals eerder aangegeven is naar aanleiding van de evaluatie geconcludeerd dat het stelsel van de WRM 1993 in het algemeen voldoet en waarborgt dat de vakbekwaamheid van instructeurs op een voldoende peil is.

Deze optie is daarom niet eerder onderzocht. De huidige wet- en regelgeving biedt hiervoor overigens geen basis.

Met circa 15.000 rijinstructeurs zou dit bovendien een omvangrijke en waarschijnlijk ook kostbare logistieke operatie zijn. Alle *mystery guests* moeten immers worden opgeleid om betrouwbaar te kunnen beoordelen. De kosten daarvan komen uiteindelijk bij de branche terecht. In combinatie met praktische belemmeringen – de *mystery guests* zullen betrekkelijk jong moeten zijn om geen argwaan te wekken en toch over een hoog competentieniveau moeten beschikken – lijkt dit een weinig interessante optie.

De leden van de VVD-fractie vroegen hoe, buiten het herscholingstraject om, gecontroleerd kan worden of een rijinstructeur zijn lessen naar behoren uitvoert.

Het stelsel van de WRM 1993 houdt in dat eens in de vijf jaar via de bijscholingverplichtingen een controle plaatsvindt van de vakbekwaamheid van de rijinstructeur, aan de hand van het beoordelen van een praktijkles. Naar aanleiding van de evaluatie van de wet is geconcludeerd dat dit stelsel over het algemeen voldoet.

Het in het leven roepen van additionele tussentijdse controles op de manier waarop een rijinstructeur rijles geeft, brengt aanzienlijke administratieve lasten en uitvoeringslasten met zich mee die via de tarieven van IBKI weer bij de sector zullen belanden. Dit roept bovendien de vraag op wat het gevolg zou moeten zijn wanneer een tussentijds gecontroleerde rijles niet aan de eisen voldoet.

Daarbij valt nog op te merken dat binnen de branche ook instrumenten worden gehanteerd om de kwaliteit van instructeurs inzichtelijk te maken, zoals het hanteren van een klachtensysteem bij rij scholen die zijn aangesloten bij een brancheorganisatie.

De leden van de VVD-fractie zijn van mening dat recente casuïstiek, waarbij rijles in ruil voor seks werd aangeboden, zeer onwenselijk is en vroegen hoe dergelijk ongewenst gedrag door rijinstructeurs, hoewel in lijn met de letter van de wet, kan worden aangepakt.

De Minister van Veiligheid en Justitie is mede namens mij op deze kwestie ingegaan in antwoord op de vragen het lid Segers (Aanhangsel Handelingen 2015/16, nr. 831). Zoals in de antwoorden is gemeld, biedt de WRM 1993 in dit kader slechts een handvat om op te treden indien de verkeersveiligheid in het geding is. Een recente enquête om het 2toDrive-experiment te evalueren wees uit dat geen van de ondervraagde 2toDrive-jongeren zich ongemakkelijk heeft gevoeld bij de rijinstructeur. Er zijn geen aanwijzingen dat dit in de rij schoolbranche meer dan zeer incidenteel voorkomt. Ik zie dan ook geen aanleiding voor verdere acties.

De leden van de VVD-fractie vroegen welke instantie, buiten het bijscholingstraject om, op de kwaliteit van rijlessen controleert en handhaaft en of het in dezen toch niet verstandig zou zijn om de toets te handhaven.

Zoals hierboven al aangegeven kent het stelsel van de WRM 1993 alleen de periodieke bijscholing en geen tussentijdse controle op de kwaliteit van de rijlessen. Zoals eerder aangegeven stelt de regering, in lijn met het algemene beleid om de administratieve lasten voor het midden- en kleinbedrijf beperkt te houden, geen kwaliteitseisen aan de rijlessen. Wanneer met «de toets handhaven» wordt bedoeld op de maatregelen vakbekwaamheid, dan geldt dat deze toets in de praktijk geen bijdrage levert aan de oplossing van het probleem. Wanneer de politie een ernstig vermoeden heeft dat een rijinstructeur niet langer vakbekwaam is, dan gaat het meestal om verslavingen of andere gedragsproblemen. De toets van IBKI toetst de vakbekwaamheid «in enge zin». Een psychisch onderzoek geeft een betrouwbaardere basis voor een eventueel intrekking van de lesbevoegdheid.

De leden van de VVD-fractie vroegen naar de uitkomsten van het gesprek dat het exameninstituut met de branche heeft over nadere eisen aan de mee te nemen leerling.

Het overleg over nadere eisen aan de leerling bij de stagebeoordeling of de praktijkbegeleiding is nog gaande. Op dit moment kunnen daarover nog geen mededelingen worden gedaan.

De leden van de VVD-fractie vroegen waarom de regering ervoor gekozen heeft om de huidige situatie inzake de kosten bij een onderzoek te

handhaven, of er andere alternatieven zijn onderzocht en om welke kosten het hier op jaarbasis gaat.

Sinds 1995 (maar feitelijk sinds 2009) zijn ongeveer 10 meldingen gedaan van een ernstig vermoeden van rijinstructeurs die niet langer vakbekwaam zijn. Wanneer we uitgaan van gemiddeld 2 onderzoeken per jaar, bedragen de totale kosten ongeveer € 5.000 per jaar. Zoals gemeld in de nota naar aanleiding van het verslag was een vraag van de leden van de PvdA-fractie aanleiding om de kostenverdeling nader te bezien. Hierbij worden alternatieve modellen bezien. Een van de elementen in de oorspronkelijk voorgestelde wijziging zou zijn dat de rijinstructeur bij een negatieve uitkomst van het onderzoek ook de kosten daarvan zou moeten dragen. Dit betekent dat er een mogelijk grote druk wordt gelegd op de deskundige die het onderzoek doet, wat als ongewenst wordt beschouwd.

De leden van de PvdA-fractie vroegen waarom rijinstructeurs zelf hun leerlingen mogen uitzoeken, voor wie zij de praktijkbegeleiding afleggen, of dit niet het opvoeren van toneelstukjes in de hand werkt en waarom niet wordt gekozen voor een onbekende leerling, zodat daadwerkelijk een praktijksituatie wordt nagebootst.

IBKI is in overleg met de branche over het zo realistisch mogelijk laten zijn van de praktijkbegeleiding. Daaruit komt naar voren dat een echte leerling uit het klantenbestand van de betrokken rijinstructeur zinvoller is, door het realistisch aan kunnen (en moeten) sluiten op een bekend vaardigheidsniveau van de eigen leerling, dan een geheel onbekende leerling / acteur. Een onbekende leerling sluit dus juist niet aan op de praktijksituatie. Het werken met pseudoleerlingen brengt ook veel hogere kosten met zich mee.

De leden van de PvdA-fractie vroegen of onaangekondigde steekproeven op theoretische bijscholingscursussen een wettelijke borging behoeven en zo ja of dat nog kan worden meegenomen in het lopende wetstraject.

Het doen van steekproeven is mogelijk binnen de bestaande regelgeving en vindt als eerder in de nota naar aanleiding van het verslag opgemerkt ook plaats. Uit de uitgevoerde steekproeven blijkt dat de meeste aanbieders van de theoriebijscholing aan de kwaliteitseisen voldoen. Er lijkt geen aanleiding om de regelgeving op dit punt te herzien.

Rijscholenkiezer

De leden van de VVD-fractie vroegen of de rijsholenkiezer voldoende functioneert.

De mogelijkheden van beginnende leerlingen om de kwaliteit van een rijsschool te beoordelen worden op dit moment voldoende geacht. Beginnende leerlingen kunnen zich in de eerste plaats bij vrienden en bekenden naar ervaringen informeren bij de keuze van een rijsschool. Daarnaast heeft TeamAlert samen met de branche de rijsholenkiezer ontwikkeld, een website die sinds oktober 2014 actief is en op onafhankelijke wijze en zonder winst oogmerk wordt beheerd. Uit het overleg dat TeamAlert met de branche voert, blijkt de branche tevreden over het functioneren van de Rijsholenkiezer. Daarnaast blijkt uit de bezoekersaantallen dat de Rijsholenkiezer goed functioneert: elke maand zijn er rond de 10.000 unieke websitebezoekers en er zijn nu in totaal 7.000 reviews geplaatst.

De leden van de VVD-fractie vroegen waarom het CBR hier geen rol in kan spelen en op welke wijze er met betrokkenheid van het CBR een drempelverhogend effect optreedt.

Sinds december is de Rijscholenkiezer een gesloten systeem. Het is hierdoor alleen mogelijk om een review te schrijven op de rijscholenkiezer na het ontvangen van een uitnodiging voor het schrijven van een review. Deze uitnodiging wordt verstuurd door een koppeling met de systemen van het CBR. De betrouwbaarheid van de reviews is hiermee toegenomen. Echter het CBR kan als ZBO geen drempels opwerpen voor nieuwe toetredende rijscholen omdat het kabinetsbeleid als uitgangspunt heeft dat het opzetten van MKB-bedrijven zo min mogelijk drempels mag kennen.

De leerling/kandidaat ontvangt een uitnodiging voor het schrijven van een review nadat deze de rijschool op mijncbr.nl gemachtigd heeft. Die machtiging is nodig zodat de rijschool een examen aan kan vragen voor de kandidaat/leerling. Na het machtigen wordt door het CBR automatisch een bericht verzonden naar de leerling. Door het koppelen van de leerling aan de review neemt de betrouwbaarheid van de reviews nog verder toe en kunnen er geen onterechte reviews meer geschreven worden.

De leden van de VVD-fractie vernamen dat de Rijscholenkiezer niet naar behoren functioneert en vroegen of de regering bereid is een evaluatie uit te voeren naar het functioneren van en de beoordeling door leerlingen van de Rijscholenkiezer en op welke termijn de Kamer de resultaten tegemoet kan zien.

Ik herken mij niet in het beeld dat de Rijscholenkiezer niet naar behoren zou functioneren. Sinds de start van de rijscholenkiezer in het najaar van 2014 heeft TeamAlert wel in overleg met de rijschoolbranche een aantal verbeteringen doorgevoerd. Ook het «sluiten» van het reviewsysteem door te werken met een unieke code via het CBR was op verzoek van de branche en functioneert naar wens.

Elk jaar brengt TeamAlert een verslag uit van de activiteiten die zij in dat kader heeft verricht. Deze gesprekken en rapportages geven een voldoende basis om het functioneren van de rijscholenkiezer te beoordelen. Een evaluatie op dit punt acht ik dan ook niet nodig.

Verbetering kwaliteit rijschoolbranche

De leden van de VVD-fractie vroegen op welke signalen de Inspectie Leefomgeving en Transport zich zal richten, wat er nu gebeurt met deze signalen en in hoeverre het niet bevoegd rijninstructie geven in de praktijk wordt gehandhaafd.

Het gaat bij de handhaving van de WRM 1993 vooral om signalen van onbevoegd lesgeven. Een ieder die een vermoeden heeft van onbevoegd lesgeven kan op grond hiervan een melding doen. De ILT heeft ervaring met het verzamelen van signalen via haar Meld- en Informatiecentrum (MIC) en het MIC kan ook voor de WRM 1993 worden ingezet. Het eerste jaar na inwerkingtreding zal de ILT zich concentreren op het verzamelen en analyseren van de signalen. Op basis daarvan kan vervolgens bepaald worden of gerichte actie richting rijninstructeurs nodig is en bezien of nadere handhavingsacties nodig zijn ten aanzien van een ongeldige WRM-pas. Daarnaast kunnen partijen aangifte doen bij de politie.

De leden van de SP-fractie vroegen of de regering de mening deelt dat elke rijschool een zekere basiskwaliteit moet bieden en zo ja, welke concrete stappen de regering dan nog zal zetten om dit te bewerkstelligen en op welke wijze deze kwaliteit geborgd kan worden.

Voor de beantwoording van deze vraag verwijs ik mede naar de beantwoording van de vragen van de leden van de VVD-fractie hierboven. De evaluatie heeft aangetoond dat het stelsel van de WRM 1993 in het algemeen voldoet. Naast de regulering van het beroep van rijinstructeur worden in lijn met het kabinetsbeleid voor het midden- en kleinbedrijf geen eisen aan de rijnschoolbranche gesteld. Ik acht het in de eerste plaats aan de rijnschoolbranche zelf om de kwaliteit van dienstverlening te waarborgen. De goede bekendheid van een rijnschool, mond-tot-mondreclame in eigen stad of dorp en het lidmaatschap van een brancheorganisatie blijken in de praktijk belangrijke prikkels te zijn voor een kwalitatief goede dienstverlening door een rijnschool. Rijnscholen die zich schuldig maken aan strafbare feiten, zoals onbevoegd lesgeven, dienen via de geëigende kanalen van politie en justitie te worden aangepakt. Daarnaast kan er nog op worden gewezen dat de belastingdienst zich de afgelopen jaren actief op de branche heeft gericht en 22 miljoen euro aan niet-opgegeven omzet heeft geïnd. De belastingdienst blijft zich inzetten om fraude in de branche te voorkomen.

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