

4

Wijziging van de Wet rijonderricht motorrijtuigen

Aan de orde is de behandeling van:

- **het wetsvoorstel Wijziging van de Wet rijonderricht motorrijtuigen 1993 (wijzigingen naar aanleiding van evaluatie, nascholing beroepschauffeurs, bestuursrechtelijke handhaving en enkele verbeteringen) (34182).**

De voorzitter:

Een hartelijk woord van welkom aan de minister. Fijn dat u bij ons bent. Wij hebben niet heel veel sprekers, slechts vijf. Zij zitten allemaal te trappelen van ongeduld op de eerste rij. Welkom, heren. Maar de sprekers die er zijn, hebben wel een serieuze spreektijd aangevraagd.

De algemene beraadslaging wordt geopend.

De voorzitter:

We beginnen met de heer Laçin, die ons op Fidel Castro-
aanse wijze twintig minuten gaat onderhouden over dit
onderwerp. Maar geen seconde langer, zeg ik erbij, meneer
Laçin.

□

De heer Laçin (SP):

Voorzitter, ik heb speeches van Fidel Castro gezien die iets langer waren dan twintig minuten. Dat ben ik niet van plan. Ik ben ook niet van plan om die twintig minuten vol te maken, dus wees gerust, zou ik zeggen. Ik ga nu beginnen. Ik weet niet hoelang ik exact nodig heb.

De voorzitter:

Als ik af en toe koffie ga halen, praat u gewoon door. Het woord is aan u.

De heer Laçin (SP):

Voorzitter. Ruim drie jaar geleden is de wijziging van de Wet rijonderricht motorrijtuigen, de WRM, aan de Tweede Kamer aangeboden. Om even aan te geven dat het al best lang geleden is: tot kort geleden stond niet ik maar mijn voorganger, Eric Smaling, ingeschreven voor dit debat. Een van de stukken die aan de basis heeft gestaan van een tussentijdse evaluatie, is een motie van de voorganger van de heer Smaling, mijn voorganger Farshad Bashir. Oftewel: dit dossier loopt dus al een tijdje. De gezamenlijke inzet is dat we tot verbeteringen komen voor de rijnschoolbranche. Daarom is het jammer dat deze wijziging lang op zich heeft laten wachten.

Een van de redenen dat er vertraging is opgetreden, is dat er in deze wetswijziging gelijk de verplichting voor een verklaring omtrent het gedrag, de vog, is gefietst. De SP is voorstander van een verplichte vog. Toch moet ik concluderen dat dit tot die extra vertraging heeft geleid, vertraging van het invoeren van andere, belangrijke zaken die deze wet ook regelt. Ik zou graag allereerst van de minister willen horen waarom er voor deze route is gekozen, waarbij de vog later in het proces aan deze wet is toegevoegd en niet

meteen is meegenomen of waarom er bijvoorbeeld niet is gekozen voor een apart wetstraject voor de implementatie van die verplichte vog.

Dan de inhoud van de wet. Ik wil het over een aantal zaken hebben. Ik zal de verplichte vog aanstippen, de scorings- en slagingspercentages van rijinstructeurs en rijnscholen, de wijze waarop nu de praktijkbegeleiding en de toets wordt afgenomen en de invulling van het bijscholingsprogramma.

Zoals ik al aangaf, is de SP voorstander van het verplicht stellen van de vog. In tal van andere sectoren heeft deze verklaring al haar meerwaarde aangetoond om mensen met een ongewenst verleden te weren uit die sector. Wij zien dan ook grote voordelen om hiermee de cowboys nog verder uit de sector te weren, wat uiteindelijk onder andere het doel is van deze wetswijziging. De SP is benieuwd welke aspecten van de vog straks gaan gelden als contra om in de rijnschoolbranche actief te kunnen worden. Kan de minister daar een inkijkje in geven? Gaat het bijvoorbeeld nog via een voorhangprocedure langs de Kamer komen, zodat wij hierover mee kunnen praten? Voor ons is dat een belangrijk punt.

Dan de vraag of we een continue screening willen of niet. Dit hangt heel erg samen met welke aspecten van de vog straks getoetst gaan worden, maar ik kan me zomaar voorstellen dat veroordelingen voor zedendelicten zeker meegewogen gaan worden. Dan vind ik het toch wel erg naar om te bedenken dat een 16-jarige straks, ondanks een vog-screening, toch les kan krijgen van een veroordeelde zedendelinquent omdat we die termijn van vijf jaar blijven hanteren. Dat seksueel grensoverschrijdend gedrag tijdens de rijles voorkomt, weten we. In het verleden is meer dan eens in het nieuws geweest dat er seks in ruil voor rijles is aangeboden. Maar ik kan me voorstellen dat het meteen invoeren van een continue screening, zoals in de taxibranche en de kinderopvang, ook erg ingrijpend is. Daarom ben ik benieuwd naar de zienswijze van de minister. Zij heeft op dit moment het standpunt dat we eerst vijf jaar gaan wachten om te kijken wat de effecten van de vog zijn en of er inderdaad met regelmaat mensen uitgesloten kunnen worden, voordat we gaan ingrijpen. Dat is niet de houding die ik van deze minister gewend ben. Zij houdt van doorpakken en van aanpakken. En daar houd ik ook van. Al na het eerste jaar is er zicht op hoeveel instructeurs door de vogmand vallen. Is de minister bereid om eerder dan pas na vijf jaar naar de Kamer terug te komen met de resultaten van de invoering van die vog?

Dan de slagingspercentages en scores van rijinstructeurs. Op dit moment kan iemand die bij een rijnschool leest een recensie achterlaten. Het is een gesloten systeem. Daarbij zorgt het Centraal Bureau Rijvaardigheidsbewijzen, het CBR, voor een check, zodat er geen neprecensies worden achtergelaten. De SP vindt dat een goed systeem, want daardoor ontstaat er voor potentiële klanten inzicht in de ervaringen die anderen met rijnscholen hebben gehad. Maar ervaringen zijn één ding, resultaten een tweede. En die resultaten vallen lang niet altijd uit recensies te halen. Gegevens over slagingspercentages zijn nu al per rijnschool beschikbaar. Maar waarom worden die niet aan rijinstructeurs gekoppeld, dus wat specifiek aan de instructeur? Zo kunnen nieuwe klanten zien wat de daadwerkelijk behaalde resultaten zijn van instructeurs. In een recensie kan best staan dat het positief is dat een instructeur je snel naar een examen

brengt, maar als je niet slaagt, is dat niet bepaald een kwaliteitsgarantie. Ook voorkomen we hiermee dat er spookrijdscholen ontstaan, waar minder succesvolle afrijders worden geplaatst, zodat het slagingspercentage van de daadwerkelijke rijdschool hoog blijft. Als we dat koppelen aan rijinstructeurs, ben je ook daar meteen van af.

Uiteraard ontstaat er een spanningsveld tussen instructeurs en klanten als het gaat om hoe snel iemand op examen kan.

De heer Sienot (D66):

Ja, de SP en D66 vinden elkaar heel erg in het verbeteren van die branche, in een professionaliseringslag. U noemt het criterium slagingspercentage en wilt dat vertalen naar rijinstructeurs. Daar kunnen wij een eind in meegaan, al loop je er ook tegen aan dat het slagingspercentage niet alleszeggend is. Hoe ziet de SP dat?

De heer Laçin (SP):

Eens, het slagingspercentage is zeker niet alleszeggend. Het is wel een van de middelen om datgene wat we met z'n allen willen bereiken, dus een verbetering van de sector en het omhoog krijgen van de kwaliteit, te specificeren. Nu geldt het slagingspercentage per rijdschool, waardoor je dus ook spookrijdscholen hebt. Daar worden de slechte afrijders ondergebracht; de betere worden dat op de echte rijdschool. Als je het koppelt aan rijinstructeurs ben je daarvan af. Dan weet ik wat het slagingspercentage is van bijvoorbeeld de heer Sienot, als hij rijinstructeur was. Dat specifiek maken kan een aantal dingen voorkomen. Daarom zijn we bijvoorbeeld ook voor een verplichte vog en voor een andere benadering van de praktijkbegeleiding en de toets, waar ik zo op kom. Dat zijn allemaal elementen die ervoor moeten zorgen dat de rijdschoolbranche tot een hoger en beter niveau gaat komen.

De heer Sienot (D66):

Dat is helder. Zou u dan bijvoorbeeld ook iets voelen voor het gericht aanpakken van zwakkere rijdscholen, gebaseerd op een aantal criteria, in plaats van nu de hele sector eigenlijk elke vijf jaar een examen op vergeetachtigheid te laten doen?

De heer Laçin (SP):

Ja, die gerichte aanpak moeten we sowieso doen, denk ik. Als we zien of kunnen achterhalen dat er rijdscholen met hele lage slagingspercentages of hele slechte recensies zijn in dat gesloten systeem waar ik het net over had, moeten we die aanpakken. Maar om die juist aan te kunnen pakken, moeten we alles wel inzichtelijker maken. Daarom zijn wij ook voor een continue screening na die vog, misschien niet direct. Dan hoef je niet vijf jaar lang te wachten. In een tijdsbestek van vijf jaar kan er namelijk heel veel gebeuren. Ik krijg er een beetje rillingen van als ik weet dat iemand net een vog heeft gehaald en dat er vlak daarna wat gebeurd is, terwijl wij daar pas na vijf jaar achter komen. Dat kan anders. Dit zijn elementen om het te verbeteren. Natuurlijk moeten we een gerichte aanpak op zwakke rijdscholen doen. Daar zijn wij absoluut voorstander van.

Ik ga door. Even kijken waar ik was gebleven. Uiteraard kan er een spanningsveld ontstaan tussen instructeurs en klanten als het gaat om hoe snel iemand examen kan doen. Maar dat spanningsveld is er nu ook al. Bij elke les weer flink geld aftikken is namelijk wat geen enkele leerling graag doet. Zij hebben nu dus ook al de motivatie om de instructeur op wat voor manier dan ook onder druk te zetten om zo snel mogelijk te kunnen afrijden. Een instructeur wil echter graag een goed slagingspercentage. Hij zal dus geneigd zijn om weerstand te bieden aan de druk en toch wat meer lessen aanbieden als hij dat nodig vindt. Het krietpunt van de minister is dat leerlingen met een lagere slagingskans daarom niet aangenomen worden bij rijdscholen. Maar dat hoeft helemaal niet zo te zijn. Leerlingen met een beperking komen nu al vaak bij gespecialiseerde rijinstructeurs. Als deze instructeurs zich kunnen onderscheiden in het overzicht van slagingspercentages als gespecialiseerd instructeur voor mensen die extra aandacht nodig hebben, is dat probleem opgelost. Ik ben heel erg benieuwd hoe de minister daartegen aankijkt.

Voorzitter, een onderwerp dat heel veel rijinstructeurs bezighoudt, is de praktijkbegeleiding en praktijktoets. Ik hoop dat de minister ook al wat signalen heeft ontvangen, want er is veel om te doen. Wij zijn vóór verplichte praktijkbegeleiding, laat dat helder zijn. Maar dan wel zo dat het aansluit op de behoefte van de rijinstructeur. De begeleiding die nu plaatsvindt, staat te ver af van de werkelijkheid en wordt afgedaan als een trukenshow waarvoor men gemakkelijk kan slagen. Dat is iets wat we als Kamer niet zouden moeten willen. Twee keer zakken voor de toets, betekent dat de bevoegdheid om rijles te geven, wordt ingenomen. Dat is een forse sanctie met grote gevolgen voor rijinstructeurs en hun gezinnen, zeker als we in ogen-schouw nemen dat de oorspronkelijke insteek van de strengere WRM en de invoering van de praktijkbegeleiding en -toets was om de cowboys uit de branche te weren. Als je toegelaten bent tot de sector en je draait al jaren mee, mogen wij toch aannemen dat je geen cowboy bent? Waarom moet de praktijktoets dan nog zo'n enorm ingrijpend effect hebben op die rijinstructeurs en op die gezinnen? Graag een reactie.

Ik heb de afgelopen maanden regelmatig gesprekken gehad met vertegenwoordigers van de rijdschoolbranche en met rijinstructeurs. Ik heb in die gesprekken veel verhalen gehoord over de totale willekeur die zij ervaren bij de praktijktoets. Wij hebben het over mensen die al tien, twintig, dertig jaar actief zijn in de rijdschoolbranche, mensen met hele goede slagingspercentages. Zij zijn eigenlijk al jarenlang ambassadeurs voor deze branche. Als forse sancties kunnen volgen, is elke willekeur bij de praktijktoets schadelijk. Welke stappen worden door het IBKI genomen om die willekeur zo veel mogelijk tegen te gaan? Wat weet de minister hiervan en wat kan zij met de Kamer delen?

Waarom wordt er niet veel meer getoetst op didactische kwaliteiten van de instructeur? Dat verhoogt de kwaliteit van de les en is, nadat instructeurs bij toelating tot het vak hebben aangetoond de theoretische kennis te beheersen, een belangrijke graadmeter of iemand daadwerkelijk een goede instructeur is, ja of nee. Theorie is één ding, maar lesgeven en kennis overbrengen is een ander. Graag hoor ik daar een reactie op.

Tot slot, het bijscholingsprogramma. In de laatste schriftelijke ronde heeft de SP als enige een inbreng geleverd. Dat is misschien ook wel een uitnodiging aan mijn collega's. In die schriftelijke ronde die wij met de minister hebben gehad, heeft de SP aangegeven dat ze vraagtekens zet bij de duur en de vrijheid van keuze die instructeurs hebben bij het volgen van de modules van het bijscholingsprogramma, zeker gelet op de zwaarte van bijscholingsprogramma's in onze buurlanden Duitsland en België. De minister concludeert dat de studiebelasting in landen als België en Duitsland zwaarder is, maar dat de periodieke praktijktoets die wij hebben, daar niet bestaat. Dat vinden wij appels met peren vergelijken. Met de praktijktoets wordt namelijk niet gecontroleerd of de verworven kennis uit het bijscholingsprogramma daadwerkelijk is blijven hangen. Daarom vraag ik nogmaals aan de minister waarom zij kiest voor een lichter regime en waarom zij niet meer sturing en zwaarte wil geven aan het bijscholingsprogramma.

De invulling van het bijscholingsprogramma is op dit moment geheel vrij, zolang de instructeur maar voldoende modules heeft behaald. Dat vinden wij een beetje vreemd. In bijvoorbeeld het onderwijs hanteren we ook een curriculum, een vooraf vastgestelde basiskennis die men minimaal moet hebben om te voldoen aan het gewenste niveau. In de schriftelijke ronde gaf ik al aan dat er de afgelopen jaren ontzettend veel ontwikkelingen zijn geweest op bijvoorbeeld autonoom rijden. Veel technische snuffjes als rijbaanassistentie of het automatisch een noodstop kunnen maken, zijn in nieuwe auto's vaak al standaard. Dat heeft effect op de manier waarop rijles gegeven wordt, maar het is geen standaardonderdeel van het bijscholingsprogramma. En dit is zomaar een voorbeeld, ik kan er nog wel een aantal noemen.

Ik wil hier vooral niet voorstellen dat wij met z'n allen gaan bepalen wat nou de invulling van het bijscholingsprogramma moet worden. Wel wil ik pleiten voor dat curriculum, waarbij we kaders stellen, een basis neerleggen en daarnaast modules hanteren waaruit de rijinstructeur alsnog zelf een keuze kan maken.

En ten slotte: kan de minister de mogelijkheden onderzoeken om gebruik te maken van e-learning bij het bijscholingsprogramma? Dat zou wat ons betreft met de technische mogelijkheden van nu veel beter ingepast kunnen en moeten worden.

Dank u wel, voorzitter.

De voorzitter:

Nou, u heeft het toch nog netjes gedaan. Dan de heer Remco Dijkstra van de fractie van de VVD.

□

De heer Remco Dijkstra (VVD):

Dank u wel, voorzitter. Je wilt weten bij wie je minderjarige zoon of dochter in de auto stapt. Op jacht, eigenlijk een leuke jacht, naar dat roze papiertje, of tegenwoordig het rijbewijs, wil je kwaliteit en geen gedoe. Iedereen in Nederland moet een goede rijopleiding kunnen genieten.

De heer Laçin refereerde er al aan: deze wetswijziging over de opleiding tot rijinstructeur en de eisen die we daaraan

stellen kent een lange aanloop. De originele wet is van 1993. In 2009 gingen we allerlei eisen stellen aan de vormen van rijonderricht, maar die bleken onvoldoende. In 2013 is een evaluatie uitgevoerd. Daar komen eigenlijk de voorgestelde oplossingen uit voort, na heel veel gesprekken. Het doel van deze wetswijziging is de kwaliteit van het rijonderricht te verbeteren. Of het genoeg is en of het gaat werken, weet de VVD niet honderd procent zeker. Natuurlijk kan een aanscherping van de eisen om als rijinstructeur aan de slag te gaan helpen, maar de kwaliteit moet ook echt omhoog vanuit de branche zelf. Dat doen de mensen dus zelf. Daar kunnen regels bij helpen, maar ze geven geen garantie. De regelgeving kan dus helpen om foute instructeurs eruit te filteren, maar het is vooral de inzet van de branche zelf.

We hebben ook de problemen en misstanden in deze rij-schoolbranche gezien, zeker een aantal jaar geleden. Dat is jammer, en kwam onder andere omdat de drempel om les te gaan geven niet erg hoog was. Het was makkelijk om rijlessen te gaan geven en het lokte helaas ook de verkeerde mensen, of mensen met verkeerde intenties. Daar moet in de toekomst geen plaats meer voor zijn. Het meest schrijnende voorbeeld, dat we allemaal kennen, is dat seksuele handelingen worden gevraagd in ruil voor rijlessen. Dat is toch niet normaal? Niemand wil toch dat zijn kind, zeker als het minderjarig is, in de auto zit bij een louche rij-schoolhouder, een foute rij-schoolhouder of een sjoemelaar? Hoe denkt de minister daarover?

Scheiden we met deze wet- en regelgeving het kaf van het koren en kunnen we de rotte appels voortaan gaan weren? Het is de VVD duidelijk dat kwaadwillenden geweerd moeten worden en het imago dus omhoog moet. Helaas is er ook oplichting geconstateerd. Er werden trucjes uitgehaald om te slagen voor je theorie-examen. De slagingspercentages lopen sterk uiteen tussen de verschillende rij-scholen. Daarom is de VVD voor aanscherping van de eisen. De WRM kan daarvoor op een aantal punten echt beter, zoals inderdaad met de invoering van de vijfjaarlijkse bijscholingsverplichting, zoals met een verplicht examen voor de instructeur waarbij eventueel de bevoegdheid om rijlessen te mogen geven, inclusief de kans op een herkansing. Als je die dan nog niet haalt, kan het verlopen. Ook zijn afspraken nodig over de tijd die nodig is om een goed examen af te leggen. En wat houdt dat dan in? Een meer praktijkgerichte exameninhoud, ook voor herintreders. Een verklaring omtrent het gedrag wordt een vereiste.

Deze wijzigingen hebben in grote lijnen steun vanuit de sector. De cursist wil snel en goedkoop het felbegeerde papiertje halen en de ouders zitten niet te wachten op foute instructeurs en steunen hun kinderen daarin. Hoewel het beroep van rijinstructeur eenvoudig lijkt, komt er best wat bij kijken om echt een goede rijinstructeur te zijn. Niet iedereen kan dat en niet iedereen zal een goede rijinstructeur zijn. Daar is echt meer voor nodig. De verklaring omtrent het gedrag is daarin een relatief makkelijk begin, maar zegt aan het eind van de rit natuurlijk niet heel veel.

De heer Von Martels (CDA):

De heer Dijkstra pleit ervoor om het examen iedere vijf jaar af te nemen en om dat in ieder geval in stand te houden. Ziet hij ook niet in dat dit momenteel eigenlijk ineffectief is en de straf disproportioneel is?

De heer **Remco Dijkstra** (VVD):

Als je je rijbewijs wil halen, moet je ook examen doen. Dat is dan redelijk zwart-wit: je slaagt of je slaagt niet. Waarom zou dat niet ook gelden voor een rijinstructeur? Die krijgt dan ook nog eens de mogelijkheid voor een herkansing als hij het niet zou halen. Dat kan een reden hebben. Daar moet je met elkaar over nadenken en over spreken. Hij krijgt ook meer tijd om te herkansen. Hij krijgt daar acht weken de tijd voor. Als je het dan nog niet haalt, of niet voldoet, moet het wel mogelijk zijn om mensen uit de branche te weren. Als je dat niet doet, als je zegt dat er überhaupt geen examens nodig zijn, dan blijft het een beetje een vrijstaat. Volgens mij willen we daar met elkaar vanaf.

De heer **Von Martels** (CDA):

Ik begrijp de argumentatie van de heer Dijkstra, maar in de praktijk zien we dat de afgelopen jaren vijftien, zestien rij-schoolhouders een sanctie werd opgelegd. Zijn dat nu de rotte appels waar hij het over heeft? Daar heb ik sterk mijn twijfels bij. Ik zou veel meer willen pleiten voor kwalitatieve praktijkbegeleiding en dan de sanctie eraf willen halen, dus zonder die druk waar de SP het net ook over had. Dat ervaren de rij-schoolhouders als een zwaard van Damocles.

De heer **Remco Dijkstra** (VVD):

Zwaard van Damocles of niet, 99% van de rij-schoolhouders slaagt gewoon of anders een tweede keer. Het is dus voor een klein deel. Of die zestien mensen dan de rotte appels zijn, weet ik niet, maar het zijn in ieder geval mensen die, ondanks een herkansing, niet in staat zijn gebleken om goed rijonderricht te geven aan cursisten. Ik denk dat dat nodig is. Net zo goed als een piloot zijn brevet moet onderhouden en een arts moet bijscholen, willen we voor rij-schoolhouders ook zoiets. Of zo'n praktijkexamen dan de trigger moet zijn, dat denk ik wel. Maar kijken naar wat nodig is, is wel een continu proces. Hopelijk delen we het einddoel met elkaar.

De heer **Sienot** (D66):

VVD en D66 vinden elkaar absoluut in het verbeteren van de branche en in het kijken naar hoe je de rij-scholen kunt professionaliseren. Maar u zegt iets interessants. U zegt dat als je achter het stuur kruipt als automobilist, je een rijbewijs moet hebben. Maar ook de rijinstructeurs hebben gewoon een examen afgelegd. Zij zijn bevoegd om rijles te geven. Begrijp ik uit deze redeneerlijn dat u wilt dat ook gewone automobilisten elke vijf jaar opnieuw rijexamen afleggen?

De heer **Remco Dijkstra** (VVD):

Nee, maar als je les geeft, doe je dat aan heel veel mensen. Dan kan het geen kwaad om af en toe te toetsen of iemand inderdaad de vaardigheden die nodig zijn om zijn vak goed uit te oefenen, aan zijn cursisten kan overbrengen. Daar gaat het om: dat de cursisten goed worden opgeleid en dat ze terdege en goed beslagen ten ijs komen, zodat ze het examen halen. Maar dat geldt ook voor de instructeur zelf. Die moet zijn zaakjes op orde hebben, die moet een lesmethode hebben die goed aansluit, zodat cursisten uiteindelijk het rijbewijs kunnen halen. Dat we daarop toetsen, vind ik eigenlijk niet zo gek. Dat doen we in heel veel andere branches ook.

De heer **Sienot** (D66):

Nogmaals, we vinden elkaar wel op die verbeterde praktijk. Echter, de praktijk moet dan wel verbeteren. We zijn negen jaar onderweg met deze regel. Ziet u nu dat er bijvoorbeeld rotte appels uit worden gehaald? Ziet u dat er hogere slagingspercentages zijn? Zijn er echt aantoonbare effecten op basis waarvan u zegt: dit is goed, dus hiermee moeten we doorgaan?

De heer **Remco Dijkstra** (VVD):

Nee, nog niet. Daar kom ik in het vervolg van mijn betoog op. Ik zie wel dat we een aantal regels stellen en een aantal aanpassingen in de wet doen. Vaak is het zelfs een verlichting voor de branche, maar dan moet de branche het verhoging van de kwaliteit wel waarmaken. Ik ben heel erg benieuwd — daarom heb ik een paar amendementen opgesteld die net zijn uitgedeeld — of we hiermee het doel bereiken. Dat staat voor mij altijd centraal. Als we dingen opschrijven die we niet gaan uitvoeren of die geen effect hebben, dan moet je je afvragen waar we mee bezig zijn. Maar ik vind wel dat we met elkaar moeten constateren dat er misstanden zijn geweest. Dat heeft een lange aanloop gehad, maar nu moeten we wel iets doen. We kunnen niet zeggen: we doen niks en we laten het zoals het is. Alle stapjes zijn gewoon welkom. Ik zie in deze wetswijziging zeker een aantal goede stappen zitten.

De heer **Van Aalst** (PVV):

We kennen de VVD als een partij die bureaucratie wil tegengaan. Wat we vandaag met deze wet doen, is een aantal ambtenaren achter hun bureau wegtrekken. Zij gaan welwillende rij-schoolhouders, die tientallen jaren in het vak zitten, op een kinderlijke manier toetsen of ze wel in staat zijn om mensen les te geven. Dat ligt nu voor. Vindt de VVD ook dat dat toch niet de bedoeling kan zijn om de excessen uit deze branche weg te halen?

De heer **Remco Dijkstra** (VVD):

Nee, ik deel die analyse niet. Ik deel uw analyse niet van ambtenaren achter hun bureau wegtrekken. Waar ik benieuwd naar ben, is waar de handhavende instantie tekortschoot, waardoor we de ILT ernaast gaan zetten. Het moet zeker niet de intentie zijn om mensen op een kinderachtige manier hun beroep af te nemen. Dat is niet de bedoeling. Het gaat erom dat we samen kijken wat er nodig is. Het gaat erom dat de rij-schoolhouder de verplichting heeft om ervoor te zorgen dat hij up-to-date is, maar ook dat hij kan aantonen dat hij vaardig is om zijn beroep goed uit te oefenen. Volgens mij kunnen de meesten dat ook. Dit is gewoon nodig om daarin een eerste stap te maken.

De heer **Van Aalst** (PVV):

Ik heb nog één vraag aan de collega van de VVD. Kan hij mij het volgende uitleggen? Stel dat je slaagt voor je vijfjaarlijkse bijscholing. Hoe voorkomen we dat mensen in die vijf jaar daarna nog steeds de kantjes ervan af lopen en dat die excessen nog steeds vijf jaar lang kunnen bestaan? Want dat gaan we volgens mij nog steeds niet tackelen met deze wet. Ik zie dit toch echt als een doekje voor het bloeden.

De heer **Remco Dijkstra** (VVD):

Dat klopt: ieder examen is een momentopname. Maar als je het haalt, heb je in ieder geval wel aangetoond het te kunnen doen. Ik hoop ook dat mensen zich gewoon netjes aan de regels houden en op een goede manier lesgeven aan de cursisten. Want die zijn ook kwetsbaar. Ik hoop dat ze hun cursisten op een eerlijke en faire manier voorbereiden op het examen: niet te veel lessen geven en niet te weinig. Ik hoop dat ze zich houden aan wat iedereen verwacht, wat we normaal vinden, en dat deze branche daadwerkelijk kan beginnen aan de opschoning die nodig is.

De heer **Laçin** (SP):

Ik ken de heer Dijkstra als een Kamerlid die altijd zegt dat de sector, de branche het vooral zelf moet regelen. In dit geval ben ik het heel erg met hem eens; maar niet altijd. In de gesprekken die wij hebben gevoerd — dat blijkt ook uit het rapport dat mijn voorgangers op dit onderwerp hebben gemaakt — zeiden de rijsschoolhouders en de instructeurs ook dat ze niet per se van die vijfjaarlijkse praktijkbegeleiding af willen, maar dat die anders ingericht moet worden. Daar wil ik heel graag naar luisteren. Die sanctie is heel fors. Daarom heb ik die vraag ook bij de minister neergelegd. Het gaat vooral ook om de aansluiting op de realiteit, de werkelijkheid. Daar schort het aan. Het wordt nu afgedaan met: als je een paar trucjes onder de knie hebt, slaag je sowieso wel voor die praktijktoets. Vind ik de VVD aan mijn zijde als ik het volgende zeg? Laten we samen naar die branche luisteren en laten we vooral ook samen de minister oproepen om daar gehoor aan te geven en om met die branchevereniging en met de instructeurs in gesprek te gaan om tot een goed aansluitende vorm van praktijkbegeleiding te komen. Daar worden we allebei, en de hele sector, gelukkig van.

De heer **Remco Dijkstra** (VVD):

Het korte antwoord is ja. Ik denk dat een examen altijd een momentopname is, maar het is een continu proces. Ik vind wel dat er een bepaalde manier van toetsing in moet zitten. Hoe je die inricht, is een tweede. Maar het moet wel aansluiten bij onze wensen, namelijk dat de rijsschoolbranche verbetert in kwaliteit. Dat is goed voor iedereen. Dat moeten we pragmatisch benaderen.

Voorzitter. De VVD vindt het van belang dat de kwaliteit van de rijopleiding echt gewaarborgd is en blijft. Je moet ervan uitgaan dat je, als je opgaat voor je opleiding voor een rijbewijs, opgeleid wordt door een goede instructeur. Dat is ook van belang voor de verkeersveiligheid in Nederland. Ik noemde het net al. Want uiteindelijk komen al die cursisten als ze slagen ook daadwerkelijk op de weg. Dan hoop je dat ze geen trucje hebben gedaan maar daadwerkelijk een beetje kunnen rijden. We willen geen amateurs op de weg. Voor oplichters, mensen die cursisten geld aftroggelen of geen kwaliteit leveren, is gewoon geen plaats. Consumentenbescherming is dus van belang, evenals bestrijding van fraude.

Het Centraal Bureau Rijvaardigheidsbewijzen, het opleidingsinstituut voor rijinstructeurs en de ILT zullen hierop toezien en kunnen nadere eisen stellen binnen de wetgeving. Maar waarom is dat tot op heden nog niet gelukt? Waarom moesten we wachten tot deze wetwijziging? Welke rol speelde de huidige toezichthouder de afgelopen jaren?

Waarom moet de ILT ernaast? Wat deugt er dan niet?

Waarom grepen ze ook niet in als dat nodig was? Ligt daar niet de basis, in plaats van in extra regelgeving?

Voorzitter. Een vergelijkingskeurmerk — ik heb er een aantal gezien — vanuit de branche lijkt me wel raadzaam, zeker als die branches meer met elkaar gaan samenwerken en tot één soort keurmerk komen. Welke rol kunnen we daar eventueel in spelen, zodat je een vergelijking kan maken op objectieve gronden?

Iets anders is een verplichte foto op het pasje, op het WRM-certificaat dat je krijgt. Dan kun je snel controleren of iemand inderdaad bevoegd is om les te geven en weet je met wie je te maken hebt. Is het Hans of zijn broer Henk? Dat is natuurlijk een verschil. Vroeger was die foto standaard. Ik laat even zien hoe dat eruitzag, een fotootje op een papiertje. Tegenwoordig krijg je een pasje, maar daar staat niks op. Het is wel zo veilig om te weten met wie je te maken hebt. Het hoeft wat mij betreft niet ingewikkeld te zijn. Ik heb er een amendement voor. Maar als het niet in de wet kan, dan gewoon via een motie. Het is niet ingewikkeld. Vergelijk het met een pasje voor de bibliotheek of van de zwemclub, of met een skipas waar je foto op staat. Ik wil niet dat we hiervoor allerlei IT-systemen optuigen, maar ik wil gewoon dat je kunt zien dat het Henk, Hans of Pietje is. Noem het maar op.

Voorzitter. Iedereen moet een goede rijopleiding kunnen genieten. Ik hoop dat deze regels dus ook bijdragen aan het verhogen van de kwaliteit van de instructeurs. Gaan ze dat ook doen? Dat is mijn kernvraag aan de minister. Zo niet, dan moeten we voorkomen dat we het medicijn van regelgeving keer op keer uit de kast trekken, ook wanneer de branche erom vraagt, om falen in de handhaving van onszelf, of gebrek aan zelfregulering in de branche zelf, te verdoezelen. Daarom heb ik ook een ander amendement om na vijf jaar te evalueren, om de wet zo nodig aan te passen en om de wijzigingen te kunnen laten vervallen als blijkt dat ze geen toegevoegde waarde hebben.

Ik sluit af. Ik wens de rijsschoolsector heel veel succes om zijn eigen branche kwalitatief te verbeteren. Volgens mij wil iedereen dat ook. Ik heb in alle gesprekken ook gemerkt dat de betrokkenheid van de rijsschoolinstructeurs echt supergroot is. Ik heb velen gepassioneerd horen vertellen over hun werk. Dat is mooi. Het is een prachtig vak en het zit bij de meesten echt wel goed, maar laten we samen dus de rotte appels eruit halen daar waar dat kan en moet.

Dank u wel.

De **voorzitter**:

Dank u wel. Dan de heer Von Martels van de fractie van het CDA.

De heer **Von Martels** (CDA):

Dank u wel, voorzitter. Ook van mij hoeft u geen filibuster te verwachten, wat u, naar ik aanneem, positief zal stemmen.

Voorzitter. In hoofdlijnen kan de CDA-fractie instemmen met de wet. We zien vooral positieve effecten. Toch zijn er

wel degelijk aspecten waar ik de aandacht van de minister voor zou willen vragen, want met deze nieuwe wet zal de rijkschoolbranche niet opeens grandioos functioneren. De afgelopen jaren hebben te veel incidenten in de rijkschoolbranche plaatsgevonden waardoor het imago een flinke deuk opliep. Er moet een flinke kwaliteitsimpuls worden toegediend. In principe zou die sector dat zelf moeten kunnen regelen, maar in de praktijk zien we al vele jaren dat de rijkschoolbranche daar niet toe in staat is. Hoe gaat de minister de rijkschoolbranche ertoe bewegen om zelf de zaken goed op orde te brengen?

Het CDA wil een aantal suggesties doen en we horen graag hoe de minister daarover denkt: malafide rij scholen uitsluiten bij het CBR, hardere straffen voor gesjoemel bij examens, gesjoemel met slagingspercentages stevig aanpakken, naming-and-shaming en het Nederlands als taaleis.

Voorzitter. Wat ons betreft blijft de vijfjaarlijkse bijscholing verplicht. Niet deelnemen hieraan betekent ontzegging van de lesbevoegdheid. De bijscholing moet erop gericht zijn om de kwaliteit van de rijlessen te verhogen maar ook om kennis en ervaringen te delen. Deze moet het karakter hebben van een bijscholing en niet van een examen. Geen sanctie dus.

Het CDA wil ook strengere toelatingseisen. Starters moeten minimaal vijf jaar rijervaring hebben en een verklaring omtrent het gedrag, vog, kunnen overleggen, wat overigens al een van de initiatieven is die nu worden genomen. Hoe denkt de minister daarover?

Ten slotte wil ik de aandacht vragen voor de toekomst. Kan het nieuwe rijden een vast onderdeel worden van het rijonderricht? Dat zou goed zijn voor de portemonnee en het milieu. Kan de minister schetsen hoe zij het rijonderricht voor zelfrijdende auto's gaat regelen? Bij wie moeten de auto's examens doen? Ik ben reuze benieuwd.

De heer **Sienot** (D66):

Even een vraagje aan het CDA over die sanctie. Een van de sterkere argumenten voor de sanctie is dat het niet vrijblijvend wordt. Hoe ziet het CDA het voorkomen van een soort vrijblijvend examen waar uiteindelijk niemand aan meedoet, waardoor je nog je doel voorbijschiet?

De heer **Von Martels** (CDA):

Ik ben het eens met de heer Sienot dat het niet vrijblijvend moet zijn. De minister moet in overleg treden met de rijkschoolbranche om te zorgen dat die bijscholing op een dusdanige manier vorm krijgt dat die effectief is. Daar willen we allemaal naartoe. Er moet een effectievere manier gevonden worden om ervoor te zorgen dat die kwaliteitsimpuls wordt gegeven. Hoe dat precies gedaan moet worden? Zoals gezegd, in samenspraak met.

De heer **Sienot** (D66):

Dat is nog wel een klein beetje vaag. Ik neem aan dat als u iets wilt afschaffen, u ook een beeld heeft van wat we dan wel gaan doen om dat gezamenlijke doel, kwaliteitsverbetering, te bereiken.

De heer **Von Martels** (CDA):

Je ziet in allerlei sectoren dat er mogelijkheden toe zijn. Je kunt denken aan een beroepsregister. In mijn inbreng heb ik al gezegd: zorg er in ieder geval voor dat die bijscholing verplicht wordt en dat er ook geregistreerd wordt. De registratie van incidenten in de sector moet plaatsvinden. Er moet ook een onafhankelijke instantie komen om te toetsen, in de zin dat als zaken daadwerkelijk niet door de beugel kunnen, er dan ook represailles volgen.

De heer **Van Aalst** (PVV):

Ik heb een heel korte en duidelijke vraag waarop ik ook een kort duidelijk antwoord hoop te krijgen van de heer Von Martels. Gaat wat betreft het CDA die sanctie er gewoon af of niet?

De heer **Von Martels** (CDA):

Die gaat er wat het CDA betreft af.

De heer **Laçin** (SP):

Ik wil het even over het bijscholingsprogramma hebben, dus niet over de praktijkbegeleiding. Dat kent nu een heel vrijblijvend karakter, zolang er maar een aantal modules gevolgd worden. Ik ben benieuwd of de CDA-fractie het met ons eens is dat we moeten kijken of we dat bijscholingsprogramma ook een bepaald basiskader kunnen geven — "het curriculum" noemde ik het — zodat wel de ontwikkelingen van de laatste paar jaar maar ook de toekomstige ontwikkelingen daarin worden meegenomen en zodat de rijinstructeurs die ook ergens verplicht moeten volgen in het kader van de verbetering van de kennis en kwaliteit van de branche. Hoe staat het CDA daarin?

De heer **Von Martels** (CDA):

Uitermate positief. Ik heb dat proberen in te brengen tijdens mijn heel korte inleiding, maar dat is wel de kern van mijn verhaal: zorgen dat er een kwaliteitsimpuls wordt gegeven. Ik heb niet gezegd hoe dat dan moet gebeuren, maar dat het moet gebeuren op een bepaalde manier, is een ding dat zeker is.

De heer **Laçin** (SP):

Ik heb volgens mij in mijn bijdrage ook heel duidelijk gezegd: laten we samen met die sector kijken hoe dat bijscholingsprogramma eruit zou moeten zien. Maar laten we ervoor zorgen dat het niet zo vrijblijvend blijft zoals het nu is, dat we wel bepaalde kaders stellen om een bepaald niveau te bereiken. Ik ben blij om te horen dat het CDA het daarmee eens is.

De heer **Von Martels** (CDA):

Ik denk dat we elkaar daarin kunnen vinden.

De heer **Remco Dijkstra** (VVD):

Ik begrijp de heer Von Martels niet helemaal, maar ik kan het misschien verduidelijken. Hij zegt net vrij stoer op de vraag van de collega van de PVV of die sanctie eraf moet: ja, die moet eraf.

De heer **Von Martels** (CDA):
Ja.

De heer **Remco Dijkstra** (VVD):
Maar twee zinnen daarvoor zei u: dan moet er wel een instantie komen die kan controleren en registreren. En ook dat er een consequentie aan zit. Wat is dan de consequentie, als je geen examen hoeft te doen, als het allemaal vrijblijvend wordt? En wie moet het dan gaan doen?

De heer **Von Martels** (CDA):
Laat ik in ieder geval duidelijk maken, het moet zeker niet vrijblijvend zijn, maar dat examen, dat nu inderdaad al negen jaar bestaat, werkt gewoon niet. Dus daar moeten we vanaf. Dat heeft niet opgeleverd wat we ervan verwacht hebben. Dan moet je ook zo stoer zijn om inderdaad op een bepaald moment zeggen: daar moeten we niet mee verdergaan. We moeten naar andere manieren gaan kijken om er in ieder geval voor te zorgen dat de kwaliteit waar we allemaal om vragen in de toekomst geleverd gaat worden. Dat kan dus prima zonder een sanctie, maar dan moet er wel iets voor in de plaats komen. Daarover moet met name de minister met de rijkschoolbranche in overleg treden. Dat is de bedoeling.

De heer **Remco Dijkstra** (VVD):
Ik vind dat een beetje gratis, want er ligt nu een wet voor. Daar kunt u van zeggen dat u dat niks vindt of wel en dat de minister in overleg moet gaan, maar we bespreken hier een wet. Als je dingen wilt veranderen, neem ik aan dat u voorstellen doet om die wet aan te passen en dat voor elkaar te krijgen. Dat u erover heeft nagedacht wie dat dan gaat doen, welke sanctie dat dan wel moet zijn en hoe we dat praktijkgericht examen dan wel op zo'n manier krijgen dat het aanvaardbaar wordt. Daar heb ik u nog niet over gehoord; ik hoop dat dat nog gaat komen.

De heer **Von Martels** (CDA):
Ik voel nu niet de behoefte om daarop in te gaan, omdat ik wel gezegd heb dat er iets moet komen. Als je aan de ene kant zegt dat er in samenspraak iets georganiseerd moet worden, dan moet je inderdaad ook het vertrouwen hebben dat dat op een goede manier geregeld gaat worden. Anderzijds moet je wel conclusies trekken uit ervaringen uit het verleden. Een van die ervaringen, die wij hebben en die rijkschoolhouders ook hebben met het examen, is: het werkt niet, het voldoet niet aan het gegeven dat je wilt dat er een kwaliteitsimpuls wordt gegeven. Ik zei al dat zestien rijkschoolhouders de sanctie van de ontzegging hebben gekregen. Maar het is maar zeer de vraag of dat nou de rijkschoolhouders waren waar u het met name over hebt. U denkt dat degenen waar we het over hebben de rotte appels waren waar u het over had. Dat betwijfel ik.

De heer **Remco Dijkstra** (VVD):
Met dat laatste heeft u een punt, want dat weet ik niet. Dat kan ik ook niet zeggen, maar wat ik wel vreemd vind, is dat dit geen algemeen overleg is. Dit is niet een aanloopje na de afgelopen negen jaar. We zitten nu, na negen jaar, aan wetgeving. U heeft zelf, net als ik en iedereen, met heel veel rijkschoolhouders gesproken, van de eenpitter tot aan de

grote brancheorganisaties en alles wat daartussen zit. Dit is een wetsbehandeling, we gaan zo meteen stemmen over een wet. Dan moet je toch wel een idee hebben wat je doet en dan kun je niet zeggen: gaat u maar in overleg. Of zit dat niet in de wet, maakt dat niet zoveel uit maar zit dat veel meer in de uitwerking, in de praktijk zo meteen? Gunt u de minister om dat inderdaad te doen en stemt u dan gewoon voor de wet?

De heer **Von Martels** (CDA):
Ik kan heel kort zijn. Ik begon nota bene met mijn inbreng met: voorzitter. In hoofdlijnen kan het CDA instemmen met de wet. Alleen dit punt, als het gaat over die sanctie, willen we eraf hebben. In andere opzichten voel ik er niet voor om op dit moment die wet te veranderen.

De heer **Van Aalst** (PVV):
Dan ontstaat natuurlijk een bijzondere situatie. Zoals meneer Dijkstra net al aangaf, behandelen we nu de wet. Daar staat een sanctie in. Meneer Von Martels zegt volmondig: ik wil die sanctie niet. Hoe gaat u dat nu verder brengen hier in de Kamer? Want als u voor de wet stemt, bent u voor de sanctie, maar u geeft ook de ruimte aan de minister om in de uitwerking die sanctie weg te halen. Ik ben even de weg kwijt hoe u dat nu in gaat vullen.

De heer **Von Martels** (CDA):
Ik ben van plan om daar een motie over in te dienen, om te voorkomen dat die sanctie erop blijft.

De heer **Van Aalst** (PVV):
Dus een wet aannemen waar de sanctie niet in staat, is voor het CDA onbespreekbaar?

De heer **Von Martels** (CDA):
Inderdaad. Zo duidelijk is het.

De **voorzitter**:
Er valt even een pauze. De heer Van Aalst van de fractie van de Partij voor de Vrijheid.



De heer **Van Aalst** (PVV):
Dank u wel, voorzitter. Bijscholing is belangrijk. Ooit bracht de introductie van de navigatiesystemen een grote leerbehoefte met zich mee. Vandaag de dag zijn dat de assistentiesystemen. Denk aan de automatische systemen die het stuur tijdelijk van je over kunnen nemen, zoals bij plotseling remmen, bij files, bij inparkeren, bij het aanhouden van de juiste snelheid of bij het in je baanvak blijven. Ook kunnen deze assistentiesystemen je meer informatie verschaffen, bijvoorbeeld door je zicht te geven op je dode hoek of door je te helpen met bordenherkenning. Verder zullen we allemaal moeten leren omgaan met zelfrijdende auto's om ons heen. Kortom, er is geen enkele reden voor een rijinstruc-teur om zich inhoudelijk te vervelen.

Dat we in Nederland een Wet rijonderricht motorrijtuigen hebben is nuttig en behulpzaam. Maar wat al sinds jaar en

dag steekt, is dat we de bijscholing hebben aangevuld met de verplichte toets. Wie die niet haalt, verliest zijn instructiebevoegdheid. Voor veel professionals in de rijnschoolbranche is dit een zwaard van Damocles dat boven hun hoofd hangt. Het toetsmoment brengt namelijk veel financiële onzekerheid met zich mee. Verlies ik mijn onderneming, of krijg ik vijf jaar uitstel van executie? Het is een breed gedragen gevoel dat de examinering wordt uitgevoerd door ambtenaren met weinig verstand van het vak, op pad gestuurd met een rigide checklist. In een uur is het gepiept.

Voorzitter. Aan de ene kant vragen we de rijinstructeurs om te laten zien hoe zij te werk gaan. We willen namelijk in beeld krijgen wat er beter kan, zodat we de bijscholing op maat kunnen aanbieden. Aan de andere kant willen we ze keihard afrekenen op iedere fout die ze maken. Waar is dan die veilige leeromgeving gebleven? Waar kan de rijinstructeur zich nog kwetsbaar opstellen?

Voorzitter. Het mag duidelijk zijn. Dit perverse systeem moet op de schop. De voorliggende wetswijziging is slechts een zuinig begin. De termijn om vervanging te regelen wordt verhoogd naar acht weken. Ook wordt de examinering praktijkgericht. Allebei zijn dat verbeteringen, maar het blijft een doekje voor het bloeden. De tijd van aanmodderen is voorbij, we moeten het echte probleem aanpakken. In Nederland kan je instructiebevoegdheid ongeldig worden verklaard op basis van een enkele toets. In onze buurlanden is dit niet het geval. Daarom zegt de PVV: kijkt u alstublieft naar wat werkt. Als blijkt dat het zin heeft om een nieuwe rijinstructeur in de eerste vijf jaar te toetsen, dan moeten we dat doen. Toetsen op hun ervaring, daar is best wat voor te zeggen. Juist in het begin leer je veel bij en het is fijn dat je even moet teruggrijpen op wat je in je opleiding hebt geleerd. Maar voor ervaren rijinstructeurs is deze toets totaal onzinnig. Voor die groep moet je iets anders bedenken. Bepaal in samenspraak met ervaren rijinstructeurs hun leerbehoefte en bied kwalitatieve bijscholing aan. Daar wordt Nederland pas echt verkeersveilig van.

Voorzitter. Dat brengt mij bij de Europese Commissie. Die heeft Nederland erop aangesproken dat een groot aantal, veelal oudere beroepschauffeurs, een bewijs van vakbekwaamheid heeft zonder de inmiddels verplichte nascholing te hebben gedaan. Om een infractieprocedure bij het Hof van Justitie van de EU te voorkomen, heeft dit kabinet besloten dat circa 30.000 chauffeurs, waarvan circa 11.000 beroepschauffeurs, halsoverkop nascholing moeten volgen. Het is schandalig om te zien hoe dit kabinet zwicht voor Europese druk. Kom eens op voor onze eigen mensen! Het is ridicul dat chauffeurs met tientallen jaren rijervaring door een technische wijziging vanuit Brussel opeens bestempeld worden als een gevaar op de weg. Europa gaat hier niet over en Nederland moet hier pal voor gaan liggen. Net als voor de rijinstructeurs geldt: stop met het aanvallen van onze keurig opgeleide chauffeurs en ga constructief in gesprek over de mogelijkheden tot bijscholing. Dan zult u zien dat er heel veel welwillendheid is om verbeterlagen te maken.

Voorzitter. Dus tot slot: minister, kom uit uw ivoren toren en ga in gesprek met deze fantastische sector, die ervoor zorgt dat iedereen fatsoenlijk geschoold is alvorens zij aan het verkeer deelnemen. Dat is een essentiële schakel in de verbetering van onze verkeersveiligheid.

De voorzitter:

Dank u wel. Er is een vraag van de heer Remco Dijkstra.

De heer Remco Dijkstra (VVD):

Graag de mening van de PVV over het volgende punt. Als je gaat googelen hoeveel rijnschoolhouders of mensen met een WRM-certificaat er zijn, dan blijken dat er meer dan 8.000 te zijn. Een aantal jaren geleden waren dat er iets van 5.000. Die toename is er onder andere gekomen doordat mensen die zich meldden bij het UWV, te horen kregen dat ze met behoud van uitkering vrij snel een rijnschool konden beginnen. Wat vindt u daarvan? Aan de ene kant is het goed dat mensen aan het werk gaan en er zullen inderdaad succesvolle verhalen bij zitten, maar het heeft misschien ook verkeerde mensen getrokken. Hoe kunnen we dit nou met elkaar oplossen? Hoe voorkomen we dat mensen met verkeerde intenties, die er misschien ook tussen hebben gezeten, in aanmerking komen om rijnschoolhouder te zijn of te blijven?

De heer Van Aalst (PVV):

Ik ben het eens met de heer Dijkstra over de instroom die we gehad hebben, die we als overheid eigenlijk zelf hebben gefaciliteerd door te zeggen: u bent werkloos, wordt u maar rijnschoolhouder. Dat doet de rijnschoolbranche echt tekort. Er zijn niet allemaal slechte mensen ingestroomd, maar er zitten inderdaad excessen die we kwijt willen. Vandaar ook mijn voorstel om zeker de eerste keer na vijf jaar te toetsen of we de juiste mensen in de branche hebben gekregen, zodat we de excessen inderdaad kwijtraken maar de welwillenden overhouden. Maar na die vijf jaar moeten we gewoon overgaan tot verplichte bijscholing, wat mij betreft verplicht. Om dan nog een sanctie in te voeren, om tegen iemand die tien jaar rijnschoolhouder is geweest te zeggen "u doet op een verkeerde manier in de spiegel", dat moeten we toch niet willen met elkaar? Dat brengt toch niets? Dat levert niets op voor de verkeersveiligheid en ook niets voor de branche.

De heer Remco Dijkstra (VVD):

Oké, helder. Dan de verklaring omtrent het gedrag, die je zo meteen nodig hebt. Die geldt dan voor vijf jaar. Wat vindt u daarvan? Dat zegt toch ook niet heel veel? Ja, dat je de verklaring hebt gekregen. Dat is één ding, maar je kunt niet alles in regels vatten. Bent u dat met mij eens?

De heer Van Aalst (PVV):

Ik ben het inderdaad eens met mijn collega van de VVD dat de vog een beperkt middel is. Het is goed dat het er is, maar het zegt niet alles. Dat klopt.

De voorzitter:

Dank u wel. De laatste spreker van de zijde van de Kamer is de heer Sienot van de fractie van D66.



De heer Sienot (D66):

Dank u wel, meneer de voorzitter. D66 wil professionele rijnscholen voor verkeersveilige automobilisten. We willen

een cultuur stimuleren waarin rijleraren telkens beter worden en meegroeien met nieuwe ontwikkelingen. Als ik alle sprekers zo beluister en als ik de inbreng van de minister zie, dan wil volgens mij iedereen dat: de branche, de minister en alle partijen hier. De vraag is alleen hoe. De huidige oplossing is een praktijkbegeleiding met een stevige sanctie. De doelen van die maatregel waren tweeledig: we gaan de rotte appels eruit halen en we gaan ervoor zorgen dat het slagingspercentage toeneemt. In zijn totaliteit wilden we daarmee bijdragen aan verkeersveiligere deelnemers.

Je zou dan het volgende denken. Dat instrument is negen jaar geleden begonnen. We zijn nu negen jaar verder. Er zal wel iets zichtbaar worden van die doelen. We zullen het wel ergens kunnen meten. We zullen wel ergens zien dat het slagingspercentage significant toeneemt. Misschien zien we wel dat er echt minder rotte appels zijn en minder incidenten. Maar als ik dan naar de sprekers van vandaag luister, hebben zowel de heer Dijkstra als collega Laçin van de SP heel duidelijk laten horen dat we er nog lang niet zijn. We zien eigenlijk geen verbetering. Dat heeft me heel erg aan het denken gezet. We hebben dus een instrument waarmee we pechvogels pakken. 99% van de kandidaten slaagt, dus we halen de rotte appels er niet uit. We hebben dus een systeem ontwikkeld dat rijinstructeurs met examenstress straft, want die worden er uitgefilterd. Dat geldt ook voor mensen met pech of een ziekte. En ja, er zal er bij die zestien per jaar best eentje zitten die ook een rotte appel was, maar er zitten er onder die 99% ook heel veel die rotte appels blijven. Die worden gelegitimeerd door de overheid. Na die vijf jaar hebben ze hun papiertje en mogen ze weer vijf jaar verder. De heer Von Martels van het CDA zei het al. Dat is wat ik zie, dat is wat ik hoor en dat zouden wij anders willen zien.

We zien nog iets. We zien dat de minister vol achter de sancties staat. We zien een enorme overtuigingskracht en overredingskracht in het vasthouden aan die sancties. Dat kan natuurlijk, daar mag je voor kiezen, maar wij zien diezelfde overtuigingskracht en drive om iets te veranderen eigenlijk liever in een professionalisering van de cultuur. D66 wil daarom van een afrekencultuur naar een permanente leercultuur. De huidige praktijkbegeleiding is theoretisch en heeft weinig te maken met de praktijk. Mijn collega's hiervoor hebben dat zeer beeldend uitgelegd, dus ik hoef niet te veel uit te weiden. Verkeersregels veranderen, inzichten in verantwoord rijgedrag veranderen, het wordt steeds drukker op de weg en rijondersteunende opties, emissievrij rijden en zelfs zelfsturend rijden komen erbij. Er is dus iets aan de hand. Ik zou zeggen: er is alle urgentie om aan de slag te gaan. Echte professionalisering, echt leren doe je door bij anderen mee te kijken, door vakinhoudelijke scholing, door coaching in de wagen met directe feedback en intervisie. En dat wordt nu volkomen gemist.

De heer Remco Dijkstra (VVD):

Ik ben het met de heer Sienot eens dat het een continu proces is van leren, bijscholen, nieuwe technieken integreren in je lesmateriaal, et cetera. Je moet nooit stilstaan. Maar dat sluit deze wet toch niet uit?

De heer Sienot (D66):

Dat sluit de wet niet uit, maar hij is er ook niet zo concreet over. Dat is het punt. We zijn heel concreet in de sanctie en weinig concreet in de professionalisering. Dat mis ik en dat

vind ik jammer. Als we de praktijkbegeleiding inrichten op de zaken die ik net noemde, dan kun je werken met een middel als een rij scholenregister. Is de minister bereid om samen met de branche te bekijken hoe dat zou kunnen worden geïntroduceerd?

Er is nog iets. De huidige regeling is nogal ongericht. Iedereen die rijinstructeur is, of hij nou een fantastisch of een heel laag slagingspercentage heeft, moet elke vijf jaar opnieuw examens doen. Dat is alsof ze collectief aan vergeetachtigheid lijden, want dat examen is ook nog eens gewoon een beginnersexamen. Het is dus ongericht, ondoelmatig en disproportioneel. Daarom stellen wij voor om het echt gericht te maken. Maak bijvoorbeeld een rij scholeninspectie gericht op scholen die een structureel lager slagingspercentage hebben of waar andere klachten over zijn. Kom daarmee op de proppen, onderzoek of dat kan, ga daar echt gericht aan werken.

De voorzitter:

Als antwoord op de interruptie heeft u uw tekst alvast afgerond, zie ik. Dat waardeer ik. De heer Van Aalst heeft ook een vraag.

De heer Van Aalst (PVV):

Ik wil mijn collega van D66 dezelfde vraag stellen als ik zojuist stelde aan de heer Von Martels. Ik voel ook bij u dat u die sanctie wat pervers vindt. U heeft veel aanmerkingen op de wet. Wat zegt u daar nu eigenlijk mee? Wilt u die sanctie uit de wet? Wilt u de wet terug naar de tekentafel? Wat kunnen we van D66 verwachten?

De heer Sienot (D66):

Een terechte vraag en mijn antwoord erop is hetzelfde als het antwoord op de vraag van de heer Von Martels. Wij hebben samen een motie voorbereid. Wat ons betreft gaat de sanctie eraf.

De heer Van Aalst (PVV):

... Sorry, voorzitter, ik had deze reactie van de heer Sienot niet helemaal aan zien komen. Zo'n helder antwoord ben ik niet van hem gewend.

De heer Sienot (D66):

Haha, ik loop al wat langer mee ...

De heer Van Aalst (PVV):

Ik ben blij dat u heel helder bent en zegt: een wet waar deze sanctie in zit, is voor D66 onbespreekbaar. Duidelijk. Dank u wel.

De heer Laçin (SP):

Ik wil de heer Sienot dezelfde vraag over bijscholing stellen als ik net stelde aan de heer Von Martels. Wij hebben de praktijkbegeleiding. Daarover zijn we het eens: er moet heel veel in veranderen. De praktijkbegeleiding moet meer aansluiten op de werkelijkheid. We moeten goed naar de rijinstructeurs luisteren en die sanctie er afhalen. Ik heb voorgesteld om iets van een curriculum te maken voor het bijscho-

lingsprogramma, met basiseisen waaraan rijinstructeurs moeten voldoen. Wat vindt de D66-fractie daarvan? Is de heer Sienot het met me eens dat we daar iets meer invulling aan moeten geven?

De heer **Sienot** (D66):

Ik vind dat een heel goede gedachte. Ik denk dat het goed valt te combineren met iets als een rijnscholenregister. Ik zeg ook onmiddellijk dat ik het vooral wil overlaten aan de specialisten. Aan de ene kant heb je de didactisch specialisten of de mensen die weten hoe je professionalisering bereikt. Aan de andere kant heb je natuurlijk — laten we ze vooral met naam en toenaam noemen — de rijnschoolhouders zelf, verenigd in de BOVAG, de LBKR en noem ze allemaal maar op. Ik zou willen zeggen: laten we die kennis combineren en actiever dan tot nu toe het geval is geweest werk maken van die professionaliseringsslag. Ik zeg het nog maar een keer: het staat nergens duidelijk.

De heer **Laçin** (SP):

Het is in ieder geval goed om te horen dat D66 ook vindt dat we iets met dat bijscholingsprogramma moeten en dat we daarvoor samen met de sector tot verbeteringen en wellicht een curriculum moeten komen. Ik ben het eens met D66 als het gaat om de professionalisering. Dat willen we allemaal. Ik denk dat de wet een aantal goede dingen regelt, maar dat er nog steeds verbeteringen mogelijk zijn. Goed om te horen dat we daarin in ieder geval op één lijn zitten.

De heer **Sienot** (D66):

Ik hoop dat u de motie die ik hierover in voorbereiding heb, ook zou willen steunen. Dat gaan we zien.

Ik was gebleven bij de rijnschoolinspectie. Het mooie daaraan is dat die gericht kan werken aan verbetering van zwakke scholen. De precieze criteria daarvoor, waarover we het zonet al even hebben gehad in een interruptiedebatje, laat ik graag over aan de experts, maar ik denk dat het slagingspercentage een belangrijke indicator is.

Gezien de ontwikkeling van alle nieuwe technologieën ben ik ook heel benieuwd hoe de minister werk wil maken van het bevorderen van emissievrij rijden. Daarbij gaat het erom dat mensen niet meer de angst hebben van: ja, maar dan moet ik een ander type auto rijden, of dan moet ik ineens niet geschakeld rijden maar automatisch. Kunnen we dat een plek geven in het curriculum? Is dat onderdeel van de gesprekken met de branche?

Kortom, meneer de voorzitter, voor D66 komt het eigenlijk hierop neer: help de branche zo snel mogelijk om het zelf te doen. We pleiten niet per se voor meer regels, maar help de branche, met de juiste instrumenten, om het zelf te regelen. Daar komt het eigenlijk op neer. Deze wet is heel duidelijk in wat niet per se heeft geholpen de afgelopen jaren — ik zeg: niet — en niet zo duidelijk in wat wel gaat helpen. Dat vinden wij een gebrek en wij hopen dat de minister daar zo meteen heel duidelijk op kan antwoorden.

Voor nu: hartelijk dank en op naar verkeersveilige deelnemers.

De **voorzitter**:

Dank u wel. Tot zover de eerste termijn van de Kamer. Ik schors tien minuten en dan gaan we luisteren naar de antwoorden van de minister.

De vergadering wordt van 11.09 uur tot 11.20 uur geschorst.

De **voorzitter**:

Het woord is aan de minister.



Minister **Van Nieuwenhuizen-Wijbenga**:

Dank u wel, voorzitter. Ik stel vast dat we met de Kamer samen delen dat het beroep van rijinstructeur een hele verantwoordelijke job is, omdat we het allemaal ontzettend belangrijk vinden dat onze jongeren en soms ook ouderen die opgeleid worden tot hun rijbewijs, zo goed mogelijk beslagen ten ijs komen en dat ze goed voorbereid zijn op alle mogelijke situaties als ze aan het verkeer gaan deelnemen. Dat is in het belang van ons allemaal, want het speelt natuurlijk een grote rol in de verkeersveiligheid.

Meerdere leden hebben al gememoreerd dat dit een behoorlijk lange aanloop heeft gekend. Het denken heeft ook in de tussentijd niet stilgestaan. Ik ga maar een beetje onderwerpsgewijs erdoor en niet helemaal per woordvoerder, want u heeft eigenlijk allemaal aandacht gevraagd voor dezelfde onderwerpen. Dan ga ik nu toch beginnen met een specifieke vraag die de heer Laçin heeft gesteld over het screeningsprofiel van de vog, waarvan u gelukkig allemaal gezegd heeft dat, hoewel je daarmee natuurlijk nooit een garantie kunt afgeven, het beroep van rijinstructeur dermate verantwoordelijk is dat wij het van belang vinden om toch die vog-eisen te stellen. Dat hebben we om praktische redenen dusdanig vormgegeven dat, wanneer het bijscholingsmoment komt, die vog-verklaring kan worden overlegd. Dat lopen we in de komende vijf jaar in. Om niet te veel administratieve rompslomp opnieuw toe te voegen, is het op die manier opgelost.

De heer Laçin had specifiek gevraagd naar het screeningsprofiel. Daarbij wordt aangesloten bij vergelijkbare profielen die al bestaan voor rijinstructeurs bij de BOVAG en examinatoren bij het CBR. Daar hebben we naar gekeken. Dan gaat het vooralsnog vooral om criminele antecedenten op de volgende gebieden: het omgaan met informatiesystemen, het omgaan met financiële zaken, het verlenen van diensten, het omgaan met voertuigen, personenvervoer en het omgaan met minderjarigen. Daar zitten de aspecten in die de heer Laçin al aanraakte over de rijlessen die betaald zouden worden met seksuele diensten enzovoorts, allemaal dingen die we natuurlijk verre van ons werpen en waarvan je bepaald niet wilt dat onze jongeren ermee in aanraking komen.

Nog een vraag die op de vog ziet: waarom wordt er niet meteen een continue screening bij de vog ingevoerd? Dat vinden we wel een heel erg ingrijpend middel, want dat middel wordt wel gebruikt in bijvoorbeeld de kinderopvang. Zeker als dit wordt afgewogen tegen de uitvoeringskosten. Ik ben het helemaal met de heer Laçin en anderen eens, die spreken van rotte appels en, zoals de heer Laçin, van cowboys. Nou, cowboys horen wat mij betreft op een paard of misschien op een koe, maar zeker niet in een auto. We

moeten dus niet doen alsof de hele rijkschoolbranche daaruit bestaat. Het is een beperkte groep die het voor de rest verpest qua imago. Het is misschien een beetje vergelijkbaar met een voetbalstadion waar heel veel enthousiaste, hardwerkende mensen zitten en waar een heel klein clubje het ook voor de rest verstiert qua imago. We vinden het dus niet proportioneel om daar continu bovenop te gaan zitten. Als alle 14.000 rijinstructeurs in de komende vijf jaar die vog hebben aangevraagd, kunnen we meteen naar het weigeringspercentage gaan kijken. Als in het eerste jaar opeens blijkt, zeg ik maar tegen de heer Laçin, dat een heleboel rijinstructeurs als ze voor de bijscholing komen daarvoor niet meer in aanmerking komen, dan zou dat een reden kunnen zijn om te zeggen: we gaan toch continu screenen. Maar die aanwijzing hebben we op dit moment niet, dus dat gaan we dan later bekijken.

Waarom niet meer sturing bij de theoriebijscholing? Dat was ook nog een vraag. Er is natuurlijk altijd een relatie tussen theorie en praktijk. Het is ook allebei belangrijk, maar de basis van de theorie hebben de rijinstructeurs natuurlijk allemaal wel.

Ik ben het gelijk eens met wat velen van u in de Kamer hebben gezegd: het dient geen enkel doel als het een soort verplicht nummer wordt waarvan iedereen al precies weet hoe het zal gaan. In de spiegels kijken enzovoort, dat hoeft je echt niet meer te vragen aan een rijinstructeur. Maar wat natuurlijk wel belangrijk is, zijn de ontwikkelingen in de tijd, of het nou gaat over de varianten van het emissieloos rijden waar de heer Sienot het over heeft, of om de nieuwe techniek, het keep your lane, de adaptive cruise control — excusez voor alle Engelse termen — het binnen de lijntjes kleuren en alle andere technische mogelijkheden. Natuurlijk is er in de afgelopen jaren al een hele omslag gekomen met navigatie. We zullen straks mogelijk ook te maken gaan krijgen met zelfrijdend verkeer op de weg. Ik geloof dat de heer Von Martels daar ook aandacht voor vroeg. Er komen ongetwijfeld nog heel veel nieuwe ontwikkelingen op ons af. Dan is het van het grootste belang dat rijinstructeurs juist op die nieuwe ontwikkelingen goed blijven. Ook voor hen geldt zeker "een leven lang leren", wat eigenlijk voor ons allemaal geldt. Juist voor de verkeersveiligheid is het heel belangrijk dat die praktijkbijscholing ook echt aansluit bij de huidige praktijk. We zijn ook in overleg met de rijkschoolbranche om dat voor elkaar te krijgen en om dat op een goede manier invulling te geven.

De heer Remco Dijkstra (VVD):

Naar aanleiding van de beantwoording van de minister: er zijn 8.000 rij scholen in Nederland en iets meer dan 14.000 mensen met zo'n bevoegdheid. Als ik het goed begrijp is zo'n pas vijf jaar geldig. Dat betekent dat een vijfde deel van die 14.000 binnenkort of als de wet is ingegaan inderdaad die vog nodig heeft. Dat is ongeveer 3.000 mensen, iets minder. Ik ben wel benieuwd hoeveel van die 3.000 mensen er dan niet door dat antecedentenonderzoeken komen en die vog niet krijgen. Is de minister bereid om ons daarover te informeren, en om dat gewoon even jaarlijks te melden bij een regulier AO, zodat we dat ook kunnen monitoren?

Minister Van Nieuwenhuizen-Wijbenga:

Het lijkt me geen enkel probleem om jaarlijks aan de Kamer te melden hoeveel zich dat heeft voorgedaan.

Ik nam net ook al een aanloopje naar de vraag: hoe ga je het nou praktijkgericht maken? We zijn inderdaad in overleg met de rijkschoolbranche. Ik kan nog even een paar dingetjes noemen waar we al afspraken over aan het maken zijn met de rijkschoolbranche. Er is gesproken over een register voor rijinstructeurs. Dat register voor rijinstructeurs moet goed doorzoekbaar zijn, ook voor leerlingen. Het CBR gaat daaraan gekoppeld extra voorlichting geven. Kandidaten kunnen dan ook eenvoudiger checken of hun rijinstructeur bevoegd is. Als het gaat over een rij scholenregister: alle rij scholen die echt de bevoegdheid tot rij school hebben staan op de site van het CBR, want daar kunnen ook de slagingspercentages gecontroleerd worden. De eerste stap voor een leerling is dus: als de rij school niet op de site van het CBR staat, dan is het geen rij school, om het maar even heel praktisch te zeggen. Daar begint het al mee.

Een andere stap is om bij de praktische bijscholing ook sprake te laten zijn van een echte leerling. Ik denk dat dat ook van groot belang is. Bij de praktische bijscholing willen we voortaan dus ook de stap zetten dat daar echt iemand zonder rijbewijs aan deelneemt. Nu is het nog zo dat een instructeur ook iemand mag meenemen, die al een rijbewijs heeft. Om het zo echt mogelijk te maken, is dat dus ook een belangrijke stap, denk ik. Voor de eindtoets bij het examen wil het IBKI voortaan ook zelf aanwijzen welk lesonderwerp getoetst wordt, in plaats van dat de rijinstructeur dat zelf aangeeft. Ook daar bouw je dus wel een kwaliteitsstap in. Verder hebben we met het CBR kunnen overeenkomen dat de campagne op de website en social media om leerlingen beter voor te bereiden op de keuze van een goede rij school geïntensiveerd zal worden. We zijn van plan om deze verbeteringen allemaal binnen de komende twaalf maanden door te voeren, want op korte termijn gaan we verder overleggen met de branche en dan spreken we ook weer verder over middellange- en langetermijnmaatregelen.

Iets anders wat we ook nog hebben afgesproken, is dat partijen vermoedens van fraude, als ze die hebben, sneller kunnen doorgeven aan de ILT. Er is afgesproken dat dat zal gaan gebeuren. Ik noem bijvoorbeeld een situatie — ik weet niet meer wie van u die situatie naar voren bracht — waarin degenen die geslaagd zijn, onder de naam van één rij school worden vermeld, terwijl degenen die gezakt zijn, allemaal in een andere "poot" zitten, die onder dezelfde persoon valt. We hebben het erover dat er zo veel vrijheid is bij de keuze van die bijscholing. Dat gaan we dus anders doen: het IBKI gaat bepalen welk onderwerp getoetst wordt. In de richting van de heer Van Aalst: nogmaals, ik denk dat het ook verstandig is dat het IBKI er daarbij rekening mee houdt of de rijinstructeur voor de eerste keer op herhaling komt of dat hij al drie of vier keer geweest is, maar dan verval ik in herhaling. Ik denk dat daar echt rekening mee gehouden moet worden. Bij een man of vrouw met al heel veel jaren ervaring richt je je vooral op bijvoorbeeld de nieuwe in-car technologie. Hier in dit huis wordt ook weleens iets gewijzigd in de wetgeving op het punt van het verkeer. We hebben nu weer experimenten met een snorfiets op de rijbaan, enzovoort. Als ik de heer Sienot zie, denk ik meteen aan de speedpedelec: waar moet die nou wel of niet? Dat zijn allemaal zaken die voortdurend wijzigingen in het verkeer meebrengen waarvan rijinstructeurs bij uitstek voortdurend goed op de hoogte moeten zijn.

De heer **Laçin** (SP):

Ik hoor de minister zeggen dat het IBKI gaat aanwijzen welke modules gevolgd moeten worden voor die bijscholing. Ik ben überhaupt al blij dat er iets meer invulling aan wordt gegeven, maar ik vind het een beetje raar dat het IBKI dat gaat doen. Welke rol speelt de branche hier zelf in? Hebben de instructeurs en de rijsscholen daar ook iets over te zeggen?

Minister Van Nieuwenhuizen-Wijbenga:

Zeker, want deze afspraken maken we met elkaar. We zijn ook samen met de rijsschoolbranche aan het kijken hoe dit op de beste manier kan. Ik wil u ook graag toezeggen om, zodra we daar een wat preciezere uitwerking van hebben, uw Kamer daar nader over te informeren. Het lijkt me eigenlijk heel logisch om u daar goed van op de hoogte te houden.

De heer **Van Aalst** (PVV):

Ik ben blij om van de minister te horen dat ze inderdaad invulling wil gaan geven aan het maken van onderscheid tussen de praktische bijscholing van nieuwe rijsschoolhouders en de praktische bijscholing van ervaren rijsschoolhouders, maar het magische woord is nog niet gevallen, namelijk "sanctie". Ook op dat punt zou ik dan graag een onderscheid zien tussen ervaren rijsschoolhouders en mensen die na vijf jaar voor de eerste keer bijscholing krijgen.

Minister Van Nieuwenhuizen-Wijbenga:

Het is niet zo dat we sancties willen om rijinstructeurs te pesten, bepaald niet. Verschillende Kamerleden hebben aangegeven dat het ook niet vrijblijvend moet zijn. Wat heb je dan voor middel om te voorkomen dat het toch vrijblijvend is? Als mensen wel bij zo'n praktijktoets verschijnen maar die toets niet halen en dan gewoon overgaan tot de orde van de dag, kan dat ook niet de oplossing zijn. Ook al is het maar een klein aantal en ook al zijn het er maar zestien, het gaat wel om verkeersveiligheid. We doen dit dus om te zorgen dat er voldoende bescherming is. En het is niet na één keer; het is na twee keer. We verruimen het ook. Ik vind het ook heel reëel om te zeggen: het is nogal wat voor je bedrijf. Ik vind het dus heel terecht dat je daar een periode van acht weken voor krijgt. Ik ben ook bereid om daar met uw Kamer verder over te spreken, maar als het helemaal zonder gevolgen blijft ... De heer Von Martels gaf al aan dat het wel consequenties moet hebben, maar dan wil ik wel graag weten welke consequenties dat dan zouden moeten zijn. Daar zouden we met elkaar over kunnen praten, maar als er helemaal niets tegenover staat, vind ik dat moeilijk. Want wat is het dan in feite? Dan ben je toch afhankelijk van de goede wil van mensen. Die heeft de overgrote meerderheid ook. Dat blijkt ook, want de overgrote meerderheid doet het en haalt het ook, maar juist de groep kwaadwillenden wil je de pin op de neus kunnen zetten. Daar zoek ik naar. Daarom hebben we dus gekozen voor dit middel, dat inderdaad een heel zwaar middel is, maar het zijn ook wel heel grote risico's voor de samenleving. Dat is dus de reden waarom we toch voor die sanctie kiezen.

De heer **Van Aalst** (PVV):

Twee dingen. We willen inderdaad die excessen kwijt. We willen de cowboys, zoals de minister ze net noemde, kwijt. Dat klopt. Die zitten wat mij betreft inderdaad in die eerste vijf jaar. Bij rijsschoolhouders die dat werk al 10 of 25 jaar doen, heb ik niet het gevoel dat het nog excessen zijn, dat het nog mensen zijn die continu over de schreef gaan. Ik heb het gevoel dat de sanctie bij hen dus niet nodig is. De bijscholing in al die nieuwe technieken is dat wel. Dat hebben we net ook laten weten.

Mijn tweede punt is het volgende. Ik schrik er wel van, en ik maak me daar ook zorgen over, dat blijkbaar het enige moment waarop we een rijsschoolhouder die zich misdraagt in de branche, kunnen aanpakken over de sanctie kunnen opleggen of de rijbevoegdheid kunnen ontnemen tijdens die vijfjaarlijkse cursus is. Dus in die vijf jaar kan hij zijn gang gaan. Er is geen enkel middel van de minister om hem per direct zijn rijbevoegdheid af te nemen. Begrijp ik dat goed?

Minister Van Nieuwenhuizen-Wijbenga:

Nee. Ook nu kunnen politie en justitie gewoon optreden als er signalen zijn dat er fraude wordt gepleegd. U hebt terecht allemaal gezegd: we zijn er nog niet met de branche. Vandaar dat we hebben gezegd dat ook een rol voor de ILT hierin geen kwaad kan. We hebben net ook met de branche afgesproken dat signalen van serieuze aard over fraude — de collega's kennen elkaar natuurlijk ook en ze komen elkaar ook allemaal tegen bij het CBR — voortaan ook aan de ILT kunnen worden gemeld. Ik denk dat dat nog weer een extra verbetering is.

De heer **Sienot** (D66):

Ik hoor de minister ook een beetje zoeken. Ik heb nog een vraag over die zestien gezakten van vorig jaar. Dit jaar zijn het er al zestien. Was bij die zestien mensen aantoonbaar de verkeersveiligheid in het geding? Of ging het ook om rijleraren en -leraressen die wel degelijk altijd goed hun werk deden, maar door pech of onvolkomenheden het niet haalden? Op grond waarvan kan de minister met zekerheid zeggen dat die zestien gevallen in elk geval hebben bijgedragen aan meer verkeersveiligheid? Want dat hoor ik de minister uiteindelijk zeggen.

Minister Van Nieuwenhuizen-Wijbenga:

Heel bijzondere gevallen kun je nooit uitsluiten. Maar het is niet die ene momentopname. Je krijgt een herkansing en daarna krijg je nog acht weken de tijd om het in orde te maken. Het hoeft misschien niet de cowboy of nu de persoon met criminele antecedenten te zijn. Het is helemaal niet zo dat die zestien daarin zitten. Maar als mensen hun vaardigheden wat betreft de nieuwe technieken niet op orde hebben gehouden, dan is dat ook een reden om te zeggen: dan moet u misschien toch eerst maar even zorgen dat u dat wel op orde hebt, voordat u weer uw beroep mag oppakken. Ze worden niet voor het leven uitgesloten. Ze moeten er gewoon voor zorgen dat ze hun vaardigheden weer op orde hebben. Ik denk niet dat het onredelijke eisen zijn, want anders zou niet 99% van de mensen het gewoon op een goede manier kunnen halen.

De heer **Sienot** (D66):

Ik hoor vooral dat heel veel mensen, ook mensen die wel slagen, er een enorme stress door ervaren. Volgens mij hebben we een systeem opgetuigd dat pechvogels eruit filtert in plaats van rotte appels. Ik hoor dat de andere partijen eigenlijk ook zeggen, behalve de VVD. Ik zou me ook kunnen voorstellen dat de minister zegt: dit halen we eraf en we gaan echt op zoek naar wat anders. We vinden elkaar er absoluut in dat de vrijblijvendheid er niet af mag gaan, maar laat dit instrument er eerst in elk geval af gaan, want dit filtert pechvogels eruit.

Minister **Van Nieuwenhuizen-Wijbenga**:

Ik ben altijd bereid om samen met de Kamer naar verbeteringen te zoeken. Wij hebben gekozen voor de sanctie die er nu ligt, omdat we geen betere rem op die vrijblijvendheid weten. Als u daar met elkaar een beter alternatief voor weet, dan wil ik daar natuurlijk naar kijken. Maar het gaat erom dat het niet vrijblijvend mag zijn. Je moet de samenleving beschermen tegen mensen die het niet op orde hebben. Gelukkig is het maar een heel klein percentage. Maar als je er niet echt een punt van wilt maken en er niks tegenover staat, dan is het een wassen neus, en dat willen we met elkaar ook niet, denk ik. Je moet dus toch enige vorm van afschrikwekkende werking in stand houden.

De heer **Laçin** (SP):

We willen inderdaad geen rijnschoolhouders of rijninstructeurs pesten. Dat willen we geen van allen, volgens mij. We focussen ons nu op die 1% die het wellicht niet heeft gehaald. Alleen, het aantal rijninstructeurs of rijnschoolhouders dat die hele praktijkbegeleiding met de bijbehorende sancties op dit moment niks vindt, ook al halen ze het wel, is natuurlijk veel groter. Daar moeten we naar luisteren. We moeten niet alleen naar die 1% kijken. We hebben een heel goede branche en we proberen die met z'n allen beter te maken. De groep die roept om een betere praktijkbegeleiding en betere bijscholing is gewoon veel groter. Daarom ben ik het heel erg met de minister eens dat vrijblijvendheid sowieso niet kan. We moeten die ook niet willen. Maar in mijn bijdrage heb ik het er ook over gehad dat de sanctie die er nu staat, gewoon echt fors is. Als mensen het niet halen, heeft dat enorme gevolgen. De minister nodigt ons uit om mee te denken over andere sancties om die vrijblijvendheid niet toe te laten. Ik denk dat de sector daar heel goede ideeën over heeft.

De **voorzitter**:

En uw vraag?

De heer **Laçin** (SP):

Ja, daar kom ik net bij, voorzitter. Is de minister bereid om nog voordat deze wet ingaat met de sector te bekijken welke andere mogelijkheden er zijn voor een bepaalde sanctie? Die moet niet een zulk forse ingreep in het leven van mensen betekenen. Volgens mij willen wij dat geen van allen, juist omdat 99% die toets wel haalt en vooral ook omdat iedereen samen met ons de kwaliteit wil verbeteren.

Minister **Van Nieuwenhuizen-Wijbenga**:

Ik kies ervoor om die vrijblijvendheid in ieder geval aan te pakken. Ik ben het zeer met de heer Laçin en andere sprekers eens dat we moeten zorgen dat de invulling van die praktijktoets echt zinvol wordt gevonden door alle mensen die deze toets moeten ondergaan, die hem moeten afleggen. Volgens mij worden er stappen gezet om dat echt te verbeteren. We willen nou eenmaal geen rijninstructeurs op de weg die ofwel niet de didactische vaardigheden hebben, ofwel hun kennis niet op orde hebben of op enige manier hun werk niet goed kunnen doen. In het kader van de vog is het een ander verhaal.

De heer **Laçin** (SP):

Eens. De conclusie die we nu kunnen trekken, is alleen dat we met de huidige vorm van de sanctie, namelijk het intrekken van de bevoegdheid, juist niet de mensen eruit filteren die we niet de weg op willen hebben. Anders was dat al gebleken. Nu zakken mensen vaak door de willekeur bij het IBKI, omdat de eerste instructeur bijvoorbeeld iets anders vraagt dan de tweede. Dat heb ik aangestipt in mijn bijdrage. Ik heb daarnaar gevraagd, dus misschien komt de minister daar straks nog op. Dat moeten we voorkomen. Geen willekeur, maar passende praktijkbegeleiding en passende bijscholing met wellicht een andere vorm van sanctie! Daar maken we heel veel mensen in de branche gelukkig mee, maar toch hoor ik de minister zeggen dat ze vasthoudt aan deze sanctie. Ik zie daar weinig ruimte in, terwijl de minister die wel aan ons pretendeert te geven.

Minister **Van Nieuwenhuizen-Wijbenga**:

Ik vind dat er iets van een sanctie moet zijn. Als de Kamer zegt dat ze de nu voorliggende sanctie disproportioneel vindt, hoor ik graag wat voor alternatieve sanctie zij ziet. Want zo werkt het hier ook. Dan kunnen we daarop adviseren. Dit is een heel lang traject geweest. Hier is met heel veel mensen over gesproken en daar is dit als beste uit naar voren gekomen. Zo presenteer ik het aan u. De heer Dijkstra zei ook al: stel dat dit nu allemaal niet werkt. Nou, dit is natuurlijk niet voor de eeuwigheid in beton gegoten. Net zo goed als ik net heb toegezegd om u te informeren over het aantal vog-verklaringen dat niet kan worden afgegeven en wat dat oplevert, ben ik uiteraard ook bereid om te kijken of dit wel werkt. Is dit voldoende? Zijn de verbeteringen in de praktijktoets goed genoeg? Hoe pakt het bovendien uit met die sanctie? Zeker, je kunt de sanctie altijd heroverwegen als blijkt dat die de verkeerde mensen treft. Ik geef ook nog even antwoord op de vraag waar de sanctie nu is opgelegd. We hebben dat bij het IBKI gecheckt. Het ging in deze gevallen om de didactische vaardigheden.

De heer **Van Aalst** (PVV):

Voorzitter, u kent mij, ik wil graag duidelijkheid. De PVV wil altijd duidelijkheid. Ik kreeg net hele duidelijke antwoorden van de collega's van het CDA en D66. Daar was ik blij mee. Ik kijk naar de sanctie. We zijn het allemaal eens dat er iets moet gaan gebeuren, maar volgens mij speelt bij de meerderheid hier vandaag dat ze niet blij is met de sanctie. Daar worden we het vandaag niet over eens. Gaat de minister vasthouden aan de sanctie zoals ze die nu in de wet heeft neergelegd of is zij inmiddels ook haar knopen aan het tellen en ziet ze dat inderdaad een meerderheid van de Kamer niet blij wordt van die sanctie?

Minister Van Nieuwenhuizen-Wijbenga:

Daarvan heb ik net aangegeven dat ik graag bereid ben om onze eigen oplossing in te ruilen voor een betere. Maar dan moet ik die wel eerst hebben. Zolang ik geen alternatief heb, vind ik dat we in ieder geval een sanctie moeten hebben, want ik wil niet dat we onze uiterste best doen om een kwalitatief zo goed mogelijke praktijktoets te krijgen en dat het dan vervolgens helemaal niet uitmaakt of je die wel of niet haalt. Dat vind ik niet acceptabel.

De heer Van Aalst (PVV):

Ik hoor in ieder geval de bereidheid van de minister om, als wij vandaag in meerderheid met een goede oplossing komen en met een wijziging op de wet van de minister, de sanctie te laten vallen.

Minister Van Nieuwenhuizen-Wijbenga:

Nou, niet het instrument sanctie an sich. Ik geef net aan dat, als je het niet goed doet, het uiteindelijk wel consequenties moet hebben. Dat heb ik net ook de heer Von Martels horen zeggen. Het kan niet zo zijn dat het totaal niet uitmaakt of we wel of geen goede praktijktoets hebben of dat het geen gevolgen heeft hoe je er uitkomt. Ik kan me ook niet voorstellen dat iemand van u dat wil. Je doet het niet voor niets. Je wilt ermee borgen dat je goede rijinstructeurs op de weg hebt die goed de lessen op de leerlingen kunnen overbrengen en die ook goed op de hoogte zijn van de laatste stand van de techniek. Dan moet er altijd een toetsmoment in zitten en bij toetsen hoort nu eenmaal dat je het haalt of niet. Dan kan het niet zo zijn dat iemand die het niet haalt en het eigenlijk allemaal helemaal niet volgt, uiteindelijk op dezelfde manier kan doorgaan als de persoon die er wel zijn tijd in heeft geïnvesteerd. Meer dan dat kan ik er eigenlijk niet over zeggen.

Er is gevraagd waarom we geen slagingspercentages per instructeur gaan publiceren. Het CBR publiceert geen recensies van kandidaten. Percentages per instructeur is een heel begrijpelijke gedachte, maar dat mag niet, want het CBR kan niet controleren wie er les heeft gegeven. Een leerling heeft tijdens zijn hele periode niet altijd les van dezelfde instructeur. Die gaan ook weleens met vakantie of zijn een keer ziek. Bovendien hoeft die instructeur ook niet per se degene te zijn die bij het examen is. Dan kom je een beetje in een vergelijking met slagingspercentages op scholen. Die zijn ook gerelateerd aan de scholen. Daar kun je ook niet zien welke natuurkundeleraar hogere slagingspercentages heeft voor het vak natuurkunde. De gedachte is begrijpelijk, maar in de praktijk is het niet realistisch uit te voeren.

Er zijn natuurlijk wel gespecialiseerde rijinstructeurs — daarover hebt u ook vragen gesteld — bijvoorbeeld voor mensen met fysieke beperkingen. Dat vraagt echt andere vaardigheden. Rij scholen kunnen dit ook aangeven op de website van het CBR. Er zijn ook speciale lesprogramma's en mogelijkheden voor het afrijden voor mensen met bijvoorbeeld faalangst. Daar wordt dus op een bijzondere manier al rekening mee gehouden.

De heer Laçin (SP):

Op het punt van slagingspercentages per rijinstructeur. Ik hoor de minister zeggen dat het om technische aspecten

niet kan. Ik ben erg benieuwd of de minister de gedachte wel ondersteunt. Als dat zo is, kunnen we altijd naar de uitwerking kijken. Zij weerlegt dat met het argument dat een rijinstructeur er niet altijd voor zorgt dat iemand opgaat voor het examen of dat hij tussentijds met vakantie of pensioen kan gaan. Uiteindelijk denk ik dat alle rijinstructeurs mensen op laten gaan voor examens. Dat kunnen er een paar minder zijn die op vakantie zijn of een paar anderen, maar in beginsel is dat wel het werk van een rijinstructeur, mensen opleiden en het examen laten afleggen. In die zin gaat dat dus volgens mij niet op. Ik denk dat het voor een potentiële klant, iemand die rijles wil nemen, veel uitmaakt als hij kan toetsen op de rijinstructeur en niet op de rij school, omdat we ook spookrij scholen hebben. Dat heb ik aangestipt in mijn bijdrage. Door het niet te doen houden we die ook in stand. Hoe gaan we dat voorkomen?

Minister Van Nieuwenhuizen-Wijbenga:

Ik denk dat we het probleem van die spookrij scholen niet op deze manier moeten gaan oplossen. De ILT zal er bijvoorbeeld ook een belangrijke rol in kunnen gaan spelen door signalen daarvan serieus uit te gaan zoeken. Ik vind dit proberen te linken aan die individuele rijinstructeur toch disproportioneel. Dat is ook bijna niet te doen. Er zijn mensen die bij wijze van spreken twee keer in de week lessen, waarbij ze de ene dag de ene en de andere dag de andere hebben. Als het een zogenaamde eenpitter is, kun je het meteen al terugvinden, maar er zijn natuurlijk ook rij scholen met veel meer rijinstructeurs. Als drie mensen aan iemand les hebben gegeven, wie van hen krijgt dan de geslaagde of niet-geslaagde kandidaat toebedeeld? Dit middel lijkt mij echt een beetje een te ver gaan. We passen het in het onderwijs en überhaupt op andere plaatsen ook nergens toe.

De heer Laçin (SP):

Alles heeft een eerste keer, zou ik zeggen. Nogmaals, ik hoor allemaal redenen waarom de uitvoering van slagingspercentage per rijinstructeur niet haalbaar zou zijn: disproportioneel, niet te doen, drie rijinstructeurs. Maar we kennen ook de praktijk. De praktijk is gewoon heel vaak dat een klant les krijgt van één rijinstructeur. Als je bij een rij school met meerdere rijinstructeurs lest, kan dat weleens wijzigen doordat die ene instructeur die dag misschien een dubbele afspraak of een dagje vrij heeft. Maar we moeten niet doen alsof dat de regel is. Ik heb mijn rijbewijs gehaald en u ook, neem ik aan. Ik heb gewoon van één iemand les gehad en heel veel andere mensen ook, behalve als zij zelf bewust de keuze hebben gemaakt om over te stappen.

De voorzitter:

De vraag?

De heer Laçin (SP):

De vraag is om hier toch naar te kijken. Ik denk namelijk dat het meerdere aspecten in het verbeteren van de kwaliteit helpt, bijvoorbeeld spookrij scholen. De minister zegt: dat gaan we zo niet oplossen. Hoe dan wel? Dat zou een vraag kunnen zijn.

Ik wil toch wel de open blik van de minister om niet per se naar de uitvoering te kijken, maar ook naar wat we hier nu

wel mee oplossen en hoe we de uitvoering hierop kunnen laten aansluiten. Dat lijkt me het doel dat we met z'n allen nastreven.

De voorzitter:

Goed. Dank u wel.

Minister Van Nieuwenhuizen-Wijbenga:

Dan verval ik toch een beetje in herhaling. Ik denk dat we spookrijscholen op een andere manier moeten aanpakken, met signalen over fraude waar de ILT onderzoek naar kan doen enzovoort. Het is in het onderwijs in zijn algemeenheid niet gebruikelijk dat je per leraar terug gaat rekenen wie de hoogste percentages heeft. Ik vind het ook disproportioneel om dat nu voor de rijnschoolbranche als eerste in te voeren. Ik vind het goed dat er op de sites slagingspercentages zijn te vinden. Het gemiddelde van een rijnschool vind ik daarvoor voldoende. We moeten er met elkaar naar streven dat het slagingspercentage omhooggaat. Daarom vraagt dat meer om een kwaliteitsimpuls, gewoon branchebreed. Om nu de individuele rijinstructeur met slagingspercentages af te gaan rekenen op hoeveel hij of zij nu precies scoort, vind ik disproportioneel.

De heer Sienot (D66):

Ik begin toch iets van vooruitgang te bespeuren. Ik vond het heel mooi dat de minister zei dat ze haar oplossing zou willen inruilen voor een betere. Volgens mij is dat waar we in dit debat naar op zoek zijn. Wat dat betreft is dit dus een prachtig debat. Voor een betere oplossing. Met het oog op die zestien gevallen zei ik al: er zijn ook pechvogels. Nu zegt de minister dat er ook gevallen bij zitten van mensen die de verkeersveiligheid op de een of andere manier in gevaar brengen. Dat willen we niet. Is het mogelijk om in dat traject meer een knip te zetten?

Als u mij toestaat, meneer de voorzitter, maak ik even de vergelijking met mensen die een baan hebben. Mensen met een baan hoeven ook niet om de vijf jaar examen te doen en nog eens, als ze dat niet halen, en daarna is het gezien. Dat gaat anders. Als je onderpresteert, kom je in een soort traject waarin gericht aan je verbetering wordt gewerkt. Op enig moment kun je een hand geven, dan kun je afscheid nemen. Dat staat werkgevers ook vrij. Ik begrijp goed dat we dat ook van rijnschoolleraars en -leraresse verwachten. Wat ik niet begrijp, is dat we dat nu doen op deze rigide manier. Kunnen we dus een knip maken tussen pechvogels en mensen die de verkeersveiligheid in gevaar brengen? Kunnen we ervoor zorgen dat mensen die aantoonbaar de verkeersveiligheid verstoren eerst daar gericht aan werken in dat traject, zodat zij op enig moment weten: we gaan elkaar een hand geven, het zit erop?

Minister Van Nieuwenhuizen-Wijbenga:

Nou ja, eigenlijk doen we dat al op deze manier. We zeggen niet dat je voor het leven geen rijinstructeur meer mag zijn. We zeggen dat je ervoor moet zorgen dat je de kennis en vaardigheden op orde brengt. Je krijgt eerst een herkansing. Vervolgens is er een periode van acht weken om je kennis alsnog op orde te brengen. Als u die acht weken te kort vindt, meneer Sienot, is dat natuurlijk iets waarover we met de Kamer kunnen spreken. Als u zegt dat het een andere

periode moet zijn, dan zoeken we naar een knip die u reëel vindt om het binnen die tijd op orde te krijgen. Maar als dat niet lukt, houdt het een keer op. Als we elkaar maar kunnen vinden in het idee dat het een keer moet ophouden. Iemand mag best een reële kans hebben om zich alsnog bij te spijkeren. De periode is verruimd, want aanvankelijk vond ik het ook erg kort. Het is niet realistisch om van mensen te verwachten dat ze dat binnen een week doen. We hebben nu dus gezegd dat we acht weken geven. Het CBR geeft aan dat het daaraan meewerkt — het gaat niet om heel grote aantallen mensen — en ervoor zorgt dat je het binnen die acht weken echt kunt herstellen. Als u dat nog steeds te zwaar vindt, moet het debat wat mij betreft gaan over de vraag wat u wel acceptabel vindt. Maar ik blijf vinden dat iemand het uiteindelijk wel een keer op orde moet krijgen. Dat kan wat mij betreft geen jaren duren.

De heer Sienot (D66):

Daar vinden de minister en ik elkaar. Natuurlijk willen we allemaal dat er goede rijinstructeurs zijn voor verkeersveilige automobilisten. De vraag is of dit het middel is om dat te bereiken en of de sanctie daaraan bijdraagt. We hebben allemaal in meer of mindere mate geconstateerd dat dit niet het geval is, vandaar de zoektocht. Of die periode langer moet zijn, vind ik lastig te beoordelen. Het gaat mij erom dat we de pechvogels weten te scheiden van de mensen die aantoonbaar de verkeersveiligheid in gevaar brengen en dat overdragen op nieuwe automobilisten. Ik ben aan het zoeken hoe we dat kunnen verscherpen.

Minister Van Nieuwenhuizen-Wijbenga:

Ik denk dat we wederom echt moeten focussen op de kwaliteit van de praktijktoets. Ik heb net al een aantal voorbeelden gegeven van wat we daaraan willen doen in samenspraak met de branche. Ik wil de suggestie wegnemen dat het puur een loterij is en dat 1% toevallig de pechvogel is die het niet haalt. Ik krijg van het IBKI de terugkoppeling dat het in deze gevallen ging om een tekort aan didactische vaardigheden. Wij willen echt dat mensen dat op orde hebben, voordat ze hun beroep weer oppakken. Als u acht weken te kort vindt, kunnen we daarover het gesprek aangaan. Maar het moet uiteindelijk wel een consequentie hebben. Dat is wat ik er nog over kan zeggen.

De heer Laçin heeft gevraagd naar de mogelijkheden van e-learning, vooral voor de bijscholing van theoretische kennis. Dat is eerder onderzocht, maar er zijn veel zorgen over de fraudegevoeligheid. Dat antwoord heb ik teruggekregen. Het is namelijk altijd de vraag wie de bijscholing online heeft gevolgd: de rijinstructeur of iemand anders. Voor de voorbereiding, informatie en de lesstof is dat uiteraard geen probleem, maar voor het toetsen is dat te ingewikkeld. Als u bedoeld heeft om online de kennis die nodig is, beschikbaar te stellen, dan is dat geen enkele probleem.

Wat vindt de minister van een keurmerk van de branche, vroeg de heer Dijkstra. Als de branche zelf een keurmerk wil instellen, vind ik dat positief. Zo kan de branche zelf aangeven wat het inhoudt om een goede rijnschool te zijn. Men kan zelf het onderscheid in kwaliteit maken en als iets positiefs naar voren brengen in de marketing: "wij voldoen aan een keurmerk". Dat is natuurlijk aan de branche zelf.

Gevraagd is waarom de ILT wordt aangewezen als tweede toezichthouder naast de politie en hoe dat precies gaat werken. De ILT zal zich in eerste instantie richten op de verplichting van instructeurs om ongeldig verklaarde WRM-certificaten terug te sturen naar het IBKI. De politie blijft de primaire handhavingsinstantie voor controles op de weg. De ILT zal verder signalen over onbevoegd lesgeven uit de branche en eventueel van consumenten verzamelen en analyseren door middel van het meld- en informatiecentrum. En op basis daarvan zullen zij dan natuurlijk al dan niet overgaan tot handhavingsacties.

De heer Remco Dijkstra (VVD):

Even beredeneerd vanuit een cursist, een meisje van 17,5 dat lessen aan het volgen is. Ze heeft zich aangemeld bij de rijsschoolhouder. Die heeft een goed slagingspercentage, dus waarom niet? Het uurtarief is goed en ze wil haar rijbewijs halen. Ze denkt eigenlijk na de eerste of tweede les al: ik weet niet of deze man het nou goed kan overbrengen. Ze dient anoniem een klacht in richting de ILT over haar rijinstructeur. Kan dat bij de ILT? En wat doet zo'n ILT daar dan mee?

Minister Van Nieuwenhuizen-Wijbenga:

Als het anoniem is, kan de ILT daar natuurlijk niet heel veel mee, tenzij er heel veel signalen over een bepaalde rijsschool binnenkomen. Bij de ILT kun je ook gewoon heel veilig een klacht indienen met naam en toenaam, door je bekend te maken. Dat wordt verder niet verspreid of bekendgemaakt. Het hangt er natuurlijk vanaf. Als één keer iemand toevallig een hekel heeft aan de rijinstructeur of daar een keer een woordenwisseling mee heeft gehad, zal de ILT daar natuurlijk niet meteen bovenop duiken. Maar zoals het überhaupt bij al dit soort signalen gaat: als er meerdere klachten binnenkomen over een bepaalde rijsschool of een bepaalde instructeur, ga je daar natuurlijk wel eens even met het CBR over praten en dan ga je daar actie op ondernemen. Dan zul je de politie daar misschien een keer langs laten gaan.

De heer Remco Dijkstra (VVD):

En daar hebben we ook voldoende capaciteit voor. Dat is geregeld, of dat wordt zo meteen geregeld. Maar dat zijn wel voorbeelden uit de praktijk, van iemand die les neemt en denkt: nou legt die rijsschoolhouder ineens zijn hand op mijn knie en daar ben ik niet van gediend; ik weet niet of ik nog twintig lessen met die meneer of mevrouw in de auto wil doorbrengen. Daar moet je wel iets mee kunnen doen.

Minister Van Nieuwenhuizen-Wijbenga:

Dan zou ik na één keer zeggen: niet meer doen. Maar ik begrijp de vraag. De ILT werkt risicogestuurd. Dat geldt ook voor dit onderwerp. Ze gaan niet zomaar opeens bij allerlei rijsscholen langs. Dat moet echt gericht zijn op meldingen die binnenkomen, ofwel van klanten, ofwel vanuit het CBR, of misschien van collega's. Het moet echt enige substantie hebben. Het moet ook niet zo zijn dat de ene rijsschoolhouder bij wijze van spreken anoniem gaat klikken om zelf meer klanten te krijgen, door te zeggen: nou, die buurman van mij maakt er een zootje van. Dat soort dingen wordt er echt allemaal wel uitgefilterd. Er moeten dus echt serieuze aanwijzingen voor zijn.

De zelfrijdende auto. De heer Von Martels heeft met een heel futuristische blik al gevraagd waar die dan moet gaan afrijden. Daar moet ik u het antwoord nog even op schuldig blijven. Nederland is al heel vooruitstrevend doordat we er überhaupt over nadenken en mee bezig zijn. Zo'n zelfrijdende auto moet natuurlijk eerst ook technisch veilig zijn, enzovoort. Er zal wereldwijd nog heel wat water door de Rijn stromen voordat we de software zover hebben dat hij echt zelfstandig de beslissingen kan nemen. De zelfrijdende rijinstructeur zie ik dus nog niet direct ontstaan. Wat we aan het doen zijn, is vooral proberen om ons dit voor te stellen en voorbereid te zijn op hoe dit dan zou moeten. Maar dat zit echt nog in een heel innovatieve, wetenschappelijk ontdekkende fase. Met name de Rijksdienst voor het Wegverkeer is daar mee bezig en denkt echt serieus na over hoe dat in de toekomst zou kunnen. Het denken moet natuurlijk nooit stilstaan. Die ontwikkeling komt op ons af, dus we moeten daar antwoorden op hebben.

De heer Van Aalst heeft nog gesproken over de code 95. U vindt het heel vervelend dat de Europese Commissie daarover een infractieprocedure is gestart in de richting van Nederland. Het is bekend dat u dat liever allemaal helemaal zelf zou willen bepalen, maar we hebben in Europa met elkaar dingen afgesproken, ook over de vakbekwaamheid. Ik denk dat we ook hier met de branche goede afspraken over hebben gemaakt. Het is niet zo dat mensen nu opeens op stel en sprong die nascholing moeten doen. We zien dat al jaren aankomen. Ik denk dat we dat nu ook op een goede manier oplossen. Het heeft eigenlijk ook niet heel erg veel relevantie voor dit debat.

De heer Van Aalst (PVV):

Afgelopen week hebben we in een AO over verkeersveiligheid geconstateerd dat de minister aangaf af en toe best weleens ongehoorzaam te zijn richting Brussel. Ook in dit geval zou ik haar willen vragen om zich niet al te veel aan te trekken van Brussel, maar ze daar gewoon lekker hun gang te laten gaan met hun feestjes, en vooral onze transportsector gewoon hun werk te laten blijven doen en niet bezig te zijn met dit soort kansloze exercities.

Minister Van Nieuwenhuizen-Wijbenga:

De heer Van Aalst zegt dat ik af en toe ongehoorzaam ben. Zo was het niet. Misschien wel op andere fronten, maar niet in dit verband. Wat we doen, is gewoon gebruikmaken van de mogelijkheden die Brussel ons biedt om dingen op een eigen manier in te vullen. In dit geval, bij code 95, is dat niet aan de hand. We moeten, net als alle Europese lidstaten, gewoon aan die vakbekwaamheidseisen voldoen. Wij hebben de afgelopen jaren op allerlei manieren geprobeerd om dat anders in te vullen. Daarvan is uiteindelijk gezegd: nee, dat is toch niet acceptabel. U bent het laatste land dat dit nog voor elkaar moet krijgen en anders gaan we boetes opleggen. Dat is de reden waarom we het nu gaan doen.

De heer Van Aalst (PVV):

Bizar dat de minister haar oren laat hangen naar Brussel. Als we kijken naar onze transportsector, naar onze chauffeurs, dan leveren die een fantastische kwaliteit in deze sector, vooral als ik dat afzet tegen bijvoorbeeld de Oostblokchauffeurs die wel allemaal aan code 95 voldoen. Ik

verbaas me daar echt over en ik geloof er ook helemaal geen zak van. Ik zou willen volharden in de kwaliteit die wij leveren als transportsector. We moeten trots zijn op onze chauffeurs en vooral de oren niet laten hangen naar het vreselijke gedrocht daar in Brussel.

Minister Van Nieuwenhuizen-Wijbenga:

Ik deel met de heer Van Aalst de trots op onze chauffeurs, op onze logistieke sector, maar ik heb helemaal niet het gevoel dat ik de oren laat hangen naar Brussel. We kiezen er bewust voor om dit soort vakbekwaamheidseisen te harmoniseren, zodat je ook erop kan vertrouwen dat alle chauffeurs uit Europa die hier rondrijden, een goede opleiding hebben gehad.

De heer Sienot (D66):

Mevrouw ... meneer de voorzitter. Ik hoor mevrouw de minister zeggen dat die zestien gevallen zijn gefilterd en uiteindelijk zijn gezakt omdat ze geen goede didactische vaardigheden hadden. Is de minister er echt van overtuigd dat dat heeft bijgedragen aan de verkeersveiligheid in Nederland? Misschien nog wel belangrijker is mijn vraag: was het slagingspercentage onder de kandidaten die bij hen lesten dan ook slecht?

Minister Van Nieuwenhuizen-Wijbenga:

Ik begrijp dat de heer Sienot zich het lot van deze zestien mensen enorm aantrekt. Maar de overgrote meerderheid slaagt. Als ik de terugkoppeling krijg dat het bij deze zestien mensen ging om didactische vaardigheden, dan kan ik natuurlijk niet een-op-een terugkoppelen of dat heel grote consequenties voor de verkeersveiligheid in Nederland heeft gehad. Als ze wel waren blijven doorrijden, hadden ze een goed slagingspercentage gehad. Wij willen dat mensen goede didactische vaardigheden hebben. Daar worden ze dus op getoetst. Als het dan niet in orde is, krijgen ze de mogelijkheid om daaraan te werken en dat alsnog in orde te maken. Je kunt natuurlijk altijd wel gevallen bedenken. Je kunt het nooit met een schaarje knippen. Dat is ook met geen enkele wetgeving of regel uit te sluiten.

De heer Sienot (D66):

Ja, mevrouw ... meneer de voorzitter. Nu doe ik het weer.

De voorzitter:

U bent er wel door geobsedeerd, geloof ik.

De heer Sienot (D66):

Ik hoor de minister nu eigenlijk zeggen: ik weet het niet helemaal met die zestien gevallen. En: wat ik wel weet, is dat wij meer verkeersveiligheid willen bereiken. Nou, dat willen wij ook. Zij vraagt zich ook af dat bindende karakter de truc is? En zegt: we willen in elk geval voorkomen dat het vrijblijvend wordt. Nou, dat willen wij ook. Maar dit middel, op deze manier, is te rigide. Ik zou me kunnen voorstellen dat we zeggen: op die manier straffen we pechvogels, daar gaan we mee stoppen. We gaan als de wiedeweerga op zoek naar iets beters. Dat wat beters gaan we dan implementeren, maar in de tussentijd gaan we niet vasthouden aan een sanctie waarvan we eigenlijk, in alle

eerlijkheid, moeten constateren dat die niets bijdraagt aan alle doelen die we onszelf gesteld hebben.

Minister Van Nieuwenhuizen-Wijbenga:

Dat ben ik echt niet met de heer Sienot eens. Hij wekt nu de suggestie dat het puur een loterij is, dat deze mensen bij wijze van spreken zomaar uit de tombola zijn komen rollen. Ik kan natuurlijk nooit in een individueel geval terugvoeren wat dat precies voor de verkeersveiligheid betekend zou hebben. Maar het is natuurlijk ook weer niet zo dat ze het zomaar voor niks, per ongeluk, omdat het de examiner niet aanstond, niet hebben gehaald. Er is gewoon serieus naar gekeken. Het is niet voor niks ook maar een kleine groep. Maar dan mag je er ook wel van uitgaan dat er ook echt iets niet mee in orde was. Als ik de terugkoppeling krijg dat er sprake was van een gebrek aan didactische vaardigheden, vind ik dat we niet moeten willen dat die mensen zonder dat ze dit eerst op orde brengen gewoon door mogen gaan alsof ze net zo goed zijn als al die anderen. Het is helemaal niet zo dat ze dit nooit meer mogen.

Even kijken. Dit heb ik allemaal al gehad. De heer Dijkstra heeft gesproken over een pasfoto op de pas. Die pasfoto zou dan moeten worden verwerkt door IBKI. Dat komt neer op een aanvullende verwerking van persoonsgegevens, waarvoor op grond van de geldende privacywetgeving ook een goede reden moet zijn. Ik begrijp de behoefte. We zijn ook in gesprek met het CBR en IBKI over alternatieve maatregelen. Met IBKI is bijvoorbeeld afgesproken om de bevoegdheidschecker, om de bevoegdheid te kunnen controleren, toegankelijker te maken. Maar een pasfoto verplicht stellen op de WRM-pas is wel een heel zwaar middel. Ik wil graag nog wat meer tijd hebben om te kijken of we het op een andere manier kunnen verbeteren.

De heer Remco Dijkstra (VVD):

We komen zo op de amendementen die ik hiervoor heb. Eventueel kom ik met een motie, als dat makkelijker is. De privacy en alle eisen worden er nu weer bijgehaald, omdat het gaat om een paspoort en registratie en omdat het in de systemen moet. Als ik een keer een weekend ga skiën in Winterberg, maken ze gewoon een foto, die plakken ze op een pasje en dat is het. En dat wordt dan gelamineerd. Zo ingewikkeld moet het allemaal niet zijn. Ik bedoel het echt eenvoudig, gewoon om te kunnen zien of het Henk is of zijn broer Hans.

Minister Van Nieuwenhuizen-Wijbenga:

Maar ik denk dat het toch wel weer anders wordt als de heer Dijkstra zich op zijn skipas ineens gaat voordoen als de skileraar. Dan wil je wel weten of dit klopt. Die foto van meneer Dijkstra zit er inderdaad op, maar heeft meneer Dijkstra die opleiding wel afgerond? Je moet die twee dingen toch weer bij elkaar brengen. Anders kan een rijinstructeur zelf wel een pasfotootje meenemen. Het gaat om een combinatie van de identiteit en de bevoegdheid. Die moet je bij elkaar brengen. Ik wil graag met de sector spreken over hoe we dat duidelijker kunnen maken.

Voorzitter, volgens mij ben ik erdoorheen.

De voorzitter:

Heerlijk, dat wilde ik u net voorstellen. Ik schors tot 12.45 uur voor de lunch. Dan kunt u allen even eten. Om 12.45 uur gaan we door met dit debat. Dan gaan we luisteren naar de tweede termijn van de Kamer. Ik zeg dat ook even voor de fractiesecretarissen en ambtelijk secretarissen. Na de lunch beginnen we dus niet meteen met de regeling. Om 12.45 uur beginnen we gewoon met de tweede termijn van dit debat. De regeling zal niet plaatsvinden voor 14.00 uur hedenmiddag. Dit zijn even wat waterstanden voor de mensen in dit gebouw. Tot zover.

De vergadering wordt van 12.12 uur tot 12.45 uur geschorst.

De voorzitter:

Ik zou het waarderen als de woordvoerders in de zaal zijn. Ik las even een ordedebat in. Daartoe geef ik graag het woord aan de eerste woordvoerder van dit debat, de heer Laçin.

De heer Laçin (SP):

Dank, voorzitter. We hebben een goede eerste termijn gehad, met een goed debat. We hebben het vooral ook over de sanctie gehad, die in de wet komt. De minister is met een handreiking gekomen; ze heeft ons gevraagd om eventueel met een tegenvoorstel te komen. Dat willen we gaan doen, alleen kunnen we dat niet binnen een halfuur in een lunchpauze voor elkaar krijgen; daarvoor vinden we de tijd te kort. Daarom hebben wij als Kamer overleg gehad en willen wij de tweede termijn van dit debat uitstellen tot uiterlijk de week na de herfstvakantie. De tweede termijn kunnen we dan gebruiken om met een tegenvoorstel, een amendement, een verbetering van de wet te komen zodat iedereen daar blij mee is en we de sector ook kunnen verbeteren. Vandaar het verzoek om de tweede termijn uit te stellen tot na de herfstvakantie.

De voorzitter:

Dat lijkt me een helder voorstel. Het is vrij simpel dan. Ik ga kijken of er een meerderheid bestaat voor dat voorstel. Als die meerderheid niet bestaat, dan heeft u het niet gewonnen en gaan we gewoon verder met de tweede termijn. Dus ik heb dan een meerderheid nodig, van Kamerleden, dus niet van de aanwezigen. Mensen spreken immers allemaal namens een fractie en ik tel dan het aantal fractieleden dat zij vertegenwoordigen. De heer Van Aalst, die ik als eerste het woord geef, spreekt namens de PVV en brengt dan twintig stemmen in, zo reken ik even. De heer Van Aalst.

De heer Van Aalst (PVV):

Steun voor dit voorstel, voorzitter.

De heer Von Martels (CDA):

Voorzitter, graag met de negentien stemmen van het CDA steun voor dit voorstel.

De voorzitter:

Het wordt een beetje het Eurovisie Songfestival. May I have the votes of the D66-fractie, please?

De heer Sienot (D66):

Ook negentien stemmen voor dit voorstel.

De heer Remco Dijkstra (VVD):

Het was inderdaad een goed debat dat we hebben gevoerd met elkaar. Ik begrijp dat een aantal leden behoefte hebben om nog wat accenten te zetten. We hebben een open debat met elkaar gevoerd, wat echt een compliment waard is. Ik vind het een beetje jammer voor de mensen die gekomen zijn, want we gaan dan een andere keer verder. Maar ik sluit me daarbij aan, als dat het voorstel inderdaad verbetert. En ik hecht er wel aan dat we inderdaad dat tijdspad vasthouden, zodat de wet ook niet vertraagd ingaat, want de behoefte om de branche te verbeteren is er zeker en iedereen wil ermee aan de slag.

De voorzitter:

Dat lijkt me alleszins duidelijk. Er is inmiddels een Kamermeerderheid voor dit ordevoorstel, dus om de tweede termijn uit te stellen tot de eerste week na het herfstreces, als ik het goed zeg. Dat is dus bij dezen aangenomen. Dan dank ik de minister voor haar aanwezigheid. Ze mag iets eerder naar huis vandaag. O, niet naar huis, zegt u? Dan dank ik de aanwezigen voor de eerste termijn.

De algemene beraadslaging wordt geschorst.

De voorzitter:

Ik schors tot 14.15 uur en dan hebben wij de regeling van werkzaamheden.

De vergadering wordt van 13.06 uur tot 14.15 uur geschorst.

Voorzitter: Arib