

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. 14

NOTA NAAR AANLEIDING VAN HET TWEDE NADER VERSLAG

Ontvangen 12 juni 2018

Met belangstelling heb ik kennisgenomen van het tweede nader verslag van de vaste commissie van Infrastructuur en Waterstaat met betrekking tot het onderhavige wetsvoorstel. De leden van de SP-fractie hebben nog enkele vragen en opmerkingen, waarop ik hierna zal ingaan.

Algemeen

De leden van de SP-fractie vragen waarom de slagingspercentages van de instructeur niet meegenomen kunnen worden bij het beoordelen van de instructievaardigheden in het kader van de bijscholing.

Op dit moment houdt het CBR alleen slagingspercentages bij per rijkschool. Een complicerende factor om dit ook per instructeur bij te houden, is dat leerlingen de vrijheid hebben om gedurende hun opleiding van rijkschool of instructeur te wisselen. Het beoordelen van de instructeur aan de hand van slagingspercentages is vooral niet wenselijk omdat dit verkeerde prikkels veroorzaakt: een instructeur zal geneigd zijn veel meer lessen dan nodig te geven om zeker te zijn van een goed examenresultaat. Het spanningsveld tussen de rijinstructeur en de leerling, die snel examen wil doen met zo min mogelijk lessen, zal hierdoor verder worden vergroot. Een ander ongewenst effect kan zijn dat leerlingen met een lagere slagingskans minder snel door rij scholen worden aangenomen.

Ten aanzien van de verklaring omtrent het gedrag (VOG) vragen de leden van de SP-fractie waarom de criminaliteitscijfers als uitgangspunt worden gehanteerd voor het al dan niet toepassen van de continue screening. Zij vragen wanneer deze cijfers voor het eerst naar de Kamer kunnen worden gestuurd.

Het criminaliteitscijfer, of liever het weigeringspercentage, het deel van de aanvragen waarvoor de VOG is afgewezen, is een indicator voor de mate waarin relevante criminele antecedenten voorkomen in de beroepsgroep. Deze cijfers zijn een belangrijk signaal – maar zeker niet het enige – over de omvang van de groep van rijinstructeurs die zich schuldig maakt aan

wangedrag. Aangezien een rijinstructeur iedere vijf jaar zijn bevoegdheid moet vernieuwen, zullen na vijf jaar alle ruim 14.000 rijinstructeurs een VOG hebben aangevraagd. Op dat moment kan worden bezien of er een meerwaarde ligt in de intensivering van de VOG-plicht in de vorm van continue screening en zal de Kamer hierover worden ingelicht.

In aansluiting op het voorgaande wijzen de leden van de SP-fractie erop dat vanwege het programma 2toDrive rijles voor 16-jarigen mogelijk is. Hierin zien zij een argument om zoals bij de kinderopvang ook in de rijnschoolbranche continue screening in te voeren.

Continue screening brengt uitgebreidere procedures met zich mee en als gevolg daarvan hogere kosten. Zoals aangegeven in de tweede nota van wijziging is er op basis van een afweging van de kwetsbaarheid van de leerlingen in de rijnschoolbranche gekozen voor het eens in de vijf jaar aanvragen van de VOG. In de ogen van de regering ligt de kwetsbaarheid van rijlesleerlingen vanaf 16 jaar op een lager niveau dan dat van – mogelijk zeer jonge – kinderen in de kinderopvang, hetgeen maakt dat, afgewogen tegen de uitvoeringskosten, vooralsnog kan worden volstaan met een vijfjaarlijkse VOG. Continue screening wordt tot nu toe alleen toegepast in de kinderopvang en de taxibranche omdat op basis van de specifieke karakteristieken van deze branches geconcludeerd is dat een periodieke VOG onvoldoende is.

De leden van de SP-fractie geven aan signalen te hebben ontvangen dat de praktijktoets bij het IBKI willekeurig zou worden beoordeeld en door het aanleren van trucjes gehaald kan worden. Zij vragen de regering waarom het voorstel geen maatregelen bevat om deze toetsing objectiever en meetbaarder te maken en of de regering bereid is om die – in overleg met de rijnschoolbranche – alsnog uit te werken. Als mogelijke maatregel om willekeur tegen te gaan noemen zij het afnemen van de opeenvolgende praktijktoetsen door dezelfde examinator.

De beoordeling van de praktijkbegeleiding gebeurt op basis van een uitgewerkt beoordelingsprotocol met scorevoorschriften. Dit document is op de website van IBKI te raadplegen. Daarnaast hanteert IBKI procedures om de beoordeling door de examinatoren zo uniform mogelijk te laten plaatsvinden, rekening houdend met een steeds wisselende combinatie van verkeerssituatie, leerling en rijinstructeur. De kwalificatie binnen de branche dat voor de praktijkbegeleiding «trucjes» of een «toneelstukje» moeten worden opgevoerd, is bekend. In de nota naar aanleiding van het verslag is al aangegeven dat de regering zich hier niet in herkent. Het beoordelingsprotocol is geen rigide lesmodel, maar een set van competenties die vertaald zijn in beoordelingspunten. De examinatoren van IBKI zijn goed in staat om op basis van de door de instructeur verrichte (les)handelingen te beoordelen of deze de competenties in voldoende mate bezit. IBKI overlegt daarnaast regelmatig met de rijnschoolbranche over mogelijkheden om de praktijkbegeleiding nog beter te laten aansluiten bij de praktijk. Het inzetten van dezelfde examinator voor twee opeenvolgende toetsen is naar het oordeel van de regering juist niet een maatregel die tot minder willekeur bij de beoordeling zal leiden. IBKI kiest bewust voor het inzetten van verschillende examinatoren om tot een objectieve beoordeling te komen die niet wordt gehinderd door eerdere ervaringen (positief dan wel negatief).

Daarnaast vragen de leden van de SP-fractie of de regering bereid is om te kijken hoe het IBKI meer kan toetsen op de didactische vaardigheden van de instructeurs.

Het initiële examen om rijinstructeur te worden bestaat voor een groot deel uit toetsing op het gebied van vakdidactiek, te weten een toetsing van theoretische kennis en – na de verplichte stage – een beoordeling van het geven van een rijles aan een echte rijbewijsleerling. Ook bij de praktijkbegeleiding staan de didactische vaardigheden van de instructeur centraal; het gaat hier om een beoordeling van de coaching- en instructievaardigheden, aangepast aan het niveau en de leerbehoefte van de leerling. In de Centrale Examencommissie WRM (CEC-WRM) beziet IBKI regelmatig met de rijnschoolbranche of en welke verbeteringen mogelijk zijn.

De leden van de SP-fractie vragen waarom de regering kiest voor een vrijblijvend bijscholingsprogramma voor rijinstructeurs. De leden van de SP-fractie vinden het daarbij vreemd dat er geen centrale plaats in het bijscholingsprogramma is ingeruimd voor ontwikkelingen op het gebied van autonoom autorijden, gelet op alle inzet vanuit het Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat en Rijkswaterstaat ten aanzien van deze ontwikkelingen. Zij vragen welke mogelijkheden de regering ziet om de ontwikkelingen in de mobiliteit beter terug te laten komen in de bijscholing van rijinstructeurs.

De opzet van de theoretisch bijscholing is dat de instructeur zelf bepaalt op welke gebieden hij zijn kennis wil verbeteren, zodat hij zijn bijscholing kan afstemmen op zijn ontwikkelbehoefte of doelgroep. Uiteindelijk moet de instructeur zes dagdelen theoretische bijscholing hebben gevolgd. De bijscholingsonderwerpen worden vastgesteld door IBKI in afstemming met de rijnschoolbranche. IBKI neemt uiteraard nieuwe relevante ontwikkelingen in het vakgebied van de rijinstructeur mee bij de vaststelling van de onderwerpen. Op dit moment bevat het cursusaanbod voor de WRM-bijscholing al een cursus op het gebied van ADAS (automated driver-assisted systems, zoals bijvoorbeeld cruisecontrol of inparkeersystemen). Een cursus voor autonoom rijden die door het Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat verplicht zou worden gesteld past niet in de manier waarop nieuwe onderwerpen nu door IBKI in overleg met de branche worden gekozen. Volledig autonoom rijden sluit bovendien onvoldoende aan bij de dagelijkse praktijk van rijinstructeurs en is daarmee vanuit het oogpunt van het stimuleren van autonoom rijden dan ook niet logisch.

De leden van de SP-fractie vragen of de regering kan aangeven waarom er niet voor een intensiever bijscholingsprogramma wordt gekozen dat meer aansluit op wat er in de omliggende landen gebruikelijk is.

De uitkomst van de evaluatie van de Wet rijonderricht motorrijtuigen was dat het stelsel, waaronder de bijscholingsverplichtingen, in zijn huidige vorm voldoet. De regering herkent zich verder niet in het beeld dat er in de ons omringende landen sprake zou zijn van een intensiever bijscholingsprogramma. Ook in België en Duitsland moeten rijinstructeurs periodiek cursussen volgen. De studiebelasting van deze cursussen ligt hoger dan in Nederland, maar België en Duitsland kennen niet de Nederlandse verplichting om als rijinstructeur periodiek een praktijktest te ondergaan die tot het verlies van de bevoegdheid kan leiden.

De Minister van Infrastructuur en Waterstaat,
C. van Nieuwenhuizen Wijbenga