



Advies Raad van State betreffende het voorstel van wet tot wijziging van de Wet rijonderricht motorrijtuigen 1993 (wijzigingen naar aanleiding van evaluatie, nascholing beroepschauffeurs, bestuursrechtelijke handhaving en enkele verbeteringen)

Nader Rapport

26 maart 2015

IenM/BSK-2015/51306

Hoofddirectie Bestuurlijke en Juridische Zaken,
Ministerie van Infrastructuur en Milieu

Aan de Koning

Blijkens de mededeling van de Directeur van Uw kabinet van 2 oktober 2014, nr. 2014001903, machtigde Uwe Majesteit de Afdeling advisering van de Raad van State haar advies inzake het bovenvermelde voorstel van wet rechtstreeks aan mij te doen toekomen. Dit advies, gedateerd 20 november 2014, nr. W14.14.0350/IV, bied ik U hierbij aan.

De Afdeling advisering van de Raad van State geeft u in overweging het voorstel van wet aan de Tweede Kamer der Staten-Generaal te zenden, nadat met haar advies rekening zal zijn gehouden.

2.

a.

De handhaving van de in de Wet rijonderricht motorrijtuigen 1993 benoemde overtredingen is gesplitst. Overtreding van het verbod om zonder certificaat rijles te geven, blijft strafrechtelijk gehandhaafd. Overtreding van het verbod om scholing educatieve maatregel of scholing alcoholslot-programma te geven en van het gebod verlopen of ongeldig verklaarde certificaten terug te zenden aan het instituut wordt bestuursrechtelijk gehandhaafd.

Zoals in de memorie van toelichting die aan de Afdeling advisering is voorgelegd al uiteen is gezet, is onbevoegd rijles geven een gevaar voor de verkeersveiligheid. Omdat het voorts in een open context gebeurt, namelijk op de openbare weg, is strafrechtelijke handhaving aangewezen.

De verplichting om verlopen of ongeldig verklaarde certificaten terug te sturen, gebeurt in een besloten context, namelijk in de verhouding tussen de houder van dat certificaat en de overheid, vertegenwoordigd door het instituut. Dat maakt in combinatie met het ontbreken van directe (mogelijke) gevolgen voor derden bestuursrechtelijke handhaving afdoende.

In dit licht is maximale hoogte van de op te leggen bestuurlijke boete aangepast naar ten hoogste de tweede categorie (scholing zonder certificaat) en de eerste categorie (niet terugzenden ongeldig certificaat).

Het wetsvoorstel en de memorie van toelichting zijn op deze punten aangepast.

b.

Vanuit de wens van kwaliteitsverbetering en het verminderen van het risico op fraude is het wenselijk het toezicht op de naleving van de Wet rijonderricht motorrijtuigen 1993 te intensiveren. Voor die intensivering is gekozen voor een aanvullende toezichtstaak voor de ILT aangezien het gelet op het takenpakket van de politie en het beslag wat nu reeds op de capaciteit van de politie wordt gelegd niet mogelijk is om die intensivering uitsluitend bij de politie neer te leggen.

Daarnaast is voor de verschillende overtredingen gekozen voor één handhavingstelsel; er is geen sprake meer van duale handhaving.

c.

Zoals de regering bij de introductie van de bestuurlijke boete in de Algemene wet bestuursrecht heeft gesteld is de rechtsbescherming van degene die een bestuurlijke boete krijgt opgelegd gelijkwaardig aan de rechtsbescherming van een verdachte in een strafproces. De verschillende vormgeving van die rechtsbescherming vormt op zichzelf geen reden om voor een van beide wegen te kiezen.

3.

De redactionele kanttekeningen van de Afdeling zijn overgenomen.



Ik moge U verzoeken het hierbij gevoegde gewijzigde voorstel van wet en de gewijzigde memorie van toelichting aan de Tweede Kamer der Staten-Generaal te zenden.

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



Advies Raad van State

No. W14.15.0376/IV

's-Gravenhage, 9 december 2015

Aan de Koning

Bij Kabinetsmissive van 23 oktober 2015, no.2015001859, heeft Uwe Majesteit, op voordracht van de Minister van Infrastructuur en Milieu, bij de Afdeling advisering van de Raad van State ter overweging aanhangig gemaakt het voorstel van wet tot wijziging van de Wegenverkeerswet 1994 in verband met een kentekenplicht voor landbouw- en bosbouwtrekkers, motorrijtuigen met beperkte snelheid, mobiele machines en daardoor voortbewogen aanhangwagens alsmede het niet meer toelaten tot het verkeer van nieuwe motorrijtuigen met beperkte snelheid, met memorie van toelichting.

Het voorstel van wet geeft de Afdeling advisering van de Raad van State geen aanleiding tot het maken van inhoudelijke opmerkingen.

De Afdeling verwijst naar de bij dit advies behorende redactionele bijlage.

De Afdeling geeft U in overweging het voorstel van wet te zenden aan de Tweede Kamer der Staten-Generaal.

Gelet op artikel 26, zesde lid jo vijfde lid, van de Wet op de Raad van State, is de Afdeling van oordeel dat openbaarmaking van dit advies achterwege kan blijven.

*De vice-president van de Raad van State,
J.P.H. Donner.*



**Redactionele bijlage bij het advies van de Afdeling advisering van de Raad van State
betreffende no.W14.15.0376/IV**

- Artikel 36a, onder c, artikel 48a, onder c, artikel 50a, onder c en artikel 72 a, onder d, als volgt formuleren: aanhangwagens die kennelijk uitsluitend zijn bestemd om te worden voortbewogen door landbouw- of bosbouwtrekkers of motorrijtuigen met beperkte snelheid (in aansluiting op de artikel 1, eerste lid, onder d, van de wet).
- In artikel II, onder B, in de aanhef 'tweede lid' vervangen door: eerste lid.
- In artikel II, onder B, de nieuwe volzin als volgt formuleren:
Onder motorrijwiel wordt niet verstaan:
 - a. een bromfiets in de zin van artikel 1, eerste lid, onderdeel e, van de Wegenverkeerswet 1994;
 - b. een fiets met trapondersteuning als bedoeld in artikel 1, eerste lid, onderdeel ea, van die wet; of
 - c. een landbouw- of bosbouwtrekker die, een motorrijtuig met beperkte snelheid dat of een mobiele machine die, in het kentekenregister als zodanig is geregistreerd.
- Artikel IV als volgt formuleren:
In artikel 2, onderdeel a, van de Wet op de motorrijtuigenbelasting 1994 wordt 'met uitzondering van een bromfiets als bedoeld in artikel 1, eerste lid, onderdeel e, van de Wegenverkeerswet 1994 en een fiets met trapondersteuning als bedoeld in artikel 1, eerste lid, onderdeel ea, van die wet' vervangen door: met uitzondering van:
 - 1°. een bromfiets in de zin van artikel 1, eerste lid, onderdeel e, van de Wegenverkeerswet 1994;
 - 2°. een fiets met trapondersteuning als bedoeld in artikel 1, eerste lid, onderdeel ea, van die wet; en
 - 3°. een landbouw- of bosbouwtrekker die, een motorrijtuig met beperkte snelheid dat of een mobiele machine die, in het kentekenregister als zodanig is geregistreerd.
- Artikel VII schrappen nu de Fiscale verzamelwet in het Staatsblad is gepubliceerd (Stb. 2015, 455) en per 1 januari 2016 in werking treedt.
- De voorgestelde wijziging in artikel II, onder B, onder b, en artikel IV, onder 2, toelichten.



Tekst zoals aangeboden aan de Raad van State: Wijziging van de Wet rijonderricht motorrijtuigen 1993 (wijzigingen naar aanleiding van evaluatie, nascholing beroepschauffeurs, bestuursrechtelijke handhaving en enkele verbeteringen)

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

Allen, die deze zullen zien of horen lezen, saluut! doen te weten:

Alzo Wij in overweging genomen hebben dat het wenselijk is de Wet rijonderricht motorrijtuigen 1993 op een aantal onderdelen te wijzigen;

Zo is het, dat Wij, de Afdeling advisering van de Raad van State gehoord, en met gemeen overleg der Staten-Generaal, hebben goedgevonden en verstaan, gelijk Wij goedvinden en verstaan bij deze:

ARTIKEL I

De Wet rijonderricht motorrijtuigen 1993 wordt als volgt gewijzigd:

A

Artikel 1 wordt als volgt gewijzigd:

1. In de alfabetische opsomming wordt ingevoegd:

motorrijtuigcategorie: categorie van motorrijtuigen vastgesteld op grond van artikel 118 van de Wegenverkeerswet 1994;
richtlijn vakbekwaamheid bestuurders: richtlijn nr. 2003/59/EG van het Europees Parlement en de Raad van 15 juli 2003 betreffende de vakbekwaamheid en opleiding en nascholing van bestuurders van bepaalde voor goederen- en personenvervoer over de weg bestemde voertuigen, tot wijziging van Verordening (EEG) nr. 3820/85 van de Raad en Richtlijn 91/439/EEG van de Raad en tot intrekking van Richtlijn 76/914/EEG van de Raad (PbEG 2003, L 226);

2. Het begrip 'richtlijn rijbewijzen' en de daarbij behorende begripsomschrijving vervallen.

B

Artikel 2 wordt als volgt gewijzigd:

1. Het eerste lid wordt als volgt gewijzigd:

- a. In onderdeel a wordt 'het vijfde lid' vervangen door: het zesde lid.
- b. Onderdeel i vervalt.
- c. De onderdelen j tot en met m worden geletterd: i tot en met l.
- d. In onderdeel l (nieuw) wordt 'f tot en met j' vervangen door: f tot en met i.

2. Het derde lid wordt als volgt gewijzigd:

- a. In de eerste volzin wordt 'f tot en met j' vervangen door: f tot en met i.
 - b. In de tweede volzin wordt 'het derde lid' vervangen door: het vierde lid.
3. In het vierde lid wordt 'f tot en met j' vervangen door: f tot en met i.
4. In het vijfde, zevende en achtste lid wordt 'h tot en met j' vervangen door: h en i.

5. In het zesde lid wordt 'hetzij Onze Minister van Justitie, hetzij Onze Minister van Binnenlandse Zaken' vervangen door: Onze Minister van Veiligheid en Justitie.

C

In artikel 4, tweede lid, wordt 'f tot en met j' vervangen door: f tot en met i.



D

In artikel 5, eerste lid, onderdeel b, wordt 'in artikel 141' vervangen door: in artikel 24a en de in artikel 141.

E

Artikel 7, eerste en tweede lid, komt te luiden:

1. Degene die rijonderricht geeft voor enige motorrijtuigcategorie is in het bezit van een door het instituut afgegeven certificaat voor motorrijtuigcategorie B. Daarnaast is degene die rijonderricht geeft voor enige motorrijtuigcategorieën in het bezit van een door het instituut afgegeven certificaat voor die motorrijtuigcategorie.
2. In afwijking van het eerste lid is geen certificaat vereist voor:
 - a. de voertuigintroductie in een voor de bestuurder nieuw motorrijtuig van de motorrijtuigcategorieën C, C1, CE, C1E, D, D1, DE of D1E;
 - b. het theoretische rijonderricht, anders dan het vak verkeer, voor het rijbewijs in de motorrijtuigcategorieën C, C1, D of D1 en de theoretische scholing en theoretische nascholing als bedoeld in de richtlijn vakbekwaamheid bestuurders, voor zover de betrokken docent voldoet aan de bekwaamheidseisen bedoeld in artikel 4.2.1., tweede lid, onderdeel b, van de Wet educatie en beroepsonderwijs;
 - c. het rijonderricht in het kader van een door het CBR opgelegde verplichting zich te onderwerpen aan een scholing educatieve maatregel;
 - d. het rijonderricht aan bestuurders als bedoeld in de richtlijn vakbekwaamheid bestuurders in het kader van nascholing als bedoeld in artikel 7 van die richtlijn voor zover wordt voldaan aan de bij ministeriële regeling gestelde eisen.

F

In artikel 9a, eerste en tweede lid, wordt 'categorie' telkens vervangen door: motorrijtuigcategorie.

G

Artikel 12b, eerste lid, komt te luiden:

1. Degene die rijonderricht geeft en in het bezit is van een certificaat als bedoeld in artikel 13, onderdeel b, volgt theoretische en praktische bijscholing voor het rijonderricht in de motorrijtuigcategorie waarvoor hij het certificaat bezit. Indien degene die rijonderricht geeft in het bezit is van een certificaat voor verschillende motorrijtuigcategorieën, volgt hij voor één van die categorieën theoretische en praktische bijscholing. Degene die rijonderricht geeft, in het bezit is van een certificaat als bedoeld in artikel 13, onderdeel b, en binnen de geldigheidsduur van dat certificaat een certificaat als bedoeld in artikel 13 voor de motorrijtuigcategorie A, C, D of T behaalt, heeft daarmee voldaan aan de verplichting om praktische bijscholing te volgen.

H

Artikel 12c, eerste lid, komt te luiden:

1. Degene die blijkens het register, bedoeld in artikel 4, eerste lid, minder dan vijf jaar geleden beschikte over een geldig certificaat kan een herintrederstraject volgen.

I

Artikel 13, onderdeel a, wordt als volgt gewijzigd:

1. In het eerste onderdeel wordt 'categorie B als bedoeld in de richtlijn rijbewijzen' vervangen door: motorrijtuigcategorie B.
2. In het tweede onderdeel wordt 'categorie' vervangen door 'motorrijtuigcategorie', vervalt 'als bedoeld in de richtlijn rijbewijzen' en wordt 'zes achtereenvolgende maanden' vervangen door: tien achtereenvolgende maanden.
3. In het derde onderdeel wordt 'rijbewijscategorie' vervangen door: motorrijtuigcategorie.



J

Artikel 15 wordt als volgt gewijzigd:

1. Het eerste lid wordt als volgt gewijzigd:

1. Aan het slot van onderdeel c wordt toegevoegd: of.
2. De onderdelen d en e, worden vervangen door een onderdeel, luidende:
 - d. het instituut de beoordeling van ten minste de laatste van de in vijf jaar toegestane en gevolgde praktische bijscholingen als onvoldoende vaststelt.

2. Het tweede lid komt te luiden:

2. Tenzij de termijn, bedoeld in artikel 13, eerder is geëindigd, is de ongeldigverklaring, bedoeld in het eerste lid:
 - a. onderdelen a tot en met c en e van kracht met ingang van de zevende dag,
 - b. onderdeel d van kracht acht weken, na de dag waarop de beschikking tot ongeldigverklaring is bekendgemaakt.

K

In artikel 19 wordt 'de artikelen 10-12 en 14 en 15' vervangen door: de artikelen 12, 14, onderdelen b, c en d, en 15, eerste lid, onderdelen a en b, tweede en derde lid,.

L

In artikel 20 wordt 'certificaat of diploma' vervangen door: diploma.

M

Artikel 21 wordt als volgt gewijzigd:

1. Het derde lid komt te luiden:

3. De kosten van het onderzoek, bedoeld in het tweede lid, komen voor rekening van de betrokkene, tenzij uit het onderzoek blijkt dat de betrokkene voldoet aan de eisen van bekwaamheid, bedoeld in dat lid.

2. In het vijfde lid wordt 'bedoeld in het tweede, derde en vierde lid' vervangen door: bedoeld in het tweede en vierde lid.

N

Artikel 22 wordt als volgt gewijzigd:

1. Het eerste lid, tweede volzin, vervalt.

2. Het tweede lid wordt als volgt gewijzigd:

a. In de eerste volzin vervalt: alsmede bij gebreke van een positief toetsresultaat binnen de krachtens artikel 21, derde lid, vastgestelde termijn.

b. In de tweede volzin vervalt: op welk deel van de geldigheidsduur alsmede.

3. In het vierde lid wordt 'de zevende dag' vervangen door: de dag.

O

Artikel 23 wordt als volgt gewijzigd:

1. Het vierde lid vervalt onder vernummering van het vijfde lid tot vierde lid.

2. In het vierde lid (nieuw), eerste volzin, vervalt: op welk deel van de geldigheidsduur alsmede.



P

Artikel 24 wordt als volgt gewijzigd:

1. In het eerste lid, wordt 'artikel 141' vervangen door: artikel 24a of de in artikel 141.
2. In het tweede lid wordt 'de rijinstructeur' vervangen door 'degene die rijonderricht geeft' en wordt 'artikel 141' vervangen door: artikel 24a of de in artikel 141.
3. Er wordt een lid toegevoegd, luidende:
 3. De ambtenaren, bedoeld in artikel 24a, respectievelijk artikel 141 van het Wetboek van strafvordering, die de beschikking krijgen over een certificaat dat zijn geldigheid heeft verloren, nemen dat certificaat in en:
 - a. geleiden het certificaat dat op grond van artikel 15, eerste lid, ongeldig is verklaard door naar het instituut, en
 - b. vernietigen het certificaat in de overige gevallen.

Q

Na artikel 24 worden twee artikelen ingevoegd, luidende:

Artikel 24a

Met het toezicht op de naleving van het bepaalde bij of krachtens deze wet zijn belast de door Onze Minister aangewezen ambtenaren.

Artikel 24b

Onze Minister is bevoegd tot oplegging van een last onder bestuursdwang ter handhaving van het bepaalde bij of krachtens deze wet.

R

In artikel 25, eerste lid, wordt '22, vijfde lid' vervangen door: 22, vierde lid.

S

Artikel 27 komt te luiden:

Artikel 27

Onze Minister kan wegens overtreding van de artikelen 7, 14, derde lid, 16, 22, vijfde lid, en 24, een bestuurlijke boete opleggen van ten hoogste het bedrag van de derde categorie, bedoeld in artikel 23, vierde lid, van het Wetboek van Strafrecht.

ARTIKEL II

De wet van 24 oktober 2008 tot wijziging van de Wet rijonderricht motorrijtuigen 1993 naar aanleiding van de evaluatie van de doeltreffendheid en de effecten van deze wet in de praktijk (Stb. 2008, 432) wordt ingetrokken.

ARTIKEL III

Deze wet treedt in werking met ingang van 1 januari 2016.

Lasten en bevelen dat deze in het Staatsblad zal worden geplaatst en dat alle ministeries, autoriteiten, colleges en ambtenaren die zulks aangaat, aan de nauwkeurige uitvoering de hand zullen houden.

De Minister van Infrastructuur en Milieu,



MEMORIE VAN TOELICHTING

I. Algemeen deel

1. Inleiding

Dit wetsvoorstel voorziet in wijziging van de Wet rijonderricht motorrijtuigen 1993 (hierna: WRM 1993). Deze wijzigingen zijn ingegeven door de evaluatie van de herziening van de WRM 1993 uit 2009, door gewijzigde inzichten met betrekking tot de nascholing van beroepschauffeurs, door de wens om de Inspectie Leefomgeving en Transport (hierna: ILT) aan te wijzen als handhavende instantie en door ervaringen uit de praktijk.

2. Evaluatie herziening 2009 WRM 1993

2.1 Herziening 2009

In 2009 is de WRM 1993 herzien (wet van 24 oktober 2008 tot wijziging van de Wet rijonderricht motorrijtuigen 1993 naar aanleiding van de evaluatie van de doeltreffendheid en de effecten van deze wet in de praktijk (Stb. 2008, 432)). Die herziening omvatte het verbreden van de certificaats tot alle vormen van rijonderricht, het invoeren van de geschiktheidstest, het competentiegericht instructeurs-examen, de verplichte stage en het herintrederstraject en de vervanging van de periodieke applicatie-toets door een verplichte bijscholing.

Belangrijk doel van de herziening was het verder verbeteren van de kwaliteit van het rijonderricht. Een hogere kwaliteit van de rijopleiding zou ervoor moeten zorgen, dat de opgeleide beginnende bestuurders een veiliger rijgedrag vertonen.

2.2 Evaluatie

In 2013 is de evaluatie van de WRM 1993 conform de motie Dijksma-Aptroot (Kamerstukken II 2011/12, 33 000-XII, nr. 14) en de motie Bashir (Kamerstukken II 2011/12, 29 398, nr. 336) vervroegd uitgevoerd. De motie Dijksma-Aptroot heeft de regering verzocht de kwaliteitseisen die op basis van de WRM 1993 aan opleidingen voor rijinstructeurs worden gesteld eerder te evalueren en zo nodig aan te scherpen en de motie Bashir verzocht de regering in de evaluatie specifiek aandacht te besteden aan de praktijkbegeleiding. Met deze evaluatie heeft de Minister van Infrastructuur en Milieu (hierna: IenM) voldaan aan de plicht om binnen vijf jaar na inwerkingtreding van de laatste integrale wetswijziging de voorgestelde wijzigingen op hun doeltreffendheid en effectiviteit in de praktijk te evalueren (artikel V van de wet van 24 oktober 2008 tot wijziging van de Wet rijonderricht motorrijtuigen 1993 naar aanleiding van de evaluatie van de doeltreffendheid en de effecten van deze wet in de praktijk (Stb. 2008, 432)). Doel van de evaluatie was om inzicht te krijgen in de examinering van nieuwe rijinstructeurs en de bijscholing van bestaande rijinstructeurs, zoals vastgelegd in de WRM 1993. De evaluatie is uitgevoerd door onderzoeksbureau Royal HaskoningDHV.

Ten behoeve van het evaluatieonderzoek is een klankbordgroep samengesteld. In de klankbordgroep hadden vertegenwoordigers van grote brancheorganisaties (BOVAG, FAM, VRB), verkeersorganisaties (VVN, Regionaal Orgaan Verkeersveiligheid Gelderland), belangenorganisaties (KNMV), vertegenwoordigers van grote opleidingsinstituten (LBVI, VVB), OTCrij, het opleidings- en trainingscentrum van het Ministerie van Defensie, CNV vakmensen, de Politieacademie, het CBR en IBKI zitting. Ten behoeve van de evaluatie zijn stakeholders uit de rijsschoolbranche en een aantal maatschappelijke organisaties geïnterviewd en zijn meer dan 10.000 rijinstructeurs uitgenodigd om een enquête in te vullen.

2.3 Uitkomsten evaluatie

Bij brief van 26 september 2013 (Kamerstukken II 2013/14, 29 398, nr. 379) van de Minister van IenM is de evaluatie aangeboden aan de Tweede Kamer en is nader ingegaan op de kwaliteit van het WRM-examen, de bijscholing en het herintrederstraject.

De kwaliteit van het WRM-examen

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

vinden dat het WRM-examen voldoende zwaar is om goede rij-instructeurs af te leveren.

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

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

De zwaarte van het examen waarborgt een kwalitatief hoogwaardige opleiding van een rijinstructeur. In het kader van de evaluatie van de WRM 1993 in 2002 is gebleken dat de vooropleidingseis niet geleid heeft tot een verhoging van de uiteindelijke kwaliteit van de nieuwe rijinstructeurs. Soms heeft de vooropleidingseis zelfs ongewenst een drempel opgeworpen (Kamerstukken II 2003/04, 29 200 XII, nr. 143). Daarom is ook eerder de intredetoets ingevoerd, de voorganger van de huidige geschiktheidtest. In de brief is daarom gesteld dat het verhogen van de vooropleidingseis voor nieuwe toetreders niet wenselijk en niet nodig is.

Bijscholing

De verplichte bijscholing van een rijinstructeur is geregeld in de WRM 1993 en bestaat uit theorie- en praktijkonderdelen. De instructeur is vrij in de verdeling van deze bijscholingsverplichting over de periode van vijf jaar waarin zijn certificaat geldig is. Aanbevolen wordt om het ritme theorie-praktijk-theorie-praktijk-theorie te volgen, omdat dit als meest efficiënte volgorde wordt beschouwd om de kennis optimaal op peil te houden. De praktische bijscholing bestaat uit twee beoordelingen, de theoretische bijscholing bestaat uit drie dagen waarbij een aanwezigheidsplicht bestaat. De tweede praktijkbegeleiding moet voldoende zijn, zo niet volgt een herkansing. Is de herkansing ook onvoldoende, dan wordt de WRM-bevoegdheid ingetrokken.

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

De rijnschoolbranche pleit voor meer kwaliteit en toezicht door de overheid. De verplichte bijscholing met een mogelijkheid om de bevoegdheid te verliezen wordt gezien als het beste instrument om de kwaliteit van de rijinstructeur te borgen. Feit is dat slechts 1 procent van alle rijinstructeurs die praktische bijscholing hebben gedaan hun lesbevoegdheid kwijtraakt. Daarom zal het verlies van de bevoegdheid blijven gehandhaafd maar zal de bijscholing worden geoptimaliseerd. Naar aanleiding van het voorafgaande is besloten, dat één voldoende eerste praktijkbegeleiding genoeg is voor de bijscholing in plaats van twee (waarbij nu de eerste onvoldoende mag zijn) en dat een rijinstructeur meer tijd krijgt vervanging te regelen voordat de WRM-bevoegdheid wordt ingetrokken na onvoldoende beoordeling, zodat ook de leerlingen niet gedupeerd worden.

Herintrederstraject

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

Volgens de stakeholders en de rijinstructeurs moet het herintrederstraject blijven bestaan, maar het traject zou zich meer op de praktijk moeten richten dan nu. In de hiervoor genoemde brief is aangekondigd dat het herintrederstraject zal worden aangepast.

Conclusie evaluatie

Op basis van de evaluatie is geconcludeerd dat de WRM 1993 over het algemeen voldoet. Naar aanleiding van de uitkomsten van de evaluatie zijn drie concrete wijzigingen aangekondigd. Deze wijzigingen hebben in belangrijke mate de steun van de rijnschoolbranche. Het betreft:

- 1) Een rijinstructeur krijgt binnen de vijfjaarlijkse bijscholingsverplichting ruimere mogelijkheden om aan de eis van de praktijkbegeleiding te voldoen: één voldoende eerste praktijkbegeleiding is genoeg, een tweede praktijkbegeleiding is dan niet meer nodig.
- 2) Een rijinstructeur krijgt meer tijd om vervanging te regelen voordat de WRM-bevoegdheid



ongeldig wordt verklaard na een onvoldoende laatste praktijkbegeleiding. De huidige termijn van zeven dagen wordt verlengd naar acht weken, zodat een rijinstructeur tevens de kans krijgt binnen die periode een volledig herintrederstraject bij exameninstituut IBKI af te leggen. Bij een voldoende resultaat daarvoor is de rijinstructeur dan weer in het bezit van een geldige WRM-bevoegdheid.

- 3) Het herintrederstraject wordt qua exameninhoud praktijkgericht.

2.3 Wijzigingen WRM 1993 n.a.v. evaluatie

Van de bovengenoemde wijzigingen die het gevolg zijn van de evaluatie vereist alleen de verlenging van de termijn om vervanging te regelen wijziging van de WRM 1993.

Voor het terugbrengen van het aantal verplichte praktijkbeoordelingen zal het Besluit rijonderricht motorrijtuigen 2009 worden gewijzigd.

Ook voor het praktijkgericht maken van het herintrederstraject zal het Besluit rijonderricht motorrijtuigen 2009 worden gewijzigd.

Op dit moment verliest een rijinstructeur zeven dagen na een onvoldoende herkanste laatste praktijkbegeleiding zijn bevoegdheid. Deze termijn valt binnen de bijscholingsperiode van vijf jaar. Dit zorgt ervoor dat veel rijinstructeurs de praktijkbegeleiding tot het laatste moment uitstellen, omdat zijn hun bevoegdheid dan ten minste vijf jaar behouden en niet eerder kwijt zijn.

Een termijn van zeven dagen blijkt in de praktijk ernstige gevolgen te hebben die de zwaarte van de sanctie onbedoeld versterken. Zo worden de leerlingen van de betrokken rijinstructeur gedupeerd omdat een rijinstructeur in deze zeven dagen geen vervanging voor reeds geplande rijlessen kan garanderen. Ook zal de niet in loondienst zijnde rijinstructeur – om de continuïteit van zijn bedrijf te waarborgen – tot hij weer bevoegd is de extra kosten van een vervanger moeten betalen, omdat er immers op zeer korte termijn een periode van onbevoegd zijn ontstaat. In het nieuwe regime zal een termijn van acht weken binnen de termijn van vijf jaar worden aangehouden. Een rijinstructeur heeft immers in de voorgaande periode zijn vakbekwaamheid voor vijf jaar aangetoond. In deze acht weken heeft de rijinstructeur ruim voldoende mogelijkheden het herintrederstraject te volgen. Dit zorgt er tevens voor dat leerlingen op tijd kunnen worden ingepland bij andere rijinstructeurs, en dat de continuïteit van de rijnschool niet of nauwelijks onderbroken wordt als de instructeur dat herintrederstraject binnen 8 weken met een voldoende resultaat afsluit.

3. Nascholing beroepschauffeurs

De herziening van de WRM 1993 van 2009 heeft tot gevolg dat vanaf 1 juni 2014 ook voor aanvullend rijonderricht in het kader van de praktische nascholing van beroepschauffeurs in de motorrijtuigcategorieën C en D een certificaat als bedoeld in artikel 7 van de WRM 1993 vereist is.

Vanaf 2011 heeft zich echter in de goederenvervoersector een praktijk ontwikkeld waarbij door CBR/CCV gecertificeerde mentorchauffeurs praktijktraining aan collega's geven. Deze praktijk, die bekend is geworden onder de naam Praktijktrainer Nascholing (hierna: PTN) functioneert goed en is het waard te behouden omdat het direct aansluit bij de behoeften van het bedrijf waar de praktijktrainer werkzaam is en het oudere werknemers een perspectief biedt op ander werk binnen hun bedrijf.

Indien deze trainers verplicht worden gesteld een certificaat voor de motorrijtuigcategorieën B en C en/of D te halen zal dit een te grote drempel opwerpen voor de huidige en toekomstige trainers vanwege de tijd en de financiële middelen die geïnvesteerd moeten worden om dit certificaat te halen. Bovendien staat de zwaarte van dit traject niet in verhouding tot de competenties die vereist worden voor het geven van praktijknascholing aan ervaren beroepschauffeurs.

Om PTN in de toekomst te behouden is het daarom noodzakelijk PTN-ers uit te zonderen van de werkingssfeer van de WRM 1993 en een aantal randvoorwaarden te verankeren in andere wetgeving. Deze uitzondering betekent overigens niet dat rijinstructeurs met een certificaat voor de motorrijtuigcategorieën C of D na het van kracht worden van de wetwijziging geen praktijktraining meer mogen geven.

In de periode tot de inwerkingtreding van de hiervoor genoemde uitzondering zal de praktijktrainer die aan de eisen voor PTN voldoet niet tegengeworpen krijgen dat hij of zij niet over een certificaat op grond van de WRM 1993 beschikt.

4. Overige wijzigingen WRM 1993

Het wetsvoorstel voorziet in nog enkele andere wijzigingen van de WRM 1993. Naast enkele wijzigin-



gen van wetstechnische aard, deze zijn toegelicht in het artikelsgewijze deel van deze memorie van toelichting, zijn dat:

- De rijinstructeur die binnen de vijf jaar dat zijn certificaat geldig is een certificaat behaalt voor de motorrijtuigcategorie A, C, D of T heeft daarmee voldaan aan zijn verplichting tot het volgen van praktische bijscholing. Het praktijkgedeelte van een certificaat voor de motorrijtuigcategorieën A, B, C, D of T heeft voldoende overeenkomsten, dat het behalen daarvoor kan gelden als praktische bijscholing voor een ander certificaat. Omdat een rijinstructeur altijd een certificaat voor de motorrijtuigcategorie B moet hebben, geldt deze bepaling alleen voor het behalen van een certificaat voor de categorieën A, C, D of T.
- Een verplichting voor opsporingsambtenaren en toezichthoudende ambtenaren om certificaten die hun geldigheid hebben verloren in te nemen en aan het instituut te zenden indien het een ongeldig verklaard certificaat betreft en te vernietigen in de overige gevallen. Dit met het oog op het voorkomen van fraude met certificaten die hun geldigheid hebben verloren. Overigens bevat de WRM 1993 al de verplichting voor houders van een certificaat dat ongeldig is verklaard, dat certificaat terug te sturen aan het instituut. In het verlengde daarvan krijgen de opsporingsambtenaren en toezichthoudende ambtenaren de verplichting om ongeldig verklaarde certificaten die ze ter beschikking krijgen aan het instituut te sturen. Ten overvloede: de rijinstructeur die rijinstructie geeft hoewel zijn certificaat zijn geldigheid heeft verloren, is in overtreding.
- Het schrappen van de 'maatregelen vakbekwaamheid' (hoofdstuk V van de WRM 1993). In plaats daarvan wordt voorgesteld dat een certificaat ongeldig wordt verklaard op het moment dat het rijbewijs van de instructeur in kwestie ongeldig wordt verklaard. In de periode 2009 tot en met 2013 is slechts enkele keren gebruik gemaakt van de mogelijkheid van hoofdstuk V van de WRM 1993. De mogelijkheid om het rijbewijs ongeldig te verklaren werkt in de praktijk goed. Aan een aparte procedure voor het ongeldig verklaren van het certificaat bestaat niet langer behoefte. De bepaling dat verlies van het rijbewijs leidt bovendien tot verlies van het certificaat leidt tot vermindering van de uitvoeringslast voor de toezichthoudende instanties.

5. Toezicht door de ILT

In de beantwoording van de Kamervragen van het lid Bashir op 10 december 2013 (Aanhangsel Handelingen II 2013/14, nr. 746) heeft de Minister van IenM toegezegd te onderzoeken op welke wijze de ILT aanvullende WRM-handhaving effectief vorm kan geven. Toezicht en handhaving van de WRM is nu voorbehouden aan opsporingsambtenaren in het kader van strafrechtelijke handhaving (in de praktijk politieagenten).

Het is wenselijk geoordeeld dat naast de algemene handhavende instantie, de politie, de ILT als bestuurlijke toezichthouder wordt aangewezen. Door de toezichtlast mede te laten rusten op de ILT wordt effectievere handhaving mogelijk.

Om het toezicht mogelijk te maken zullen ambtenaren van de ILT worden aangewezen als toezichthouder en wordt voorzien in de mogelijkheid voor de Minister van IenM om een bestuurlijke boete en lasten onder bestuursdwang of dwangsom op te leggen.

Deze drie handhavingsinstrumenten worden als wenselijk beoordeeld omdat zonder die instrumenten de aanvullende bestuursrechtelijke handhaving niet effectief is. Voor wat betreft de bestuurlijke boete is aangesloten bij de reeds geregelde strafrechtelijke boetebepaling (artikel 25, eerste lid, van de WRM 1993).

De ILT zal toezicht gaan houden op de naleving van de WRM 1993 en speciale aandacht schenken aan het niet terugsturen van ongeldig verklaarde certificaten en het onbevoegd rijinstructie geven. Om dit toezicht goed vorm te geven, zal de ILT de benodigde menskracht inzetten en in samenwerking met het instituut zorg dragen voor een goede informatievoorziening.

6. Bedrijfs- en milieueffecten

De bedrijfseffecten van dit wetsvoorstel blijven beperkt tot gevolgen voor de administratieve lasten en nalevingskosten.

Dit wetsvoorstel heeft geen milieueffecten.

Administratieve lasten

Dit wetsvoorstel zal niet leiden tot een stijging van de administratieve lasten voor de burger.

Dit wetsvoorstel heeft een daling van de administratieve lasten voor bedrijven tot gevolg. Daarbij wordt een onderscheid gemaakt tussen de rijinstructeurs en het instituut. De verlichting in administratieve lasten is het gevolg van de som van de veranderingen in de vijfjaarlijkse verplichte bijscholing.

Voor de berekening van de in deze paragraaf opgenomen administratieve lasten is uitgegaan van de berekening van de administratieve lasten ten behoeve van de wijziging van de WRM in 2009 (Kamerstukken II 2007/08, 31 278, nr. 3, blz. 9), waar wordt gerefereerd aan de nulmeting administratieve lasten voor bedrijven, ministerie van Verkeer en Waterstaat, eindrapportage 1.0, 2004, peildatum 2002.

Naast een verlaging in de administratieve lasten (vijf minuten minder) heeft deze wetswijziging ook invloed op de nalevingskosten voor de rijinstructeur, doordat een praktijkbegeleiding wegvalt. Hierbij wordt uitgegaan van een naleving van 100%.

Bestaande situatie

De vijfjaarlijkse bijscholingsplicht, bestaande uit drie dagen theoretische bijscholing en twee keer een praktijkbegeleiding, vereist een administratieve tijdsinzet van 25 minuten. Deze tijdsinzet is het gevolg van het aanvragen van de bijscholingscursussen en de praktijkbegeleidingen.

Op 18 februari 2014 waren er volgens informatie van het instituut 15.257 mensen met een geldige WRM-bevoegdheid. Uitgaande van 3.051 instructeurs op jaarbasis die de vijfjaarlijkse bijscholing volgen, bedragen de administratieve lasten 1271 uur.

Nieuwe situatie

In de nieuwe situatie van de vijfjaarlijkse bijscholingsplicht is voor wat betreft het praktijkdeel één voldoende eerste praktijkbegeleiding genoeg om aan de praktische verplichting te voldoen. Omdat hierdoor het aanvragen van een tweede praktijkbegeleiding vervalt, is een reductie in de administratieve lasten van vijf minuten het gevolg. Dit betekent dat de nieuwe situatie een administratieve tijdsinzet van 20 minuten vereist.

Uitgaande van circa 3.051 instructeurs op jaarbasis die de vijfjaarlijkse bijscholing volgen, bedragen de administratieve lasten 1017 uur. Dit betekent een verlichting ten opzichte van de oude situatie met 254 uur hetgeen bij een uurtarief van 45 Euro overeenkomt met een verlichting van 11.430 Euro.

Nalevingskosten

Een praktijkbegeleiding kost op dit moment of 221 Euro of 257 Euro voor de rijinstructeur, afhankelijk of hij een centrale examenlocatie kiest of een individuele examenlocatie.

De centrale examenlocatie is bij het instituut. Een rijinstructeur kan iedere plaats in Nederland als individuele examenlocatie opgeven, mits de locatie voldoet aan de eisen van IBKI, zoals vanaf 08.30 uur open, parkeergelegenheid en geen thuislocatie.

Uitgaande van 3.051 rijinstructeurs op jaarbasis die de vijfjaarlijkse bijscholing volgen, levert dit een besparing in kosten op van minimaal 674.271 Euro en maximaal 784.107 Euro. Volgens het instituut hebben in 2013 rond 30% van alle praktijkbegeleidingen plaatsgevonden op de centrale examenlocatie bij het instituut en 70% op een individuele locatie. Uitgaande van deze verdeling gaat het om een reductie van 751.156 Euro.

Hiernaast bespaart een rijinstructeur 4 uur voor de praktijkbegeleiding zelf inclusief de reistijd naar de examenlocatie. Uitgaande van circa 3.051 instructeurs op jaarbasis die de vijfjaarlijkse bijscholing volgen, zijn dit 12.204 uur en 549.180 Euro.

In totaal betekent het wegvallen van een praktijkbegeleiding een reductie in de nalevingskosten van 1.300.336 Euro.

Administratieve lasten

Handeling	Minuten	Verlichting
WRM Bijscholing: Jaarlijks 3.051 rijinstructeurs	Huidige situatie: 25 minuten	254 uur x 45 Euro = 11.430 Euro
	Nieuwe situatie: 20 minuten	



Nalevingskosten

Handeling		Verlichting Totaal
Besparing kosten door wegvallen van een praktijkbegeleiding (bij 30% centraal en 70% individueel)	Verlichting 751.156 Euro	1.300.336 Euro
Besparing tijd (4 uur) door wegvallen van een praktijkbegeleiding	Verlichting 549.180 Euro	

7. Internetconsultatie

Het wetsvoorstel is in internetconsultatie geweest. Dit heeft 67 afzonderlijke reacties opgeleverd. Een overgrote meerderheid is het eens met het afschaffen van de tweede praktijkbegeleiding. Het voorstel om de praktische nascholing van beroepschauffeurs uit te zonderen van de WRM wordt overwegend kritisch bekeken, al zijn een aantal brancheorganisaties van mening dat een wettelijke basis voor PTN goed is voor de veiligheid op de weg en voor besparing op het brandstofverbruik. In paragraaf 3 is reeds uiteengezet waarom deze uitzondering voorgesteld wordt. Één inspreker heeft voorgesteld om het behalen van een bevoegdheid voor een nieuwe motorrijtuig-categorie gelijk te stellen met bijscholing. Die suggestie is overgenomen in artikel I, onderdeel F, van dit wetsvoorstel, voor wat betreft de praktische bijscholing. De overige reacties hebben niet geleid tot aanpassing van het wetsvoorstel.

II. Artikelen

Artikel I

Bij het opstellen van het wetsvoorstel is uitgegaan van de tekst van de WRM 1993 zoals die luidt na de inwerkingtreding van de voorgestelde wijzigingen van die wet in het kader van het trekkerrijbewijs (zie Kamerstukken I 2013/14, 33 781, A).

Onderdeel A

De motorrijtuigcategorieën waarvoor rijbewijzen worden afgegeven zijn op grond van artikel 118 van de Wegenverkeerswet 1994 opgesomd in artikel 15 van het Reglement rijbewijzen. Door het opnemen van deze definitie in de WRM 1993 kan op een eenvoudigere manier worden verwezen naar die categorieën en daarmee beter worden aangesloten op de wettelijke regeling van de verschillende rijbewijscategorieën.

Onderdeel B

onder 1

onder a

Dit betreft de verbetering van een verwijzing.

onder b en c

Deze wijzigingen vloeien voort uit het voorstel om de maatregelen vakbekwaamheid (hoofdstuk V van de WRM 1993) te laten vervallen.

onder 2 en 3

Dit betreft de verbetering van verwijzingen.

Onderdeel C

Deze wijziging is een gevolg van het vervallen van artikel 2, eerste lid, onderdeel i (zie artikel I, onderdeel B, onder b en c).

Onderdeel D

Deze wijziging volgt uit het voorgestelde artikel 24a van de WRM 1993. Met deze wijziging krijgen de



ambtenaren van de ILT ook toegang tot het register.

Onderdeel E

Dit betreft de betere aansluiting op de wettelijke regeling van de verschillende rijbewijscategorieën. (Zie ook de toelichting bij artikel I, onderdeel A) en van de verplichte nascholing voor beroepschauffeurs.

Het voorgestelde artikel 7, tweede lid, onderdeel d zondert de instructeur die nascholing geeft aan beroepschauffeurs in de zin van richtlijn nr. 2003/59/EG van het Europees Parlement en de Raad van 15 juli 2003 betreffende de vakbekwaamheid en opleiding en nascholing van bestuurders van bepaalde voor goederen- en personenvervoer over de weg bestemde voertuigen, tot wijziging van Verordening (EEG) nr. 3820/85 van de Raad en Richtlijn 91/439/EEG van de Raad en tot intrekking van Richtlijn 76/914/EEG van de Raad (PbEG 2003, L 226) (hierna: richtlijn vakbekwaamheid bestuurders) uit van de verplichting om een WRM-bevoegdheid te hebben (zie ook paragraaf 3 van het algemeen deel van deze memorie van toelichting).

In artikel 151f van de Wegenverkeerswet 1994 is bepaald dat bij of krachtens algemene maatregel van bestuur eisen kunnen worden gesteld aan de nascholing van beroepschauffeurs. Die eisen zijn neergelegd in hoofdstuk VIIa van het Reglement rijbewijzen en in de Regeling vakbekwaamheid bestuurders 2012.

Onderdeel F

Dit betreft de betere aansluiting op de wettelijke regeling van de verschillende rijbewijscategorieën (zie ook de toelichting bij artikel I, onderdeel A).

Onderdeel G

De voorgestelde wijzigingen betreffen het schrappen van de verwijzing naar het instructeursbewijs van voor 1 januari 2008, dergelijke bewijzen zijn er niet meer, en de betere aansluiting op de wettelijke regeling van de verschillende rijbewijscategorieën (zie ook de toelichting bij artikel I, onderdeel A).

De voorgestelde toevoeging van de derde volzin houdt in dat de instructeur die over een certificaat beschikt en binnen de geldigheidsduur van dat certificaat een certificaat voor de motorrijtuigcategorie A, C, D of T behaalt, heeft voldaan aan de verplichting tot het volgen van praktische bijscholing. Zie ook paragraaf 4 van het algemeen deel van deze memorie van toelichting.

Onderdeel H

De voorgestelde wijziging vloeit voort uit de verplichting voor de houder van een certificaat dat ongeldig is verklaard, dat certificaat in te leveren bij het instituut. Daarmee kan die houder niet voldoen aan de voorwaarde voor herintreding dat hij beschikt over een certificaat dat minder dan vijf jaar geleden zijn geldigheid heeft verloren. Daarom bepaalt het voorgestelde lid dat degene die, blijkens het register, minder dan vijf jaar geleden beschikte over een geldig certificaat het herintrederstraject kan volgen.

Tenslotte is de verwijzing naar het instructeursbewijs van voor 1 januari 2008 geschrapt,

dergelijke bewijzen zijn er niet meer.

Onderdeel I

Dit betreft de betere aansluiting op de wettelijke regeling van de verschillende rijbewijscategorieën (zie ook de toelichting bij artikel I, onderdeel A).

Daarnaast wordt de geldigheid van het certificaat dat wordt afgegeven direct na het behalen van het examen voor de motorrijtuigcategorieën A1, A2, A, C1, C, D1 of D verlengd van zes naar tien maanden. De reden daarvoor is dat het instituut in vrijwel alle gevallen met toepassing van de door artikel 13, onderdeel a, tweede volzin, van de WRM 1993 wordt verlengd tot tien maanden als gevolg van het beperkte aantal beschikbare stageplaatsen voor de genoemde motorrijtuigcategorieën. Om aan die praktijksituatie tegemoet te komen is gekozen voor het verlengen van de standaardtermijn.

Onderdeel J

Deze wijziging vloeit voort uit het voorstel om de maatregelen vakbekwaamheid (hoofdstuk V van de WRM 1993) te laten vervallen.



Onderdeel K

onder 1

Onderdeel d, met betrekking tot de theoretische bijscholing, is overbodig gebleken. Indien niet wordt voldaan aan de theoretische bijscholingsplicht vervalt het certificaat aan het eind van de geldigheidsduur. Het wordt niet op die grond eerder ongeldig verklaard.

In paragraaf 4 van het algemeen deel van deze memorie van toelichting is toegelicht dat zelfstandige maatregelen vakbekwaamheid geen toegevoegde waarde meer hebben. De voorgestelde toevoeging aan artikel 15, eerste lid, van de WRM 1993 regelt de ongeldigverklaring van het certificaat indien het rijbewijs ongeldig wordt verklaard.

onder 2

Deze voorgestelde wijziging betreft de ingangsdatum van de ongeldigverklaring van het certificaat. Zoals reeds toegelicht in paragraaf 2.3 van het algemeen deel van deze memorie van toelichting is het wenselijk die datum in geval van ongeldigverklaring als gevolg van het niet voldoen aan de bijscholingsverplichting na acht weken van kracht te laten worden. Voor ongeldigverklaring op een van andere gronden blijft de ingangsdatum zeven dagen na de bekendmaking.

Onderdelen L en M

Dit betreft de verbetering van verwijzingen.

Onderdeel N

In paragraaf 4 van het algemeen deel van deze memorie van toelichting is toegelicht dat zelfstandige maatregelen vakbekwaamheid geen toegevoegde waarde meer hebben. Deze voorgestelde wijziging voorziet in het vervallen van die maatregelen.

Onderdeel O

onder 1 en 2

Deze wijzigingen vloeien voort uit het voorgestelde artikel 24a van de WRM 1993. Op grond van artikel 24 van de WRM 1993 hebben opsporingsambtenaren de bevoegdheid om de certificaten van rijinstructeurs, docenten educatieve maatregelen gedrag en docenten scholing alcoholslotprogramma in te zien en om lesauto's te doen stilhouden om die certificaten in te kunnen zien. Met deze wijzigingen komen deze bevoegdheden ook toe aan de toezichthoudende ambtenaren van de ILT.

onder 3

Het voorgestelde artikel 24, derde lid, van de WRM 1993 verplicht opsporingsambtenaren en toezichthoudende ambtenaren om certificaten die hun geldigheid hebben verloren, of dat nu het gevolg is van ongeldigverklaring of het enkele verstrijken van de tijd, in te nemen en aan het instituut terug te sturen indien die certificaten ongeldig verklaard zijn en te vernietigen in de overige gevallen (zie ook paragraaf 4 van het algemeen deel van deze memorie van toelichting). Certificaten kunnen hun geldigheid op een aantal gronden verliezen. De eerste is het verstrijken van de geldigheidsduur, bedoeld in artikel 13 van de WRM 1993. De tweede mogelijkheid is het van rechtswege ongeldig worden van het certificaat doordat een nieuw of vervangend certificaat is afgegeven of er onbevoegd wijzigingen zijn aangebracht in het certificaat (artikel 14, onderdelen a tot en met c, van de WRM 1993). De derde mogelijkheid is ongeldigverklaring op grond van artikel 15, eerste lid, van de WRM 1993 wegens: onjuiste gegevensverstrekking (onderdeel a), abusievelijke afgifte (onderdeel b), niet halen van de stage (onderdeel c), niet voldoen aan de verplichting voor praktische bijscholing (onderdeel d) of het verlies van het rijbewijs (onderdeel e).

Onderdeel P

Het voorgestelde artikel 24a van de WRM 1993 geeft de Minister van IenM de bevoegdheid om toezichthoudende ambtenaren aan te wijzen (zie ook paragraaf 5 van het algemeen deel van deze memorie van toelichting). Op basis van dat artikel zullen de ambtenaren van de ILT worden aangewezen.

Het voorgestelde artikel 24b van de WRM 1993 geeft de Minister van IenM de bevoegdheid om ter handhaving van die wet en de daarop gebaseerde bepalingen een last onder bestuursdwang op te



leggen. Op grond van artikel 5:32, eerste lid, van de Algemene wet bestuursrecht kan de Minister in plaats daarvan ook een last onder dwangsom opleggen.

Onderdeel Q

Deze wijziging vloeit voort uit het voorstel om de maatregelen vakbekwaamheid (hoofdstuk V van de WRM 1993) te laten vervallen.

Onderdeel R

De derde categorie kent een maximum van € 8.100,—. Dit komt overeen met de boetehoogte in geval van strafrechtelijke handhaving van de WRM 1993.

Onderdeel S

Instructeursbewijzen van voor 1 januari 2008 zijn er niet meer. De invorderingsbevoegdheid ten aanzien van dergelijke bewijzen is daarom niet meer nodig en kan worden geschrapt.

Artikel II

De genoemde wet bevat overgangsrecht dat inmiddels is uitgewerkt. Die wet kan daarom worden ingetrokken.

Artikel III

De inwerkingtredingsbepaling voldoet aan het stelsel van vaste verandermomenten. Dat bij inwerkingtreding per 1 januari 2016 mogelijk niet wordt voldaan aan de invoeringstermijn van twee maanden is niet bezwaarlijk omdat het betrokken bedrijfsleven gebaat is bij de wijzigingen. Latere inwerkingtreding leidt tot onnodige kosten voor het bedrijfsleven, waarmee is voldaan aan een van de uitzonderingsgronden.

De Minister van Infrastructuur en Milieu,