

Vergaderjaar 2007–2008

**31 278**

## **Wijziging van de Wet rijonderricht motorrijtuigen 1993 naar aanleiding van de evaluatie van de doeltreffendheid en de effecten van deze wet in de praktijk**

**Nr. 3**

### **MEMORIE VAN TOELICHTING**

#### **1. ALGEMEEN DEEL**

##### **1.1 Inleiding**

Het onderhavige wetsvoorstel bevat de wijzigingen van de Wet rijonderricht motorrijtuigen 1993 (WRM 1993) die wenselijk zijn gebleken naar aanleiding van de uitkomsten van de evaluatie van de doeltreffendheid en de effecten van deze wet in de praktijk.

##### **1.2 Evaluatie WRM 1993**

In 2003 is de WRM 1993 in opdracht van de minister van Verkeer en Waterstaat door het bureau Traffic Test geëvalueerd. Dit leverde het beeld op dat de kwaliteit van de rijinstructeur sinds 1995, het jaar van inwerkingtreding van de WRM 1993, niet of nauwelijks is toegenomen, een lichte verbetering van de kwaliteit van de rijlessen is waar te nemen, de examens te veel gericht zijn op feitenkennis en te weinig op competenties en praktische toetsing van didactische vaardigheden. Hieruit voortvloeiend gaf Traffic Test in zijn rapport «Evaluatie Wet Rijonderricht Motorrijtuigen 1993» van januari 2003 een aantal aanbevelingen.

##### **1.3 Aanbevelingen naar aanleiding van de evaluatie**

Bij brief van 29 juni 2004 (Kamerstukken II, 2003/04, 29 200 XII, nr. 143) heeft de minister van Verkeer en Waterstaat vijf concrete wijzigingsvoorstellen genoemd, die in zeer belangrijke mate ook de steun hebben van de branche. Het betreft:

1. het afschaffen van de vooropleidingseis VMBO. In plaats hiervan kan elke kandidaat voorafgaand aan de opleiding tot rijinstructeur een assessment worden aangeboden om hem of haar inzicht te geven in zijn of haar slagingskans voor het examen;
2. het richten van het examen op competenties naast feiten. Het B-certificaat zal daarbij gaan dienen als basiscertificaat voor de rijopleider. Alle andere certificaten kunnen pas worden gehaald als vervolg op het B-certificaat;
3. het bieden van een voorziening in de WRM 1993 die het ontwikkelen van specifieke deelcertificaten mogelijk maakt. Ook hiervoor vormt het

- B-certificaat de basis. De specifieke deelcertificaten betreffen de certificaten «voortgezette rij-opleiding», «leerbepalingen» en «theorie-instructie»;
4. het verplichten tot het volgen van een stage;
  5. het vervangen van de periodieke applicatietoets door een verplichte periodieke bijscholingscursus.

#### **1.4 Nadere uitwerking**

De hiervoor onder 1. tot en met 5. genoemde punten zijn inmiddels nader uitgewerkt. Daarbij bleek ten aanzien van een aantal punten enige aanpassing van de voorstellen wenselijk. Een en ander wordt hierna toegelicht.

##### *Ad 1 De vooropleidingseis*

Inmiddels heeft de Europese Commissie aangekondigd te willen gaan werken aan een richtlijn voor rijinstructeurs. Een van de onderwerpen die daarbij aan de orde zullen komen is een vooropleiding voor aspirant rij-instructeurs. Als voorbereiding op een dergelijke richtlijn heeft de EC een studiegroep benoemd, die gevraagd is aanbevelingen te doen en voor draagvlak in het Europese veld te zorgen. Nederland was in deze studiegroep vertegenwoordigd (bureau Traffic Test). Tijdens de «draagvlak-sessies» is de Nederlandse rijschoolbranche (BOVAG en FAM) aanwezig geweest. De studiegroep heeft haar advies inmiddels uitgebracht. De vooropleidingseis is daarmee een onderwerp waarover in het Europese veld overeenstemming bestaat.

In dat kader is het onwenselijk nu deze eis te schrappen als deze binnen enige tijd toch weer als gevolg van Europese regelgeving zal moeten worden geïmplementeerd. Buiten de formele procedures is een procedure ontwikkeld voor personen die niet aan de vooropleidingseis voldoen, maar waarvan duidelijk is dat zij over de competenties beschikken die voor het vak nodig zijn. Deze personen kunnen de zgn. intredetoets afleggen. Daarin wordt getoetst of deze personen beschikken over kennis die op VMBO-niveau is. Als de betrokkene voor de intredetoets slaagt, kan hij deelnemen aan het examen rijinstructeur. Deze intredetoets wordt nu afgeschaft. Personen die niet aan de vooropleidingseis voldoen en het examen rijinstructeur willen afleggen worden verplicht eerst de geschiktheidstest te halen. Overeenkomstig het uitgangspunt voor het examen en de stage, richt ook de geschiktheidstest zich meer op de competenties van de betrokkene. Deze geschiktheidstest is een beknopte test die zich met name richt op de aanleg en geschiktheid voor het beroep en de daarvoor vereiste competenties. De test is dus niet zozeer gericht op cognitieve kennis, maar in het bijzonder op factoren die een zekere voor-spellende waarde hebben ten aanzien van het toekomstige beroeps-functioneren. Bij een voldoende positief testresultaat kan de betrokkene vervolgens het examen rijinstructeur afleggen.

Omdat het bovengenoemde advies van de studiegroep voor een Europese richtlijn ten behoeve van rijinstructeurs voor dit wetsvoorstel voor het overige geen substantiële wijzigingen aankondigt en zowel de regering als de branche voortgang willen boeken met de gewenste kwaliteitsverbetering van het rijonderricht, wil de regering dit wetsvoorstel in procedure brengen voor de Europese richtlijn kan worden verwacht.

##### *Ad 2 Competentiegerichte examinering*

In opdracht van het exameninstituut IBKI heeft DHV B.V. een rapport opgesteld met daarin een model voor competentiegericht examineren. Het rapport is besproken in de adviesgroep WRM. De aanbevelingen zijn door de adviesgroep en vervolgens door de minister van Verkeer en Waterstaat overgenomen.

Er worden drie fasen onderscheiden. Elke fase kent een tweetal examen-thema's.

1. Fase I: Competent in verkeersdeelnamen
  - Thema I.1: Theorie (kennisbasis)
  - Thema I.2: Taakuitvoering in de praktijk
2. Fase II: Competent als rijinstructeur: de didactische voorwaarden
  - Thema II.1: Lesvoorbereiding
  - Thema II.2: Lesuitvoering en evalueren
3. Fase III: Competent als rijinstructeur: bekwaam handelen in authentieke situaties
  - Thema III.1: Proeven van bekwaamheid
  - Thema III.2: Eindgesprek (facultatief)

Elke fase kent een beslismoment.

Fase 1 wordt afgesloten met twee examens: in een theorietoets wordt de noodzakelijke kennisbasis beoordeeld en in een praktijkkrit wordt de taakuitvoering in de praktijk beoordeeld. Bij een voldoende resultaat in fase 1 (verkeersdeelnamen) kan de kandidaat door naar fase 2 (didactisch competent als rijinstructeur). Fase 2 wordt afgesloten met twee theorieexamens. Een examen bestaat uit casusopgaven, het andere uit handelingskeuzeopgaven, die zoveel mogelijk aan de (les)praktijk zijn gerelateerd. Bij een voldoende resultaat in fase 2 kan de kandidaat door naar de stage. Na het examen krijgt hij een certificaat dat geldig is voor de duur van de stage en begint hij de stage.

#### *Ad 3 Specifieke deelcertificaten*

Het onderbrengen van deze certificaten in de WRM 1993 zou betekenen dat alleen een instructeur die in het bezit is van een specialisatiecertificaat, in de bepaalde discipline les mag geven. Verwacht wordt dat deze verplichting alleen met intensieve handhaving zal worden nageleefd. Tevens kan als ongewenst neveneffect optreden dat leerlingen beperkt worden in het vinden van en de keuze van de rijnschool, omdat rijinstructeurs niet verplicht kunnen worden zich in de specialisaties te bekwaamen. Het belang van de betrokken materie voor de kwaliteit van het rijonderricht wordt echter onderkend. Daarom wordt de primaire inhoud van de specialisatietakken opgenomen in het basiscertificaat rijinstructeur, waardoor ieder instructeur zich in deze specifieke taken bekwaamt. Dit betekent een handhaving van de huidige status quo; er vindt geen verzwaring ten opzichte van de huidige situatie plaats. Daarnaast neemt de opleidingsbranche inmiddels initiatieven om als aanvullende kwalificatie voor deze specifieke taken op vrijwillige basis bijscholingscursussen te organiseren, een ontwikkeling die de regering zeer toejuicht.

#### *Ad 4 De stage*

Een beginnend rijinstructeur wordt verplicht stage te volgen (artikel 12a, eerste lid). De verplichte stage wordt aansluitend aan het examen gedaan. Voor de categorie B duurt de stage maximaal twaalf maanden. Die stageduur is bepaald overeenkomstig de ondergrens van de gemiddelde inwerktijd van nieuwe instructeurs met een certificaat in een professionele rijnschool in de branche. Deze stageduur maakt het ook voor het grote aantal kandidaten dat een avond- of weekendopleiding rijinstructeur volgt (ca. 40% van het totaal aantal examenkandidaten) mogelijk aan de stageverplichting te voldoen. Voor de aanvullende certificaten (A, C, D, BE, CE en DE) geldt een stageduur van maximaal zes maanden. Deze kortere stageduur staat in verhouding tot de stageduur voor de categorie B. Bij de aanvullende categorieën gaat het alleen nog maar om voertuigspecifieke didactiek.

Voor de stage ontvangt de stagiair een certificaat met een tot de duur van de stage beperkte geldigheidsduur en kan hij rijonderricht geven (artikel 13, eerste lid, onderdeel a). De stagiair mag alleen rijonderricht geven

onder directe begeleiding van zijn stagementor (art. 7, vijfde lid). Zolang de stage plaatsvindt, kan een stagiaire niet volledig zelfstandig rijonderricht geven. Er staat dan immers nog niet vast dat de betrokkene het vereiste niveau bezit. Bovendien wordt op die manier oneigenlijk gebruik van het certificaat voorkomen. Het instituut is verantwoordelijk voor de beoordeling van de stage (artikel 2, eerste lid, onderdeel c).

Het vinden van een stageplaats blijft te allen tijde de verantwoordelijkheid van de kandidaat. Het is voor een kandidaat aan te bevelen een rijinstructeursopleiding te zoeken bij een opleidingsinstituut dat voor hem een stageplaats kan regelen. De branche heeft zich verplicht tot het bieden van voldoende stageplaatsen en stagebegeleiders.

De inhoudelijke eisen ten aanzien van de stage zullen worden uitgewerkt in het Besluit rijonderricht motorrijtuigen en de Regeling rijonderricht motorrijtuigen (artikel 12a, tweede lid). Het volgende staat de regering daarbij voor ogen.

De stage zal worden begeleid door een stagebegeleider/mentor die ook het bewijs van de stageverrichtingen mede ondertekent. Daarnaast zal de stage worden beoordeeld door een stagebeoordelaar. Het instituut wijst de stagebeoordelaars aan. Tijdens de stage worden de didactische competenties als rijinstructeur van de kandidaat in een authentieke lessituatie beoordeeld, dan wel worden authentieke bewijzen verzameld van deze competenties (bijvoorbeeld via videodossiers), die door een stagebeoordelaar worden beoordeeld. In beide gevallen gaat het om beoordelingen van ten minste twee verschillende lessen, omdat beoordeling van competenties niet gekoppeld dient te worden aan toetsing met het karakter van een momentopname. Bij een voldoende resultaat in de stage, als de kandidaat heeft laten zien dat hij in authentieke situaties als rijinstructeur competent handelt, krijgt hij een certificaat met een geldigheidsduur van vijf jaar (artikel 13, aanhef en onderdeel b).

Het besluit zal voorzien in een regeling waarbij in het geval dat een stagiair wegens gewichtige en verschoonbare redenen (bijvoorbeeld door langdurige ziekte, zwangerschap of faillissement van opleidingsinstituut) de stage niet af heeft kunnen maken, een eenmalige verlenging van een certificaat met een geldigheidsduur van maximaal vier aaneengesloten maanden mogelijk is, afhankelijk van de ernst van de reden.

In de stage laat de betrokken rijinstructeur zien dat hij competent is in het geven van rijonderricht in een authentieke lessituatie. Iemand die stage heeft gevolgd voor de motorrijtuigcategorieën B, C of D hoeft geen afzonderlijke stage meer te volgen voor de motorrijtuigcategorieën BE, CE of DE.

#### *Ad 5 De bijscholing*

De rijinstructeur wordt verplicht tot het volgen van bijscholing (artikel 12b, eerste lid). Er wordt gekozen voor een gemengde opzet. De bijscholing bestaat uit theorie- en praktijkonderdelen, die bij voorkeur jaarlijks afwisselend gevolgd moeten worden. De branche heeft voorgesteld om in het eerste, het derde en het vijfde jaar theoriebijscholing aan te bieden en in het tweede en het vierde jaar praktijkbeoordeling. Om jaarlijkse administratie en daarmee gemoeide lasten te voorkomen wordt dit niet verplichtend opgelegd. Wel wordt aanbevolen het ritme theorie-praktijk-theorie-praktijk-theorie te volgen omdat dit als de meest efficiënte volgorde wordt beschouwd om de kennis optimaal op peil te houden.

De inhoudelijke voorschriften ten aanzien van de bijscholing zullen worden uitgewerkt in een nieuw Besluit rijonderricht motorrijtuigen 2008

en een nieuwe Regeling rijonderricht motorrijtuigen 2008 (artikel 12b, derde lid). Daarbij staat het volgende voor ogen.

De theoretische bijscholing zal qua omvang drie dagen beslaan. Voor de theoretische bijscholing stelt het instituut op advies van de Centrale Examen Commissie (CEC) de leerdoelen vast. Gelet op de verhouding tussen het rijk en het instituut en de verantwoordelijkheid van de minister van Verkeer en Waterstaat voor de kwaliteit van het rijonderricht, moeten deze leerdoelen door deze minister worden goedgekeurd (artikel 12b, tweede lid). Een opleidingsinstituut biedt zijn cursus ter certificering aan het instituut aan. Het instituut toetst die cursus na advies van de CEC vervolgens aan de vastgestelde leerdoelen. Als het instituut de cursus goedkeurt, wordt de betrokken cursus gecertificeerd. Voor de certificering van de cursussen door het instituut zullen heldere professionaliteitscriteria aan de bijscholingsdocenten worden opgesteld, zoals de eisen van het bezit van een geldig WRM-certificaat en ten minste 3 jaar ervaring als rij-instructeur. Het instituut houdt in het register bij wie wanneer de theoretische bijscholing heeft bijgewoond (artikel 4, tweede lid). Op die manier kan het instituut toezicht houden op de uitvoering van de theoriebijscholing in de praktijk. Door middel van de rijksgecommitteerden houdt de minister van Verkeer en Waterstaat hierin toezicht op het instituut (artikel 2, vierde lid). Nadere eisen ten aanzien van de theoriebijscholing worden in overleg met de branche ingevuld en in de eerder genoemde uitvoeringsregelgeving neergelegd.

De praktische bijscholing beslaat in beginsel twee dagdelen. De praktijkbijscholing wordt onder verantwoordelijkheid van het instituut uitgevoerd. Het instituut is verantwoordelijk voor de planning en de uitvoering van de praktijkbijscholing. Indien het resultaat van de tweede praktijkbeoordeling negatief is, dan wordt de kandidaat verplicht een derde praktijkbeoordeling te ondergaan. Is het resultaat opnieuw negatief, dan wordt een herintrederstraject opgelegd. Omdat deze begeleiding echt de kwaliteit van de instructeur meet – een goede instructeur heeft dus niets te vrezen –, vindt de regering het reëel hieraan een beoordelingsaspect te koppelen. Als de laatste praktijkbeoordeling in vijf jaar niet goed is, is de enige mogelijkheid voor de betrokkene om het beroep van rijinstructeur te kunnen blijven uitoefenen het deelnemen aan het herintrederstraject en het behalen van een positief resultaat in dat traject.

Het voorgaande betekent:

1. is de eerste beoordeling van de bijscholing onvoldoende, maar de tweede beoordeling van de bijscholing voldoende, dan volgt verlening van een nieuw certificaat;
2. is de eerste beoordeling van de bijscholing voldoende, de tweede beoordeling van de bijscholing onvoldoende, maar de derde beoordeling van de bijscholing voldoende, dan volgt verlening van een nieuw certificaat;
3. is de eerste beoordeling van de bijscholing voldoende, maar zijn de tweede en de derde beoordeling van de bijscholing onvoldoende, dan verklaart het instituut het certificaat ongeldig;
4. zijn de eerste en de tweede beoordeling van de bijscholing onvoldoende en ook de derde beoordeling van de bijscholing onvoldoende, dan verklaart het instituut het certificaat ongeldig;
5. zijn de eerste en de tweede beoordeling van de bijscholing onvoldoende, maar is de beoordeling van de derde, extra bijscholing voldoende, dan volgt verlening van een nieuw certificaat.

Als het instituut de beoordeling van ten minste de laatste van de in vijf jaar gevolgde praktische bijscholingen als onvoldoende vaststelt, wordt het certificaat ongeldig verklaard. Wil betrokkene als rijinstructeur werkzaam blijven, dan rest hem slechts deel te nemen aan het herintrederstraject.

Het instituut houdt de resultaten van de praktijkbegeleiding bij in het register.

Ook hier zal het besluit voorzien in een regeling waarbij in het geval dat een rijinstructeur wegens gewichtige en verschoonbare redenen één van de vijf bijscholingsdelen niet tijdig heeft kunnen volgen, een eenmalige verlenging van een certificaat met een geldigheidsduur van maximaal twaalf aaneengesloten maanden mogelijk is, afhankelijk van de ernst van de reden. Een en ander betekent wel dat de betrokkene tijdig aan de bijscholing moet beginnen. Dit om te voorkomen dat hij te weinig tijd heeft om de bijscholing volledig te volgen in de vijf jaar tussen zijn geldige certificaat en het nieuwe certificaat.

Als de rijinstructeur in een periode van vijf jaren voldoende bijscholing heeft gevolgd met voldoende resultaat, ontvangt de rijinstructeur een nieuw certificaat met een geldigheidsduur van vijf jaar (artikel 13, eerste lid, onderdeel b). Indien het oordeel over de twee praktijkbeoordelingsmomenten (in een periode van vijf jaar) tot een negatief resultaat leidt, zal de betrokken rijinstructeur een derde praktijkbeoordeling moeten volgen. Na een negatief resultaat voor de beoordelingen of wanneer een of meer bijscholingsdelen definitief worden gemist, kan die rijinstructeur alleen nog zijn beroep uitoefenen als hij deelneemt aan het zogenaamde herintrederstraject. Op het herintrederstraject wordt aan het eind van dit onderdeel nader ingegaan.

Het instituut is verantwoordelijk voor het toezicht op de theoretische en de uitvoering van de praktische bijscholing (artikel 2, eerste lid, onderdelen d en e).

Het CBR heeft een rijopleiding in stappen (RIS) ontwikkeld. De rijinstructeur leidt degene die een rijbewijs wil halen op in stappen. De betrokken kandidaat gaat steeds een stap verder, als hij of zij de vorige stap voldoende beheerst. In totaal doorloopt een kandidaat op deze manier 39 scripts (in telegramstijl nauwkeurig beschreven handelingen). Deze scripts zijn verdeeld over vier modules. Iedere module wordt afgesloten met een toets. *De eerste en tweede* toets worden door een rijinstructeur afgenomen. De derde toets wordt door het CBR afgenomen. De vierde en laatste toets is het praktijkexamen. Evaluatie van de RIS toonde aan dat het slagingspercentage fors hoger ligt dan bij kandidaten die een reguliere rijopleiding hebben gevolgd. Verder geeft de RIS een betere voorbereiding op deelname aan het verkeer.

De RIS wordt gegeven door rijinstructeurs die RIS-gecertificeerd zijn. Om RIS-gecertificeerd te worden, volgt een rijinstructeur zes trainingsdagen (vijf theoriedagen en een afsluitende praktijkdag). Het CBR verstrekt de betrokken rijinstructeur vervolgens een pasje met een beperkte geldigheidsduur van 1 jaar. Voor die geldigheidsduur verloopt, moet de betrokken rijinstructeur deelnemen aan een halve dag praktijkbeoordeling en een halve dag applicatietraining. Na deelname wordt de geldigheidsduur van het pasje met maximaal 1 jaar verlengd (peildatum 1 januari). Voor RIS-gecertificeerde rijinstructeurs kan de RIS-praktijkbeoordeling beschouwd worden als vervanger van de WRM-praktijkbeoordeling, onder de voorwaarde dat de RIS praktijkbeoordeling, net als de WRM-praktijkbeoordeling, kijkt naar de instructeur in een praktische lessituatie. De duur en de inhoud van de RIS praktijkbeoordeling zullen worden afgestemd op die van de WRM- praktijkbeoordeling. Onder die voorwaarde zullen de RIS-gecertificeerde rijinstructeurs worden ontheven van de WRM-praktijkbijscholing (artikel 12b, vierde lid).

Als gevolg van de nieuwe regelingen in de uitvoeringsregelgeving waarbij de geldigheidsduur van het certificaat wordt verlengd in het geval de betrokkene de stage of de bijscholing wegens gewichtige en verschoon-

bare redenen niet of met een onvoldoende resultaat heeft kunnen volgen, vervalt hoofdstuk VIA Ontheffingen. Voor de inwerkingtreding van deze wet verleende ontheffingen behouden echter hun geldigheid voor de duur waarvoor zij zijn verleend, tenzij de betrokkene voor het verstrijken van de geldigheidsduur voldoet aan de eisen uit artikel 7 van de wet (artikel III).

Indien een rijinstructeur in het bezit is van een certificaat voor verschillende motorrijtuigcategorieën als bedoeld in het de richtlijn rijbewijzen, volgt hij in ieder geval voor één van die categorieën theoretische en praktische bijscholing. Het voldoen aan de bijscholingseisen in één categorie staat gelijk aan het voldoen aan de bijscholingseisen voor de overige categorieën (artikel 12b, eerste lid).

In het advies van het OPV vraagt de RAI aandacht voor de lasten voor de branche als gevolg van de invoering van een verplichte vijfjaarlijkse bijscholing. In antwoord daarop kan gesteld worden dat de gemiddelde lasten van de instructeur niet zullen stijgen; integendeel: gemiddeld zal er sprake zijn van een forse lastendaling. De huidige vrijwillige opleiding als voorbereiding op de verplichte applicatietoets heeft een gemiddelde duur van 10 dagen. 90 tot 95% van alle instructeurs volgt deze opleiding. In de nieuwe situatie is er weliswaar sprake van een verplichte bijscholing; deze bijscholing duurt echter slechts 3 dagen theorie en twee dagdelen praktijk. Gemiddeld genomen betekent dit derhalve een forse daling van de lasten.

Degene die rijonderricht geeft en van wie de geldigheid van het certificaat niet langer dan vijf jaar is verlopen maar wel rijonderricht wil blijven geven, volgt het herintrederstraject. Hetzelfde geldt voor degene die rijonderricht geeft en die niet heeft deelgenomen aan de theoretische bijscholing of die niet beschikt over een door het instituut vastgestelde positief resultaat van de praktijkbeoordeling, maar toch rijonderricht wil blijven geven (artikel 12c, eerste lid). Het herintrederstraject wordt ingevoerd, omdat het voor de hiervoor genoemde personen niet redelijk wordt geacht dat zij het volledige traject van examen en stage af leggen, alvorens zij een certificaat met een geldigheidsduur van vijf jaar kunnen bemachtigen. Evenmin is het gewenst dat rijinstructeurs die niet meer in het vak werkzaam zijn – en dus niet meer over een geldig (gehouden) certificaat beschikken – alleen door het volgen van het bijscholingstraject weer gerechtigd zijn rijinstructie te geven. Bijscholing is primair bedoeld voor het up-to-date houden van daadwerkelijk in de praktijk uitgeoefende instructeurscompetenties.

Het herintrederstraject wordt een toetstraject, waarmee wordt vastgesteld of de betrokkene nog steeds beschikt over de noodzakelijke competenties. Het herintrederstraject zal naar verwachting bestaan uit een aantal elementen uit het basiscertificaat, waarbij zeker instrumenten met een «proeve van bekwaamheid»-karakter een rol zullen spelen.

Het wordt daarmee lichter dan het traject van het examen en de stage – kandidaten beschikken immers over een eerder behaald certificaat –, maar is zwaarder dan de vijfjaarlijkse cyclus van theoretische en praktische bijscholing, zodat voorkomen wordt dat de bijscholingsverplichting omzeild wordt door het herintrederstraject te kiezen.

Er is bij het herintrederstraject enige analogie met de zogenaamde applicatietoets uit de huidige WRM 1993. In het bestaande systeem van de WRM 1993 hoeven rijinstructeurs met een certificaat dat niet meer geldig is niet het volledige initiële examentraject te volgen, maar kunnen zij hun bevoegdheid weer geldig maken door een voldoende resultaat voor de applicatietoets te behalen. Ook onder het nieuwe stelsel hoeven de betrokken rijinstructeurs niet weer het volledige examentraject af te leggen, maar geldt voor hen het herintrederstraject. Er is echter wel een verschil met de applicatietoets. Het voorgestelde herintrederstraject is uitgebreider en zwaarder dan de applicatietoets. Het herintrederstraject toetst op competenties, waar de applicatietoets op kennis toetste.

Het herintredingstraject staat open voor de rijinstructeur van wie de geldigheid van het certificaat niet langer dan vijf jaar is verlopen. De periode van vijf jaar sluit aan bij de geldigheidstermijn van het instructeurscertificaat, zowel in de huidige als in de gewijzigde WRM 1993. Instructeurs werden door middel van de applicatietoets om de vijf jaar getoetst op hun capaciteiten als rijinstructeur. Nu wordt elke vijf jaar getoetst of de rijinstructeur aan zijn bijscholingsverplichtingen heeft voldaan. De uitkomst van de evaluatie van de WRM 1993 gaf geen aanleiding om de periodiciteit van vijf jaar te wijzigen. Het ligt daarom voor de hand om voor herintreders eenzelfde periode van vijf jaar te hanteren dat het certificaat verlopen mag zijn om nog aan het herintredersstraject te kunnen deelnemen.

Het instituut houdt de resultaten van het herintredersstraject bij in het register (artikel 4, tweede lid).

### **1.5 Overige wijzigingen**

Van de gelegenheid wordt gebruik gemaakt de WRM 1993 te wijzigen ten aanzien van een aantal punten die bij de uitvoering van deze wet wenselijk zijn gebleken:

1. de regeling van de erkenning van in andere EU-lidstaten afgegeven instructeursbewijzen wordt met de Europese en nationale regelgeving in overeenstemming gebracht,
2. de minister van Verkeer en Waterstaat wordt bevoegd een rijksgecommitteerde onder bepaalde omstandigheden te schorsen of te ontslaan,
3. de minister van Verkeer en Waterstaat wordt bevoegd de beloning van de voorzitter en de leden van de commissie van beroep vast te stellen.
4. de tarieven worden niet meer door de minister van Verkeer en Waterstaat vastgesteld, maar door het instituut. Deze tarieven moeten vervolgens wel door de minister van Verkeer en Waterstaat worden goedgekeurd.

Deze punten worden hierna onder de artikelsgewijze toelichting in deze memorie nader uiteengezet.

### **1.6 Betrokkenheid branche**

De onderhavige wijzigingen in de wet- en regelgeving die het gevolg zijn van de evaluatie van de WRM 1993 zijn voorbereid in en akkoord bevonden door de Adviesgroep WRM. In die adviesgroep waren de rijsschoolverenigingen BOVAG en FAM, de belangenvereniging van opleidingsinstituten LBVI, het exameninstituut IBKI, het Opleidings- en Trainingscentrum Rijden (OTCRIJ) van de Koninklijke Landmacht, de Politieacademie, de KNMV en het CBR vertegenwoordigd.

Verder is met de wijzigingen ingestemd door het Overlegorgaan Personenvervoer (OPV) waaraan naast de bovengenoemde partijen ook de Veilig Verkeer Nederland (VVN), de RAI en de Stichting Wetenschappelijk Onderzoek Verkeersveiligheid (SWOV) deelnemen. Waar nodig is naar aanleiding van de vragen en kanttekeningen van het OPV deze toelichting aangepast.

### **1.7 Evaluatie wet**

Vijf jaar na de inwerkingtreding van dit wetsvoorstel zullen de voorgestelde wijzigingen op hun doeltreffendheid en effectiviteit in de praktijk worden geëvalueerd.

## 2 ADMINISTRATIEVE LASTEN

Het onderhavige wetsvoorstel zal niet leiden tot een stijging van de administratieve lasten voor de burger. Het wetsvoorstel heeft wel een geringe stijging van de administratieve lasten voor bedrijven tot gevolg. Daarbij wordt een onderscheid gemaakt tussen de rij-instructeurs en het instituut. Deze extra lasten zijn het gevolg van de veranderingen in het applicatietraject, nu de verplichte vijfjaarlijkse applicatietoets wordt vervangen door een vijfjaarlijkse bijscholing. Dit leidt tot een geringe stijging van de administratieve lasten. Voor de berekening van de in deze paragraaf opgenomen extra administratieve lasten is uitgegaan van de nulmeting administratieve lasten voor bedrijven, ministerie van Verkeer en Waterstaat, eindrapportage 1.0, 2004, peildatum 2002.

### Bestaande situatie

#### *a. basiscertificaat (certificaat voor het rijonderricht rijbewijscategorie B)*

Ter verkrijging van het basiscertificaat voor rij-instructeurs is een tijdsinzet vereist van 30 minuten door de rij-instructeur zelf. Deze tijdsinzet is een gevolg van het reserveren van de examens (20 minuten) en het reserveren van de verplichte EHBO en antislipcursussen (10 minuten). Uitgaande van circa 1370 instructeurs op jaarbasis die het examen voor rij-instructeurs afleggen, bedragen de administratieve lasten op jaarbasis 685 uur.

#### *b. vijfjaarlijkse applicatie*

De bestaande vijfjaarlijkse applicatie vereist van rij-instructeurs een tijdsinzet van 15 minuten voor de aanvraag van de examens. Uitgaande van circa 1200 instructeurs op jaarbasis die de applicatietoetsen aflegden, bedragen de administratieve lasten op jaarbasis 300 uur.

### Nieuwe situatie

#### *a. Basiscertificaat (certificaat voor het rijonderricht rijbewijscategorie B)*

In de nieuwe situatie is ter verkrijging van het basiscertificaat voor rijinstructeurs evenals in de oude situatie een tijdsinzet vereist van 30 minuten, bestaande uit het reserveren van de examens (20 minuten) en de aanvraag van de stagebeoordeling (10 minuten). Uitgaande van circa 1370 instructeurs op jaarbasis die het examen voor rijinstructeurs afleggen, bedragen de administratieve lasten op jaarbasis 685 uur, hetgeen gelijk is aan de bestaande situatie.

#### *b. Applicatie*

De nieuwe vijfjaarlijkse bijscholingsplicht, bestaande uit drie dagen theoretische bijscholing en 2x een praktijkbeoordeling, vereist een administratieve tijdsinzet van 25 minuten. Deze tijdsinzet is het gevolg van het aanvragen van de bijscholingscursussen en de praktijkbeoordelingen. Uitgaande van circa 1200 instructeurs op jaarbasis die de applicatie volgen, bedragen de administratieve lasten 500 uur. Dit betekent een stijging ten opzichte van de oude situatie met 200 uur hetgeen overeenkomt met een stijging van 9000 euro.

## 3 ARTIKELSGEWIJZE TOELICHTING

### Artikel I, onderdeel A

In haar eerdergenoemde brief van 29 juni 2004 heeft de minister van Verkeer en Waterstaat onder andere aangekondigd het B-certificaat als basiscertificaat in te willen voeren. Daaraan ten grondslag ligt ook de wens de kwaliteit van het rijonderricht te verhogen en daarom elke vorm

van initieel rijonderricht en voortgezette rijopleidingen onder de certificaatplicht te brengen.

De definitie van «rijonderricht» is aangepast zodat ook elke vorm van bedrijfsmatig onderricht ten aanzien van het besturen van motorrijtuigen, gericht op het bijbrengen, behouden of verbeteren van de rijvaardigheid en geschiktheid om als bestuurder aan het verkeer deel te nemen, eveneens onder rijonderricht wordt begrepen (artikel 1, onderdeel b, onderdeel 2).

Het bedrijfsmatig adviseren ten aanzien van het besturen van motorrijtuigen, gericht op het bijbrengen, behouden of verbeteren van de rijvaardigheid en geschiktheid om als bestuurder aan het verkeer deel te nemen (bijvoorbeeld rijvaardigheidsadviezen, voortgezette rijopleidingen (VRO's), anti-sliptrainingen, Broemcursussen, cursussen Het Nieuwe Rijden, en dergelijke meer), valt onder deze definitie. Voor al die bedrijfsmatige activiteiten is een certificaat vereist. Voor het uitoefenen van een bedrijfsmatige activiteit is vereist dat de betrokken activiteiten geregeld, methodisch en stelselmatig worden uitgevoerd. Er moet sprake zijn van continuïteit in de uitoefening van de activiteiten; de activiteiten moeten enige tijd duren of met regelmaat terugkeren. De activiteiten moeten in zekere omvang en anders dan incidenteel worden uitgeoefend. Voor de bedrijfsmatige uitoefening is geen winstoogmerk vereist. Deze invulling van het begrip «bedrijfsmatig» komt overeen met de invulling van dat begrip in andere wet- en regelgeving en in de jurisprudentie.

De nieuwe definitie van «rijonderricht» omvat ook het onderricht in het besturen van motorrijtuigen, gericht op het bijbrengen van de rijvaardigheid en geschiktheid om aan het verkeer deel te nemen als bestuurder van een motorrijtuig, waarvoor een rijbewijs wordt gevorderd (artikel 1, onderdeel b, onderdeel 1). Dit onderricht hoeft niet bedrijfsmatig te worden gegeven. Een ouder die zijn kind rijonderricht wil geven of een vriend die een vriend rijonderricht wil geven, heeft daarom een certificaat nodig om dat te kunnen doen.

De definitie van rijonderricht omvat nu expliciet het rijonderricht, gericht op het behouden en verbeteren van de rijvaardigheid. De regering is van oordeel dat deze activiteiten ook nu al onder de definitie van rijonderricht vallen. In de praktijk wordt dit echter niet als eenduidig ervaren. Om die reden is het betrokken rijonderricht expliciet onder de definitie van «rijonderricht» opgenomen. In het advies van het OPV heeft de RAI aangegeven de certificaatplicht voor deze categorie opleiders al eerder in te willen laten gaan dan over vijf jaar. Echter, gezien de gevolgen voor deze opleiders, die op dit moment geen certificaat behoeven, en gezien de gemiddelde duur van het opleidings- en toetstraject, wordt de termijn van vijf jaar als billijk gezien.

De reden dat het rijonderricht, gericht op het behouden en verbeteren van de rijvaardigheid, onder de certificaatplicht dient te vallen ligt in de verhoging van de verkeersveiligheid. Internationaal onderzoek heeft uitgewezen dat cursussen, gericht op het verbeteren van de rijvaardigheid (zoals bijvoorbeeld slipcursussen), ongewild een averechts effect kunnen sorteren. De internationale studie Advanced, uitgevoerd door een internationaal consortium in opdracht van de Europese Commissie in 2004 (zie [http://www.cieca.be/advanced\\_en.pp](http://www.cieca.be/advanced_en.pp)) heeft uitgewezen dat er een direct verband te leggen is tussen de kwaliteit van de instructeur en het effect van een voortgezette rijopleiding. Om deze reden is de regering van mening dat ook instructeurs in deze tak van de branche aan de certificaatplicht moeten voldoen. Tenslotte zij er op gewezen dat een kwaliteitskeurmerk binnen de branche op deze sector tot nog toe niet tot stand kon worden gebracht. Ondanks herhaalde pogingen is de markt zelf niet in staat gebleken een kwaliteitskeurmerk voor initiële en/of voortgezette rijopleidingen op te zetten. Een dergelijk keurmerk zou een potentiële klant kunnen helpen in de keuze voor een kwalitatief goede opleiding. Het ontbreken daarvan is voor de regering aanleiding om een minimale

bescherming aan de consument te bieden in de vorm van een minimum-niveau van de instructeur, en daarmee van de aangeboden cursus.

In de WRM 1993 is «bijscholing» als definitie gereserveerd voor het onder-richt, gericht op de bevordering van de rijvaardigheid of geschiktheid van rijbewijshouders in het kader van door de minister van Verkeer en Waterstaat krachtens de Wegenverkeerswet 1994 aan betrokkenen opgelegde verplichting zich te onderwerpen aan educatieve maatregelen (EMA). De introductie van de bijscholing zoals hiervoor beschreven, maakt het noodzakelijk de definitie van «bijscholing» voor de EMA te vervangen door «scholing educatieve maatregel» (artikel 1, onderdeel g).

#### **Artikel I, onderdeel B**

Met de invoering van bijscholing komt de applicatietoets in de WRM 1993 te vervallen. De toets die krachtens artikel 21, derde lid, WRM 1993 in het kader van een onderzoek naar de vakbekwaamheid wordt geëist, blijft bestaan.

Ter vereenvoudiging van procedures wordt artikel 2, zevende lid, gewijzigd zodat de betrokken tarieven door het instituut worden vastgesteld. De tarieven moeten door de minister van Verkeer en Waterstaat worden goedgekeurd (artikel 2, zevende lid).

In overeenstemming met de huidige praktijk en eveneens ter vereenvoudiging van procedures wordt de wet zodanig gewijzigd dat de afdracht van vergoeding voor de rijksgecommitteerden door het instituut direct aan hen plaatsvindt en niet meer door tussenkomst van de minister van Verkeer en Waterstaat.

Bij uitspraak van 16 april 2003 (LJN: AF7375) besliste de Afdeling Bestuursrechtspraak dat de wet noch enig ander wettelijk voorschrift voorzien in de mogelijkheid voor de minister van Verkeer en Waterstaat een door hem aangewezen rijksgecommitteerde te schorsen en dat het in geding zijnde schorsingsbesluit onbevoegd was genomen. In deze omissie wordt thans voorzien (artikel 2, vierde lid).

#### **Artikel I, onderdeel C**

De voorzitter respectievelijk de leden van de commissie van beroep ontvangen op dit moment een vaste beloning. Krachtens artikel 3, eerste lid, van het Vacatiegeldenbesluit is deze beloning bij koninklijk besluit vastgesteld. In het kader van de vereenvoudiging van procedures voorziet dit wetsvoorstel in een bepaling waarbij de beloning van de voorzitter en de leden van de commissie van beroep voortaan door de minister van Verkeer en Waterstaat wordt vastgesteld (artikel 3, tweede lid).

#### **Artikel I, onderdeel D**

Deze wijziging betreft de gegevens die door het instituut in het register moeten worden bijgehouden (artikel 4, tweede lid). De wijziging is een gevolg van de wijzigingen in de taak van het instituut, zoals deze eerder is toegelicht.

#### **Artikel I, onderdeel E**

De certificaatplicht geldt alleen voor het bedrijfsmatige rijonderricht. Hier-voor is bij artikel I, onderdeel A, al toegelicht wat onder «bedrijfsmatig» moet worden verstaan.

Het B-certificaat zal gaan dienen als basiscertificaat voor de rijinstructeur

(artikel 7, eerste lid). Alle andere certificaten kunnen pas worden gehaald als vervolg op het B-certificaat. Dit voorstel had in zeer belangrijke mate ook de steun van de branche. Gebleken is dat 80% van alle leerdoelen voor de desbetreffende certificaten gemeenschappelijk is en onder het certificaat rijinstructeur B kan vallen. Het B-certificaat dient daardoor als eigenlijke basis voor het beroep van rijinstructeur. De certificaten voor de overige categorieën richten zich met name op de voertuigspecifieke verschillen. In het advies van het OPV heeft de RAI aangegeven er van uit te gaan dat deze opbouw geen negatieve consequenties zal hebben voor de kwaliteit van de motorinstructeurs. Dit uitgangspunt wordt dezerzijds bevestigd: het betreft veelmeer een herschikking van de certificaten.

Wat de certificaten betreft voor het rijonderricht in de verschillende categorieën motorrijtuigen, waarvoor een rijbewijs wordt gevorderd, wordt aangesloten bij de categorieën zoals die op dit moment zijn gedefinieerd in Richtlijn nr. 91/439/EEG van de Raad van de Europese Gemeenschappen van 29 juli 1991 betreffende het rijbewijs (PbEG L 237). Door de Raad van ministers is overeenstemming bereikt over de derde Europese richtlijn voor rijbewijzen. Ter vereenvoudiging van procedures maakt artikel 1, onderdeel I, het mogelijk bij ministeriële regeling de laatst in werking getreden richtlijn voor de WRM 1993 van toepassing te verklaren.

Er is reden een aantal activiteiten van de certificaatplicht uit te zonderen (artikel 7, tweede lid). Zo wordt de certificaatplicht te zwaar geacht voor de voertuigintroductie van voor de bestuurder nieuwe voertuigen, waarvoor hij of zij het rijbewijs al in het bezit heeft. Te denken valt daarbij aan chauffeurs van een transportbedrijf die op een nieuw type vrachtwagen gaan rijden en door bijvoorbeeld een collega op dat nieuwe type ingewerkt worden. Het gaat hierbij specifiek om de voertuigen in de categorieën C of D. Het gaat hierbij immers enkel om het adviseren t.a.v. de techniek van het gebruik van een motorvoertuig bijvoorbeeld door demonstratie daarvan of het inwerken van een bestuurder op een specifiek type motorvoertuig. Dit is onderricht dat alleen ziet op de bediening van het voertuig en niet op de kennis en de geschiktheid van de betrokken bestuurder. Ook wordt ten aanzien van de voertuigcategorieën C of D het theoretische rijonderricht, anders dan het vak verkeer, voor het rijbewijs in die voertuigcategorieën en het theoretische rijonderricht voor basiskwalificatie en de bijscholing in het kader van de vakbekwaamheid van chauffeurs in die voertuigcategorieën, van de certificaatplicht uitgezonderd voor zover de betrokken docent voldoet aan de bekwaamheidseisen bedoeld in artikel 4.2.1., tweede lid, onderdeel b, van de Wet educatie en beroeps onderwijs. Dit onderricht wordt uitgezonderd van de certificaatplicht, omdat dit soort onderricht veelal in beroepsverband wordt verzorgd door professionele docenten die aangesteld zijn aan een onderwijsinstelling, en die verder geen (praktisch) rijonderricht verrichten. Met deze definitie wordt vastgesteld dat de betrokken docenten aantoonbaar beschikken over de didactische en pedagogische vaardigheden om de benodigde stof over te brengen, zoals dit wordt vereist door richtlijn nr. 2003/59/EG (vakbekwaamheid bestuurders), zonder dat zij verplicht worden een certificaat te behalen dat veel verder gaat dan hun eigen beroepspraktijk. In het advies van het OPV heeft de RAI aangegeven een helder standpunt te wensen omtrent opleiders van «auto-te-water»-cursussen. Aangezien deze opleiders geen rijonderricht in de zin van dit wetsvoorstel verrichten, omdat dit onderricht niet op de rijvaardigheid is gericht, behoeven deze opleiders geen certificaat.

In lijn met de WRM 1993 blijft het rijonderricht in het kader van een door de minister van Verkeer en Waterstaat opgelegde verplichting zich te onderwerpen aan een scholing educatieve maatregel van de certificaat-

plicht uitgezonderd. Het betreft hier probleemgedrag bij degene die de maatregel krijgt opgelegd. Dit vergt speciaal onderricht. Ten behoeve van de betrokken docenten is daarom in opdracht van de minister van Verkeer en Waterstaat door Traffic Test het Leerdoelendocument EMA-docent ontwikkeld. Verder bevat artikel 10 van het Besluit rijonderricht motorrijtuigen de eis ten aanzien van het niveau van vooropleiding van de betrokken docenten.

Uitgangspunt is dat de rijinstructeur het opleidingstraject (certificaat, stage en bijscholing en eventueel het herintrederstraject) volgt voor de categorie motorrijtuig waarin hij rijonderricht geeft of wil geven. Een uitzondering geldt voor de bromfiets en het brommobiel (artikel 7, vierde lid). Een rijinstructeur die rijonderricht geeft of wil geven voor het rijden op een bromfiets volgt het opleidingstraject voor de categorie A (motoren); eensporig komt bij eensporig. De redenen hiervoor zijn gelegen in het verwachte geringe aantal rijinstructeurs die alleen rijonderricht voor het rijden op een bromfiets willen geven en de overlap met de voor beide categorieën motorrijtuigen te testen competenties. Dezelfde redenen zijn de aanleiding om een rijinstructeur die rijonderricht wil gaan geven voor een brommobiel het opleidingstraject voor de auto te laten volgen; tweesporig komt bij tweesporig.

#### **Artikel I, onderdeel F**

Het vervallen van de bevoegdheid in de WRM 1993 voor de minister van Verkeer en Waterstaat om een instructeursbewijs gelijk te stellen met door de betrokkene in een EU-lidstaat gevolgde beroepsopleiding en/of door hem opgedane beroepservaring, is een gevolg van de inwerkingtreding van de Algemene wet erkenning EG-beroepskwalificaties. Een migrerende beroepsbeoefenaar, als bedoeld in artikel 1 van die wet, vraagt de erkenning van zijn beroepkwalificatie als rijinstructeur aan bij het instituut. Krachtens de artikelen 5 en 34 van die wet erkent het instituut de beroepskwalificatie als deze voldoet aan de eisen genoemd in artikel 5 van die wet. Een als zodanig erkende rijinstructeur ontvangt van het instituut het certificaat (artikel 9, eerste lid, onderdeel f). De erkenning brengt mee dat de betrokkene in staat is in Nederland het beroep van rijinstructeur uit te oefenen onder dezelfde voorwaarden als die welke voor de Nederlandse rijinstructeur gelden (artikel 3 Algemene wet erkenning beroepskwalificaties), zoals beperkte geldigheidsduur van het certificaat, de verplichte bijscholing en eventueel het herintrederstraject.

#### **Artikel I, onderdeel G**

De wijziging van artikel 12 is een gevolg van de wijziging van de taken en bevoegdheden van het instituut in artikel 2, eerste lid, zoals die hiervoor bij artikel I, onderdeel B al zijn toegelicht.

#### **Artikel I, onderdeel H**

De nieuwe opzet en inhoud ten aanzien van de stage, de bijscholing en het herintrederstraject is in het algemeen deel van deze memorie reeds uitgebreid uiteengezet. Een rijinstructeur die in het bezit is van het certificaat voor meerdere categorieën, hoeft slechts voor één van die categorieën bijscholing te volgen. Daar is voor gekozen omdat ook in de WRM 1993 het met een voldoende resultaat afsluiten van de applicatietoets voor een verlenging van de geldigheid van alle in het bezit van de rijinstructeur zijnde certificaten zorgde. Het zou rijinstructeurs die, juist door het in het bezit hebben van meerdere certificaten, laten zien dat zij een brede vakkennis hebben, onevenredig zwaar belasten als elk certificaat afzonderlijk tot een dien-

overeenkomstige bijscholingsverplichting zou leiden. Niet alle theoretische bijscholingscursussen zullen certificaatscategoriespecifiek zijn. Daarnaast zal de keuzevrijheid een motiverende werking kunnen hebben op de inzet van aan bijscholing deelnemende rijinstructeurs. Als de rijinstructeur aan de betrokken eisen voor bijscholing heeft voldaan, wordt de geldigheid van het certificaat voor alle categorieën verlengd. Uiteraard staat het betrokkene vrij ook voor de overige categorieën bijscholing te volgen.

#### **Artikel I, onderdeel I**

Artikel 13, derde lid, bevat de bevoegdheid de geldigheidsduur van een certificaat op medische gronden te beperken. In de praktijk is van deze bevoegdheid nooit gebruik gemaakt. Om die reden wordt dit artikellid nu geschrapt.

#### **Artikel I, onderdeel J**

De wijziging van de gronden in artikel 15, eerste lid, WRM 1993 waarop het instituut een certificaat ongeldig verklaart, is het gevolg van het nieuwe opleidingstraject. Dit traject is in het algemeen deel van deze memorie reeds toegelicht.

#### **Artikel I, onderdeel K**

De wijziging van het opschrift van hoofdstuk IV is een gevolg van de wijziging van de definitie van «bijscholing» en «scholing educatieve maatregel» zoals deze hiervoor bij Artikel I, onderdeel A, zijn toegelicht.

#### **Artikel I, onderdeel L**

Ook de wijziging van artikel 16 vloeit voort de wijziging van de definitie van «bijscholing» en «scholing educatieve maatregel» zoals deze hiervoor bij Artikel I, onderdeel A, zijn toegelicht.

#### **Artikel I, onderdeel M**

De wijziging van artikel 17, eerste lid, is een gevolg van de wijziging van de taken en bevoegdheden van het instituut in artikel 2, eerste lid, zoals die hiervoor bij artikel I, onderdeel B al zijn toegelicht.

De wijziging van artikel 17, tweede lid, vloeit voort uit de wijziging van de definitie van «bijscholing» en «scholing educatieve maatregel» zoals deze hiervoor bij Artikel I, onderdeel A, zijn toegelicht.

#### **Artikel I, onderdeel N**

De wijziging van artikel 20 is eveneens een gevolg van de wijziging van de definitie van «bijscholing» en «scholing educatieve maatregel» zoals deze hiervoor bij Artikel I, onderdeel A, zijn toegelicht.

#### **Artikel I, onderdelen O tot en met Q**

Ook de wijziging van de artikelen 21 tot en met 23 vloeit voort uit de wijziging van de taken en bevoegdheden van het instituut in artikel 2, eerste lid, zoals die hiervoor bij artikel I, onderdeel B al zijn toegelicht.

Door de wijziging van deze artikelen wordt het instituut het bevoegde orgaan ten aanzien van de maatregelen die in het kader van gerezen twijfels over de vakbekwaamheid van een rijinstructeur aan hem kunnen worden opgelegd (artikel 21). De procedure wordt daarmee analoog aan

die in het kader van de maatregelen die in het kader van een onderzoek naar de rijvaardigheid en geschiktheid aan een bestuurder kunnen worden opgelegd. Daar is het CBR de daartoe bevoegde instantie. Naar verwachting zal de hier bedoelde toets dezelfde vorm krijgen als de bestaande praktijktoets.

#### **Artikel I, onderdeel R**

Deze wijziging van artikel 24 is het gevolg van de wijziging van de definitie van «bijscholing» en «scholing educatieve maatregel» zoals deze hiervoor bij Artikel I, onderdeel A, zijn toegelicht.

#### **Artikel I, onderdeel S**

Het vervallen van hoofdstuk VIA Ontheffingen vloeit voort uit het vervangen van de periodieke applicatietoets door een verplichte periodieke bijscholingscursus. Een en ander is in het algemeen deel van deze memorie reeds uitgebreid toegelicht.

#### **Artikel I, onderdeel T**

De WRM 1993 bevat in artikel 27, eerste lid, een overgangsregeling voor de onder het regime van de Wet rijonderricht motorrijtuigen opgeleide rijinstructeurs die op het moment van inwerkingtreding van de WRM 1993 ouder waren dan 50 jaar. Weliswaar dienen deze rijinstructeurs de applicatietoets af te leggen, maar indien zij daar niet voor slagen, blijft niettemin hun instructeursbewijs, het zogenoemde groene certificaat, in stand. Slagen zij wel voor de toets, dan krijgen de betrokkenen van het instituut een certificaat. In het onderhavige voorstel wordt deze uitzonderingspositie voor groene certificaathouders niet meer gehandhaafd. Sinds inwerkingtreding van de WRM 1993 hebben betrokkenen langer dan 10 jaar de tijd en gelegenheid gehad de applicatietoets af te leggen en voor die toets te slagen. Mede gelet op de beoogde kwaliteitsverbetering in het onderricht door rijinstructeurs, die het onderhavige wetsvoorstel beoogt te bereiken, is het niet langer wenselijk de uitzonderingspositie voor groene certificaathouders die dus nog steeds hun applicatietoets niet hebben gehaald, langer te handhaven. De voor hen geldende overgangsregeling vervalt daarom en wordt vervangen door een regeling waarin zij de gelegenheid hebben tot 5 jaar na inwerkingtreding van deze wet de vereiste bijscholing te volgen. Bij een voldoende resultaat krijgen zij van het instituut een certificaat en vallen vanaf dat moment onder het regime van dit wetsvoorstel.

#### **Artikel I, onderdelen U en V**

De in de artikelen 27, tweede tot en met vierde lid, van de WRM 1993 bedoelde termijnen en de termijnen, genoemd in de artikelen 29 tot en met 30a, en 31 van de WRM 1993 zijn al geruime tijd verstreken. Het is daarom mogelijk deze bepalingen te laten vervallen.

#### **Artikel II**

Dit onderdeel van het overgangsrecht is reeds toegelicht bij Artikel I, onderdeel A.

#### **Artikel III**

Dit onderdeel van het overgangsrecht is reeds toegelicht in het algemeen deel van deze memorie.

## Artikel IV

Het verplichte bezit van het B-certificaat geldt niet voor degenen die op het moment van inwerkingtreding van deze wet al in het bezit zijn van een voor de inwerkingtreding van deze wet aan hen verleend geldig certificaat. Die regels gelden evenmin ten aanzien van degene die op het moment van inwerkingtreding van deze wet het examentraject volgen zoals dat was geregeld voor die inwerkingtreding. Het nieuwe examen is zowel qua inhoud als opbouw wezenlijk anders dan het oude examen. Degene die op het moment van inwerkingtreding van deze wet het examentraject volgt zoals dat was geregeld voor die inwerkingtreding, maken daarom het examen af volgens de oude regels.

Kandidaten die op het moment van inwerkingtreding van deze wet deelnemen aan een examen rijinstructeur kunnen dit traject afronden volgens het regime zoals dat voor deze inwerkingtreding gold. Als zij blijkens het examen voldoen aan de eisen van vakbekwaamheid zoals deze golden voor het moment van inwerkingtreding van deze wet, ontvangen zij vervolgens een certificaat dat vijf jaar geldig is.

De verplichting voor de rijinstructeur de stage te volgen geldt niet voor rijinstructeurs die op het moment van inwerkingtreding van deze wet in het bezit zijn van enig certificaat. Dat certificaat hoeft niet geldig te zijn. In de gevallen dat het certificaat niet meer geldig is, volgt de betrokkene het herintrederstraject.

Door de nieuwe definitie van rijonderricht gaat de certificaatplicht ook gelden voor hen die bedrijfsmatig rijonderricht geven, gericht op de bevordering van de rijvaardigheid of geschiktheid aan rijbewijsbezitters. Het wordt redelijk geacht deze nieuwe plicht pas op hen van toepassing te laten zijn vijf jaar na de inwerkingtreding van deze wet.

Het laten vervallen van de applicatietoets leidt er toe dat er in overgangsrecht moet worden voorzien voor degenen die in de vijf jaar voor de inwerkingtreding van deze wet die toets met goed gevolg hebben gedaan. Schematisch ziet dit overgangsrecht er als volgt uit:

Geldigheid certificaat	Aantal jaren bijscholing	Vorm bijscholing
Verloopt:		
– binnen twaalf maanden na X: verlengen tot twaalf maanden na datum verloop geldigheid		
– tussen twaalf en vierentwintig maanden na X	1	1x theorie
– tussen vierentwintig en zesendertig maanden na X	2	1x theorie, 1x praktijk
– tussen zesendertig en achtenveertig maanden na X	3	2x theorie, 1x praktijk
– tussen achtenveertig en zestig maanden na X	4	2x theorie, 2x praktijk
– meer dan zestig maanden na X	5	3x theorie, 2x praktijk (X = datum inwerkingtreding wet)

Per jaar dat de geldigheid van het certificaat na de inwerkingtreding van de wet verloopt, geldt een element van de bijscholingsverplichting. Afwisselend betreft dit een theoretische en een praktische bijscholing. Voor een rijinstructeur van wie de geldigheid van het certificaat verloopt meer dan zestig maanden na de datum van de inwerkingtreding van de wet, geldt de bijscholingsverplichting als bedoeld in artikel 12b WRM 1993.

Voor degenen die in de twaalf maanden voorafgaand aan de inwerkingtreding van deze wet wegens het verlopen van de geldigheid van het certificaat de applicatietoets moeten doen (2145 rijinstructeurs), zal deze toets worden aangepast. Vervolgens wordt een certificaat met een geldigheidstermijn van 5 jaar afgegeven. Wel geldt voor hen dat zij vanaf de inwer-

kingtreding van deze wet meteen de bijscholing moeten volgen. Het wetsvoorstel bevat geen overgangsrecht voor degene die in de twaalf maanden voorafgaand aan de inwerkingtreding van deze wet de aangepaste applicatietoets heeft gedaan, maar deze niet heeft gehaald. Voor deze rijinstructeur bestaat geen mogelijkheid tot herkansing in de applicatietoets na de inwerkingtreding van deze wet. Wil deze instructeur alsnog in het bezit komen van een geldig certificaat dan staat er voor hem het herintrederstraject open.

Aan degenen van wie de geldigheid van het certificaat in de eerste twaalf maanden na de datum van inwerkingtreding van deze wet verloopt en die voor de inwerkingtreding van deze wet in die twaalf maanden de applicatietoets zouden moeten doen, wordt door het instituut een certificaat verleend dat een jaar geldig is na de datum van het verlopen. Deze rijinstructeurs hebben immers in die twaalf maanden na de datum van inwerkingtreding geen applicatietoets meer kunnen doen. In het jaar dat hun certificaat dan geldig is, volgen zij de bijscholing.

Degenen die onder het overgangsrecht één of meer keer praktische bijscholing moeten volgen, maar deze niet kunnen afsluiten met een positieve beoordeling, geldt dat zij hernieuwd één keer praktische bijscholing volgen. Kan ook die bijscholing niet met een positieve beoordeling worden afgesloten, dan staat voor betrokkenen vervolgens alleen het herintrederstraject open.

#### **Artikel V**

Om te bezien of de beoogde kwaliteitsverbetering in het rijonderricht is bereikt, zal ondergetekende binnen vijf jaar nadat dit wetsvoorstel tot wet is verheven en inwerkinggetreden aan de Staten-Generaal een evaluatieverslag aanbieden.

De minister van Verkeer en Waterstaat,  
C. M. P. S. Eurlings