



Harbers, Mark

Akkoord, zie enkele wijzigingen in
Kamerbrief



Aan
Van

Minister van Infrastructuur en Waterstaat
Persoonsgegevens

nota

Beslisnota kabinetsreactie advies 'van rijles naar
rijonderwijs'

TER BESLISSING

Datum

9 mei 2022

Onze referentie

IENW/BSK-2022/38259

Opgesteld door

Persoonsgegevens

Bestuurskern

Persoonsgegevens

Beslistermijn

1 week

Uiterlijk bij

13 mei 2022

Bijlage(n)

7



Harbers, Mark

18 mei bij
mij

Aanleiding

Aan u wordt voorgelegd de kabinetsreactie op het advies 'Van rijles naar rijonderwijs' van de heer Roemer (hierna: het advies). Een conceptversie hiervan heeft u ter informatie gelezen. U heeft in reactie daarop gevraagd met een dekkingsvoorstel te komen en daarna de kabinetsreactie ter besluitvorming voorgelegd te krijgen. Op 26 april jl. is de kabinetsreactie in concept besproken in de CFL. Daarin is geconcludeerd dat het stuk – onder voorbehoud van afstemming met JenV over één passage, dit is reeds gebeurd – rechtstreeks kan worden geagendeerd in de MR van 25 mei 2022. U bent indiener van dit stuk.

Geadviseerd besluit

Wij vragen u:

- Bijgaande kabinetsreactie en bijbehorende bijlagen aan te bieden aan de ministerraad en daartoe het bijgevoegde aanbiedingsformulier te ondertekenen voor behandeling als hamerstuk.
- De bijgevoegde brief aan de Tweede Kamer te ondertekenen wanneer de ministerraad akkoord is, zodat die brief kan worden verstuurd.
- Akkoord te gaan met het dekken van de financiële consequenties van de besluitvorming vanuit de investeringsimpuls verkeersveiligheid.
- In te stemmen met een nadere verkenning naar de voor- en nadelen van het oprichten van een apart zelfstandig bestuursorgaan (zbo) en het (tijdelijk) beleggen van extra taken bij bestaande zbo's.

Beslistermijn

Met het oog op agendering in de MR van 25 mei aanstaande dienen de stukken vóór 20 mei aangeleverd te worden bij AZ.

Toelichting

Het advies is uitgewerkt in 19 maatregelen om de kwaliteit op het gebied van de rijopleiding, het rijexamen, de rijinstructeur en de rij scholen te verbeteren. Deze maatregelen zijn ambtelijk uitgewerkt in een plateauplanning. Concreet wordt in de kabinetsreactie besloten te starten met het uitvoeren van plateau 1 uit deze plateauplanning. Na afronding hiervan vindt besluitvorming plaats over plateau 2.

Reeds in gang gezette maatregelen - prestatieladder

De Kamer is meerdere keren geïnformeerd over de maatregelen die, voorafgaande aan de kabinetsreactie, reeds in gang zijn gezet. In afwachting van de kabinetsreactie wordt hieraan doorgewerkt. Reeds in gang gezette

maatregelen betreffen onder meer een pilot collegiale toetsing en een verkenning naar de keuring van dubbele bediening in lesauto's. Vanuit IenW is reeds voorzien in het instellen van een projectteam dat belast is met het uitvoeren van het advies.

De Kamer is ook geïnformeerd over het plan dat het CBR ontwikkelt om consequenties te verbinden aan slagingspercentages van rijsscholen. De prestatieladder kan naar verwachting begin juni naar de Kamer worden gestuurd. Dit plan is reeds ambtelijk besproken met IenW en met de rijsschoolbranche. Kern van de prestatieladder is dat het CBR op kan treden tegen rijsscholen met structureel lage slagingspercentages en rijsscholen met structureel hoge slagingspercentages kan belonen. Invoering van de prestatieladder is voorzien in 2023. Deze draagt daarmee niet bij aan de actuele problematiek rondom de opgelopen reserveringstermijnen voor examens bij het CBR.

Appreciatie advies

In de concept kabinetsreactie wordt het advies in algemene zin omarmd vanuit de overtuiging dat de maatregelen uit het advies nodig zijn om de problemen in de rijsschoolbranche te verhelpen. Deze problemen variëren van misstanden in de branche tot lage kwaliteit van rijonderwijs en een gebrek aan innovatie- en organisatiekracht in de rijsschoolbranche.

De maatregelen uit het advies hebben consequenties voor consumenten, rijsscholen, uitvoeringsorganisaties, wet- en regelgeving en financiën. Daarom zijn deze met alle betrokken stakeholders, waaronder CBR, IBKI en de rijsschoolbranche, uitgewerkt in de plateauplanning. Daarbij is er bewust voor gekozen het advies stapsgewijs in te voeren. Het ineens invoeren van alle maatregelen achten rijsschoolbranche en uitvoeringsorganisatie niet wenselijk en uitvoerbaar. Voor de rijsscholen zou dit bijvoorbeeld betekenen dat zij ineens worden geconfronteerd met een verplicht leerplan, toezicht op de naleving hiervan, toezicht op de bedrijfsvoering en nieuwe eisen aan instructeurs.

Gezamenlijk is besloten in de plateauplanning prioriteit te geven aan het aanpakken van misstanden in de rijsschoolbranche en het verhogen van de kwaliteit van het rijonderwijs. Het kabinet beoordeelt daarbij per plateau en per deelproject of de op dat moment ingevoerde maatregelen uit het advies de doelstelling voldoende dichterbij hebben gebracht en of vervolgactie nodig is, waarbij de financiële gevolgen van een vervolgstap voor onder meer de begroting van IenW worden meegewogen. Hierdoor is de invoering van het advies behapbaar gemaakt en gespreid over de tijd. Zaken die met elkaar samenhangen zitten in één plateau. Er kan voor worden gekozen niet tot het doorlopen van een volgend plateau over te gaan als daarvoor wordt geconcludeerd dat de opbrengst of het draagvlak onvoldoende is.

Nadere verkenning oprichten zelfstandig bestuursorgaan

De heer Roemer adviseert een nieuw zbo op te richten, de Curriculum Commissie Autorijonderwijs (CCA) die onder meer taken krijgt met betrekking tot het onderwijs aan leerlingen en instructeurs en het toezicht op de naleving daarvan door rijsscholen. Met alle betrokken partijen is geconcludeerd dat het niet wenselijk is om het oprichten van de CCA voorwaardelijk te maken aan het geven van een vervolg aan het advies.

Datum

9 mei 2022

Onze referentie

IENW/BSK-2022/38259

Uiterlijk bij

13 mei 2022

Bijlage(n)

7

Aan

Minister van Infrastructuur en Waterstaat

Van[Persoonsgegevens](#)

Zoals eerder besproken moeten we de (tijdelijke) bevoegdheden van CBR en IBKI op gebied van CCA wel omgeven met de nodige onafhankelijkheid. In gesprek met de branche kwam bijvoorbeeld de inrichting met een onafhankelijke commissie onder de vleugels van CBR en IBKI aan de orde. Zie daartoe ook wijziging in de Kamerbrief.

Voorgesteld wordt om het CBR en het IBKI in plateau 3 tijdelijk extra bevoegdheden te geven op het gebied van het toezicht op het onderwijs (CBR) en het stellen van eisen aan (opleidingen van) instructeurs (IBKI). Daarna kan worden besloten in plateau 4 de CCA op te richten. Dit voorstel is tot stand gekomen op basis van de eisen die worden gesteld aan het vormen van een nieuw zbo en op basis van een eerste verkenning naar andere mogelijkheden om deze taken te beleggen. Aangezien dit zbo een belangrijk onderdeel is van het advies is het voorstel om een nadere verkenning te doen naar de voor- en nadelen van het oprichten van een nieuw zbo en het al dan niet tijdelijk beleggen van bovengenoemde taken bij CBR en IBKI in plateau 3.

Politieke context

De Kamer is in vijf Kamerbrieven geïnformeerd over de voortgang van reeds in gang gezette acties.¹ Het advies is twee keer besproken in de Kamer: één keer vlak na de aanbidding van het advies in een nota overleg CBR op 19 april 2021 en één keer in een commissiedebat CBR op 5 oktober 2021.

Naar aanleiding van het nota overleg zijn drie relevante moties aangenomen. De eerste is de motie Hagen/De Hoop die het kabinet verzoekt 'om samen met het CBR en de rijsscholenbranche de adviezen uit het rapport-Roemer voortvarend op te pakken²'. Hieraan is uitvoering gegeven door een aantal maatregelen in gang te zetten en tevens met alle betrokken stakeholders in werksessies te bespreken hoe de maatregelen uit het advies kunnen worden uitgewerkt. De in de werksessies getrokken conclusies zijn vertaald in de bijgesloten plateauplanning.

De andere twee moties verzoeken de prijseffecten van het rapport-Roemer voor de consument in kaart te brengen.³ Hieraan wordt uitvoering gegeven door bij de besluitvorming over ieder plateau de gevolgen voor de kosten in het algemeen en de prijs voor de consument specifiek in kaart te brengen. In plateau 1 (huidige besluitvorming) zijn deze consequenties voor de prijs voor consumenten er niet. Op de financiële consequenties van de besluitvorming wordt hieronder ingegaan.

Financiële overwegingen

Om het mogelijk te maken om invulling te geven aan de aanbevelingen uit het advies is (structureel) budget benodigd. Vanuit het principe dat 'elke dienst de eigen broek ophoudt' is gekeken naar dekking binnen de DGMO-begroting. Daarom wordt voorgesteld om middelen uit de investeringsimpuls verkeersveiligheid aan te wenden. Van de investeringsimpuls verkeersveiligheid (IVV) resteert nog ca. € 250 mln. tot 2030. Voorgesteld wordt om daar maximaal € 4 mln. van over te hevelen naar **Hoofdstuk XII** voor aanloopfase in de jaren 2022-2024 ten behoeve van plateau 1. Voor dekking van de structurele opgave als gevolg van deze besluitvorming wordt gekeken naar verhoging van de CBR-tarieven, IBKI en RDW. Dat kost echter tijd om uit te werken en biedt daarom geen oplossing voor de korte termijn. Besluitvorming over de structurele opgave vindt volgend voorjaar op zijn vroegst plaats, aangezien enkele wettelijke taken bij CBR moeten worden aangepast en dat vergt tijd. De ontwikkeling van de

¹ [Kamerbrief advies Roemer](#) 14 april 2021, [Kamerbrief toezeggingen nota overleg CBR](#) 17 juni 2021, [Kamerbrief stand van zaken CBR](#) 28 september 2021, [Kamerbrief Verzamelbrief verkeersveiligheid](#) 26 november 2021, [Kamerbrief stand van zaken verkeersveiligheid](#) 15 april 2022.

² Motie Hagen/de Hoop, kamerstuk 29398 nr. 919.

³ Motie Alkaya (29398 nr. 928) en motie Van Baarle en Stoffer (29398 nr. 926).

Datum

9 mei 2022

Onze referentie

IENW/BSK-2022/38259

Uiterlijk bij

13 mei 2022

Bijlage(n)

7

Aan

Minister van Infrastructuur en Waterstaat

Van

[Persoonsgegevens](#)

prestatieladder (€500 mln.) wordt gefinancierd vanuit de egaliseringsreserve van het CBR.

Datum
9 mei 2022

Onze referentie
IENW/BSK-2022/38259

Uiterlijk bij
3 mei 2022

Financiële gevolgen Plateau 1 (x€1.000):

		2022	2023	2024	2025	2026	2027	opmerking
ZBO bijdrage	CBR	500						gedekt
Beleidscapaciteit	IenW	100	300					uit IVV
ZBO bijdrage	CBR	300	1.050					uit IVV
ZBO bijdrage	IBKI	220	330					uit IVV
ZBO bijdrage	RDW	150	400					uit IVV
Opdrachtenbudget VV		430	400					uit IVV
Totale uitgaven voor plateau 1		1.700	2.480	PM	PM	PM	PM	

Bijlage(n)
7

Aan
Minister van Infrastructuur en Waterstaat

Van
Persoonsgegevens

Voor volgende plateaus geldt dat de gevolgen voor consumentenprijs, collectieve lasten (IenW en uitvoeringsorganisaties) en rijtscholen per maatregel in beeld zullen worden gebracht. Algemene notie hierbij is dat invoering van het advies niet per se een kosten- of prijsverhogend effect heeft. Het aanpakken van misstanden, zoals het verbinden van consequenties aan slagingspercentages, kan per saldo leiden tot minder herexamens en dus lagere kosten voor consument en CBR.

Juridische overwegingen

De maatregelen die in plateau 1 worden ontwikkeld hebben op onderdelen gevolgen voor wet- en regelgeving die later zal moeten worden geïmplementeerd. In bijlage 3 is een overzicht gegeven.

Krachtenveld

Er is breed draagvlak voor het advies en de plateau planning voor de uitvoering van de maatregelen uit het advies. Er is door alle betrokken partijen intensief samengewerkt bij zowel de totstandkoming van het advies als de uitwerking in de plateau planning. Daarbij wordt veel urgentie gevoeld het advies daadwerkelijk uit te voeren. Ook de kabinetsreactie die in concept voorligt is afgestemd met alle betrokken stakeholders. De wens en verwachting bij de betrokkenen is dat nu snel wordt begonnen met uitvoering van het advies. Wij verwachten dat de Kamer deze urgentie deelt, zeker in het licht van voornoemde motie Hagen/De Hoop.

Koepelvorming rijtscholen

Voor wat betreft de rijtschoolbranche geldt dat het draagvlak is uitgesproken door het georganiseerde deel van de branche. Dit zijn de Koepel in oprichting, BOVAG en de ANWB-rijtscholen. Dit zijn partijen die alle groot belang hechten aan kwalitatief goed rijonderwijs en zich afzetten tegen rijtscholen die bijvoorbeeld

Harbers, Mark

20-5-2022 11:04:59

In de tussentijd graag ook nog een keer analyse van de financieringsmogelijkheden van die koepel, zie gesprek wat we hadden

bedrijfsmodellen hanteren waarbij dit niet de hoogste prioriteit lijkt te hebben. Verwacht kan worden dat zij zich kunnen verzetten tegen het uitvoeren van het advies. Op 7 april heeft u gesproken met de heer Vaessen en de heer Roemer. Daarbij is afgesproken dat u een bezoek brengt aan de koepel. Dit bezoek wordt op basis van uw agenda na de zomer gepland.

Uitvoering en lastendruk

Op alle onderdelen die bij de uitvoeringsorganisaties zijn belegd zullen uitvoeringstoetsen worden gedaan.

Het projectteam heeft vanwege de mogelijk grote consequenties vroegtijdig ambtelijk contact gelegd met het Adviescollege Toetsing Regeldruk (ATR). Het ATR heeft een adviserende rol als regelgeving leidt tot zogenaamde regeldruk voor burgers en bedrijven. Bij de verdere uitwerking van het advies zal een regeldrukeffecten-/kostenanalyse moeten worden opgesteld en een MKB-toets moeten worden gedaan.

Inbreng van de SWOV

De SWOV concludeert dat de in het advies opgenomen aanbevelingen over een nationaal leerplan en een opleiding in fasen of modules naar verwachting geen effect hebben op het ongevalsrisico van jonge automobilisten. Voor het verlagen van het ongevalsrisico van jonge automobilisten is het vooral van belang dat zij:

1. ervaring opdoen in (relatief) veilige omstandigheden;
2. getraind zijn in het herkennen van gevaren;
3. in brede zin zich leren te weren tegen de verleidingen van risicogedrag.

Opgemerkt zij dat er weinig onderzoek is gedaan naar de effecten van de rijopleiding voor de verkeersveiligheid. Daarvoor loopt ook het project 'roze pasje ander jasje', waar al een begin wordt gemaakt met het onderzoeken van de gevolgen van modulair examineren (één van de adviezen van de heer Roemer) voor de rijvaardigheid van de leerling.

Medeoverheden

De bekostiging van plateau 1 vindt plaats uit de investeringsimpuls verkeersveiligheid. De investeringsimpuls verkeersveiligheid is gericht op het verbeteren van de verkeersveiligheid van het onderliggend wegennet. Het besteden van middelen uit de impuls verkeersveiligheid aan de uitwerking van het advies Roemer (plateau 1) kan door de medeoverheden gezien worden als niet (volledig) in lijn met de beoogde inzet van de middelen uit de investeringsimpuls verkeersveiligheid.

Communicatie

Er is contact opgenomen met DCO over de communicatie, exacte afspraken over woordvoering en evt. persbericht moeten nog worden gemaakt.

Datum

9 mei 2022

Onze referentie

IENW/BS-2022/38259

Uiterlijk

13 mei 2022

Bijlage(n)

7

Aan

Minister van Infrastructuur en Waterstaat

Van

[Persoonsgegevens](#)

Bijlagen

Volgnummer	Naam	Informatie

04 (bijlage 1)	Kabinetsreactie advies 'Van Rijles naar rijonderwijs	GAAT NAAR KAMER
05 (bijlage 2)	Plateauplanning	GAAT NAAR KAMER
06 (Bijlage 3)	Overzicht juridisch kader maatregelen advies	GAAT NAAR KAMER
07 (bijlage 4)	Advies 'Van rijles naar rijonderwijs	GAAT NAAR KAMER
08 (bijlage 5)	Notitie SWOV	GAAT NAAR KAMER
09 (bijlage 7)	Beslisnota plateauplanning	GAAT NAAR KAMER

Datum

9 mei 2022

Onze referentie

IENW/BSK-2022/38259

Uiterlijk bij

13 mei 2022

Bijlage(n)

7

Aan

Minister van Infrastructuur en Waterstaat

Van

[Persoonsgegevens](#)



OPENBAAR

TER BESLISSING

Aan Minister van Infrastructuur en Waterstaat
Van **Persoonsgegevens**

Datum
31 december 2021
Onze referentie
IENW/BSK-2021/335845
Opgesteld door
Persoonsgegevens
Bestuurskern

nota

Beslisnota uitwerking

Ben wel benieuwd in hoeverre plateau-planning correspondeert met de verwachtingen in de sector, in de Kamer en in de buitenwereld (consumenten). Graag in aanloop naar beslisnota na krokusreces keer bespreken in DGMO staf.

Bestuurskern
13

1. Aanleiding

Op 14 april 2021 heeft de heer Roemer zijn advies 'Van rijles naar rijonderwijs' (Bijlage 3, hierna: 'het advies') aangeboden. Hierin staan 19 voorstellen voor maatregelen om de kwaliteit van het rijonderwijs, het rijexamen, rij scholen en rijinstructeurs te verbeteren. De toenmalige minister heeft bij het aanbieden van dat advies aan de Kamer aangegeven dat:

- een aantal korte termijn acties wordt opgepakt, de Kamer is hierover in een brief na de zomer en een brief in aanloop naar het commissiedebat verkeersveiligheid op 2 december geïnformeerd;
- verdere besluitvorming over het advies wordt voorbereid zodat een missionair kabinet hierover kan besluiten. Dat gebeurt middels deze nota.

2. Geadviseerd besluit

Wij vragen u:

- Kennis te nemen van de inhoud van deze nota en de plateauplanning;
- Uw reactie en eventuele vragen aan ons mee te geven;
- Of u in kunt stemmen met het formuleren van een kabinetsreactie op het advies 'Van rijles naar rijonderwijs' eind maart, waarbij de plateauplanning als basis dient;

Wij vragen u daarbij specifiek te reageren op de stappen die in de eerste fase van de voorgestelde plateauplanning (plateau 1) staan:

- Het instellen van een projectorganisatie bij IenW;
- Het instellen van een commissie die adviseert over het leerplan;
- Het geven van een opdracht aan het CBR om nieuwe exameneisen te ontwikkelen en tot steviger afspraken te komen met rij scholen via onder meer de inschrijfovereenkomst;
- Het geven van een opdracht aan het IBKI om een werkgroep in te stellen die voorstellen ontwikkelt voor een leerplan voor (docenten van) instructeurs, het sanctioneren van bijscholing en het mogelijk maken ambtshalve onderzoek naar vakbekwaamheid.

Indien de huidige plateauplanning als basis wordt genomen dient dekking voor de daarin voorgestelde stappen te worden gevonden. De financiële consequenties voor IenW (€2 miljoen in 2022) zijn onderdeel van de begrotingsbesluitvorming. Op dit moment is er dus nog geen dekking voorhanden. Voordat deze besluitvorming is afgerond zullen er wel voorbereidende, maar nog geen onomkeerbare stappen worden gezet. De totale kosten van het gehele traject

voor IenW zijn zowel afhankelijk van de vraag of het advies deels of in zijn geheel wordt ingevoerd als van de keuzes die hierbij worden gemaakt. In paragraaf 5.4 wordt hierop nader ingegaan.

3. Aanleiding voor het advies

Er zijn al lang uiteenlopende problemen in het rijonderwijs die ook al lange tijd niet oplosbaar zijn. In een notendop op te delen in misstanden, lage kwaliteit van onderwijs en bestuurlijke problemen.

Misstanden: deze komen onder meer voor doordat er een (te) grote afhankelijkheid is van één rijinstructeur, er prikkels/bedrijfsmodellen zijn die niet gericht zijn op goed onderwijs en er weinig tot geen toezicht bestaat op rij scholen en rijinstructeurs.

Kwaliteit rijonderwijs: het huidige model is examen gestuurd, er worden géén eisen gesteld aan het rijonderwijs en hier is ook geen toezicht op. De druk op de tarieven verhindert innovatie. Dit alles vertaalt zich onder meer in structureel lage slagingspercentages.

Bestuurlijk: de rij schoolbranche is versnipperd, een koepel ontbreekt nu. Slecht presterende rij scholen bezorgen de branche een slecht imago. De relatie met het CBR is niet optimaal. Dit alles is er debet aan dat constructieve gesprekken en afspraken over verbeteringen in de branche altijd moeizaam verliepen.

De rij schoolsector zelf heeft vanuit deze situatie in 2019 het initiatief genomen om tot veranderingen te komen bij monde van de Alliantie Samen Sterk. De minister van IenW heeft hieraan opvolging gegeven door de heer Roemer te vragen een onafhankelijk advies uit te brengen over de kwaliteit van de autorijschoolbranche voor rijbewijs B. Op 14 april 2021 heeft de heer Roemer zijn advies 'Van Rijles naar Rijonderwijs' (het advies 'Roemer') aan de minister van IenW aangeboden. Hierin staan 19 voorstellen om de kwaliteit van het rijonderwijs, het rijexamen, de rij scholen en de rijinstructeurs te verbeteren.

In het notaoverleg CBR van 19 april 2021 is een motie van D66 (mevr. Hagen) aangenomen die vroeg voortvarend aan de slag te gaan met dit advies. Hieraan is uitvoering gegeven door een aantal korte termijn maatregelen uit te voeren en door de besluitvorming over de echt structurele verbeteringen, de kern van het advies, voor te bereiden zodat het volgende kabinet daarover kan besluiten.

In september 2021 is een projectgroep bestaande uit ambtenaren van het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat (IenW) en Onderwijs, Cultuur en Wetenschap (OCW) gestart. Opdracht was in kaart te brengen in welke stappen de 19 maatregelen uit het advies kunnen worden ingevoerd. Bijgevoegde concept plateauplanning (bijlage 1) is hiervan het resultaat.

Deze plateauplanning is tot stand gekomen op basis van werksessies met alle bij het advies betrokken partijen. In deze werksessie zijn gezamenlijk conclusies getrokken over de wijze waarop het advies kan worden ingevoerd en wie daarbij welke verantwoordelijkheid draagt.¹ Op 12 januari 2022 heeft over deze plateauplanning een overleg met de directies van CBR en IBKI plaatsgevonden.

¹ Zie bijlage 8,9 en 10 voor deze gezamenlijke conclusies. ¹ Deelnemende partijen waren LBVI, RST, LBKR, VRB, FAM, VVB (allen brancheverenigingen), VVN, TeamAlert, CNV, FNV, ANWB, BOVAG, CBR, IBKI, ministeries OCW en IenW.

Datum

31 december 2021

Onze referentie

IENW/BSK-2021/335845

Uiterlijk bij

10 januari 2022

Bijlage(n)

6

Aan

Minister van Infrastructuur en Waterstaat

Van

Persoonsgegevens

Op 21 januari was hierover een overleg met alle betrokken partijen. Alle partijen zijn voorstander van het zetten van vervolgstappen conform deze planning.

4. Plateauplanning

4.1 Toelichting plateauplanning

In het advies van de heer Roemer staat een klaverblad met 19 maatregelen om de kwaliteit van het rijonderwijs, het rijexamen, rij scholen en rijinstructeurs te verbeteren. De projectgroep is gevraagd in kaart te brengen welke samenhangende stappen kunnen worden gezet om deze maatregelen uit te voeren.

Gekozen is om hiervoor gebruik te maken van de methodiek plateauplanning. Dit is een manier om complexe implementaties op te splitsen in beheersbare en haalbare deelprojecten. Na afronding van ieder deelproject zijn er reeds voordelen, kan worden getoetst of het einddoel is gehaald en of volgende plateaus nodig zijn. Bij die start kan worden afgestemd op gewijzigde omstandigheden. Het gehele implementatietraject van het advies telt maximaal vier plateaus.

Daarbij is, voor zover op dit moment mogelijk, ook in kaart gebracht welke consequenties het nemen van deze stappen heeft voor wet- en regelgeving, regeldruk, kosten en bedrijfsvoering. De consequenties van plateau 0 en plateau 1 zijn goed in te schatten. Voor de meeste stappen in plateau 2, 3 en 4 geldt dat gevolgen voor kosten, regeldruk en uitvoering pas in kaart kunnen worden gebracht als de stappen in plateau 1 zijn doorlopen (zie ook onder '5. Consequenties maatregelen'). Deze consequenties beïnvloeden daarmee ook de haalbaarheid van de planning.

De opbouw van de plateauplanning is als volgt:

0. In plateau 0 (korte termijn – april 2021 – zomer 2022) is een aantal kortetermijnmaatregelen in gang gezet, waarvan een deel is afgerond. Hierover is geen besluitvorming meer nodig.
1. In plateau 1 (ontwerpen – april 2022 – april 2023) wordt een aantal ontwikkelingen in gang gezet. Zo wordt voorgesteld een commissie in te stellen die adviseert over onder meer het leerplan voor de leerling rijbewijs B, modulair opleiden en modulair examineren. Het CBR kan parallel aan het leerplan nieuwe exameneisen voorstellen. IBKI wordt gevraagd een voorstel te doen om de maatregelen uit te werken die de kwaliteit van rijinstructeurs verhogen.
2. In plateau 2 (operationaliseren december 2022 – april 2024) kan op basis van het leerplan worden gewerkt aan het leerlingvolgsysteem, eisen aan het toezicht op het rijonderwijs en het veranderen van het aantal toets- en examenmomenten. Al deze zaken moeten worden geoperationaliseerd, dat houdt ook in dat pilots plaats moeten vinden. In dit plateau wordt tevens wijziging van wetgeving in gang gezet.
3. In plateau 3 (invoeren 2023 e.v.) worden veel maatregelen wettelijk ingevoerd, zoals het leerplan, het toezicht op de naleving daarvan, leerlingvolgsysteem en het leerportfolio, nieuwe eisen aan rijinstructeurs en docenten van de rijopleiding, nieuwe exameneisen en toetsmomenten en de modulaire rijopleiding. Ook worden nieuwe bevoegdheden die uit de wettelijke eisen en de plateauplanning voortkomen toebedeeld aan het CBR en het IBKI.
4. In plateau 4 (afronden) wordt de Curriculum Commissie Autorijonderwijs (CCA) geïntroduceerd (zie toelichting onder 4.3). Deze neemt een aantal taken van het CBR en mogelijk het IBKI over. Ook kan deze een aantal

Datum

31 december 2021

Onze referentie

IENW/BSK-2021/335845

Uiterlijk bij

10 januari 2022

Bijlage(n)

6

Aan

Minister van Infrastructuur en Waterstaat

Van

[Persoonsgegevens](#)

maatregelen invoeren die noodzakelijk zijn verbonden aan de introductie van de CCA, zoals de landelijke klachtenregeling.

4.2 Afwijkingen van advies 'van rijles naar rijonderwijs'

Omdat de opdracht was om de consequenties van het advies in kaart te brengen, heeft de projectgroep het volledige advies als uitgangspunt voor zijn werk genomen en zijn geen maatregelen veranderd/heroverwogen.

Vier maatregelen zijn niet in de plateauplanning uitgewerkt:

- Met betrekking tot maatregel 6a ('Werk toe naar een systeem van permanente verkeerseducatie in basis- en voortgezet onderwijs') geldt, zoals in het advies ook wordt geconstateerd, dat verkeerseducatie nu al in de leerdoelen van het primair onderwijs is opgenomen. Voor het voortgezet onderwijs geldt dat deze maatregel nauw samenhangt met de reeds in gang gezette uitvoering van de motie Lacin en Von Martels.^[1] Deze motie vraagt aandacht voor verkeersveiligheid in het voortgezet onderwijs. Toegezegd is dat de Kamer in het voorjaar van 2022 nader wordt geïnformeerd over het uitvoeren van deze motie.
- Voor maatregel 10 uit het advies ('Laat het CBR één examenmoment per leerling toewijzen²⁾') is in de werksessie van 19 november 2021 door alle partijen gezamenlijk geconcludeerd dat deze maatregel niet uitvoerbaar en niet nodig is. Invoering van deze maatregel leidt ertoe dat processen tussen het CBR en de rij scholen niet meer op elkaar aansluiten. Het leerlingvolgsysteem biedt daarbij voldoende waarborgen om alle leerdoelen te halen en dat te controleren, ook als deze niet in het praktijkexamen aan bod (kunnen) komen. Daarmee er is geen noodzaak deze maatregel in te voeren.
- In het advies wordt voorgesteld dat maatregel 14 ('Stel verzekering bij een garantiefonds verplicht') wordt uitgevoerd door de rij schoolbranche. In de werksessie van 29 oktober is door de rij schoolbranche bevestigd dat dit aan hen is. De rij schoolbranche bepaalt daarbij zelf de planning en het tempo. Bij de introductie van het garantiefonds kan er voor gekozen worden om rij scholen hier verplicht aan te laten deelnemen. Dit kan door het als eis te stellen voor inschrijving in het rij scholenregister.
- Maatregel 19 ('Start met lokaal en regionaal overleg over samenwerking en arbeidsmarktomstandigheden en richt een commissie voor inkomensverbetering in') is op 9 november in een werksessie besproken met vakbonden en rij schoolbranche. Daarin is geconcludeerd dat er op dit gebied veel mogelijk is, waarbij sociale partners verantwoordelijk zijn voor het uitvoeren van deze maatregel. De rol van IenW is hooguit faciliterend; daarom is deze maatregel niet in de plateauplanning uitgewerkt.

4.3 Curriculum Commissie Autorijonderwijs en tijdelijke bevoegdheden bij het CBR en IBKI

^[1] [Motie van de leden Lacin en Von Martels over aandacht voor verkeersveiligheid in het voortgezet onderwijs](#), Kamerstuk 35591 nr. 9 Hieraan wordt uitwerking gegeven in samenwerking met het ministerie van OCW, docenten, de VO-Raad, VVN en TeamAlert. De Kamer wordt in het voorjaar van 2022 over de voortgang geïnformeerd.

² Idee achter deze maatregel is dat het rij scholen onmogelijk wordt gemaakt om alleen examens aan te vragen op bijvoorbeeld een tijdstip waarop er files staan, zodat rijden op de snelweg niet geëxamineerd en dus niet geleerd hoeft te worden.

Datum

31 december 2021

Onze referentie

IENW/BSK-2021/335845

Uiterlijk bij

10 januari 2022

Bijlage(n)

6

Aan

Minister van Infrastructuur en Waterstaat

Van

Persoonsgegevens

In het advies wordt voorgesteld een nieuwe autoriteit (Zelfstandig Bestuursorgaan (zbo)) te introduceren, de Curriculum Commissie Autorijonderwijs (CCA). De taken die op basis van het advies aan de CCA zouden worden toebedeeld zijn:

- Ontwerpen en vaststellen van het leerplan inclusief modules.
- Toezicht houden op de kwaliteit van het rijonderwijs en de bedrijfsvoering van rij scholen, waaronder deelname aan een garantiefonds.
- Het ontwikkelen en beheren van het leerlingvolgsysteem.
- Het vaststellen van de wijze van examinering.
- Het vaststellen en beheren van een onafhankelijke klachtenregeling over rij scholen, rijinstructeurs en examinatoren van het CBR en het IBKI.
- Op termijn het overnemen van de taken van het IBKI rondom certificering van rijinstructeurs en het formuleren van eisen voor hun opleiding.

Datum

31 december 2021

Onze referentie

IENW/BSK-2021/335845

Uiterlijk bij

10 januari 2022

Bijlage(n)

6

Aan

Minister van Infrastructuur en Waterstaat

Van

Persoonsgegevens

In het advies staat de inschatting dat het oprichten van de CCA drie tot vier jaar duurt. Het huidige kabinetsbeleid is om géén nieuwe zbo's op te richten. Hierover is met het ministerie van BZK gesproken. Uit dit gesprek blijkt dat om gegronde redenen van dit beleid kan worden afgeweken, maar dit is alleen in zeer uitzonderlijke gevallen gebeurd.

Een zbo staat los van het ministerie en daarmee op afstand van de minister, ook valt een zbo buiten de parlementaire controle van de Tweede Kamer. De vraag is, gezien het kabinetsbeleid en de positie van een zbo m.b.t. de minister of een zbo de juiste organisatievorm is voor de nog op te richten CCA. Daarnaast dient ook rekening te worden gehouden wat de introductie van een nieuw zbo betekent voor de bestaande zbo's (CBR en IBKI). Ook dienen de kosten van de introductie van een nieuw zbo te worden meegewogen.

Het voorwaardelijk maken van het oprichten van de CCA aan het invoeren van een andere maatregelen in het advies betekent dat tijd verloren gaat en kan kan leiden tot het niet tot uitvoering brengen van het advies. Gezien de breed gedeelde wens om snel voortgang te boeken, die ook verwoord is in de motie Hagen, is daarom met alle betrokken partijen gesproken over de vraag waar de CCA aan de CCA toebedeelde taken die nu nog bij IBKI en het CBR zijn belegd (zoals het vaststellen van de wijze van examineren en certificeren) daar voorlopig ook te laten; Het CBR tijdelijk te belasten met het toezicht op het rijonderwijs en het beheer van het leerlingvolgsysteem en een aantal extra eisen gerelateerd aan rij scholen, zoals de slagingspercentages; De rij schoolbranche het initiatief te laten nemen tot het opstellen van een garantiefonds.

Uit de conclusies van de consensus is om:

- De aan de CCA toebedeelde taken die nu nog bij IBKI en het CBR zijn belegd (zoals het vaststellen van de wijze van examineren en certificeren) daar voorlopig ook te laten;
- Het CBR tijdelijk te belasten met het toezicht op het rijonderwijs en het beheer van het leerlingvolgsysteem en een aantal extra eisen gerelateerd aan rij scholen, zoals de slagingspercentages;
- De rij schoolbranche het initiatief te laten nemen tot het opstellen van een garantiefonds.

Twee taken die in het advies aan de CCA worden toebedeeld kunnen niet of niet volledig worden ingevoerd zonder dat de CCA wordt opgericht. Het gaat daarbij om:

- Toezicht op de bedrijfsvoering van rij scholen aanvullend op het verstevigen van de bestaande inschrijfovereenkomst van het CBR;
- Het uitvoeren van een sectoromvattende klachtenregeling, naast de bestaande klachtenregeling van het CBR en IBKI;

Voor wat betreft de landelijk klachtenregeling staat in het advies dat de huidige, bestaande klachtenregelingen in de sector, bij het CBR en IBKI, blijven bestaan. Daarnaast is er ook de mogelijkheid om melding te maken bij de Nationale Ombudsman.

Er is ook gekeken naar de mogelijkheid om aan de CCA toebedeelde taken onder te brengen bij de RDW, de ILT of de Onderwijsinspectie:

- Onderwijsinspectie: voor de onderwijsinspectie geldt dat deze geen kennis heeft van de sector en als wettelijke taak heeft toe te zien op onderwijsinstellingen, niet op bedrijven.
- ILT: de ILT heeft aangegeven eventueel beperkt taken uit te kunnen voeren op gebied van bedrijfsvoering, zoals controle op verzekeringen en bevoegdheden, maar niet op gebied van rijonderwijs;
- RDW: de RDW heeft aangegeven eventueel taken uit te kunnen voeren op het gebied van het toezicht op de bedrijfsvoering. De RDW heeft geen kennis en expertise van het rijonderwijs. In de werksessie heeft de RDW toegelicht hoe het erkenningstelsel bij de APK werkt, er was brede instemming dat dit mogelijk een interessant model is voor de rijnschoolbranche.

In de plateauplanning is het nemen van een besluit over de introductie van de CCA nu voorzien in plateau vier. Er zal eerst ervaring worden opgedaan met het tijdelijk beleggen van taken bij het CBR en het IBKI. Mocht dit ertoe leiden alsnog over te gaan tot het oprichten van een nieuwe autoriteit, dan is het advies eerst te onderzoeken wat de juiste organisatievorm hiervoor is, mogelijk dat hieruit komt dat dit een zbo is.

4.4 Vervolgstappen: kabinetsreactie en besluitvorming plateau 1

De opdracht van de projectgroep was in kaart te brengen in welke stappen het advies kan worden ingevoerd. Constatie is dat het advies van de heer Roemer is opgesteld op verzoek van IenW, dat er in de Tweede Kamer en bij stakeholders breed draagvlak voor het advies bestaat en dat IenW vooruitlopend op een kabinetsreactie op het advies reeds korte termijn acties uitvoert. Het geven van een vervolg aan het advies ligt daarom voor de hand.

Ten behoeve van de kabinetsreactie dient tenminste te worden gesproken over de afbakening van de te nemen stappen en de randvoorwaarden waaronder deze worden genomen. Een voorbeeld van randvoorwaarden zijn de uitvoerbaarheid door CBR, IBKI en de rijnschoolbranche en de kosten voor de consument. In het directieoverleg met CBR en IBKI (12 januari 2022) is hierover kort gesproken.

Ten behoeve van de kabinetsreactie dient te worden besloten over:

- I. Het instellen van een programma/projectteam in samenwerking met IBKI, CBR en rijnschoolbranche inclusief budget daarvoor. De geschatte kosten voor IenW zijn €200.000.³
- II. Het instellen van een commissie die het leerplan ontwerpt. Geschatte kosten bedragen €400.000.

³ NB: De leden van het projectteam hebben respectievelijk 2 dagen (projectleider), 1 dag (medewerkers IenW) en 0,5 dag (medewerker OCW). Gedurende de periode tot eind december is dit onvoldoende gebleken. Hier dient aandacht voor te zijn in de periode tot maart. In de nieuwe fase zal naar verwachting fors meer tijd nodig zijn voor het geven van uitvoering aan het advies.

Datum

31 december 2021

Onze referentie

IENW/BSK-2021/335845

Uiterlijk bij

10 januari 2022

Bijlage(n)

6

Aan

Minister van Infrastructuur en Waterstaat

Van

[Persoonsgegevens](#)

- III. Het geven van de opdracht aan het CBR om parallel aan het werk van de commissie exameneisen te ontwerpen en te onderzoeken of de inschrijfovereenkomst met rijscholen of het vademecum versterkt kunnen worden. Het CBR schat in dat dit jaarlijks €500.000 kost.
- IV. Het geven dan de opdracht aan het IBKI een werkgroep in te stellen die voorstellen doet rondom het verbeteren van de kwaliteit van de (docenten van) rijinstructeurs, het sanctioneren bij bijscholing en het instellen van ambtshalve onderzoek naar vakbekwaamheid. Het IBKI schat in dat dit jaarlijks €360.000 kost.

Datum

31 december 2021

Onze referentie

IENW/BSK-2021/335845

Uiterlijk bij

10 januari 2022

Bijlage(n)

6

Aan

Minister van Infrastructuur en Waterstaat

Van[Persoonsgegevens](#)

De dekking van deze kosten loopt mee in de integrale begrotingsbesluitvorming. Daarvoor worden geen onomkeerbare stappen met financiële consequenties gezet voor IenW.

4.5 Vervolgacties plateau 0

Op dit moment wordt aan een aantal kortetermijnmaatregelen gewerkt. De RDW (dubbele bediening), het CBR (verbinden consequenties aan slagingspercentages), het IBKI (onderzoek verbetering keten met politie) en IenW (pilot collegiale toetsing) leveren hiervoor naar verwachting in het eerste kwartaal eerste voorstellen en resultaten op die dan nader besproken kunnen worden.

5. Consequenties maatregelen

5.1 Algemeen

De plateauplanning is zo opgebouwd dat besluitvorming over ieder plateau plaats dient te vinden bij de afronding van het vorige. Dit is mede gedaan omdat de consequenties van veel keuzes in plateau 2 en verder nu niet volledig inzichtelijk te maken zijn. Dit wordt veroorzaakt doordat veel maatregelen met elkaar samenhangen. Zo zijn grote onderdelen van het advies afhankelijk van wat de commissie voor het leerplan vaststelt.⁴ Daarnaast kan op basis van opgedane ervaringen bijsturing van de maatregelen wenselijk zijn. Door telkens per plateau opnieuw besluitvorming te laten plaatsvinden is hiervoor ruimte.

Uiteraard dient er op het moment dat besluitvorming plaatsvindt inzicht te zijn in de consequenties van deze besluiten. Het CBR, het IBKI en de rijschoolbranche hebben aangegeven dat zij dit inzicht kunnen bieden. De projectgroep heeft de consequenties in plateau 1 zo goed mogelijk in beeld gebracht. Ook dient op het moment van besluitvorming voldoende en deugdelijke financiële dekking te zijn. Notie hierbij is dat de afronding van ieder plateau afzonderlijk positieve effecten heeft, ook als volgende plateaus niet of deels worden uitgevoerd.

5.2 Consequenties wet- en regelgeving

Voor de meeste maatregelen is duidelijk of wet- en regelgeving noodzakelijk is en, zo ja, welke en waarom (zie bijlage 2). In algemene zin geldt dat aanpassing van lagere regelgeving op zijn vroegst in kan worden gevoerd richting het einde van plateau 1. Voor aanpassing van wetgeving geldt dat dit op veel onderdelen in plateau 2 kan worden voorbereid en in plateau 3 kan worden ingevoerd. In plateau 1 is hiervan nog geen sprake.

⁴ Het CBR, het IBKI en de rijschoolbranche hebben bij herhaling aangegeven dat het leerplan voorliggend is aan het ontwikkelen van eisen aan toezicht op het rijonderwijs, het vaststellen van het aantal toets- en examenmomenten (inclusief waaraan wordt getoetst en wie deze toets of het examen afneemt), het ontwerpen van het leerlingvolgsysteem en leerportfolio en de opleidingseisen voor rijinstructeurs. CBR, IBKI en de rijschoolbranche hebben ook aangegeven dat de consequenties van deze maatregelen in termen van financiën, regeldruk en uitvoering nu nog niet kunnen worden ingeschat.

5.3 Consequenties uitvoering en lastendruk

In plateau 1 zijn consequenties voor de lastendruk afwezig dan wel beperkt tot betrokkenheid in de ontwerpfase. Het volledig invoeren van het advies betekent dat veel uitvoeringstoetsen dienen te worden gevraagd aan met name het CBR en het IBKI. Vanuit de rijkschoolbranche is in de werksessie aangegeven dat het van belang is oog te hebben voor de impact van de maatregelen op rij scholen. Zeker gezien het grote aantal ZZP'ers in de sector is het van belang goed oog te hebben voor de vraag of de maatregelen te dragen zijn.

Het projectteam heeft vanwege deze mogelijk grote consequenties vroegtijdig contact gelegd met het Adviescollege Toetsing Regeldruk (ATR). Het ATR heeft een adviserende rol als regelgeving leidt tot zogenaamde regeldruk voor burgers en bedrijven. Bij de verdere uitwerking van het advies zal een regeldrukeffecten-/kostenanalyse moeten worden opgesteld. De eerste stap is dat IenW de verplichte MKB-toets uitvoert. Het doel hiervan is om vroegtijdig bij ondernemers na te gaan of de voorgenomen regelgeving werkbaar is en of er nog aandachtspunten vanuit de uitvoeringspraktijk zijn. Deze systematiek maakt deel uit van de reguliere processen bij de totstandkoming van wet- en regelgeving.

5.4 Financiële consequenties

De financiële consequenties voor de besluiten in plateau 1 zijn zo goed mogelijk in beeld gebracht door de projectgroep. Het invoeren van de maatregelen uit het advies kan leiden tot hogere kosten van de consument. De mate waarin dat het geval is kan nader worden vastgesteld wanneer is besloten over de wijze waarop onder meer het leerplan, de modulaire opleiding, de toets- en examenmomenten en het leerlingvolgsysteem zijn vastgesteld. Op deze wijze kan dit effect ook meegenomen worden in de besluitvorming.

Uit onderzoek van het CBR blijkt dat de huidige prijs van een rijopleiding in 2021 gemiddeld €2.750 bedroeg bij een slagingspercentage van 51,6% en een gemiddelde lesprijs van €47,17. Bij het in kaart brengen van de kosten na invoering van de gekozen maatregelen dient ook rekening te worden gehouden met de positieve effecten op de gemiddelde prijs van een (mogelijk) hoger slagingspercentage.

De totale kosten voor IenW voor het invoeren van het gehele advies zijn op dit moment moeilijk in te schatten. Zo is er nu geen (voorstel voor) een leerplan, leerlingvolgsysteem en nieuw zbo. De opbouw van de plateau planning is daarom ook zo dat per plateau besluitvorming plaats dient te vinden. Op basis van eigen inschattingen en inschattingen uit het advies over onder meer de ontwikkelingskosten van nieuwe producten bij de bestaande zbo's, ruimte voor pilots en het oprichten van een commissie voor het leerplan rijbewijs B is onderstaande reeks ter achtergrond meegegeven in de gesprekken over de begrotingsbesluitvorming.

Belangrijke notie bij deze inschattingen is dat een groot deel van de kosten vanaf 2024 samenhangen met het introduceren van een nieuw zbo (de CCA). In het advies wordt ervan uit gegaan dat het oprichten van de CCA maximaal €7,2 miljoen kost, waarbij open is gelaten of hierbij sprake is van tariefsturing of niet.

Datum

31 december 2021

Onze referentie

IENW/BSK-2021/335845

Uiterlijk bij

10 januari 2022

Bijlage(n)

6

Aan

Minister van Infrastructuur en Waterstaat

Van[Persoonsgegevens](#)

Onderstaande tabel is een inschatting van kosten indien voor publieke financiering van de CCA wordt gekozen. Indien wordt gekozen voor tariefsturing zijn de structurele kosten voor IenW een stuk lager. Dit geldt ook indien ervoor wordt gekozen de taken van de CCA bij bestaande zbo's onder te brengen waarbij tariefsturing de norm is. Dit leidt dan wel tot hogere kosten voor de consument.

2022	2023	2024	2025	Struc
2,0	4,0	7,0	10	10

Inschatting kosten IenW bij volledige invoering van het advies (x €1 mln).

Zoals hierboven aangegeven zijn de financiële consequenties van de aan plateau één gebonden voorstellen (€2 mln in 2022) onderdeel van de begrotingsbesluitvorming. Voor plateau twee tot en met vier is dat niet het geval. Een goede dekking voor tenminste plateau één is randvoorwaardelijk voor de kabinetsreactie. Voor de plateau's is op dit moment geen dekking voor handen, een consequentie kan zijn dat dekking gevonden moet worden prioriteitstelling binnen het bredere verkeersveiligheidsprogramma (bijvoorbeeld onbestemde middelen) of bereidheid om hogere tarieven bij CBR te stellen. Wanneer besluitvorming hierover plaatsvindt dient dit effect bekend te zijn.

5.5 Consequenties verkeersveiligheid

In het advies staat dat de maatregelen mede bedoeld zijn om de verkeersveiligheid onder jongeren te verbeteren. IenW heeft de SWOV gevraagd welke invloed het invoeren van het advies naar verwachting heeft voor de verkeersveiligheid. In januari 2022 heeft de SWOV hiertoe een notitie aangeleverd, deze is bijgesloten (bijlage 15).⁵

De SWOV concludeert dat het voor het verlagen van het ongevalsrisico van jonge automobilisten van belang is dat zij:

1. ervaring opdoen in (relatief) veilige omstandigheden;
2. getraind zijn in het herkennen van gevaren;
3. in brede zin zich leren te weren tegen de verleidingen van risicogedrag.

De heer Roemer adviseert om gevaarherkenning te borgen in zowel het theorie-examen, het praktijkexamen als de rijopleiding. Onder het opdoen van ervaring in (relatief) veilige omstandigheden kan bijvoorbeeld begeleid rijden worden verstaan. In Nederland is deze maatregel onder de naam '2toDrive' ingevoerd. Vanaf 2011 eerst als experiment en vanaf begin 2018 definitief. Jongeren mogen vanaf 16,5 jaar rijles nemen en vanaf hun 17e het rijbewijs halen, maar tot aan hun 18e mogen ze alleen begeleid rijden. Door de rijervaring die onder begeleiding wordt opgedaan zullen zij – zo is de verwachting – minder ongevallen krijgen wanneer ze zelfstandig de weg op gaan.

Een evaluatie van het experiment 2toDrive in 2015, op basis van zelf gerapporteerde gegevens, gaf geen uitsluitsel over het veiligheidseffect ervan. Het ongevalsrisico (het aantal ongevallen per afgelegde kilometer) van de 2toDrive-respondenten was wel beduidend lager dan dat van de respondenten met een reguliere rijopleiding. Vanaf 2018 is het in Nederland mogelijk om begeleid rijden mogelijk te maken vanaf 16,5 jaar (2toDrive). Eind 2022 wordt een evaluatie opgeleverd over de jaren vanaf 2018.

⁵ Ons advies is deze notitie bij de kabinetsreactie te voegen.

Datum
31 december 2021

Onze referentie
IENW/BSK-2021/335845

Uiterlijk bij
10 januari 2022

Bijlage(n)
6

Aan
Minister van Infrastructuur en
Waterstaat

Van
[Persoonsgegevens](#)

Met het project Roze Pasje Ander Jasje voert IenW een experiment uit waarmee wetenschappelijk kan worden onderbouwd of twee varianten op het huidige rijexamen (modulair examineren en begeleid rijden) effectief zijn. Hoe goed de nieuwe varianten werken, wordt beoordeeld aan de hand van de rijvaardigheid van de deelnemers, welke op twee momenten plaatsvindt: tijdens het praktijkexamen en tijdens een feedbackrit vier tot zes maanden na het behalen van het rijbewijs.

6. Politieke context

De Kamer heeft het advies Roemer 'van rijles naar rijonderwijs' op 14 april 2021 ontvangen. Op 19 april en op 5 oktober 2021 is hierover met de Kamer gesproken. Beide keren bleek op hoofdlijnen draagvlak te bestaan, over details is het niet gegaan. In het notaoverleg CBR van 19 april 2021 zijn drie moties aangenomen. De motie Hagen (D66) die vroeg het advies voortvarend op te pakken en de moties van DENK en SP die vragen de kosten respectievelijk de maatschappelijk kosten en baten van het advies in beeld te brengen. Voor wat betreft de laatste twee moties geldt dat deze op dit moment nog niet uit kunnen worden gevoerd.

In het commissiedebat CBR van 5 oktober 2021 is aangedrongen op het aanpakken van misstanden in het stelsel op korte termijn. Hiertoe heeft overleg plaatsgevonden met de bij het advies betrokken partijen en heeft geleid tot enkele korte termijn acties. De Kamer is daarover schriftelijk geïnformeerd ten behoeve van het commissiedebat verkeersveiligheid van 2 december 2021.

7. Krachtenveld

7.1 Breed draagvlak

De bij het proces betrokken partijen, waaronder het CBR, het IBKI en de rijnschoolbranche zijn allen positief over het advies, over de gehouden werksessies en over de plateauplanning. Dit wordt mede verklaard doordat het CBR, het IBKI en het georganiseerde deel van de rijnschoolbranche, verenigd in de Alliantie Samen Sterk, al langer pleiten voor maatregelen die de kwaliteit van het rijonderwijs verhogen en misstanden in de sector bestrijden. De werksessie hebben zoals hiervoor aangegeven gezamenlijke input opgeleverd voor de plateauplanning.

7.2 Koepelvorming in de rijnschoolbranche

Een belangrijke ontwikkeling binnen de rijnschoolbranche is de poging tot koepelvorming te komen. In de sector zijn circa 8.000 rijnscholen actief (waarvan ruim 6.600 rijnscholen voor rijbewijs B) en er zijn circa 14.500 rijinstructeurs geregistreerd bij het IBKI. De meesten (circa 80%) zijn werkzaam als zzp'er. De branche is weinig georganiseerd: ongeveer 20% van de rijnscholen is aangesloten bij een van de zeven (!) brancheverenigingen. Er is geen CAO voor instructeurs in loondienst.

Vanuit de brancheverenigingen is de heer Jos Vaessen, onder meer voormalig directeur van het CBR, gevraagd het proces van koepelvorming te begeleiden. Op 17 februari heeft u een gesprek met de heer Vaessen en de heer Roemer over zowel dit proces van koepelvorming als over het advies. Ten behoeve van dit overleg wordt u bij nota nader geïnformeerd.

Datum

31 december 2021

Onze referentie

IENW/BSK-2021/335845

Uiterlijk bij

10 januari 2022

Bijlage(n)

6

Aan

Minister van Infrastructuur en Waterstaat

Van

Persoonsgegevens

Persoonsgegevens

Datum

31 december 2021

Onze referentie

IENW/BSK-2021/335845

Uiterlijk bij

10 januari 2022

Bijlage(n)

6

Aan

Minister van Infrastructuur en
Waterstaat

Van

Persoonsgegevens

Bijlage I: Verantwoording proces

In september 2021 is de projectgroep gestart. Er is een plan van aanpak (bijlage 14) geschreven waarin onder meer de governance op het traject is beschreven. Een aantal relevante elementen daaruit zijn:

1. Alle partijen⁶ die in de Begeleidingsgroep zaten die de heer Roemer bij de totstandkoming van zijn advies betroek, zijn ook betrokken bij het vervolg. Met deze partijen heeft op 24 september 2021 een afsluitende bijeenkomst plaatsgevonden waarin is besloten de begeleidingsgroep op te heffen en via werksessies en bilateraal contact de uitwerking van het advies ter hand te nemen.
2. Aanvullend zijn de Stichting Bevordering Verkeerseducatie en de Samenwerkingsorganisatie Beroepsonderwijs Bedrijfsleven (SBB) betrokken met het oog op de maatregelen over (permanente) educatie en de RDW en ILT met oog op de maatregelen over het houden van toezicht.
3. Alle partijen zijn ten minste één keer gevraagd schriftelijke input te leveren ten behoeve van de plateauplanning.
4. Met de partijen waar het advies Roemer het meest impact op heeft (CBR, IBKI, rijnschoolbranche) zijn maandelijkse voortgangsgesprekken gevoerd.
5. Alle partijen hebben geparticipeerd in twee werksessies op 29 oktober en 19 november 2021.
6. Uitzondering hierop zijn de CNV en de FNV: over het advies met betrekking tot arbeidsvoorwaarden is op 9 november 2021 een separate werksessie georganiseerd samen met rijnschoolbranche.
7. Bij de drie werksessies zijn gezamenlijke conclusies getrokken en vastgesteld over de wijze waarop het advies Roemer kan worden uitgevoerd. Deze zijn bijgesloten (bijlagen 8, 9 en 10).
8. Op 7 december had de rijnschoolbranche via de koepel in oprichting een gesprek met afdelingshoofd verkeersveiligheid en de directeur WV.
9. Op 12 november en 12 januari is met de directies van het CBR en het IBKI gesproken in een themasessie (verslagen bijlage 11 en 12).
10. De concept plateauplanning is gedeeld met alle betrokken partijen en is op 21 januari met hen besproken.
11. De LBVI, RST, VRB, FAM, LBKR, VVB en VVRI zijn betrokken via de koepel in oprichting. De ANWB en de BOVAG hebben aangegeven zich nu niet door de koepel i.o. te willen laten vertegenwoordigen. De heer Jos Vaessen is aangesteld als onafhankelijk procesbegeleider om de koepel tot stand te helpen brengen.

Datum

31 december 2021

Onze referentie

IENW/BSK-2021/335845

Uiterlijk bij

10 januari 2022

Bijlage(n)

6

Aan

Minister van Infrastructuur en Waterstaat

Van

[Persoonsgegevens](#)

⁶ LBVI, RST, LBKR, VRB, FAM, VVB, VVN, TeamAlert, CNV, FNV, ANWB, BOVAG, CBR, IBKI, ministeries OCW en IenW.