Tweede Kamer der Staten-Generaal

2

Vergaderjaar 2013–2014

29 398 Maatregelen verkeersveiligheid

Nr. 379 **BRIEF VAN DE MINISTER VAN INFRASTRUCTUUR EN MILIEU**

Aan de Voorzitter van de Tweede Kamer der Staten-Generaal

Den Haag, 26 september 2013

Hierbij bied ik u het eindrapport aan van de evaluatie van de Wet Rijonderricht Motorrijtuigen (WRM)[1]. De evaluatie heb ik conform de motie Dijksma-Aptroot (Kamerstukken 33 000 XII en 33 000 A, nr. 14) en de motie Bashir (Kamerstuk 29 398, nr. 336) vervroegd uitgevoerd. De motie Dijksma-Aptroot verzoekt mij de kwaliteitseisen die op basis van de WRM aan opleidingen voor rijinstructeurs worden gesteld zo nodig aan te scherpen en de motie Bashir verzoekt mij te komen tot een betere praktijkbegeleiding. Met dit rapport voldoe ik aan de plicht om binnen vijf jaar na inwerkingtreding van de laatste integrale wetswijziging de beide Kamers te informeren over de doeltreffendheid en de effecten van de WRM in de praktijk (artikel V, Stb. 2008, 432).

Opzet evaluatie

Doel van de evaluatie was om inzicht te krijgen in de examinering van nieuwe rijinstructeurs en de bijscholing van bestaande rijinstructeurs zoals vastgelegd in de WRM 2009. De evaluatie is uitgevoerd door onderzoeksbureau Royal Haskoning DHV. Ten behoeve van het evaluatie-onderzoek is een klankbordgroep samengesteld. In de klankbordgroep hadden vertegenwoordigers van grote brancheorganisaties (BOVAG, FAM, VRB), verkeersorganisaties (VVN, Regionaal Orgaan Verkeersveiligheid Gelderland), belangenorganisaties (KNMV), vertegenwoordigers van grote opleidingsinstituten (LBVI, VVB), OTCRij, het opleidings- en trainings-centrum van het Ministerie van Defensie, CNV vakmensen, de Politieaca-demie, het CBR en IBKI zitting. Ten behoeve van de evaluatie zijn stakeholders uit de rijschoolbranche en een aantal maatschappelijke organisaties geïnterviewd en is een grootschalige enquête onder rijinstructeurs gehouden.

[1] Ter inzage gelegd bij het Centraal Informatiepunt Tweede Kamer

kst-29398-379
ISSN 0921 - 7371
's-Gravenhage 2013

De kwaliteit van het WRM-examen

Voor een basiscertificaat categorie B moet een rijinstructeur diverse toetsen afleggen binnen 3 verschillende fasen, zoals competente verkeersdeelname, didactische voorwaarden en proeve van bekwaamheid en een stage. Uit de analyse van de WRM examenonderdelen blijkt, dat de combinatie van opeenvolgende toetsen ervoor zorgt dat er gaandeweg het examentraject WRM kandidaten uitvallen. Van de kandidaten die zijn begonnen met het examentraject slaagt uiteindelijk 55%. Dit betekent dat het voor kandidaten niet eenvoudig is om het totale examentraject tot en met de stagebeoordeling met succes te doorlopen. Dit beeld komt overeen met de indruk van de ondervraagde stakeholders, die vinden dat het WRM-examen voldoende zwaar is om goede rij-instructeurs af te leveren.

Uit de interviews en enquêtes van de evaluatie komt naar voren dat de ondervraagden een hogere vooropleidingseis bij instroom wensen. Tegelijkertijd vinden zij dat de geschiktheidtest, die het mogelijk maakt om rijinstructeur te worden als je niet voldoet aan vooropleidingseis, moet blijven gehandhaafd.

Er is nu een vooropleiding vereist van tenminste MAVO, VMBO, LBO of VBO, dan wel het slagen voor een geschiktheidtest die dit niveau bestrijkt. Vanzelfsprekend moet de kandidaatinstructeur ook in het bezit zijn van een geldig rijbewijs.

De zwaarte van het WRM examen waarborgt een kwalitatief hoogwaardige opleiding van een rijinstructeur. In het kader van de WRM evaluatie in 2002 is gebleken dat de vooropleidingseis niet geleid heeft tot een verhoging van de uiteindelijke kwaliteit van de nieuwe rijinstructeurs. Soms heeft de vooropleidingseis zelfs ongewenst een drempel opgeworpen (Kamerstuk 29 200 XII, nr. 143). Daarom is ook eerder de intredetoets ingevoerd, de voorganger van de huidige geschiktheidtest. Mijns inziens is daarom het verhogen van de vooropleidingseis voor nieuwe toetreders niet wenselijk en niet nodig.

Verklaring Omtrent Gedrag (VOG)

Uit de interviews en enquêtes kwam naar voren dat de ondervraagden een verklaring omtrent het gedrag (VOG) voor rijinstructeurs zouden willen introduceren. Het wettelijk verplicht stellen van een VOG in de rijschoolbranche voor alle rijinstructeurs betekent een verhoging van de administratieve lasten.

Op dit moment is het verplicht stellen van een VOG vanuit de overheid een te zware maatregel, omdat het nog onduidelijk is of er een probleem is. Overigens kan de branche het zelf ook regelen. Zo heeft de BOVAG een drie sterren kwaliteitskeurmerk. Een van de criteria voor dit keurmerk is een VOG voor elke rijinstructeur die bij de rijschool is komen werken. Een drie sterren BOVAG-rijschool wordt elke drie jaar gecontroleerd op de bijgaande kwaliteitseisen door een onafhankelijke bureau.

Aangezien het onduidelijk is of en hoe groot het probleem is bij rij-instructeurs wil ik bij de evaluatie van 2toDrive dit aspect meenemen. Het gaat hierbij om rijlessen aan minderjarige leerlingen. Als uit de evaluatie blijkt dat een VOG een geconstateerd probleem zou kunnen oplossen zal ik bezien om een VOG voor rijinstructeurs te verplichten.

Bijscholing

De verplichte bijscholing van een rijinstructeur is geregeld in de WRM en bestaat uit theorie- en praktijkonderdelen. De instructeur is vrij in de verdeling van deze bijscholingsverplichting over de periode waarin zijn certificaat geldig is, vijf jaar. Aanbevolen wordt om het ritme theorie-praktijk-theorie-praktijk-theorie te volgen, omdat dit als meest efficiënte volgorde wordt beschouwd om de kennis optimaal op peil te houden. De praktische bijscholing bestaat uit twee beoordelingen, de theoretische bijscholing bestaat uit drie dagen waarbij een aanwezigheidsplicht bestaat. De tweede praktijkbegeleiding moet voldoende zijn, zo niet volgt een herkansing. Is de herkansing ook onvoldoende, dan wordt de WRM lesbevoegdheid ingetrokken.

Uit de evaluatie blijkt, dat de stakeholders en de rijinstructeurs de sanctie dat zij de lesbevoegdheid kwijt kunnen raken bij onvoldoende bijscholing veel te ingrijpend vinden en pleiten voor afzwakking. Zo vinden zij het verliezen van de instructiebevoegdheid 7 dagen na een onvoldoende herkanste praktijkbegeleiding niet acceptabel en zou een instructeur binnen de periode van 5 jaar ruimere mogelijkheden moeten krijgen om aan de praktijkbegeleiding te voldoen.

De rijschoolbranche pleit voor meer kwaliteit en toezicht door de overheid. Mijn inziens is de verplichte bijscholing met een mogelijkheid om de bevoegdheid te verliezen het beste instrument om de kwaliteit van de rijinstructeur te borgen. Feit is dat slechts 1% van alle rijinstructeurs die praktische bijscholing hebben gedaan hun lesbevoegdheid kwijtraakt. Daarom zal ik het verlies van de bevoegdheid blijven handhaven maar zal ik de bijscholing optimaliseren. Ik zal ervoor zorgen, dat één voldoende eerste praktijkbegeleiding genoeg is voor de bijscholing in plaats van twee (waarbij nu de eerste onvoldoende mag zijn) en dat een rijinstructeur meer tijd krijgt vervanging te regelen voordat de WRM bevoegdheid wordt ingetrokken na onvoldoende beoordeling, zodat ook de leerlingen niet gedupeerd worden.

Herintredertraject

Het staat de gezakte rijinstructeur vrij het herintredertraject te volgen en via examens opnieuw zijn vakbekwaamheid aan te tonen en zijn lesbevoegdheid terug te krijgen. Dit traject is sneller en goedkoper dan de opleiding voor nieuwe rijinstructeurs omdat bepaalde onderdelen niet opnieuw gevolgd hoeven te worden. Gemiddeld duurt het herintredertraject tussen de 4 en 6 weken.

Volgens de stakeholders en de rijinstructeurs moet het herintredertraject blijven bestaan, maar het traject zou zich meer op de praktijk moeten richten dan nu. Hiermee ben ik het eens. Ik zal ervoor zorgen dat dit traject wordt aangepast.

Op basis van de evaluatie concludeer ik dat de WRM over het algemeen voldoet. Ik zal de eisen die de WRM stelt aan bijscholing en herintreding en de lagere regelgeving aan herintreding aanpassen. Uw Kamer zal over deze wijzigingen worden geïnformeerd.

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