

37

Besluit van 29 januari 2020 tot wijziging van het Besluit rijonderricht motorrijtuigen 2009 in verband met wijzigingen ten aanzien van de vooropleiding, de bijscholing en het herintrederstraject en enige andere wijzigingen

Wij Willem-Alexander, bij de gratie Gods, Koning der Nederlanden, Prins van Oranje-Nassau, enz. enz. enz.

Op de voordracht van Onze Minister van Infrastructuur en Waterstaat van 22 oktober 2019, nr. IenW/BSK-2019/188709, Hoofddirectie Bestuurlijke en Juridische Zaken;

Gelet op de artikelen 9, eerste lid, 9a, 9b, 10, eerste lid, 12b, derde lid, aanhef en onderdelen a en b, 12c, tweede lid, onderdeel a, en 17, tweede lid, van de Wet rijonderricht motorrijtuigen 1993;

De Afdeling advisering van de Raad van State gehoord (advies van 11 december 2019, nr. W17.19.0334/IV);

Gezien het nader rapport van Onze Minister van Infrastructuur en Waterstaat van 23 januari 2020, nr. IenW/BSK-2019/237492, Hoofddirectie Bestuurlijke en Juridische Zaken;

Hebben goedgevonden en verstaan:

ARTIKEL I

Het Besluit rijonderricht motorrijtuigen 2009 wordt als volgt gewijzigd:

A

Artikel 2 komt te luiden:

Artikel 2

1. Certificaten worden afgegeven voor het geven van rijonderricht voor de motorrijtuigcategorieën A, B, C, D, E bij B, E bij C, E bij D, of T.

2. Een certificaat voor:

a. motorrijtuigcategorie A geeft tevens de bevoegdheid tot het geven van rijonderricht voor de motorrijtuigcategorieën AM, voor zover het tweewielige bromfietsen betreft, A1 en A2;

b. motorrijtuigcategorie B geeft tevens de bevoegdheid tot het geven van rijonderricht voor motorrijtuigcategorie AM, voor zover het drie- of vierwielige bromfietsen betreft;

c. motorrijtuigcategorie C geeft tevens de bevoegdheid tot het geven

van rijonderricht voor motorrijtuigcategorie C1;

d. motorrijtuigcategorie D geeft tevens de bevoegdheid tot het geven van rijonderricht voor motorrijtuigcategorie D1;

e. motorrijtuigcategorie E bij B geeft tevens de bevoegdheid tot het geven van rijonderricht voor het besturen van een samenstel van een motorrijtuig van de motorrijtuigcategorie B en een aanhangwagen of oplegger waarvan de toegestane maximummassa meer bedraagt dan 750 kg, waarbij de toegestane maximummassa van het samenstel van trekkend motorrijtuig en aanhangwagen of oplegger meer bedraagt dan 3.500 kg, maar niet meer dan 4.250 kg;

f. motorrijtuigcategorie E bij C of E bij D geeft tevens de bevoegdheid tot het geven van rijonderricht voor motorrijtuigcategorie E bij C1 respectievelijk E bij D1.

B

Artikel 4, eerste lid, wordt als volgt gewijzigd:

1. In onderdeel a wordt «middelbaar algemeen voortgezet onderwijs, lager dan wel voorbereidend beroepsonderwijs of individueel beroepsonderwijs» vervangen door «voorbereidend middelbaar beroepsonderwijs in de theoretische of gemengde leerweg, bedoeld in artikel 10 respectievelijk artikel 10d van de Wet op het voortgezet onderwijs, of op een gelijkwaardig niveau».

2. In onderdeel b wordt «als bedoeld in artikel 9, vierde lid, van de wet» vervangen door «, bedoeld in artikel 9, vierde lid, van de wet,».

C

Artikel 5 komt te luiden:

Artikel 5

1. De eisen van bekwaamheid tot het geven van rijonderricht, bedoeld in artikel 9, eerste lid, onderdeel a, van de wet, zijn voor motorrijtuigcategorie B:

a. Fase 1. Bekwaam in verkeersdeelname:

1°. de rijinstructeur kan met een motorrijtuig veilig, vlot en milieubewust aan het verkeer deelnemen volgens de rijprocedure; en

2°. de rijinstructeur is zich bewust van de taakprocessen die hij doorloopt tijdens uitvoering van de rijtaken en kan deze processen verwoorden in verschillende lessituaties; en

b. Fase 2. Didactische voorwaarden:

1°. de rijinstructeur kan aan de hand van de leergang en het lesplan een individueel lesprogramma voor de leerling vaststellen en verantwoorden;

2°. de rijinstructeur kan de lessen inhoudelijk en didactisch voorbereiden zodanig dat voor de leerlingen een krachtige leeromgeving wordt gerealiseerd;

3°. de rijinstructeur kan lessituaties zodanig organisatorisch plannen en inrichten dat de lesactiviteiten een vloeiend verloop kennen, verstoringen kunnen worden voorkomen of opgelost en de beschikbare les- en leertijd taakgericht wordt besteed;

4°. de rijinstructeur kan zodanig instructie geven dat de leerling in aansluiting op zijn actuele beheersingsniveau de verschillende deeltaken stapsgewijs steeds zelfstandiger leert uitvoeren;

5°. de rijinstructeur kan ontwikkelingen in het leerproces van de leerling signaleren en hem ondersteunen en begeleiden in het zelfstandig en met vertrouwen leren aanpakken van de rijtaken en oplossen van problemen; en

6°. de rijinstructeur kan de ontwikkeling in de rijvaardigheid van de leerling beoordelen door zelf het beoordelingsniveau van de leerling te toetsen of door gebruik te maken van het oordeel van andere rijinstructeurs of van rijexaminatoren.

2. De eisen van bekwaamheid tot het geven van rijonderricht, bedoeld in artikel 9, eerste lid, onderdeel a, van de wet, zijn voor de motorrijtuigcategorieën A, C, D, E bij B, E bij C en E bij D, de eisen, genoemd in het eerste lid, onderdeel a.

3. Voor de motorrijtuigcategorie T zijn:

a. de eisen van bekwaamheid tot het geven van rijonderricht, bedoeld in artikel 9, eerste lid, onderdeel a, van de wet, indien de aanvrager niet beschikt over een certificaat voor motorrijtuigcategorie B, de eisen, genoemd in het eerste lid, onderdelen a en b;

b. de eisen van bekwaamheid tot het geven van rijonderricht, bedoeld in artikel 9a, eerste lid, van de wet, indien de aanvrager beschikt over een certificaat voor motorrijtuigcategorie B en niet over een certificaat voor de motorrijtuigcategorie E bij C, de eisen, genoemd in het eerste lid, onderdeel a;

c. de eisen van bekwaamheid tot het geven van rijonderricht, bedoeld in artikel 7, vijfde lid, van de wet, indien de aanvrager mede beschikt over een certificaat voor motorrijtuigcategorie E bij C, de eisen, genoemd in het eerste lid, onderdeel a.

D

De artikelen 6 en 6a vervallen.

E

In artikel 6b wordt «bedoeld in artikel 5» vervangen door «genoemd in artikel 5».

F

Artikel 7 wordt als volgt gewijzigd:

1. De aanhef komt te luiden:

De eisen van bekwaamheid tot het geven van rijonderricht, bedoeld in artikel 9, eerste lid, onderdeel b, van de wet, voor de motorrijtuigcategorieën A, B, C, D en T, alsmede de eisen, bedoeld in artikel 9a, tweede lid, van de wet, zijn:

Fase 3. Bekwaam handelen als rijinstructeur in authentieke lessituaties:.

2. Onder vernummering van de onderdelen a tot en met d tot b tot en met e wordt een onderdeel ingevoegd, luidende:

a. de rijinstructeur heeft als tweede bestuurder beheersing over het lesvoertuig;

3. In onderdeel b (nieuw) wordt «kan instructie geven, waarbij» vervangen door «kan zodanig instructie geven dat».

4. In onderdeel d (nieuw) wordt «-examinatoren.» vervangen door «rijexaminatoren; en».

G

Artikel 7a vervalt.

H

Artikel 9 komt te luiden:

Artikel 9

1. Degene die bijscholing volgt als bedoeld in artikel 12b van de wet, neemt in de periode dat zijn certificaat als bedoeld in artikel 13, aanhef en onderdeel b, eerste en tweede zin, van de wet, geldig is, deel aan zes dagdelen theoretische bijscholing in een van de motorrijtuigcategorieën waarvoor hij het certificaat heeft.

2. Theoretische bijscholing die gevolgd is in de in het eerste lid bedoelde periode is alleen geldig voor de periode, bedoeld in artikel 13, aanhef en onderdeel b, van de wet.

3. Het instituut registreert de gevolgde theoretische bijscholing als de daarbij behorende omvang in dagdelen volledig is gevolgd.

4. Bij ministeriële regeling kunnen nadere regels worden gesteld omtrent de theoretische bijscholing.

I

Artikel 10 wordt als volgt gewijzigd:

1. In het eerste lid wordt na «onderdeel b» ingevoegd «, eerste en tweede zin» en vervallen «twee maal», «dagdeel» en de laatste zin.

2. Het tweede lid wordt als volgt gewijzigd:

a. Voor de tekst wordt een zin ingevoegd, luidende: Degene wiens praktijkbegeleiding niet als voldoende is beoordeeld, volgt in de in het eerste lid bedoelde periode een tweede praktijkbegeleiding.

b. In de tweede zin (nieuw) vervalt «dagdeel».

3. Er wordt een lid toegevoegd, luidende:

3. De praktijkbegeleiding wordt door het instituut beoordeeld. Indien de praktijkbeoordeling niet als voldoende wordt beoordeeld, geeft het instituut aan welke competenties onvoldoende zijn aangetoond.

J

Na artikel 10 wordt een artikel ingevoegd, luidende:

Artikel 10a

1. Degene die bijscholing volgt als bedoeld in artikel 12b van de wet, neemt in de periode dat de geldigheid van zijn certificaat met zes maanden verlengd is, bedoeld in artikel 13, aanhef en onderdeel b, derde en vierde zin, van de wet, telkens deel aan zes dagdelen bijlessen en vervolgens aan een praktijkbegeleiding.

2. Bijlessen die gevolgd zijn in de in het eerste lid bedoelde periode zijn alleen geldig voor diezelfde periode.

3. Het instituut registreert de gevolgde bijlessen als de daarbij behorende omvang in dagdelen volledig is gevolgd.

4. Artikel 10, derde lid, is van toepassing op de praktijkbegeleiding, bedoeld in het eerste lid.

K

In artikel 11 wordt «volzin» vervangen door «zin» en wordt «artikelen 9 en 10» vervangen door «artikelen 9, 10 en 10a».

L

Artikel 12 wordt als volgt gewijzigd:

1. In onderdeel a wordt «de omvang, de inhoud» vervangen door «de omvang en de inhoud van de gecertificeerde cursussen».

2. In onderdeel b wordt na «bijzondere omstandigheden» ingevoegd «, waarbij verschillende regels worden gesteld indien er sprake is van een verlenging als bedoeld in artikel 10a».

M

Artikel 13, eerste lid, komt te luiden:

1. Het herintrederstraject, bedoeld in artikel 12c, eerste lid, van de wet, bestaat voor het verkrijgen van een certificaat als bedoeld in artikel 13, aanhef en onderdeel b, van de wet:

a. voor motorrijtuigcategorie B en voor de motorrijtuigcategorieën A en T indien de herintreder blijkens het register, bedoeld in artikel 4 van de wet, minder dan vijf jaar geleden beschikte over uitsluitend een geldig certificaat voor motorrijtuigcategorie A respectievelijk T, uit:

1°. fase 1 als bedoeld in artikel 5, eerste lid, onderdeel a, voor de desbetreffende motorrijtuigcategorie;

2°. fase 2 als bedoeld in artikel 5, eerste lid, onderdeel b, voor de motorrijtuigcategorie B, dan wel voor motorrijtuigcategorie T voor het herintrederstraject voor die motorrijtuigcategorie; en

3°. fase 3 als bedoeld in artikel 7 voor de desbetreffende motorrijtuigcategorie, met dien verstande dat de omvang ervan minder is dan op grond van artikel 8, eerste lid, aanhef en onderdeel a;

b. voor de overige motorrijtuigcategorieën uit het bezit van een geldig certificaat voor de motorrijtuigcategorie B.

N

In artikel 14 vervalt «waarvan het bezit van een geldig diploma is vereist voor de afgifte van een certificaat voor het geven van scholing educatieve maatregel».

O

Artikel 15 komt te luiden:

Artikel 15

Het aantal jaren beroepservaring, bedoeld in artikel 17, tweede lid, onderdeel b, van de wet, is ten minste twee.

P

Artikel 17 vervalt.

Q

Artikel 18 komt te luiden:

Artikel 18

1. Het tijdstip en de plaats van het onderzoek, bedoeld in artikel 21, tweede lid, van de wet, worden vastgesteld door de aangewezen deskundige of deskundigen en aan betrokkene bij aangetekende brief medegedeeld.

2. Indien betrokkene wegens een geldige reden van verhindering niet op het vastgestelde tijdstip op de vastgestelde plaats aanwezig is, worden door de deskundige of deskundigen opnieuw een tijdstip en plaats vastgesteld, die bij aangetekende brief aan betrokkene worden medegedeeld.

3. Indien betrokkene zonder geldige reden van verhindering niet op het vastgestelde tijdstip op de vastgestelde plaats aanwezig is, wordt dat door de deskundige of deskundigen vastgesteld en bij aangetekende brief aan betrokkene medegedeeld.

R

De artikelen 19 en 20 komen te luiden:

Artikel 19

In afwijking van artikel 4, aanhef en onderdeel a, kan de aanvrager bij de aanvraag voor het afleggen van het examen rijinstructeur een bewijsstuk aan het instituut overleggen waaruit blijkt dat deze met goed gevolg een opleiding heeft gevolgd op het niveau van ten minste lager dan wel voorbereidend beroepsonderwijs of individueel beroepsonderwijs, indien de aanvrager vóór de inwerkingtreding van het Besluit van 29 januari 2020 tot wijziging van het Besluit rijonderricht motorrijtuigen 2009 in verband met wijzigingen ten aanzien van de vooropleiding, de bijscholing en het herintrederstraject en enige andere wijzigingen (Stb. 2020, 37) een examen rijinstructeur heeft afgelegd.

Artikel 20

Voor degenen die aan het herintrederstraject, bedoeld in artikel 12c, eerste lid, van de wet zijn begonnen vóór de inwerkingtreding van het Besluit van 29 januari 2020 tot wijziging van het Besluit rijonderricht motorrijtuigen 2009 in verband met wijzigingen ten aanzien van de vooropleiding, de bijscholing en het herintrederstraject en enige andere wijzigingen (Stb. 2020, 37), blijft artikel 13 van dit besluit zoals dat luidde voor inwerkingtreding van het voornoemde besluit van kracht tot zes maanden na de datum van inwerkingtreding.

S

Artikel 22 vervalt.

ARTIKEL II

Dit besluit treedt in werking met ingang van een bij koninklijk besluit te bepalen tijdstip.

Lasten en bevelen dat dit besluit met de daarbij behorende nota van toelichting in het Staatsblad zal worden geplaatst.

's-Gravenhage, 29 januari 2020

Willem-Alexander

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

Uitgegeven de *zevende* februari 2020

De Minister van Justitie en Veiligheid,
F.B.J. Grapperhaus

NOTA VAN TOELICHTING

Algemeen deel

1. Inleiding

Dit besluit bevat een aantal wijzigingen van het Besluit rijonderricht motorrijtuigen 2009. Deze wijzigingen zijn ingegeven door ervaringen uit de praktijk. Deels vloeien ze voort uit de Wet van 19 december 2018 tot wijziging van de Wet rijonderricht motorrijtuigen 1993 (wijzigingen naar aanleiding van evaluatie, nascholing beroepschauffeurs, bestuursrechtelijke handhaving en enkele verbeteringen) (Stb. 2019, 6) (hierna: de wijzigingswet). Ook zijn er zelfstandige wijzigingen, zoals die ten aanzien van de vooropleidingseis. De wijzigingen die verband houden met het verminderen van het aantal praktijkbegeleidingen in het kader van de bijscholing zijn reeds aan de Tweede Kamer aangekondigd.¹ Ook het praktijkgericht maken van het herintrederstraject is al eerder aan de Tweede Kamer gemeld. De manier waarop het herintrederstraject praktijkgericht is gemaakt naar aanleiding van de wijzigingswet is wel anders geworden dan destijds werd beoogd. Verder zijn enkele redactionele verbeteringen doorgevoerd.

2. Inhoudelijke wijzigingen

2.1 Vooropleidingseis

Het opleidingsniveau dat nodig is om zonder geschiktheidstest een examen rijinstructeur te kunnen aanvragen is met dit besluit verhoogd. Het belangrijkste argument om hogere eisen te stellen aan de vooropleiding is dat de eisen aan het beroep van rijinstructeur steeds hoger worden. Was men vroeger in de eerste plaats daadwerkelijk een «instructeur», die gerichte opdrachten en sturend commentaar gaf, nu is de rijinstructeur idealiter primair een coach die het leerproces van de leerling begeleidt. Ook ontwikkelingen in het verkeer, verkeerswetgeving en autotechniek stellen hogere eisen. De eis aan de vooropleiding van kandidaat-rijinstructeurs is daarom aangepast.

De vereiste vooropleiding is, voor nieuwe kandidaten, verhoogd naar minimaal het niveau van voorbereidend middelbaar beroepsonderwijs in de theoretische of gemende leerweg (vmbo-tl of vmbo-gl). De basisberoepsgerichte en kaderberoepsgerichte leerweg zijn vooral ingesteld op leerlingen die een wat sterkere beroepsgerichte oriëntatie hebben. Die leerlingen volgen een groter deel beroepsgericht onderwijs, dat niet relevant is voor het beroep van rijinstructeur. De vakken in het algemeen vormend onderwijs, zoals het vak Nederlands, zijn bovendien van een iets lager niveau dan in de gemengde en de theoretische leerweg. Een hoger niveau daarvan is voor de latere beroepsuitoefening noodzakelijk. Zo is een redelijke beheersing van de Nederlandse taal een belangrijk vereiste, iets waar de rijnschoolbranche ook aan hecht. Daarom wordt een vooropleiding van minstens het niveau van vmbo-tl of vmbo-gl vereist.

Een opleiding in het voorbereidend middelbaar beroepsonderwijs in de basisberoepsgerichte of kaderberoepsgerichte leerweg is daarmee niet langer voldoende als vooropleiding. Dit geldt eveneens voor een opleiding in het lager beroepsonderwijs of individueel beroepsonderwijs. Kandidaten met die opleidingsniveaus moeten voor het afleggen van het examen rijinstructeur eerst de geschiktheidstest, bedoeld in artikel 9, vierde lid, van de wet, afleggen.

¹ Kamerstukken II 2014/15, 34 182, nr. 3, p. 4.

Bovendien is met dit besluit expliciet gemaakt dat ook andere opleidingen toegang kunnen geven tot het examen rijinstructeur zonder dat de geschiktheidstest gedaan hoeft te worden. Daarvoor is bewijs nodig dat een andere opleiding een gelijkwaardig niveau heeft. Daartoe moet een bewijsstuk van een opleiding van een gelijkwaardig opleidingsniveau worden overgelegd, bijvoorbeeld van een buitenlandse opleiding. De gelijkwaardigheid kan door tussenkomst van daartoe reeds bestaande instanties op het gebied van diplomawaardering en onderwijsvergelijking worden vastgesteld.

2.2 Praktische bijscholing

Bij brief van 26 september 2013² heeft de toenmalige Minister van Infrastructuur en Milieu aangekondigd dat het aantal verplicht te volgen praktijkbijscholingen zou worden verlaagd van twee naar één. De verplichting om twee praktijkbijscholingen te volgen bleek onevenredig belastend voor instructeurs. Ook de eerste praktijkbegeleiding zou bij een voldoende beoordeling moeten meetellen voor het behalen van de bijscholing. Dat is bij dit besluit geregeld. Het maximum van drie praktijkbegeleidingen binnen de geldigheidsduur van vijf jaar is gehandhaafd, zodat de rijinstructeur drie mogelijkheden heeft om aan de verplichting te voldoen.

In dit besluit is op hoofdlijnen verder invulling gegeven aan het amendement Laçin c.s.³ Dat amendement zorgt ervoor dat rijinstructeurs die binnen de geldigheidsduur van het certificaat van vijf jaar de praktische bijscholing niet halen, een verlenging van de bevoegdheid krijgen van telkens een half jaar. Voorwaarde daarvoor is dat binnen dat half jaar bijlessen worden gevolgd en opnieuw een praktijkbegeleiding wordt gedaan. Dit traject wordt hierna aangeduid als een «educatief traject». Met de genoemde verlengingsmogelijkheid hangt de sanctie van het verlies van de bevoegdheid op het niet halen van de praktijkbegeleiding niet meer als zwaard van Damocles boven het hoofd van rijsschoolhouders en rijinstructeurs. De combinatie van de tijdsdruk, de kosten van de bijlessen en de praktijkbegeleiding en de derving van inkomsten maken dat rijinstructeurs naar verwachting niet vrijwillig voor lange tijd bevoegd zullen blijven in de zogenoemde verlengingsperiode. Wanneer de rijinstructeur niet opgaat voor herkansing of onvoldoende praktische bijlessen volgt, verliest hij de instructiebevoegdheid alsnog, aangezien de bevoegdheid dan niet opnieuw wordt verlengd.

In dit besluit is ervoor gekozen zes dagdelen bijlessen te eisen gedurende de verlenging van de bevoegdheid wegens het niet behalen van de praktijkbegeleiding. Die omvang is bepaald op basis van een advies van het exameninstituut IBKI (hierna: IBKI) na overleg met de deskundigen in de Centrale Examencommissie. De omvang van zes dagdelen kan worden beschouwd als een redelijke scholingsinspanning die kan worden gevraagd van een instructeur die er niet in is geslaagd om zijn instructeursvaardigheden voldoende aan te tonen bij de praktijkbegeleidingen. Om de werking van het educatieve traject te optimaliseren in aanloop naar de praktijkbegeleiding zijn de bijlessen zowel theoretisch als praktisch van aard. De onvoldoende beoordelingen zijn namelijk waarschijnlijk (deels) het gevolg van het niet kunnen aantonen (en toepassen) van de elementaire basiskennis van rijinstructiedidactiek. Dat betekent dat er naast praktijk ook een deel theorie nodig is. De nadruk ligt uiteraard wel op de praktijk. De theoretische bijlessen kunnen zowel individueel als klassikaal zijn, afhankelijk van de bijlessen die nodig zijn.

² Kamerstukken II 2013/14, 29 398, nr. 379.

³ Kamerstukken II 2018/19, 34 182, nr. 27.

Een nadere invulling van het educatieve traject vindt plaats in de wijziging van de Regeling rijonderricht motorrijtuigen 2009 en in de reglementen van IBKI.

2.3 Herintrederstraject

Ten aanzien van het herintrederstraject is ook het een en ander gewijzigd. Het traject is praktijkgerichter gemaakt, conform de toezegging in de bovengenoemde brief van 26 september 2013, door toevoeging van de eis van een stage. Tevens is daarmee voorkomen dat het herintreders-traject als gunstig alternatief gebruikt zou kunnen worden om de theoretische bijscholing of de praktische bijscholing (al dan niet gevolgd door een educatief traject) niet te hoeven doen om werkzaam te blijven als rijinstructeur. Daarnaast is in het kader van lastenverlichting bepaald dat het herintrederstraject slechts voor één motorrijtuigcategorie doorlopen hoeft te worden, doorgaans de motorrijtuigcategorie B. Als dat traject succesvol is afgerond, hoeft voor de overige motorrijtuigcategorieën niet nog een herintrederstraject te worden doorlopen.

Naar aanleiding van de introductie van het educatieve traject via het amendement Laçin c.s. is de mogelijkheid van het verkrijgen van de rijinstructiebevoegdheid via het herintrederstraject bekeken. Dat traject is bedoeld voor instructeurs die na het verlopen van het certificaat enige tijd niet bevoegd zijn geweest tot het geven van rijonderricht, maar dat wel weer willen gaan doen. Het blijkt echter niet ondenkbaar dat het traject ook direct na het ongeldig worden van het certificaat kan worden gebruikt door degenen die hun bevoegdheid verliezen door het niet volgen van de bijscholing of het niet halen van een voldoende beoordeling van de praktijkbegeleiding binnen de looptijd van het certificaat. De route van het herintrederstraject zou zelfs aantrekkelijk worden, doordat anders het traject van de bijlessen moet worden doorlopen, dat voor de instructeur meer tijd en geld kost. Voor dergelijke gevallen is het herintrederstraject niet bedoeld. Echter, het verschil tussen het educatieve traject en het herintrederstraject is dat bij het educatieve traject sprake blijft van een geldig certificaat, terwijl een certificaat ongeldig moet zijn voordat kan worden deelgenomen aan het herintrederstraject. Dit maakt dat het ontwijken van het educatieve traject via het herintrederstraject niet meteen voor de hand ligt.

Om het herintrederstraject praktijkgerichter te maken en om het tegelijkertijd onaantrekkelijk te maken om de bijscholing te ontwijken via het herintrederstraject, is de inhoud van het herintrederstraject aangevuld met een (actieve) stage. Qua vorm is die stage gelijk aan de stage bij het (voor de eerste keer) behalen van het certificaat, alleen is de duur van de stage in het herintrederstraject beperkter (ongeveer de helft). De exacte omvang en inhoud worden vastgesteld in de Regeling rijonderricht motorrijtuigen 2009. Een volledige stage is niet nodig, omdat de herintreder al een bepaalde mate van praktijkervaring heeft.

3. Gevolgen

De wijziging van de vooropleidingseis zou tot iets meer administratieve lasten kunnen leiden voor degenen die rijinstructeur willen worden en niet aan de nieuwe vooropleidingseis voldoen. Zij zullen een geschiktheidstest moeten doen. Het huidige tarief daarvoor bedraagt € 105 en de test duurt anderhalf uur. Gerekend met een uurtarief van € 15 houdt dat laatste een administratieve last in van € 22,50 per kandidaat.⁴ Eventuele voorberei-

⁴ Er wordt gerekend met een tarief van € 15 omdat de kandidaat nog geen rijinstructeur is.

dingstijd wordt vanwege de uiteenlopende omvang ervan buiten beschouwing gelaten.

Over het bewijsstuk van een gevolgde opleiding wordt in relatie tot de administratieve lasten nog het volgende opgemerkt over de staande praktijk, los van de wijzigingen in het onderhavige besluit. IBKI accepteert van kandidaten ook een digitaal uittreksel (met echtheidscertificaat) uit het diplomaregister van de Dienst Uitvoering Onderwijs als bewijsstuk van een met goed gevolg afgeronde opleiding. Dat betekent dat de kandidaat geen diploma hoeft op te sturen.⁵ Dit beperkt de administratieve last voor de kandidaat.

De gevolgen voor de administratieve lasten en de nalevingskosten zijn voor wat betreft de wijzigingen die voortvloeien uit de wijzigingswet reeds verantwoord in hoofdstuk 6 van de memorie van toelichting bij het voorstel van de wijzigingswet.⁶ Daarbij werd rekening gehouden met een besparing op jaarbasis van circa € 1,3 miljoen door het wegvallen van de verplichte tweede praktijkbegeleiding. Dat bedrag is in de huidige situatie iets lager, omdat er inmiddels enkele onderliggende variabelen zijn veranderd. Het tarief voor de praktijkbegeleiding op de centrale locatie is verlaagd (van € 221 naar € 195), terwijl het tarief voor de praktijkbegeleiding op locatie licht is gestegen (van € 257 naar € 260). Daarnaast is het aantal rijinstructeurs dat jaarlijks aan de bijscholingsverplichting moet voldoen gedaald van circa 3.050 naar circa 2.840. Rekening houdend met deze wijzigingen is het totale bedrag aan besparing nu bij benadering als volgt:

Besparing	Berekening	Totaal
Kosten bij keuze centrale examenlocatie (30%)	852 x € 195	€ 166.140
Kosten bij keuze examen op locatie (70%)	1.988 x € 260	€ 516.880
Tijd (4 uur à € 45)	2.840 x € 180	€ 511.200
Totaal		€ 1.194.220

De invoering van het educatieve traject uit het amendement Laçin c.s. heeft ook gevolgen voor de administratieve lasten en nalevingskosten. Bij de onderstaande berekening moet echter wel in aanmerking worden genomen dat hier ook een voordeel tegenover staat ten opzichte van de huidige situatie: de instructeur kan zijn instructiebevoegdheid een half jaar langer gebruiken. Daarnaast is het uitgangspunt van het genoemde amendement juist dat met het educatieve traject onaantrekkelijke kosten zijn gemoeid, die functioneren als een alternatief voor de het vervallen van de instructiebevoegdheid bij het niet tijdig halen van de praktische bijscholing.

Het educatieve traject kost ongeveer 21 uur (zes dagdelen à drie uur bijles en een praktijkbegeleiding) en € 2.000 per instructeur die daarvan gebruikmaakt. Ervan uitgaande dat in lijn met de afgelopen jaren circa 30 instructeurs per jaar de praktische bijscholing niet halen en daardoor in het educatieve traject zouden komen, bedragen de administratieve lasten ongeveer € 28.350, gerekend met een tarief van € 45, en de nalevingskosten € 60.000. In totaal kost het educatieve traject daarmee jaarlijks € 88.350, mits elke rijinstructeur dat wil blijven en maar één verlenging nodig heeft.

⁵ Het punt hierbij is wel dat het register alleen een registratie bevat van diploma's voortgezet onderwijs die vanaf 2006 zijn behaald. Kandidaten met een ouder diploma moeten wel bij IBKI langskomen of het diploma opsturen. IBKI heeft bovendien geen inzage in het diplomaregister zelf.

⁶ Kamerstukken II 2014/15, 34 182, nr. 3, p. 9–11.

Voor wat betreft de wijziging van het herintrederstraject is de verwachting dat deze niet tot grote verschuivingen in administratieve lasten en nalevingskosten zal leiden ten opzichte van de huidige situatie. Jaarlijks volgen blijkens ervaringscijfers ongeveer 65 instructeurs het herintrederstraject, dus het gaat om een kleine doelgroep.

De tarieven die IBKI voor de inwerkingtreding van dit besluit voor het herintrederstraject in rekening bracht, variëren naar gelang het aantal certificaten waarvoor de herintreder het herintrederstraject doorloopt. Het tarief bedroeg € 500 voor instructeurs die alleen een certificaat wilden halen voor de motorrijtuigcategorie B en liep op tot maximaal € 1.285 voor instructeurs die certificaten wilden halen voor alle motorrijtuigcategorieën. Gemiddeld kostte het herintrederstraject daarmee € 892,50.

Door de introductie van de stage als verplicht onderdeel van het herintrederstraject stijgen de administratieve lasten en nalevingskosten voor het herintrederstraject voor de motorrijtuigcategorie B naar € 860 of € 925, afhankelijk van of men de stagebeoordeling op een centrale locatie of op een zelfgekozen locatie wil laten plaatsvinden. Uitgaande van dezelfde percentages voor het volgen van de praktijkbegeleiding op de centrale locatie of een zelfgekozen locatie (30% respectievelijk 70%), is het nieuwe tarief voor het herintrederstraject gemiddeld € 905,50. Dat betekent een stijging van de gemiddelde kosten van € 405,50 (voor de motorrijtuigcategorie B). Daarnaast houdt de stagebeoordeling een extra tijdsbelasting in van gemiddeld 65 minuten. Met een tarief van € 45 per uur komt de extra administratieve last uit op € 48,75.

Daartegenover staat dat voor aanvullende certificaten geen extra handelingen verricht hoeven te worden in de nieuwe situatie.⁷ Degenen die certificaten willen halen voor alle motorrijtuigcategorieën besparen daardoor gemiddeld € 379,50 (€ 1.285 – € 905,50) aan nalevingskosten. Aan administratieve lasten bespaart men per extra certificaat de praktijkrit à 75 minuten, inhoudende een besparing van € 56,25 per certificaat. Omdat er vier aanvullende certificaten te behalen zijn, kan voor de berekening worden uitgegaan van een gemiddelde besparing van administratieve lasten van € 112,50.

Afgezet tegen het gemiddelde van de huidige tarieven voor het herintrederstraject levert de wijziging in het algemeen een stijging in het tarief op van € 13 (€ 905,50 – € 892,50) per herintreder. Er wordt gemiddeld € 63,75 aan administratieve lasten bespaard (€ 112,50 – € 48,75). Voor de gehele doelgroep van herintreders is totale besparing gemiddeld ongeveer € 3.300 ((€ 63,75 – € 13) x 65 herintreders).⁸

Een andere belangrijke lastenpost bij het herintrederstraject bestaat uit de kosten van de voorbereiding op deze verplichtingen, bestaande uit gedeelde inkomsten voor de studie-uren en eventueel kosten voor het volgen van scholing bij een opleidingsinstituut. Ook de te volgen stage houdt een last in, zowel in uren als in geld.⁹ Die lasten verschillen per instructeur, waardoor het niet mogelijk is om de veranderingen voor die post goed in te schatten.

⁷ Artikel 13, eerste lid, onderdeel b, van het Besluit rijonderricht motorrijtuigen 2009 in artikel I, onderdeel M, van dit besluit.

⁸ Bij deze berekeningen zijn de zeer kleine groepen van instructeurs met alleen een certificaat voor de categorieën A en T buiten beschouwing gelaten. Voor hen komt ook de stage erbij, met een stijging van de nalevingskosten van gemiddeld € 319 (op centrale locatie € 270 en op een eigen locatie € 340, naar verwachting in de verhouding 30%/70%) respectievelijk € 425 en een administratieve last voor het volgen van de stage van € 48,75 (65 minuten à € 45 per uur).

⁹ In de praktijk blijkt dat alle stagiairs geld moeten betalen om ergens stage te kunnen lopen. Hoeveel dat is, verschilt. Hier is dus moeilijk een concreet bedrag aan te geven. Op de omvang van de stage wordt verder ingegaan in de gelijktijdige wijziging van de Regeling rijonderricht motorrijtuigen 2009.

4. Advies en consultatie

Een concept van dit besluit is reeds openbaar gemaakt tijdens de internetconsultatie van het voorstel van de wijzigingswet die heeft plaatsgevonden van 20 mei 2014 tot en met 17 juni 2014. Aangezien er al een geruime tijd verstreken is en enkele wijzigingen in het onderhavige besluit ten opzichte van dat concept zijn aangebracht, onder meer ten aanzien van de bijlessen en het herintrederstraject, is een nieuw concept openbaar gemaakt voor internetconsultatie van 15 juli 2019 tot en met 26 augustus 2019.

Tijdens de internetconsultatie zijn in totaal 27 reacties ingediend, waarvan er 22 openbaar zijn. De meeste reacties zijn afkomstig van rijinstructeurs en rijschoolhouders. Tevens zijn reacties ingediend door Ambulance Amsterdam en Ambulancezorg Rotterdam-Rijnmond. Daarnaast hebben de brancheorganisaties KNMV (Koninklijke Nederlandse Motorrijders Vereniging) en BOVAG een openbare reactie gegeven.

In zes reacties, waaronder in die van de BOVAG, is steun uitgesproken voor het onderhavige voorstel. De meeste reacties waren echter kritisch van aard. De meeste kritische reacties die zijn ingediend betroffen onderwerpen die niet in het onderhavige besluit geregeld zijn. Het betreft met name de verplichting om bij de praktijkbegeleiding les te geven aan een echte leerling, maar ook onderwerpen als het door IBKI laten bepalen van het lesonderwerp bij de praktijkbegeleiding en nut en noodzaak van de praktische bijscholing. Voor zover de reacties nog van belang waren voor de verdere uitwerking in de Regeling rijonderricht motorrijtuigen 2009, zijn ze meegenomen bij het opstellen van de wijziging daarvan.

De internetconsultatie heeft niet geleid tot aanpassingen in het onderhavige besluit.

Het concept van dit besluit is voorafgaand aan de hiervoor beschreven internetconsultatie besproken met de branchepartijen, IBKI en het CBR. De branchepartijen hebben gevraagd om het herintrederstraject af te sluiten als vluchtroute voor het educatieve traject. Aan dat verzoek is gehoor gegeven, mede op basis van een advies van IBKI. De branchepartijen steunen dit besluit. IBKI en het CBR achten het besluit eveneens uitvoerbaar.

Het Adviescollege Toetsing Regeldruk (ATR) heeft een advies uitgebracht over een concept van het onderhavige besluit. Daarin werden drie adviespunten genoemd.

Het eerste punt hangt samen met de vooropleiding. Hoewel het geen onderdeel uitmaakt van het onderhavige besluit, adviseerde de ATR de mogelijkheid te creëren voor IBKI om gegevens in het diplomaregister te verifiëren. In reactie daarop is die mogelijkheid met het Ministerie van Onderwijs, Cultuur en Wetenschap besproken. Er zal echter niet worden voorzien in een dergelijke toegang. De reden daarvoor is dat de lastenbesparing voor kandidaten niet in verhouding staat tot de inbreuk op de bescherming van de persoonsgegevens van de kandidaten, daar de toegang meer gegevens zou kunnen tonen dan strikt noodzakelijk. Daarnaast weegt de lastenbesparing niet op tegen de hogere lasten voor de opleiders en IBKI.

Ten tweede is geadviseerd duidelijkheid te bieden over de inwerkingtredingsdatum en de doelgroep te informeren over de wijzigingen. Dat is inderdaad belangrijk. Ten aanzien van de beoogde inwerkingtredingsdatum zijn ook richting de Tweede Kamer uitingen gedaan.¹⁰ Verdere informatievoorziening over de wijzigingen en vanaf wanneer die van kracht zijn wordt ook vooral gedaan door IBKI en tevens door de betrokken branchepartijen en het CBR, waarmee overleg plaatsvindt.

¹⁰ VAO Verkeersveiligheid van 3 juli 2019, Handelingen II 2018/19, nr. 101, item 10, p. 8.

Tot slot adviseerde de ATR om de regeldruk beter te verantwoorden. Dat is gedaan in paragraaf 3 van het algemeen deel van deze nota van toelichting.

5. Inwerkingtreding en overgangsrecht

Dit besluit treedt in werking met ingang van een bij koninklijk besluit te bepalen tijdstip. Dat koninklijk besluit zal het tijdstip van inwerkingtreding van zowel de wijzigingswet als dit besluit betreffen, aangezien de wijzigingen in dit besluit samenhangen met de wijzigingen in de wijzigingswet. Bij het koninklijk besluit wordt rekening gehouden met de vaste verandermomenten voor regelgeving, bedoeld in aanwijzing 4.17 van de Aanwijzingen voor de regelgeving. Het streven is om de inwerkingtreding met ingang van 1 april 2020 te laten plaatsvinden.

De wijzigingen in dit besluit hebben grotendeels directe werking, waarvoor geen overgangsrecht nodig of wenselijk is. Veel wijzigingen zijn immers van technische en redactionele aard. Het enige overgangsrecht waarin is voorzien, staat in de nieuwe artikelen 19 en 20 van het Besluit rijonderricht motorrijtuigen 2009 (artikel I, onderdeel R, van dit besluit).

Het gewijzigde niveau van vooropleiding voor kandidaat rijinstructeurs geldt niet voor diegenen die al eerder een examen rijinstructeur hebben afgelegd. Zij zijn het traject tot het worden van rijinstructeur immers al gestart, dus het zou onrechtvaardig zijn na de inwerkingtreding van dit besluit een hogere vooropleiding van hen te eisen. Vanzelfsprekend geldt de nieuwe eis ook niet voor diegenen die al een aanvraag hebben ingediend. Het bewijsstuk van de gevolgde vooropleiding is dan al door IBKI geregistreerd en voldoende bevonden.

De wijzigingen die zijn doorgevoerd in het herintrederstraject gelden in beginsel niet voor degenen die al aan het herintrederstraject zijn begonnen. Anders zouden de eisen waaraan de herintreders moeten voldoen gedurende het traject veranderen. Dat wordt onrechtvaardig geacht. Aangezien het vernieuwde herintrederstraject wel een verbetering inhoudt ten opzichte van het oude traject, en kan worden verwacht dat het traject binnen een relatief korte tijd kan worden afgerond, is dit overgangsrecht beperkt tot zes maanden na inwerkingtreding van dit besluit. Dit betekent dat als een kandidaat voor de inwerkingtreding met het herintrederstraject is begonnen, maar het niet binnen zes maanden na de inwerkingtreding heeft afgerond, de kandidaat alsnog aan de nieuwe eisen zal moeten voldoen om in aanmerking te komen voor een certificaat.

Ten aanzien van het verminderen van het aantal verplichte praktijkbegeleidingen van twee naar één wordt expliciet opgemerkt dat dit door de directe werking van dit besluit tot gevolg heeft dat als op het moment van inwerkingtreding van dit besluit voor een instructeur een praktijkbegeleiding met een voldoende resultaat is afgesloten, dit voor wat betreft de praktische bijscholing voldoende is voor de afgifte van een nieuw certificaat. Er hoeft dus niet, zoals voorheen het geval was, alsnog aan een tweede verplichte praktijkbegeleiding deelgenomen te worden.

Ter verduidelijking zij hier nog opgemerkt dat de mogelijke verlenging van de geldigheidsduur van het certificaat die bij het genoemde amendement Laçin c.s. in de wet is geïntroduceerd, alleen geldt voor instructeurs waarvan het certificaat na de inwerkingtreding van de wetswijziging (en dit besluit) zijn geldigheid verliest. Het is dus niet zo dat certificaten die maximaal een half jaar voor de inwerkingtreding hun geldigheid hebben verloren door het niet voldoende afronden van de

praktische bijscholing, na de inwerkingtreding toch nog geldig worden. Verlenging kan alleen plaatsvinden ten aanzien van geldige certificaten. Om in de genoemde gevallen een nieuw certificaat te behalen, kan het herintrederstraject worden doorlopen.

Artikelsgewijs deel

Artikel I

Onderdelen A, B, onder 2, E, F, onder 3 en 4, K, L, N, O en Q

Dit betreft redactionele en technische aanpassingen van de betrokken artikelen van het Besluit rijonderricht motorrijtuigen 2009.

Onderdeel B, onder 1

De eis aan de vooropleiding van kandidaat-rijinstructeurs is verhoogd naar minimaal het niveau van vmbo-tl of vmbo-gl. Zie hierover uitgebreider paragraaf 2.1 van het algemeen deel van deze nota van toelichting.

Onderdelen C, D en F, onder 2

Artikel 5 van het Besluit rijonderricht motorrijtuigen 2009 is op enkele punten redactioneel aangepast en daarin zijn de oude artikelen 6 en 6a geïntegreerd, respectievelijk in het tweede lid en het derde en vierde lid.

De eis «de rijinstructeur heeft als tweede bestuurder beheersing over het lesvoertuig» is verplaatst van fase 1 in artikel 5 naar fase 3 in artikel 7 (nieuw onderdeel a) van het Besluit rijonderricht motorrijtuigen 2009. In de praktijk verandert hierdoor niets. De toetsing van de desbetreffende competentie maakte nooit deel uit van fase 1, maar werd beoordeeld tijdens de stage (fase 3). Het Besluit rijonderricht motorrijtuigen 2009 is dus in lijn gebracht met de praktijk.

Onderdeel F, onder 1, en G

Dit betreft integratie van het oude artikel 7a in artikel 7 van het Besluit rijonderricht motorrijtuigen 2009.

Onderdeel H

In het eerste lid van artikel 9 van het Besluit rijonderricht motorrijtuigen 2009 zijn redactionele wijzigingen doorgevoerd en is de laatste zin vervallen. Ten aanzien van de periode waarin de theoretische bijscholing moet worden gevolgd is een verwijzing toegevoegd naar de eerste twee zinnen van artikel 13, aanhef en onderdeel b, van de wet. De reden daarvoor is dat er, in tegenstelling tot de praktische bijscholing, voor de theoretische bijscholing geen verdere verlengingsmogelijkheid is geboden in het amendement Laçin c.s. De theoretische bijscholing moet dus binnen de reguliere geldigheidsduur van het certificaat van vijf jaar worden gevolgd.

Met deze wijziging is in het tweede lid expliciet vastgelegd dat theoretische bijscholing alleen geldig is totdat weer een certificaat voor de duur van vijf jaar als bedoeld in artikel 9, eerste lid, aanhef en onderdeel c, van de wet wordt afgegeven. Het is dus niet mogelijk om alvast voor de volgende geldigheidsperiode theoretische bijscholing te volgen.

Voorts is in het derde lid expliciet gemaakt dat een theoretische bijscholingscursus pas meetelt voor de verplichting als die cursus volledig is gevolgd.

Tot slot is in het vierde lid de mogelijkheid opgenomen om bij ministeriële regeling nadere regels te stellen omtrent de theoretische bijscholing. De bepaling uit de voorheen laatste zin van artikel 9 is verplaatst naar de Regeling rijonderricht motorrijtuigen 2009.

Onderdeel I

In het gewijzigde eerste en tweede lid van artikel 10 van het Besluit rijonderricht motorrijtuigen 2009 is geregeld dat slechts één praktijkbegeleiding gevolgd hoeft te worden. Als die voldoende wordt afgesloten, is een tweede praktijkbegeleiding niet meer nodig. Het maximum aantal praktijkbegeleidingen is nog steeds drie. Als de derde praktijkbegeleiding als onvoldoende wordt beoordeeld, wordt na de geldigheidsduur een verlenging van een half jaar gegeven. Zie hierover verder de toelichting op artikel 10a (artikel I, onderdeel J, van dit besluit). Daarnaast is in het eerste en tweede lid het woord «dagdeel» voor «praktijkbegeleiding» vervallen. De praktijkbegeleiding zelf duurt immers geen volledig dagdeel.

In het nieuwe derde lid is opgenomen wat voorheen in de laatste zin van het eerste lid stond: dat de praktijkbegeleiding door het instituut wordt beoordeeld. Hierbij is bepaald dat het instituut bij een onvoldoende beoordeling aangeeft welke competenties onvoldoende zijn aangetoond. Daarmee weet de instructeur op welke punten hij zich moet ontwikkelen.

Onderdeel J

Het nieuwe artikel 10a betreft het educatieve traject dat moet worden gevolgd tijdens de verlenging van de geldigheidsduur van een certificaat, bedoeld in artikel 13, aanhef en onderdeel b, derde en vierde zin. In dat traject moeten zes dagdelen bijlessen worden gevolgd, voordat opnieuw een praktijkbegeleiding moet worden gedaan. De gedachte daarachter is dat de instructeur verplicht wordt te werken aan de verbeterpunten (niet-aangetoonde competenties), opdat hij de praktijkbegeleiding aan het einde van het educatieve traject kan halen. Als de praktijkbegeleiding niet wordt gehaald, volgt opnieuw een verlenging van een half jaar. Binnen de termijn van zes maanden is er dus geen herkansingsmogelijkheid.

Net als bij de theoretische bijscholing zijn ook de bijlessen geldig tijdens de verlenging waarin ze worden gevolgd. Ze kunnen dus niet worden gespaard. Doordat er in de verlenging van zes maanden geen herkansingsmogelijkheid is, moet na de «reguliere» looptijd van vijf jaar dus na elke onvoldoende beoordeelde praktijkbegeleiding een traject met zes dagdelen bijlessen worden doorlopen.

Het instituut registreert ook van de bijlessen of de dagdelen volledig zijn gevolgd.

Onderdeel M

Het eerste lid van artikel 13 is gewijzigd om het herintrederstraject praktijkgericht te maken en geen «ontsnappingsroute» te laten zijn voor het educatieve traject, zoals in paragraaf 2.3 van het algemeen deel van deze nota van toelichting is beschreven.

Ten aanzien van onderdeel a, onder 2°, wordt opgemerkt dat er geen afzonderlijke fase 2 is voor kandidaten die alleen een geldig certificaat voor de motorrijtuigcategorie A hebben. Om die reden moeten zij in het herintrederstraject fase 2 voor de motorrijtuigcategorie B volgen. Voor de motorrijtuigcategorie T is er wel een afzonderlijke fase 2. Daarnaast zijn redactionele verbeteringen aangebracht.

Voor de duidelijkheid wordt opgemerkt dat een kandidaat een stagepas als bedoeld in artikel 9, eerste lid, onderdeel a, van de Wet rijonderricht motorrijtuigen 1993 nodig heeft voordat hij of zij de (actieve) stage als bedoeld in artikel 13, eerste lid, onderdeel a, onder 3°, kan doen.

Onderdeel P

Artikel 17 van het Besluit rijonderricht motorrijtuigen 2009 is vervallen als gevolg van het vervallen van de mogelijkheid om in het kader van de maatregelen vakbekwaamheid een toets op te leggen (artikel I, onderdeel S, onder 2, van de wijzigingswet).

Onderdeel R

De artikelen 19 en 20 hebben een nieuwe invulling gekregen. Het daarin voorheen opgenomen overgangsrecht is materieel uitgewerkt, nu reeds vijf jaar na inwerkingtreding van het Besluit rijonderricht motorrijtuigen 2009 is verstreken. Dus aan iedere instructeur heeft al een eerste afgifte van een certificaat na inwerkingtreding moeten plaatsvinden.

In plaats daarvan is overgangsrecht opgenomen ten aanzien van het gewijzigde vereiste vooropleidingsniveau en het herintrederstraject. Zie hierover uitgebreider paragraaf 5 van het algemeen deel van deze nota van toelichting.

Onderdeel S

Artikel 22 was uitgewerkt en is vervallen om onduidelijkheden te voorkomen.

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