

Vergaderjaar 2017–2018

34 182

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

Nr. 13

TWEEDE NADER VERSLAG

Vastgesteld 10 april 2018

De vaste commissie voor Infrastructuur en Waterstaat, belast met het voorbereidend onderzoek van dit wetsvoorstel, heeft na ontvangst van de tweede nota van wijziging d.d. 6 maart 2018 (Kamerstuk 34 182, nr. 12) besloten tot het uitbrengen van een tweede nader verslag over het wetsvoorstel. Het verslag behandelt alleen die onderdelen waarover door de genoemde fracties inbreng is geleverd.

Onder het voorbehoud dat de hierin gestelde vragen en gemaakte opmerkingen voldoende zullen zijn beantwoord, acht de commissie de openbare behandeling van dit wetsvoorstel voldoende voorbereid.

Inleiding

De leden van de VVD-fractie hebben de tweede nota van wijziging op de Wijziging van de Wet rijonderricht motorrijtuigen 1993 (hierna: het wetsvoorstel) met veel interesse gelezen en hebben daarover verder geen vragen, dan wel opmerkingen.

De leden van de CDA-fractie hebben met belangstelling kennisgenomen van de tweede nota van wijziging. Zij hebben geen vragen meer.

De leden van de SP-fractie hebben kennisgenomen van de tweede nota van wijziging. Zij erkennen dat het van belang is dat het wetsvoorstel zoveel mogelijk bijdraagt aan kwalitatief goede rijinstructeurs. Echter daar waar regelgeving onnodig knellend is en niet per se in dienst staat van kwaliteitsverbetering, moeten aanpassingen gedaan worden. De leden van de SP-fractie zien dat de voorliggende wetswijziging daar gedeeltelijk in voorziet, maar dat zij nog een aantal cruciale punten laat liggen. Zij hebben daarom nog enkele vragen en opmerkingen.

Algemeen

De leden van de SP-fractie erkennen dat het in het rijonderricht over het algemeen zo werkt dat resultaten uit het verleden enige garanties bieden

voor de toekomst. Goede ervaringen met rijinstructeurs worden doorverteld, waardoor de klandizie bij deze instructeurs toeneemt. Het logische effect van kwalitatief goed rijonderricht verdwijnt bij de toetsing door het Innovam Branche Kwalificatie Instituut (IBKI). Op basis van momentopnames wordt een oordeel geveld over de instructiebevoegdheid, waarbij niet wordt gekeken naar de slagingspercentages van de instructeur. De regering geeft aan dat dit veel administratieve lasten met zich meebrengt, maar deze leden vragen desondanks toch om nader toe te lichten waarom er niet voor deze optie gekozen wordt. Uiteraard moeten administratieve lasten laag gehouden worden, maar in ditzelfde voorstel wordt ook de verplichting van een verklaring omtrent gedrag (vog) ingevoerd, wat ook (administratieve) lasten met zich meebrengt.

De regering geeft aan pas na de analyse van de criminaliteitscijfers met een afweging te komen of een continue screening in de rijnschoolbranche gewenst is. De leden van de SP-fractie vragen of de regering aan kan geven wanneer deze cijfers naar de Kamer worden gestuurd. Zij vragen tevens of de regering kan beargumenteren waarom deze cijfers als uitgangspunt worden gehanteerd voor het al dan niet toepassen van de continue screening. Zij geven aan dat in de kinderopvangbranche de invoering van continue screening vooral heeft plaatsgevonden om minderjarigen te beschermen. Aangezien er met het programma 2toDrive inmiddels 16-jarigen rijles kunnen krijgen, zou dat volgens deze leden een argument kunnen zijn om de continue screening ook in de rijnschoolbranche in te voeren.

De leden van de SP-fractie merken op dat een veelgehoorde klacht uit de rijnschoolbranche is dat de praktijktest van het IBKI erg willekeurig is en door middel van het leren van trucjes gehaald kan worden. Daarnaast zijn deze leden door verschillende instructeurs benaderd die aangeven dat zij, nadat zij de eerste keer een onvoldoende scoorden, de verbeterpunten van de IBKI-instructeur hebben toegepast in hun tweede test en daarna alsnog gezakt zijn. Volgens deze leden wordt in de nota van wijziging nergens geregeld dat de toetsing van het IBKI objectiever en meetbaarder wordt. Zij vragen of de regering kan aangeven waarom hier niets voor geregeld wordt en of zij bereid is om dit – in overleg met de rijnschoolbranche – alsnog te doen. Zij geven aan dat het afnemen van de praktijktests door steeds dezelfde instructeur een mogelijkheid is om de willekeur tegen te gaan. Deze leden vragen of de regering kan aangeven hoe zij hier tegenoverstaat. Daarnaast vragen zij of de regering tevens bereid is om te kijken hoe het IBKI meer kan toetsen op de didactische vaardigheden van instructeurs, wat een wezenlijk onderdeel van het aanleren van rijvaardigheden is.

De leden van de SP-fractie merken op dat een veelgehoorde klacht is dat het bijscholingsprogramma te vrijblijvend is. Gelet op de ontwikkeling van het toepassen van steeds meer technieken die (gedeelten van) het autorijden autonoom maken en alle inzet die er vanuit het Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat en Rijkswaterstaat is om op deze ontwikkeling in te spelen, vinden deze leden het vreemd dat dit geen centraal onderdeel van de bijscholing van instructeurs is. Deze leden vragen of de regering kan aangeven waarom zij de keuze voor een vrijblijvend programma heeft gemaakt en welke mogelijkheden zij ziet om ontwikkelingen in de mobiliteit beter terug te laten komen in de bijscholing van

instructeurs. Als laatste vragen deze leden of de regering kan aangeven waarom er niet voor een intensiever bijscholingsprogramma wordt gekozen dat meer aansluit op wat er in omliggende landen gebruikelijk is.

De voorzitter van de vaste commissie voor Infrastructuur en Waterstaat,
Agnes Mulder

De adjunct-griffier van de commissie,
Schuurkamp